

Breit, lang, schwer



Obwohl die Kreuzung eigentlich riesig ist, muss mehrmals „gesägt“ werden.

Eine 4-Achs Schwerlastzugmaschine vorne, drei Schubmaschinen hinten, dazwischen bis zu 18 Goldhofer-Modulachsen, Gesamtzuggewicht 423,1 t, Gesamtlänge 68,69 m und 6,9 m Breite: das sind die Eckdaten eines zwei Nächte dauernden Schwertransports, der unter anderem auch mitten durch Zürich führte.

Text und Bilder: Erich Urweider

Unterwegs war hier die Welti-Furrer Pneukran & Spezialtransporte AG im Auftrag der Burckhardt Compression AG. Das Unternehmen baut Großkompressoren für die Kunststoffindustrie. Diese Maschinen werden weltweit exportiert und müssen regelmäßig vom Firmenstandort in Oberwinterthur an den Rhein transportiert werden. Zuletzt wurde ein Hyper K10 auf Reisen geschickt, der mit 280 t Gewicht und Abmessungen von 1.200 x 690 und 280 cm zu einer Herausforderung wurde.

Um hochverdichtete Polyethylene herzustellen zu können, benötigt die Kunststoffindustrie Kompressoren, mit denen sich hohe Drücke von mehreren Tausend bar erreichen lassen. Dazu

Aufgrund der enormen Breite schieden diverse Routen von vornherein aus.

werden in Winterthur (Kanton Zürich) bei der Firma Burckhardt Compression Kolbenkompressoren gebaut. Der jüngst transportierte ist für ein Projekt in China bestimmt. Er bringt bis zu 3.500 bar Druck von mit Polyethylenfasern »verschmutztem« Gas hin. Dazu benötigt er eine elektrische Leistung von 31.500 kW.

Da der Zeitplan bei diesem Projekt außergewöhnlich eng gestrickt war, wurde nicht wie sonst üblich bloß der Kolbentrieb transportiert, sondern diesmal war der Kompressor komplet-

tiert, also mit montierten Zylindern, unterwegs. Daher die Breite von 6,9 m und das Gewicht von 280 t.

Nun galt es für Welti-Furrer, eine geeignete Transportlösung zu finden, was intensive Vorbereitungen erforderte, denn aufgrund der enormen Breite schieden diverse Routen von vornherein aus. Doch zunächst einmal musste man von Oberwinterthur durch die Stadt Winterthur und dann weiter nach Zürich gelangen, denn die einzig fahrbare Route führt auch durch



Nachts ruht der Öffentliche Personennahverkehr in Zürich, so können die Tramschienen teilweise als Transportroute genutzt werden. »Ich bin auch ein Tram«, so warb einmal der Zürcher Verkehrsverbund.



Durch die Stadt Zürich geht es mit solchen Dimensionen nur mit Polizeibegleitung.

die Schweizerische Großstadt. Danach geht es an der Kantongrenze weiter durch den Kanton Aargau. Die Breite des Kompressors sorgte dafür, dass die oft befahrene Route via Hauenstein ausschied, denn hier ist bei circa 6,3 m Breite Schluss.

Also galt es weiterzuschauen, ob es machbar wäre, entlang des Rheins zu fahren. Diese Route kam dank der Pflege der Typ I-Route tatsächlich in Betracht. Denn die Möhlinbachbrücke in Möhlin war erst 2014 saniert worden und bot nun dem Transport mit seinem enormen Gewicht und den erhöhten Achslasten eine ausreichende Tragfähigkeit für ein sicheres Queren.

Für die Strecke durch die Städte Winterthur und Zürich und im Anschluss durch Teile der Kantone Zürich und Aargau bis hinter die Unterführung in Döttingen wurde der Auflieger 16-achsrig gefahren. In Döttingen musste dann ein zusätzliches Fahrwerk mit 2 Achslinien an den Auflieger angebaut werden. Notwendig war dies, um die Achslasten von annähernd 20 t für die anschließende Brückenquerung zu reduzieren. Nur so ließen sich Folgeschäden an den Brückenlagern vermeiden.

Da nun die Strecke für die auf 68,69 m verlängerte Kombination (mit 3 Schubmaschinen)



Dielsdorf, noch einige Kreisverkehre und dann ist die erste Nacht gelaufen.



Drei Schubmaschinen waren bei dem Transport im Einsatz. Fotos Lukas Pitsch/proimagehub.ch

... in der ersten Transportnacht war zusätzlich die Kantonspolizei Zürich vor Ort.

befahrbar war, blieb die Kombination bis in den Auhafen unverändert.

Die Route durch Winterthur ließ sich angesichts der imposanten Transportabmessungen recht problemlos meistern, allerdings mussten auf der gesamten Strecke rund 200 Objekte demontiert werden. Und in den Städten übernimmt ja nach wie vor die Polizei die Begleitung des Transports. Weil dieser Transport aber mit besonders breiten und besonders langen Abmessungen aufwartete, war in der ersten Transportnacht zusätzlich die Kantonspolizei Zürich vor Ort. Vor allem, weil von Brüttsellen bis Wangen-Dübendorf ein Stück der Autobahn A53 befahren wurde.

Die Autobahnausfahrt musste mit Stahlplatten erst durchfahrbar gemacht werden. Dafür wurde ein eigenes Fahrzeug mit Ladekran eingesetzt. Anschließend gelangte man via Bahnhof Dübendorf auf die Überlandstraße, wo an der

Stadtgrenze zu Zürich erst mal die Lenkpause eingelegt wurde.

Nach der Stärkung konnte es weiter gehen und die Strecke durch die Stadt in Angriff ge-



Verladeaktion in der Halle.

Foto Lukas Pitsch/proimagehub.ch

nommen werden. Damit der Transport passieren konnte, waren Lichtsignale demontiert oder auf die Seite gekippt worden. Wo der Platz für den Transport nicht reichte, wurde erst in die falsche Seite abgebogen und anschließend auf einer großen Kreuzung gewendet. Dabei musste immer wieder auf kreuzenden Verkehr geachtet werden, denn trotz fortgeschrittener Stunde ruht der Verkehr auch nachts nicht mehr komplett. Wohl aber der öffentliche Verkehr, was in Zürich dem Schwertransportwesen zugutekommt, so können die Tramschienen teilweise als Transportroute genutzt werden – getreu dem Motto des Zürcher Verkehrsverbunds: «Ich bin auch ein Tram».

Nachdem die Stadt gemeistert war, ging es via Furttal bis zur Kantonsgrenze Zürich/Aargau. Hier wurde der Transport an einer großen Kreuzung abgestellt und – bewacht von einem Sicherheitsdienst – der Tag verbracht.



Es scheinen Leitelemente am Boden zu sein, diese markieren allerdings die Verkehrsinsel

Stadt, Land, Fluss

Nach dem Start in die zweite Nacht musste mit Wettingen eine Kleinstadt durchquert werden, bevor die Strecke wieder über Land führte. In Döttingen durchfuhr der Konvoi den historischen Kern der Ortschaft, bevor vor die Aarebrücke beim Klingnauer Stausee überquert werden sollte. Mit Achslasten von über 18 t darf diese Brücke nicht befahren werden, weshalb hier ein zusätzliches Zweierfahrwerk angeboltz wurde. Die ganze Aktion dauerte mithilfe eines Lastwagens mit Ladekran rund 45 Minuten. Danach noch eine kurze Stärkung, und schon war man bereit für den Rest der Nacht.

War man in der ersten Nacht bei trockener Witterung unterwegs, war die zweite Nacht deutlich unbeständiger. Zwar konnte der erste Teil bis zur Umbauaktion meist bei feuchter Fahrbahn aber ohne Regen gemeistert werden. Die Weiterfahrt startete dann aber mit starken Böen und Regen. Via Leuggern gelangte der Transport anschließend an den Rhein, wo er mehr oder weniger dessen Verlauf bis in den Auhafen folgte. Pünktlich um 5 Uhr morgens traf der Transport anschließend im Hafen ein, wo der Kompressor in ein Charterschiff geladen wurde, das ihn nach Rotterdam beförderte. Dort erfolgte der Umschlag auf ein Hochseeschiff und die Weiterfahrt nach China.

Der reibungslose Ablauf zeugt davon, dass die wochenlangen Vorbereitungsarbeiten durch ein gutes Teamwork zwischen Burckhardt Compression, Wolti-Furrer und Ultra-Brag erfolgreich in die Tat umgesetzt werden konnten.



Um nach Döttingen zu kommen muss erst durch diese Unterführung gefahren werden.



Der TC 2800 von Wolti-Furrer übernimmt hier das Handling der Last. Foto Lukas Pitsch/proimagehub.ch