Mitwählen und gewinnen

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 2018 zu stöbern, um den vollständigen Einsatzbericht nachzulesen.

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

KÜBLER SPEDITION
ST.NIKOL
MAN

BOHNET

FRIDERICI

KÜBLER SPEDITION
MAN

SCHWERTRANSPORTE
Saltusa

onroad

RWE
Unterwegs für
Versorgungssicherheit

Big Move sorgt für Wärme

1. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Für ein Heizkraftwerk des Energieversorgers unique Wärme in Bochum transportiert Big Move drei Fernwärmekessel. Innerhalb von nur 16 Tagen gelangen die je 100 t schweren Kessel aus dem mittelfränkischen Gunzenhausen ins Ruhrgebiet. Die rund 500 km lange Strecke wird im kombinierten Verkehr mit Spezialfahrzeugen und per Binnenschiff bewältigt. Die besondere Herausforderung dabei: die Verladung der schweren Behälter auf unterschiedliche Verkehrsträger. Vom Bosch-Werk in Gunzenhausen geht zunächst per Schwerlasttransporteinheiten zum Binnenhafen Nürnberg-Roth. Dort erfolgt der Umschlag ins Binnenschiff. Über den Main-Donau-Kanal, den Main, den Rhein und den Rhein-Herne-Kanal wird Dortmund erreicht. Erst, nachdem die passende Stelle für Schwergut gefunden worden ist, kann die Fracht per Straßentransport nach Bochum gebracht werden. Aufgrund der örtlichen Situation des neuen Heizkraftwerks können die Kessel nicht direkt angeliefert werden. Auf den letzten zwei Kilometern erfolgt der Transport deshalb auf kleineren Spezialfahrzeugen.

Ein 500 t-Teleskopkran übernimmt die Verladung der Fernwärmekessel.

Am Puls der Geschichte

2. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Die Spedition Kübler sorgt für einen reibungslosen Transport der „Landshut“, deren Rumpf hier ihre Reise auf einem UltralightCombi von Scheuerle antritt.

Die Spedition Kübler schreibt am letzten Kapitel in der Geschichte der Boeing 737 „Landshut“ mit. Die 1977 von Terroristen entführte Lufthansa-Maschine geht als Teil des „Deutschen Herbstes“ in die Geschichte ein. Die deutsche Spezialeinheit GSG 9 überwältigt damals in Mogadischu die Geiselnehmer. Jahre später lässt man die wohl berühmteste Maschine der Lufthansa auf einem Flugzeug-Friedhof im brasilianischen Fortaleza verrotten. Das Dornier-Museum entschließt, die Maschine rückzuführen, zu restaurieren und auszustellen. Zunächst wird der Rumpf von Fortaleza aus in einer Antonow AN 124 nach Europa transportiert, die Flügel folgen in einer Iljushin 76. Um die kostbare Fracht sicher vom Bodensee-Airport zum Dornier-Museum zu bringen, zieht Logistics Plus die Spedition Kübler hinzu, die für einen reibungslosen Transport sorgt.

Wagen für die neue Weltrekordbahn

3. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Auf dem Weg zur Talstation der neuen Stoosbahn. Schon fast über der Kuppe und immer noch Luft unter dem Bett, so muss das sein.

Ursprungstext und Bild von Erich Urweider

Stoos ist ein autofreies Dorf, das auf einem Hochplateau in 1.305 m über dem Meeresspiegel liegt. Zu erreichen ist das 150-Seelendorf entweder über eine Straße, die nur mit Spezialbewilligung befahren werden darf, oder über eine Luftseilbahn von Morschach her oder über eine Standseilbahn von Schwyz her. Letztere stammt aus dem Jahr 1933, wurde jetzt erneuert und gilt nach ihrer Erneuerung als die steilste klassische Standseilbahn der Welt. Die 27 t schweren und 22,50 m langen Wagen der neuen Bahn gelangen vom Außenlager der Garaventa AG in Küssnacht per Straßentransport zur Talstation. Die Transportbreite von 3 m, bei einer Transportlänge von 35 m und einer Höhe von 5,1 m macht einen größeren Umweg notwendig. Mit dem Auto legt man die etwa 27 km lange Strecke von Küssnacht zur Talstation der neuen Stoosbahn in rund 25 Minuten zurück. Der 65 t schwere Transport mit dem Bahnwagen muss allerdings etwas weiterfahren: rund 80 km Lastfahrt und rund fünfeinhalb Stunden werden es schlussendlich. Einige Kilometer müssen dabei rückwärtsgefahren werden, da ein Abbiegen in Fahrtrichtung oftmals nicht möglich ist. Vier Tage nach dem ersten Wagen wird auch der zweite über dieselbe Strecke transportiert und bei der neuen Talstation der Stoosbahn abgeliefert.

Schwertransporte durch hochalpines Terrain

4. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Insgesamt dreizehn Schwertransporte mit Stückgewichten von bis zu 152 t transportiert die Felbermayr-Tochter Bau-Trans für das Speicherkraftwerksprojekt Obervermunt II in Vorarlberg. Die dreizehn Schwergutkomponenten treten ihre Reise von Österreich, der Schweiz und Italien aus an. Die Kraftwerkskomponenten sind mehrheitlich auf der Straße, teils mit der Bahn unterwegs. Mehr als 60 Brücken müssen im Vorfeld aufgrund ihres Alters statisch nachgerechnet werden. Zum Teil werden Brücken im Hundegang überfahren, auf einigen Strecken ist ein Durchkommen aufgrund nicht tragfähiger Brücken überhaupt nicht möglich. So muss der aus Italien angelieferte Rotorzentralkörper einen Umweg von etwa 600 km nehmen. Richtig zur Sache geht es auf den letzten 13 km auf der Silvretta-Hochalpenstraße: hier sind Steigungen und Gefälle von 12 % zu bewältigen. Noch anspruchsvoller sind allerdings Querneigungen von bis zu 19 % und enge Kurvenradien. Bei Kehre 24 verlassen die Transporte die Hochalpenstraße. Was folgt, ist die Einfahrt zur Kaverne und etwa 1.000 m Tunnelfahrt bis zum Maschinenhaus. Dabei sind bis zu 15 % Gefälle zu bewältigen. Die Trafos werden mittels Greifzügen auf einem Schienensystem seitlich etwa 60 m in die Trafokaverne verzogen und anschließend fixiert.

Die Transporte zum auf 1.700 m Seehöhe gelegenen Kraftwerksstollen werden auf der Silvretta Hochalpenstraße durchgeführt.

Am Limit!

5. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bild von Jens Hadel

875 t Gesamtzuggewicht innerhalb deutscher Stadtgrenzen dürfte es nicht so oft gegeben haben. In Nürnberg schon! Dort transportiert die Kahl Schwerlast GmbH einen der weltweit ersten 1100-kV-Stromrichtertransformatoren. Für den Transport des 13,6 m langen, 5,50 m hohen und 5,90 m breiten Transformators kommt die Seitenträgerbrücke G² I K600 zum Einsatz. Insgesamt erreicht der Transport Abmessungen von: 63,10 x 7,45 x 6,30/6,00 m. Besonders herausfordernd ist eine Tunneldurchfahrt. Die Fahrzeugbreite von 7,45 m passt nur durch einen Trick durch die zweispurige Unterführung, die auch noch eine leichte Kurve enthält. Schon bei der Einfahrt in die Senke füllen die parallel gekoppelten Achslinien beide Fahrspuren komplett aus, und die Träger der Brücke reichen seitlich noch wesentlich weiter hinaus. Während die Achsen fast die äußere Tunnelwand berühren, schwebt auf der Innenseite der Seitenträger oberhalb der Wand entlang. Nur durch diese Lösung ist es überhaupt möglich, den Transformator hier entlang zu bewegen. Außerdem hat der Tunnel eine Durchfahrtshöhe von 6,49 m, somit bleibt nur wenig Spielraum nach oben und unten.

Mit 875 t Gesamtzuggewicht geht es durch Nürnberg.

Während die Räder auf der Außenseite sogar über den Bordstein rollen, hat der Trafo auf der kurveninneren Seite nur wenig Abstand zur Tunnelwand. Langsam aber sicher meistert das Team diese extreme Herausforderung, um sich dann weiter Richtung Hafen zu machen.

Ein Umzug mal anders

6. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bild von Erich Urweider

„Historischer“ Einsatz in der Schweiz: Ein unter Denkmalschutz stehender Futtermittelspeicher aus dem Jahr 1746 zieht von Seeberg nach Herzogenbuchsee um, wo sich ein ebenfalls historisch bedeutsames Bauernhaus befindet. Die Firma Zaugg aus Rohrbach transportiert den Speicher über die nur 5 km lange Transportstrecke nicht zerlegt, sondern im Ganzen. So ergeben sich Transportabmessungen von 8 m x 6,4 m x 6,8 m. Aufgrund der Höhe dürfen Brücken und Bahnübergänge nicht unterfahren werden, was den direkten Weg verhindert und die Transportstrecke in etwa verdoppelt. Bei diesem Transport ist zudem die Langsamfahrfähigkeit des Fahrers besonders gefordert, denn zwei Transporthelfer müssen die ganze Strecke zu Fuß zurücklegen und dabei auch noch den oben auskragenden Speicher beobachten, damit dieser nicht beschädigt wird. In Herzogenbuchsee angekommen muss, rückwärts in die Zielstraße eingefahren werden, damit der Speicher am nächsten Morgen mit einem Mobilkran von Zaugg an seinen neuen Standort gesetzt werden kann. Nach rund 3 Stunden Lastfahrt bei Schritttempo ist der Umzug schadenfrei abgeschlossen.

Ein Futtermittelspeicher aus dem Jahr 1746 zieht um, und zwar im Schritttempo.

Im Schritttempo zum Rursee

7. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Die Spedition Kübler transportiert das neue Passagierschiff der Rursee Schifffahrt KG nach Einruhr an den Obersee. Die neue „St. Nikolaus“ ist 30 m lang, 7,20 m breit, 4,15 m hoch und über 70 t schwer. Auf dem Gelände der rechtsrheinisch gelegenen Lux-Werft in Mondorf nahe Bonn, wird das Passagierschiff mittels spezieller Transportadapter am Rumpf des Schiffes selbsttragend zwischen die 4- beziehungsweise 5-achsigen Module gehängt. Per Auto-Fähre geht es dann auf die andere Rheinseite. Mit einer Gesamtlänge von 54,50 m, 7,30 m Breite, 4,48 m Höhe und einem Gesamtgewicht von 143 t geht es auf der Straße weiter bis zum Parkplatz Walberhof bei Vogelsang. Dort wird das Schiff umgeladen, da auf der letzten Etappe aufgrund enger Kurvenradien in den Serpentinen eine Fahrt mit zwischen den Achsen eingehängter Last nicht möglich ist. Also wird die Last auf die Achsen gesetzt. Auf dem letzten Stück, die knapp 6 km lange Strecke den Einruhrer Berg hinunter, kann der Transport nur langsam unterwegs sein: Fünf Stunden benötigt das Team, die St. Nikolaus an ihren endgültigen Bestimmungsort zu befördern und pünktlich für das Einwassern bereitzustellen.

Per Fähre überquert die St. Nikolaus zunächst den Rhein: hier kommt es auf jeden Millimeter an. Foto: Manfred Haiduk

Nächtlicher Transportkonvoi im Emsland

8. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bild von Jens Hadel / Tobias Wilhelmi

Punkt 22 Uhr setzen sich auf dem Firmenhof von Hilgefort Anlagenkomponenten- und Apparatebau in Dinklage vier Gespanne der Bohnet GmbH in Bewegung. Geladen haben sie insgesamt vier große Trommeln – die drei Teile eines Trommeltrockners sowie eine Gipstrommel – die nach Sedelsberg gebracht werden. Jeder Transport bringt 155 t auf die Waage, erreicht eine Fahrzeughöhe von rund 6,35 m und eine Breite von 5,4 m. Schon am ersten Kreisverkehr zeigt sich, dass die Fahrer mit der Gespannlänge von 25,5 m überhaupt kein Problem haben. Im kleinen Oldenburgischen Essen steht dann die erste echte Bewährungsprobe an. Mitten im Ort muss an einer Kreuzung rechts abgebogen werden. Damit die Übung nicht zu leicht ausfällt, begrenzt eine kleine Verkehrsinsel mit großer Laterne und einigen nicht demontierbaren Schildern die Möglichkeiten. Doch es klappt wie am Schnürchen. Lediglich bei dem längeren Gipstrommel-Transporter muss genauer geschaut werden, denn immerhin sind 2 Achsen, also 3 Meter, mehr um die Ecke zu bringen. Nach einer Linksabzweigung folgt die zügige Weiterfahrt bis zum Verschiffungshafen Sedelsberg bei Saterland. Von dort geht es per Binnenschiff zum Lübecker Hafen. Dort trennen sich die Wege der Trommeln. Während die große Gipstrommel auf ein hochseetaugliches Gefährt wechselt, geht es von hier aus für die drei Trockentrommelsegmente per Küstenschiff nach Rostock. Die letzten rund 20 km vom Hafen bis zum Kunden in Poppendorf übernehmen dann wieder die strahlend gelben Zugmaschinen der Bohnet GmbH.

155 t schwer, 6,35 m hoch und 5,4 m breit: dies sind die Abmessungen der vier Gespanne.

Viele Wege führen nach Straßburg

9. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bild von Erich Urweider

Friderici Spécial transportiert die Tunnelbohrmaschine, die am Eppenbergtunnel in der Schweiz im Einsatz war. Insgesamt werden es etwa 130 Transporte, bis die gesamte Maschine, die in Einzelteile zerlegt wurde, abtransportiert ist. Die schwersten Teile reisen im kombinierten Verkehr, sind also auf der Straße und auf dem Wasser unterwegs. Der Transport des über 200 t schweren Antriebs macht Schubhilfe notwendig. Dazu kommt eine zusätzliche Schwerlastzugmaschine von Senn zum Einsatz. Das letzte Schildsegment wird ebenfalls mit Schubunterstützung gefahren. Dieses Mal aber mit einer Maschine Friderici-eigenen Maschine. Die Transportbegleitung erfolgt mit Ausnahmetransportbegleitern (ATB) der Firma Senn AG aus Oftringen. Obwohl der Kanton Solothurn erst ab 1. April 2018 offiziell die ATB-Richtlinie umsetzt. Die Transportroute verläuft jeweils so kurz auf Kantonsgebiet, dass das zuständige Amt grünes Licht gibt.

Insgesamt 130 Transporte sind nötig, bis die Tunnelbohrmaschine vom Eppenbergtunnel komplett abtransportiert ist.

Ein Schiff wird kommen!

10. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bild von Erich Urweider

Das neue Passagierschiff der schweizerischen Schifffahrtgesellschaft Hallwilersee wird in Deutschland von der Lux-Werft in Mondorf gebaut und tritt seine Reise zum Hallwilersee ab Basel auf der Straße an. Zwei Nächte ist das Transportteam von Sabesa mit dem Transport des 78 t schweren Rumpfs und des leichteren Oberdecks beschäftigt. Für den Anstieg von Hauenstein wird eine zweite Zugmaschine vorgespannt – und zwar eine Scania 143E von Baumann in Lenzburg. In Winzenau wartet eine Herausforderung in Form eines im Bau befindlichen Kreisverkehrs. Zwei Wochen zuvor ist hier ein 4,7 m breiter Schwertransport gescheitert – der Schifffstransport bringt es auf eine Breite von über 6 m. Doch Glück gehabt: der Baufortschritt am Kreisverkehr ermöglicht jetzt ein direktes Durchfahren. In Erlinsbach steht eine Rechtsabbiegung an. Die hat es in sich: enge Bebauung und ein Dorfbrunnen, der im Weg ist, erfordern mehrfaches Rangieren. Später muss am Zielort eine enge Straße zum See hinunter gemeistert werden, bis das 6,5 breite Schiff für Zusammenbau und Einwasserung bereitgestellt wird. Nach dem Abladen wird der Anhänger von den bereitstehenden Kranen um 180° gedreht und mit der „MS Fortuna“ beladen, die von der SGH verkauft worden ist. Mit 23,4 m Länge ist sie rund 11 m kürzer als das zuvor transportierte Schiff und „nur“ 5,3 m breit, die Transporthöhe liegt bei 5,2 m – kein Problem also die gleiche Strecke zurückzufahren. Falsch gedacht, denn in Lenzburg ist zwischenzeitlich eine Gerüstpasserelle aufgebaut worden – lichte Höhe: 5,1 m. Mit Stockwinden wird sie auf eine 5,22 m angehoben, sodass der Schifffstransport passieren kann und schließlich zum Aufhafen gelangt.

Auf Reisen: Ein neues Schiff für den Hallwilersee.

12.200 t-Koloss auf den Weg gebracht

11. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Schwergewichtiger Einsatz für Sarens in Norwegen: ein 12.200 t schweres Ölplattformmodul wird in Stord verladen, gewogen und aufgebockt. Für die Handhabung des 12.200 t schweren Ölplattformmoduls setzt Sarens 432 KAMAG K24 Achslinien ein, die von 22 Powerpacks angetrieben werden. Das Modul ist für das vor der Küste Norwegens gelegene Johan Sverdrup Oil Field in der Nordsee bestimmt. Dorthin wird es Anfang 2019 verschifft, um darauf über 200 Arbeitern Platz zu bieten. Sarens verwendet zweiunddreißig 500 t-Wägezellen, um das genaue Gewicht des LC-LL Moduls zu bestimmen, das sich auf insgesamt 12.200 t beläuft. Anschließend wird das Modul auf eine Höhe von rund 13 m über dem Schiffsdeck gehoben, damit der Trägerrost installiert werden kann. Zu diesem Zweck werden vier Türme des CS 5000-Hebesystems eingesetzt.

Zum Verladen transportiert Sarens das Modul mit Abmessungen von 110 x 61 x 26 m auf Selbstfahrern von der Produktionshalle zu dem rund 200 m entfernten Schiff.

Auf historischer Trasse unterwegs

12. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Ursprungstext und Bilder von Hermann Schulte

Knifflige Aufgabe für die Transportcrew für die Spedition Kübler an der Nahe bei Bad Münster am Stein: Ein rund 240 t schwerer Trafo soll vom stillgelegten Umspannwerk Niederhausen zur Umladestelle in Bad Münster an der Friedensbrücke verbracht und dort auf Schienendrehgestelle umgesetzt werden. Nach dem Verfahren zum Trafoplatz und Einheben des Trafos in den Tragschnabel geht es inklusive Zug- und Schubmaschine auf der ehemaligen Bahntrasse nach Odernheim Richtung Bad Münster. Voraus fährt ein Warnfahrzeug, da auf der Strecke reger Fahrradverkehr herrscht. Nach rund 50 Minuten erreicht das Gespann die Friedensbrücke und den daran anschließenden Umladeplatz. Hier ist jetzt fahrerisches Können gefragt, denn der Trafo wird nun zuerst an einem Baum vorbei und dann parallel zum abgestellten Schienengestell manövriert. Mit der Schubmaschine wird dann das Drehgestell bis zum Ende des Gleises zurückgezogen, um den Trafo mittig über das Gleis zu fahren. Die Querfahrt der hinteren Achslinien am Baum erfordert eine kurze Sperrung der Bundesstraße, da das Gespann mit dem vorderen Teil queren muss. Daraufhin wird die Zugmaschine abgekoppelt, da sonst der vorbeifahrende Verkehr blockiert gewesen wäre. Das Anheben zur Abstützung des Trafos erfolgt mittels der hydraulischen Achsen. Nach dem Absenken der Achslinien kommt die Kugel der Drehpfanne frei, die Achslinien werden parallel zum Trafo geparkt und das vordere Schienendrehgestell durch die V 100 herbeigefahren. Mit der bordeigenen Hydraulik setzt sich dann die Kugel in die Panne des Schienendrehgestells. Anschließend wiederholt sich dieser Ablauf auf der anderen Seite. Hierbei wird durch Schieben der Achslinien das seitlich angespannte Schienendrehgestell unter den Tragschnabel gezogen. Nach erfolgtem Umbau werden die Achslinien auf der Brücke geparkt und zur Leerfahrt vorbereitet. Nach Abschluss aller Arbeiten wird der Trafo über Ludwigshafen nach Koblenz transportiert.

Im Tragschnabel reist der Trafo zur Friedensbrücke nach Bad Münster, wo umgeladen wird.

Gelungene Einsatzpremiere

13. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Im August 2018 feiert ein technisch neues Konzept einer Greiner Hochträgerbrücke für die französischen Schwerlastspezialisten Scales seine Premiere. Bei dem Premiereneinsatz der neuen Greiner Hochträgerbrücke KBH-250 transportiert der französischen Schwerlastspezialisten Scales einen 210 t schweren Royal SGB-SMIT Transformator unter teilweise schwierigsten Bedingungen und engsten Platzverhältnissen durch diverse Bergdörfer von Goncelin über La-Rochette über die Isere hinweg nach Aigueblanche in den Rhönalpen in der Nähe von Grenoble.

Bei vielen Ortsdurchfahrten und in engen Bergdörfern stehen teilweise nur wenige Zentimeter zwischen Gebäuden und dem Transportzug als Spielraum zur Verfügung. So ist es von großem Vorteil, dass sich das System an den Stirnseiten verjüngt und damit bei besonders engen Passagen „eingefädelt" werden kann. Möglich ist dies durch eine neuartige hydraulisch-mechanische Gelenkarmverbreiterung.

Scales transportiert mit seiner neuen Hochträgerbrücke einen 210 t schweren Transformator.

Mit 179 Tonnen durch die City

14. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Der Kohlelöschwagen wurde bei der Firma Stahlbau Schäfer aus Dillingen gebaut und zur Zentralkokerei GmbH in der Dillinger Hütte transportiert.

Mit einem Gesamtzuggewicht von 179 t macht sich das Schwertransportunternehmen onroad auf zu einem Schwertransport mitten durch die Innenstadt von Dillingen. Transportiert wird ein 95 t schwerer Kohlelöschwagen zur Zentralkokerei GmbH in der Dillinger Hütte. Das gewaltige Bauteil bringt es auf eine Länge von 22,36 m, eine Breite von 6,35 m und eine Höhe von 5,40 m. Dies führt zu einer Gesamttransportlänge von 32,92 m bei einer Transportbreite von 6,35 m und einer Transporthöhe von 6,70 m. Das Gesamtgewicht der Zugkombination beträgt 179 t. Eine Herausforderung stellen die großen Abmaße des Transports dar – eine weitere die Strecke selbst. Da es mitten durch die Innenstadt von Dillingen geht, müssen umfangreiche verkehrslenkende Maßnahmen eingeleitet werden.

„Slowakischer Pfeil“ wieder auf Reisen

15. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Universal Transport hat einen 36 t schweren Oldtimer geladen. Der Motor-Triebwagen M290, genannt der „Slowakische Pfeil“, überwand bereits in den 1930er-Jahren die anspruchsvolle Strecke Prag – Bratislava in viereinhalb Stunden. Bei dem Spezialtransport wird der Triebwagen M290-001 transportiert, der seit 1953 als Denkmal vor dem Tatra-Firmenmuseum im tschechischen Koprivnice steht. Zunächst muss der Zug mit einer Länge von 25,1 m, einer Breite von 2,85 m und einer Höhe von 3,66 m auf einen Tieflader gebracht werden. Dann kann der Straßentransport auf 40 km langen Strecke nach Hranice beginnen, wo dieser historische Triebwagen vom Eisenbahn-Reparaturwerk CMZO runderneuert wird.

Wegen seiner damals bahnbrechenden technischen Lösung steht der Triebwagen seit 2010 auf der Liste der Nationalen Kulturdenkmäler der Tschechischen Republik. Dann hat das Prager Kulturministerium entschieden, den in die Jahre gekommenen Oldtimer komplett restaurieren zu lassen und Tatra Truck dafür Mittel in Höhe von 80 Millionen Kronen oder umgerechnet gut drei Millionen Euro bereitgestellt. Bis 2020 werden die Arbeiten dauern, dann soll das historische Fahrzeug, das letzte seiner Art, wieder im alten Glanz erstrahlen.

Der „Sklowakische Pfeil“, ein historischer Motor-Triebwagen mit einer Länge von 25,1 m, einer Breite von 2,85 m und einer Höhe von 3,66 m wird nach Hranice transportiert.

Logistischer Kraftakt in neun Etappen

16. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Um den 400 t schweren Transformator ans Ziel zu bringen, wird die Transportkombination mehrfach umgebaut.

Ursprungstext von Andreas Cichowski,
Bild: Andreas Cichowski/Manfred Haiduk

Das Schwerlastunternehmen Kahl aus Moers transportiert einen 400 t schweren Generator vom stillgelegten Kraftwerk Voerde nach Weisweiler. Zu Beginn führt Kahl den Verschub des Stators aus dem Maschinenhaus durch. Danach werden die ersten Meter vom Maschinenhaus bis zum ersten Umbauplatz werksintern mit einem 14-achsigen Selbstfahrer bei einer Achslast von 30 t bewältigt. Nach dem Umbau geht es auf 20 Achsen über die Straßen durch Voerde bis hin zur 5 km entfernten Natorampe. Via Ponton erreicht man die Rampe in Düsseldorf Lörick, wo beim Roll-Off eine Steigung von 10 bis 12 % mit einem Gesamtgewicht von über 500 t zu bewältigen ist. Um die weitere Strecke von 105 km achslasttechnisch und höhentechnisch zu realisieren, wird auf die 28-Achs-Tragschnabelbrücke G^2 K 600 umgeladen. Insgesamt 20 Brückenbauwerke müssen im Vorfeld statisch berechnet werden. An einigen Streckenabschnitten wird die Fahrzeugkombination auf 105 m Länge mit bis zu 52 Achslinien der Trägerfahrzeuge erweitert und somit die Achslinienlast bis auf 14 t reduziert. An drei Brückenbauwerken bringt Kahl sein 20 m langen Brückenüberfahrsystem zum Einsatz. Die besonderen Herausforderungen des Transportes bestehen zum einen im hohen Transportgewicht von 400 t für das Ladegut mit Abmessungen von 14 x 4,2 x 4,1 m, zum anderen in der Streckenführung, die dem Gesamtgewicht von bis zu 800 t, der Länge bis 105 m und einer Höhe bis zu 5,70 m gerecht werden muss.

Rekord-Transport

17. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Im Hafen von Marghera in Italien transportiert der italienische Schwergutspezialist Fagioli S.p.A. eine Last von über 3.000 t – so viel wie noch nie auf dem Hafengelände. Die beiden Hydrocracking-Reaktoren mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3.000 t werden bei ATB Rive Calzoni an den Standorten in Roncadelle und Venedig hergestellt. Fagiolo S.p.A. nimmt sie auf und transportiert die Kessel weiter zum Hafen, von wo aus sie nach Nigeria verschifft werden. Die Druckkessel zählen zu den weltweit größten, die jemals für die Petrochemie-Industrie gefertigt wurden. Das Einzelgewicht beläuft sich auf 1.535 t bei einer Länge von mehr als 60 m, 8,5 m Breite und 10 m Höhe.

Um beim Transport der eingeschränkten Bodenbelastung vor Ort Rechnung zu tragen, verteilt Fagiolo S.p.A. die Last auf 72 Achslinien.

Alles aus einer Hand

18. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Insgesamt 13 Behälter wurden auf Schwerlastmodule geladen, um die letzten Kilometer bis zum Zielort auf der Straße zu bewältigen.

Text: Andreas Cichowski, Bild: Jens Hadel

13 Wassertanks für eine Wärmespeicheranlage in Hürth. Für diesen Auftrag kann Viktor Baumann dem Kunden ein Komplettpaket inklusive der Montage mittels Gittermastraupenkran anbieten. Der Vorlauf führt dabei zum Hafen in Haren und nach dem Umladen werden die Tanks in den Hafen von Köln Godorf gebracht, von wo aus sie, zusammen mit sieben weiteren Wasserbehältern aus dem Produktionsort in Steinhagen, ihre letzte Etappe antreten sollen. Insgesamt werden also 13 Behälter erneut auf Schwerlastmodule geladen, um die letzten Kilometer bis zum Zielort auf der Straße zu bewältigen. In mehreren Nächten werden je drei bis vier Behälter im Konvoi zum Montageplatz gefahren.

Auf dem provisorischen Parkplatz in Köln Godorf herrscht beinahe Betriebsfeststimmung, als sich Fahrer, Begleiter und die Geschäftsführung am Abend des 5. August versammeln und die Schwerlastzugmaschinen während der Dämmerung startklar machen. Denn anders als bei der ersten Etappe im Emsland darf der Konvoi nur nachts unterwegs sein.

Am Ziel erwartet die Transporte ein Gittermastraupenkran der 650 t-Tragfähigkeitsklasse sowie ein Teleskopkran der 220 t-Tragfähigkeitsklasse, die die Fracht an die Haken nehmen, aufrichten und montieren.

Länge läuft

19. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Insgesamt werden 174 Stahltanks von Tössriederen nach Kaiseraugst transportiert, wo sie entsorgt werden.

Ursprungstext und Bild von Erich Urweider

In Tössriederen stand seit den 1950er Jahren ein unterirdisches Tanklager. Die vor 40 Jahren stillgelegte Anlage wird nun rückgebaut und die 174 Stahltanks werden der Entsorgung zugeführt. Die Walter Meier Transporte AG aus Würenlingen fährt alle Stahltanks von Tössriederen nach Kaiseraugst zur fachgerechten Entsorgung. Die Tanks sind 2,9 m breit und rund 21 m lang. Nachdem der austeleskopierte Auflieger bereitsteht, kann jeweils ein Tank mitmilfe zweier 50 t-Bagger aufgeladen werden. Die extra vorbereiteten Tankaufnahmen ermöglichen eine schnelle Beladung. Da die Stahltanks über 60 Jahre in der Erde lagen, haftet an der Außenseite teilweise noch Sand und Erde, die entfernt werden. Vom Tanklager durch Tössriederen geht es für den fast 30 m langen Transport erstmal im Schritttempo. Im weiteren Verlauf geht es am Rhein entlang bis nach Kaiseraugst. Hier wird der geladene Tank wieder abgeladen, gereinigt und anschließend zertrennt. Pro Tag werden zwei Tanks gefahren. kürzer als das zuvor transportierte

„Der Flexibilität sind keine Grenzen gesetzt“

20. NOMINIERUNG: Heavy Transport of the Year

Zwei Tanks mit Längen von 26 und 24 m und Gewichten von 88 t und 105 t werden innerbetrieblich transportiert.

Die Graß ISL GmbH & Co. KG erhält den Auftrag zwei große Kammertanks zu transportieren. Zunächst wird ein Tank mit einer Länge von 26 m, einem Durchmesser von 5 m und einem Gewicht von 88 t in einer Halle aufgenommen und an einem temporären Lagerplatz entladen. Danach muss ein zweiter Tank mit einer Länge von 24 m, einem Durchmesser von 5,8 m und einem Gewicht von 105 t auf die andere Seite des Geländes transportiert werden, wo er entladen und zwischengelagert wird. Abschließend erfolgt der Rücktransport des ersten Behälters zurück in die Produktionshalle.

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

Heavy Transport of the Year

Einsendeschluss ist der 31.03.2019!

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 ☐

1 Seite 66

2 Seite 66

3 Seite 67

4 Seite 67

5 Seite 68

6 Seite 68

7 Seite 69

8 Seite 69

9 Seite 70

10 Seite 70

11 Seite 71

12 Seite 71

13 Seite 72

14 Seite 72

15 Seite 73

16 Seite 73

17 Seite 74

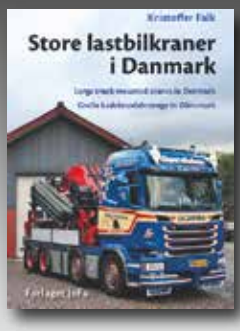
18 Seite 74

19 Seite 75

20 Seite 75

ANZEIGE

Buchtipps für Leser des Schwertransportmagazins



200 Seiten, 400 Abbildungen
fester Einband, 29,90 Euro

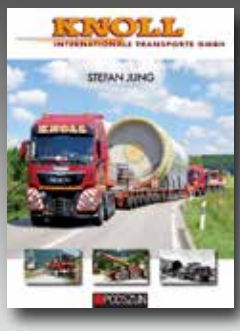
270 Seiten, 650 Abbildungen
fester Einband, 39,90 Euro

Kostenloses Gesamtverzeichnis:

Podszun-Verlag GmbH
Elisabethstraße 23–25
59929 Brilon
info@podszun-verlag.de
www.podszun-verlag.de
Tel. 02961-53213

PODSZUN
Der Verlag für Motorbücher

144 Seiten, 380 Abbildungen
fester Einband, 24,90 Euro



184 Seiten, 600 Abbildungen
fester Einband, 29,90 Euro