

Schiffstransport mit vielen Engpässen

Ein neues Ausflugsschiff, das 250 Fahrgäste aufnehmen kann und mit einem eigenen Restaurant ausgerüstet ist, zieht seit Mai seine Runden über den Zeller See. Was jetzt die Touristen in der Region Salzburger Land in Österreich erfreut, musste zuvor als Schwertransport vom Hersteller am Rhein zum Binnensee nach Zell gebracht werden. Beauftragt mit dem Transport, der wieder zahlreiche Schaulustige auf den Plan rief, wurde die Spedition Kübler.

migungsbehörden, die immer wieder eine Durchführung anzweifeln, stand endlich nach drei Monaten Vorplanung die Strecke fest.

Böse Überraschung

Kurz vor Transportbeginn, das Schiff war schon auf dem eigenen Kiel unterwegs zum Umschlaghafen am Neckar, kam die Hiobsbotschaft aus Österreich: Kurz vor dem Ziel wurde eine Straße aufgerissen und ein Durchlass frisch betoniert. Wiederum nach vielen Ortsterminen und Gesprächen mit Empfänger und Salzburger Landesregierung konnte das frisch betonierte Bauwerk nach zusätzlicher Unterstützung im Rohbauzustand überfahren werden. Nun stand dem Zeitplan nichts mehr im Wege.

Endlich: es geht los

Mit zwei 400 t-Kranen wurde das Schiff aus dem Neckar auf die vorbereiteten Anhänger gesetzt. Zuvor wurden die Anhänger mittels Lasermesser genau in Abstand und Flucht ausgerichtet. Nach mehrstündigen Schweiß- und Sicherungsarbeiten war der Zug abfahrbereit, und der technische Sachverständige vom TÜV Baden-Württemberg konnte



Diese Brücke war angsteinflößend niedrig. Nicht auszudenken, wenn die Streckenspezialisten Friedhelm Biermann und Frieder Saam falsch gemessen hätten. Aber es passte alles, so dass die Zuschauer einen perfekt ausgeübten Schwertransport vorgeführt bekamen.

Obwohl das Oberdeck des Schiffs für den Transport abgenommen worden war, brachte es der Ausflugsdampfer immer noch auf eine Höhe von 4,20 m, wobei für das Kübler-Team die Länge von 36 m und die Breite von 7,60 m die eigentliche Herausforderung darstellte.

Welches Fahrzeug nehmen?

Aufgrund der Höhe war die Verladung auf einen 1.000 mm hohen Plattformwagen ausgeschlossen.

Man versuchte, möglichst Autobahnen zu befahren, was aber nur bis 4,40 m Gesamthöhe ohne Weiteres machbar ist. Die Verladung in einer Kesselbrücke wäre zu lang und das daraus resultierende Gesamtgewicht zu schwer gewesen. So entschloss man sich in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden dazu, die Plattformwagen vorne und hinten in spezielle Aussparungen zu setzen und als eine starre Einheit mit dem Schiffsrumpf zu verbinden. Somit hatte

man die kürzeste, niedrigste und leichteste Transportversion realisiert, die möglich war. Aufgrund der ungleichmäßigen Gewichtsverteilung setzte Kübler unter das schwerere Heck einen 6-achsigen Plattformwagen. Am Bug reichte ein 5-Achser aus. Benutzt wurden die bewährten Scheuerle-Intercombifahrwerke.

Wie die Route planen?

Nachdem fahrzeugtechnisch alles geklärt war, konnte man sich um die Route kümmern. Die Streckenspezialisten Friedhelm Biermann von der Werft und Frieder Saam von Kübler wurden dabei vor eine echte Herausforderung gestellt, denn Abmessungen von 55,70 m Länge, 7,60 m Breite und 4,50 m Höhe, gepaart mit 167 t Gewicht bringt man nicht mal eben so über die Straße. Unzählige Voranfragen bei den Autobahndirektionen ließen es bald zur Gewissheit werden: Aufgrund vieler Baustellen konnte die direkte Route nicht befahren werden. Und es kam noch



Im Örtchen Laufen ging es erneut eng zu. Für 900 m Strecke benötigte man 3,5 Stunden.

schlimmer: Die letzte Möglichkeit, das Schiff auszuliefern war eine Route über 140 km Landstraße und durch enge Ortsdurchfahrten. Mehrmalige, genaueste Vermessungen und tausende von Kilometern Streckenprüfung durch Biermann und Saam waren die Folge. Nach vielen Gesprächen mit den Geneh-

das Gespann auf seine Verkehrssicherheit hin überprüfen.

Um 20:00 Uhr durfte mit Polizeibegleitung Richtung Autobahn gestartet werden. Für die ersten 10 km über relativ große Stadtstraßen benötigte man nur eine Stunde. Und lediglich eine Ampel musste zuvor ausgegraben werden. Die



Ankunft in Zell: Das Oberdeck wird bereits abgeladen.

ersten beiden Nächten gehörte dann die Autobahn dem Schifftransport. Auf der gesamten Strecke war Überholen und ein Befahren der Parkplätze wegen der Abmessungen nicht möglich. Zwei Etappenziele wurden langfristig ausgewählt und zum Abstellen der riesigen Züge von der Polizei zuvor von anderen Lkw geräumt. An zwei Baustellen mussten alle Schilder abgebaut und der Gegenverkehr gesperrt werden. Die Überbreite ragte noch zwei Meter in die Gegenfahrbahn. Am dritten Tag kam die schwierigste Etappe: Von Passau nach Burghausen über enge Bundes- und Landstraßen. Dank der guten Kooperationsbereitschaft mit der Polizei konnte dieser

Abschnitt über Tag absolviert werden, wobei Tageslicht an den engen Abschnitten unerlässlich war, um überhaupt alle Hindernisse neben und unter dem Schiffsrumpf erkennen zu können. Zuerst führte die Strecke über die gut ausgebaute B 12 bis Burghausen, hier wurde lediglich die Polizei gefordert: Es war schon eine Kunst, diese vielbefahrene Strecke vollkommen abzusperren. Nachdem in Burghausen ein Kreisverkehr und ein Bahnübergang gemeistert wurde, ging es über die B 20 Richtung Freilassing. Immer wieder musste vorsichtig durch die Baumalleen gefahren werden. An besonders engen Stellen wurden die Fenster zum Schutz

vor Kratzern mit Zeltplanen verhängt. Am Ende des Tages wurden die Vermessungsergebnisse von Friedhelm Biermann und Frieder Saam nochmals auf die Probe gestellt: Im Ort Laufen waren mehrere Engstellen zwischen Häusern zu passieren. Für 900 m Strecke benötigte man geschlagene 3,5 Stunden. Immer wieder wurde nach nur wenigen Zentimetern Fahrt der Anhänger wieder seitlich gekippt, um jeden Zentimeter auszunutzen. An den zwei engsten Stellen waren links und rechts jeweils nur 1 cm Abstand zu den Hauswänden. Trotzdem: Auf dem gesamten Transport wurde nichts beschädigt. Dank der guten Mannschaft und guter Vorbereitungen

verlief bis zur Grenze bei Freilassing alles planmäßig.

Nach einem Tag Pause startete man am nächsten Abend auf die letzte Etappe durch Österreich. Zuerst fuhr man an der Anschlussstelle Salzburg-Mitte als Geisterfahrer auf die Autobahn, hing die Zugmaschine an die andere Seite und rollte Richtung Bischofshofen auf der Autobahn. Hier zeigte sich, dass die Vermessung aller Tunnelbauwerke korrekt war und man ohne Probleme mit Sperrung des Gegenverkehrs durchfahren konnte.

Auf dem letzten Stück über Bundesstraßen bis zum Zeller See mussten dann noch zwei Brückenbauwerke überfahren werden, welche an der Grenze ihrer Belastbarkeit waren. Deshalb wurde die Zugmaschine abgehängt und der Anhänger mittels 40 m langem Stahlseil alleine über die Brücken gezogen. Glücklicherweise im Yachthafen Thurnersbach angekommen, war das erste Kapitel abgeschlossen. Am nächsten Tag wurde das Oberdeck mittels Kran aufgesetzt und das Schiff mit der Anhängerhydraulik auf eine mobile Verschiebbahn gesetzt, die ins Wasser führte. Nachdem die Anhänger unter dem Schiff entfernt waren, konnte man unter Zuhilfenahme der Zugmaschine das Schiff sanft ins Wasser drücken. Anschließend wurde das Schiff von zwei weiteren Ausflugsschiffen in den Hafen von Zell geschleppt, denn der eigene Antrieb war noch nicht funktionsfähig. Dort wurde es nun vollständig ausgebaut und im Mai 2005 in Betrieb genommen.

STM

FAYMONVILLE
TRADE TO THE MAX

[WELCOME TO THE MAX ...

CARGOMAX für den Transport von Krateballast

FÜR NÄHERE AUSKUNFTEN:

Norddeutschland - Rainer Noe : +32 488 81 25 42
 Südwestdeutschland - Alexander Bandel : +32 488 17 87 80
 Süddeutschland - Dieter HGM : 01 71 77 45 8 34

FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG

21 Esalbom-Lentzweiler • Op. Der Sang 10
 L - 17771 LENTZWEILER
 T : +352 23 10 04 155 • F : +352 23 10 04 485
 info@faymonville.com • www.faymonville.com

- TELEMATIX
- FRIGOMAX
- CARGOMAX
- PREFABMAX
- TRUCKMAX
- FLOATMAX
- TIMBERMAX
- MULTIMAX
- VARIOMAX
- HEROMAX

© 2005 Faymonville - Applikon - 03/01