

Tagebuch einer Überführung von Peter Bein

12.11.:

Unsere Fahrt von Wilhelmshaven aus begann am 12.11. mit einer 6-stündigen Verspätung. Während wir bei Grove warteten, saßen wir auf „heißen Kohlen“, weil wir noch einen Fototermin mit dem Mobilkran hatten und es in dieser Jahreszeit schon frühzeitig dämmt. Außerdem musste von 15:00 bis 19:00 Uhr noch eine Sperrzeit eingehalten werden. Die Foto-Aktion konnte dann gerade noch vor Einbruch der Dunkelheit durchgeführt werden. Danach setzten wir unsere Fahrt fort.

13.11.:

Nach der Sperrzeit um 19:00 Uhr sollte die Fahrt weitergehen, doch leider hat uns auf dem Autohof Thiersheim eine rote Lampe daran gehindert. Nach Rücksprache mit dem Grove-Notdienst durften wir nicht weiterfahren und mussten auf den Monteur warten. Das hat uns 24 Stunden gekostet.

14.11.:

Nach der Fehlerbehebung ging es flott weiter, sodass wir abends am österreichischen Grenzpunkt Suben ankamen.

15.11.:

Trotz Schneechaos sind wir mit geringen Verzögerungen um Wien herum bis zum slowakischen Grenzübergang Berg gekommen.

16.11.:

Ohne Probleme ging es dann durch die Slowakei bis zum ukrainischen Grenzübergang Uzhorod. Die Abfertigung dort dauerte 5 bis 6 Stunden. Während der Abfertigung für die Ukraine mussten auf einem Laufzettel mehrere Stempel eingeholt werden. Neben der normalen Abfertigung mussten auch Büros wie „Ökologie“ und „Veterinär“ durchlaufen werden – alles eine Frage zusätzlicher „Gebühren“.

17.11.:

Von Uzhorod ging es mit Polizeibegleitung weiter nach Ternopil. Die Polizeibegleitung wechselte von Bezirk zu Bezirk. Nach dem



GMK 7450 auf großer Fahrt

2012 werden Polen und Ukraine die Europameisterschaft ausrichten. Bis dahin gibt es noch viel zu tun, und so manches große Bauvorhaben wird noch zu realisieren sein. Viele Jobs für Krane also.

Diese Krane aber müssen ja auch irgendwie an ihre Bestimmungsorte gelangen. Mit einem AT-Kran geht das zwar auf eigener Achse, aber dennoch bleibt für die Organisatoren einer solchen Überführung immer noch eine Menge zu tun. Die terra Handels- und Speditionsgesellschaft mbH ließ das KM-Team einmal hinter die Kulissen der Überführung eines GMK 7450 in die Ukraine blicken.

Als erstes steht dabei natürlich die Streckenplanung an, und insbesondere gilt es, die möglichen Strecken auf ihre Machbarkeit zu überprüfen. Einige Länder zum Beispiel erlauben die Durchfahrt mit Achslasten von 12 t überhaupt nicht oder stellen entweder sehr hohe Auflagen, bevor ein Transport genehmigt werden kann, beziehungsweise verlangen enorme Genehmigungskosten, was dann in beiden Fällen einen Umweg nicht nur nahe legt, sondern auch rechtfertigt.



Die terra Handels- und Speditionsgesellschaft überführte einen GMK 7450 in die Ukraine.

Zur Vorbereitung des Transportes gehört also in einem weiteren Schritt natürlich die Beantragung / Erlangung der notwendigen Genehmigungen für Schwertransporte in den einzelnen Ländern.

Beim Transport des 7-achsigen GMK 7450 fiel dabei die Wahl auf die Strecke via Österreich und die Slowakei, da diese von der Beantragung und Abwicklung her am schnellsten,

einfachsten und am kostengünstigsten war.

Die kürzere Strecke via Polen wäre wegen des Krangewichts von 84.000 kg nicht genehmigt beziehungsweise wären die Kosten für eine Genehmigung enorm in die Höhe getrieben worden – zudem immer unter der Voraussetzung, dass das Gewicht des Fahrzeuges reduziert wird.



Zwischenzeitlich herrschte auf der Strecke Schneechaos.



Schnee soweit das Auge reicht. Der Unterwagen des GMK 7450 scheint fast verschwunden zu sein.



Zur Vorbereitung solch einer Kranüberführung gehört natürlich auch die Beantragung der notwendigen Genehmigungen in den einzelnen Ländern, die passiert werden.

Nach der Planungsphase erfolgte die Beantragung der Ausfuhrkennzeichen bei der örtlichen Verkehrsbehörde, und die Anträge mit der genauen Transportroute wurden an die zuständigen Behörden gesendet. Von der Beantragung bis zur Erteilung der Genehmigungen dauerte es dann noch etwa drei Wochen.

Die Genehmigungen wurden schließlich per Fax / E-

Mail übermittelt oder direkt an den Grenzen hinterlegt, sodass es nun darum ging, die erteilten Auflagen vor Transportbeginn zu prüfen, in den Transportablauf einzuarbeiten und die Organisation der Begleitung in die Wege zu leiten. Ein recht aufwendiges Geschäft, da die Genehmigungen teilweise sehr umfangreich sind und eine genaue Befolgung der Auflagen zwingend erforderlich ist: Vor-

schriften über Begleitfahrzeuge, Tag- beziehungsweise Nachtfahrge- und -verbote, Sperrzeiten, Verhalten / Auflagen während des Transportes – dies ist nur eine Auswahl möglicher Auflagen.

Letztendlich wurde der Transportbeginn für den 12.11. terminiert, die Ankunft in Mariupol, Ukraine, war für den 21.11. geplant.

KM

zweiten Wechsels kamen die ersten hungrigen 130 kg-Polizisten, die von uns gepflegt werden wollten. Glücklicherweise kamen wir gut mit der Situation zurecht, weil mein Kollege Gerd Ahrens die Sprache ein wenig versteht und auch spricht. Solche Situationen sind während der Fahrt öfters vorgekommen, und wir hatten auch Begleiter, die ihre Autos betankt haben wollten.

20.11.:

An einer Straßenbaustelle 40 km vor Dnipropetrovs'k erklärte uns die neue Begleitung, dass wir wegen einer Umleitung einen Umweg von rund 60 km zu fahren hätten. Einzige Alternative: eine großzügige Spende würde den Weg weiter geradeaus schon frei machen. Wir haben uns für den Weg geradeaus entschieden, wobei nach etwa 5 km ein großer Radlader uns zunächst den Weg freischaufeln und ebnen musste. Abgesehen davon, dass wir auf unserer Fahrt mehrmals Park- und Bewachungsgebühren entrichten mussten, ging es auf dem letzten Streckenabschnitt ohne große Probleme weiter bis zum Zielort Mariupol.

Den Mobilkran konnten wir so am 21.11. termingerecht an unseren Kunden übergeben. Die Firma scheint ziemlich groß zu sein und machte auf uns einen seriösen Eindruck. Wir wurden dort sehr freundlich aufgenommen.

Objekt:

GMK 7450

Start:

Grove, Wilhelmshaven

Ziel:

Mariupol

Kunde / Empfänger:

Designing Building Enterprise Azovintex Ltd.

Gesamt-Strecke:

3.150 km

Verantwortliche Disponenten:

Jens Pokorny, Ingo Bork

Fahrer:

Gerd Ahrens, Peter Bein