

Tagebuch einer Überführung von Peter Bein

12.11.2007:

Unsere Fahrt von Wilhelmshaven aus begann am 12.11.2007, wo wir den größten Mobilkran des Herstellers Manitowoc, den GMK 7450, zur Überführung in die Ukraine abholten. Zunächst haben wir den Kran kontrolliert und unsere Überführungskennzeichen montiert. Von 15 bis 19 Uhr musste aufgrund der Genehmigungsaufgabe eine Sperrzeit eingehalten werden. In diesem Zeitraum wurde ein Fotoshooting durchgeführt. Danach setzten wir unsere Fahrt fort.

14.11.2007:

Abendliche Ankunft am österreichischen Grenzpunkt Suben.

15.11.2007:

Trotz eines Schneechaos sind wir mit wenig Verzögerung um Wien herumgekommen, bis zum slowakischen Grenzübergang Berg.

16.11.2007:

In der Slowakei führen wir auf schmalen Landstraßen durch bergige Winterlandschaften. Wir führen ohne Probleme durch die Slowakei bis zum ukrainischen Grenzübergang Uzhorod. Die Abfertigung dauerte 5 bis 6 Stunden. Während der Abfertigung für die Ukraine mussten auf einem Laufzettel mehrere Stempel eingeholt werden. Neben der normalen Abfertigung mussten Büros wie Ökologie und Veterinär durchlaufen werden, in denen auch noch jedes Mal die Hand aufgehoben wurde.

17.11.2007:

Von Uzhorod ging es mit Polizeibegleitung weiter nach Ternopil. Die Polizeibegleitung wechselte immer gemäß der Bezirkszuständigkeit. Nach dem 2. Wechsel kamen die ersten hungrigen 130 kg-Polizisten, die von uns verpflegt werden wollten. Glücklicherweise kamen wir gut mit der Situation zurecht, weil mein Kollege Gerd Ahrens die Spra-



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 STM-Team einmal hinter die Kulissen der Überführung eines GMK 7450 in die Ukraine blicken.

Die terra-Mitarbeiterin Cornelia Gallitzendörfer, als Sachbearbeiterin des Teams Kombiniertes Verkehr und Schwertransporte für die Vorbereitung des Transports verantwortlich, hat einmal festgehalten, was alles für die Durchführung einer derartigen Überführung notwendig ist.

Zur Vorbereitung des Transports gehört die Beantragung / Erlangung der notwendigen Genehmigungen für Schwertransporte in den einzelnen Ländern. Vorab wird eine Streckenplanung vorbereitet und die



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

Durchführung der Strecke auf ihre Machbarkeit geprüft.

Einige Länder erlauben zum Beispiel die Durchfahrt mit 12 t Achslast nicht oder sie haben sehr hohe Auflagen, bevor ein Transport genehmigt werden kann. Dies kann unter Umständen zu enormen Genehmigungskosten führen, was dann einen Umweg rechtfertigen würde.

Beim Transport des 7-Achskrans fiel die Wahl auf die Strecke via Österreich und der Slowakei,

da diese von der Beantragung und Abwicklung am schnellsten, einfachsten und am kostengünstigsten war. Die kürzere Strecke via Polen wäre wegen des Krangewichts von 84.000 kg nicht genehmigt worden.

Nachdem die Planung erfolgt war, wurden die Ausfuhrkennzeichen bei der örtlichen Verkehrsbehörde beantragt und die Anträge mit der genauen Transportroute an die zuständigen Behörden gesendet.



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.

Von der Beantragung bis zur Erteilung aller notwendigen Genehmigungen dauerte es circa drei Wochen.

Die Genehmigungen wurden von terra per Fax oder E-Mail gesendet oder direkt an den Grenzen hinterlegt. Vor Transportbeginn wurden sie bezüglich der erteilten Auflagen und hinsichtlich der endgültigen Durchführung geprüft und die Organisation der Begleitung in die Wege geleitet.

Die Genehmigungen sind teilweise sehr umfangreich und eine genaue Befolgung der Auflagen ist zwingend erforderlich. Sie enthalten Vorschriften über Begleitfahrzeuge, Tag- beziehungsweise Nachtfahrge- und verbote, Sperrzeiten, Verhalten / Auflagen während des Transportes etc.

Es galt hierbei den zeitlichen Rahmen festzulegen, und es wurde entschieden, den Transportbeginn an einem Montag, dem 12.11.2007, zu beginnen.

Für terra war der Transport eines 7-Achsers auf eigener Achse nach Osteuropa ein Prestigetransport, der erfolgreich verlaufen ist. Eine sorgfältige Planung, der Einsatz erfahrener Kranfahrer und 30 Jahre Erfahrung in der Überführung von Nutzfahrzeugen waren hierbei wichtige Erfolgsfaktoren. Im Jahr 2007 hat terra insgesamt über 1.000 Krane überführt.

STM

che ein wenig versteht und auch spricht. Solche Situationen sind während der Fahrt öfters vorgekommen, und wir hatten auch Begleiter, welche Sprit in ihre Autos haben wollten.

20.11.2007:

Bei einer Straßenbaustelle 40 km vor Dnipropetrovs'k hatten wir eine neue Begleitung, die uns sagte, dass wir wegen einer Umleitung circa 60 km Umweg fahren müssten und dass wir dies aber mit einer großzügigen Spende umgehen und weiter geradeaus fahren könnten. Wir haben uns für den Weg geradeaus entschieden, wobei nach circa 5 km erstmals ein großer Radlader uns den Weg freischaufeln und ebenen 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.

21.11.2007:

Termingerechte Übergabe des Mobilkranes an den Empfänger AZOVINTEX. 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