

Palettierer im innovativen Re-Design

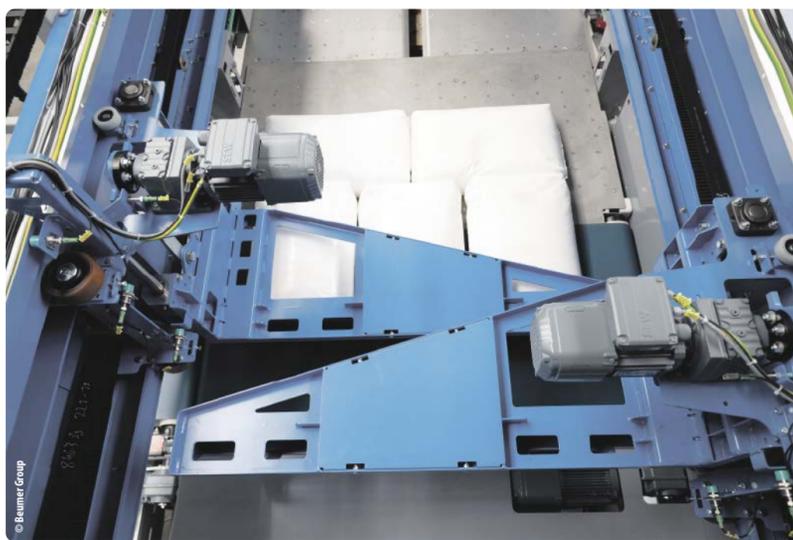
Als Kompletthanbieter für Palettier- und Verpackungsanlagen liefert die Beumer Group leistungsstarke Palettierer, die auch bei extremer Belastung eine lange Lebensdauer bieten. Im niedrigen Leistungsbereich stapelt die Maschine bis zu 1.800, im mittleren bis zu 3.200 und im Hochleistungsbereich bis zu 6.000 Säcke in der Stunde. Kay Wieczorek, Divisional Director Produkt Business bei der Beumer Group, erläutert: „Unsere Baureihe Beumer Paletpac berücksichtigt die Produkteigenschaften der einzelnen Packgüter sowie die gewünschten Packmuster und Palettenmaße unserer Kunden.“ Die Anlagen handhaben alle Verpackungseinheiten äußerst schonend.

Die Palettiererbaureihe wurde nun komplett überarbeitet: Modular aufgebaut befinden sich in den Anlagen jetzt gleiche oder ähnliche Komponenten und Module, und – wo in-

mer machbar – wurde eine möglichst gleiche Bauweise umgesetzt. Das reduziert die Anzahl der Bauteile insgesamt und beschleunigt die Lieferzeit. Dies gilt auch für spätere Ersatzteile. Der Systemanbieter stellt die Module individuell und kundenbezogen zusammen, testet diese intern und montiert sie vor Ort. Damit können Zeit und Kosten eingespart werden.

Optimierte Montage und Komponenten

Die Baureihe vereinfacht damit die Konstruktion der Anlage und deren Montage. Laut Wieczorek waren bisher Gabelstapler mit einer Tragkraft von bis zu 8 t für die Installation erforderlich, benötigten jetzt aber lediglich nur noch eine Traglast von 5 t. Die Module sind so gestaltet, dass sie sich an je einer von zwei Seiten aufnehmen lassen. Das erleichtert die Montage auf engem Raum. Statt vorher zwei große, bekommt der Kunde nun drei kom-



Die Baureihe Beumer Paletpac berücksichtigt die Produkteigenschaften der einzelnen Packgüter sowie die gewünschten Packmuster und Palettenmaße der Kunden.

paktere Module. Das vereinfacht nicht nur die Handhabung. „Wir können nun ausschließlich Standard-Container verwenden“, sagt Wieczorek.

Auch hinsichtlich Funktion und Nutzen wurden alle Module des Sys-

tems überarbeitet. Durch geeignete Anpassungen – etwa in den Prozessbändern – konnten zum einen Motoren und Getriebe optimiert, zum anderen die Bandübergänge schlanker gestaltet werden. Das Ergebnis

sind deutlich schonendere Transportvorgänge. Auch durch die in der Baugröße angepassten Baugruppen lassen sich Prozessschritte effizienter ausführen, was die Leistungsfähigkeit einzelner Module steigert.

Steuerung an vorhandenen Platz angepasst

Im Rahmen der Modernisierung berücksichtigten die Entwickler auch den Footprint des Beumer Paletpac. Die Schaltschrankfelder haben zwar eine Standardaufstellung, lassen sich aber auch individuell nach Kundenwunsch versetzt anordnen. Der Anwender spart damit Platz. Dazu trägt auch eine Einhausung des Hubwerks bei. Das Beumer Group HMI ist auf der Wartungsbühne an der Lagenbildenden Ebene positioniert. Muss der Bediener Anpassungen vornehmen, bekommt er

einen umfassenden Einblick in die Maschine. Um die Arbeit für den Mitarbeiter noch benutzerfreundlicher zu gestalten, lassen sich optional weitere Bediengeräte z.B. im Hubwerksbereich installieren.

Fokus auf Energieeffizienz

In der Antriebstechnik setzt der Systemanbieter auf den modularen Automatisierungskasten MOVI-C von SEW. Durch den zentralen Ansatz können sowohl Bauraum im Schaltschrank, als auch die Anzahl der eingesetzten Komponenten im Feld reduziert werden. Zwischen 20 und 30% an Energie lässt sich durch einen gemeinsamen DC-Zwischenkreis in den Frequenzumrichter sowie durch optimiert aufeinander folgende Bewegungsabläufe einsparen. Optional ist auch der Einsatz von Energiespeichern möglich: „Lastspitzen lassen sich effizient eliminieren. Der Anwender spart zudem Betriebskosten und erreicht einen geringeren CO₂-Fußabdruck“, berichtet Wieczorek. (bm)

■ www.beumer.com

Niedrigwasserschiff mit Hybridantrieb

GEFO setzt innovativen Low-Water-Carrier in Fahrt

Ende Dezember 2022 ist von der GEFO Shipping Group der Neubau „Canaletto“ in Fahrt gesetzt worden, ein für extreme Niedrigwassersituationen optimierter Tanker. Die Canaletto ist ausgestattet mit einem dieselelektrischen Hybridantrieb, dessen Generatoren die neueste EU-Abgasnorm „Stage V“ deutlich unterschreiten. Damit leistet das Schiff einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und zur Stärkung des Verkehrswegs Wasserstraße. Zudem verfügt es über speziell entwickelte wassergekühlte Schiffsbatterien, die durch ein intelligentes Powermanagement-System zum effizienteren Betrieb der Generatoren beitragen und zeitweise vollelektrisches Fahren sowie die komplette Energieversorgung im Liegebetrieb ermöglichen.



Für die maximale Flexibilität bei den zu transportierenden Chemieprodukten ist das Schiff mit acht Edelstahltanks ausgerüstet, davon zwei Spezialtanks mit besonderer Beschichtung in abgetrennten Tanksektionen. Drei getrennte Lade-/Löschsysteme bedeuten zusätzliche Flexibilität.

Dadurch ist das Schiff in der Lage, gleichzeitig sowohl verschiedene Chemieprodukte als auch Spezialprodukte mit hoher Dichte wie Säuren und Laugen zu transportieren. Im Falle von extremem Niedrigwasser kann die Canaletto ihre Stärke besonders gut ausspielen.

An kritischen Stellen wie z.B. am Mittel- und Oberrhein kann es selbst bei einem Stand von 30 cm am Pegel Kaub mit einer Ladung von rund 500 t noch verkehrssicher manövrieren, was einer Mehrmenge gegenüber konventionellen Tankschiffen in dieser Größenklasse von über 50% entspricht.

Das Schiffskonzept wurde von der GEFO in Zusammenarbeit mit Neptun Ship Design, Rostock, und nach Anforderungen der BASF in Ludwigshafen entwickelt. Für die BASF wird die GEFO das Schiff langfristig betreiben.

Eine weitere Besonderheit ist, dass der Spezialtanker mit den üblichen Standard-Abmessungen (110 m Länge x 11,45 m Breite) alle gängigen Lade- und Löschstellen anfahren kann und darüber hinaus in der Lage ist, die westdeutschen Kanäle zu befahren. Für die Fahrten auf den Kanälen werden mit Hilfe von weiteren technologischen Innovationen neue Sicherheitsstandards gesetzt. Ein neu entwickeltes Frühwarnsystem zum Schutz vor Brückenanfahrungen und eine echolotbasierte Tiefenlinienaufzeichnung zur Unterstützung einer optimierten Abladung tragen zur erhöhten Sicherheit bei. (bm) ■

Nachhaltiges Umschlagterminal

Rhenus Port Logistics investiert in Basel

Rhenus Port Logistics setzt ein Zeichen für den nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur in Basel und investiert in ein neues trimodales Umschlagterminal im Rheinhafen Kleinhüngen. Der Bau des Terminals 4 soll im Dezember 2023 abgeschlossen sein. Er ermöglicht einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag. Auf dem Dach ist eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 2,4 Mio. kWh Strom erzeugt und damit den gesamten Jahresstrombedarf der Rhenus Port Logistics deckt. Das Terminal 4 besteht aus fünf Hallenabschnitten mit einer Gesamtfläche von rund 7.300 m² und ist mit modernster Technik ausgestattet, darunter fünf

Kräne mit einer Tragkraft von bis zu 32 t, Bagger, Gabelstapler, eine Bahnannahmegasse, moderne Gleis- und Lkw-Waagen sowie WLAN- und Videoanlagen. Ein Hallenabschnitt ist für den Umschlag und die Lagerung empfindlicher Stahlprodukte vollständig isoliert.

„Der Neubau des Terminals 4 ist ein Bekenntnis zur Förderung einer nachhaltigen Infrastruktur in der Region Basel. Wir sind stolz darauf, unseren Beitrag für einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag zu leisten und unseren Kunden eine zukunftssichere Zusammenarbeit zu garantieren“, sagt Andreas Stöckli, CEO Rhenus Alpina. (bm) ■

WILEY

www.chemanager.com
chemanager-online.com/reinraumtechnik
chemanager-online.com/citplus
lvt-web.de

Top-Titel

für die Chemie-, Pharma und Lebens- mittelindustrie

ReinRaum Technik
3 Jahre

LVT LEBENSMITTEL
4 Jahre

CHEManager
7/2022

CHEManager
INTERNATIONAL

CITplus
Die Praxismagazin für Verfahrens- und Chemieingenieure

WACHSTUM
Automatisierung

Ihre Ansprechpartner:

<p>Redaktion Michael Reubold Leitung/Chefredakteur CHEManager Tel.: +49 (0) 6201 606 745 michael.reubold@wiley.com</p>	<p>Jürgen Kreuzig Chefredakteur LVT Tel.: +49 (0) 6201 606 729 juergen.kreuzig@wiley.com</p>	<p>Mediaberatung Thorsten Kritzer Tel.: +49 (0) 6201 606 730 thorsten.kritzer@wiley.com</p>
<p>Ralf Kempf stellv. Chefredakteur CHEManager Tel.: +49 (0) 6201 606 755 ralf.kempf@wiley.com</p>	<p>Roy Fox Chefredakteur ReinRaumTechnik Tel.: +49 (0) 6201 606 714 roy.fox@wiley.com</p>	<p>Stefan Schwartz Tel.: +49 (0) 6201 606 491 stefan.schwartz@wiley.com</p>
<p>Etwin Gandert Chefredakteurin CITplus Tel.: +49 (0) 6201 606 768 etwin.gandert@wiley.com</p>	<p>Marion Schulz Tel.: +49 (0) 6201 606 565 marion.schulz@wiley.com</p>	<p>Jan Käppler Tel.: +49 (0) 6201 606 522 jan.kaeppler@wiley.com</p>