

# Der schwerste Schweizer Transport des Jahres



Der Auflieger wird mit dem Hallenkran beladen.

Foto: Lukas Pitsch

Projektladungen brauchen auch in der Schweiz etwas mehr Vorlaufzeit. So gelangte die Anfrage, ob ein Hyperkompressor vom Typ K12 (12,0 x 7,9 x 2,5 m, 324 to) von Burckhardt Compression mit Hauptsitz in Winterthur transportiert werden könne, bereits vor ungefähr 2 Jahren an den Schwertransportspezialisten Welti-Furrer. Danach galt es eine Transportroute zu finden an deren Ursprung eine Werkhalle liegt, in der ein solch großer und schwerer Kolbenkompressor zusammengebaut, verladen und abtransportiert werden kann.

Text & Bilder: Erich Urweider

**D**ie Hyperkompressoren von Burckhardt erfreuen sich weltweit in der Kunststoffindustrie einer hohen Nachfrage. Seit 1951 werden solche Kolbenmaschinen gebaut, um Höchstdrücke von bis zu 3.500 bar zu erreichen. Verwendet werden solche Maschinen, um Polyethylene herzustellen. Burckhardt Compression setzt aber nicht nur auf die Produktion, sondern auch auf einen weltweiten Service und hohe Sicherheitsstandards. Die Maschinen können 4 bis 14-zylindrig gebaut werden und haben eine relativ geringe Motordrehzahl von ca. 200 Umdrehun-

gen pro Minute. Der transportierte K12 schafft dabei trotzdem 400 kt Durchsatz pro Jahr bei 8.000 Betriebsstunden. Allerdings benötigt er auch eine Nennleistung von 35'000kW was dem Eigenbedarf eines kleineren Kernkraftwerks entspricht.

Große Kolbenkompressoren für die Kunststoffindustrie weltweit sind somit eine der Kernkompetenz von Burckhardt Compression aus Winterthur. Das Unternehmen versendet regelmäßig Hyperkompressoren in die Welt hinaus. Oft handelt es sich um 10-zylindrige Kolbenmaschinen, welche in Winterthur gefertigt werden

und von dort via Auhafen bei Basel in die Welt hinaus gehen. Der nächst größere Hyperkompressor vom Typ K12 ist wiederum 60 Tonnen schwerer und größer, so hat er 2 Zylinder mehr wiegt gesamt rund 324 Tonnen und hat eine Transportbreite von 7,9m.

## Die Anfrage

Die Anfrage lautete als Erstes, ob der Kompressor am Stück von Winterthur in den Auhafen gelangen könnte. Dieses Unterfangen



Aus der Vogelperspektive werden die Transportausmaße so richtig klar.

Foto: Lukas Pitsch

scheiterte relativ schnell an zwei Brücken über die Eulach, dem Winterthurer Stadtbach. Da die Hallen im Auhafen aus Verfügbarkeitsgründen ausschieden, wurde eine Montagehalle gesucht, die möglichst nach Zürich in der Nähe der Ausnahmetransportroute nach Basel liegt. So konnte ein weiterer Flaschenhals, nämlich die Stadt Zürich gleich auch umfahren werden. So gelangte man zu einer Industriehalle in Birr, welche heute GE gehört. Früher war hier die Firma ALSTOM und ABB beheimatet und hier werden noch heute Gasturbinen und Generatoren entwickelt und gebaut, sodass nicht nur die Infrastruktur in den Werkhallen für das Projekt passte, sondern auch die weiteren Umstände wie Anbindung an das Schwerlastrouthenetz. Die Machbarkeit schien gegeben, allerdings musste noch manches Detail mit den Straßenverkehrsämtern der Kantone Aargau und Baselland geklärt werden. Doch schlussendlich konnte der Transport bewilligt werden.

## Der Transport

Der Startort Birr hatte auch den Vorteil, dass der Transport in einer Transportnacht zu schaffen ist. Allerdings gibt es zwischen Birr und Aarau einige Passagen, die relativ eng sind und mit

langem Fahrzeug nicht bewältigt werden können. Glücklicherweise sind dafür die Brücken stark genug, um mit dem Auflieger als 20-Achser befahren zu werden. So wurde der fertige Transport abends um 20 Uhr aus dem Werkareal gestoßen. Der Start ging nicht ganz glatt: der frische Belag und die frisch gestrichenen Fußgängerstreifen der leicht ansteigenden Werksausfahrt fordern ihren Tribut. Erstmal wird eine weitere «Zug»-Maschine angekoppelt, um den

Transport aus der Werksausfahrt herauszuziehen. Danach konnte vorwärts losgefahren werden. Vorbei an ersten Kreisverkehren gelangte man nach Lupfig, wo ein Bauzaun demontiert wurde, um dann um Haaresbreite abbiegen zu können. Unter den wachsamen Augen zahlreicher Zaungäste gelang das Manöver in einem Zug. Anschließend ging es weiter via Scherz – Schinznach – Ruppertswil bis nach Aarau.



Gleich ist die zusätzliche Zugmaschine angekoppelt und der Zug-/Schubverbund kann die Reise antreten.



Fast geht die Straße aus und ...

## Suhre- und Aarebrücken sorgen für Fahrzeugumbau

Bei Aarau wird vom Autobahnzubringer her rechts auf die Tellstrasse abgelenkt und danach gelangt man zur Umfahrungsstraße, welche mittels Brücke und Tunnel den Aufstieg zur 621 Meter hohen Staffelegg erschließt. Allerdings waren die Achslasten des 20-achsigen Aufliegers hier zu hoch. Also mussten auf der Tellstrasse zwei weitere Goldhoferachsen eingebaut wer-



... die Leitplanke ist schon sehr nahe.



Luftaufnahme des Transports in Rapperswil: hier werden die beachtlichen Dimensionen von 495 Tonnen Gesamtzuggewicht und 66,2m Gesamtzuglänge ersichtlich.

Foto: Lukas Pitsch



In Lupfig braucht es die ganze Straße.



Der Einweiser schaut wie viel Platz noch vorhanden ist.



Geschafft, der Kreisverkehr ist passiert.

den, sodass der Auflieger nun 22 Achsen hatte und die Achslast auf unter 17 Tonnen kam. Nun waren sowohl die Suhrebrücke wie auch die längere Aarebrücke schadlos passierbar. Aber nur indem der Auflieger alleine mit der Zugmaschine die Brücken querte. Danach musste wiederum ein Kreisverkehr überquert werden und die zusätzlichen Zug- und Schubfahrzeuge wurden angekoppelt. Danach gelangte man per Tunnel auf die Staffelegg. Von hier ging es anschließend durch Frick, Möhlin und Rheinfelden bis in den Auhafen. Der Transport wurde dabei praktisch konstant von 3 Schwerlastzugmaschinen bewegt. Entsprechend viele Straßenschilder und Fahrbahnteiler (rund 200Stk.!) galt es zu demontieren und anschließend wieder zu montieren. Im Auhafen angekommen wurde der 324 Tonnen schwere Hyperkompressor gleich auf das Binnenschiff geladen, welches den Kompressor nun nach Norden bringt, um ihn auf ein Hochseeschiff umzuschlagen.

Mit 324 Tonnen Transportgewicht, 3 Zug- und Schubfahrzeugen sowie 22 Achslinien ergeben sich ein Gesamtzuggewicht von rund 495 Tonnen und eine Gesamtzuglänge von 66,2m. Somit ist der Transport des Burckhardt Kompressors K12 wohl der schwerste Schweizer Transport des Jahres 2023. Ebenso dürfte er auch der schwerste über diese Transportlänge sein, denn zumindest dem Autor ist nur ein Generatortransport über einige Kilometer bekannt, welcher schwerer war – dieser ist aber schon vor einigen Jahren durchgeführt worden.