



Goldhofer

Report Nr. 73

Reaktortransport von Linz nach Burghausen



Reaktortransport von Linz nach Burghausen

- Transportstrecke:** Winterhafen Passau in das 90 km entfernte Burghausen
- Transportgut:** Zwei GasPhasen Reaktoren zur Kunststoffherzeugung
- Reaktor 1:** Breite 7,1 m
Länge 32,3 m
Gewicht 193 Tonnen
- Reaktor 2:** Breite 6,1 m
Länge 25,5 m
Gewicht 160 Tonnen
- Fahrzeugequipment:** Reaktor 1: 24-achsige Goldhofer Schwerlastkombination Typ THP/ST (1,5 + 1)
Reaktor 2: 16-achsige Goldhofer Schwerlastkombination Typ THP/LTSSO
- Zugmaschinen:** Reaktor 1: ÖAF 4-Achs mit 800 PS und
MB 4-Achs mit 530 PS
Reaktor 2: ÖAF 4-Achs mit 600 PS
Titan 4-Achs mit 600 PS
- Transportunternehmen:** Felbermayr Transport- u. Hebetchnik GmbH & CoKG, Niederlassung Wels/Österreich

Reaktortransport von Linz nach Burghausen

Die Faszination Schwertransport stellt immer wieder eine logistische Herausforderung an Mensch und Maschine. So ging auch dem Transport eines 193 Tonnen schweren und 7,1m breiten Reaktors für die Kunststoffherzeugung eine logistische Meisterleistung voraus.

Insgesamt 7 Monate waren bis zu 10 Mann damit beschäftigt die bestmögliche Transportroute und die dazugehörigen Vorarbeiten für den Transport der beiden Gasphasen Reaktoren zu erarbeiten. Bis zu 10 Brücken müssen auf der ca. 90 km langen Strecke überfahren werden. Hierzu waren teilweise umfangreiche statische Nachberechnungen notwendig.



Der erste Streckenabschnitt von ca. 100 km erfolgt über den Schiffsweg vom Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz bis zum Winterhafen in Passau. Zwischenzeitlich baute das Felbermayrteam ihren stärksten Kran einen LR 1750 mit einer maximalen Traglast von 1000 Tonnen im Hafen von Passau auf. Nachdem die Reaktoren per Schiff eintrafen, wurden sie auf die dafür bereitgestellten Spezialtieflader umgeschlagen.

Aufgrund der teilweisen sehr engen Streckenabschnitte mussten die Tieflader sehr kurz gehalten werden. Deshalb entschied sich Projektleiter Günther Wimmer beim 193 Tonnen schweren Reaktor für eine Goldhofer Schwerlastkombination vom Typ THP/ST. Einzigartig ist dabei, dass Felbermayr bei diesem Fahrzeugtyp über eine so genannte "Splittausführung" verfügt. Das bedeutet, dass sich die einzelnen Schwerlastmodule in der Längsachse teilen lassen. Somit konnte das Gewicht der Ladung nicht nur auf die Länge, sondern auch auf die Breite des Fahrzeuges verteilt werden. Je Achslinie erhielt man dadurch mehr als 50 Tonnen Achslast.



*Der große Reaktor mit
1,5facher Fahrzeugbreite*

Außerdem wurde der über 32 m lange Reaktor als Nachläuferzug gefahren. Dadurch war man in engen Kurven und Streckenabschnitten wesentlich manövrierfähiger, da der Reaktor auf den gelagerten Drehschemeln frei drehen konnte.

Der Transport des zweiten Reaktors mit seinen 6m Durchmesser und einer Länge von ca. 25 m erfolgte auf einer 16-achsigen Goldhofer Schwerlastkombination vom Typ THP/LTSO.

Am frühen Morgen startete Max Schwarz seine 800 PS starke ÖAF und der Koloss setzte sich langsam in Bewegung. Als Schubmaschine folgte eine 530 PS starke

MB-Maschine. Der kleinere Reaktor ging mit einer 600 PS starken ÖAF sowie einer 600 PS starken Titan als Schubmaschine auf die Strecke. Das erste Teilstück erfolgte auf der Autobahn, die in diesem Bereich teilweise komplett gesperrt werden musste. Bereits nach wenigen Kilometern wechselte dann der Transportkonvoi auf die B 512. Hier zeigte das Transportteam von Felbermayr wie gut es seine Aufgaben beherrschte.



Im Vorfeld wurden Verkehrstafeln umgelegt und Stromleitungen angehoben. Jede problematische Stelle war akribisch erfasst worden und wurde kurz vor Eintreffen des Transportes präpariert.



Immer wieder mussten Verkehrsinseln mit Stahlplatten ausgelegt werden.

Ständig in Begleitung mit einem Tross an Begleitfahrzeugen wie Polizei, BF3-Fahrzeugen, Hubbühne und vielen mehr rollte der Konvoi unaufhaltsam über die

engen bayrischen Straßen. Gesäumt von Schaulustigen und einer Vielzahl an Fotografen, die die Faszination Schwertransport einmal hautnah miterleben wollten. Immer wieder wurden komplette Streckenabschnitte gesperrt und der Fahrzeugverkehr umgeleitet. Ständig mussten Brücken überfahren werden, was für das Transportteam die schwierigsten Aufgaben darstellte, da sich die Kurvenradien der Auf- und Abfahrten sehr eng gestalteten.



Während der kleine Reaktor unter der Brücke durchkam, musste der Große mit mehr als 8,5 m Gesamthöhe die Brücke überfahren.



Mit Leichtigkeit lenkten die Goldhofer Trailer jedoch in jede noch so enge Kurve ein. Immer wieder konnte der Nachläuferzug seine Stärke beweisen, da sich die einzelnen Trailer in jede gewünschte Richtung



Obwohl sich der gigantische Koloss auf 240 Rädern fortbewegte, war er zum Staunen der Zuschauer sehr beweglich.

Beim Überfahren von Verkehrsinseln zeigten sich die Vorteile der Goldhofer Schwerlastmodule. Dank des hydraulischen Achsausgleichs von bis zu 600 mm spielten selbst extreme Höhenunterschiede keine Rolle.



Auch die Motorsäge gehörte zur Standardausrüstung der Mannschaft. Denn wenn gar nichts mehr ging, musste auch einmal ein Ast weichen.



Trotz des regnerischen Wetters blieb der Transport voll im Zeitplan. Lediglich eine ca. 13%ige Steigung bereitete dem Transportteam anfängliche Schwierigkeiten. Nachdem die 1300 PS nicht ausreichten, um den 380 Tonnen schweren Gesamtzug voran zu bringen, wurde die Schubmaschine, eine 600 PS starke Titan vom kleineren Reaktor vor den Tross gespannt. Mit vereinten Kräften und 1900 PS schnaubte der Konvoi dann den ca. 2. km langen Anstieg hinauf. Und so erreichte man ohne Zwischenfall und termingerecht das Endziel in Burghausen, wo der Raupenkran bereits für die Entladung bereit stand.