„Heavy Transport of the Year“

Es muss nicht immer besonders schwer sein, um von der STM-Redaktion für den „Heavy Transport of the Year“ nominiert zu werden. Jeder Spezialtransport ist eine besondere Herausforderung und darum finden sich auch in diesem Jahr wieder Transporte in sehr unterschiedlichen Gewichtsbereichen.

Mit der Nominierung zum „Heavy Transport of the Year“ verneigt sich die STM-Redaktion Jahr für Jahr vor den Leistungen der Schwertransportbranche. Darum haben wir noch einmal die Ausgaben des vergangenen Jahres durchstöbert – auf der Suche nach den interessantesten Einsätzen. Das Ergebnis können Sie auf den folgenden Seiten nachlesen. Hier finden Sie jene Transporte, die wir als Kandidaten zum „Heavy Transport of the Year“ nominiert haben. Nun haben Sie, verehrte Leserinnen und Leser, die Wahl. Um Ihnen die Entscheidung zu erleichtern, haben wir eine kurze Beschreibung der Transporte mitgeliefert. Doch vielleicht nutzen Sie ja auch die Gelegenheit, noch einmal in Ihren STM-Ausgaben des Jahres 2017 zu stöbern, um den vollständigen Einsatzbericht nachzulesen.

Auf jeden Fall: Sie haben die Wahl und können – mit etwas Glück – ein wertvolles Geschenk gewinnen.

HOFMANN

ZAUGG

sabesa
CONVOI EXCEPTIONNEL

SIEMENS

FELDMANN

MAN

FRIDERICI

Der Schlüssel zum Schloss

Überdimensional und grenzüberschreitend: dank bester Vorbereitung klappte alles wie am Schnürchen.

Vorbereitung und Umsetzung passen bei diesem Transport, den der niederländische BigMover MammoetRoad Cargo durchführt, zusammen wie Schlüssel und Schloss. Die besondere Herausforderung liegt im grenzüberschreitenden Transportverlauf des Projektes, bei dem vier überdimensionalen Holzkisten mit Ausmaßen von jeweils 13,53 m Länge, 5,46 m Breite, 2,06 m Höhe, bei einem Eigengewicht von jeweils 40 t transportiert werden. Von den Midlands in Großbritannien geht es dabei zum Antwerpener Hafen in Belgien und von dort aus per Schiff zum endgültigen Bestimmungsort nach Singapur. Per Fähre geht es als Abschluss der ersten Etappe zunächst über den Ärmelkanal, was die ersten Besonderheiten mit sich bringt: Aufgrund der Frachtgut-Dimensionen können lediglich zwei Transporte pro Fähre aufgenommen werden und das Auffahren auf die Fähre wird nicht wie sonst üblich durch zwei Mitarbeiter des örtlichen Fachpersonals unterstützt, sondern jeweils zehn Personen sind als Eskorte notwendig, um auf die Fähre zu gelangen.

In Belgien dann die nächste Herausforderung: Eine Breite von 546 cm darf dort überhaupt nicht auf der Autobahn fahren. Die Genehmigung für die belgische Etappe wird folglich drei Wochen im Voraus beantragt, um über Landstraßen nach Antwerpen gelangen zu können – eskortiert von drei Begleitfahrzeugen pro Transport. Da jeweils zwei Schwertransporte von Brügge-Zeebrugge nach Antwerpen unterwegs sind, benötigte man also sechs Begleitfahreuge pro Konvoi.

Kabel für die Alpen

Serpentinen-Fahrt in den österreichischen Alpen mit bis zu 100 t schweren Kabeltrommeln.

Für den Transport schwerster Kabeltrommeln setzt die Wassermann Gruppe zwei Scheuerle InterCombi-Fahrzeugkombinationen mit Rahmenbrücke ein. Bis zu 1.100 m lang sind die Kabel, die in den österreichischen Alpen mit Hilfe der Scheuerle InterCombi Kabeltrommeltransporter verlegt werden. Dabei bringen die Kabeltrommeln bis zu 100 t Gewicht auf die Waage.

Luxus-Yacht auf Achse

Der Star der boot 2017 rollt für den Nachlauf vom Ponton. *Bild: Michael Bergmann*

Immer wieder ein ganz besonderes Spektakel sind die Transporte zur boot in Düsseldorf. Die „großen Brocken“ werden meist per Ponton angeliefert und in einem kurzen Nachlauf zu den Messehallen transportiert.

Star im vergangenen Jahr ist die Princess 30M mit einem Einstiegspreis von 7,4 Millionen Euro. Bei einer Länge von 30 m und einem Gewicht von 115 t ist sie das teuerste, größte und zugleich schwerste ausgestellte Exponat auf der boot 2017. In diesem Jahr sichert sich erstmals die Bohnet GmbH den Transport im Auftrag des niederländischen Partners Van de Wetering Boat & Special Transport.

Nicht nur der Wert der Yacht ist besonders, sondern auch deren Statik, weswegen schon aus diesem Grund besondere Vorsicht geboten ist. Der niedrige Wasserstand des Rheins, geringer Grip wegen der eisigen Temperaturen und der auf 10 t begrenzten Achslasten sowie der hohe Schwerpunkt der Fracht und eine nach rechts abfallende Wegstrecke sind weitere Herausforderungen, die das Team vor Ort erfolgreich meistern. Im Kriechtempo auf insgesamt 12 Achslinien setzt das Gespann mit einem Gesamtgewicht von 195 t an Land über und absolviert anschließend die übrige Strecke routiniert.

Ursprungstext von Andreas Cichowski

7.500 t-Herausforderung für Ballastierungsspezialisten

Das 7.500 t schwere Versorgerschiff „Ocean Evolution“ wird vom amerikanischen Schwerlastunternehmen Berard zum Trockendock manövriert, dabei muss auch auf ein Ponton aufgefahren werden.

Anspruchsvolle Aufgabe für das amerikanische Schwerlastunternehmen Berard: ein 7.500 t schweres OSV (Offshore Service Vessel = Offshore Versorgerschiff) muss vom Fabrikationsplatz in ein Trockendock transportiert werden. Es ist kein langer, aber dafür anspruchsvoller Weg, den das 106 m lange, 22 m breite und ist 39 m hoch hohe Versorgerschiff dabei zurücklegt. Eingesetzt werden dafür 224 Achslinien Selbstfahrer mit 8 Power Pack Units. Spannend wird es beim Auffahren auf den mit Ballastwasser befüllten Ponton, der im Kaibecken vertaut ist. Im Zeitlupentempo rollt Achslinie für Achslinie auf den Ponton, während Hochleistungspumpen Ballastwasser aus dem Pontonkörper heraus befördern. Nachdem das Versorgerschiff samt Selbstfahrern vollständig auf den Ponton aufgefahren ist, tritt es seine erste Wasserreise an – allerdings noch nicht auf eigenem Kiel. Zwei Schlepper bugsieren den Ponton mit der wertvollen Fracht zu einem Trockendock. Dort angekommen, wird das Versorgungsschiff mit dem Trockendock „verheiratet“, will heißen der Ponton wird entladen und dabei wieder mit Ballastwasser befüllt.

Ohne Brücke kein Durchkommen

Für die Strecke von der Tschechischen Republik nach Ungarn empfiehlt sich der Einsatz der Hub-Hebel Kesselbrücke.

Einen Trockenturm mit einer Länge von 17,6 m und einem Durchmesser von 5,1 m transportiert das tschechische Unternehmen DAN-CZECH s.r.o. mit Unterstützung des Begleitunternehmens Navigátor Centrum Kft. von Přerov in der Tschechischen Republik nach Ungarn. Zum Einsatz kommen dabei eine Hub-Hebel-Kesselbrücke und Drehschemel, nur so lassen sich auch schwierige Passagen und enge Kreisverkehre auf der gesamten Strecke meistern. Das eingesetzte Gespann bringt es auf 49,5 m Länge, 5,1 m Breite, 5,25 m Höhe und 153 t Gewicht. Aufgrund des hohen Gewichts muss zuvor das ungarische Ingenieurbüro für Brücken, die UVATERV Zrt. mit der Überprüfung der Tragfähigkeit der städtischen Überführung in Hatvan und der Theißbrücke beauftragt werden. Denn nur mit der genehmigten statischen Überprüfung dürfen die beiden Brücken befahren werden. Aufgrund der Transporthöhe ist die Fahrt auf der Autobahn wegen der Überführungen ausgeschlossen, und die Route führt über schmale Nebenstraßen durch Dörfer und Städte. Der Konvoi wird durch fünf Begleitfahrzeuge, ein Fahrzeug mit Zubehör und Werkzeug der Navigátor Centrum Kft., zwei Polizeiautos und einen Hubstangen-Trupp, der Stromleitungen und ähnliches anhebt, begleitet und gesichert.

Ursprungstext von András Tekes

Nicht zu übersehen ...

Vorne eine 4-achsige Actros-Schwerlastzugmaschine, dahinter der CombiMAX von Faymonville in der Kombi 2+3+3+4.

… ist dieser Transport, der zum Binnenhafen nach Meppen unterwegs ist. Der Schwertransportdienstleister Vossmann transportiert hier auf einem CombiMAX von Faymonville einen sogenannten Wirbler, der bei der Gasreinigung eingesetzt wird und mit 105 t Gewicht zu Buche schlägt. Auf dem Auflieger mit seinen 12 Achslinien ragt das imposante Industrieteil mit den Abmessungen von knapp 20 m Länge und einem Durchmesser über 7 m hoch in die Luft. Von Dinklage über Lindern, Sögel und Werlte bis zum Hafen nach Meppen schlängelt sich der Koloss Dank seiner herausragenden Manövrierbarkeit zum Teil durch engste Häuserpassagen. Ein Team von rund 35 Mitarbeitern sorgt für einen reibungslosen Ablauf.

7.000 t über Schotter aufs Wasser

7.000 t wiegen die schwersten Komponenten einer LNG-Gasaufbereitungsanlage, die im Bowanenkowo-Gaskondensatfeld auf der russischen Halbinsel Jamal entstanden ist. Nach der Herstellung durch den Modulproduzent COOEC im chinesischen Qingdao werden die Komponenten durch den chinesischen Logistikdienstleister Zhejang Lida auf 280 Achslinien SPMT von Scheuerle auf Barges verladen. Um diese zu erreichen, müssen die Anlagenteile bis zu einem Kilometer auf Schotterstraßen verfahren werden.

Die gewaltigen Anlaegenteile werden auf 280 Achslinien SPMT zur Barge transportiert – dabei geht es bis zu einem Kilometer über Schotterstraßen.

Schwertransport im Live-Ticker

Nach dem Umbau und auf der zweiten Etappe: die „kurze“ Kombination mit 81 m statt 96 m Gesamtzuglänge. *Bild: Jens Hadel*

Im April 2017 haben die Schwerlastspezialisten von Kahl und Jansen Logistics aus Moers einen 260 t schweren Transformator in das Umspannwerk nach Conneforde zu transportieren. Ein Fall für die 600 t- Scherenhubbrücke G²¦K 600. Als günstigster Startpunkt für den letzten Teil der Reise wird der Nato-Anleger in Leerort nahe Leer an der Ems ausgewählt. Bis hierher reist der gewaltige Spannungswandler per Ponton aus Mönchengladbach an.

Am Donnerstag, den 6. April, wird mittags der Trafo mit einem 12-achsigen Goldhofer-Selbstfahrer (2 x 6-Achs PSTE) an Land geholt. Am Freitagnachmittag ist der Transformator schließlich komplett verladen und hängt sicher in den Trägern der 600 t-Scherenhubbrücke G²¦K 600. Damit weist das Gespann eine Länge von rund 96 m auf. Auf dem ersten Teilstück muss der Trafo zwischen den Achsmodulen hängen, da mehrere Brücken zu unterfahren sind.

Der Start zur ersten Etappe erfolgt am Freitag gegen 22:30 Uhr in Leerort, wo sich am Nato-Anleger 592 t Gesamtmasse auf den Weg machen. Nach Erreichen des Etappenziels steht der Umbau auf die kurze Kombination an. Der Transport soll von etwa 96 m auf rund 81 m verkürzt werden. Dies geschieht durch Änderung der Hubhälse, sodass der Trafo von hier an über den Achsen schwebt. Eine elegante Lösung für die anstehenden engen Ortsdurchfahrten ohne höhenbegrenzende Hindernisse auf der Strecke – aber mit zahlreichen Schaulustigen.

Am Zielort angekommen werden am Montag die beiden mittleren 4-Achspaare ausgebaut, um den Trafo im Umspannwerk auf den Boden ablassen zu können.

Ein Pferd geht auf Reisen

Vorsichtig wird die Bronzestatue in den Innenlader gehoben. *Bild: Foto Strauss*

Nicht besonders schwer, dafür aber 4 m hoch und besonders kippempfindlich ist das Kunstwerk, das Felbermayr hier gemeinsam mit dem Krandienstleister Kranverleih Saller auf den Weg bringt nach Linz bringt und später weiter nach Wien bringt. Dabei handelt es sich um das in Bronze gegossene Abbild von Bukephalos, dem Streitross von Alexander dem Großen. Da die wertvolle Skulptur, deren Herstellungskosten auf 300.000 € beziffert werden, ohne Sockel auf Reisen geschickt wird, schlägt sie mit nur 2,5 t zu Buche. Eine Herausforderung ist die Höhe beziehungsweise der Schwerpunkt des Kunstwerks. Denn die Statue, die im Auftrag des Künstlers Andrzej Pietrzyk, genannt Andje, von Kunstgießer Otto Strehle in Winhöring-Eisenfelden gegossen wurde, zeigt Bukephalos mit angehobenem rechten Vorderhuf. Dies führt zu einem ganz weit oben liegenden Schwerpunkt und hoher Kippempfindlichkeit — eine besondere Herausforderung mit Blick auf die Ladungssicherung. Aber dieses Problem lösen die Schwerlast-Profis von Felbermayr elegant mit einem Innenlader-Sattelauflieger, hydraulischen Sicherungspylonen und einer Hilfskonstruktion, sodass sich das Kunstwerk auf den Weg nach Linz machen kann. Hier wird es montiert und statisch geprüft. Später wird hebt dann ein Felbermayr-Kran die Pferdeskulptur an Ort und Stelle hieven, damit sie die Besucher der Fête Impériale auf dem Michaelerplatz Wien am 26.06.17 gebührend zu begrüßen kann. Hier zeigt es sich dann in seiner ganzen Pracht: 5 m lang, 8 m hoch und insgesamt 16 t.

Ursprungstext von Dr. Rudolf Saller

Generalprobe für den Liniendienst

Mit erheblicher Überbreite geht dieser Transport auf die Strecke – und ist doch „nur“ ein Testlauf. *Foto: Tobias Wilhelmi*

Am 21. März startet mit der Verladung eines speziell entwickelten Containers mit Ausklappelementen die heiße Phase des neuen Großprojekts von Deharde Maschinenbau in Varel.
Für das neue Airbus-Transportflugzeug Beluga XL sollen bei Deharde in Zukunft die 8 mal 8 m großen Transportschalen gefertigt werden. Damit diese sicher ans Ziel kommen, werden Transportbehälter gefertigt, die im leeren Zustand mit 3 m Breite fast auf Containerformat zusammengeklappt werden können. Jeder Container wiegt unbeladen nur 9,2 t, mit Fracht und Transportsicherung etwa 1,2 t mehr.
Um die zukünftige Strecke von Varel nach Nordenham sicher zu meistern, wird zusammen mit der Spedition Ahlhorn dieser Testlauf durchgeführt, bei dem es ausschließlich um die praktische Prüfung der Strecke geht. Für enge Kreuzungen, Schilder, Signalanlagen und Gebäude am Straßenrand sowie andere Hindernisse können bei diesem Test Lösungen erarbeitet werden, ohne dass ein straffer Zeitplan die Beteiligten drängt.
Ab Mai startet dann der Liniendienst von Deharde zum Nordenhamer Hafen. Von hier aus reisen die Rumpfteile per Schiff nach Frankreich. Lkw bringen die Flugzeugteile dann nach Toulouse zur Endmontage der Beluga XL.

Text: Jens Hadel

Ein Schiff wird kommen ...

In einer Machbarkeitsstudie prüft Kübler schon weit im Vorfeld, welch Schiffsmaße überhaupt transportierbar sind.

Als die Bayerische Seenflotte 2015 entschied, ein neues, modernes und größeres Schiff in Dienst zu stellen, ist die Spedition Kübler bereits in die Planungen eingebunden. Die aus einer Machbarkeitsstudie resultierenden Schiffsmaße von 50,80 m Länge, 9,60 m Breite und 3,50 m Höhe zeigen, dass man hier an die Grenzen geht. Denn die Schiffsmaße führen zu gewaltige Transportabmessungen von von 68,00 x 9,60 x 4,45 m und 253,8 t Gewicht.

Damit beim Bau jeder nur mögliche Zentimeter in der Höhe ausgenutzt werden kann, entscheidet sich Kübler für eine besonders schwierige Verladeweise: Die Module für den Transport des Rumpfes und des Oderdecks werden nicht mit Drehschemeln ausgestattet, stattdessen wird der Rumpf auf die Plattformwagen starr aufgelegt und verspannt. Das Schiff bildet somit zusammen mit den Anhängern eine gewaltig lange, starre Einheit.

An einem Montagabend startet der Konvoi pünktlich unter Polizeibegleitung, unterstützt durch zwei BF4- und ein BF3+-Fahrzeuge, die an einem Pilotprojekt mitwirken. Langsam, aber sicher fährt der Konvoi in dieser Nacht noch bis zwei Uhr und parkt vor dem Einsetzen des Berufsverkehrs auf einem für die Transporte gesperrten Autobahnparkplatz.

Am nächsten Abend folgt eine zweite Vollsperrung der Autobahnen A9, A99, A96 und gegen ein Uhr morgens müssen alle Vorschriften der Straßenverkehrsordnung aufgehoben werden. Denn nachdem die Mittelschutzplanke entfernt worden ist und die Autobahnmeisterei die Gegenfahrbahn gesperrt hat, wechselt der Konvoi auf die Gegenfahrbahn und verlässt die Autobahn als Geisterfahrer. Nach einer Schlussetappe über die Landstraße erreicht der Konvoi das Gelände der bayerischen Seenschifffahrt am Ammersee.

Voll im Plan

Für die Knoll Intern. Transporte GmbH aus Salzburg/Grödig ist es der größte Schwertransport in der gut 85-jährigen Unternehmensgeschichte. Dabei soll ein Zementmühlenrohr vom Österreichischen Enns zu den Rohrdorfer Zementwerken transportiert werden. Zu laden ist eine Trommel mit 17,40 m Länge, 5,25 m Breite, einer Höhe von 5,45 m und einem einem Ladungsgewicht von 167 t. Zum Einsatz kommen 13 Achslinien THP SL von Goldhofer sowie 8 Achslinien K25 von Scheuerle. Als Zug- und Schubmaschine werden zwei neue MAN 41.640 8x4/4 eingesetzt. In dieser Konfiguration bringt es der gesamte Zug auf 55 m Länge, 5,25 m Breite, 6,75 m Höhe und ein Gesamtgewicht von 322 t. Nach einem 7 km langen Vorlauf geht es im Ennshafen auf ein Ponton mit Ziel Passau. Am „Vatertag“, den 25.05.2017, geht es nach Absprache mit Polizei, Fahrern und Begleitern endlich auf die rund 250 km lange Reise nach Rohrdorf. Zum Vergleich: Der direkte Weg von Passau nach Rohrdorf beträgt gut 160 km und lässt sich komfortabel fahren. Dieser Transport hingegen kann wegen der Höhe und des Gewichtes ausschließlich über Bundes- und Kreisstraßen fahren, zum Teil werden auch Feldwege genutzt, um tief liegende Oberleitungen zu umfahren. Besonders zu kämpfen haben die beiden 640er MAN Zugmaschinen mit Steigungen von bis zu 14 %. An diesen Steigungen verstärken zwei weitere Zugfahrzeuge von befreundeten Unternehmen den Konvoi.

Dank detaillierter Vorausplanung und eingespielter Teamarbeit aller Beteiligten erreicht der Rekordtransport planmäßig sein Ziel.

Die Firma Knoll hat sich bereits durch zahlreiche spektakuläre Einsätze in hochalpinen Gebieten einen Namen gemacht, doch dieser Transport stellt das gesamte Team vor neue Herausforderungen.

Holz-Koloss auf Reisen

Eine 30 m lange, 6 m breite und 4,8 m hohe Brücke auf dem Weg nach Rubigen, Schweiz. *Bild: Erich Urweider*

Die Schweizer Zaugg AG ist sowohl Kran- als auch Schwertransportdienstleister und übernimmt den Transport einer Brücke, mit deren Hilfe in der Gemeinde Rubigen im Kanton Bern der Autobahnanschluss an die A6 (Bern – Thun) optimiert wird. Doch Zaugg tritt hier nicht nur als Transportdienstleister in Erscheinung, sondern das Unternehmen zählt auch im Holz- und Stahlbau zu den ersten Adressen. Auch solche Brücken wie die von Rubigen gehören zum Portfolio des Unternehmens, das somit bei diesem Einsatz das eigene Produkt transportiert. Die 30 m lange, 6 m breite und 4,8 m hohe Brücke wird in der Montagehalle auf den bereitgestellten Tieflader geladen. Anschließend geht es auf die rund 50 km lange Fahrt durch das Emmental. Als zusätzliche Schwierigkeit zur 6 m Breite weist die Brücke eine Kurvenform auf. Dadurch wird sie einseitig Breiter, was den Platzbedarf allerdings nicht schmälert und Orts- wie auch Kurvenfahrten nicht einfacher werden lässt. Trotzdem kommt die Fracht nach 5-stündiger Fahrt sogar etwas früher ins Ziel als geplant.

Ursprungstext von Erich Urweider

Asphalt unterm Kiel

Mit 6,3 m Breite durch den Ort: Die Poller werden mit der Einfahrt eines überbreiten Transports abgesenkt, damit sie nicht im Weg sind. *Bild: Erich Urweider*

6,3 m breit und 5,05 m hoch ist das Hausboot, das seinen Liegeplatz auf dem Zürichsee finden soll. Den Transport vom Auhafen in Basel nach Zürich übernimmt das Schweizer Unternehmen Sabesa. Mit Blick auf die Höhe von 5,05 m muss sich Transportleiter Christian Meister etwas einfallen lassen, damit das Boot überhaupt transportiert werden kann – die Transportrouten in der Schweiz sind auf auf eine Breite von 6,5 m und eine Höhe von 5,2 m ausgelegt. So wird der Kiel in die Mitte zwischen die Längsträger der Kesselbrücke gepackt. Der Rumpf wird mit angepassten Hölzern soweit unterbaut, dass sich der Kiel schlussendlich ganz knapp über dem Boden befindet, wenn die Kesselbrücke ganz abgesenkt wird.

Ursprungstext von Erich Urweider

Großes auf die Strecke gebracht

Der Transport der Kolonnen dient auch als Pilotprojekt, bei dem neue BF4-Fahrzeuge im Einsatz sind.

24 m Länge, 6,20 m Breite und 6 m Höhe lauten die Maße der größeren von zwei Kolonnen, die Schmidbauer von Kehlheim zu einer knapp 50 km entfernten Raffinerie transportiert. Die beiden Schwerlastkombinationen mit ihren 4-achsigen Zugmaschinen und 10- und 15-Achs-Modulfahrwerken machen sich mit 5 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit in Richtung Desching auf – natürlich in Zusammenarbeit mit der Polizei, die die Verkehrsregelung übernahm. Dieser Einsatz dient auch als Pilotprojekt, denn erstmals begleiten neben zwei Polizeifahrzeugen auch zwei BF3- und drei BF4-Fahrzeuge den Schwertransport. Diese neuen BF4-Fahrzeuge sollen die Polizei bei der Begleitung von Schwertransporten entlasten und sind für einen Transport in diesem Umfang und in dieser Konstellation erstmals in Bayern im Einsatz.

Austausch zweier Groß-Trafos aus einer Hand

Der Technologiekonzern Siemens beauftragt Gustav Seeland mit dem Austausch zweier Trafos im Vattenfall-Heizkraftwerk Wedel. Das Unternehmen übernimmt den Transport vom Siemens-Werk zum Binnenhafen Dresden, die Beladung des Schiffes mit einem stationären Kran im Hafen und den Transport der Trafos via Binnenschiff nach Wedel. Die Transportzeit von Dresden nach Wedel beträgt sechs Tage. Und auch die Abholung der beiden alten Trafos mit Gewichten von 150 beziehungsweise 40 t übernimmt Gustav Seeland mit einem 12-achsigen Schwerlastroller.

Im Auftrag von Siemens wickelt Gustav Seeland ein komplexes Projekt ab, dessen besondere Herausforderung in der Kombination von Schwimmkran, Binnenschiff, Schwertransport, Montage und geringer Bodenbelastung liegt.

„Tandemtransport“ mit „verteilter Last“

Verteilt auf zwei Transporteinheiten, die über das Tragseil und eine Schub-Zug-Stange als Abstandhalter miteinander verbunden sind, wird das komplette Tragseil transportiert.

Eine im wahrsten Sinne des Wortes „tragende Rolle“ kommt bei allen Seilbahnen der Welt den Tragseilen zu. Im Falle der Zugspitzseilbahn ist das nicht anders und jedes der vier Seile ist 4.900 m lang und wiegt bei einem Durchmesser von 72 mm 142 t.

142 t Nettolast, nun das ist nicht wenig, aber eigentlich sollte das mit einer Transporteinheit pro Seil doch zu machen sein. Eigentlich! Aber nicht in diesem Fall. Auf der Strecke vom Drahtseilwerk Fatzer in Romanshorn, Schweiz, nach Elbsee zur Talstation in Deutschland sind vor allem auf der deutschen Seite Brücken nicht tragfähig genug für einen solchen Transport.

Da aber Tragseile nicht vor Ort aus zwei kürzeren Seilen zusammengespleißt werden dürfen, muss eine andere Lösung gefunden werden, das Seil an einem Stück zu transportieren und trotzdem die Gewichtsauflagen zu erfüllen. Und so kommt das Feldmann-Team auf die Idee der „verteilten Last“. Statt auf einer Bobine – einem Seilträger – wird das gesamte Seil auf zwei Bobinen verteilt, die dann noch über ein nicht aufgewickeltes Seilstück miteinander verbunden sind. So kann das gesamte Seil verteilt auf zwei Transporteinheiten, die über das Seil und eine Zug-Schubstange als Abstandhalter verbunden sind, auf die Reise gehen.

Am Ende bringt es dieser „Tandemtransport“ auf ein Gesamtgewicht von 252 t sowie auf eine Länge von 54,4 m, eine Breite von 3 m und eine Höhe von 4,3 m. Für alle vier Tragseile wird das gleiche Transportequipment eingesetzt, das mit Anreise, Beladung, Transport, Entladung und Leerfahrt zurück fünf Arbeitstage unterwegs war. Die eigentliche Transportfahrt wurde in etwa 20 Stunden bewältigt.

Mehr als Überbreite

Gewaltige Abmessungen: Ein 24 m langes und 34 m breites Stahlgerüst wird im Hafen von Göteborg transportiert.

Imposant daher kommt eine Transportkombination, die am Hafengelände der schwedischen Hauptstadt Göteborg zu beobachten ist. Ein riesiges Stahlgerüst mit Abmessungen von 24 m Länge und 34 m Breite sowie einem Gewicht von rund 95 t schleicht langsamen „Schrittes“, vielmehr rollt, über das Areal.

Um so einen Koloss zu bewegen, ist das korrekte technische Rüstzeug sowie Fingerspitzengefühl und Präzision erforderlich. Die schwedischen Schwer- und Spezialtransportspezialisten von Tabergs Åkeri AB nehmen sich der Aufgabe an und spannen hinter den Volvo FH16 750 ihre 10 CombiMAX-Achslinien samt Add-On-Beam Verlängerungsträger.

Die ausgewählte Kombination meistert die knifflige Aufgabe mit Bravour, im Einklang mit einem bestens abgestimmten Team drum herum. Die schwedischen Transportexperten befördern an der gleichen Stelle wenige Tage später dann auch eine imposante Hubschrauberplattform, die neben dem hohen Gewicht zudem 9 m in die Luft ragt.

Tabergs Åkeri AB verfügt in seiner Fahrzeugflotte insgesamt über 14 CombiMAX-Achslinien, eine niedrige Kesselbrücke, eine Baggerbrücke und gleich zwei Schwanenhälse, um die zahlreichen Transporte schwerster und komplexester Lasten auch parallel durchführen zu können.

Faunaschonende Logistik

Die 65 m langen Rotorblätter transportiert die Firma Hofmann auf einer Fahrzeugkombination aus PST und FTV 300.

Rund 1.500 Besucher wohnen im Sommer der feierlichen Eröffnung des Windparks Verenafohren bei. Bei der Errichtung des Windparks soll so wenig wie möglich in die Landschaft eingegriffen werden.

Dass man den Rodungsbedarf insgesamt gering halten kann, ist vor allem dem hochspezialisierten Equipment zu verdanken, mit dem die Transportexperten von Hofmann Autokrane aus Paderborn sämtliche großvolumigen Komponenten der Windkraftanlagen anliefern. Insgesamt 24 Fahrten in einem Zeitraum von nur fünf Wochen gilt es, zu bewältigen.

Zunächst werden die einzelnen Anlagenkomponenten von einem Hersteller aus Rostock nach Wiechs transportiert. Das letzte Stück der Strecke führt dann über enge und zum Teil kurvenreiche Waldwege mit Steigungen bis zu 17 % auf die auf einer Anhöhe gelegene Freifläche inmitten des Waldes. Die ersten sechs Fahrten mit den Turmteilen kommen auf je 108 t Gesamtgewicht, da das Transportteam hier mit Zusatzkontergewichten arbeiten muss.

Die Rodung entlang der Waldwege ist mit nur 4,50 m Breite knapp bemessen, aber vollkommen ausreichend, um sogar die neun jeweils 65 m langen Rotorblätter durch kurviges Terrain hinauf auf das Waldplateau zu fahren.

Der entscheidende Faktor, um auf die sonst üblichen 9 m Wegbreite verzichten zu können, ist der Einsatz der Goldhofer Flügeltransportvorrichtung vom Typ FTV 300. Mithilfe der Aufrichtungstechnik der FTV kann man auf den Fahrten durch den Wiechser Wald selbst anspruchsvollste Kehren in engem Radius passieren und somit die unliebsame und zeitaufwendige Baumrodung entlang der Wege auf ein Minimum reduzieren.

Brückentransport einmal anders: 1.500 Meilen über das Meer

Endspurt und Endpunkt eines spektakulären Projekts: Die Brücke wird in Position gebracht.

Ein spektakuläres Projekt realisiert Wagenborg jenseits des Polarkreises. Von Wilhelmshaven nach Kirkenes führte die Reise einer 120 m langen und netto rund 540 t schweren Bogenbrücke. Vom Vormontageplatz in Wilhelmshaven bis zum Baufeld in der Nähe des norwegischen Kirkenes müssen über 2.700 km zurückgelegt werden. Zunächst aber wird die Brücke in Einzelteilen vom Herstellerwerk in Nordhausen nach Wilhelmshaven transportiert, wo sie komplettiert wird.

Für diesen Seeweg setzt Wagenborg die eigene Barge Nummer 8 ein, die in Wilhelmshaven im Roll on-Verfahren beladen wird. Zum Einsatz kommen dabei 2 x 24 Achslinien SPMT, die aus jeweils vier quergekuppelten 6-achsigen Modulen bestehen. Die Brücke selber ist auf einer speziellen Tragkonstruktion auf diesen 48 Achslinien gelagert. An Bord setzt Wagenborg dann noch weitere 100 t Stahl und Material für das Lashing ein, um eine seefeste Ladungssicherung zu erreichen.

Insgesamt – also Brücke, SPMTs, zuvor durch die den Hersteller Stahlbau Nordhausen Stahlbau GmbH eingebrachte Versteifungen, Tragkonstruktion und Lashing – machen sich dann im Frühjahr 1.300 t Ladung auf einem 100 m langen und 30 m breiten Ponton auf den Weg Richtung Norden. Als „Zugmaschine“ setzte Wagenborg Sleepdienst den Schlepper MTS Vanquish ein.

In Kirkenes werden dann die vorbereitenden Arbeiten für die Brückeninstallation ausgeführt, bevor es auf die Zielgerade geht. Bei Hochwasser geht es von Kirkenes bis zum Baufeld. In Höhe des Montageplatzes wird die Barge dann festgemacht. Unmittelbar vor Hochwasser wird die Brücke dann auf dem Deck der Barge mithilfe der SPMTs um 90° gedreht, so in die richtige Montageposition gebracht und über den Widerlagern platziert.

Von da an wird die Kraft der Technik mit der Kraft der Natur kombiniert. Einerseits wird die Barge mittels Pumpen mit Ballastwasser gefüllt, sodass die Barge samt Brücke niedriger kommt, den Rest besorgt dann die einsetzende Ebbe.

Denkmal auf Reisen

Für den Transport werden die Denkmalteile auf insgesamt drei Fahrzeuge verladen.

Das mobile „Denkmal der Grauen Busse“ erinnert an die von den Nationalsozialisten getöteten Patienten der ehemaligen Heilanstalt Weißenau. Nach seiner letzten Station in Winnenden wird das Denkmal auf den Weg nach Frankfurt a. M. gebracht.

Für den Abbau des Denkmals am Schloss Winnental in Winnenden setzt Scholpp seinen S-HK 100 ein und verlädt die Teile des Denkmals auf drei bereitstehende Auflieger. Während der erste Auflieger zwei Teile mit einem Gesamtgewicht von rund 23 t aufnimmt, wird der zweite Auflieger mit zwei jeweils 14,5 t schweren Denkmalteilen beladen. Die 13 t schwere Bodenplatte des Denkmals wird auf den dritten Auflieger verladen.

Nach 2,5 Stunden Verladezeit macht sich die Kolonne inklusive BF3-Fahrzeug zur Raststätte Hockenheim-Ost auf. Dort wird eine Transportpause eingelegt, bis sich der Tross um 22:00 Uhr weiter nach Frankfurt in Bewegung setzt. Um Mitternacht kann dort wie geplant mit dem Abladen und der Platzierung des Denkmals gestartet werden, was der Scholpp-Partner ADW Autodienst West Ganske GmbH mit seinem S-GK 200 übernimmt. Um 03.00 Uhr ist das Scholpp-Team wieder abfahrbereit und tritt die Heimreise nach Karlsruhe an.

„Das Denkmal der grauen Busse“ erinnert nun auf dem Rathenauplatz in Frankfurt an die Opfer der sogenannten „Euthanasie – Aktion T4“: In den Jahren 1940 und 1941 fuhren insgesamt elf in grauer Tarnfarbe gestrichene Busse mit 691 Patienten von der damaligen Heilanstalt Weißenau nach Grafeneck, wo 10.654 Männer, Frauen und Kinder aus psychiatrischen Kliniken von den Nationalsozialisten ermordet wurden.

Seit dem Jahr 2006 erinnert ein Denkmal nach dem Entwurf von Horst Hoheisel & Andreas Knitz an die Todesfahrten.

Eine Maschine – viele Routen

Die Sanierungsröhre für den 3.180 m langen Belchentunnel, wurde vor einiger Zeit fertig aufgefahren. Nun, da die Tunnelbohrmaschine bei Eptingen wieder an das Tageslicht gekommen ist, muss sie demontiert und abtransportiert werden.

Die Firma Friderici spécial aus Tolochenaz wird damit beauftragt, die Tunnelbohrmaschine von der Baustelle des Belchentunnels bis nach Balsthal zum Werkhof der Firma Marti Tunnel zu transportieren.

Zwei von mehreren anfallenden Transporten werden in einer Nacht durchführt und sind dabei auf völlig unterschiedlichen Routen unterwegs. Der erste Transport mit einem Gesamtzuggewicht von 84 t startet um 22:30 Uhr. Als Zugmaschine kommt ein Volvo FH16 mit 750 PS zum Einsatz, geladen ist ein 5,90 m breites Schildsegment. Die Route führt von Eptingen nach Diegten und dort auf die Autobahn bis nach Egerkingen. Von hier aus wird über die übliche Schwertransportroute nach Balsthal zum Werkhof gefahren.

Der zweite Transport bringt den 155 t schweren Antrieb nach Balsthal. Der 6,5 m breite Antrieb tritt seine Reise auf einem 12-achsigen Anhänger von Nicolas seine an. Als Zug-/Schubmaschinen kommen zwei Mercedes-Benz Actros MPII 4160 zum Einsatz, die je 600 PS aus 8 Zylindern auf die Kurbelwelle bringen. Und auch die Fahrer sind gefordert, denn bei 45 m Transportlänge können selbst weite Kurven zur Herausforderung werden.

Vom Startort Eptingen geht es für diese Transporteinheit ebenfalls nach Diegten, dort wird nochmals in Richtung Autobahn abgebogen, aber nicht befahren. Der Transport muss über den Hügel nach Hölstein und von dort über die Hauensteinroute nach Balsthal fahren.

In Waldenburg fanden sich auch zu nachtschlafender Zeit Zuschauer, die einen Blick auf den insgesamt 285 t schweren und 45 m langen Transport erhaschen wollten.

Nur hat es dieses Teilstück in sich: nicht nur Steigung und Gefälle, welche den beiden Zugmaschinen Höchstleistungen abverlangen, auch die Straßenbreite, vor allem am Ende dieser Teilstrecke fordert das ganze Team.

Ursprungstext und Bild: Erich Urweider

Durch Westerwald und Siegerland nach Norwegen

Im Mai gilt es für das Team der Timmerhaus Spedition & Transporte GmbH, ein aufwendiges, nicht ganz alltägliches Projekt zu realisieren. Zwei Behälter sollen quer durch den Westerwald und das Siegerland mit Endbestimmungsziel in Kristiansand, Norwegen, transportiert werden.

Die beiden Behälter messen jeweils 15,40 m x 4,35 m x 4,95 m und bringen 80 t auf die Waage. Zunächst muss die Fracht von Nentershausen im Westerwald zur Bearbeitung ins nahe gelegene Siegerland transportiert werden. Zur Endbearbeitung geht es dann wieder zurück in den Westerwald inklusive Ein- und Ausbringungen in einen Autoklaven. Danach führt die Reise der Behälter in den Hafen von Andernach, von wo aus es auf dem Wasserweg mit Zwischenstopp in Eemshaven zum Bestimmungsziel in Kristiansand weitergeht.

Die reine Planung und Ausarbeitung dieses anspruchsvollen Transports nimmt drei Monate in Anspruch. Dabei stellt sich heraus, dass die Fahrzeugkombinationen sehr kurz und wendig gehalten werden müssen. Mitsamt der Zugmaschinen bringen es die Transportkombinationen am Ende auf Abmessungen von 28,00 x 4,35 x 6,10 m und auf ein Transportgewicht von 135 t.

Was die Streckenführung für diesen Transport anbelangt, muss Timmerhaus ziemlich außergewöhnliche Wege beschreiten, die zum Teil selbst für Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht gesperrt sind. Das Gesamtpaket führt zu einem sehr komplexen Genehmigungsverfahren, bei dem unter anderem ein technisches Gutachten über die Bremskräfte bei verschiedenen Witterungsbedingungen erstellt werden muss.

Mitsamt der Zugmaschinen brachten es die Transportkombinationen auf Abmessungen von 28,00 m x 4,35 m x 6,10 m und auf ein Transportgewicht von 135 t.

Auch der Umschlag im Hafen Andernach und in Eemshaven, Niederlande, mit anschließender Seeverschiffung an sowie die Entladung am Zielort in Kristiansand, für die eigens ein Schiff mit eigener Krananlage ab Eemshaven gechartert wird, gehört zum Auftragsvolumen.

Trafo-Transport: Von der Schiene auf die Straße

Das Umsetzen des Transformators am Gleisanschluss in Krauthausen wird vorbereitet.

Nur drei Kilometer Landstraße trennen die Umspannanlage Oberzier vom Gleisanschluss in Krauthausen, wo ein 302 t schwerer Transformator auf den Weitertransport zu seinem Bestimmungsort wartet. Für die letzte Etappe heißt es jedoch umladen.

Mithilfe des Tragschnabelwagens Uaai 839 der DAHER Projects GmbH wird der 302 t schwere und 4,26 m breite Transformator vom Hersteller Alstom bis zur ausgebauten Umladestelle in Krauthausen transportiert. Dort muss er für die letzte Etappe von der Schiene auf die Straße umgesetzt werden.

Bereits im Herbst 2015 ist der erste der beiden Transformatoren der Anlage gegen ein neues, leiseres Modell getauscht worden. Auch hier übernahm DAHER den Transport. Während 2015 die selbstfahrenden „neuen Heuler“ zum Einsatz kamen, setzt DAHER nun auf einen neuen Tragschnabel aus dem Hause Greiner.

In der Nacht geht es für den Transport über die L12 zur nur gut drei Kilometer entfernten Umspannanlage Oberzier – zum Teil auch im Rückwärtsgang. Bei 63 m Länge und 530 t Gesamtzuggewicht erweist sich auch der kurze Drehzapfenabstand von 29,64 m als besonders vorteilhaft. Die Tragschnabelarme sind im vorderen Querträger auf Rollen gelagert und können im Raster von 75 cm hydraulisch arretiert werden.

Mit dem neuen System lassen sich letztendlich auch die Einsätze effektiver gestalten, da der Leertransport der Tragschnäbel von oder zum Schienentiefladewagen beim regulären Umsetztransport mit dem Greiner Tragschnabelsystem entfällt, da diese am Schienenwagen verbleiben.

Ursprungstext und Bild: Andreas Cichowski

Frischer Wind an der deutsch-schweizerischen Grenze

Am 15. Juli 2017 wurde nahe der Grenze zur Schweiz der Windpark Verenafohren eröffnet. Seine Errichtung erfordert eine enge deutsch-schweizerische Zusammenarbeit und zahlreiche grenzüberschreitende Transporte, an denen auch das Schweizer Unternehmen HuWeTrans GmbH maßgeblich beteiligt ist.

Das in Weinfelden ansässige Unternehmen HuWeTrans GmbH ist spezialisiert auf die Begleitung von Ausnahmetransporten beziehungsweise von Schwer- und Großraumtransporten. HuWeTrans bietet die gesamte Palette Transportdienstleistungen an. Der Genehmigungsservice erstreckt sich auf die Schweiz, Fürstentum Lichtenstein, Österreich und Deutschland und auf Anfrage auch weitere Länder.

Seit April 2017 führt HuWeTrans auch sogenannte Ausnahme-Transport-Begleitung (ATB) durch und zählt damit zu den ersten Unternehmen, die nach bestandener Prüfung im Kanton Zürich als Ausnahmetransportbegleiter (ATB) als Polizeiersetzende Transportbegleitung anerkannt ist.

HuWeTrans GmbH organisiert für die drei Windkraftanlagen des Windparks Verenafohren bei Tengen im Landkreis Konstanz die circa 280 Genehmigungen und Transportbegleitungen. Auf deutscher Seite geht es zunächst über die A81 und weiter auf die A846 bis zur Anschlussstelle Donaueschingen. Hier führt die Strecke auf der B27 über Zollhaus und Randen Richtung Schweizer Grenze. Nachdem der Grenzübergang Blumberg passiert ist, geht es auf der Schweizer Seite bei Bargen circa 5 km über die Autostraße A4. Hier

Auf den Weg in den Windpark Verenafohren ...

muss im Gegenverkehr auf die A4 aufgefahren und auch wieder abgefahren werden. Durch ein Nottor gelangen die Transporte auf eine Nebenstraße, die nach ein paar 100 m wieder auf deutsches Gebiet führt.

Nach einer gut ausgebauten Linkskurve folgt der anspruchsvolle letzte Rest der Strecke durch den Wald. Hier gilt es enge und zum Teil kurvenreiche Waldwege zu bewältigen, die zudem noch Steigungen bis zu 14 % bereithalten.

Endgültiger Abschied

Auf ihrem letzen Weg vom Schwimmdock zum Stellplatz: die Ex-HMAS Sydney. Beim Transport stützte ein spezieller Tragrahmen die Fregatte, die SPMT von Scheuerle nivellieren die Belastung automatisch.

32 Jahre lang verrichtete die Ex-HMAS Sydney ihren Dienst in der australischen Navy und wurde im November 2015 außer Dienst gestellt. Jetzt heißt es endgültig Abschied nehmen. Ihre letzte Fahrt unternimmt die Fregatte auf SPMT von Scheuerle.

Bereits im Mai macht sich die Ex-HMAS Sydney hierfür auf dem Seeweg von der australischen Ostküste auf nach Henderson im Bundesstaat Westaustralien. Hier ist mit dem Australian Marine Complex (AMC), der 2003 mit Mitteln der australischen Regierung und der Regierung Westaustraliens ins Leben gerufen wurde, eine der modernsten Werftanlagen angesiedelt. Sie dient den australischen Seestreitkräften für die Wartung der Schiffs- und U-Boot-Flotte, bietet aber auch alle Möglichkeiten für die Bereiche Fertigung, Montage und Technologieentwicklung.

Nachdem die Ex-HMAS Sydney ihr Ziel an der australischen Westküste erreicht hat, wird das Schiff, das im Laufe seiner 32 Dienstjahre 959.627 Seemeilen zurückgelegt hat, am 12. Juni 2017 auf Dock gelegt.

Es ist kein standardmäßiges Andockmanöver, das in der „Common User Facility“, der integrierten Fertigungs- und Montageeinrichtung des AMC, durchgeführt wird. Während des Transports muss das Schiff nämlich mit minimalem Abstand zum Boden transportiert werden, sodass vom Schwimmdock zum Stellplatz teilweise nur 200 m Abstand zwischen der Unterseite des Ruders und dem Boden liegen.

Nachdem die Ex-HMAS Sydney auf den Scheuerle Selbstfahrern sicher ihren Stellplatz erreicht hat, wird sie durch das Spezialunternehmen Bridon fachmännisch demontiert.

Nun heißt es also endgültig Adieu für das Schiff, das Anfang der 1980er Jahre an der Todd Pacific-Werft in Seattle, USA, gebaut worden war.

Langsam und stetig unterwegs

In Oftringen, Kanton Aargau (Schweiz), wird Ende September eine 370 t schwere, eine 20 m breite und 50 m lange Brücke über drei SBB-Gleise verschoben. Die bestehende Brücke, die zur wichtigen Ost-Westverbindung gehört, ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Zudem ist sie für die gestiegenen Verkehrsanforderungen zu schmal.

Um Vollsperrungen beim Neubau der Brücke möglichst auszuschließen, wird ein recht unkonventioneller Weg beschritten. Die neue Brücke wird neben der bestehenden Brücke aufgebaut und das Brücken-Mittelstück betoniert, das über den SBB-Gleisen liegt. Nach dem Einschub über die Gleise soll die Brücke dann in Rekordzeit fertiggestellt werden. Ab diesem Zeitpunkt dient die Brücke so lange als „Provisorium", bis sie nach dem Rückbau des alten Brückenbauwerks „nur" noch in ihre endgültige Einbaulage verschoben werden wird. Die Vollsperrung der wichtigen Ost-West-Verbindungsstraße dauert so lediglich ein Wochenende.

Am Wochenende ab dem 23. September wird die Brücke dann mittels hydraulischer Pressen über die Bahnlinien verschoben. Bis 1 Uhr morgens darf allerdings nur über die ersten beiden Gleise verschoben werden, da ein Gleis bis etwa 2 Uhr befahrbar bleiben muss. Sicherheitshalber wird die Brücke ebenfalls geerdet.

Nachdem die Stromversorgung des dritten Gleises ebenfalls ausgeschaltet und geerdet ist, kann die Brücke langsam aber stetig ihrem Ziel, dem Auflager auf der anderen Seite entgegengeschoben werden. Der Schwertransport näherte sich mit 4 m pro Stunde seinem Ziel. Die vorstehenden Einbauschnäbel dienen dabei

Ein ungewöhnlicher Schwertransport: Verschub einer Brücke in Oftringen, Schweiz.

als eine Art Führungshilfe, damit die Brücke sicher und präzise den richtigen Einbauort erreicht.

Die Brücke wird bei diesem Manöver zudem seitlich durch Führungen gehalten, um ein unkontrolliertes Wegdriften des Bauwerks zu vermeiden. Die Brücke kann am Ende in der Höhe 2 mm und in der Lage 4 mm genau auf dem Auflager platziert werden.

Ursprungstext und Bild: Erich Urweider

332 t von Ost nach Süd

In zwei Konvois werden insgesamt sieben Stahlsegmente für ein Zementwerk in Schelklingen transportiert.

Im gebrochenen Verkehr und in zwei Konvois transportiert die Max Wild GmbH sieben Anlagenteile für ein Zementwerk.

Am 11. August, 3:30 Uhr am frühen Morgen: Die Vollsperrung der Ehinger Straße in Schelklingen wird von der Polizei überwacht. Drei Schwerlast-Lkw der Max Wild GmbH, beladen mit Ofenzylindern, rollen heran. Es ist geschafft: Alle sieben Stahlsegmente für die neue Ofenanlage des Zementwerks sind sicher angekommen.

Um die anfallenden Kosten gering zu halten, werden zuvor die Teilstücke von Dessau nach Schelklingen im kombinierten Verkehr transportiert. Nach sechs Monaten umfangreicher Planungs- und Vorbereitungsarbeit, in denen unter anderem die Machbarkeit geprüft und die Routenführung optimiert wird, kann gestartet werden.

Die erste Verladung erfolgt am 7. August in Plochingen. Vier Schwertransport-Lkw machen sich auf den Weg über die Alb und absolvieren die Strecke in zwei Nächten. Dabei erweist sich die Hausener Steige als etwas knifflig und auch an zwei weiteren Stellen setzt Max Wild bei einer Steigung von 17 % zusätzliche Zugfahrzeuge ein. Die zweite Verladung erfolgt dann am 10. August. Bei dieser Fahrt benötigen die drei eingesetzten Schwertransportkombinationen lediglich eine Nacht für die gesamte Strecke und erreichen bereits in den frühen Morgenstunden des 11. August Schelklingen.

Beide Konvois werden auf der gesamten Strecke von Polizei und einer Spezialfirma begleitet. Diese kümmert sich um die Streckensicherung nach verkehrsrechtlichen Anordnungen. Die einzelnen Schwertransportkombinationen weisen Breiten von bis zu 6,10 m und eine Fahrhöhe von 6,55 m auf. Das Gesamtgewicht der Ladung beträgt 332 t. Aufgrund der Abmessungen wird die Route auf Bundes- und Landstraßen gelegt, die keine Brückenquerungen aufweisen.

Alle Jahre wieder: Ein Christbaum für München

Seit 1977 ist es gute Tradition, dass eine der umliegenden bayerischen Städte oder Gemeinden den Christbaum für den Marienplatz anlässlich des alljährlichen Christkindlmarktes im Prunkhof des Rathauses in München stiftet.
Die oberbayerische Stadt Burghausen an der Salzach hat sich seit 15 Jahren kontinuierlich beworben den Zuschlag für 2017 erhalten.
Natürlich drängt sich sofort die Frage auf: „Wie kommt der Baum nach München?“ Der Autor fackelt nicht lange und stellt kurz den Kontakt zur Firma Wimmer Maschinentransporte GmbH in Sulzemoos, einer 100%-igen Felbermayr-Tochter, her. Der dortige Geschäftsführer, Holger Stegmann, erklärt sich spontan bereit, den Transport für die Burghauser Vereine, die den Christkindlmarkt in München für die Zeit von 27 Tagen mit Glühwein und Schmankerln beschicken dürfen, kostenfrei durchzuführen.
Am 06.11.17 wird der Baum in Burghausen mit Hilfe zweier Teleskopkrane gefällt und verladen. Am 07.11.17 wird der Baum schließlich versorgt, insbesondere die Ladungssicherung, der Baum entsprechend verzurrt und zusammengebunden sowie mit Fangnetzen sodann die Ladungssicherung hergestellt. Der Transport weist eine Gesamtlänge von über 30 m und eine Breite von 5 m auf.
Als problematisch erweist sich die Brücke über die B12 bei Thambach, die nur gut 4,10 m Höhe aufweist. Aus diesem Grunde müssen auch die Äste so zusammengebunden werden, dass die Höhe von maximal 4 m über alles nicht überschritten wird.

Die Wimmer Maschinentransporte GmbH, einer 100%-ige Felbermayr-Tochter, führt den Transport dieser Fichte für den Christkindlmarkt in München kostenlos durch.

In der Nacht vom 07.11. auf den 08.11. um 22:00 Uhr startet dann der Transport. Planmäßig trifft dann der Baum am Münchner Marienplatz am 08.11.17 gegen 05:00 Uhr früh ein, wo er sodann von der Berufsfeuerwehr mit deren eigenem Fahrzeugkran eingehoben und installiert wird.
Ursprungstext von Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting.

Boote, Segelschiffe, Luxusjachten

Die drei größten und wertvollsten Jachten transportiert Wagenborg zur boot 2018.

Wenn Jahr für Jahr die „boot“ ansteht, kommt teure Fracht auf den Trailer. Jedes Jahr aufs Neue machen sich Dutzende Transporte auf den Weg zur weltweit größten Boots- und Wassersportmesse, beladen mit Booten, angefangen bei der kleinen Segeljolle, bis hin zur Mega-Jacht. Mit von der Partie: das niederländische Unternehmen Wagenborg.
Das Unternehmen erhält den Auftrag, drei der Superstars der diesjährigen Veranstaltung in einem kurzen, aber äußerst spektakulären Nachlauf vom Ponton in die Messehalle zu transportieren. Es sind die größten und teuersten Jachten der boot 2018.
Mit 35,25 m Länge ist die Princess 35M der unbestrittene Star der diesjährigen boot. Langsam rollt das 175 t schwere Schiff auf insgesamt 14 Scheuerle Achslinien und gezogen von einem 680 PS starken MAN TGX 41.680 vom Ponton, begleitet von den Blicken zahlreicher Pressevertreter, Boots- und natürlich Schwerlastfans.
Gefolgt wird die Princess 35M von der Majesty 100, mit 31,7 m Länge und 123 t Gewicht einer nicht weniger beeindruckenden Luxusjacht. Dieses zweitgrößte und -schwerste Schiff der Messe wird durch Wagenborg vom Ponton auf 12 Achsen SPMT in die Halle gebracht.
Während diese beiden Luxusjachten in der Halle mit je vier Kranen entladen werden, folgt am Tag darauf bereits die nächste Aufgabe für Wagenborg: Denn auch die 112 t schwere Azimut 95 muss sicher vom Ponton ans Festland gebracht werden. Auch dies gelingt auf diesmal 12 Achslinien von Scheuerle problemlos.

Ursprungstext: Andreas Cichowski, Bild: Michael Bergmann

Sie haben das Wort: Wählen Sie den „Heavy Transport of the Year“

So wird es gemacht:

Sie haben 3 Stimmen!
Am besten, Sie kopieren sich den Stimmzettel, schneiden die Seite aus Ihrem SCHWERTRANSPORTMAGAZIN aus oder übertragen Ihre Daten auf eine Postkarte. Geben Sie Ihren 3 Favoriten Ihre Stimme, tragen Sie Ihren Namen und Ihre Anschrift gut leserlich in das Adressfeld ein.

UND DANN AB DIE POST!
Als Fax an die Nummer: +49 (0) 6155 / 82 30 32
oder an: Schwertransportmagazin
Stichwort „Heavy Transport of the Year“
Eichendorffstraße 47
64347 Griesheim, Deutschland

Einsendeschluss ist der 31.03.2018!

Abstimmen und gewinnen!

Unter den Wählerinnen und Wählern werden wieder tolle Schwerlastmodelle verlost!

Teilnahmeformular „Heavy Transport of the Year“

Ausschneiden, kopieren oder die Daten auf ein separates Blatt übertragen!

Persönliche Angaben:

Name, Vorname

Straße

PLZ / Wohnort / Land

Telefon oder E-Mail (für Rückfragen)

Meine Favoriten: Platz 1 | Platz 2 | Platz 3

001 Seite 44

002 Seite 44

003 Seite 45

004 Seite 45

005 Seite 46

006 Seite 46

007 Seite 47

008 Seite 47

009 Seite 48

010 Seite 48

011 Seite 49

012 Seite 49

013 Seite 50

014 Seite 50

015 Seite 51

016 Seite 51

017 Seite 52

018 Seite 52

019 Seite 53

020 Seite 53

021 Seite 54

022 Seite 54

023 Seite 55

024 Seite 55

025 Seite 56

026 Seite 56

027 Seite 57

028 Seite 57

030 Seite 56

031 Seite 56

Mitmachen und gewinnen!