

Waggonkästen 250 km durch Ungarn transportiert



Der Transport mit dem Waggonkasten verlässt das Werksgelände und macht sich auf die rund 250 km lange Strecke.

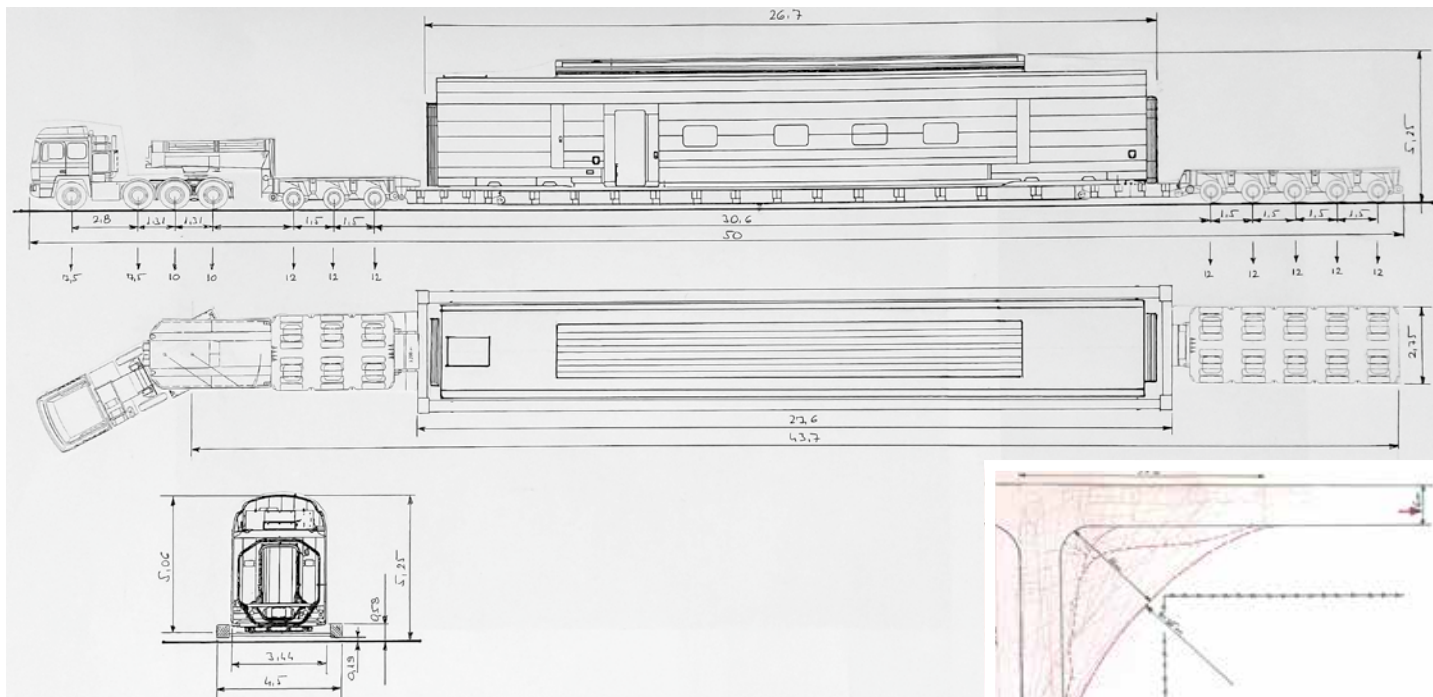
In der Waggonfabrik in Szolnok wurden zwei spezielle Eisenbahnwaggons für den Export in den Osten gebaut. Ihre Abmessungen zeigen, dass sie nicht der europäischen Regelspur entsprechen, sondern für die russische Breitspur ausgelegt sind. Daher waren keine Drehgestelle oder Räder unter den Waggons montiert. So musste nur der Wagenkasten die rund 250 km vom Werk zur ukrainischen Grenze, zum Eisenbahnumschlagplatz Záhony-Eperjeske, transportiert werden. Dort haben sie ihre eigenen Räder bekommen. Anschließend wurden sie von einer Lokomotive gezogen.

Der ungewöhnliche Transport wurde vom Hauptauftragnehmer Assra Polska Sp. z o.o. mit Lkws der polnischen Speditionsfirmen Panas und Strychacz geplant. Zu diesem Zweck hat sie die ungarische Strecke der Navigátor Cen-

trum Kft. anvertraut. Das ungarische Unternehmen Navigátor Centrum Kft. ist neben der Abwicklung vieler kleinerer auch auf größere Frachten spezialisiert.

András Tekes, Inhaber der Navigátor Centrum Kft., hat nach Erhalt des Auftrags und der

Daten der Lkws mit der Erkundung und Vermessung der möglichen Routen begonnen. Das war keine leichte Aufgabe, da die Transporteinheit – bestehend aus Lkw und Tieflader – mit Waggon 50 m lang, 4,5 m breit und 5,25 m hoch war.



Genau Planung im Vorfeld: Skizze von der Transporteinheit mit Lkw mit Sattelanhänger und Waggon ...

Das Befahren der Autobahn war für die Lkws wegen ihrer Höhe absolut unmöglich. Typisch für Ungarn ist zudem, dass alle Autobahnauf- und -abfahrten mit sehr kleinen Kreisverkehren durchsetzt sind. Ein 50 m langer Lkw kann dort nicht durchfahren. Die Nebenstraßen sind eine nächste Möglichkeit, die durch Städte und Dörfer führen.

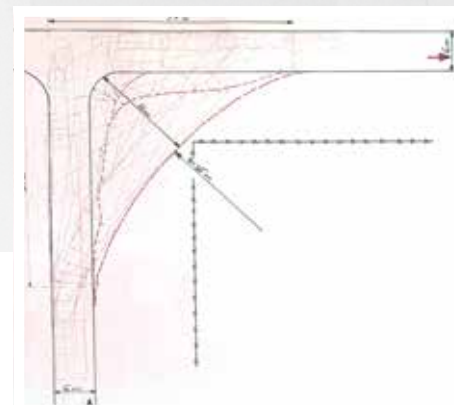
Genau Planung mit Zeichnung, Schilderabbau und Erdbewegungen

Die erste Aufgabe bestand darin, das Werk zu verlassen und aus dem Industriegebiet herauszufahren. Tekes hat den Ausgang der Fabrik und

die kleinen Kurven im Industriegebiet im Maßstab 1:100 gezeichnet und damit den Platzbedarf für die Kurven berechnet. Diese Zeichnung hat gezeigt, dass die beiden Sattelanhänger von dem Werkstor abbiegen und auch die erste kleine Kurve bewältigen können.

Den weiteren, direkten Weg auf die Hauptstraße 4 konnte der Konvoi aber nicht nehmen, weil dort eine 4,7 m hohe (zu niedrige) Überführung war. Daher war es notwendig, in die Stadt Szolnok hineinzufahren und einige Kreisverkehre zu meistern, sodass der Konvoi dann auf die Hauptstraße 4 abbiegen konnte, die nach Záhony führt.

Natürlich musste man an vielen Stellen Verkehrsschilder entfernen und Telefonkabel mit entsprechenden Stangen anheben. Als der Konvoi weitergefahren ist, musste eine weitere Überführung durch die Stadt Törökszentmiklós umgangen werden. Jedoch gab es dort



... sowie die erste scharfe Kurve.

einen Kreisverkehr, den die beiden Lkws nicht passieren konnten, sodass etwa 100 m² Erde samt allen Rosensträuchern aus der Mitte des Kreisverkehrs mit Maschinen entfernt werden musste. Die Hälfte des Kreisverkehrs musste komplett eingeebnet werden, damit die 30,6 m lange Kesselbrücke des Sattelanhängers nicht stecken bleibt.

In drei Nächten etwa 250 km gemeistert

So konnte der Konvoi weiterfahren. Unterwegs mussten an vielen Stellen Äste, die über



Wie im Plan zuvor berechnet wird die erste Rechtskurve problemlos gemeistert.

die Straße ragten, mit Hubarbeitsbühnen abgesägt werden. Viele Ampeln mussten wegen der Höhe der Transporteinheit demontiert werden. Die ganze Zeit über wurde die Straße von der Telefongesellschaft, dem Internetanbieter und dem Kabelverlegungsteam der Elektroindustrie mit Lkw-Arbeitsbühnen gesichert. Während der Durchfahrt musste der Strom an den Bahnübergängen abgeschaltet werden, da die Spannung von 15.000 Volt einen Funkenschlag auf die Waggons hätte verursachen können.

Diese Fahrt dauerte drei Nächte. In der ersten Nacht war der Konvoi vor der Stadt Debrecen angekommen. Dort war im Vorfeld ein Parkstreifen reserviert worden, der dem Konvoi zur Verfügung gestellt wurde, da ein normaler Parkplatz, selbst wenn dieser leer gewesen wäre, nicht ausgereicht hätte.

In der zweiten Nacht war der Konvoi durch Debrecen gefahren. Auch das war nicht einfach, denn es gab eine Überführung über die Hauptstraße, unter der die Ladung nicht durchfahren konnte. Deshalb mussten die Lkws einen großen Umweg in der Stadt fahren.

Hierfür mussten im Vorfeld die Äste zahlreicher niedriger Bäume abgeschnitten und auf einer Länge von zwei Kilometern ein regelrechter grüner Tunnel von 5 m Breite und 5,5 m Höhe in die Baumreihen geschnitten werden, damit sich die Waggons ohne Kratzer passieren konnten. Ebenso musste der Strom in den Oberleitungen der städtischen Oberleitungsbusse und der Straßenbahn für die Durchfahrt abgeschaltet werden und die Leitungen mithilfe von Arbeitsbühnen angehoben werden. Bei der Ausfahrt aus Debrecen war die Fahrt schon einfacher. Nur das Heben von Telefonkabeln hat das Vorankommen verlangsamt. Der zweite Halt war vor Nyíregyháza, da die Stadt nicht vor 6 Uhr am Morgen durchfahren werden konnte und es danach keinen angemessenen Parkplatz mehr gab. Am dritten Abend brach der Konvoi zu seiner letzten Nachtfahrt auf. Vor Nyíregyháza



Häufig Millimeterarbeit: kaum Platz unter der Kesselbrücke und der Straße.

musste der Konvoi die Autobahn M3 unterqueren. Dies war der wichtigste und kritischste Punkt des Transports.

Eine Unterführung entscheidet über Machbarkeit des Transports

Wenn der Waggon hier unter der Überführung durchfahren kann, könnte der Transport durchgeführt werden, wenn nicht, wäre der Transport unmöglich gewesen, da es keinen anderen Umweg gegeben hätte. Bei der Messung der Höhe unter der Überführung wurde bereits vor der Beladung festgestellt, dass der beladene Lkw nicht mehr als 5.080 mm hoch sein konnte,

weil diese Höhe dem Platz unter der Überführung entspricht. Natürlich gelang es, den Waggonkasten so zu verladen, dass die richtige Höhe eingehalten wurde.

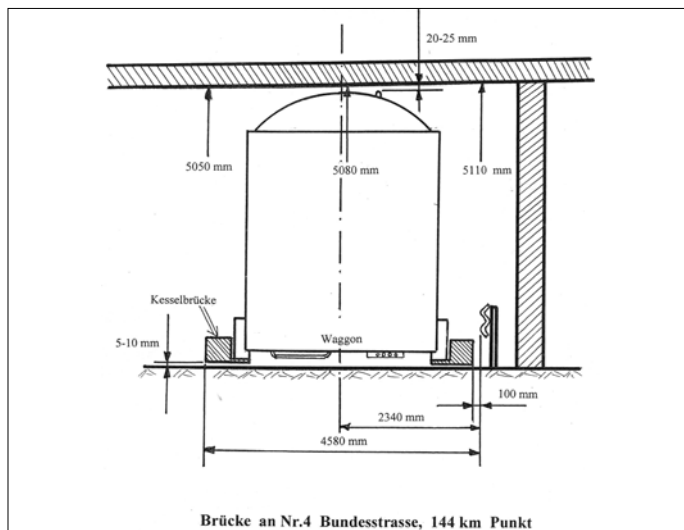
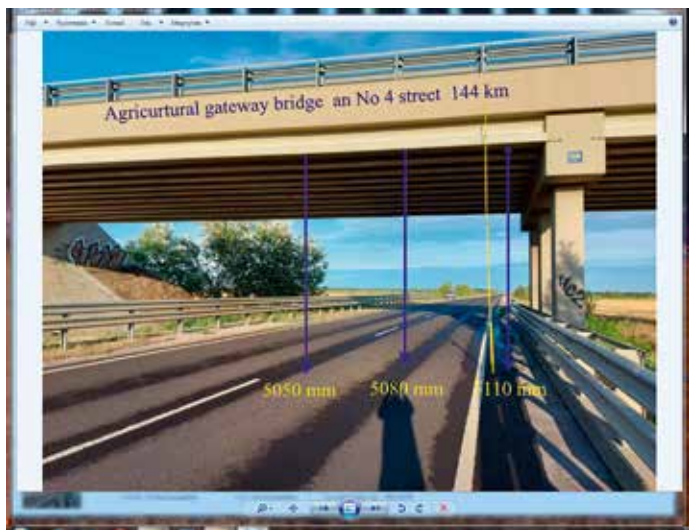
Bei der Durchfahrt klappte eine Lücke von 10 mm unter der Kesselbrücke und 20 mm über dem Waggon. Die Helfer haben den Fahrern vom Arbeitskorb der Hubarbeitsbühne aus Instruktionen erteilt und hätten ihn sofort angewiesen anzuhalten, falls dies erforderlich gewesen wäre – was jedoch nicht geschehen ist.

Sehr langsam aber sicher konnten die Lkws unter der Überführung hindurchfahren. In Nyíregyháza konnten die Hauptstraße genutzt werden, obwohl auch hier beim Abbiegen oft die Gegenfahrbahn genutzt werden musste. Beim Verlassen der Stadt musste der Mittlere von drei weiteren Kreisverkehren auf der Hauptstraße 4 eingeebnet werden. Übrigens hat es in Ungarn noch nie jemand geschafft, den Abbau eines



Erbewegungen bei einem Kreisverkehr, sodass der Transport auch diesen durchfahren kann.





Planung für das Unterfahren der Autobahnbrücke M3: hier hätte der ganze Transport scheitern können.

Kreisverkehrs auf diese Weise zu organisieren. Die Navigátor Centrum Kft. war nach eigenen Angaben das erste Unternehmen, das dies ermöglicht hat. Es war kostspielig und schwierig eine Genehmigung zu bekommen, aber die Abwicklung war erfolgreich.

Das letzte Hindernis war das Abbiegen von der Straße in den Bahnhof. Der Hintereingang des Grundstücks war für diesen Zweck vorgesehen. Auch hier musste eine große Wiese gemäht und gerodet werden, um den Sattelanhängern das Wenden zu ermöglichen. Die beiden Transporteinheiten erreichten letzten Endes pünktlich und mit unversehrten Waggonen problemlos ihr Ziel.

Die Navigátor Centrum Kft. unter der Leitung von András Tekes, Ing.-Fachspediteur, hat den Konvoi nach zweimonatiger Voruntersuchung der Route, Untersuchung der Überführungen, Hindernisbeurteilung, Verhandlungen

und Vertragsabschlüssen mit zahlreichen Behörden und Versorgungsunternehmen in drei Nächten erfolgreich durch Ungarn geführt.

In dieser Zeit wurden fünf Kreisverkehre eingeebnet, wieder aufgebaut und neu bepflanzt, 130 Verkehrsschilder entfernt und neu betoniert, neun Ampeln demontiert, an vier Bahnübergängen wurde der Strom abgeschaltet,

850 m² Äste gefällt und abtransportiert sowie unzählige Telefon- und Internetkabel angehoben oder demontiert. Der Konvoi wurde von zwei Polizeiautos und sechs Begleitfahrzeugen sowie von Hubarbeitsbühnen und einem Fahrzeug der Magyar Közút Zrt. zur Kontrolle der Verkehrssicherheit begleitet.



Der Transport hat sein Ziel, den Güterbahnhof in Záhony-Eperjeske, erreicht.

ANZEIGE

www.kuebler-spedition.de

KÜBLER
SPEDITION

...weltweit Ihr Partner für Schwergut

- Straßenfahrzeuge 20 t bis 1.000 t
- Bahntransporte bis 500 t
- trimodales Schwergutzentrum Mannheim mit 500 t-Kran
- Eisenbahnverkehrsunternehmen Kübler-Heavy-Rail
- Schifflinien und Einzelcharter
- Montagen / Engineering / Studien / Projekte / Lagerung
- Niederlassungen in Bietigheim, Leipzig und Mannheim