

Einer der Großen seiner Art

Über 800 t schwer und über 80 m lang: in Kleve, dem Sitz der Th. Winkels GmbH & Co. KG, ist man an Schwertransporte gewöhnt. Doch mit diesen Abmessungen zählt der Ende April durchgeführte Transport zu den großen seiner Art.

Text: Manuela Buschmeyer, Fotos: Michael Bergmann



Bereit zur Abfahrt: jeweils vorne und hinten zwei 4-achsige Zug-/Schubmaschinen, dazwischen insgesamt 36 Achslinien Scheuerle Module.

Winkels in Kleve ist seit über 50 Jahren im Behälter- und Apparatebau tätig. Für Chemieanlagen, Raffinerien, Kraftwerke und ähnliche Anlagen stellt das Unternehmen Anlagenteile her.

So verlassen gewaltige, Kolonnen, Stripper, Absorber, Reaktoren oder Konverter das Werk, das praktischerweise unweit der NATO-Rampe Emmerich/Kleve angesiedelt ist. Auf diese Weise lassen sich die Anlagenteile mit ihren hohen Gewichten und ausladenden Abmessungen auf dem Wasserweg in alle Welt transportieren.

Doch bis es soweit ist, muss erst einmal die Strecke vom Herstellerwerk bis an den Rhein zurückgelegt werden. Und selbst die Wasserstraße versagt mitunter ihren Dienst und erweist sich als nicht tragfähig genug. So auch bei diesem Transport, der

aufgrund von Niedrigwasser zunächst um einige Tage verschoben werden musste.

Am 28. April konnte es dann schließlich losgehen und die etwa 7 km lange Strecke vom Win-

An Land hingegen sorgten insgesamt 160 t Kranballast dafür, dass sich das Schwerlastschiff nicht verselbstständigte.

kels-Werk bis zur NATO-Rampe am Oraniendeich in Angriff genommen werden. Und auch, wenn der Weg, den der Transport zurückzulegen hatte, nicht übermäßig lang war, so galten dennoch selbstverständlich die gleichen Regeln wie für andere Schwertransporte auch.

Das heißt unter anderem Genehmigungen nach § 29 und § 70

beschaffen, den Transport bei der Polizei anmelden und so weiter. Diese und weitere koordinierenden Aufgaben übernahm die Schwertrans-Service Nöpel GmbH, die den Transport auch

bei der nächtlichen Fahrt durch Kleve begleitete.

Dabei wurde für eine Ammoniakanlage in Trinidad & Tobago ein 497 t schwerer, 35,4 m langer, 7,3 m breiter und 5,85 m hoher Ammoniak-Konverter transportiert. Das beauftragte Schwertransportunternehmen Mammoet setzte hierfür insgesamt vier 8x4-Mercedes-

Benz-Schwerlastzugmaschinen ein – paarweise je als Zug- und als Schubmaschinen.

Dazwischen kamen insgesamt 36 Scheuerle-Achslinien zum Einsatz, die zu jeweils 2 x 9 Achslinien parallelgekoppelt waren.

Auf diese Weise entstand ein Schwerlastzug mit beeindruckenden Abmessungen: 80,20 m Länge, 7,50 m Breite, 8,70 m Höhe und ein Gesamtgewicht von 816,80 t.

Der Transport forderte von Anfang an allen Beteiligten höchste Konzentration ab, denn natürlich müssen die vier Fahrer der Schwerlastzugmaschinen ihre Fahrmanöver aufeinander abstimmen und zudem mit den Bedienern der Plattformmodule in Kontakt bleiben, die ihrerseits ihre Pendelachsenhänger stets im Blick haben und darauf achten, dass der Transport mit seiner



Dieser Schwertransport war nur was für Teamplayer, denn fahrerisches Können ist bei solch einem Unterfangen nur die Hälfte der Miete: Schließlich trennen den Fahrer der ersten Zugmaschinen ...



... und den der letzten Schubmaschine etliche Meter.



Die Perspektive täuscht: auch an dieser Stelle waren zwei Zugmaschinen im Einsatz.



Insbesondere bei Kurvenfahrten und Engpässen galt es für die Bediener der Module ganz genau hinzuschauen.

Breite von 7,50 m auch kritische Stellen sauber passiert.

Gleich zu Beginn ist das fahrerische Können der Mammoet-Mitarbeiter gefragt, denn die Werksausfahrt bei Winkels wird für einen Schwertransport dieser Dimension zum Nadelöhr. Von

hier aus geht es weiter in einen Kreisverkehr. Zum Glück lässt sich dieser in der Mitte öffnen, sodass nicht großartig rangiert werden muss.

Doch die nächste Schwierigkeit lässt nicht lange auf sich warten, nämlich die Rechtsab-



Für den Transport wurden je 2 x 9 Achslinien quergekoppelt und mit Lastaufnahmeverrichtungen für den Konverter ausgerüstet.

Am nächsten Morgen wurde die letzte Etappe zur NATO-Rampe zurückgelegt.



biegung vom Klever Ring auf die B 220. Kurz vor Erreichen des Ziels geht es dann noch einmal rechts ab, bevor der Transport am nächsten Tag die restliche Etappe zur NATO-Rampe nimmt.

Damit auf dem Weg durch Kleve alles glatt lief, hatten

Rampe in Bewegung. Dort war schon ein Ponton in Position gebracht und auf die anstehende RO/RO-Aktion vorbereitet – sprich mit Ballastwasser gefüllt und mit Auffahrampen versehen worden.

An Land hingegen sorgten insgesamt 160 t Kranballast, die

Nun konnte eine der anspruchsvollsten Aufgaben bei diesem Transport durchgeführt werden: rückwärts Auffahren auf das Ponton.

Mammoet-Mitarbeiter vor dem Transport die Strecke nochmals in Augenschein genommen, während Winkels im Vorfeld dafür gesorgt hatte, dass weder Ampeln noch Verkehrsschilder den Schwertransport behindern würden.

Am nächsten Morgen stand der zweite Teil der Schwertransportaktion an. Bei nebelverhangenem Himmel und Regen setzte sich der Tross Richtung NATO-

an zwei Stellen am Ufer ausgelegt waren, und mit denen das Ponton gesichert wurde, dafür, dass sich das Schwerlastschiff nicht selbstständigte.

Nun konnte eine der anspruchsvollsten Aufgaben bei diesem Transport durchgeführt werden: rückwärts Auffahren auf das Ponton. Und das mit parallel gekuppelten Achslinien und zwei Zugmaschinen. Hier ist extrem feinfühliges Rangieren gefragt



Rückwärts Auffahren auf das Ponton – und das mit parallel gekuppelten Achslinien und zwei Zugmaschinen.

und die Fahrer müssen ihre Lkwnahezu synchron steuern. Zugleich muss durch Ablassen von Ballastwasser ein Ausgleich für das auffahrende Gewicht geschaffen werden.

Nachdem der Konverter auf diese Weise sicher auf das Ponton befördert worden war, konnte die Schwerlastkombination unter der Last hinwegfahren.

In der Folge wurde der Konverter seetauglich gesichert und trat seine Reise nach Schiedam an. Von dort aus ging es dann weiter zum Hafen von Point Lisas in Trinidad & Tobago. 2006 wurde hier von der Projektgesellschaft N2000 eine neue Ammoniakanlage in Betrieb genommen. Hier wird der Konverter fortan seinen Dienst verrichten.

STM



Während die Zugmaschinen wie am Abend zuvor hintereinander fahren ...



... waren die Schubmaschinen am nächsten Tag nebeneinander unterwegs.



Millimeterarbeit, bei der ohne gute Einweiser nichts läuft.

Insgesamt 160 t Kranballast sorgten am Ufer dafür, dass das Ponton nicht abtrieb.



Zum Zwecke des Gewichtsausgleichs wird Ballastwasser abgelassen.

Ganz langsam wird der Konverter aufs Schiff manövriert.



Geschafft! Die Last ist in die Endposition gebracht worden und die Schwerlastkombination kann vorsichtig vom Ponton fahren.