

Zubehör für die Kernfusion



Der Transport macht Pause bei

Eine 63 t schwere Coldbox, die in Frankreich beim ITER-Projekt zum Einsatz kommt, wurde Anfang Januar vom schweizerischen Elgg in den Auhafen zur Verschiffung gefahren. Den Transport mit Abmessungen von 4,5 m Breite und 40 m Länge übernahm Welti-Furrer.

Text und Bilder: Erich Urweider

Seit geraumer Zeit wird im Atomlabor Cadarache in Südfrankreich eines der größten Projekte, in dem Nationen aus allen Teilen der Welt zusammenarbeiten, gebaut. Das ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor) genannte Projekt bringt Staaten wie Russland, die Schweiz, die EU, die USA, Südkorea, Japan, Indien und China zusammen. Die Komponenten für das Projekt werden entsprechend der weltweiten Beteiligung auch weltweit hergestellt. Selbstverständlich sind auch Schweizer Firmen daran beteiligt.

Eine der dieser Firmen ist die zur Linde Group gehörende Linde Kryotechnik, die ihren Sitz in Pfungen in der Nähe von Winterthur hat. Linde Kryotechnik ist spezialisiert auf Maschinen, die Temperaturen von kleiner -196°C erreichen.



Die Kreuzung ist eigentlich ein Kreisverkehr, allerdings ist nur wenig Platz vorhanden.



der Auffahrt der Umfahrung Hausen.



Anfahrt zur Pause, welche hier Wind- und niederschlagsgeschützt verbraucht wird.

Ab dieser Temperatur wird Stickstoff flüssig. Die transportierte Coldbox wird allerdings mit viel niedrigeren Temperaturen arbeiten, denn das superkritische Helium, das darin gesammelt und wieder verteilt wird, wird nur 4,4 Kelvin haben. Es ist also 4,4°C »wärmer« als der absolute Nullpunkt, der bei -273,15°C liegt.

Diese extreme Kälte wird für die Supraleiter des ITERs verwendet werden und wird in einer eigenen Kältefabrik am ITER-Standort erzeugt. Doch bis es soweit ist, sind noch einige Transporte notwendig.

Nach ihrer Fertigung in Sirnach wurde die Coldbox durch Welte-Furrer PneuKran & Spezialtransporte AG bereits einmal zur Zwischenlagerung transportiert. Nun wurde sie von der Projektkoordination abgerufen, weshalb der Transport von Elgg aus startete. Von dort ging es via Winterthur – Zürich und Otelfingen bis in die Nähe des Firmenstandorts von Welte-Furrer nach Windisch.



Ich bin auch ein Fahrrad.

In der zweiten Nacht wurde via Birr – Erlinsbach – Niedergösgen und über den oberen Hauenstein in den Auhafen gefahren. Eine der engsten Stellen befindet sich nach wie vor in Erlinsbach, da dort die historischen Häuser eines der wenigen erhaltenen Dorfkerne eng beieinander stehen.

Mit 40 m Transportlänge und 4,5 m Breite ist es kein leichtes Unterfangen abzubiegen. Deshalb mussten hier die Augen überall gleichzeitig schauen und praktisch an jeder Ecke war ein Teammitglied mit der Beobachtung der Ladung beschäftigt.

Gleichzeitig galt es, die Höhe von 4,95 m nicht zu vergessen, denn das Schild des dortigen Restaurants will ebenso hängen bleiben. Nach einigen Minuten Anspannung ging es dann auf der Transportroute weiter, ohne auf besonders große Herausforderungen zu treffen.



Ein weiterer Kreisverkehr von Pratteln ist geschafft, fehlen nur noch zwei.

Rundeine Stunde später konnte die Lenkpause in der Autobahnunterführung bei Egerkingen gemacht werden. Hier war man im Gegensatz zur ersten Transportnacht vom Wind geschützt und der Kaffee aus dem nahegelegenen Schnellrestaurant wurde nicht so schnell kalt.

Anschließend wurde der obere Hauensteinpass überquert. Extra für diesen Transport war die Straßenmeisterei aufgeboten worden, um die Transportroute wegen der frischen Temperaturen einmal abzustreuen.

So gelangte der Transport ohne weitere Probleme in den Auhafen, wo bei Schichtbeginn der Hafenarbeiter die Coldbox abgeladen werden konnte. Diese wurde dann via Binnenschiff in Richtung Marseille gebracht und von dort in der Nähe wieder auf der Strasse zur Baustelle des ITER transportiert.



Nun geht es über die breite Hauptstrasse weiter.



Der vorhandene Platz wird komplett ausgenutzt.



Auch das Schild vom Restaurant soll dort bleiben, wo es hingehört.



Einmal mehr geht es durch Waldenburg.



In Trimbach muss der Auflieger erst angehoben werden.



Wendemanöver auf der Citykreuzung in Olten, sonst wäre das Abbiegen nicht möglich.

ANZEIGE

TTBN

Routen, Schleppkurven und Protokolle

NEU

- Routen-PDF
- Offroad-Ziele
- Brückenlasten
- Freitext

Interaktive Karten für alle VEMAGS-Anträge, auch ohne Protokoll

Wenn das Ziel keine Postanschrift hat ...

Limit-Community enthält die öffentlichen Daten der Bundesländer

Protokollergänzungen für Behörden zu Route, Sachkunde etc.

www.TTBN.de

TTBN ist eine Marke der ObjectFab GmbH, Tannenstr. 2, 01099 Dresden