

„Tandemtransport“ mit „verteilter Last“



Wie transportiert man ein Seil, das so schwer ist, dass für die gesamte Fahrstrecke keine Genehmigung zu erhalten ist? Vor diese Frage sah sich die Feldmann Pneukran + Transport AG aus der Schweiz gestellt und fand eine pfiffige Lösung.

Die Seilbahn auf die Zugspitze steht still; und zwar schon seit April dieses Jahres. Die Tal- und auch die Bergstation werden aktuell ganz neu gebaut. Die neue Zugspitze-Seilbahn soll dann im Dezember dieses Jahres ihren Betrieb aufnehmen. Eine im wahrsten Sinne des Wortes „tragende Rolle“ kommen bei dieser wie auch bei allen anderen Seilbahnen der Welt den Tragseilen zu. Im Falle der Zugspitze-Seilbahn ist jedes der vier Seile 4.900 m lang und wiegt bei einem Durchmesser von 72 mm 142 t.

Am Ende brachte es dieser „Tandemtransport“ auf ein Gesamtgewicht von 252 t sowie auf eine Länge von 54,4 m, eine Breite von 3 m und eine Höhe von 4,3 m.

142 t Nettolast, nun das ist nicht wenig, aber eigentlich sollte das mit einer Transporteinheit pro Seil doch zu machen sein. Eigentlich! Aber nicht in diesem Fall. Auf der Strecke vom Drahtseilwerk Fatzer in Romanshorn, Schweiz, nach Elbsee zur Talsta-

tion in Deutschland waren vor allem auf der deutschen Seite Brücken nicht tragfähig genug für einen solchen Transport, das war schon nach den ersten Vorabklärungen im Jahr 2010 klar.

Da aber Tragseile nicht vor Ort aus zwei kürzeren Seilen

zusammengespleißt werden dürfen, musste eine andere Lösung gefunden werden, das Seil an einem Stück zu transportieren und trotzdem die Gewichtsaufgaben zu erfüllen. Und so kam das Feldmann-Team auf die Idee der „verteilten Last“.

Statt auf einer Bobine – einem Seilträger – wurde das gesamte Seil auf zwei Bobinen verteilt, die dann noch über ein nicht aufgewickeltes Seilstück miteinander verbunden waren. So konnte das gesamte Seil verteilt auf zwei Transporteinheiten, die über das



Man beachte das Seil der beiden Seilträger, die über das Dach der zweiten Transporteinheit geführt wird ...



... so sieht es aus, wenn mit "verteilter" Last verfahren wird.



Geschafft! Die Transportkombination wird für die Rückfahrt vorbereitet.

Seil und einer Zug-Schubstange als Abstandhalter verbunden waren, auf die Reise gehen.

Zum Einsatz kamen dabei eine 8x6 Titan 4365-Schwerlastzugmaschine mit 650 PS kombiniert mit 4+7 THP-Achslinien von Goldhofer der Feldmann AG. Verbunden waren das Vorder- und das Hinterachsaggregat mit einer speziellen Bobinenbrücke, die von Feldmann entworfen und von Goldhofer gebaut worden ist. Etwa 100 t der Gesamtseilmasse nahm diese Transporteinheit auf.

Die Wipfli Transport AG aus Flüelen in der Schweiz steuerte als Partner der Firma Feldmann eine 10x4 MAN TGX 51.540 mit



Insgesamt vier Trageile wurden auf diese Weise transportiert.



540 PS kombiniert mit einem 4-achsigen Nachläufer bei. Diese Transporteinheit transportierte dann die verbleibende Seilmasse, als – inklusive der zusätzlichen Bobine – etwa 50 t.

Am Ende brachte es dieser „Tandemtransport“ auf ein Gesamtgewicht von 252 t sowie auf eine Länge von 54,4 m, eine Breite von 3 m und eine Höhe von 4,3 m. Für alle vier Trageile wurde das gleiche Transportequipment eingesetzt, das mit Anreise, Beladung, Transport, Entladung und Leerfahrt zurück fünf Arbeitstage unterwegs war. Die eigentliche Transportfahrt wurde in etwa 20 Stunden bewältigt.

Für die Entladung in Elbsee beauftragte die Firma Feldmann den Projektpartner Schmidbauer KG, München, der dafür einen Demag AC 500 zum Einsatz brachte. **STM**

Als Feldmann-Partner übernahm Schmidbauer die Entladung der Seilträger.

