

Die beiden Projektleiter Berat Ibraimi und Peter Linimayr.

Felbermayr



Präzision mit zwei Giganten

Zwei jeweils 180 Tonnen schwere und 38 Meter lange Großkomponenten fanden von Antwerpen ihren Weg in den Hafen Linz. Von dort aus erfolgte ein extrem herausfordernder Transport zur Borealis Agrolinz Melamine GmbH im Chemiepark Linz.

Das Binnenschiff mit den beiden Hydrolizern für das Chemieunternehmen Borealis Agrolinz Melamine GmbH in Linz startete in Antwerpen und fuhr über den Rhein, den Main und die Donau, bis es seine Fracht direkt unter die Portalkräne auf dem Gelände der Felbermayr Transport- und Hebetchnik manövrierte. Dort wurden die beiden Giganten mit dem Hafenkran aus dem Frachtschiff entladen und jeweils auf den Felbermayr-Tieflader gehoben. Nun begann der aufwändige Teil des Transports: eine Fahrt mit den Spezialfahrzeugen durch das nächtliche Linz bis zum Zielort im Chemiepark Linz.

Das Felbermayr-Team hatte schon vor zwei Jahren mit der Planung für dieses Großprojekt begonnen und es in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber akribisch vorbereitet. Projektleiter Berat Ibraimi lobt die hervorragende Zusammenarbeit mit dem Chemieunternehmen. Unterstützt wurde er von dem erfahrenen Felbermayr-Projektleiter Peter Linimayr, der mit diesem Projekt seine Laufbahn würdig krönte, bevor er sich in den Ruhestand verabschiedete. Die Schlüsselstelle auf der Straße war eine Eisenbahnunterführung mit 4,66 Metern Durchfahrtshöhe. Bei einem rund 60 Meter langen Spezialtransport gelten bei einer Durchfahrt



Felbermayr

Hub der beiden Behälter aus dem Binnenschiff im Felbermayr Schwerlasthafen in Linz.



Felbermayr

Mittels zweier Portalkräne wurden die 180 Tonnen schweren Großkomponenten auf die Tieflader umgeschlagen.

andere Gesetze, die lichte Höhe allein ist kein Garant für eine problemlose Unterfahrung. „Wir haben die gesamte Brücke und die Straßenbereiche zuvor in 3-D vermessen lassen“, schildert Peter Linimayr und Berat Ibraimi ergänzt: „Mit diesen Daten und den Maßen unseres Tiefladers haben wir dann simulieren können, welche Maximalhöhe wir erreichen dürfen, um dort sicher durchfahren zu können.“ Die bei der Simulation ermittelten Maximalwerte – wie eine Gesamthöhe von 4,60 Metern für den Transport und eine Höhe von 3,60 Metern für den Hydrolizer – flossen dann im intensiven Austausch mit Borealis in die Detailkonstruktion und Fertigung ein. „Eine andere Variante, etwa mit einem Hub über die Brücke, haben wir somit von vornherein ausschließen können“, erläutert Berat Ibraimi. Bei den nächtlichen Transporten kam ein Felbermayr-Tieflader mit einer hydraulisch verstellbaren Plattformhöhe zum Einsatz. Die 180 Tonnen wurden auf 23 Achslinien verteilt. Die beiden Fahrten verliefen ohne jegliche Probleme. Die „Hürde“ Unterfahrung wurde dank der präzisen Vorbereitung innerhalb von jeweils etwa 20 Minuten genommen.

Fundamentstellung und Einhebung

Der Auftrag für Felbermayr endete allerdings nicht beim Transport, sondern reichte bis zur Fundamentstellung. Die Großkomponenten im Industrieareal des Auftraggebers zu entladen und auf Fundamente mit einer Oberkante von je 5,70 Meter zu stellen, war aus Sicht der beiden Projektleiter in diesem Auftrag die größere Herausforderung. Die engen Platzverhältnisse hatten den Einsatz von zwei Autokränen von vornherein unmöglich gemacht. „Wir sind hier im Zusammenspiel mit unserer Tochterfirma Wimmer Maschinentransporte und unserer Heavylift-Handling-Abteilung zu einer sehr guten und sicheren Lösung gekommen“, bewerteten beide im Nachhinein das Einbringungsprozedere in der Chemieanlage. Das Felbermayr-Team hatte mit einem dort aufgebauten hydraulischen Hubgerüst einen senkrechten Hub vom Tieflader auf die Fundamente geplant.

Doch mit dem Heben des ersten Hydrolizers war es nicht getan, dieser musste noch um fünf Meter seitlich verschoben werden. Das



Felbermayr

Schwertransporte sind immer Teamarbeit.

bewerkstelligten die Techniker mit einer eigens gebauten Verschiebbahn auf schweren Trägern. „Das horizontale Verschieben mit hydraulischen Zylindern war eine knappe Angelegenheit, wir hatten in der Breite nur 25 Millimeter Spielraum“, erinnert sich Berat Ibraimi. Doch millimetergenaues Arbeiten sei selbst bei derartigen Schwerlasten Standard, merkt Peter Linimayr an. Nach der Demontage der Verschiebbahn wurde der zweite Hydrolizer auf die Betonfundamente gehoben und fixiert, rund eine Woche nach dem ersten.

Ein gutes Dutzend im Felbermayr-Team war an diesem besonderen Projekt beteiligt, für Peter Linimayr ist dabei ganz klar: „Das war auf keinen Fall Routine.“ Berat Ibraimi betont: „Jedes Projekt in unserer Transport- und Hebetechnik hat seine Eigenheiten und muss für sich speziell betrachtet werden. Wichtig ist, dass es von Anfang an sehr genau geplant wird und wir es so sicher wie nur möglich umsetzen können.“ Auf die Frage, ob bei der Umsetzung



Felbermayr

Millimeterarbeit beim Unterfahren einer 4,66 Meter hohen Eisenbahnbrücke.



Die präzise Fundamentstellung erfolgte per Hubgerüst.



Der erste Hydrolizer wurde mit einem eigens dafür konstruierten Verschiebesystem in Stellung gebracht.

eines solch außergewöhnlichen Projektes manchmal auch ein wenig Nervosität aufkommt, antworten beide mit einem klaren: „Definitiv! Doch wenn man nach einer präzisen Planung die

Checkliste durchgeht, alle Mitarbeiter genau Bescheid wissen und eingeschult sind, dann funktioniert das auch.“

Markus Lackner | Martin Heying

Anzeige

ALL HANDS ON DECK.





SCHIFFSVERSICHERUNGEN IN
PROFESSIONELLEN HÄNDEN.

+49 (0) 40 33 44 376 0

+31 (0) 78 20 84 040

Hamburg – Zwijndrecht – Antwerpen





