

Heavy old Year: Einsatz nach Update

Einen 440 t schweren Trafo schickt Baumann Schwertransporte vom Steinkohlekraftwerk Rostock auf die Reise zum Kraftwerk Gersteinwerk in Hamm/Westfalen. Eine tragende Rolle spielt dabei die 540 t-Hubhebel-Kesselbrücke des Schwertransportunternehmens. Vor einigen Jahren schon investiert der Bonner Schwertransportdienstleister Baumann in eine Kesselbrücke der Greiner Fahrzeugtechnik GmbH. Die ursprünglich für 360 t ausgelegte Hubhebel-Kesselbrücke erhält 2011 ein kräftiges Update und bietet nun stolze 540 t Nutzlast. Somit ist die Brücke bestens vorbereitet, um dem 440 t schweren Trafo den Umzug von Rostock nach Hamm zu ermöglichen. Für den Vorlauf, das heißt für den Transport des 13 m langen, 3,9 m breiten und 4,6 m hohen Trafos vom Kraftwerk in Rostock bis zum dortigen Hafen, setzt Baumann Scheuerle Selbstfahrer ein.

Am RoRo-Terminal des Hafens angekommen werden die SPMTs inklusive Trafo auf ein Ponton aufgefahren. Per Ponton geht es zum Gelände der „Caterpillar Motoren Rostock GmbH“ in Rostock-Warnemünde. Diese betreibt am Kai des Werksgebietes einen eigenen 1.000 t-Kran, der den Trafo in ein Küstenmotorschiff umschlägt. In Rotterdam heißt es dann wiederum „bitte umsteigen“. Auf die in einem Drive-in-Poton „geparkten“ Selbstfahrer wird dort der Trafo mittels eines Schwimmkrans gehoben, bevor es nach Hamm geht. Nach dem Roll-off im Hafen von Hamm kann dann die aufgerüstete Hubhebel-Kesselbrücke in einer Zug-Schubkombination mit zwei 4-achsigen Schwerlastmaschinen zeigen, was in ihr steckt. Der Schwertransport bringt es nun auf ein Gesamtgewicht von 773 t, eine Länge von 102 m sowie auf 4,2 m Breite und 4,8 m Höhe.

Eine besondere Herausforderung stellt die Überquerung der 45 m langen Lippebrücke dar. Hier ist es aus statischen Gründen notwendig, das hohe Transportgewicht auf mehr Achsen zu verteilen, um so die Achslast zu reduzieren. Aus diesem Grund werden zusätzliche SPMT Achslinien eingesetzt.



Beladen: Die „upgedatete“ Hubhebel-Kesselbrücke im Hafen von Hamm.

Hilfe für Japan

Die Hilfe für Japan, das im März von einem Erdbeben und einem Tsunami heimgesucht wird, infolgedessen es zu einer Reaktorkatastrophe kommt, laufen auf Hochtouren. So stellt Daimler für die Erdbeben- und Tsunami-Opfer kurzfristig eine Soforthilfe in Höhe von zwei Millionen Euro bereit. Mitte April folgen zusätzlich 50 Fahrzeuge im Wert von rund vier Millionen Euro, die der japanischen Hilfsorganisation Nippon Foundation zur Verfügung gestellt werden.

Die Mercedes-Benz Fahrzeuge werden ab Stuttgart per Luftfracht mit zwei der weltgrößten Cargoflugzeuge, der Antonov-124, nach Japan transportiert.



Zack, zack

Wenn ein Schwer- oder Sondertransport mit einer Panne liegen bleibt, ist schneller Service gefragt. Dies gilt auch, wenn der Transport erst gar nicht vom Hof kommt. So geschehen im April auf dem Hof der Spedition Dietz. Mitten auf dem Betriebshof streikt ein Spezialauflieger – und nichts ging mehr. Die Bremse blockiert und der Lkw versperrt die Zufahrt zum Hof. Damit nicht genug. Der Auflieger ist an diesem Tag fest für einen Maschinentransport nach England eingeplant, der Platz auf der Fähre bereits gebucht. Die Ursache ist schnell gefunden: ein kaputter Bremszylinder. Nun muss möglichst schnell das passende Ersatzteil her, doch Teile für das seltene Fahrzeug bekommt man nicht überall. Ein Anruf bei winkler Fahrzeugteile in Ludwigsburg, bringt den Erfolg: Der Bremszylinder wird innerhalb von einer Stunde geliefert und kann verbaut werden. Nach dem finalen Fahrzeugcheck verlässt der Lkw das Betriebsgelände und liefert die Maschine termingerecht.



Unter anderem auf den Transport von großvolumigen und schweren Gütern hat sich die Spedition Dietz spezialisiert. Doch was ist im Falle einer Panne?

Beton-Arbeiten

Der Welser Backwarenerzeuger Resch & Frisch vergrößert mit einem Neubau die Produktionsstätte von 12.000 auf 25.000 m². Begleitet wird das Projekt von dem österreichischen Prangl. Es transportiert und montiert die bis zu 16 m langen und bis zu 70 t schweren Betonfertigteile. Die Montagearbeiten übernimmt 280 t-Raupenkran aus der Prangl-Flotte.



Betonteil im Anmarsch.

HAWOLEN

Zurrgurte



**Katalog
anfordern**

HANFWOLF

Seile + Hebetchnik · Folien + Verpackung

www.hanfwolf.de

Bielefeld
(0521) 58005-0

Hannover
(0511) 616848-0

Kassel
(0561) 50704-0

Merseburg
(03461) 79429-0



Heavy old Year: 1,5 Milliarden Euro auf dem Weg zur ISS! – Ist das was?

Am 16. Mai 2011 startet die Endeavour zum letzten Flug. Ziel ist die ISS, an Bord: Das Alpha-Magnet Spektrometer AMS-02, mit dem geklärt werden soll, ob es Antimaterie im Universum tatsächlich gibt. Doch bevor der Teilchendetektor per Space Shuttle seine Reise zur Internationalen Raumstation ISS antreten kann, stehen erst einmal Transporte auf dem Heimatplaneten Erde an. Eine heikle Aufgabe, denn schließlich ist die Ware nicht nur hochsensibel, sondern sie hat auch einen Wert von 1,5 Milliarden Euro. Dabei ist die Last an sich für Schwertransport-Profis eher handlich: Das Alpha-Magnet-Spektrometer wiegt knapp 7 t. Inklusive der Transportbox, die das AMS während der Fahrt schützt, werden Abmessungen von 4,60 m x 3,60 m x 4,40 m erreicht.

Es ist die empfindliche Technik und der mit 1,5 Milliarden Euro enorm hohe Wert des AMS, der den beteiligten Unternehmen den Schweiß auf die Stirn treibt und auch für die Hermann Paule GmbH & Co. KG ist es der mit Abstand wertvollste Transport, den der Stuttgarter Schwertransportdienstleister in seiner 85-jährigen Geschichte sicher ans Ziel gebracht hat. Beauftragt wird das Unternehmen vom Kölner Spezialisten für Hightech Logistik, der Firma Hasenkamp, die bei diesem Transportprojekt für die Gesamtlogistik und die transportgerechte Verpackung verantwortlich zeichnet.

Die Transporte werden vom AMS-Konsortium im CERN unter Mitwirkung der NASA gesteuert und beauftragt – die RWTH Aachen. Das AMS-02 wird mit flüssigem Helium gekühlt, denn seine „Betriebstemperatur“ beträgt -270°C. Zur Sicherung der Temperatur während des Transportes werden außer den Kühl- beziehungsweise Heizaggregaten noch verschiedene Zusatzaggregate auf der Ladefläche fixiert, darunter eine Vakuumpumpe für das Helium, ein Stromaggregat zum Betrieb der Vakuumpumpe und eine USV-Anlage zur Überbrückung von eventuellen Stromausfällen.

Und natürlich behalten die Mitarbeiter des AMS-Konsortiums die empfindliche Technik auch während des Transports ständig im Auge. Um dies zu ermöglichen, besteht eine Kabelverbindung in die Zugmaschine, wo die Bedingungen des AMS wie Erschütterungen und Temperaturen rund um die Uhr durch einen CERN-Mitarbeiter kontrolliert werden.

Um in jeder Hinsicht auf Nummer sicher zu gehen, wird bei allen Transporten mindestens ein zusätzliches Begleitfahrzeug vorausgeschickt, um zum Beispiel vor Staus oder größeren Schlaglöchern oder sonstigen Hindernissen zu warnen.

Permanente Kontrolle: im Führerhaus sitzt ständig ein Mitarbeiter des CERN, der alle wichtigen Parameter des AMS während des Transports überprüft.



1.300 km durch die Wüste

Für eine Rauchgasentschwefelungsanlage in Turkmenistan transportiert das türkische Transportunternehmen ÇABA sogenannte Aminabsorber-Kessel quer durch die turkmenische Wüste Karakum. Das Unternehmen setzt dabei 24 Achslinien Scheuerle InterCombi Plattformwagen ein. Zusätzlich werden 12 Achslinien InterCombi SL („Split Type“) seitlich angekuppelt. Die circa 600 t schwere Ladung wird von drei Mercedes 8x4 2MB 3850 6x6 WSK Zugmaschinen gezogen beziehungsweise geschoben. Die Gesamtkombination ist somit über 40 m lang, 7,5 m breit und circa 7 m hoch.

80 % der Strecke besteht aus sandigem Wüstenboden.



Pipeline-Spezial

Die Firma Finke-Spezialtransporte GmbH aus Neuenkirchen-Vörden ist bei großen Rohrleitungsprojekten auf den Transport und die Rohrausfuhr vom zentralen Rohrlager an die Pipelinetrassen spezialisiert. Dafür baut sie in einer firmeneigenen Werkstatt ihre Mercedes-Benz Actros-Lkw mit Segen des Herstellers und des TÜVs zu spezialisierten Lkw mit Plattform für Langmaterial um. So entsteht ein Spezial-Rohr-Transporter auf Basis des Mercedes-Benz Actros-4141 AK 8x8. Der Vorteil des Actros 4141 AK 8x8 ist, dass er auf der Fahrt zu den europaweit verstreuten Einsatzstellen mit einer Leistung von 408 PS (300 kW) des Motors OM 501 LA zügig die Autobahn benutzen, dafür die oft abgelegenen, schlammigen und am Hang schräg gelegenen Pipelinetrassen mit seinem 8x8-Allradantrieb bezwingen kann.

Oben Rohr, unten Actros: ein Spezialumbau von Finke-Spezialtransporte.

Riesen-Reaktoren transportiert

Gruber Logistics transportiert zwei Treibstoff-Reaktoren für die Erdölraffinerie ENI. Die beiden Kolosse, gebaut von General Electric, sind mit einer Länge von 57 m, einem Durchmesser von 6 m und einem Gesamtgewicht von jeweils 2000 t die weltweit größten Reaktoren, die je für eine Erdölraffinerie konstruiert worden sind. Um den Transport überhaupt bewerkstelligen zu können, werden die Reaktoren in 34 Stücke zerlegt. Jene Teile, die weniger als 123 t wiegen, werden mit einem speziellen Schwertransporter über den Apennin in die Raffinerie gebracht werden. 14 schwerere Teile, die teilweise bis zu 162 Tonnen wiegen, wurden mit dem Schiff von Marina di Carrara nach Chioggia transportiert und von dort weiter mit Lkw nach Sannazzaro. In einer eigens eingerichteten Werkstatt schweißt General Electric die Reaktoren dann zusammen. Dann erfolgt die Verlagerung der Reaktoren von der Werkstatt bis zum 25 m entfernten Bestimmungsort. Trotz der geringen Entfernung eine echte Herausforderung.



In einem aufwendigen Transport gelangt der 57 m lange Reaktor von der temporären Werkstatt an seinen endgültigen Bestimmungsort.

Heavy old Year: „John T. Essberger verlässt für immer die See“

Für das Technik Museum Speyer ist sie ein publikumswirksamer Neuzugang, für die Spedition Kübler bedeutet sie eine Transportherausforderung. Nach langer Reise hat die John T. Essberger in Speyer ein neues Zuhause gefunden. Nachdem der Seenotkreuzer außer Dienst gestellt wurde, macht er sich am 2. Mai von seiner Station Großenbrode auf eigenem Kiel auf den Weg Richtung Technik Museum. Der Plan der Spedition Kübler sieht eigentlich vor, dass der rund 200 t schwere Kreuzer auf eigenem Kiel rheinaufwärts bis Speyer gelangt. Doch das Frühjahr ist enorm trocken und der Rhein führte Mitte Mai immer noch extrem wenig Wasser. So entscheidet die Spedition Kübler, den Seenotkreuzer in ihrem Heavylift Terminal Duisburg auf einen Schwerlastponton zu verladen. Schon zuvor ist klar, dass der Seenotkreuzer mit möglichst wenig Treibstoff in den Tanks in den Rhein kommen soll.

Am 14. Mai wird es dann ernst, am Kap bei Hoek van Holland geht es in den Rhein. Der Eintrag ins Bordtagebuch hält an diesem Tag fest: „Mole passiert. JOHN T. ESSBERGER verlässt für immer die See“. Unterdessen bereitet sich die Spedition Kübler im Heavy Lift Terminal Duisburg (HTD) auf die Verladung des Seenotkreuzers auf einen Schwerlastponton mit circa 1 m Tiefgang vor.

Am 23. Mai ist es schließlich soweit. Hinter der John T. Essberger wird ein 65 m langer Schwimmponton der niederländischen Reederei Van der Wees positioniert. Der Umladevorgang kann beginnen. Ebenfalls mit an Bord war eine 4-achsige Schwerlastzugmaschine der Spedition Kübler. Als Schubschiff kommt die 22 m lange „Geertruida van der Wees“ zum Einsatz. Weil der Kapitän aufgrund der Transporthöhe – 13,3 m ab Wasserkante – keine Sicht mehr auf die Fahrtstrecke hat, wird der Verbund zusätzlich vom dem 31 m langen, historischen Schlepper „Rheinland“ (Baujahr 1929) gezogen. Schwierig bleibt es bei Niedrigwasser und einigen Brückenunterfahrungen trotzdem.

Am 27. Mai schließlich erreicht der Schubverbund den Naturhafen Speyer. Dort erfolgt die ebenfalls ausgeklügelte Umladung mittels Trafohebern, die das ganze Schiff inklusive Trägern anheben, auf 26 Scheuerle-Achslinien mit anschließendem Roll-off. Mit der Kraft zweier 600 PS starker Titan-Schwerlastzugmaschinen setzt sich am nächsten Tag der inzwischen 300 t schwere und 12,3 m hohen Transports in Bewegung. Um das schwierige Wendemanöver nach dem Roll-off bewerkstelligen zu können, schließlich hatte der Transport nun eine Länge von 51 m, sind weitere Aluminiumplatten ein kleines Stück in den Wald verlegt worden. Nach geglückter Aktion geht es weiter Richtung Technik Museum, wo der Transport am 28. Mai ankommt und seit Juni die Besucher erfreut.



Hier kommt sie: Eine weitere Attraktion für das Technik Museum in Speyer.

Bild: Andreas Hermann

Nordamerika-Debüt

Die elektronische Lkw- und Aufliegerlenkung ETS des niederländischen Herstellers VSE hat sich in den letzten Jahren vor allem in Europa bewährt, wobei zahlreiche führende Hersteller wie DAF, Mercedes-Benz und Iveco das ETS-System für die Lenkung von Vor- oder Nachlaufachsen zum Beispiel bei den Antriebskonfigurationen 6x2 und 8x2 einsetzen. Im Juni kann VSE die Expansion auf den nordamerikanischen Markt melden. Simard Suspensions, der kanadische Partner von VSE, hat die nötigen Erfahrungen mit ETS für Lkw gemacht und stellt im Juni auch die Aufliegerversion in Nordamerika vor. Gelenkte Aufliegerachsen sind in Kanada und in den USA alles andere als selbstverständlich.

Die Anforderungen in puncto höchstzulässige Achslasten sind kompliziert und streng, was relativ lange Fahrzeuge mit vielen Achsen zur Folge hat. Obwohl die Platzverhältnisse in Nordamerika großzügiger sind als in unseren Breiten, hat Simard durchaus einen Bedarf für gelenkte Achsen festgestellt. Unter anderem hat Simard ein ETS-3-System für drei gelenkte Achsen an Nelson Trailers in Ottawa, Ohio, geliefert. Nelson hat sich unter anderem auf den Bau von Aufliegern für den Transport von Geländekranen spezialisiert. Sie sind oft zu hoch für den Transport auf einem Tieflader und werden deshalb quasi zwischen einen unabhängigen Nachläufer und den Hals eines Aufliegers ‚gehängt‘. Dabei entsteht natürlich ein Gespann mit einem enormen Radstand, das sich auf Baustellen nicht gerade als wendig erweist. Das ETS-System ist für solche Fahrzeuge eine gute Lösung, weil keine mechanische oder hydraulische Verbindung zwischen den beiden Aufliegerteilen erforderlich ist, um den Nachläufer zu lenken.



ETS-3-System für Nelson Trailers: Auf dem Foto ist der Auflieger bei seiner ersten Probefahrt zu sehen, Ballastblöcke ersetzen hier noch den Kran.



Einer der ersten Auflieger, den Simard mit ETS-Lenkung an den beiden hinteren Achsen ausstattet, wird für den Transport von Beton eingesetzt.

Alle Jahre wieder ...

... findet im schweizerischen Interlaken das Trucker & Country-Festival statt. Auch MAN ist in diesem Jahr wieder dabei und präsentiert sich damit bereits zum vierten Mal in Folge.



MAN-Truck-Parade in Interlaken.