Tankschiffe auf Landausflug

„1.700“ scheint im Schwertransport derzeit eine magische Zahl zu sein. In den USA wurden jetzt Tankschiffe transportiert: Gewicht etwa 1.700 t!

Von oben werden die gewaltigen Dimensionen des Tankschiffs deutlich.

Das Schwertransportunternehmen Berard wurde im Jahre 1945 gegründet, als der Zuckerrohranbauer Roy Berard seinen ersten Transportauftrag erhielt. Mittlerweile zählt das Unternehmen zu den Großen im Süden der USA.

Das Schwertransportunternehmen hat es sich zur Aufgabe gemacht, jeden noch so unmöglich erscheinenden Transportauftrag zu übernehmen. „Wir fühlen uns in allen Transportsparten wie Offshore, Energie, Petrochemie sowie im Werftbereich zu Hause“, meint Breadon Berard, Technischer Leiter. Und weiter: „Nichts ist für uns unmöglich, doch wir müssen uns dabei auf unser Team und vor allem auf unsere Technik vollkommen verlassen können!“

Mehr als 70 Achslinien, darunter auch Selbstfahrer mit einer elektronischen Vielweglenkung, betreibt das Unternehmen. Weitere Einheiten hat das Unternehmen bei Goldhofer in Auftrag gegeben.

Langsam rollen die 576 Reifen mit 1.960 t zum Kai.

Erst kürzlich hat Berard bei den Memmingern die „Hydronic“-Lenksynchronisation von mechanisch und elektronisch gelenkten Modulfahrzeugen angeschafft. Damit wurde es möglich, zwei rund 1.700 t schwere Tanklagerschiffe zu transportieren. Die zweiwandigen Schiffe hatten eine Länge von rund 90 m und eine Breite von 18 m. Die Höhe betrug etwa 10 m.

Dann rollten 576 Reifen mit einer Gesamtlast von etwa 1.960 t über den Kai in das Trockendock.

Zum Einsatz kamen dabei 72 Achslinien der Goldhofer-Schwerlastmodule im Verbund fahrend mit jeweils 36 Achslinien je Seite. Unter den Achslinien befanden sich sowohl Selbstfahrer mit elektronischer Vielweglenkung

Das zweite Schiff kommt aus der Werfthalle.

Das Gelände erlaubte lediglich eine Reifenbelastung von 3,4 t je Reifen. Daher musste das Transportteam Schwachstellen überbauen.

vom Typ PST/SL-E als auch herkömmliche Schwerlastmodule vom Typ THP-SL mit mechanischer Lenkung.

Die Abstimmung zwischen den einzelnen Selbstfahrern zu den Schwerlastmodulen erfolgte über die von Goldhofer entwickelte Hydronic. Diese ermöglicht eine Synchronisation der Lenkung der Module bei unterschiedlicher Anordnung. Dies führt zu einem absoluten Gleichlauf der Fahrzeuge im Gesamtverbund.

Der Transport der beiden Schiffe erfolgte innerhalb kürzester Zeit. In der Werft wurde das 1.680 t schwere Schiff von den Transportern über den hydraulischen Achsausgleich von +/- 300 mm übernommen. Dann rollten 576 Reifen mit einer Gesamtlast von etwa 1.960 t über den Kai in das Trockendock, wo das Schiff zu Wasser gelassen wurde.

Auf einer Barge gingen die 72 Achslinien anschließend in den benachbarten, 16 km entfernten Hafen. Hier erfolgte nochmals der gleiche Transport mit einem weiteren 1.700 t schweren Tankschiff.

STM

Das 1.680 t schwere Schiff wird abgesetzt.