Schwertransport auf Wasser und Straße: Nervenkitzel bei -25 °C

Eine besondere Ehre wurde dem finnischen Schwertransportunternehmen Ville Silvasti Ltd in diesem Jahr zuteil: Mit dem Projekt „Värö“ war das Unternehmen für die ESTA Awards of Excellence 2010 nominiert.

Das Projekt wurde im Winter 2009 durchgeführt und stellte eine echte Herausforderung dar. Acht Verdampfer mit maximalen Abmessungen von 16,35 m x 7,9 m x 7,7 m und Stückgewichten von 197 t mussten dabei vom finnischen Varkaus ins südschwedische Väröbacka transportiert werden. Doch nicht nur die Abmessungen und Gewichte waren eine Herausforderung, auch die eisigen Witterungsverhältnisse mit Temperaturen von bis zu -25 °C und die Tatsache, dass direkt neben einem Atomkraftwerk entladen wurde, sorgten für Nervenkitzel.

Schon in der Vorbereitungsphase war Silvasti vollständig in die Planungen eingebunden worden. Zunächst musste eine passende Transportstrecke ermittelt werden, denn aufgrund der Abmessungen und Gewichte war es nicht möglich, den Transport von Finnland nach Schweden komplett auf der Straße zu bewältigen. Große Teile des Transports sollten auf dem Wasserweg stattfinden, sodass die Silvasti-Mitarbeiter entsprechende Pontons und Schleppkahne organisieren und festlegen mussten, wann, wo, welches Ponton mit welcher Last belegt werden sollte. Insgesamt nahm diese Planungsphase, die auch eine ausführliche Streckenerkundung und Genehmigungseinholungen für den Stra-

Allerdings verfügt der Saimaa-Kanal nur über eine maximale Breite von 13 m.

ßentransport sowohl in Finnland als auch in Schweden beinhaltete, rund drei Monate in Anspruch. Schließlich gelangte man zu der folgenden Lösung:

Die Stadt Varkaus ist zwar im Binnenland Finnlands gelegen, aber über den Saimaa-Kanal mit der Ostsee verbunden. Allerdings verfügt der Saimaa-Kanal nur über eine maximale Breite von 13 m. Deshalb konnte nur ein kleiner Ponton mit 12,5 m Breite und 64 m Länge eingesetzt werden. Mit einem Ponton dieser Größe ließen sich jeweils aber nur drei Verdampfer auf einmal transportieren, da sie nicht neben-, sondern nur hintereinander auf dem Lastschiff positioniert werden konnten. So wurden insgesamt drei Verschiffungen geplant, wobei je drei Verdampfer, beziehungsweise bei der letzen Verschiffung zwei Verdampfer und eine Splitterkolonne auf den Weg geschickt werden sollten.

Allerdings mussten dabei die besonderen Verhältnisse auf dem Saimaa-Kanal berücksichtigt werden. Klar war, dass die letzte Verschiffung im späten Februar stattfinden würde, aber normalerweise ist der Kanal zu dieser Zeit wegen Eisgang gesperrt. Deshalb sollte die letzte Tour vom Hafen Mäntyluoto aus starten, der das ganze Jahr geöffnet ist. Der Hafen Mäntyluoto ist etwa 400 km von Varkaus entfernt. Deshalb wurden die beiden kleinsten Verdampfer und die Splitterkolonne von dort verschifft, weil diese Teile dank

Klar war, dass die letzte Verschiffung im späten Februar stattfinden wurde, aber normalerweise ist der Kanal zu dieser Zeit wegen Eisgang gesperrt.

Idyllische Kulisse bei eisigen Temperaturen: Je drei Verdampfer pro Ponton schickte Ville Silvasti auf den Weg nach Finnland.

Die größten der Verdampfer waren 16,35 m lang und 197 t schwer.

ihrer Abmessungen auf der Straße nach Mäntyluoto transportiert werden konnten. Doch der Weg nach Mäntyluoto hatte es in sich: Winterliche Verhältnisse und teils rutschige Straßen erforderten höchste Konzentration, fahrerisches Können und insgesamt zwei Transportnächte.

Jene Verdampfer, die von Varkaus aus verschifft wurden, wurden mit Silvastis Schwertransport-Equipment vom Herstellerwerk zum lokalen Hafen gebracht. Dieser befindet sich auf dem Firmengelände der Stora Enso-Papierfabrik, und da sich das Herstellerwerk auf dem gleichen Areal befindet, war der Transport möglich, ohne dass öffentliche Straßen passiert werden mussten. Für diese Teiletappe wurden 11 Achslinien Scheuerle Intercombi eingesetzt, die von einer 8x4-Schwerlastzugmaschine Mercedes Benz-Actros Titan gezogen wurden.

Das Beladen des Pontons vollzog sich dann immer nach dem gleichen Muster: mit der gesamten Transportkombination auffahren, per Fahrzeughydraulik die Last auf den vorbereiteten Elefantenfüßen absetzen. Die notwendige Ladungssicherung war zuvor schon genau kalkuliert worden und umfasste neben der Sicherung mit Ketten auch ein Festschweißen der Lastentraggestelle am Schiffsboden, um ein Verrutschen der Ladung zu verhindern.

Nach Abschluss dieser Arbeiten wurden die Pontons dann per Schleppkahn zum Hafen Vidberg in Schweden gezogen. Der Hafen liegt direkt an einem Atomkraftwerk, das enorm hohe Sicherheitsstandards fordert sowie einen genauen Zeitplan zur Entladung vorgibt. Nachdem die Pontons unter Berücksichtigung dieser Vorgaben entladen worden waren, ging es auf den Scheuerle-Achslinien, die auch schon im Vorlauf in Varkaus im Einsatz gewesen waren, die restlichen 8 km zum Endbestimmungsort. Trotz der geringen Entfernung wurde je Verdampfer ein ganzer Tag benötigt, da auf der Strecke zahlreiche Hindernisse entfernt und Stromkabel angehoben werden mussten. Zudem konnte nur mit einer sehr geringen Geschwindigkeit transportiert werden.

Insgesamt sechs Verdampfer fanden so den Weg auf das Betriebsgelände von Södra Cell Värö. Die beiden letzten Verdampfer und die Splitterkolonne, die von Mäntyluoto aus verschifft worden waren, erreichten ebenfalls pünktlich den Hafen Vidberg und legten die letzen 8 km ebenso auf den Scheuerle-Achslinien zurück, sodass schließlich alle Anlagenteile pünktlich und unversehrt ihr Ziel erreichten.

STM