

Ein Schiff wird kommen! Eine Transportgeschichte in vier Akten!



Die Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee betreibt seit 1888 die Schifffahrt auf dem Hallwilersee. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, investiert die Schifffahrtsgesellschaft in ein neues Schiff, das wie bereits die letzten Schiffe von der Lux-Werft in Mondorf am Rhein gebaut wurde. Ab Basel ging es dabei auf der Straße zum Hallwilersee.

Text und Bilder: Erich Urweider

Da der Hallwilersee keinen schiffbaren Zubringer hat, musste das neue Schiff, dessen Name bis am 6. Juni 2018 geheim gehalten wurde, ab Basel auf der Straße transportiert werden. Zwei Nächte war das Transportteam von Sabesa mit dem Transport des 78 t schweren Rumpfs und dem leichteren Oberdeck samt Zubehör beschäftigt.

Der Hallwilersee liegt im sogenannten Seetal, das sich auf die Kantone Aargau und Luzern

erstreckt. Der 10,8 km lange und an der breitesten Stelle 1,5 km breite See wird touristisch breit genutzt. Neben dem Wasserschloss Hallwil lockt auch die Möglichkeit einer Schifffahrt regelmäßig Gäste aus der ganzen Schweiz und dem angrenzenden Ausland.

Um weiterhin die Wünsche der pro Jahr rund 130.000 Passagiere bedienen zu können, investiert die Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee (SGH) etwa 3 Mil-

lionen Schweizer Franken (Anm. d. Red: rund 2,6 Millionen Euro) in ein neues Schiff.

Bereits vor acht Jahren erreichte die „Seetal“ den Hallwi-

der neuerlich Transport sollte insgesamt routinemäßig abgewickelt werden können.

Doch bekanntlich liegt der Teufel ja im Detail und in diesem

Erster Akt: Mondorf – Auhafen Basel

lersee auf demselben Wege. Da das neue Schiff baugleich sein sollte, konnte der frühere Transport also als Vorbild dienen, und

Fall in einem ganz entscheidenden: Das neue Schiff ist nämlich 20 cm länger als das vor acht Jahren transportierte, und diese



Der Schiffsrumpf passt hier durch, auch wenn es nicht so aussieht.



Diese Kuppe lässt den Transport kurz anhalten, der Anhänger muss etwas hochgelassen werden.

20 cm sorgen für das eine oder andere Problem, während des Transports.

Der erste Abschnitt der Schiffsreise fand relativ unspektakulär auf dem Rhein statt. Eine Schiffshavarie sorgte allerdings für leichte Verspätung, da die Frachtschiffe an den Schleusen vorgelassen werden mussten. Da das Schiff noch nicht fertiggestellt war, wurde es als Motor-yacht eingestuft und hatte dementsprechend niedrige Priorität.

Einmal im Auhafen angekommen, wurde das Schiff wieder in transportfähige Stücke geteilt. Die verschiedenen Relings, Treppenaufgänge und andere Kleinteile wurden auf einen Planensattelzug geladen und so ins Seetal transportiert. Anschließend konnte das Oberdeck abgehoben und auf einen Tieflader verladen werden.

Nachdem nun nur noch der Schiffsrumpf im Rhein lag, konnte dieser ebenfalls mithilfe vom Hafenkran und einem Mo-



Die erste richtig enge Stelle ist geschafft, doch die nächste lässt nicht lange auf sich warten.

bilkran aus dem Rhein gehoben und auf den Goldhofer-Achsen verladen werden. Nach der fachgerechten Sicherung des Schiffsrumpfs gab es erst eine verdiente Pause, denn in der Nacht sollte die erste Straßenetappe gemeistert werden.

Zweiter Akt: Auhafen bei Basel – Winznau

Die erste Transportnacht führte den Schiffstransport über die Typ I-Route, die Basel mit dem Mittelland verbindet. Die Durchfahrten diverser Kreisverkehre in Pratteln und Frenkendorf verliefen weitestgehend ohne Probleme.

BROSHUIS
HOLLAND

2-ACHS AGRI TIEFBETT

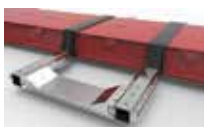


Unsere neueste Entwicklung speziell für die verschiedensten landwirtschaftlichen Maschinen

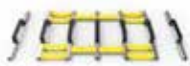
IHRE VORTEILE:



SPURBREITEN



VERSCHIEDENE RADSTÄNDE



EINFACHES BELADEN



VARIABLE RADMULDENTIEFE

MEHR INFO:



STAND: FG M44





Die engsten Stellen für diese Nacht sind passiert.

Richtig interessant wurde es allerdings in Liestal, dem Kantonshauptort von Baselland. Hier musste der Transport durch mehrere enge Kurven manövriert werden. Nach dieser Passage wurde die Straße wieder relativ breit und der Transport kam zügig voran. Der Gegenverkehr musste jeweils nur kurz anhalten. Die Strecke wurde von der vorausfahrenden Polizeipatrouille freigemacht; somit hatte der Ausnahmetransportbegleiter von Sabesa nicht mehr ganz soviel Arbeit.

Doch noch war das Transportteam nicht durch das Größte durch, denn die Strecke hat noch einen Flaschenhals zu bieten. Die Durchfahrt von Waldenburg. Hier fahren die Schwertransporte jeweils durch den historischen Ortskern, wo die Häuser eng beieinanderstehen.

Mindestens ein Bewohner von Waldenburg freut sich aber jeweils über die übergroßen Transporte, der Wirt vom Restaurant Schlüssel outet sich als schwertransportbegeistert. Nach dem

ersten Blinken der Polizei schaltet er schnell die Fassadenbeleuchtung an. Nicht für den Werbeeffect, sondern damit die

Drive-in einmal anders sozusagen.

Da nach Waldenburg gleich der Anstieg zum oberen Hauen-

Dritter Akt: Winznau – Meisterschwanden

Transportcrew das vorstehende Restaurantschild besser sieht.

Sogar einen Espresso für den Fahrer des Schiffstransports hat er in Windeseile parat und liefert diesen direkt an die Kabine.

stein wartet, wurde hier eine zweite Zugmaschine vorge-

spannt. Neben dem für den Transport eingesetzten MAN TGX von Sabesa kamen hier nochmals die ehrwürdige 450 PS



Zughilfe gibt es in Form dieser Scania 143E.



Rechts die Mauer, links ein Haus, nun ist gefühlvolles Manövriert notwendig.



Geschafft, knapp am Brunnen und dem nebenstehenden Haus vorbei, gibt es Applaus für die Leistung des Teams.



Die Bäume an der Seezufahrt sind nicht unbedingt für solche Transporte gewachsen.

einer Scania 143E aus der Flotte von Baumann Lenzburg dazu. Die Soundkulisse dazu ist unbeschreiblich ...

In Winznau wurde der Schiffstransport auf dem Gelände einer Spedition abgestellt und verbrachte den Tag dort. Abends ging es wieder weiter.

Die ersten Hürden stellten sich bereits im Nachbarort in Form eines noch im Bau befindlichen Doppelkreuzes in den Weg. Zwei Wochen zuvor war hier ein Schwertransport mit 4,7 m Breite fast gescheitert. Der Schiffstransport brachte es aber auf eine Breite von über 6 m.

Doch manchmal ist man einfach zu früh dran, denn in der Zwischenzeit waren beim zuerst zu durchfahrenden Kreisverkehr beide Fahrspuren betoniert, sodass nun direkt durch den Kreisverkehr gefahren werden konnte. Einzig die Baustellenabschränkungen mussten demontiert werden. Einmal mehr Glück gehabt.

Die Zuschauer des Transports wurden fortan zahlreicher, da die regionalen Medien fleißig über den Schiffstransport berichtet hatten und die Menschen in der Region die heiklen Streckenabschnitte natürlich kennen.

Nur ein paar Kilometer weiter wartete in Niedergösgen wiederum eine Hürde in Form einer S-Kurve, mit Steigung und anschließender enger Durchfahrt. Hier ging es um Millimeter und Christian Meister, Transportleiter von Sabesa kommentiert: „Wenn das nächste Schiff nur 5 cm breiter wird, kommen wir hier

nicht mehr durch, da nützt auch das Demontieren der Regenfallrohre nichts mehr.“ Mit etwas vor

und zurück sowie der geschickten Ansteuerung der Anhängerhydraulik konnte der Transport auch

dieses Hindernis meistern und zur nächsten Hürde ansetzen.



Gets you there.

THE NEXT GENERATION IN SPECIAL TRANSPORTATION



Die MANOOVR Multi-PL sind die neue Generation Semitiefelader von Nootboom. Herausragende Merkmale sind die niedrige Ladehöhe und die hohe gesetzlich mögliche Achslast.

Aufgrund der einzigartigen konstruktiven Merkmale sind die MANOOVR Multi-PL Semitiefelader allen anderen Fahrzeugen in diesem Segment mit geteilten Achsen klar überlegen.

Nootboom. Gets you there.

WWW.NOOTEBOOM.COM





Nun wird gewartet, bis der Transport um 22 Uhr starten darf.

Diese folgte bereits im Nachbarort Erlinsbach, wo rechts abgebogen werden muss. Allerdings stehen im unter Ortsbildschutz stehenden Ortskern einige Häuser sehr nah beieinander, sodass das Abbiegen erschwert wird. Deshalb wird erst vorwärts gefahren und dann rückwärts auf den Dorfplatz manövriert.

Dies geht aber nur, weil vorher der Trog des Dorfbrunnens demontiert worden war. Der eigent-

liche Brunnen steht aber noch und kommt auch prompt in den Weg. Nach einigem hin und her passt der Transport aber doch um die Ecke und steht auf dem Dorfplatz – Applaus von den interessierten Zuschauern inklusive.

Weiter fährt der Transport via Aarau, Wildeggen und Villmergen nach Fahrwangen und so nach Meisterschwanden. Am Zielort angekommen, muss noch eine enge Straße bis zum See herunter

Vierter Akt: Abtransport der Fortuna

gemeistert werden. Dieser Teil des Transports wird allerdings auf den Morgen verlegt, da dann mehr gesehen wird.

Wie so oft haben es die letzten Meter richtig in sich und sind meist nur etwa gleich breit wie die Ladung. Doch wachsame Augen ringsum sorgen dafür, dass das

6,5 m breite Schiff unversehrt unter den beiden Mobilkränen ankommt, welche für die Einwasserung zuständig sind.

Nach dem Einwassern und der Wiedervereinigung mit dem Oberdeck wird der Anhänger mit den beiden Kränen um 180° gedreht. Die Zugmaschine wech-



Im Schrittempo manövriert der Fahrer von Sabesa auf die Straße.



Fast wie am Meer sieht es am Abladeplatz aus.

selt wieder an die neue Spitze und das von der SGH verkaufte Schiff, die Fortuna, wird aufgeladen und fachgerecht verzurrt.

Die Fortuna ist einiges kleiner und mit 23,4 m Länge rund 11 m kürzer als die MS 2018. Außerdem ist die Fortuna auch „lediglich“ 5,30 m breit. Die Transporthöhe des kompletten Rumpfes ohne Steuerhaus liegt bei 5,20 m, wodurch beim Rücktransport in den Auhafen eigent-

lich keine Probleme zu erwarten waren. Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt, denn in Lenzburg wurde in der Zwischenzeit eine Gerüstpasserelle aufgebaut, die für den Lenzburger Lauf verwendet wird. Transportleiter Christian Meister wies zwar die anwesenden Gerüstmonteure auf den nächtlichen Transport hin. Diese hatten allerdings dafür kein Gehör und bauten mit dem Spruch: „Wir

Epilog

bauen die Passerelle immer gleich auf“ ihren Übergang. Dieser hat nun auf die 28 m Länge, die der Anhänger aufweist, aber nur eine lichte Höhe von 5,1 m, also 10 cm zu wenig für die Durchfahrt. Also erstmal stehen bleiben und den nächtlichen Autoverkehr irgendwie vorbei leiten.

In der Zwischenzeit wurden zwei Stockwinden organisiert, um die Passerelle anheben zu können. Als das Lasermessgerät 5,22 m anzeigte, war die Erleichterung im Transportteam spürbar, die Gewindestangen der Passerelle wurden verlängert und danach konnte die Überführung langsam unterquert werden.

Der weitere Verlauf bis zur Zwischenstation in Holderbank verlief danach eher unspektakulär, sogar der Brunnentrog in Erlinsbach, der bereits wieder montiert war, sorgte für keine Probleme. Die anwesenden Partygänger des Straßenfestes auf dem Dorfplatz fragten sich dafür umso mehr, warum nun schon

wieder ein Schiff transportiert wird. Die Erklärung, dass dies ein älteres Schiff sei, das an den ehemaligen Eigner verkauft war und fortan in der Nähe von Koblenz als Büroschiff dienen wird, stellte die Anwesenden aber schnell zufrieden.

In der Nacht vom Sonntag auf den Montag gelangte die Fortuna dann in den Auhafen, wo sie in den Rhein eingewassert wurde. Wieder mit dem Steuerhaus vereinigt konnte dann die Talfahrt bis Koblenz in Angriff genommen werden. Wer hätte 1963 bei der Kiellegung in der Lux-Werft, die auch die neueste Errungenschaft der SGH baute, gedacht, dass dieses Schiff zweimal in den Rhein eingewassert wird?

Die „MS 2018“ wurde am 6. Juni 2018 auf den Namen «MS Delphin» getauft. Die Patin ist die Schweizer Sängerin Sina, der Pate ist der Besitzer des gleichnamigen Restaurants neben dem Hafen der Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee. **STM**



Diese Passerelle wurde zu niedrig aufgebaut.