



# Die tragende Rolle

www.hadel.net

**Kraft, Präzision und Technik faszinieren die Massen. Die tragende Rolle bei Mega-Transporten wie dem der Gablenzbrücke oder der Emmaus-Kirche übernehmen dabei aber eher unscheinbare, schwarze Rundlinge.**

Wenn eine ganze Brücke versetzt werden muss, wenn eine Kirche 12 km über Land umziehen soll, dann bedarf es natürlich starker Partner, die solche Lasten auch schultern können und dabei nicht ins Schwanken geraten – und zugleich dafür sorgen, dass es voran geht, dass die Last rollt.

Im Fall des Kieler Projekts „Neue Gablenzbrücke“ waren Werfttransporter und Selbstfahrer (SPMT) auf schätzungsweise gut über 70 Achsen im Teameinsatz, um die 1.700 t schwere Last zu transportieren.

In Heuersdorf ruhte die wertvolle Fracht auf 40 Achslinien SPMT und damit 160 Rädern. Dabei brachte die Emmaus-Kirche inklusive der Transportsicherung rund 820 t auf die Waage, woraus sich ein Gesamtgewicht von etwa 1.000 t errechnet.

Die Transportfahrzeuge sind bei derartigen Einsätzen natürlich extremen Belastungen ausgesetzt, wobei die Reifen im Mittelpunkt des Geschehens stehen. Ohne sie, das steht nun einmal fest, geht es nicht voran.

Die Grundlage ist natürlich ein tragfähiger Grund, auf dem sich die Pneus nicht eingraben können. Dafür muss – wie in

Kiel und an einigen Stellen des Kirchentransports – der Untergrund zusätzlich verdichtet und / oder mit Stahlplatten abgedeckt werden.

Der Clou der Schwertransportmodule sind die einzeln im 360°-Radius lenkbaren Achsen, die der gesamten Einheit eine ungeheure Manövrierbarkeit verleihen. Zusammen mit dem auf jedem einzelnen Reifen lastenden Gewicht sorgt diese Manövrierbarkeit aber zugleich für eine enorme Belastung der Reifen.

Hier bewährten sich bei den Mega-Transporten die Continental IC 40 Extra Deep 355/65-15 Industrie-Reifen. Diese Reifen wurden genau für derartige Schwerarbeiten entwickelt und, wie in den vielen vorausgegangenen Einsätzen, leisteten sie auch in Kiel und Heuersdorf ganze Arbeit.

Ein SUV-Reifen der Größe 305/40 ZR 23 XL mit vergleichbarem Außendurchmesser zum IC 40 kann bis zu 1.215 kg tragen. Der IC 40 mit seiner 8-lagigen Diagona-

lkarkasse darf aufgrund seiner steifen Flanke bis zu 9 t tragen. Da kann man leicht nachrechnen, dass zumindest die Reifen bei beiden Transporten noch ein paar Tonnen mehr hätten tragen können.

Aber die Transportspezialisten müssen selbstverständlich stets Reserven für mögliche Windlasten, ungleichmäßige Lastverteilung oder Bodenunebenheiten einrechnen. Begeisternde Technik auf den Weg zu bringen, ist am Ende die Aufgabe der so unscheinbar aussehenden schwarzen Rundlinge – es steckt eben viel Know-how in diesen kräftigen Partnern. **STM**

*Auch die Emmaus-Kirche war auf reichlich Reifen unterwegs.*

*Bild: Günther Hunger*

