

Auf dem Tieflader 2.400 km durch **AFRIKA**



Eine abenteuerliche Reise absolvierte eine 140 t schwere und 50 m lange Kühlbox, die in Sambia in einer Mine zur Gewinnung von Kupfer eingesetzt wird.

Die XXL-Kühlbox startete ihre Reise in England, ging über den Hafen von Antwerpen und von dort mit dem Containerschiff „Golden Isle“ in den Hafen von Walvis Bay in Namibia. Dort wurde die Kühlbox entladen und mittels Tieflader über eine Transportroute von 2.400 km nach Chingola in Sambia transportiert. Beauftragt mit dem Transport war die DHL

Global Forwarding Company. Diese wiederum beauftragte für den Straßentransport das süd-

Es war der erste und größte Transport dieser Art, der diesen Hafen verließ.

afrikanische Schwertransportunternehmen Vanguard. „Wir haben als Anlande- hafen ‚Walis Bay‘ ausgewählt, da

Namibia besonders logistische Vorteile bezüglich seiner Infrastruktur aufweist“, erläutert James Robinson, Projektingenieur und -leiter bei Vanguard.

Im Vorfeld mussten aufwendige Planungsarbeiten sowie Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Die

komplette 2.400 km lange Transportstrecke wurde begutachtet, Unklarheiten wurden festgehalten und Schwachstellen aufgezeichnet. Ein Team von Statikern hatte die Aufgabe, sämtliche Brückenbauwerke zu kontrollieren und die Genehmigung für eine Überführung zu erteilen beziehungsweise eine Alternative zu finden.

Das Transportunternehmen wählte als Transportfahrzeug für die 140 t schwere Kühlbox mit der Abmessung 50 x 4,5 x 6,1 m (L x B x H), eine Schwerlastkombination von Goldhofer



Jetzt muss die Ladung nur noch verzurrt werden und dann geht es auf die 2.400 m lange Transportstrecke.



Die Schwerlastkombination von Goldhofer im Langmaterialeinsatz glänzte durch ihre absolute Manövrierfähigkeit.



◀▶▶ Trans-Caprivi-Fernstraße:

Gefahren wurde vorwiegend auf dem Trans-Caprivi Highway. Diese Fernstraße stellt die Verbindung zwischen dem Hafen Walfischbucht an der namibischen Atlantikküste und Lusaka, der Hauptstadt von Sambia, dar. Der Trans Caprivi Highway erhält seinen Namen nach der namibischen Region Caprivi, durch die das bedeutendste Teilstück der Strecke führt. Caprivi war bis zur Fertigstellung der Fernstraße im Jahre 2004 nur dürftig an West- und Zentralnamibia angeschlossen. Durch die Zambezi-Brücke erhält nun auch Sambia einen schnelleren Zugang zum Meer und Namibia eine bessere Verbindung nach Zentralafrika.



im Langmaterialeinsatz. Diese gewährleistet eine maximale Manövrierfähigkeit in jeder Transportsituation, da die Fahrzeuge unter der Ladung durchlenken konnten.

Bestückt mit einem sogenannten Langmaterialpaket

stellte das Transportteam von Vanguard zwei 10-achsige Schwerlastmodule vom Typ THP/SL und zwei Mercedes-Titan-Zugmaschinen mit jeweils 600 PS bereit. Der hintere 10-

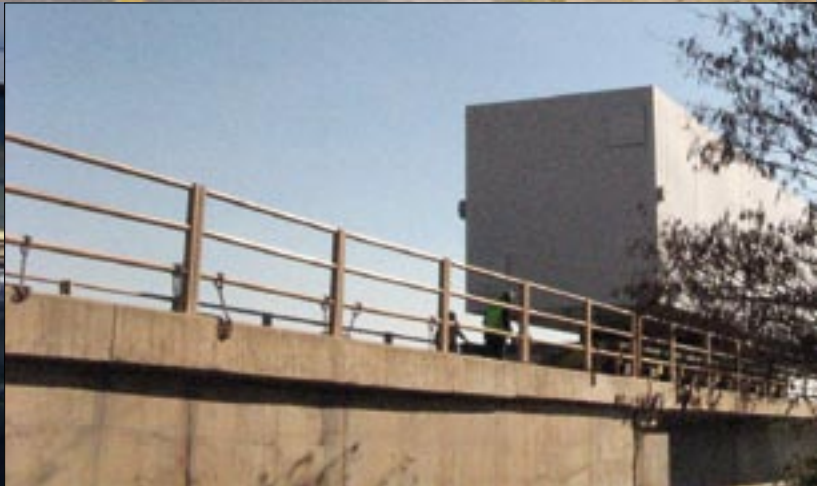
Immer wieder tummelten sich Massen von Menschen, um dem imposanten Transport beizuwohnen.



Transportstrecke:	Per Schiff von UK nach Walfish Hafen Auf der Trans-Caprivi Schnellstraße vom Walfischbucht Hafen/Namibia nach Chingola/Sambia ca. 2400 m
Transportgut:	Cold Box
Breite:	4,5 m
Höhe:	5,1 m
Länge:	50,0 m
Gewicht:	140 t
Fahrzeugequipment:	10-achsige Goldhofer Schwerlastkombination als Nachläuferzug mit Drehschemeln
Gesamtzug:	Länge: 70,00 m Höhe: 6,6 m Gewicht: 260 t
Zugmaschinen:	Zugmaschine 2x MB Titan 600 PS
Transportunternehmen:	Vanguard Schwertransporte, Südafrika



▲▼ Ständig mussten extreme Seitenneigungen ausgeglichen werden, was jedoch über den hydraulische Niveauregulierung der Goldhofer-Fahrzeuge kein Problem darstellte.



achsige Trailer war mit einer Selbstlenkeinrichtung ausgestattet, konnte jedoch in Einzelfällen zusätzlich noch manuell nachgelenkt werden. „Durch das Baukastensystem konnten wir genau die Konfiguration zusammenstellen, die wir benötigten“, erläutert James Robinson.

Nach dem Verladen im Hafen machte sich der Transportkonvoi mit einer Gesamtzuglänge von etwa 70 m und

einem Gesamtgewicht von rund 260 t auf den Weg. Es war der erste und größte Transport dieser Art, der diesen Hafen verließ und seinen Weg quer durch Namibia einschlug. Mit 30 km/h und über 600 PS ging es über die Trans-Caprivi-Fernstraße. In Namibia war die Fernstraße sehr gut ausgebaut und durch wenig Gebäudebebauung eingegrenzt. Dadurch kam der Transport sehr gut voran.

Durch die gute Manövrierbarkeit des Trailers stellten deshalb auch enge Kurven keine Probleme dar. Je weiter man

tenneigungen der Straße mussten über den Niveauegleich der Goldhofer-Module reguliert werden. Immer wieder säum-

Extreme Seitenneigungen der Straße mussten über den Niveauegleich reguliert werden.

jedoch in Richtung Zentralafrika kam, desto begrenzter und schwieriger wurden die Straßenverhältnisse. Extreme Sei-

ten zahlreiche Neugierige die Straße, um diesen einmaligen Transport zu bestaunen, sodass dieser manchmal zusätz-



Auch solche Zuschauer wurden öfters gesehen.



↕ Mit einem langen Stahlseil wurde der Trailer samt Ladung über die Brücke gezogen.



lich durch die vielen Menschen ins Stocken geriet.

Am Kavango River traten dann die ersten Schwierigkeiten auf. Die Brücke war relativ schmal und hatte nicht genügend Tragkraft, um den Gesamtkonvoi zu tragen.

Deshalb wurden die Zugmaschinen vom Trailer abgekuppelt und alleine über die etwa 60 m lange Brücke gefahren. Mit einem Drahtseil zog man anschließend den 180 t schweren



◀▶ Dank der extremen Wendigkeit der Goldhofer-Module sowie der manuellen Nachlenkmöglichkeit, konnten auch extremste Kehren bewältigt werden.

Trailer über die Brücke. So schön das Land auch ist, das Transportteam von Vanguard hatte wenig Zeit, die herrlichen und abwechslungsreichen Eindrücke zu genießen.

In einem der vielen Dörfer hatte das Transportteam eine 180°-Kehre zu bewältigen. Hierbei konnten die Goldhofer Schwerlastmodule mit ihrer hydraulischen Nachlenkmöglichkeit sowie in Verbindung mit dem Langmaterialpaket ihre volle Stärke unter Beweis stellen. Zum Erstaunen der vielen Zuschauer lenkten die Trailer unter der Ladung hindurch und brachten den rund 70 m langen Gesamtzug ohne nennenswerte Probleme um die Kehre.

Nach rund sechs Wochen war es dann soweit: Das Ziel, die „Konkola Copper Mine“ in Chingola, war erreicht. Hier galt es, die letzte Hürde, eine enge Werkseinfahrt, zu meistern. Die Cold Box wird in der Mine





als wichtige Komponente zur Schmelzung von Kupfer benötigt.

Nach dem Transport zeigte sich das Transportteam mehr als zufrieden. „Unsere Entscheidung für das Goldhofer-Schwerlastsystem war richtig“, erzählte James Robinson nach dem Transport. „Die guten Manövriermöglichkeiten, der Niveauausgleich aber auch die Straßenschonung durch das Pendelachssystem der Goldhofer Trailer, boten erhebliche Vorteile gegenüber den herkömmlichen Transportsystemen.“



Der Transport bei seinem letzten Hindernis. Auch diese Einfahrt meisterte der ca. 70 m lange Nachläuferzug ohne Probleme.