

# Binnenschifffahrt 06 2017

DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

## SCHIFFFAHRT

Allianz Esa feiert  
20-jähriges Bestehen 8

## TECHNIK

Hadag tauft neues  
Flaggschiff 26

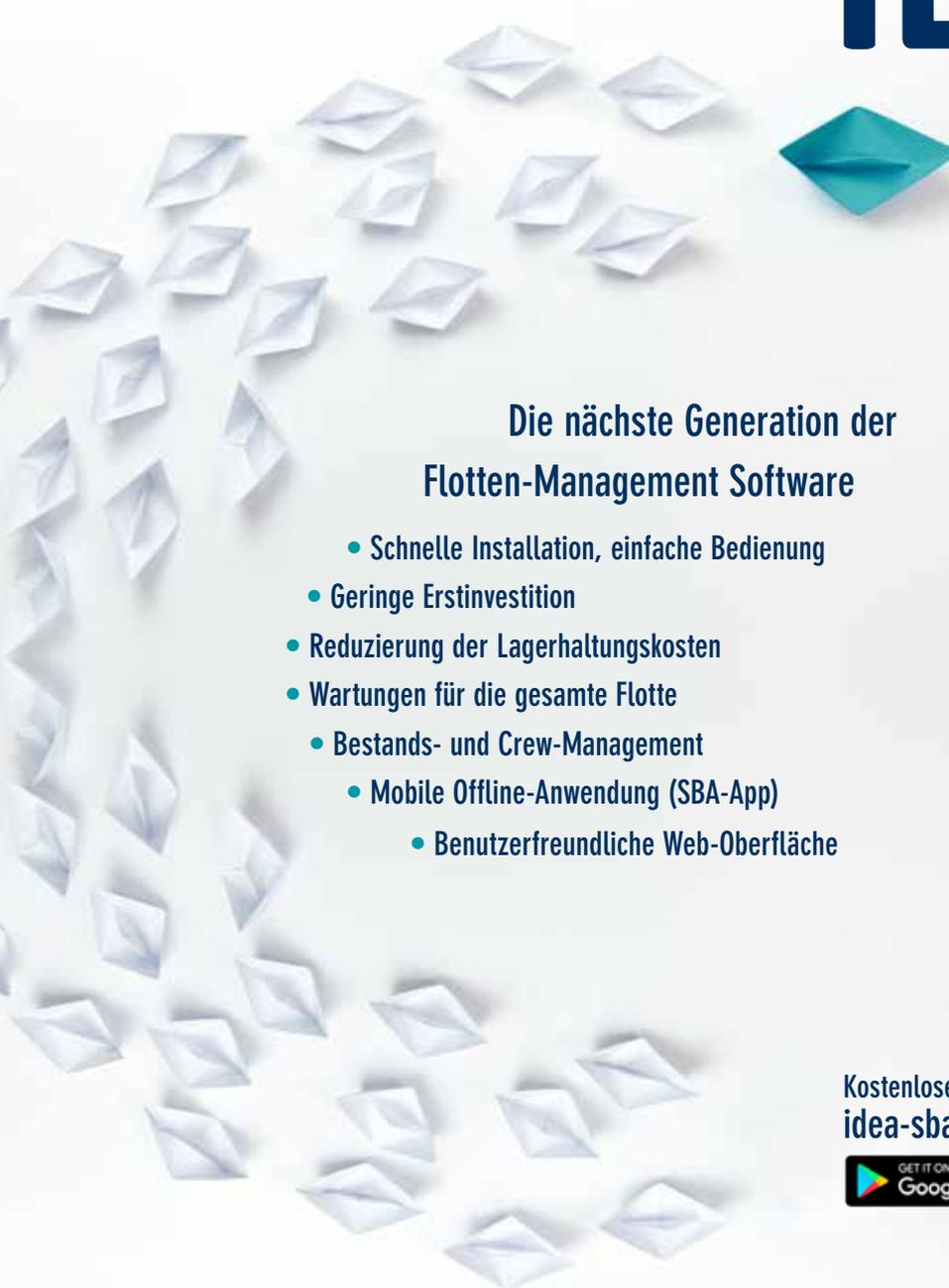
## HÄFEN

Spatenstich für Daimler  
in Duisburg 55



Juni 2017 | 72. Jahrgang  
ISSN 0939-1916 | C 4397 D | € 10,50  
[www.binnenschifffahrt-online.de](http://www.binnenschifffahrt-online.de)

# IDEA<sup>TM</sup> SBA



## Die nächste Generation der Flotten-Management Software

- Schnelle Installation, einfache Bedienung
- Geringe Erstinvestition
- Reduzierung der Lagerhaltungskosten
- Wartungen für die gesamte Flotte
- Bestands- und Crew-Management
  - Mobile Offline-Anwendung (SBA-App)
  - Benutzerfreundliche Web-Oberfläche

Kostenlose Demo unter:  
[idea-sba.com](http://idea-sba.com)



SpecTec IDEA SBA  
Leostr. 4 · 40545 Düsseldorf · Germany  
[info@idea-sba.com](mailto:info@idea-sba.com) · [www.idea-sba.com](http://www.idea-sba.com)  
T +49 211 303 66 28

Zwei große Brückenträger wurden über den Hafen Königs Wusterhausen nach Basel verschifft



Foto: Brunnhuber Krane

# Brunnhuber liefert größte Verladebrücke

Das Schweizer Düngemittelhandelsunternehmen Landor hat von Brunnhuber, einem zur Teichmann Gruppe gehörenden Unternehmen, ein Kranportal erhalten. Dessen je 53 m langen Brückenträger wurden über den Hafen Königs Wusterhausen nach Basel verschifft

Von Thomas Wägener

Nach Angaben von Brunnhuber nahm allein die Planung und Konstruktion der beiden 53 m langen und 73 t schweren Brückenträger etwa 10.000 Arbeitsstunden in Anspruch. Neben den Trägern wurden noch zwei Portalstützen mit Fahrwerken sowie diverse Laufstege, Aufstiege und Anbauteile hergestellt. Für das Unternehmen Brunnhuber sind es nach eigenen Angaben die längsten jemals in einem Stück gefertigten und zum Kunden transportierten Brückenträger.

## Schwieriger Transport zum Hafen

Allein der Transport der Brückenträger zum Hafen Königs Wusterhausen erwies sich als Herausforderung und musste lange im Vorfeld geplant werden. Den Angaben zufolge dauerte die Planungsphase fast drei Monate. Während dieser Zeit erfolgte eine genaue Streckenprüfung, Fahrgenehmigungen wurden beantragt und sogar an der Strecke gelegene, einzelne Straßenlaternen wurden vorbereitend abmontiert, so Brunnhuber.

Am 29. Mai 2017 ging es los. Nachdem die Fracht im Werk auf zwei Lkw aufgeladen worden war – der Vorgang dauerte pro Brückenträger rund fünf Stunden – trafen die Begleitfahrzeuge inklusive der

Polizei ein. Pünktlich um 22 Uhr setzte sich der Schwertransport vom Werk aus in Bewegung. Der Konvoi hatte nach Auskunft Brunnhubers insgesamt eine Länge von rund 200 m. Alleine die beiden Lkw waren inklusive ihrer Ladung jeweils etwa 67 m lang.

Für die rund 55 km bis zum Hafen waren etwa sieben Stunden Fahrzeit eingeplant. Es handelte sich nicht um die ersten Krankomponenten, die Brunnhuber auf diese Weise zum Hafen Königs Wusterhausen transportierte, jedoch wick die Strecke geringfügig von der sonst genutzten Route ab, weil eine Straßenbrücke aufgrund einer Baustelle nicht passiert werden konnte.

In Königs Wusterhausen angekommen, wurde die Fracht auf ein Binnenschiff verladen. Dann begann die etwa 14-tägige Fahrt über die deutschen Wasserstraßen bis nach Basel zum Endkunden Landor, dem größten Düngemittelhandelsunternehmen der Schweiz.

Nach der Ankunft im Basler Auhafen wurden die Kranbauteile von einem fünfköpfigen Montage-Team von Brunnhuber in Empfang genommen. Nachdem die Fracht von Bord des Schiffes gehievt worden war, wurde sie in Waggons umgeladen und zum Bestimmungsort gefahren. Unterdessen wurden die übrigen Krankomponenten wie Laufstege, Auf-

stiege und Anbauteile mit zehn Lkw direkt aus Berlin nach Basel gebracht. Dort begann schließlich die Montage, die etwa drei Wochen dauern soll und mit Hilfe eines 500-t-Mobilkranes realisiert wird.

Nach erfolgter Montage steht die Verschrottung des vorhandenen Kranportals des Kunden an. Es stammt aus dem Jahre 1939 und soll durch die neue Verladebrücke ersetzt werden. Der darauf befindliche verfahrbare Drehkran mit einem Eigengewicht von 75 t wird – ebenfalls von Brunnhuber – modernisiert und dann auf das neue Kranportal gesetzt. Die modernisierte Verladebrücke ist wie das Vorgängermodell für den Düngemittelumschlag vorgesehen. Das umfasst u.a. das Löschen der Schiffe, die Lagerung der Düngemittel in Silos sowie die Beladung von Lkw und Eisenbahnwagen.

Für den anschließenden Service wie Wartung und Instandhaltung der neuen Verladebrücke wird Cranetech Schweiz verantwortlich sein, ein in Basel beheimatetes Schwesterunternehmen Brunnhubers und ebenfalls zur Teichmann Gruppe gehörend.

Erst kürzlich hatte Brunnhuber einen Brückenkran ebenfalls über den Hafen Königs Wusterhausen nach Amsterdam verschifft. Am dortigen Allwetter-Terminal von VCK Logistics soll er in Kürze in Betrieb gehen. ■