

Schwerlastmodul für den Fährentransport



Der Selbstfahrer vom Typ PST/SL-E zieht die auf dem Oberwagen positionierte Fähre an Land.

Auch Fähren müssen regelmäßig transportiert werden. So beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal – am Bauhof Rendsburg. Hier sollte erstmalig ein neues Verfahren zur schnelleren und praktikableren Verbringung von Wasserfahrzeugen für Inspektionszwecke an Land durchgeführt werden.

Bisher wurden die bis zu 130 t schweren Wasserfahrzeuge auf eine Schiffshebevorrichtung, hier eine sogenannte Längshelling, manövriert. Diese besteht aus einem Ober- und Unterwagen der mittels einer Winde über ein Schienensystem an Land und weiter in eine Schiffsbauhalle gezogen wurde.

Schwerere neue Hybrid-Fährtypen (ca. 180 t) und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für anstehende Sanierungsmaßnahmen vor der Schiffsbauhalle ergaben, dass das bestehende Schienensystem auf dem Vorplatz einer ebenen Fläche weichen muss. Als Alternative wird zukünftig ein radbasierter Transport zum Einsatz kommen.

Die Idee war, mittels eines Schwertransportfahrzeuges das Wasserfahrzeug an Land

*Neue Transportlösung gesucht – Lösung:
8-achsiges selbstfahrendes Goldhofer-
Schwerlastmodul*

zu ziehen, aufzunehmen und zwischen Schiffshebeanlage, Waschplatz und Schiffsbauhalle zu transportieren und abzusetzen. Nach umfangreichen Recherchen entschied sich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für ein 8-achsiges selbstfahrendes Schwerlastmodul von Goldhofer. Dieser Selbstfahrer verfügt zusätzlich über ein elektronisches Vielweglenksystem, welches es ermöglicht, das Wasserfahrzeug auf dem engen Werftgelände zu manövrieren und anschließend punktgenau abzusetzen. Einzig die Oberwagen des Hebesystems mussten hier-

für abgeändert werden, damit der Selbstfahrer zur Ladungsaufnahme unter den Oberwagen fahren und diesen hydraulisch aufnehmen kann.

Die Klappenfähre Nobiskrug war das erste Wasserfahrzeug, das auf der neuen Transportlösung bewegt wurde. Das Fährschiff, das bis zu 45 t transportieren darf, wurde in der Rendsburger Werft auf die Schiffshebevorrichtung manövriert und sollte aufgrund einer regelmäßigen Inspektion eine Wartung und Grundinstandsetzung erhalten. Die Binnenfähre verfügt



Per Funkfernsteuerung geht es auf den Weg in die Inspektionshalle.



Präzise platziert sich der Selbstfahrer unter den Oberwagen und nimmt diesen hydraulisch Huckepack.

über eine Gesamtlänge von 32 m, eine Gesamtbreite von 9,8 m sowie ein Gewicht von rund 130 t.

Mittels des Goldhofer-Selbstfahrers vom Typ PST/SL-E wurde die Binnen-Fähre auf der Hebevorrichtung im sogenannten Slipverfahren mit einer Längshelling an Land gezogen. Dabei fungierte der Selbstfahrer als Zugfahrzeug und zog die Fähre über ein Seil an Land.

Anschließend positionierte sich der Selbstfahrer unter zwei Oberwagen und nahm die gesamte Konstruktion mitsamt der Fähre über den hydraulischen Achsausgleich auf und transportierte das Fährschiff zu Inspektions- und Wartungsarbeiten in eine Schiffbauhalle.

ANZEIGE

Großes bewegen.
Mit Sicherheit.



SÄCHSISCHE HEBE- UND
ZURRTECHNIK GMBH

www.shz-gmbh.de

Zurrgurte, Hebebänder und Rundschnellen der SHZ sorgen für höchste Sicherheit, überall dort, wo schwere Lasten gehoben und transportiert werden müssen: in der Industrie, im Maschinenbau und in der Logistik. Vertrauen Sie auf unsere langjährige Erfahrung und höchste Produktqualität – made in Germany.