



## Hubhebel-Kesselbrücke: Einsatz nach Update

Einen 440 t schweren Trafo schickte Baumann Schwertransporte vom Steinkohlekraftwerk Rostock auf die Reise zum Kraftwerk Gersteinwerk in Werne/Westfalen. Eine tragende Rolle spielte dabei die 550 t-Hubhebel-Kesselbrücke des Schwertransportunternehmens.

Schwertransporte werden schwerer und schwerer – das ist schon lange kein Geheimnis mehr. Entsprechend wächst natürlich auch die Technik mit, was dann wiederum noch größere Schwertransporte ermöglicht.

Deutlich wird dieser Trend zum Beispiel auch an der Kesselbrücke, die der Bonner Schwertransportdienstleister Baumann vor einigen Jahren von der Greiner Fahrzeugtechnik GmbH

geliefert bekommen hat. Die ursprünglich für 360 t ausgelegte Hubhebel-Kesselbrücke hat letztes Jahr ein kräftiges Update erhalten und bietet nun stolze 550 t Nutzlast. Somit war die

Brücke bestens vorbereitet, um dem 440 t schweren Trafo den Umzug von Rostock nach Werne zu ermöglichen.

550 t Nutzlast bietet die Hubhebel-Kesselbrücke von Baumann, nachdem sie verstärkt worden ist.



Auf einem Drive-In Ponton bewältigte der Trafo die Strecke von Rotterdam nach Hamm.







◀◀ Leer und beladen: Die „upgedatete“ Hubbhel-Kesselbrücke.

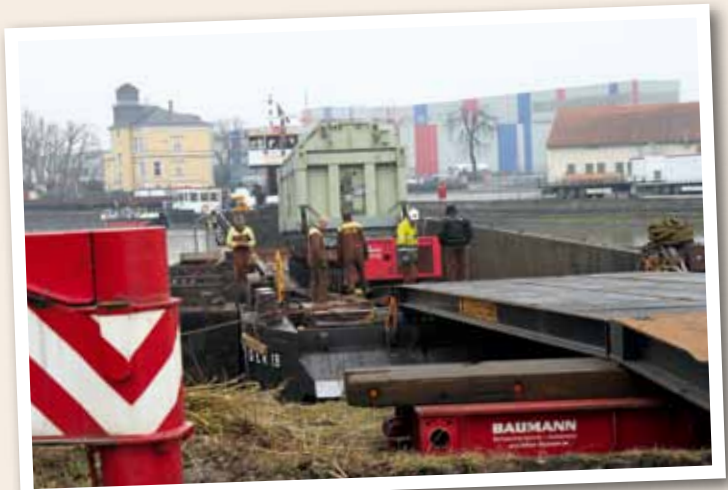


SPMTs inklusive Trafo auf ein Ponton aufgefahren. Per Ponton ging es dann zum Gelände der „Caterpillar Motoren Rostock GmbH“ in Rostock-Warnemünde. Diese betreibt am Kai des Werksgebietes einen eigenen 1.000-t-Kran, mit dem die Diesel- und Gasmotoren, die das Werk fertigt, für den Schiffstransport umgeschlagen werden.

Für den Vorlauf, das heißt für den Transport des 13 m langen, 3,9 m breiten und 4,6 m hohen Trafos vom Kraftwerk in Rostock bis zum dortigen Hafen, setzte Baumann Scheuerle Selbstfahrer ein.

Am RoRo-Terminal des Hafens angekommen wurden die

In diesem Fall nahm der 1.000-Tonner den 440 t schweren Trafo an den Haken, um ihn vom Ponton in ein Küstenmotorschiff umzuschlagen. Die SPMTs schip-



◀◀◀ Roll off in Hamm.



Ankunft des Trafos im Hafen Hamm. In Rotterdam war zuvor der Selbstfahrer auf dem Drive-In-Ponton positioniert und dann der Trafo per Schwimmkran aufgeladen worden. So konnten SPMTs und Trafo in Hamm bequem vom Ponton rollen. ▼►



Für den Straßentransport von Hamm nach Werne wird der Trafo in der 550 t-Kesselhub-Brücke transportiert. ▲►

In diesem Fall nahm der 1.000-Tonner den 440 t schweren Trafo an den Haken.

perten indes per Ponton zurück zum RoRo-Terminal, wo sie vom Ponton rollten und für den Straßentransport auf Lkw verladen wurden. Per Lkw traten die Selbstfahrer dann den Weg von Rostock nach Rotterdam an.

Drive-In-Ponton. Nachdem zuvor die Selbstfahrer auf dem Ponton in Position gebracht worden waren, wurde der Trafo mit Hilfe eines Schwimmkrans auf die SPMTs gehoben. Auf diese Weise waren Last und Schwerlastequipment bereits für den Roll-off, der im Zielhafen Hamm erfolgen

Im Hafen Rotterdam hieß es dann: Bitte umsteigen in ein







würde, optimal in Position gebracht worden.

Im Hammer Hafen war bereits mit Hilfe eines Autokrans eine Rampe vorbereitet worden, sodass die Selbstfahrer problemlos vom Ponton rollen konnten.

Nun konnte die 540 t-Kesselbrücke zeigen, was sie nach ihrem Update zu bieten hat. Denn für die letzten 6 km vom Hafen bis zum Kraftwerk sollte sie zum Einsatz kommen, um den Transport über öffentliche Straßen

im Zug-Schubverbund mit zwei 4-achsigen Schwerlastzugmaschinen zu bewältigen. Der Schwertransport brachte es nun auf ein Gesamtgewicht von 773 t, eine Länge von 102 m sowie auf 4,2 m Breite und 4,8 m Höhe.

Eng ging es auf einigen Kreuzungen zu. So mussten auf der Strecke insgesamt drei Ampelmasten und diverse Verkehrsschilder entfernt werden, um für den nötigen Freiraum zu sorgen.

*Nun konnte die 540 t-Kesselbrücke zeigen, was sie nach ihrem Update zu bieten hat.*

Eine besondere Herausforderung stellte die Überquerung der 45 m langen Lippebrücke dar. Hier war es aus statischen Gründen notwendig, das hohe Transportgewicht auf mehr Achsen zu

verteilen, um so die Achslast zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden zusätzliche SPMT Achslinien eingesetzt. Insgesamt mussten im Zuge des Transports vier Brücken überquert werden. Vor und nach dem Transport wurden diese begutachtet, um abzuklären, ob durch den Schwertransport eventuelle Schäden aufgetreten sind. Zusätzlich wurde ein sogenanntes Monitoring durchgeführt, das das Durchbiegen der Brücken während der Überfahrt

*Gestreckt stehend und in einer 90°-Kurve während der Fahrt – die Hubhebel-Kesselbrücke im Einsatz. ▼►*





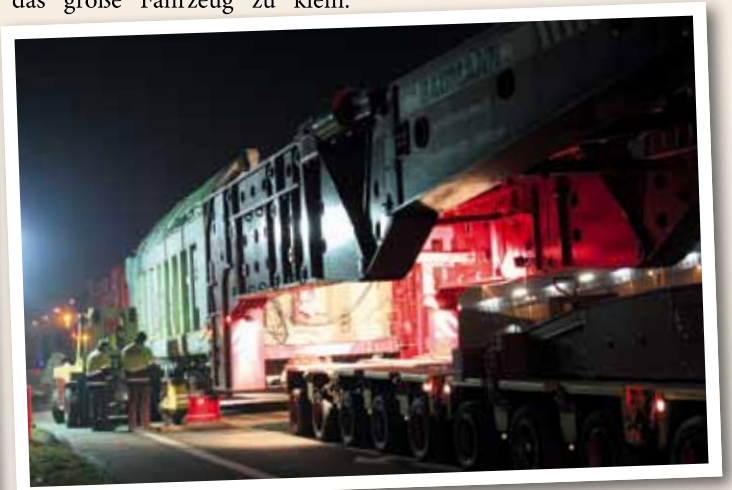


dokumentiert. Sowohl das Monitoring wie auch die abschließende Inspektion der Brücken ergab, dass keinerlei Schäden durch den Trafo-Transport hervorgerufen wurden.

Insgesamt nahm die Bewältigung der Strecke vom Hafen Hamm bis zum RWE Kraftwerk Gernstein in Werne etwa drei Stunden in Anspruch. Vor dem Einfahren in das Kraftwerk war dann ein weiteres Umladen nötig, denn die Zufahrt zum Kraftwerk war für das große Fahrzeug zu klein.

So musste der 440 t-Trafo von der Hubhebel-Kesselbrücke auf SPMTs wechseln, bevor er schließlich sein Endziel auf dem Werksgelände erreichte. Im Kraftwerk Gernstein steht der Trafo nun als Reservegerät für Notfälle zur Verfügung. Seinen eigentlichen Reservetrafo hatte das Kraftwerk im Sommer 2010 einem anderen Kraftwerk in der Region zur Verfügung gestellt, nachdem der dortige Netztrafo durch einen Blitzeinschlag zerstört worden war. **STM** ■

Umbaumaßnahmen zur Überführung der Lippebrücke: Zusätzlich Achslinien wurden eingesetzt. ▼ ▲







Die letzten Kilometer auf dem Weg zum Gersteinwerk in Hamm. ▼ ▲

