



Goldhofer

Report Nr. 72

Präzisionsarbeit im Airbus Werk



Transport einer 160 Tonnen Anlage durch Firma Titschkus

Transportstrecke:	Von Jaderberg Fa. Hydro-Control nach Nordenham Airbuswerk
Transportgut:	Streck-Zieh-Anlage zur Formgebung von Aluminium Spanten Gewicht ca. 160 Tonnen
Transportfahrzeug:	16-achsige Goldhofer Schwerlastkombination des Typs THP/SL
Daten des Gesamtzuges:	Gewicht: ca. 235 Tonnen Länge: 39 m Breite: 4 m Höhe: 4,75 m
Sattelzugmaschine:	MAN Schwerlastzugmaschine mit 600 PS
Transportfirma:	Titschkus / Bremen

M/11.06
Bildmaterial Rainer Bublitz



Präzisionsarbeit im Airbus Werk

Wer kennt ihn nicht, den gigantischen Airbus A380! Er sorgt nicht nur am Himmel für Aufsehen, sondern macht auch am Boden für spektakuläre Logistik-Leistungen Schlagzeilen, wie schon mehrfach berichtet wurde. Aber nicht nur die großen Airbus Werke in Toulouse und Hamburg sorgen für außergewöhnliche Transporte und Hebeleistungen. Diesmal rückte das Airbus Werk in Nordenham in den Blickpunkt.



Auf der 60 km langen Strecke mussten zahlreiche enge Ortsdurchfahrten bewältigt werden.



Aluminium Spanten für den Super Flieger

Die Bremer Schwerlastspedition Titschkus erhielt den Auftrag, das 160 Tonnen schwere Grundgerät eines Umformers vom Hersteller zum Airbuswerk zu liefern. Es handelt sich um eine so genannte Streck-Zieh-Anlage zur Formgebung von Aluminium Spanten.

Entwickelt und hergestellt wurde diese High-Tech-Maschine bei der Fa. Hydro Control in dem verschlafenen Dörfchen Jaderberg, nur ca. 20 Km von Nordenham entfernt. Da aufgrund des hohen Transportgewichtes von 235 Tonnen und der damit nicht überall gegebenen Tragfähigkeit der Brücken der direkte Weg nicht befahren werden konnte musste Projektleiter Gerd Mennen eine etwa dreimal längere Strecke austüfteln.

Bereits am Vortag wurde der Umformer auf die bereitgestellte 16-achsige Goldhofer Schwerlastkombination vom Typ THP/SL verladen. Am nächsten Tag, in aller Früh, startete Fahrer Frank Schröder dann seine 600 PS MAN Zugmaschine und der Transport setzte sich in Bewegung. Mit Polizeibegleitung sowie diversen Einsatzfahrzeugen ging es auf die 60 km lange Strecke. Im Vorlauf des Transportes fuhr ein LKW mit Ladekran, um Schilder zu entfernen und enge Kurven mit Stahlblechen auszulegen. Immer wieder mussten komplette Straßenzüge gesperrt werden, damit der 39 m lange und ca. 4 m breite Zug genügend Manövrierspielraum hatte, um in enge Kreuzungen und Kurven einzufahren. Dank der guten Vorarbeiten war es möglich, dass der Transport bereits nach nicht einmal 3 Stunden das Tor des Airbus Werkes in Nordenham erreichte.



Hier wurde das Transportteam mit einem neuen Problem konfrontiert. Der 39 m lange Gesamtzug war zu groß um in die Halle einfahren und dort rangieren zu können. Also musste das Fahrzeug auf 10 Achsen zurück gebaut werden. Aber auch dieses Problem hatte Projektleiter Gerd Mennen bereits im Vorfeld erkannt. Auf der Freifläche zwischen den Produktionshallen wurde von dem niederländischen Montagespezialist van Harten ein 200 Tonnen Hubgerüste aufgebaut. Der Umformer wurde in der Schwebelage gehalten, während die Titschkus-Crew den Goldhofer Tieflader um sechs Achslinien und einen Zwischentisch verkürzte. Da die Goldhofer Schwerlastachsen technisch bis zu 36 Tonnen je Achslinie tragen können, stellte das neue Gewicht von 16 Tonnen keine Problem dar.



Mit dem 200 Tonnen Hubgerät wurde der Umformer vom Tieflader gehoben, um auf 10 Achslinien verkürzen zu können.



Den nun relativ kompakten 10-Achser durch ein schmales Tor in eine Produktionshalle zu fahren und neben den Aufstellort des Umformers zu manövrieren, forderte dann aber noch einmal das gesamte fahrerische Können von Frank Schröder. Nach nur 30 Minuten Lenkradakrobatik stand der Tieflader am vorgegebenen Platz zum Abladen bereit. Hierbei war die Allradlenkung des Goldhofer Tiefladers mit seinem 60 Grad Lenkwinkel eine enorme Erleichterung



Wenn der Umformer dann vervollständigt ist, können bis zu 8 Meter lange Werkstücke mit bis zu 350 bar Druck in die richtige Form gebracht werden, um zum Erfolg des A 380 beizutragen.

Das in der Zwischenzeit abgebaute Hubgerüst wurde nun in der Halle erneut aufgebaut und nachdem der Umformer an den Seilen des Hubgerüsts hing, musste nur noch der Tieflader aus der Halle rangiert werden. Da ihm jedoch der Rückweg durch das Hubgerüst versperrt war manövierte das Transportteam den 10-Achser mitten durch die Produktionshalle zum gegenüberliegenden Tor.