

Mit 173 t auf freischwebender Brücke über die Brücke



Mühlensegmente für Brasilien transportierte Felbermayr von Magdeburg nach Hamburg. Eine nicht ausreichend tragfähige Bahnüberführung erforderte eine detaillierte Planung.

16 Mühlensegmente, die für eine Erzmahlanlage in Brasilien bestimmt sind, transportierte Felbermayr von Magdeburg nach Hamburg. Acht der Segmente kamen aufgrund ihrer Abmessungen nur mit Hilfe einer Behelfsbrücke weiter – ein Fall für die Felbermayr-Schwermontage.

Den Auftrag zum Transport der Mühlensegmente hatte Felbermayr von der LS Cargo Logistics GmbH aus Ratingen erhalten. Im Zuge der Streckenplanung wurde deutlich, dass sich die Überwindung einer Eisenbahnüberführung nur mithilfe eines speziellen Brückenüberfahrssystems darstellen lassen würde. Bei der Errichtung der mitunter mehr als 100 t schweren Komponenten kam die Felbermayr-Schwermontage zum Einsatz. Ausgearbeitet wurde das Projekt vom Vertriebsbüro Verden.

„Anfang April haben wir mit den fünf Monate dauernden Vorbereitungen für das Projekt begonnen“, so Karin Cordes vom Felbermayr-Standort in Verden bei Bremen. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen war höchste Flexibilität gefordert, weshalb bis zum Transportbeginn an der praktischen Umsetzung gefeilt worden ist.

Die 16 Mühlensegmente mit Durchmessern und Höhen von

bis zu 8,7 beziehungsweise 4,6 m sollten von Magdeburg bis in den rund 300 km entfernten Nordseehafen nach Hamburg transportiert werden. „Die acht kleineren Segmente mit Tonnagen von bis zu 23,2 t haben wir

Es blieb nur der Weg über die Brücke. Aber wie, wenn die Brücke dem Transportgewicht nicht standhält?

von Magdeburg direkt, auf der Straße, transportieren können. Die restlichen mussten wegen ihrer Abmessungen in den 16 km entfernten Elbe-Hafen in Schönbeck gefahren werden.“

Ursprünglich hatte Felbermayr eine Strecke in den Elbe-Hafen Aken ins Auge gefasst, wodurch die zeit- und kostenintensive Bahnüberquerung entfallen wäre. „Doch nach Aken gab es zu viele verkehrslenkende Maßnahmen, darum wurde diese Strecke nicht genehmigt,

und wir mussten die Variante mit dem Brückenüberfahrssystem wählen“, erläutert Cordes.

Und diese Strecke hatte es in sich – trotz der nur 16 Kilometer. So wurde beinahe die Hälfte der Fahrzeit von einer

Stunde für die Überquerung einer Bahnstrecke in Anspruch genommen.

„Unsere Kollegen von der Schwerlast in Hilden haben ganze Arbeit geleistet und Unvorstellbares möglich gemacht“, freut sich Cordes. Da die Brücke über die Bahnstrecke dem Gesamtgewicht der Transporte von bis zu 173 t nicht standgehalten hätte, musste nach Alternativen gesucht werden. Die Errichtung eines behelfsmäßigen Schie-

nenübergangs, um die Brücke zu umgehen, war nicht möglich, da die dadurch notwendige Bahnsperre zu lange gedauert hätte. Also blieb nur der Weg über die Brücke. Aber wie, wenn die Brücke dem Transportgewicht nicht standhält? „Ganz einfach, wir bauen eine Brücke über der Brücke“, zeigten sich die Kollegen rund um Erich Bollenbeck von der Niederlassung Hilden erfinderisch.

Gesagt – getan. Doch vor dem großen „Live-Event“ wurde die „Fly-over-Konstruktion“, wie man solch eine Behelfsbrücke auch nennt, noch am Firmengelände in Hilden aufgebaut und mit einer aufballastierten Transportgarnitur getestet. „Wir wollten uns nicht auf mathematische Berechnungen allein verlassen. Schließlich galt es, eine Strecke von 48 m freitragend zu verspannen und anschließend mit einer Last von 173 t darüber zu fahren. Und wenn’s so sein soll, pfeift gleichzeitig noch ein ICE mit

Beim Testdurchlauf auf dem Firmengelände der Felbermayr Schwerlast in Hilden hatte alles geklappt.



173 t bewegen sich auf der freitragenden Brücke über der Brücke.

mehr als 200 km unten durch“, beschreibt Cordes die Situation.

Doch als die Tests positiv ausfielen, war das Felbermayr-Team überzeugt, und so wurde Mitte August mit dem Aufbau des Brückenüberfahrsystems bei Magdeburg begonnen. Drei Tage später war alles bereit, und die erste Überfahrt konnte beginnen.

Ganz langsam rollte die Zugmaschine mit 150 t im Schlepptau auf die etwa 30 cm hohe Rampe am Brückenkopf, um in Kürze freitragend auf der Brücke über der Brücke zu schweben. Dabei wurde das gesamte Gewicht über die Brückenköpfe in das Erdreich abgeleitet. Die Brücke selbst musste keinerlei Last aufnehmen. Nach etwa einer halben Stunde hatte der Transport die Hälfte des Weges hinter sich gebracht. Endlich – nach weiteren 30 Minuten – verließ die letzte der insgesamt

16 Achsen die Abfahrtsrampe und hatte wieder asphaltierten Boden unter den Rädern – Mission geglückt.

Drei weitere Brückensegmente folgten, dann ging es weiter in den Hafen von Schönebeck, wo die Ladung unmittelbar ins Schiff umgeschlagen wurde. Anschließend fuhren die

Fahrzeuge wieder zurück nach Magdeburg, um die noch verbleibenden Mühlensegmente zu laden, und die Brückenüberquerung wiederholte sich.

Zwei Tage später waren auch die verbleibenden Segmente in Schönebeck angekommen und auf das Binnenschiff verladen.

Ein Transport auf der Elbe bis in den Hamburger Hafen folgte. Dort angekommen wurden die Segmente für ihre Reise nach Nordbrasilien verschifft, wo sie für eine Erzmahlanlage benötigt werden.

STM

Jetzt – im echten Einsatz – müssen die Fahrer Augenmaß beweisen, damit die 173 t Gesamtgewicht sicher über die freitragende Behelfsbrücke über der Eisenbahnbrücke gelangen.

