Mit 1.800 Pferden durch das Saarland

Die Durchführung von Schwertransporten ist teilweise ein globales Geschäft. Stahlbehälter „Made in Germany“ für petro-chemische Anlagen sind eben weltweit gefragt. Irgendwo aber rollen die meisten dieser Behälter auch über die Straße. Und dann ist Ortskenntnis gefragt.

Bild: Hermann Schulte

Aber was heißt hier „Behälter“? Den Spezialisten der Stahl- und Apparatebau Hans Leffer GmbH & Co. KG dürften bei einer solchen Bezeichnung die Ohren klingen. Von Kolonnen, Wärmetauschern, Separatoren, Kondensatoren und Druckbehältern zum Beispiel sprechen die Fachleute, was für Laien bisweilen wie zu groß geratene, pickelige Kegel aussieht.

Da den Schwertransportdienstleister allerdings selten interessiert, welche Aufgabe das Transportgut an seinem Bestimmungsort übernehmen soll, ist es durchaus zulässig, von Behältern zu sprechen – der Einfachheit halber, und weil eigentlich nur wichtig ist, dass das Gut unbeschadet ankommt.

Und so setzte sich also am 13.8. pünktlich um 6:00 Uhr morgens eine Fahrzeugkolonne mit zwei Behältern in Dudweiler im Saarland in Bewegung. Die Fracht: ein Behälter mit den Maßen 14.780 mm x 5.120 mm x 4.040 mm sowie einem Netto-Gewicht von 133 t und ein weiterer Behälter mit den Maßen 19.860 mm x 4.610 mm x 4.930 mm, der ein Netto-Gewicht von 210 t auf die Waage brachte.

Das waren zwei von drei Leffer-Behältern, die dereinst als Bestandteil einer Ölplattform vor Australien ihren Dienst verrichten werden. Bis dahin ist es ein weiter Weg mit einem längeren Aufenthalt in Malaysia, wo die Anlage montiert wird, um anschließend als Ganzes über das Meer an seinen Bestimmungsort vor der australischen Küste verbracht zu werden.

Behälter für eine Ölplattform – da kann man sich lebhaft vorstellen, welcher Sicherheitsaufwand betrieben und welcher Papierkram erledigt werden musste, bevor es wirklich losgehen konnte.

Und eigentlich war ja Kühne & Nagel mit dem Transport beauftragt worden. Weil aber das Saarland – vor allem nach Ansicht der Pfälzer – eine sehr spezielle Region ist, richtete das Unternehmen eine erste Anfrage, den Transport über die Straße von Dudweiler zum Saarhafen nach Dillingen betreffend, an das in der Region ansässige Unternehmen Schindler & Schlachter.

Man kennt sich halt und spricht auch noch die gleiche Sprache.

Dies erhielt dann letztendlich von Hegmann Transit den Auftrag zum Transport des 210 t schweren sowie eines dritten Behälters mit den Abmessungen 11.380 mm x 3.860 mm x 2.850 mm – Netto-Gewicht: 55 t.

Den Transport des 133 t-Separators übernahm Hegmann

Auch bei den Ortsdurchfahrten, war es wichtig, den Schwung mitzunehmen und freie Fahrt zu haben, damit die Steigungen nicht zum Bremsklotz wurden. *Bild: Hermann Schulte*

Maße Fracht

Behälter 1:
14.780 mm x 5.120 mm x 4.040 mm,
Gewicht: 133 t
Behälter 2:
19.860 mm x 4.610 mm x 4.930 mm,
Gewicht: 210 t
Behälter 3:
11.380 mm x 3.860 mm x 2.850 mm,
Gewicht: 55 t

Maße Transporteinheiten

Transporteinheit 1:
26.750 mm x 5.200 mm x 5.300 mm,
Gewicht: 200,6 t
Transporteinheit 2:
46.500 mm x 5.000 mm x 6.200 mm,
Gewicht: 334 t
Transporteinheit 3:
17.500 mm x 4.000 mm x 4.550 mm,
Gewicht: 75 t

Equipment

Transporteinheit 1, gesattelt:
Zugmaschine:
Actros 4160, 4-achsig
Auflieger:
12-Achs-Sattelauflieger,
Scheuerle Intercombi

Transporteinheit 2,
Zug-Schub-Verbund:
Zugmaschine:
MAN TGA 41.600
Schubmaschine:
MAN TGA 41.600
Plattformwagen:
16 Achslinien, Scheuerle Eurocombi

Transit. Außerdem steuerte auch der in Zweibrücken ansässige Kollege W. Mayer eine Schwerlastzugmaschine bei.

Angesichts einiger kniffeliger Steigungen auf der so genannten Nord-Saar-Schwerlaststrecke war es ganz bestimmt kein Nachteil, Unternehmen zu beauftragen, deren Fahrer sich mit dem Terrain auskennen. Und auch bei der Vorbereitung eines Schwertransports kann es ja nicht schaden, wenn Mitarbeiter des Schwertransportdienstleisters und Vertreter der Behörden und Institutionen sich schon häufiger mal begegnet sind. Da weiß jeder, wovon der Gesprächspartner spricht – man kennt sich halt und spricht auch noch die gleiche Sprache.

Heinrich Schlachter, Geschäftsführer bei Schindler & Schlachter, beschwert sich jedenfalls nicht über die Zusammenarbeit mit den Behörden. Seit der Eröffnung der Nord-Saar-Schwerlaststrecke vor etwa 20 Jahren haben diese, wie anderswo in Deutschland an vergleichbaren Strecken, offenbar ein Gespür für die Anforderungen der Schwerlast-

Für die Bewohner der Ortschaften an der Nord-Saar-Schwerlaststrecke ist die Durchfahrt schwerer Maschinen mit noch schwereren Lasten zwar nicht alltäglich, aber auch nicht ganz ungewöhnlich. *Bild: Hermann Schulte*

unternehmen entwickelt. Ein sichtbares Beispiel dafür sind dann Schwerlast-geeignete Kreisverkehre.

Als es in die heiße Phase ging, war hinter den Kulissen die Hauptarbeit getan.

So ging denn auch die Genehmigungsabwicklung ziemlich fix über die Bühne. Eine erste Voranfrage unter anderem bei den Energieversorgern der Region und dem Landesamt für Straßenbauwesen, Neunkirchen, wurde noch abschlägig beschieden, weil die Statik von zehn Brückenbauwerken gerechnet werden sollte. Ein entsprechend erfahrener Statiker erbrachte die geforderten Nachweise, so dass anschließend der Genehmigungserteilung Anfang August nichts mehr im Wege stand, nachdem auch alle anderen Beteiligten, wie die Kreise und die Energieversorger, ihre Zustimmung gegeben hatten.

Als der Transport dann am 11.8. mit der Verladung der Behälter auf die Transporteinheiten unter Aufsicht des Empfängers in die heiße Phase ging, war hinter den Kulissen die Hauptarbeit getan. Nach der Abnahme durch die Polizei am Samstag, den 12.8., musste sich dann zeigen, ob die Planungen praxistauglich waren.

Ein erfolgreich plan- und termingerecht durchgeführter Schwertransport ist am Ende nur der sichtbare Beweis für exakte und umsichtige Planungsarbeit im Vorfeld. Trotzdem gibt es natürlich immer Unwägbarkeiten, die die beste Planung über den Haufen werfen können.

Der Transport am 13.8. aber Stand unter einem guten Zeichen. Pünktlich setzten sich die beiden Einheiten mit ihren gut 1.800 PS in Bewegung. Pferdestärken, die an so mancher Steigung auch voll abgerufen werden mussten und das fahrerische Geschick der „Schwerlastkapitäne“ erforderten.

An den Steigungen lebt der Schwertransport bisweilen vom Schwung, den man zuvor aufgenommen hat.

Und wenn die Fahrer dann Gummimarkierungen auf der Strecke hinterließen, dann rührten diese garantiert nicht von einem Kavalierstart. Mehr

Überfahrbare Kreisverkehre – so kann es gehen, wenn die öffentlichen Hände die Erfordernisse der Schwerlastbranche berücksichtigen. Bild: Hermann Schulte

als ärgerlich wird es in solchen Situationen, wenn stehende Hindernisse, wie ungünstig abgestellte Fahrzeuge, den Transport dann ausbremsen. An den Steigungen lebt der Schwertransport bisweilen vom Schwung, den man zuvor aufgenommen hat.

An jenem Sonntag aber verlief alles weitestgehend wie geplant. Das 12-stündige Zeitfenster reichte aus. Nachdem die Transporteinheiten mit ihrer Fracht um 6:00 Uhr in Dudweiler gestartet waren, erreichten die Teams etwa um 17:00 Uhr, also in 11 Stunden, den Schwerlastkai des Hafens in Dillingen, der seit rund 15 Jahren eine Wasseranbindung an die Nord-Saar-Schwerlaststrecke darstellt.

Mit der Verladung der Behälter auf das Binnenschiff MS Etrina am 14.8. mittels zweier Krane mit einer maximalen Tragkraft von je 500 t verabschiedeten sich die Behälter dann aus dem Saarland und traten den weiteren Weg via Antwerpen und Malaysia nach Australien an.

Das Ende einer erfolgreichen Zusammenarbeit: Eine Stunde vor der Zeit und – wie es aussieht – vor dem großen Guss. Bild: Hermann Schulte