



# DER AUSLEGER

Die Zeitung rund um RIGA MAINZ



## PLT – POWER LIFT TOWER EFFIZIENT UND INNOVATIV

Riga Mainz erweitert das Montage-Portfolio und setzt damit einen neuen Meilenstein in der Firmengeschichte



PLT

Wenn schwere Lasten für Begeisterung sorgen, entstehen neue Ideen. Im letzten Jahr kombinierte unser Unternehmen erstmals die ferngesteuerten Schwerlasttransporter Scheuerle SPMT mit einer Kesselbrücke und Litzenhebern zum effizienten Austausch mehrerer Bahnbrücken. Nun setzen wir erneut für uns einen Meilenstein und verstär-

ken den Bereich Schwermontage durch zwei weiterentwickelte Hub- und Verschiebesysteme mit einer Leistung bis zu 4000 Tonnen. Dabei kommen unsere Geräte allein mit 400V/32A Starkstromkabeln aus. Auf das zeitintensive Verlegen von anfälligen Hydraulikleitungen kann verzichtet werden.



### INHALT

Seite 1/2/3

- Der PLT – Power Lift Tower – Effizient und innovativ

Seite 4/5

- Innovativ und Ausgezeichnet – Transportlösung verkürzt Sperrzeiten in DA drastisch

Seite 6

- Doppelter Einsatz für Bayernoil
- Ersteinsatz LTM 1650-8,1

Seite 7

- Aushub zweier Bahnbrücken in Weil am Rhein

Seite 8

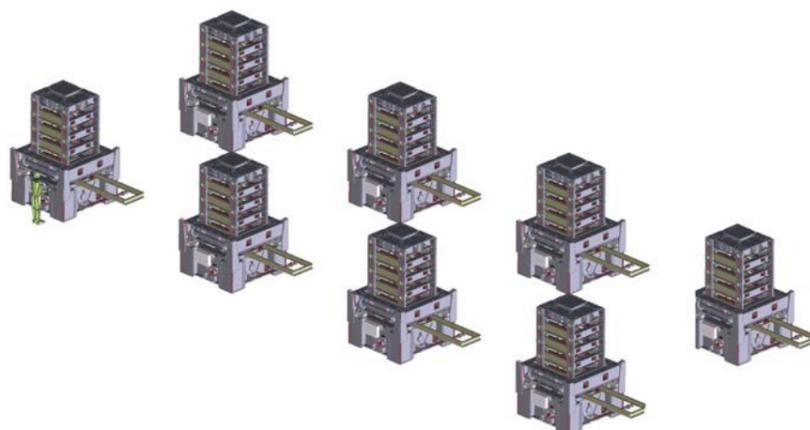
- RIGA intern
- Vorgestellt: Thomas Csanyi
- Sponsoring Nico Müller
- Gewinnspiel





# HEBEN IN NEUEN DIMENSIONEN

Ein neuer Bereich in unserem Leistungsportfolio



Das Power-Lift-Tower System besteht aus bis zu acht einzeln positionierbaren Türmen mit einer Gesamthubleistung von 4000 Tonnen. Die Steuerung des gesamten Systems erfolgt nicht mehr von einem Bedienstand per Hydraulikverbindung oder

## 4.000 Tonnen Gesamthubleistung

Steuerleitung, sondern drahtlos. Der Bediener kann sich frei bewegen und erhält dadurch immer beste Sicht auf das Transportgut. Alle relevanten Daten kann er stets auf seiner Funkfernbedienung überblicken. Sollte es baustellenbedingt erforderlich sein, kann die Ansteuerung auch weiterhin kabelgebunden erfolgen. Für das gleichmäßige Anheben der Last sorgen vier Zylinder in jedem Hubturm und für den Gleichhub redundante Positionssensoren. Für einen linearen Hub sind die quadratischen Auflageplatten der Kopfelemente mit einer sphärischen Zentrallagerung versehen.

Außerdem verfügen Basis- und Kopfelemente über zahlreiche Befestigungsmöglichkeiten für Zubehör, wie z.B. Kopfträger oder die stabile Montage auf unseren SPMT-Modulen.

Die Grundmaße jedes Turmes liegen bei 2,5m x 2,4m und die minimale Höhe der Grundeinheit liegt bei 1,8m. Der Hub erfolgt in 60cm Schritten, danach wird ein 50cm hohes, zuvor mit dem Gabelstapler aufgelegtes Stapelement mechanisch eingezogen und erhöht das System. Die kompakten Stapelemente sind 165 x 148cm groß und wiegen 760kg. Durch diese Maße ist ein Transport mit normalen Aufliegern möglich.



Für das Bewegen schwerer Lasten bis 1000 Tonnen steht außerdem das kompakte Hubgerüst GHS 3-1000 bereit. Das System besteht aus vier dreistufig ausfahrbaren Zylindertürmen und wird auf Doppelfahweg-Schienen mit einer Breite von 1200mm montiert. Besonderheit des modularen Systems ist eine zusätzlich einbaubare Erhöhung

im Untergestell, die eine Gesamthöhe über 10m ermöglicht. Für eine gleichmäßige Parallelfahrt sind die Untergestelle des Systems mit einer Spurführung versehen und werden paarweise mechanisch verbunden. Für millimetergenaues Bewegen der Last sorgt die elektronische Überwachung des Hub- und Verschiebesystems.

In der nächsten Ausgabe unserer Zeitung berichten wir natürlich über den Ersteinsatz unseres neuen Systems. Für die Neuanschaffungen haben wir auch eine eigenständige Broschüre erstellt. Auf dem aktuellen Stand halten wir Sie auf unseren Social Media Kanälen bei Facebook, Instagram und unserer Website.



**Fordern Sie jetzt Ihre Broschüre in Printform an!**

Schreiben Sie uns außerdem gerne eine E-Mail oder kontaktieren Sie uns telefonisch, damit wir Ihnen die Broschüre zusenden und Sie in unseren Newsletter Verteiler aufnehmen können.

So verpassen Sie keine spannenden Neuigkeiten mehr!

+49(0)6131.96296-0

info@Riga-Mainz.de



**SCHWERTRANSPORT SPMT**

# INNOVATIV UND AUSGEZEICHNET – TRANSPORTLÖSUNG VERKÜRZT SPERRZEITEN DRASTISCH

Eigenentwicklung erhält renommierten Award der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten



Es ist dunkel in Darmstadt, aber an der Bahnüberführung Mainzer Straße, die aus vierzehn nebeneinanderliegenden Brücken besteht, stehen zahlreiche Beleuchtungsmasten und erhellen die Nacht. Die Hälfte der Stahlkonstruktionen soll in den nächsten Wochen gegen moderne Überbauten aus Stahlbeton getauscht werden. Ohne Demontage der Oberleitungen und unter laufendem Verkehr auf den benachbarten Gleisen. Oben auf dem Bahndamm rollen gelbe Bagger schnell über die Gleise. Sie entfernen den Schotter am Übergang des Damms zur ersten Brücke. Unter der Überfüh-

**Ein System, das so noch nicht angewandt wurde**

rung stehen vier Hydrauliktürme gut verpackt und stützen die Brücke. Den Grund der Verhüllung erkennt man sofort. An den Brückenden sind Männer mit Brennschneidern aktiv und trennen Hauptteil von Auflagern. Dicke Funken fallen zu Boden und springen noch meterweit. Sobald der Funkenflug stoppt, steuert Thilo Fischer einen 6-Achs Selbstfahrer SPMT unter die Stahlkonstruktion. Auf diesen Transporter wird das Teil von den starken Hydraulikzylindern abgelassen und es kann herausgefahren werden, während Bagger die Auflager mit ihren Löffeln halten. Fischer steuert

den Transport zu bereitgestellten Betonklötzen, auf denen der alte Stahltrog abgesetzt und mit einer riesigen Schrottschere zerkleinert wird. Die Hydrauliktürme werden derweil von unserem Montagetrupp unter der zweiten Brücke positioniert, um die Last der späteren Überfahrt zu stützen, während mannschohe Kreissägeblätter das Fundament der ersten Überführung teilen und die Pressluftschlämmer der Bagger sich an die Arbeit machen, den Beton zu entfernen. Es ist ein System, das so noch nicht angewandt wurde. Die neuen Brücken wurden auf dem Bahndamm gebaut und sollen dann von Selbstfahrern über die benachbarte



**1. PLATZ**  
im Bereich Montage



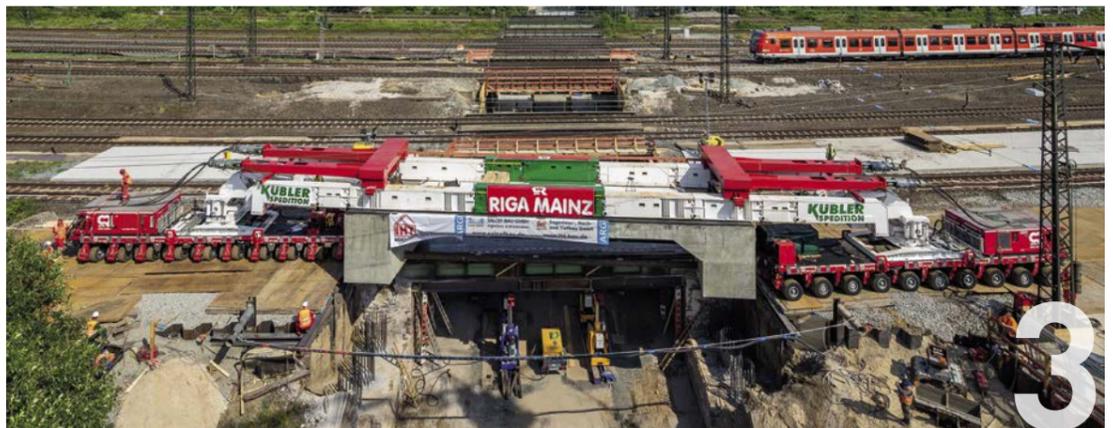
*Eine Demontage der Oberleitungen war nicht notwendig, so mussten die Nachbargleise nur kurz zur Überfahrt gesperrt werden.*



Der Brückenüberbau wird angehoben und befährt das mit Stahlplatten ausgelegte Nachbargleis



Zur Überquerung wurde die alte Brücke versteift um tragfähig zu sein



Nach der Überfahrt fädeln die SPMT wieder ein, damit die Konstruktion über ihren Einbauort gelangt



Der Neubau wird millimetergenau positioniert und mittels Litzenhebern abgelassen



Die Endposition ist erreicht und die acht Tragseile können ausgehängt werden

Brücke eingefahren und auf das alte Fundament abgelassen werden. Für diese Idee holte Uwe Langer weitere Unternehmen ins Boot. Das System basiert auf zweimal zehn Achsen Scheuerle SPMT-Modulen von RIGA, die mit einer zugemieteten Seitenträgerbrücke der Spedition Kübler verbunden werden. Oben auf den Trägern liegt eine selbstentwickelte Konstruktion mit großen Rollen, über die dicke Stahlseile laufen. Die Seile werden von Litzenhebern der Firma Multilift gehalten und können damit abgelassen werden. Die 320t schwere Brückenkonstruktion hängt an acht Seilen. Es wird hell, als Chef Uwe Langer und Thilo Fischer die Motoren der SPMT starten und die Brücke anheben. Sie hängt nun gut verspannt zehn Zentimeter unter den Seitenträgern und zwanzig Zentimeter über dem Boden. Langsam steuern die beiden Fahrer den Tross schräg auf das zweite Gleis und manövrieren ihn um einen Abspannmast der Oberleitung. Allein die Demontage von Oberleitung und Masten hätte zehntausende Euro pro Gleis und viel Zeit gekostet. Das alles lässt sich durch die innovative Konstruktion sparen. Die neue Brücke hängt stabil in der Luft, als der Vorderteil des Transportes über die nebenliegende Überführung und dann

langsam diagonal in seine Endposition rollt. Etwas rangieren ist mit den voll drehbaren Achsen der SPMT kein Problem, dann steht der Transport schon in seiner Endposition. Nun können die Seile abgelassen werden und der neue Überbau senkt sich, während nebenan auf dem Gleis die Züge vorbeifahren. Der Ersteinsatz ist ohne Probleme geglückt und die nächsten Brücken stehen schon bereit. Durch die effiziente Montage der weiteren vier Brücken ist die Sperrpause der anderen Gleise nur auf die Überfahrt der Selbstfahrermodule begrenzt. Sogar Höhenunterschiede auf dem breiten Bahndamm konnten wir durch den Niveaueinbau überwinden und sorgten bei vorbeifahrenden Fahrgästen in den Zügen für Staunen. Diese Art des Einbaus brachte uns den Sieg in der Kategorie „Montage des Jahres 2020“ der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten auf den wir sehr stolz sind.

Die letzten beiden Brücken Nummer sechs und sieben wurden neben den bereits bestehenden Stahlüberbauten in Lücken erstellt und dann mit einem Hub- und Verschiebportal eingesetzt. Mehr zu Einsätzen dieser Portale sehen Sie in der nächsten Hauszeitung.

**KRANARBEITEN**



EINSATZORT: KELHEIM (ENTLADUNG) – NEUSTADT AN DER DONAU (EINBAU) → EQUIPMENT: LR 1600/2 MIT 54M HAUPTAUSLEGER 65T ZENTRALBALLAST 150T DREHBÜHNENBALLAST 250T SCHWEBEBALLAST - LTM1450-8.1 → SCHWERSTES EINZELTEIL: 339,3T → ABMESSUNGEN: 25,70M X 5,2M X 4,26M → EINSATZBESCHREIBUNG: ENTLADUNG EINER KOLONNE VOM SCHIFF ZUM STRASSENTRANSPORT UND AUFSTELLEN IN RAFFINERIE

Der Reaktor wird in Kelheim aus dem Schiff gehoben und auf die Schwerlastmodule verladen

# DOPPELTER EINSATZ FÜR BAYERNOIL

LR 1600/2 und LTM1450-8.1 im Kelheimer Hafen und Neustadt an der Donau

Die Wellen schlagen leicht an die Kaimauer, das Wasser reflektiert Sonnenstrahlen auf den roten Gittermast der LR 1600/2 und der Himmel ist blau. Neben an steht unser 8-achsiger Mobilkran und eine Vielzahl an roten Aufliegern in Reih und Glied. Beschaulich ist es im Hafen, wäre da nicht das Dröhnen der Kranmotoren. Man blickt

auf eine große rote Schwerlasttraverse mit armdicken Stahlseilen, die in den Rumpf eines Schiffes ragen. Langsam hebt der RIGA-Raupenkran die Last an. Nun sieht man sie, eine stählerne Kolonne erhebt sich aus dem Bauch der „Cheyenne“. Imposant in Ihrer Größe und mit den 340 Tonnen

## Stählerne Kolonne erhebt sich

Gewicht. Ruhig sitzt Kranfahrer Markus Knabe in seiner Kabine und zieht an den Joysticks, mit denen er Hakenflasche und Ausleger anhebt. Dann drückt er seine Hand am Steuer nach links und der Kran dreht sich um 90 Grad. Nun kann er die Last auf den 26-achsigen Transporter ablassen, der die Fracht ins

25 km entfernte Neustadt an der Donau bringt und für viele Straßensperrungen sorgt. In der Zwischenzeit wird der 42m hohe Gitterausleger unseres Kranes abgelassen, die mehr als 36t Ballast verladen, alles demontiert und ebenfalls nach Neustadt an der Donau transportiert, um dort wieder aufgebaut zu werden. Bei Bayernoil erhält die LR

1600/2 dann einen längeren Hauptausleger mit 48m und stellt mit unserem LTM 1450-8.1 im Tandemhub die Kolonne senkrecht, ehe der 25,70m hohe Reaktor im Stahlgewüst eingefädelt und an seinem zukünftigen Produktionsort abgelassen wird, um zukünftig bei der Rohölveredelung tätig zu werden.

**KRANARBEITEN / SPMT**



EINSATZORT: DARMSTADT → EQUIPMENT: LTM 1650-8.1 MIT 165T BALLAST - LTM 1500-8.1 MIT 165T BALLAST - LTM1450-8.1 MIT 134T BALLAST → SCHWERSTES EINZELTEIL: 160 T → ABMESSUNGEN: 40 M X 5,5 M X 13,7 M → EINSATZBESCHREIBUNG: AUSHEBEN ZWEIER DENKMALGESCHÜTZTER BRÜCKEN

## PREMIERE

Gut versteckt in einem Wald am Darmstädter Stadtrand stand die denkmalgeschützte zweiteilige Stahlfachwerkbrücke am Wöhlerweg. Die 110 Jahre alte Brücke musste zur Sanierung im Tandemhub ausgebaut, dann mittels zweier SPMT zur

Instandsetzungsfläche gebracht und dort auf 1,5m hohen Betonsockeln abgesetzt werden. Der Star dieser Aktion war unser neuer LTM 1650-8.1, der das erste Brückenteil von 160t Gewicht zusammen mit dem LTM 1500-8.1 von Auftraggeber Eise-

## Ersteinsatz des LTM 1650-8.1

le über 13m hohe Abspannmasten der Oberleitung aushob. Die Neuanschaffung brachte Uwe Langer ins Schwärmen, der von einer konstruktiven Meisterleistung sprach. Die Krane setzten ihre Last dann auf zwei SPMT-Modulen ab, mit denen der kurze Weg zur angelegten Baufläche in Parallelfahrt zurückgelegt wurde. Das Absetzen auf die bereitgestellten Betonblöcke wurde mit der bordeigenen Niveaueinstellung der Selbstfah-

rer ausgeführt. Aufgrund des engen Zeitfensters der Demontage war es nicht möglich die Krane während des Einsatz zu versetzen, deshalb stand für den zweiten Teil der Stahlkonstruktion unser LTM 1450-8.1 bereit, der vom neuen 700t-Kran die Hubtraverse übernahm und dann zusammen mit dem LTM 1500-8.1 arbeitete. In einem dritten Hub wurde dann die portalartige Stützkonstruktion der beiden Brückenträger entfernt und ebenfalls zur Sanierung abgesetzt. Nach Ende und zu Beginn des Einsatzes mussten alle Fahrzeuge über eine anspruchsvolle Strecke durch den Wald manövriert werden, weshalb dieser Einsatz zusammen mit Auf und Abrüsten der Krane drei Tage in Anspruch nahm.

Der LTM 1650-8.1 hebt den ersten Teil mühelos im Tandem mit dem LTM 1500-8.1 aus



 KRANARBEITEN



# ZAHLREICHE ZUSCHAUER IN WEIL AM RHEIN

Aushub zweier Bahnbrücken an der Bahnstation Haltingen



Im Rahmen des Großprojektes Karlsruhe-Basel der Deutschen Bahn wurden wir beim Aushub zweier parallel liegender Gleisüberführungen tätig. RIGA MAINZ baute dafür die LR 1600/2 in einem Gleisdreieck auf, das nur durch einen Umweg, sowie eine neu gebaute Unterführung zu erreichen war. Ausgestattet mit 60m Auslegerlänge und über 400 Tonnen Ballast war es das Ziel an zwei aufeinanderfolgenden Tagen jeweils eine Brücke auszuheben, dann mit dem Liebherr Raupenkran auf einem extra befestigten Fahrweg zurückzusetzen und die 198t schweren Elemente zum Recyceln nebeneinander abzulegen. Eine Schwierigkeit dabei war der geringe Platz beim Schwenken des Kranes, der von einer Lärmschutzwand begrenzt wurde. Durch manuelles Verstellen des Derrickmastes während des Hubes konnte der benötigte Radius verringert und die zu Verfügung stehende

## Über 400 Tonnen Ballast

Fläche voll genutzt werden. Unter den Augen zahlreicher Zuschauer, die zeitweise sogar den Verkehr auf einer naheliegenden Bundesstraße beeinträchtigten und bei bestem Frühlingwetter konnte nach zeitintensiven Vorarbeiten an den Befestigungen der Brücke das erste Teil problemlos ausgehoben werden. Wichtig war es die Brücke in der Waage zu halten, damit sie nicht in den alten Führungen verkantet oder durch den Wind in Schwingung geriet. Deshalb musste die Position der Halter genau geplant und ausgerichtet werden. Der zweite Brückenhub am folgenden Tag gelang ebenso problemlos und zügig, sodass einige Zuschauer erst nach Ende des Hubes ankamen und erstaunt auf die bereits abgesetzten Fachwerkbrücken blickten.

*Die zweite Brücke musste nach dem Ausheben über die erste geschwenkt werden, um sie daneben absetzen zu können*

EINSATZORT: WEIL AM RHEIN → EQUIPMENT: LR 1600/2 MIT 60M HAUPT-AUSLEGER 65T ZENTRALBALLAST 150T DREHBÜHNENBALLAST 300T SCHWEBEBALLAST - LTM1110-5.1 → SCHWERSTES EINZELTEIL: 198T → ABMESSUNGEN: 48,60M X 5,60M X 6,20M → EINSATZBESCHREIBUNG: AUSHUB ZWEIER BAHNBRÜCKEN MIT GROSSER AUSLADUNG




**INTERN**

**RIGA MAINZ**

## INTERN

### → FIRMENJUBILÄEN

Wie immer an dieser Stelle möchten wir gern die Gelegenheit wahrnehmen und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren täglichen Einsatz und die Verbundenheit mit unserem Unternehmen danken.

Januar bis Juni 2021:

Für 5 Jahre Mitarbeit danken wir: Lanre Abbey, Bogdan Jurak, David Traud

Für 10 Jahre Mitarbeit danken wir: Andreas Lüft

### → NEUES EQUIPMENT

Neben der in unserer Titelstory beschriebenen Investition in ein neues Hub- und Verschiebesystem, gab es noch weitere Verstärkungen für unseren Fuhrpark. Am Anfang des Jahres rollte ein neuer LTM 1650-8.1 mit 700t Hubleistung auf den Hof. Ihm folgten

noch die beiden Liebherr Neukonstruktionen LTM 1120-4.1 und der LTM 1110-5.1. Auch unsere Transportabteilung bekam mit einem 20t Ladekran 1150RA.2 von Fassi Verstärkung.

### → NEUE WASCHANLAGE

Eine weitere Investition dient neben der Pflege unseres Fuhrparks be-

sonders der Sicherheit unserer Fahrer und nicht zuletzt der Umwelt.

Unsere neue Waschstation mit drei Kabinen und beweglichen, hoch aufgehängten Galgen für die Waschdüsen, vereinfacht das Waschen der Krane. Ein Hinterherziehen, Verklemmen oder ruckartiges Hochziehen des Waschschlauches gehört der Vergangenheit an. Durch

das Spülen der Fahrzeuge mit Osmosewasser, trocknen die Fahrzeuge rückstandslos und haben weniger Kalk auf Front- und Rückseite. Zudem werden in der hochmodernen Anlage die Reinigungsmittel automatisch vorgemischt, was den Verbrauch der Waschzusätze enorm reduziert.



**VORGESTELLT**


## Thomas Csanyi

### Arbeitsbereich:

Operator Power Lift Tower System

### Im Team seit:

Dezember 2020

### Ausbildung:

Forstwirt, erweiterte Ausbildung für Lizenheber und Hubportale

### Nationalität:

Deutsch

### Interessen:

Naturverbunden, Mountain biking

### Spaß an der Arbeit:

Bei jedem Einsatz muß ich aktiv mitdenken und kann mich nicht zurücklehnen. Da es keine vorgefertigten Lösungen gibt, muß ich mir noch vor Ort Lösungsgedanken machen und immer mal wieder improvisieren.

### Mein Motto:

Vorwärts immer, rückwärts nimmer

## IMPRESSUM

Herausgeber:

**RIGA MAINZ GmbH & Co. KG**  
Liebigstraße 13-15, 55120 Mainz  
Tel. +49(0)6131.96296-0  
E-Mail: info@Riga-Mainz.de  
www.Riga-Mainz.de

Für eventuelle inhaltliche Fehler übernehmen wir keine Haftung.

Ansprechpartner:

Detlef Mirbach, Tel.-Durchwahl -32  
E-Mail: dm@Riga-Mainz.de

Bildnachweise:

- © RIGA MAINZ: S. 6 unten
- © LIEBHERR: S. 6 oben
- © connections: S. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 oben
- © Nico Müller S. 8
- © logitech: Gewinnspiel S. 8

Konzept & Realisation:  
connections-mainz.de

Folgen Sie uns:

-  /rigamainz
-  /riga.mainz
-  /company/riga-mainz-gmbh-&-co-kg


**SPONSORING**

## NICO MÜLLER

Der Berner geht auch künftig für Audi an den Start. Nico Müller startet für das Team Rosberg mit der Startnummer 7 in einem Audi R8 LMS GT3. Der DTM Start ist dieses Jahr für den 18-20.Juni im königlichen Park in Monza geplant. Die Atmosphäre ist dort wohl einzigartig,

### Nico Müller auch 2021 in der DTM

Teile der historischen Strecke mit Steilkurven lässt die Herzen aller Motorsport Fans höher schlagen. Um mehr Markenvielfalt zu erreichen, schlägt die Rennserie dieses Jahr neue Wege ein. Nach dem Ende der Class-1-Ära kommen erstmals Rennwagen unter dem FIA-GT3-Reglement zum Einsatz. An die Stelle der Autobauer treten private Kundenteams. Das Format soll wie bisher bleiben:

Sprintrennen ohne Fahrerwechsel, nur Piloten mit einer A- oder B-Lizenz der FIA (Nachwuchsfahrer bis Profis) sind startberechtigt. Die DTM selbst will die unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte mittels einer Balance of Performance einstufen. Ein reglementierter Erfolgsballast soll nachhelfen, um einen möglichst ausgeglichenen Wettbewerb zu ermöglichen. Die DTM-Saison 2021 beinhaltet acht Rennwochenenden mit je zwei Läufen.



## GEWINNSPIEL

# Gewinnen Sie ein Headset für Homeoffice & Co

Zu gewinnen ist das Logitech H800 Bluetooth Wireless On-Ear Headset!

Wie heißt unser neues Hub- und Verschiebesystem mit einer Gesamtleistung von bis zu 4.000 Tonnen?

Lösung:

Die Lösung senden Sie einfach mit Angabe Ihrer Kontaktdaten per E-Mail an: [info@riga-mainz.de](mailto:info@riga-mainz.de)



*Viel Glück!*

Teilnahmebedingungen: Die Gewinnauslosung erfolgt unter allen richtigen Einsendungen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Mitarbeiter von RIGA MAINZ sowie deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss: 15.06.2021. Die Gewinner werden unter [www.Riga-Mainz.de](http://www.Riga-Mainz.de) veröffentlicht.