Ohne Brücke über den Rhein

Für den Schwertransportdienstleister Bohnet war die Beförderung zweier Walzenständer einer der schwersten Transporte, den das Unternehmen je durchgeführt hat. Weil die Ständer jeweils 355 t auf die Waage brachten, blieb ihnen der Brückenweg über den Rhein verwehrt.

Roll-off an der gegenüberliegenden Rheinseite. Zuvor hatte in Neuwied das Roll-on rückwärts stattgefunden. Bild: Hermann Schulte

Drei Schwerlastzugmaschinen – annähernd 2.000 PS – ziehen die Last die Rampe rauf. Bild: Hermann Schulz

Auf 22 Achslinien ging es zunächst vom Herstellerwerk in Hilchenbach nach Neuwied an den dortigen Fähranleger. Bild: Hermann Schulte

Die 12,80 m langen, 5,15 m breiten und 2,25 m hohen Walzenständer wurden von der SMS Demag gefertigt und sind für den Aluminiumhersteller Aleris bestimmt. Die beiden Walzenständer bilden das Kernstück für ein neues Walzwerk, das Aleris in Koblenz errichtet.

Zunächst einmal hieß es für Bohnet, die beiden 355 t schweren Walzenständer im Herstellerwerk im nordrhein-westfälischen Hilchenbach abzuholen und Richtung Süden zu transportieren. Nach intensiver Vorplanung konnte es Ende August losgehen. Selbstverständlich wurden bei den Abmessungen des Transports die für Schwertransporte „üblichen“ Maßnahmen fällig: Straßen wurden gesperrt, Ampeln und Verkehrsschilder demontiert und Teilstrecken mit Hilfskonstruktionen verstärkt.

Dass der Schwerlastkonvoi, angeführt von einer 600 PS starken Zugmaschine, nur mit Polizeibegleitung auf die Straße durfte, versteht sich ebenfalls von selbst. Zumal der Schwertransport auf der B 42 über mehrere Kilometer als Geisterfahrer unterwegs war.

Ohne eine gründliche Streckenplanung läuft bei derartigen Transporten natürlich nichts, und so war schon im Vorfeld deutlich geworden, dass eine Querung des Rheins über eine Brücke aufgrund des hohen Transportgewichts nicht möglich sein würde.

Deshalb steuerte der Schwertransport Neuwied an, genauer gesagt den dortigen Fähranleger – vielen unter der Bezeichnung „Nato-Rampe“ bereits bestens bekannt.

Dort ging es von der Straße aufs Wasser: Per Ponton sollte

Die 4-achsige Actros-Zugmaschine allein reichte nicht aus, um die Steigung auf der gegenüberliegenden Rheinseite zu bewältigen. Bild: Hermann Schulte

Im Rückwärtsgang geht es über die „Nato Rampe“.

14 Achsen verlassen den Ponton.
Bild: Hermann Schulte

Jetzt geht's leichter: Der Schwerlastkonvoi hat die Steigung gemeistert.
Bild: Hermann Schulte

die schwere Fracht die andere Rheinseite erreichen. Doch bevor es soweit war, musste per Kran zunächst die Rampe zum Ponton aus Stahlelementen errichtet werden.

Zeit, in der sich der Fahrer der 600 PS-Zugmaschine schon mal konzentrieren konnte, denn jetzt wartete eine knifflige Aufgabe auf ihn. Nun musste nämlich das 14-achsige Schwertransportmodul samt Last im Rückwärtsgang über die Rampe auf den Ponton rangiert werden. Bei 425 t kommt da die Technik schon ganz schön ins Ächzen.

Da der Ponton bei dieser Aktion natürlich zunehmend belastet wurde und damit immer tiefer ins Wasser eintauchte, musste entsprechend Ballast-Wasser aus dem Inneren abgepumpt werden, um so für einen Ausgleich zu sorgen. Stück für Stück arbeiteten sich der Fahrer und das Experten-Team auf dem Ponton auf diese Weise voran. Am Ende des Pontons waren zuvor Elefantenfüße in Position gebracht worden, die schließlich den ersten Walzenständer aufnahmen. Nun ging das Ganze nochmals von vorne los, um auch den zweiten Walzenständer sicher auf den Ponton zu verladen.

Nach geglückter Verladung ging es nun rüber ans andere Rheinufer. Und auch hier wurde es noch einmal spannend: Drei Schwerlastzugmaschinen – annähernd 2.000 PS – waren nötig, um die Last das Ufer hochzuziehen. Nachdem dies geschafft war, machte sich der Schwertransport gegen Mitternacht dann weiter nach Koblenz auf den Weg, wo die beiden Walzenständer schon erwartet wurden.

STM