

SMARTER ARBEITEN MEHR SPAREN

NIEDRIGERE GESAMTBETRIEBSKOSTEN DER
GENIE® E-DRIVE SCHERENBÜHNEN

-35%

WARTUNGSKOSTEN

+30%

BETRIEBSDAUER

-70%

HYDRAULIKSCHLÄUCHE
& KUPPLUNGEN

4x

EFFIZIENTERER ANTRIEB



Genie[®]
A TEREX BRAND

QUALITY BY **DESIGN**

MEHR UNTER [GENIELIFT.COM/DE](https://www.genielift.com/de)



EIN KATZENSPRUNG?!

Das Projekt von AT Special Transport zeigt, wie viele Herausforderungen auf einer so kurzen Strecke warten können. Kran & Bühne berichtet.



Fast 200 Tonnen bringt der Behälter auf die Waage (Bild: © Skyproduction)

Eigentlich sind 60 Kilometer keine Strecke, landläufig spricht man heutzutage von einem Katzensprung. Aber für den 195 Tonnen schweren Behälter, den das finnische Unternehmen AT Special Transport über die Straßen in Estland zu transportieren hatte, wurden drei Tage kalkuliert.

Der Anblick der imposanten Kombination – 26 Combimax-Achslinien mit einem riesigen Behälter – zieht die Menschen förmlich an. Anwohner und Interessierte bestaunen das Fahrzeug und machen Fotos. Jonas Ahola und seine Crew von AT Special Transport

haben viel Erfahrung mit solchen Projekten. Dennoch war die Spannung bei den rund 30 Beteiligten zu spüren. Aber er unterstreicht die Größenordnung dieser Aufgabe. „Es ist der bisher größte Einzeltransport für uns.“

Dabei liegen bereits Wochen der detaillierten Vorbereitung hinter ihm und seiner Crew. „Viele Strom- und Telefonleitungen mussten geräumt werden. Und es war eine riesige Aufgabe, den Stillstand des Bahnverkehrs für drei Tage zu arrangieren und die Oberleitungen ausreichend anzuheben.“

Die Fahrt des Behälters beginnt in Jüri, wo der Hersteller Estanc seinen Sitz hat. Es ist der größte Container, der jemals das Werk des Unternehmens verlassen hat. Der fast 200 Tonnen schwere Wasserbehälter wird nach Uruguay verschifft. Dort wird gerade eines der größten Zellstoffwerke der Welt gebaut. Der Zweck des Behälters ist es, korrosiven Sauerstoff und Kohlendioxid aus dem Wasser zu entfernen. Dies ermöglicht eine längere Lebensdauer der dampfbetriebenen Anlagen des Werks.



AT Special Transport hat den Combimax von Faymonville geschoben und gezogen (Bild: © Skyproduction)



Drei Tage war der Transport in Estland unterwegs (Bild: © Skyproduction)

26 Achslinien verteilen die Last: auf jeder Achse zwölf Tonnen (Bild: © Tõnis Tuuder)





Herausforderung Kreisverkehr (Bild: © Tönis Tuuder)

Die erste Etappe durch Estland ist knifflig und Ahola erläutert, dass verschiedene Transportschritte im Vorfeld simuliert wurden. „Die Länge des Konvois mit einem ziehenden und einem anschiebenden LKW macht die engen Kurven in Kreisverkehren und anderen komplizierten Kreuzungen sehr anspruchsvoll. Wir haben durch Simulationen sichergestellt, dass wir diese Passagen meistern können.“

Neben der Höhe und der Länge verursacht auch das Gewicht Kopfschmerzen. Mit dem 26-achsigen modularen Combimax-

Fahrzeug von Faymonville setzen Ahola und das AT-Team auf bewährtes Material. „Die Route führt durch kleine Straßen, weil viele der Brücken dieses Gewicht nicht aushalten. Das bedeutet, dass auch die kleinen Straßen auf ihre Tragfähigkeit überprüft werden mussten. Mit dem Combimax und seinen Pendelachsen bieten wir zwölf Tonnen Nutzlast pro Achsline, um den Boden zu schonen.“ Das passende Fahrzeug für dieses Projekt. „Die Kombination ist aufgrund des einfachen Zusammenbaus und des geringen Gewichts der Achslinien ideal für dieses Projekt. Der Combimax hilft uns,

kompakt zu bleiben und den Transport mit weniger Achslinien durchzuführen.“

Die sichere Ankunft in Paldiski ist für Ahola mehr als nur eine Bestätigung „Unsere Projekte scheinen größer zu werden, je mehr spezialisierter wir ausgestattet sind“, meint der Geschäftsführer von AT Special Transport, der auf eine große Flotte von Semi-Tiefladern, Tiefladern, Telesatteln und Modulfahrzeugen von Faymonville baut.

K&B



Immer wieder wurden Teilstrecken für den Verkehr gesperrt (Bild: © Tönis Tuuder)

