

zurück. Über eine Slipanlage, die so genannten Donaurampen, gelangte der Tieflader schließlich vom Ponton aus ans Ufer.

Auf dem Weg zum Bestimmungsort mussten zwei Starkstromleitungen und ein Telefonkabel unterquert werden. Und auch das letzte Wegstück brachte weitere Herausforderungen: Dass das Fahrzeugespann mit seinen rund 7 m Breite und 17 m Länge nicht durch das Haupttor des Kraftwerks passen würde, war schon während der Routenplanung bekannt. Deshalb sollte der Tank mithilfe eines Mobilkrans über die gut 2 m hohe Umfassungsmauer gehoben werden. Schlechtes Wetter und der damit verbundene hohe Winddruck machten dieses Vorhaben jedoch unmöglich. Nach Rücksprache mit dem Kraftwerksbetreiber wurde das Haupttor demontiert und Teile der Mauer abgetragen. Der Tieflader ließ sich soweit hydraulisch anheben, dass der Tank problemlos auf das Kraftwerksgelände gelangen und anschließend an seinen Aufstellungsort gefahren werden konnte. „Eine sorgfältige Vorbereitung und schnelles Reagieren bei unerwarteten Ereignissen – das ist für die erfolgreiche Umsetzung derartiger Projekte enorm wichtig“, erläutert Holger Philipowski. „Mit unserer langjährigen Erfahrung für Übermaßtransporte, gerade in den osteuropäischen Ländern, wissen wir genau, worauf es ankommt.“

zum Einsatz. Darunter vier Hebegeräte mit je 200 kN Hubkraft, eine Elektropumpe mit einer Verteilerleiste zum Anschluss dieser Hebegeräte und zwei Transportfahrwerke mit je 400 kN Tragfähigkeit. Damit konnten also 800 kN angehoben und transportiert werden. Zunächst galt es, mit den Hebegeräten vom Typ V20 einzelne Komponenten der Extrusionsanlage anzuheben. Um ein synchrones Anheben an den vier Ecken zu ermöglichen, wurden nicht die vier angebauten Handpumpen verwendet, sondern eine Elektropumpe vom Typ PV (plus Verteilerleiste). Damit ist es möglich, auch unterschiedliche Gewichtskräfte auszugleichen. Nach dem Anheben wurden dann an den zwei Stirnseiten der Last die Transportfahrwerke vom Typ TL40 unter die Last geschoben.

Schwertransporte national und besonders gern von/nach Osteuropa. Wir sind sehr flexibel, da wir auf einen großen eigenen Fuhrpark zugreifen können. Wenn Sie Übermaße zu befördern haben, oder auch Großkolli einlagern/umladen möchten, schicken Sie uns Ihre Anfragen.

FAHRZEUGART	NUTZLAST	MASSE
Semi und „Flach“-Semitieflader kostengünst. 1- bis zum 9-Achser	10 bis 85 t	teleskopierbar von 8 bis 31,50 m Ladehöhe 0,77 bis 1,05 m
Telesattel	23 bis 43 t	bis 46,5 m teleskopierbar
Tiefbettfahrzeuge	10 bis 95 t	von 6 bis 30 m verlängerbar
Kesselbrücken 1 bis 10 Achsen		Ladehöhe ab 0,10 m
Baggerbrücken	bis 100 t	7 bis 20 m
Nachläufer-Kombination	bis 120 t	Länge variabel, bis 3 m Ladungshöhe
Schwerlastkombination	bis 250 t (gem. StVO) bis 350 t innerbetrieblich	1,05 bis 1,30 m Ladehöhe
Hydraulische Schräglader und Innenlader (9,60 m)	bis 35 t	rechteckig bis 6,90 m Länge, rund bis 8 m Durchmesser



**ERNST UDO
MÜLLER**

ERNST UDO Müller
59457 Wert
Tel.: (0 29 22) 87 77-0 · Fax: -25
E-Mail: info@mueller-spedition.de

Mieten spart Piepen

>> www.vehiclerent.de <<

SCHLAUCHROLLEN



- ✓ **Hydraulik,
Elektrik,
Gas, Luft**
- ✓ **Bis 1", bis 700 bar**
- ✓ **450 Modelle,
2200 Varianten**



Infos online

WINKEL.de

Tel. 0 70 42 / 82 50-0
winkel@winkel.de