



Doppelte Maschinentaufe

LEONHARD WEISS begrüßt starke Kaliber im Maschinenpark

Am 14. Februar fanden gleich zwei Maschinentaufen auf dem Gelände des LEONHARD WEISS-Hauptstandorts in Göppingen statt. Für den optimalen Ausbau des Maschinenparks setzt die Bauunternehmung auf den Schienenkran KRC 910 sowie den innovativen Gleisstopfroter S7 PLS 16 4.0 – S.

Der Multi Tasker KRC 910 mit dem Namen „BARBAROSSA“ spielt bereits seit 2020 sprichwörtlich eine tragende Rolle im Maschinenpark von LEONHARD WEISS, konnte jedoch aufgrund der Pandemie im Rahmen der Übergabe nicht feierlich getauft werden. Der Gleisstopfroter S7 PLS 16 4.0 – S ist noch wie frisch aus dem Ei gepellt und kam erst Ende Januar dieses Jahres vom Werk des Herstellers System7 Rail Technology GmbH im österreichischen Laakirchen zur Bauunternehmung. In seinen ersten Wochen steht der Stopfroter „EDELWEISS-EXPRESS“ den LEONHARD WEISS-Mitarbeitern für Schulungszwecke zur Verfügung. Seine ersten Einsätze in den Gleisinfrastrukturbauprojekten stehen planmäßig im April dieses Jahres an.

Die feierliche Taufe

Den Taufakt übernahm Gesellschafter Ulrich Weiß für den Schienenkran und seine Ehefrau Brigitte Weiß für den Gleisstopfroter. Mit dabei waren die Geschäftsführung und mehrere Mitarbeiter der Bauunternehmung. Die Taufe einer neuen Maschine, die viel Innovationscharakter birgt, hat stets eine enorm große Bedeutung für die Bauunternehmung. In der weitreichenden Geschichte des Gleisinfrastrukturbaus von LEONHARD WEISS schlug die Anschaffung neuer Maschinen stets ein neues, von Fortschritt geprägtes Kapitel auf, das mit einer feierlichen Taufe in den eigenen Hallen begann.

Vorreiter beim Einsatz modernster Maschinen

Das Familienunternehmen setzte in seinen über 120 Jahren Firmengeschichte bereits früh auf Innovationen in der Maschinenteknik, um die Bauprojekte der Kunden noch schneller und sicherer voranzubringen und die eigenen Mitarbeiter zu entlasten. Der Schienenkran und der Gleisstopfroter stellen weitere solcher Innovationen dar, um wettbewerbsfähig und am Puls der Zeit zu bleiben. Die beiden Baumaschinen werden nicht nur in Sachen Effizienz neue Maßstäbe für LEONHARD WEISS setzen, sondern sind auch in puncto Nachhaltigkeit echte Vorreiter und setzen ein weiteres Statement zum klimabewussten Bauen.

„Die Mobilität und damit auch die Gleisinfrastruktur in Deutschland und Europa befindet sich im Wandel. Neue Anforderungen von Politik und Gesellschaft beim Thema Umwelt definieren den Markt. Wir als LEONHARD WEISS sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung hier bewusst und richten unser Handeln bereits seit einigen Jahren ganz gezielt in Richtung klimabewusstes Bauen aus, was auch in unserem Werteverständnis fest verankert ist“, betont Marcus Herwarth, Vorsitzender und Geschäftsführer des Gleisinfrastrukturbaus bei LEONHARD WEISS.

In den KRC 910 beispielsweise ist ein Sechs-Zylinder-Dieselmotor mit der für Baumaschinen modernsten Abgasstufe V verbaut. Er war der erste Schienenkran in Deutschland, dessen Motor zusätzlich mit dem Flüssigkeitsgemisch AdBlue zur Abgasnachbehandlung betrieben wird.

Der S7 PLS 16 4.0 – S führt Gleisstoparbeiten deutlich umweltbewusster aus als es der bisherige Stand der Technik ermöglichte: Die Stopfpickel der Maschine vibrieren nur beim Eintauchen in den Gleisschotter und beim Verdichten, was zur Reduktion von CO₂, gesundheitsgefährdendem Schotterfeinstaub und Lärm beiträgt.



„Als aktiver Mitgestalter einer zukunftsorientierten Infrastruktur werden wir den Erwartungen der Kunden und der Gesellschaft gerecht. Für uns bedeutet das, unsere Kunden bei ihren neuen Vorhaben zu begleiten, indem wir Mut und Innovationsgeist zeigen und gleichzeitig unser Qualitätsversprechen halten. Einen der wichtigsten Bausteine dabei sehen wir darin, in Technologien zu investieren, die klimabewusstes Bauen ermöglichen,“ so Marcus Herwarth.

Weitere Infos zum Schienenkran KRC 910

Der 13 Meter lange Gleisbaukran inkl. Schutzwagen und Gegengewichtswagen kann bei einer Ausladung von 2,5 Metern vor Puffer 100 Tonnen heben. Selbst bei der maximalen Ausladung von 18 Metern vor Puffer sind noch 23 Tonnen möglich. Von Schienenoberkante bis zum Flaschenhaken kommt er auf eine Hubhöhe von 20,5 Metern. In Eigenfahrt kann er bis zu 19 km/h fahren. Zur Ausstattung des Kranes gehören auch drei Traversen zur Lastaufnahme. Eine Traverse hat eine Länge von 18 Metern und eine maximale Traglast von 35 Tonnen. Diese kann bei Bedarf auf 21 Meter verlängert werden. Die zweite ist eine Schwerlasttraverse mit 4 Metern Länge und einer maximalen Traglast von 90 Tonnen, die zum Beispiel auch im Bergedienst oder bei besonders schweren Lasten verwendet wird. Eine niederbauende Spezialtraverse mit 40 Tonnen Tragkraft ermöglicht Kranarbeiten mit großvolumigen Lasten unter Oberleitungen, wie beispielsweise das Setzen von Schalthäusern. Alle Traversen werden auf dem Schutzwagen mitgeführt. Auf dem Gegengewichtswagen befindet sich zudem Sechs-Meter-Werkstattcontainer für das entsprechende Handwerkszeug und Ersatzteile sowie ein 1000-Liter-Dieseltank, um flexibel arbeiten zu können. In Transportstellung verfügt der neue Kran über niedere Radlasten und kann wie jeder Güterwagen schnell und ohne langwierige und teure Sondergenehmigungen von einer Baustelle zur nächsten umgesetzt werden.

Weitere Infos zum Gleisstopfroboter S7 PLS 16 4.0 - S

Das voll-hydraulische Stopfaggregat des Stopfroboters ermöglicht die individuelle Steuerung jedes einzelnen Stopfpickels – dazu kommt die Echtzeitermittlung der Schotterbett-Verdichtung. Verschiedene hochmoderne Mess- und Navigationssysteme erfassen die innere und die absolute Gleislage. So können auch unbekannte Gleisgeometrien aufgemessen und die Gleiskorrekturdaten für die nachfolgende Durcharbeitung ermittelt werden. Die Messung der Bettungsverdichtung ermöglicht eine optimale Unterstopfung der Schwellen, eine nachhaltigere Stabilisierung des Gleisbetts, eine Minimierung des Gleisinstandhaltungsaufwands und eine höhere Verfügbarkeit der Gleisinfrastruktur. Ein Gleisgeometrieabnahmeschreiber dokumentiert die nach dem Stopfen erzielte Gleislage. Auf Grundlage der Geometriedaten und Stopfparameter kann die Schotterbettqualität ausgewertet werden und eventuell vorhandene Schwachstellen werden erkannt. Die Bedienung und Überwachung der insgesamt mehr als 1.500 Messsignale und Schaltzustände der Maschine erfolgt deutlich vereinfacht. Die Aufgaben der Bediener sind maximal reduziert, alle relevanten Arbeitsinformationen stehen adaptiv zur Verfügung und Arbeitsabläufe sind automatisiert. Lernende Systeme entlasten den Stopfer insbesondere beim Weichenstopfen. Alle Kabinen sind schallisoliert sowie klimatisiert und bieten dem Personal damit ein optimales Arbeitsumfeld.



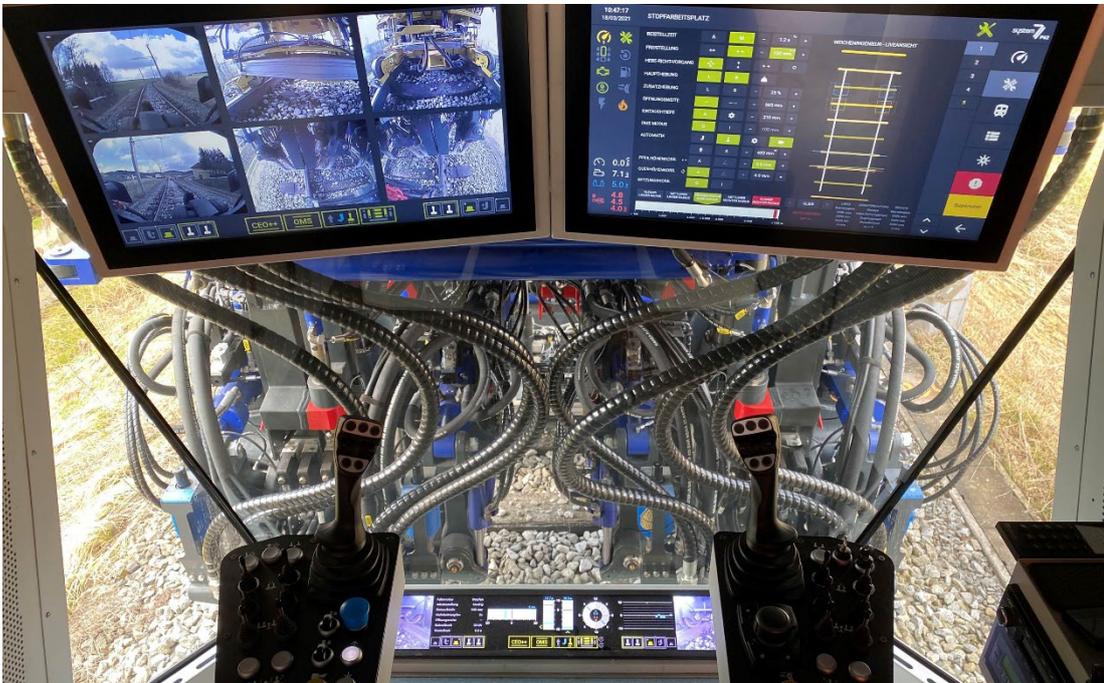
Ulrich Weiß tauft den KRC 910 auf den Namen BARBAROSSA.



Der Schienenkran beim Auslandseinsatz in Posen.



Der neue Gleisstopfroboter S7 PLS 16 4.0 – S mit dem Namen EDELWEISS-EXPRESS.



Effizienz trifft auf maximale Sicherheit für die Anwender im EDELWEISS-EXPRESS.
Foto: System7 Rail Technology GmbH



Ihre Ansprechpartnerin für Rückfragen:

LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG

Frau Jana Schüler

Leonhard-Weiss-Straße 2-3

74589 Satteldorf

P: +49 7951 33-2553

j.schueler@leonhard-weiss.com

www.leonhard-weiss.de