

# Schiffstransport nach Ungarn

Im Auftrag der Balaton-Schiffahrtsgesellschaft sollte ein im Rohbau befindliches Passagierschiff von Deutschland nach Ungarn gebracht werden. Zu Wasser war ein Transport nicht möglich, lange Strecken musste der Schiffskörper ohne Wasser, auf der Straße und zum Teil stückweise im Bauch eines anderen Schiffes zurücklegen.



Es war keine leichte Aufgabe für das beauftragte Transportunternehmen, der Schiffskörper hatte nämlich nach Entfernung des Daches immer noch beträchtliche Ausmaße – eine Länge von 41 m und eine Breite von 7,2 m. Wenn man bedenkt, dass die Fahrspur einer Straße meistens 3,2 bis 3,6 m breit ist, wird es klar, dass für den Transport auch zwei Spuren zu eng gewesen wären. Ein normaler 40 t-Sattelaufleger mit seiner Länge von 16,5 m hätte im Vergleich zum

65 m langen Lastenzug, der die dreifache Breite eines Lastwagens hatte, wie ein Spielzeugauto ausgesehen. Zum Transport des Schiffes schlossen sich mehrere Unternehmen zusammen. Nachdem das Dach und die Aufbauten des Schiffes abmontiert worden waren, war eine transportable Höhe überhaupt erst sichergestellt und das Schiff konnte aus dem Bodensee gehoben werden.

In Deutschland war dann eine Transportstrecke von 160 km auf

der Straße vorgesehen, die von der Spedition Kübler durchgeführt wurde. Einer 4-achsigen MB-Zugmaschine wurde ein Anhänger mit 2x6 Achsen angeschlossen und mit Verlängerungsbalken fixiert – auf die Ladefläche wurde dann das Schiff verladen. Die abmontierten Schiffsaufbauten folgten dem Konvoi auf einem kleineren Transportfahrzeug. Nachdem sich der Start des Transport zunächst verzögert hatte, wurden schließlich für die Strecke vom Bodensee bis zum

Hafen Roth bei Nürnberg zwei Tage benötigt. Dort wurde das Passagierschiff ein selbstfahrendes Lastschiff der ungarischen Fluvius GmbH verladen.

Nachdem das Schiff im ungarischen Dunaujváros angekommen war, ging es wieder auf der Straße weiter. Die Aufgaben zur Planung, Organisation und Durchführung übernahm András Tekes, der der Navigátor Centrum GmbH in Ungarn als Geschäftsführer vorsteht und sich auf Sondertransporte spezialisiert hat.

Die Breite des Hafeneingangs in Dunaujváros, alle Straßenbiegungen und Kurven, Kreisverkehre, Autobahnein- und -ausfahrten mussten einzeln ausgemessen und auf ihre Passierbarkeit hin überprüft werden. Bei der Prüfung der Transportstrecke stellte sich heraus, dass die ungarischen Straßen mit einem fixen Anhänger nach deutschem Muster nicht befahren werden könnten, weil er in den Kurven und Kreisverkehren in Ungarn steckengeblieben wäre.

Fahrbereit – der 65 Meter lange Sattelzug.





Enge Straßenecke in Richtung Hafen in Siófok.

### Die Ausfahrt im Hafen von Dunaújváros war etwa 20 cm breiter als der Schiffskörper selbst.

Deshalb mietete die Navigátor Centrum GmbH für den Transport von der Firma Ovit Drehschemel-Anhänger an, und zwar zusammen mit dem stärksten ungarischen Schlepper, dem roten TITAN. Die Aufbauten des Schiffes, die nur eine Breite von 6,6 m aufwiesen, wurden ebenfalls auf die Anhänger der Firma Ovit verladen.

Ausfahrt im Hafen von Dunaújváros war etwa 20 cm breiter als der Schiffskörper selbst. Für den Fahrer der Sattelzugmaschine und den Steuermann am Heck des Anhängers war dieser 20 cm-Spalt groß genug, um den Sattelzug problemlos aus dem Hafen zu manövrieren. Während der Fahrt wurde der Konvoi von sieben Fachbe-

Nach der Verladung in Dunaújváros geht es auf dem Straßenweg weiter.





gleitwagen der Navigátor Centrum GmbH und zwei Polizeiwagen gesichert.

Die Straßen in Dunaújváros wurden von den Begleitern der Navigátor Centrum GmbH und der Polizei geräumt, neben dem Transportfahrzeug hätte nicht einmal ein Radfahrer durchfahren können. András Tekes, der Hauptorganisator des Transports und Geschäftsführer der Navigátor Centrum GmbH fuhr an der Spitze des Konvois und sorgte dafür, dass rechtzeitig alle Hindernisse beseitigt wurden. Die Landstraße Nr. 6 musste in einer Länge von 8 m in voller Breite geräumt werden. An allen Straßenmündungen wurde ein Fachbegleiter postiert, damit kein Fahrzeug von den Nebenstraßen auf die Transportstrecke einbiegen konnte. Schließlich erreichte der Konvoi die Autobahn M6 und fuhr bei einer vollständigen Straßensperre bis zur Landstraße M0 durch.

Erst musste der Konvoi den Hang bis zum Budapest-Ring „erklimmen“ und fuhr dann auf die Autobahn M7 hinunter. Von Zeit zu Zeit fuhren die Transportfahrzeuge zur Seite, um den aufgestauten Verkehr und die ungeduldrigen Autofahrer weiterfahren zu lassen.

*Eine in Europa wohl einzigartige Methode.*

Nach sieben Stunden Fahrtzeit kam der Transport dann im Hafen Kiliti von Siófok, am Ufer des Sió-Kanals an.

Nach ein paar Stunden Schlaf war die Mannschaft wieder auf den Beinen. Sie begannen mit der Entladung des Schiffes. Hierfür hatte András Tekes eine neue Methode erarbeitet, die in ganz Europa wohl einzigartig ist und vielleicht hier zum ersten Mal zum Einsatz kam: das Schiff kommt ohne die Zuhilfenahme von Kranen

auf die Stapelrutsche. Zuerst wird das Fahrgestell der zwei Drehschmel-Anhänger um 90° quer unter dem Schiffskörper gedreht. Dann kann das Schiff mit zwei Schleppern über der Reihe der 150 cm hohen Winden durchgeschoben werden. Es ist schon ein besonde-

es beim Absenken des Fahrgestells auf die Rutschen gelassen. Was sich so einfach anhört, bedarf in Wirklichkeit sorgfältiger Planung und Durchführung. Sicherungs- und Haltevorrichtungen und Ketten mussten dauernd überwacht und verlegt werden. Die Fahrer in den Schleppern wurden über Funk gesteuert, damit kein Unfall durch eine vorschnelle Bewegung oder ein plötzliches Zurücksetzen passierte.

Doch die ganze Aktion konnte ohne Probleme vonstattengehen, und so kam das jüngste Schiff des Balaton 33 Stunden nach der Entladung des Schiffes im Hafen von Dunaújváros an seinem Bestimmungsort an.

STM

**Schiffskörper:**

Länge: 41 m, Breite: 7,2 m, Höhe: 2,9 m, Gewicht: 75 t

**Transportkombination beim Transport des Schiffskörpers**

Länge: 65 m, Breite: 7,2 m, Höhe: 4,4 m, Gesamtgewicht: 157 t



Ankunft der Lastwagen mit den Aufbauten.