Kostenlos

Ausgabe 26 | Sommer 2023

DER AUSLEGER

Das Magazin rund um RIGA MAINZ

FÜNF MOTOREN FÜR JENA

Zum Einsatz kam unser Hebe- und Verschiebesystem bei Kraftwerkserweiterung

ABLUFT FÜR NACHHALTIGEN NEUBAU

AUF EIN LETZTES MAL

INHALT

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,
nach 25 Ausgaben unserer Hauszeitung freuen wir uns, Ihnen heute unser neues Design präsentieren zu können. Wir haben in den letzten Monaten daran gearbeitet, das Erscheinungsbild unserer Zeitung „DER AUSLEGER“ zu modernisieren.

Wir haben uns dabei von der Idee leiten lassen, die Lesbarkeit und Übersichtlichkeit zu verbessern, ohne dabei den Charme und die Persönlichkeit unserer bisherigen Zeitung zu verlieren. Das Ergebnis ist ein Medium, das modern und zugleich zeitlos wirkt und die Inhalte unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter optimal präsentiert.

Zu den Neuerungen zählen unter anderem ein neues PDF freundliches DIN A4 Magazienformat und eine klare Struktur der einzelnen Einsatzberichte
Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und Anregungen zu unserem neuen Design.

Herzlichst,
Uwe Langer

FÜNF MOTOREN FÜR JENA

TEAG Thüringer Energie AG
Zum Einsatz kam unser Hebe- und Verschiebesystem bei Kraftwerkserweiterung

Ab Seite: // 12

ABLUFT FÜR NACHHALTIGEN NEUBAU

Boehringer Ingelheim
Größenoptimierter Transport für Kraftwerksneubau

Ab Seite: // 4

RIGA FARBENSPIEL AM MAIN

Stockstadt
LR1750-2 arbeitet bei Umbau einer Papierfabrik

Ab Seite: // 22

EIN STRICH WENIGER IN DER STADTSILHOUETTE

Mainz
Demontage einer Funkantenne auf dem Polizeipräsidium Mainz

Ab Seite: // 26

WEITERE THEMEN

Ab Seite: // 8
Auf ein letztes Mal

Ab Seite: // 18
Über den Saarhafen in die Welt

Ab Seite: // 30
Deckel drauf

Ab Seite: // 34
Unsere RIGA Welt

RIGA MAINZ

ABLUFT FÜR NACH-HALTIGEN NEUBAU

Größenoptimierter Transport für Kraftwerksneubau

Am Standort Ingelheim investiert Boehringer in ein neues Biomasseheizkraftwerk. Unsere Aufgabe war es, die Montage und den Transport der Teile des fünfzig Meter hohen Abluftkamines sicherzustellen.

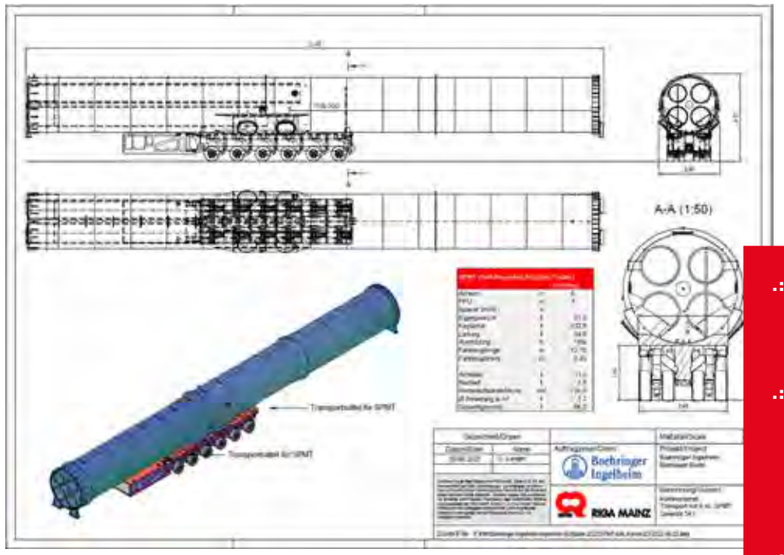
Das Kaminunterteil hatte dabei eine Länge von fast 32 Metern, bei einem Durchmesser von 3,40m. Diese Größe durch ein bestehendes Werksgelände zu manövrieren erfordert viel Fingerspitzengefühl.
Bei Transporten mit herkömmlichen Tiefladern hätte sich die Gesamtlänge noch deutlich vergrößert. Deshalb entschieden wir uns, die Teile mittels SPMT zu transportieren.

Durch diese kompakte Variante konnten größere Rückbaumaßnahmen bei Hindernissen vermieden werden und das gesamte Transportfahrzeug musste in den Berechnungen nicht berücksichtigt werden, da es kleiner war, als die Ladung selbst.

An der Einfahrt des Geländes wurden die Kaminteile auf einem vorhandenen Parkplatz mittels Tandemhub zweier Liebherr Mobilkrane vom Tieflader auf das sechsachsige Selbstfahrermodul mit Powerpack umgeladen. Die vorherige Berechnung gab eine außermittige Platzierung genau am Schwerpunkt des Transportgutes vor.

Das 32 Meter hohe Kaminunterteil kann mit der Wippspitze punktgenau eingehoben werden.

Die feinfühlige Steuerung der Module vereinfachte dabei die zentimetergenaue Positionierung. Durch diesen Kniff konnte der Transport des 34 t schweren Teiles auf den schachbrettartig gebauten Straßen des Werksgeländes störungsfrei druchgeführt werden.
Am Einbauort standen der LTM 1650-8.1 zum Aufrichten und Einheben der zwei Kaminteile bereit. Als Nachführkran diente ein LTM 1150-5.3, der auch beim Tandemhub zum Einsatz kam.



RIGA MAINZ

Aufgrund des asymmetrischen Schwerpunktes musste die Ablage auf dem SPMT genau berechnet werden.

.: EINSATZORT
Boehringer Ingelheim – Ingelheim am Rhein

.: EQUIPMENT
6-Achs SPMT mit PPU, LTM 1650-8.1 mit 115 t Drehbühnenballast und 31,5 m Wippspitze, LTM 1150-5.3, LTM 1060-3.11

.: GRÖSSTES EINZELTEIL
31,8 m X Ø 3,40 m

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Transport und Einbau eines Abluftkamines für Heizkraftwerk

FAKTEN

Die genaue Positionierung des Kaminteiles war essentiell für eine stabile Lage während des Transportes durch das Werksgelände.

AUF EIN LETZTES MAL

Industriedenkmal erreicht endgültigen Standplatz

Die Strecke des Transportes ist kurz. Es geht bis zum Fundament am linken Bildrand.

Vor fünf Jahren berichteten wir vom Verfahren alter Hafenkrane, die den Industriecharme des ehemaligen Zollhafens in einem geplanten Wohngebiet am Wasser weiterleben lassen. Die Planungen des 35 Hektar großen Gebietes waren aber damals noch nicht abgeschlossen, weshalb nicht alle Hafenkrane direkt an ihren festen Standplatz verbracht werden konnten. Einer der Krane wurde auf einem Interimsstellplatz am Rande der Baufläche abgestellt und durfte nun die letzte Reise antreten. Im Gegensatz zu den anderen Kranen, die an Hafenbecken versetzt wurden, fand der letzte Kran seinen Platz direkt am Rhein auf der Nordmole.
Zum Heben des Industriedenkmales stand, wie damals, der LTM 1500-8.1 bereit. Ausgerüstet mit zwei Spreiztraversen und kürzbaren Anschlagketten musste der alte „Hafenarbeiter" in eine waagerechte Position gehängt werden.
Als Transportmittel zwischen Lagerplatz und Standort wurden zwei sechsachsige SPMT-Module mit Abstandshaltern parallel gekoppelt, sowie mit einem Powerpack versehen. Diese Arbeiten unterstützte ein LTM 1110-5.1.

Als der 16m hohe Hafenkran von seinem modernen Bruder auf den Selbstfahrern abgesetzt wurde, konnte der Mobilkran abrüsten und am neuen Standort wieder aufgebaut werden. Die 48 Reifen der SPMT Module setzten sich in Bewegung und bugsierten den Kran über eine Rampe in Richtung des Rheinufers. Nach zweihundert Metern hatte der Transport sein Ziel am eigens errichteten Fundament erreicht.
Durch eine kurze Pause war es nicht notwendig einen weiteren Großkran einsetzen zu müssen. Unter Beobachtung vieler Augen und Kameras der Pressevertreter legte der alte Kran eines Baumaterialhändlers seinen letzten Weg am Haken zurück und setzte am Fundament mit unverbaubarem Ausblick auf den Rhein auf.

Der Hafenkran wird mittels parallelgekuppelter SPMT zu seiner Position verfahren

.: EINSATZORT
Mainz am Rhein

.: EQUIPMENT
2 x 6-Achs SPMT parallelgekuppelt mit PPU, LTM 1500-8.1 mit 135 t Drehbühnenballast, LTM 1110-5.1

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
75 t

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Hub und Transport eines historischen Hafenkranes

FAKTEN

Der Kran wird auf den Schienen positioniert und dort verschweißt.

Direkt am Rhein stehend wird das Industriedenkmal an den alten Zollhafen erinnern.

FÜNF MOTOREN FÜR JENA

Zum Einsatz kam unser Hebe- und Verschiebesystem bei Kraftwerkserweiterung

Der Motor wird vom Tiefbett auf den SPMT verladen, um den Einbauort zu erreichen

Es ist ein kalter Wintermorgen und die Dämmerung bringt erstes Licht auf den Neubau am Heizkraftwerk Jena, als die graue Betonfassade plötzlich orange blinkende Lichter reflektiert. Ein Lkw mit Überbreite rollt um die Ecke und liefert, unter einer Plane verhüllt, zwei Unterteile des Turboladers an, je neun Tonnen schwer, über drei Meter breit und fast vier Meter lang. Fünf Sets zur Kraftwerkserweiterung sind in Boxen nebeneinander angeordnet von Riga Mainz zu installieren. Jedes Set besteht aus dem Turbounter- und Oberteil, dem Motor selbst, sowie dem Generator. Geplante Einbauzeit pro Box sind drei Tage, dann folgt der eintägige Umbau des neuen Hebe- und Verschiebesystems der Firma Greiner. Der nächste Neuzugang im Portfolio und natürlich wieder mit besonderen Neuerungen. So benötigen die vier Hubzylinder lediglich jeweils einen Starkstromanschluss und besitzen ein internes Hydrauliksystem. Das Verlegen von schmutzanfälligen Hydraulikleitungen entfällt und eine drahtlose Fernsteuerung sorgt für einen besseren Überblick. Außerdem bringt der computergesteuerte Gleichhub Stabilität und sanfte Bewegungen. Das Turbounterteil wurde mittlerweile vom LTM 1300-6.2 entladen, auf Elefantenfüßen abgestellt und von Mitarbeitern der Firma MAN angeschliffen. Nun wird es mit dem Kran auf einen bereitgelegten Stapel Bongossi-Matten abgesetzt, um in den Kragarm des Hubportals eingehängt zu werden.

Der Kragarm ist nötig, da der Turbo weit in die Maschinenhalle hineingefahren werden muss und aufgrund seiner Höhe und Bauart nicht zwischen den Hubzylindern hängend eingefahren werden kann. Für Gleichgewicht sorgen drei 10t schwere Ballastplatten, eingehängt am anderen Ende des Portals. Das Starten des Systems ist fast nicht hörbar, nur das Aufleuchten der Blinklampen weist auf den Start hin. Die gesamte Konstruktion lässt sich feinfühlig steuern und durch den zusätzlichen hydraulischen Seitenverschub auf den Kopfträgern können alle Teile millimetergenau positioniert werden. So folgt dem Turbounterteil zügig das Oberteil, nachdem es aus seiner Holzkiste in der Größe eines Gartenhauses gepackt und versäubert wurde.

In der Abenddämmerung wird das Portal dann mit Hilfe eines Deckenkranes für den Hub des Motors umgebaut, der aufgrund seiner Größe und des Gewichtes mittig eingehängt wird. Gleichzeitig verfährt der LTM 1300-6.2 zu einem anderen Standort am Rand des Werkes, um dort den Motor am

Die 107t schwere Last wird zwischen das Hebe- und Verschiebeportal gelenkt

RIGA MAINZ

Ein präzises Absetzen auf den Federpaketen ist mit unserem Verschubsystem kein Problem

.: EINSATZORT
TEAG Thüringer Energie AG, Jena

.: EQUIPMENT
Hubgerüst mit Fahrbahn
8-achs SPMT
300 t-Kran
Teleskopstapler
Gelenkbühne
2 Stromaggregate 110 kVa

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
107,5 t

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Einsetzen von Teilen in
5 Motorzellen

FAKTEN

nächsten Morgen in Empfang zu nehmen. Aufgerüstet mit 86t Ballast und einer 7-rolligen Hakenflasche wartet der Kran dort auf seine Last. Die Lieferung erfolgt genau getaktet, da keine Lagerflächen für die überdimensionalen Teile zur Verfügung stehen und alle Transportfahrzeuge nur nachts über öffentliche Straßen bewegt werden dürfen. Im Morgengrauen muss der Motor vom Tieflader auf unseren achtachsigen SPMT umgeladen werden.

Aufgrund des Gewichtes von über 107 Tonnen und der notwendigen Anzahl Achsen ist es nicht möglich direkt per LKW an das Hubgerüst zu fahren. Der Transport käme nicht um die Ecken des dicht bebauten Geländes. Auch die Höhe spielt eine Rolle, deshalb wurde vorab eine steile Rampe um eine Rohrbrücke herum aufgeschottert, die der Selbstfahrer kurz nach Beginn der Fahrt meistern muss. Der restliche Teil der Fahrtstrecke führt um zwei weitere Gebäude und wieder eine Rampe hinauf zum Neubau. Die Einfahrt zwischen das Hubportal wird dann eine Zentimeterarbeit. Vor Ankunft ist ein Teil der Fahrträger zurückgebaut worden, um überhaupt einschwenken zu können.

Die vielen Lenkprogramme des SPMT sind dabei hilfreich. Der Motor wird mit armdicken Schlaufen direkt unter das Portal gehängt und etwas angehoben, damit der Selbstfahrer zurücksetzen kann. Der Vorplatz ist so knapp bemessen, dass zwei Achsen und die Antriebseinheit in der Luft hängen. Nur so ist genügend Platz, um den Motor knapp über den Boden abzulassen, um die Einbauöffnung durchfahren zu können. Im Inneren der Halle nehmen Mitarbeiter des Herstellers akribisch Maß und unser Team positioniert das 8,6m Lange Teil genau auf den Haltern, nachdem auch dieses erst sauber angeschliffen werden musste, um Rückstände des Transportes zu entfernen. Eingespielt wird das vierte Teil, der vierzig Tonnen schwere Generator, dann wieder bis an das Hubgerüst geliefert, vom Mobilkran zwischen das Portal gesetzt, eingefahren und millimetergenau positioniert. Danach beginnt das Zerlegen des Portals und der Aufbau an der nächsten Box, während Arbeiter bereits beginnen die Einbauöffnung zu verschließen.

WEITERE IMPRESSIONEN

Das Kontergewicht am Verschiebe-rahmen sorgt für den Lastausgleich zum Galgen

Thilo Fischer muss jeden Zentimeter Platz nutzen, der zu Verfügung steht.

Der geringe Platzbedarf macht das Hubportal alterna-tivlos für diesen Einsatz

Genaue Messungen sind zum präzisen Positionieren des Motors unabdingbar

Der Transport muss eine Rampe mit Gefälle in zwei Richtungen herabfahren.

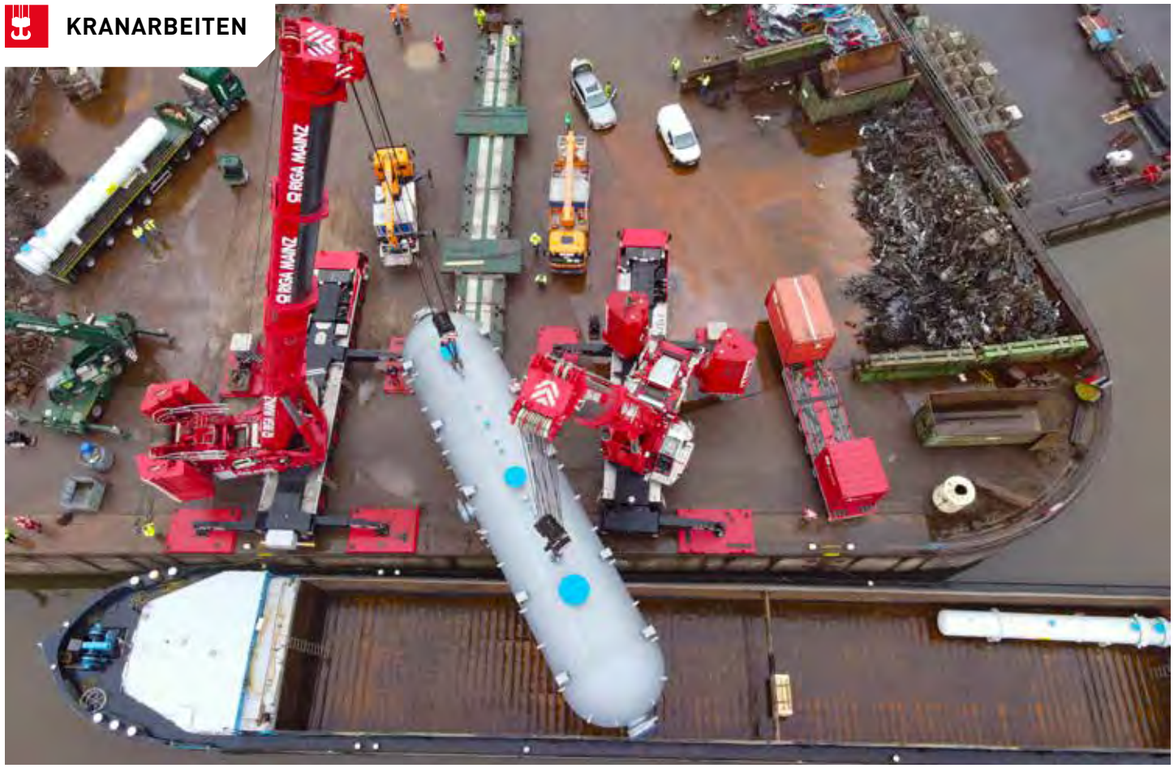
FOTOBUCH ZUM EINSATZ

Das Buch mit kompletter Bildstrecke zum Einsatz in Jena finden Sie bei uns im Online-Shop:

WWW.RIGA-SHOP.DE

ÜBER DEN SAARHAFEN IN DIE WELT

Umschlag von Schwertransport auf Binnenschiff



Zur Verladung werden die Behälter zwischen den Kranen hindurchgeschwenkt

Die genaue Absprache der Kranführer ist essentiell für die Drehung und das Ablassen der Ladung

Immer wieder rollen übergroße Transporte mit unzähligen Achsen auf grünen Fahrzeugen der Firma W. Mayer über die Schwerlaststrecke im nördlichen Saarland und steuern den Dillinger Hafen an. Als Umschlagplatz verfügt dieser Hafen über eine gute Anbindung und einen Untergrund, der schwerste Lasten tragen kann. Start der Transporte ist die Stahl- und Apparatebau Hans Leffer GmbH & Co. KG in Dudweiler bei Saarbrücken. Dort werden die hunderte Tonnen schweren Behälter gebaut, ehe sie auf die Reise zu Firmen in der ganzen Welt gehen.

Dieses Mal durften wir für das Transportunternehmen den Umschlag zweier Separatoren für den Bau einer Raffinerie durchführen. Der größere der beiden Behälter war 23m lang, wog 278t und rollte nach zweitägigem Transport auf 28 Achsen an die Kaimauer. Um dieses Gewicht händeln zu können, disponierten wir den LTM 1500-8.1 und dessen größeren Bruder, den LTM 1650-8.1 und führten die Verladung in das Binnenschiff als Tandemhub aus. Die Behälter wurden von den Fahrern nacheinander im rechten Winkel an die Kaikante zwischen unsere bereitstehenden Krane bugsiert.
Um die Last möglichst nahe an den Drehpunkt der Hebegeräte zu bringen, wurden sogar drei Achsen der Schwerlastmodule über die Hafenkante hinausgeschoben. Danach konnte unsere Mannschaft die Behälter anschlagen und etwas heben, damit sich das Transportfahrzeug aus seiner Position fahren ließ. Nun mussten unsere Kranführer in genauer Absprache miteinander die Fracht zwischen den zwei kräftigen, roten Auslegern hindurchfädeln und über dem Wasser um neunzig Grad in Position drehen, ehe die armdicken Anschlagseile an den Hakenflaschen im Bauch des Binnenschiffes verschwanden. Vom Hafen gingen die Behälter fest verzurrt nach Rotterdam. Dort wurde auf hochseetaugliche Frachter verladen und die Reise nach Laem Chabang in Thailand fortgesetzt.

Um die Last zu heben, waren unsere Krane mit 165 bzw. 155t Gegenballast ausgerüstet. Der LTM 1650-8.1 hat dabei immer noch den Vorteil des VarioBallastes. Damit ist es möglich, das Kontergewicht des Kranes im Betrieb nach hinten zu schwenken, womit man deutlich mehr Hubkraft erhält bzw. den Hecküberhang in engen Bereichen minimieren und dort schwenken kann, wo andere Geräte dieser Klasse bereits anecken würden.

Die genaue Positionierung ist wichtig für den Lastausgleich des Binnenschiffes

Für die höchstmögliche Tragfähigkeit mussten beide Krane direkt an der Kaikante positioniert werden

.: EINSATZORT
Saarhafen Dillingen

.: EQUIPMENT
LTM 1500 8.1. mit 165 t Drehbühnenballast, LTM 1650-8.1 mit 155 t Drehbühnenballast

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
278 t

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Umschlag von zwei Separatoren

FAKTEN

RIGA FARBENSPIEL AM MAIN

LR1750-2 arbeitet bei Umbau einer Papierfabrik

Der 112m lange Ausleger ist notwendig, um die extrem hohe Ausladung zu erreichen

Zwischen roten Klinkerkaminen ragt ein bunter Gittermast am Mainufer hervor. Zunächst ist er steil und hoch. Seine Richtung ändert sich aber stetig und der Mast mit der roten Spitze senkt sich.
Die Ausladung wird immer größer, und der große Banner mit dem RIGA MAINZ Schriftzug ist fast nicht mehr zwischen den Kaminen, die gen Himmel ragen, zu sehen. Ein Teil des Kranes verschwindet zwischen den Gebäudeteilen des Papierwerkes in Stockstadt am Main. Hier werden Feinpapiere für hochwertige Kalender und Bildbände hergestellt und das Werk befindet sich in der Umstellung von Kohlenutzung hin zur Gasbefeuerung. Gerade wegen der großen Ausladung von über 80 Metern ist es ein besonderer Einsatz.

Die dichte Bebauung des Werksgeländes und eine parallel verlaufende Hochspannungsleitung ließen nur einen Stellplatz für den Raupenkran LR 1750-2 zu.
Der Einsatz für die Eisele AG wurde zunächst am 3D Modell simuliert und die Plätze zur Montage und für die Arbeiten festgelegt.

Zusätzlich bedurfte es eines umfassenden geologischen Grundgutachtens, um die notwendige Tragfähigkeit des Bodens festzustellen und einer Sperrung der Hauptverkehrsachsen im Werksgelände zum Aufbau.
Der Raupenkran war ausgestattet mit einem

RIGA MAINZ

.: EINSATZORT
Sappi Stockstadt GmbH,
Stockstadt am Main

.: EQUIPMENT
LR 1750-2 mit 45 t Zentralballast, 170 t Drehbühnenballast, Derrickausleger mit 360 t Ballast – 112 m Hauptausleger, LTM 1230-5.1, Telelader

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
62 t

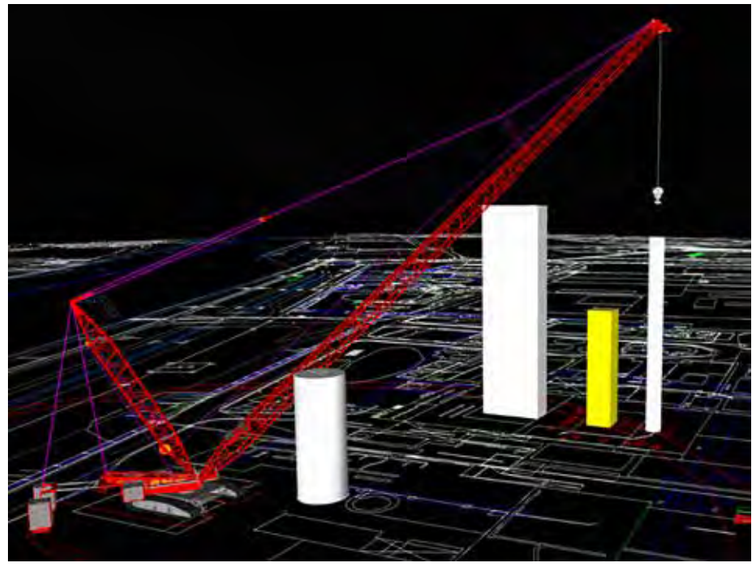
.: EINSATZBESCHREIBUNG
Einbau von Kesselteilen in einem Papierwerk mit extrem großer Ausladung

FAKTEN

Maßstäbliche 3D Modelle unterstützten bei der Einsatzplanung und Festlegung des Standortes.

Der Montageort des Kessels liegt innerhalb eines Gebäudes. Der Kranführer muss sich hunderprozentig auf seinen Einweiser verlassen können

112 m hohen Hauptausleger, Derrickausleger und 575t Ballast verteilt auf die Raupe und Schwebeballast. Als Hilfskran war der LTM 1230-5.1 vor Ort.
Auch der Einhub der Teile war keine leichte Aufgabe. Sämtliche Komponenten der Kessel (bis 66t schwer) mussten durch eine Dachöffnung eingehoben und abgelassen werden, Der Kranführer hatte keine Sicht auf die Öffnung und musste sich auf die Einweiser am Funk verlassen können.
Bei dieser Aufgabe hat sich die Erfahrung und langjährige Zusammenarbeit der Mannschaft wieder einmal ausgezahlt. So konnte der Auftrag ohne Probleme ausgeführt werden.



RIGA MAINZ

EIN STRICH WENIGER IN DER STADTSILHOUETTE

Demontage einer Funkantenne auf dem Polizeipräsidium Mainz

Der lange Ausleger des LTM 1230-5.1. ermöglicht einen Einsatz ohne Mastverlängerung

Für unseren langjährigen Kunden Huhle Stahl- und Metallbau galt es eine nicht mehr genutzte Funkantenne auf dem Flachdach des Polizeipräsidiums in Mainz zu demontieren. Vierzig Jahre zuvor wurde das Bauwerk ebenfalls von diesem Unternehmen errichtet und mit einem Mobilkran von Riga Mainz montiert.

Nicht nur für die Demontage selbst, sondern auch für die Genehmigung und Einrichtung der Baustelle war unser Unternehmen zuständig. Halteverbotszonen mussten beantragt und Sperrungen von Parkplätzen, Geh- und Radwegen eingerichtet, sowie die Arbeitsfläche mit einem Bauzaun gesichert werden. Um den Pflasterbelag an Standplatz und Fahrweg des LTM 1230-5.1 vor dem Präsidium nicht zu beschädigen, wurden außerdem Isotrack-Bodenschutzplatten von uns ausgelegt. Diese verschraubbaren Paneele aus Kunststoff sorgen für eine Lastverteilung und den Schutz des Unterbodens. Außerdem können sie genutzt werden, um Wege und Arbeitsflächen auf nicht tragfähigen Untergründen herzustellen, ohne dass ein Schotterplanum hergestellt werden muss. Die Maße von 120cm x 241cm bei nur 36 Kilogramm Eigengewicht sorgen für eine schnelle und einfache Verlegung größerer Flächen.

Der lange Ausleger des Kranes machte eine Mastverlängerung für die Demontage der Antenne in sechzig Metern Höhe überflüssig. Außerdem trug der VarioBallast zur Auswahl dieses Kranes für den Einsatz an der Mainzer Skyline bei. Die Radiusvergrößerung des Ballastes um 90 Zentimeter sorgt für höhere Hublast bei der gleichem Ballast.

In schwindelerregender Höhe lösten die Monteure am Mast hängend vorab einige Schrauben, die alle Segmente fest miteinander verbanden. Als die maximal fünf Tonnen schweren Teile des Mastes am Kran angeschlagen waren, konnten die restlichen Halteverbindungen gelöst und die Antenne in drei Teilen zu Boden gebracht werden.

Schwindelfreiheit ist bei den Monteuren gefragt, die in Luftiger Höhe alle Verschraubungen lösen

RIGA MAINZ

Die einzelnen Elemente des Funkmastes werden zur weiteren Demontage am Boden abgelegt

.: EINSATZORT
Polizeipräsidium, Mainz am Rhein

.: EQUIPMENT
LTM 1230-5.1 mit 42 t Drehbühnenballast, Isotrack Bodenschutzplatten

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
5 t

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Demontage einer Funkantenne

FAKTEN

RIGA MAINZ

DECKEL DRAUF

Parallelverschub einer 160 t schweren Deckenplatte in zwanzig Minuten

Hohe Hubkraft bei geringen Abmessungen ist die Stärke unseres 1000t Hebe- und Verschiebesystems

Hohe Hubkraft bei geringem Platzbedarf, das ist die knappe Beschreibung unseres Hebe- Und Verschiebesystems GHS 3-1000 der Firma Greiner. Im Zuge der Sanierung einer Bahnüberführung in Trier-Ehrang konnte unsere Neuanschaffung wieder ihre Stärken beweisen. Es galt, die parallel zur Fahrtrasse errichtete Deckenplatte des Bauwerkes um dreizehn Meter zu verschieben. Eine normale Bauweise von Brücken benötigt mehrere Wochen, allein durch den Aufbau der Schalung und Einbau der Armierung. Ganz zu schweigen von der Zeit bis zur Aushärtung des vor-Ort-Betons.

Um Einschränkungen und Sperrzeiten des Bahnverkehres zu minimieren, werden immer öfters Fertigteile in direkter Nähe zur Baustelle hergestellt, die dann nach einem kurzen Transportweg komplett eingebracht werden können.

Unser Team, bestehend aus vier Montagefachkräften und dem Projektleiter, benötigte dank der kompakten Maßes des GHS 3-1000 Systems nur zwei Lastwagen zum Transport des gesamten Equipments. Sämtliche Montagearbeiten vom Legen und Ausrichten der Laufschienen bis zum Aufsetzen der Träger zur Lastverteilung konnten vor Ort mit einem Ladekran erledigt werden, sodass kein zusätzlicher Mobilkran oder Telelader notwendig waren, um die Arbeiten durchzuführen. Der unkomplizierte Aufbau der elektrisch betriebenen Geräte der neuesten Generation ohne Verbindungen per Hydraulikschlauch vermindert Stolpergefahren und ermöglicht präzise Steuerbewegungen.

Leise summen die Elektromotoren und heben die dicken Kolben der vier Hydraulikzylinder an. Problemlos pressen sie die zwei massiven roten mit Schutzmatten belegten Träger gegen die 160 Tonnen schwere, einen Meter dicke Betonplatte. Gleichmäßig und ohne große Mühe hebt sich nun auch die Platte. Das Aufnehmen des Elementes unter dem Schwerpunkt gestaltet sich dank detaillierter Vorplanung reibungslos. Als etwa dreißig Zentimeter Luft zwischen der Stützkonstruktion und dem Betonklotz sind, stoppt die Hebebewegung und der horizontale Verschub beginnt. Die leisen Motoren sorgen mit ihrer stufenlosen Kraft dafür, dass alle Kommandos der Einweiser klar zu hören sind und die Bewegungen in alle Richtungen unterbrechungsfrei geschehen. Der eigentliche Verschub des Fertigteiles dauert nur zwanzig Minuten, ehe die Platte punktgenau in der Endposition auf einem Hilfsgerüst abgesetzt werden kann. Danach beginnen die Arbeiten zur Verbindung der seitlich herausragenden Armierung mit den vorab hergestellten Bohrpfählen.

Unsere Mannschaft fährt die vier Einheiten des Hebe- und Verschiebesystems unter dem Bauteil heraus und beginnt mit der Demontage der Träger. Zügig sind auch die vier fahrbaren Einheiten unter Planen verpackt und bereit für den Abtransport. Danach geht es an den Rückbau der Laufschienen.

Präzises Verfahren ohne störende Hydraulikleitungen sorgt für einen reibungslosen Ablauf

.: EINSATZORT
Trier-Ehrang

.: EQUIPMENT
Hebe- und Verschiebesystem GHS 3-1000, LKW mit Ladenkran

.: SCHWERSTES EINZELTEIL
160 t

.: EINSATZBESCHREIBUNG
Verschub einer Deckenplatte für Bahnüberführung

FAKTEN

Die Deckenplatte ist in ihrer Endposition angelangt und liegt auf dem Stützgerüst

RIGA
Welt

NICO MÜLLER

Sponsoring

Nach der DTM ist vor einem Neueinstieg in die Formel E und Werksfahrer von Peugeot in der WEC. Nach seinem Abschied von Audi hat der Nico Müller im WEC-Werksteam von Peugeot und bei ABT in der Formel E eine neue sportliche Herausforderung gefunden. Das ABT Rennteam hat bei seinem Formel-E-Comback die Marke CUPRA an ihrer Seite.
Ein spektakuläres Design der Rennwagen für Robin Frijns und Nico Müller ist angelehnt an das rein elektrische Konzeptauto CUPRA UrbanRebel, von dem es 2025 auch eine Straßenversion geben wird.
Bei Peugeot soll Müller den Peugeot 9X8 als Werksfahrer bei den WEC Rennen auf Erfolgskurs bringen, einschließlich der 24 Stunden von Le Mans bestreiten.
„Ich bin begeistert, Teil dieses Abenteuers zu sein und von der Aussicht, 2023 mit Peugeot in der WEC anzutreten", wird Müller in einer Pressemitteilung von Peugeot zitiert. Wir wünschen viel Erfolg.

GDA – TRÜGERISCH SCHÖN

Kran- und LKW-Fahrer müssen hell wach sein

Wir möchten heute auf ein wichtiges Thema aufmerksam machen, das die Sicherheit im Straßenverkehr betrifft: Gefahrenstellen für Krane und LKWs bei engen Ortsdurchfahrten und fahren auf ländlichen Straßen.
In vielen Orten und ländlichen Gegenden gibt es enge Straßen, durch die auch große Fahrzeuge wie Krane und Lastkraftwagen fahren müssen. Doch oft sind diese Straßen schlecht beleuchtet und die Begrenzungen nicht ausreichend befestigt. Insbesondere nachts kann dies zu gefährlichen Situationen führen, da die Fahrer der großen Fahrzeuge die nicht ausreichend gut beleuchteten Kreisverkehre, Bäume, Dachüberstände, Reklameschilder und nicht zuletzt auch Passanten nur schwer erkennen können.
Auch der Gegenverkehr kann zu gefährlichen Situationen führen. Nicht selten müssen die Fahrer entgegenkommenden Fahrzeugen ausweichen, um eine Kollision zu vermeiden. Dabei kann es passieren, dass er bis auf die Fahrbahnbegrenzungen ausweichen muss.
Auf ländlichen Straßen sind deren Begrenzungen großteils nicht befestigt, da diese aus Rasengittersteinen oder Kies bestehen. Dies ist grade dann eine Gefahr, wenn der Boden feucht oder glatt ist. Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, ist es wichtig, dass die Gefahrenstellen für Krane und LKWs bei engen Ortsdurchfahrten besser gekennzeichnet und gesichert werden. Hierfür könnten beispielsweise bessere Beleuchtungen und festere Begrenzungen sorgen.
Auch könnten Hinweisschilder aufgestellt werden, um die Fahrer auf die Gefahrenstellen hinzuweisen.
Wir hoffen, dass durch unsere Hauszeitung mehr Bewusstsein für dieses wichtige Thema geschaffen wird.

Bleiben Sie sicher und achten Sie auf sich und andere!

RIGA Welt

VORGESTELLT

Andreas Webler

.: ARBEITSBEREICH
Projektplanung

.: IM TEAM SEIT
September 2022

.: AUSBILDUNG
Wirtschaftsingenieurwesen, technische Fachrichtung Maschinenbau

.: NATIONALITÄT
Deutsch

.: INTERESSEN
Handball, Radfahren, Skifahren, Eventplanung & Veranstaltungstechnik

.: SPASS AN DER ARBEIT
Das Erfolgserlebnis auf der Baustelle, wenn eine umfangreiche Planung genau aufgeht

.: MEIN MOTTO
Teamwork makes the dream work!

GROSSES JUBILÄUM

35 Jahre Riga Mainz

Liebe Leserinnen und Leser,

wir möchten heute ein ganz besonderes Jubiläum feiern! Unsere beiden langjährigen Mitarbeiter Thilo Fischer und Jürgen Haibach sind seit 35 Jahren im Unternehmen tätig und haben in dieser Zeit unzählige Erfahrungen gesammelt und maßgeblich zum Erfolg unseres Unternehmens beigetragen.

Besonders hervorzuheben ist ihre Loyalität und Verbundenheit mit unserem Unternehmen. In einer Zeit, in der viele Menschen häufig den Arbeitgeber wechseln, sind 35 Jahre Treue ein bemerkenswertes Zeichen für die Qualität unserer Arbeitsbedingungen und die Wertschätzung, die wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entgegenbringen.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei Thilo Fischer und Jürgen Haibach für ihre jahrelange hervorragende Arbeit bedanken und hoffen, dass sie uns auch in Zukunft mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung unterstützen werden.

.: THILO FISCHER

.: JÜRGEN HAIBACH

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH...

... und vielen Dank für Ihr Engagement auch an alle anderen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die ein Jubiläum bei uns feiern.

Im Einzelnen sind das:

.: 30 JAHRE
Wolfgang Schubach (April)

.: 25 JAHRE
Holger Muth (Mai)

.: 10 JAHRE
Julian Bach (Oktober)

.: 5 JAHRE
Sacit Dogu (März)
Aleksandras Voroneckas (März)
Ayman Hesso (Juni)
Peter Stell (Juni)
Thomas Dietrich (Juni)
Andrej Schaab (Juli)
Jos Vogelzang (September)
Muhamed Weber (September)
Marc Scharnewski (Oktober)
Arno Frischmann (November)
Petra Faßbender (Dezember)

NEUE KOLLEKTION

in unserem Riga Fanshop

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass wir aufgrund zahlreicher Anfragen nun endlich eine exklusive Firmenkleidungskollektion präsentieren können! Von nun an haben Sie die Möglichkeit, unsere T-Shirts und Polohemden über unseren Webshop zu bestellen.
Unsere erste kleine Kollektion besteht aus Retro-Designs mit dem Gründungsjahr unseres Unternehmens und hochwertigen Materialien, um sicherzustellen, dass Sie nicht nur gut aussehen, sondern sich auch in unseren Kleidungsstücken wohlfühlen. Weitere Ausführungen mit gestickten Logo ist in der Vorbereitung.
Die Bestellung erfolgt einfach und bequem über unseren Webshop, wo Sie Ihre bevorzugten Artikel und Größe auswählen und in den Warenkorb legen können. Dort können Sie auch Ihre gewünschte Anzahl angeben und Ihre Bestellung abschließen.
Wir möchten betonen, dass diese Kollektion nicht nur für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gedacht ist, sondern für alle Fans.

Unser Unternehmen ist dankbar für alle, die mit uns verbunden sind und uns als Fans unterstützen.

RIGA Welt

VORGESTELLT

Adrian Goeschel

.: ARBEITSBEREICH
Projektplanung

.: AUSBILDUNG
M. Sc. Maschinenbauingenieur

.: NATIONALITÄT
Deutsch

.: INTERESSEN
Fahrradfahren, Metallverarbeitung

.: SPASS AN DER ARBEIT
Die Lösungsfindung von Herausvorderungen, in Zusammenarbeit mit meinen Kollegen, welche nicht alltäglich sind.

.: MEIN MOTTO
Wer immer tut, was er schon kann, bleibt immer das, was er schon ist. (Henry Ford)

RIGA Welt

LTM1450-8.1

Original und Modell, der kleine

ist bei uns im Fanshop erhältlich

» RIGA-SHOP.DE

IMPRESSUM

.: HERAUSGEBER
RIGA MAINZ GmbH & Co. KG
Liebigstraße 13–15
55120 Mainz

Tel. +49 (0)6131.962 96-0
E-Mail: info@Riga-Mainz.de
www.Riga-Mainz.de

.: ANSPRECHPARTNER
Detlef Mirbach

Tel. +49 (0)6131.962 96-32
E-Mail: dm@Riga-Mainz.de

Für eventuelle inhaltliche Fehler übernehmen wir keine Haftung.

.: BILDNACHWEISE

S. 1-7	Boehringer Ingelheim
S. 8-17	Connections
S. 18-21	RIGA MAINZ
S. 22-29	Connections/3D Riga Mainz
S. 30-33	RIGA MAINZ
S. 36-37	Oben: Nico Müller Pressebilder, Unten: Boehringer Ingelheim
S. 40-41	LIEBHERR
S. 43	Connections

.: FOLGEN SIE UNS
/rigamainz
/riga.mainz
/company/riga-mainz-gmbh-&-co-kg

.: IDEE, KONZEPT & REALISATION
connections-mainz.de

DER AUSLEGER

RIGA MAINZ

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