

# Ein schwerer Auftrag in schwieriger Zeit!



Ein schwerer Auftrag in schwieriger Zeit: Trotz Corona-Krise müssen Großprojekte wie die Lieferung eines gigantischen Druckbehälters pünktlich abgewickelt werden. So auch unlängst im Münsterland.

**N**ach monatelanger Planung erledigte die Stuttgarter Schwerlast-Spedition Paule einen Auftrag der Maschinenbau Scholz GmbH & Co. KG in Coesfeld dieser Tage mit gewohnter Präzision. Die Aufgabe: Einen großen Autoklav – ein gasdicht verschließbarer Druckbehälter, in dem bei 12 bar Betriebsdruck und 250° Grad Hitze Carbonteile gebacken werden – vom Gelände des Herstellers im nordrhein-westfälischen Coesfeld zum 33 km entfernten Kai am Datteln-Ems-Kanal in Lüdinghausen zu bringen.

Die besondere Herausforderung bei solchen Transporten besteht im hohen Schwerpunkt der rund 175 t schweren, 25 m langen und jeweils rund 7 m breiten beziehungsweise hohen Ladung, die auf einem gekoppelten Plateauflieger mit 22 Achslinien verzurrt war. Daher darf während des Transports ein Neigungswinkel von fünf Grad nicht überschritten werden, an-

*Daher darf während des Transports ein Neigungswinkel von fünf Grad nicht überschritten werden, andernfalls besteht Kippgefahr.*

ndernfalls besteht Kippgefahr. Für die Lastfahrt wurden die hydraulisch regulierbaren Plattformen auf 1,07 m justiert, damit ergibt sich eine Transporthöhe von rund 8 m.

Zum Einsatz kamen insgesamt vier Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen von Paule, davon zwei 4-achsige SLT mit jeweils 650 PS Leistung. Die beiden SLT waren für den Transport des Autoklavs zuständig, mit den beiden anderen wurden der 20 t schwere Deckel und weitere Zubehörteile – beide mit rund 8 m Transportbreite – zum Binnenschiff gefahren, das die komplexe

Maschine zum Weitertransport auf See nach Rotterdam brachte.

Pünktlich um 22 Uhr rollte der Koloss vom Werksgelände im Industriegebiet in Coesfeld, gezogen und geschoben von den bulligen Mercedes-Benz SLT. Nach drei Stunden Fahrt erreichte der Tross die Schlüsselstelle bei Kilometer 22 – einen engen 90-Grad-Abzweig, an dem zuvor extra die Seitenstreifen aufgeschottert und mit Kunststoffplatten abgedeckt worden waren.

Um hier die ziehende Zugmaschine mit Hermann Futterknecht am Steuer sowie Thomas





175 t Gewicht bei einer Länge von 25 m, einer Breite und Höhe von rund 7 m bringt dieser Autoklav auf die Waage.

Lücke an Bord bestmöglich bei der Fahrt durch die enge Kurve zu unterstützen, rangierte Dieter Wascher im zweiten SLT rückwärts bis zu seinem Kollegen und brachte sich fürs Ankoppeln in Position.

Nachdem die beiden SLT zusammengekoppelt waren, war die knifflige Stelle schnell gemeistert und es ging problemlos weiter. Nach insgesamt gut sechs Stunden Fahrt erreichte der Transport mit einem Gesamtgewicht von knapp 330 t schließlich sein Ziel, den Kai am Datteln-Ems-Kanal.

Doch hiermit war der Auftrag für Paule noch nicht beendet. Denn auch für den Weitertransport über Binnenschiff nach Rotterdam und Kümo mit Nachlauf bis zum Empfänger in Südfrankreich war Paule verantwortlich und wickelte auch diesen Teil des Transports trotz Coronakrise pünktlich ab.

