

# 500 km lange Premierenfahrt in Indien



Viele Schaulustige säumten die Transportstrecke.

Es war eine recht ausgedehnte Premierenfahrt, die die Goldhofer-Seitenträgerbrücke »Faktor 5« in Indien bewältigte. Dabei war „Hanuman“, wie das Transportunternehmen Lee & Muirhead Pvt Ltd. seine Neuanschaffung getauft hat, 500 km auf Indiens „Straßen“ unterwegs.

Der Schwertransportspezialist Lee & Muirhead Pvt Ltd. hatte den Auftrag erhalten, einen 405 t schweren Stator für einen Kraftwerk-Generator zu transportieren. Drei Monate benötigte die komplette Transporteinheit – konfiguriert aus einer 2x18-achsigen THP/SL-Kombination sowie der »Faktor 5«-Brücke – mit einem Gesamtgewicht von 752 t dafür.

Es war keine einfache Reise, gibt es doch auf dem indischen Subkontinent eine große Anzahl an Restriktionen für Schwertransporte. Zwar ist das indische Straßennetz mit einer

Länge von rund 3,3 Millionen Kilometern eines der größten der Welt, allerdings ist davon nur etwa die Hälfte asphaltiert.

*Das indische Straßennetz ist mit einer Länge von rund 3,3 Millionen Kilometern eines der größten der Welt, allerdings ist davon nur etwa die Hälfte asphaltiert.*

Und es gibt nur wenige mehrspurig ausgebaute Fernstraßen. Für den Transport von schwergewichtigen Gütern wie Statoren, Generatoren, Transfor-

matoren, Kabeltrommeln oder Turbinen sind das alles andere als günstige Voraussetzungen.

In diesem Wissen haben die

Der verfügt über enorme Kräfte, hat er doch der Legende nach einen Berg aus dem Himalaya gerissen.

„Auch wir müssen mit unseren Schwertransporten, sinnbildlich formuliert, manchmal Berge versetzen“, so Pankaj Gadhia, CEO von Lee & Muirhead. „Deshalb ist „Hanuman“ der perfekte Name für die »Faktor 5«“.

Und es war im wahrsten Sinne des Wortes Schwerstarbeit, die von der Goldhofer-Seitenträgerbrücke verrichtet werden musste. Denn auf der gut 500 km langen Transportstrecke



Einfache Passagen wie diese konnten zügig gemeistert werden.



Auf der Transportstrecke mussten viele Brücken überfahren werden.

mussten mehr als 150 Brücken über- oder unterfahren und zahlreiche andere Hindernisse bewältigt werden. So konnte beispielsweise ein 15 km langer Streckenabschnitt aufgrund der zahlreichen engen Kurven überhaupt nicht befahren werden. Deshalb musste der 405 t schwere Stator auf eine 18-achsige Splitkombination 1+1/2 umgeladen und die »Faktor 5« komplett zerlegt werden.

Als die Engstelle passiert war, wurde die Brücke wieder zusammengebaut, und der Konvoi konnte wie geplant seine Fahrt fortsetzen. »Dank der Unterstützung durch das Goldhofer-Team haben wir auch solche schwierigen Passagen ohne große Probleme meistern können«, sagt Ruchit Saraf, der als Project & Transportation

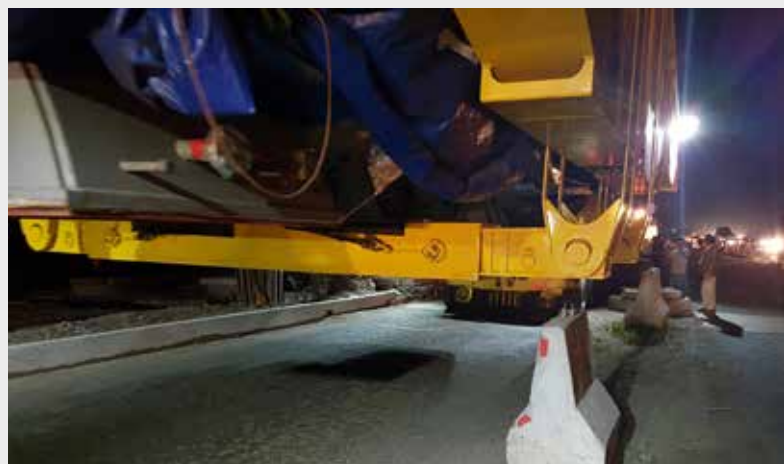
Manager den ersten Einsatz von »Hanuman« verantwortete.

Ein anderes Mal musste die »Faktor 5« eine Mautstelle seitlich umfahren. Weil die Topografie dort gänzlich ungeeignet war für einen Schwertransport dieses Ausmaßes, wurde das abschüssige Gelände extra aufgeschüttet. Zudem musste für das Überfahren von 25 cm hohen Randseiten ein Bypass gelegt werden. In anderen Bereichen der Transportstrecke konnte die Fahrt nur mit drei anstatt der regulären zwei Zug- beziehungsweise Schubmaschinen fortgesetzt werden, weil die Steigungen ansonsten zu steil gewesen wären.

Bei der Überwindung anderer Hindernisse wurde die »Faktor 5«-Seitenträgerbrücke teilweise auf mehr als 1,5 m an-

gehoben. Was allerdings aus technischer Sicht kein großes Problem war, denn: Der vertikale Hub der Seitenträgerbrücke liegt – ohne Berücksichtigung des Hubs der Schwerlastmodule im Lastaufnahmebereich – bei stolzen 1,80 m.

Eine besondere Herausforderung für den Konvoi war das Unterfahren mehrerer Eisenbahn- und Straßenbrücken. So musste die »Faktor 5« einmal komplett abgesenkt werden, als eine Eisenbahnbrücke unterfahren wurde. Dabei betrug die



Die Brücke musste über fixe Hindernisse hinweggehoben werden. Kein Problem, denn die Brücke ermöglicht einen vertikalen Hub von stolzen 1,80 m.



Hier wird eine Mautstation umfahren, und weil die Topografie ungeeignet war für einen Schwertransport dieses Ausmaßes, wurde das abschüssige Gelände extra aufgeschüttet. Zudem musste für das Überfahren von 25 cm hohen Randseiten ein Bypass gelegt werden.





Beim Unterfahren dieser zwei Eisenbahnbrücken war Geschick gefragt.



Kurvenfahrt auf halbwegs befestigter Straße.

„Höhenreserve“ gerade einmal vier cm. Und auch kein Zug durfte zu diesem Zeitpunkt die Eisenbahnbrücke überfahren, denn diese hätte sich durchgebogen und den Stator beschädigt.

Für die Verantwortlichen von Lee & Muirhead – das 1945 gegründete Unternehmen ist heute eines der bedeutendsten Transportunternehmen Indiens – hat die erste Fahrt mit „Hanuman“ vor allem eines bewiesen: nämlich dass diese Investition sich auszahlt. „Wir haben jetzt dank der »Faktor 5« die Möglichkeit, solche großen Schwerttransportprojekte besonders effizient zu realisieren“, betont CEO Pankaj Gadhia.

Denn bei der Modernisierung des Landes nimmt der Bau von neuen Kraftwerken eine Schlüsselrolle ein. So sind in ganz Indien mehr als 30 große Energieprojekte in den kommenden Jahren geplant, die

alle mit Statoren, Generatoren oder Transformatoren ausgestattet werden müssen, die zwischen 350 und 450 t schwer sind. Daher ist sich Pankaj Gadhia sicher und meint: „Für die

Transporte haben wir jetzt mit der Goldhofer-Seitenträgerbrücke »Faktor 5« das perfekte Equipment.“  
Aufgrund einer präzisen Detailplanung, in enger Abstimmung

*In ganz Indien mehr als 30 große Energieprojekte in den kommenden Jahren geplant.*

mit allen gesetzlichen und nicht-gesetzlichen Behörden, dem Engagement des Lee & Muirhead-Teams, konnte der Stator zwei Tage vor dem geplanten Termin sicher am Projektgelände angeliefert werden.

STM