

Den ny utrustningskranen, Portalkran 14 från 1960

Eller franska kranen, som den också kallades, är en portabel kran som löper på ett spår med en bredd av 10,5 meter och 360 meters längd.

Portalkranen togs i bruk 1960 och var i drift fram till 1996 så den gjorde några av sina sista tunga lyft då akterporten till Baltic Bright lossades.

Kranen har en maxhöjd av 78 meter med en vikt av 670 ton.

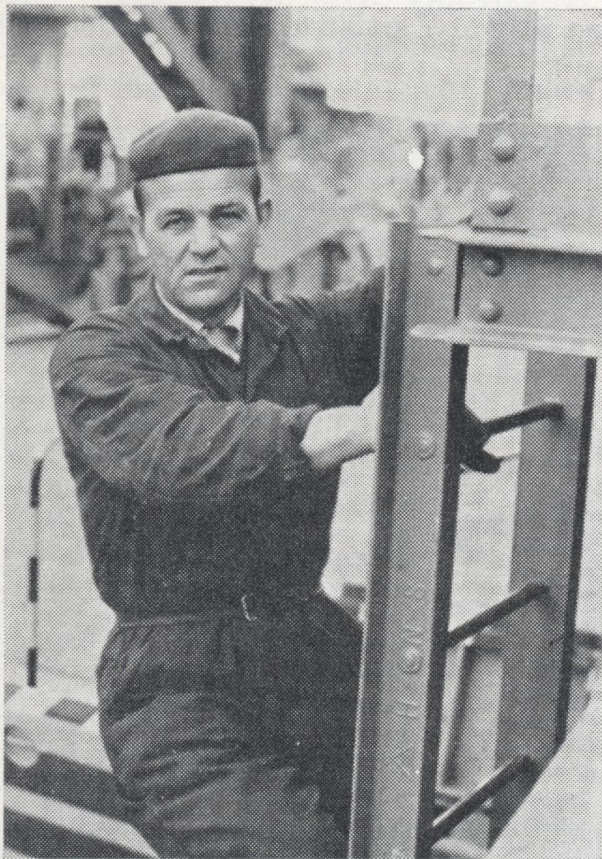
Kranen är numera en del av världsarvet och är därmed skyddad för eftervärlden.



Portalkran 14 som del av världsarvet 2016

Den nya utrustningskranen tagen i bruk

Den av franska firman Applevage tillverkade och monterade 100-tons utrustningskranen överlämnades i augusti månad till Marinverkstäderna. Därigenom har varvets lyftresurser utökats väsentligt och möjligheten att utföra lyft upp till 100 ton kommer i vissa avseenden att medföra en förändring av arbetsmetodiken vid tunga arbetsobjekt, speciellt grovplåtarbeten. Vid fastställandet av kranens kapacitet har hänsyn tagits till utvecklingen inom lyfttekniken med tendensen till allt tyngre lyft samt till marinens förutsedda behov av tunga lyft.



När verkstadskajens sista etapp, som nu är under arbete, blir färdig kommer kranbanans totala längd att vara 360 m. Kranbanans spårvidd är 10,5 m och kranen har sammanlagt 28 hjul. Åkhastigheten är 50 m/min. Kranens totala vikt är 670 ton och denna egenvikt ger tillsammans med lastens vikt, vindkrafter m. m. ett max. hjultryck på 50 ton. Samtliga 28 hjul får emellertid inte max. hjultryck på en gång utan endast de 7 hjulen på en boggie — på den diametralt placerade boggien blir hjultrycket endast 5 ton vid samma belastningsläge. Med hänsyn till att det övervägande antalet lyft kommer att vara lätta sådana, d. v. s. under 20—30 ton, arbetar kranen med snabba lyfthastigheter under 30 ton. Kranen har ett huvudlyft och ett hjälplyft och varje krok har 4 lyfthastigheter varav 2 är långsamtgående s. k. mikrohastigheter.

Lyfthöjden över kajplanet är 50 m och firningshöjden under är 10 m varför totala lyfthöjden är 60 m. Genom att lyftlinorna dragits på ett speciellt sätt mellan tornet och kranarmen erhåller lasten en nära nog horisontell förskjutning när kranarmen reses eller sänks.

VÄNSTER: Kranskötare MALTE WEHLIN på väg till sin högt "uppsatta" arbetsplats. — Förarhytten är placerad på c:a 28 meters höjd.

kes. För kranarmens resning och fällning finns ett resningsmaskineri med skruv, som påverkar vipparmen. Motvikten på vipparmen väger inte mindre än 110 ton. Med hjälp av 2 vridmotorer får tornet en vridhastighet av $3/4$ varv/min.

På kranen finnes en lastindikator som påverkas av huvudlyftets linor, och på ett instrument i förarhytten kan kran-skötaren avläsa den ungefärliga vikten av lasten.

Firma Applevage har själva i egen regi utfört montage och tidvis haft upp till 12—15 franska montörer sysselsatta tillsammans med ungefär lika många svenska montörer. De som haft sina vägar förbi kranbygget har säkert lagt märke till det skickliga — och många gånger riskfyllda — arbete chefsmontören Charles Sanzey och hans mannar utfört.

Leveransen av kranen har försenats betydligt bl. a. beroende på att visst material, som byggts in i konstruktionerna, inte fyllde kontraktets bestämmelser och därför fick utbytas.

Den nya utrustningskranen har på grund av sin storlek i viss mån ändrat varvsbilden. Gamla Mastkranen, som är c:a 40 m hög, verkar nästan liten vid en jämförelse.

S. S.

HÖGER: När kranarmen "toppas" är kranens höjd över kajplanet c:a 78 m.

