

Es hätte so einfach sein können!

Eigentlich trennen das deutsche Bad Honnef und das schweizerische Mendrisio gar nicht so viele Kilometer. Doch wenn ein über 11 m langer und mehr als 4 m hoher Transformator die Reise antreten soll, kann sich der Abstecher ins Nachbarland schnell zu einer 6.000 km-Tour auswachsen.



Es hätte so schön einfach sein können. Nachdem ein von ABB im Produktionswerk Bad Honnef gefertigter Transformator fertiggestellt worden war, sollte er zum Endkunden nach Mendrisio in die Schweiz gebracht und dort auf Fundament gesetzt werden. Vom deutschen Bad Honnef ins schweizerische Mendrisio ist es nicht allzu weit. Obwohl der Ort am südlichen Zipfel der Schweiz, nahe der italienischen Grenze liegt, sind es „nur“ rund 750 km, die auf dem direkten Straßenweg zu überwinden wären.

Allerdings sind der freien Fahrt Grenzen gesetzt. Die Alpen als natürliche Barriere zwischen beiden Ländern sind schon für den „normalen“ Lkw-Verkehr eine zeit- und nervenaufreibende Angelegenheit – von Schwertransporten ganz zu schweigen.

Da Deutschland und die Schweiz aber schienentechnisch ganz gut miteinander verbunden sind, wäre die einfachste Methode gewesen, den 167,4 t schweren Trafo einfach per Bahn auf die Reise zu schicken.

Doch was sich auf den ersten Blick als Transportlösung anbietet, ist längst nicht immer realisierbar. Erste Streckenprüfungen, die von der mit der Projektdurchführung beauftragten Rolf Riedl GmbH durchgeführt wurden, brachten es denn



Los geht's! Der Trafo rollt an zu einer über 6.000 km langen Reise. Startpunkt: ABB, Bad Honnef; Ziel: Mendrisio, Schweiz!

SPECIAL TRAILERS

→ INNOVATION | EXPERIENCE | FLEXIBILITY

FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE MAX



**NEUER
VARIOMAX**
= kürzer & leichter

doppio.be - 3097

Optimale Lösungen für den Spezialtransport



FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG

ZI Eselborn-Lentzweiler | Op Der Sang 10 | L - 9779 LENTZWEILER
T +352 26 90 04 155 | F +352 26 90 04 425 | sales@faymonville.com

www.faymonville.com





Von der Straße auf's Wasser:
Rückwärts auf ein Ponton.

Tagebuch eines Schwertransports

Transportgut: Trafo, 11.352 x 3.800 x 4.550 mm / 167.400 kg

18.12.2007:

Vortransport ab ABB und Verladung auf Ponton in Bad Honnef

20.12.2007:

Eintreffen Ponton in NL-Schiedam und Absetzen auf Kai, da sich das Kümo verzögert hat.

22.12.2007:

Verladen des Trafo in Kümo ‚LIV KRISTIN‘

10.01.2008:

14.00 Uhr Eintreffen des Kümo in I-Porto Marghera

11.01.2008:

Direkter Umschlag in Schienenhochträgersystem

28.01.2008:

Eintreffen Schienenhochträgersystem in CH-Punto Stabio

29.01.2008:

Manuelle Umladung Waggon/Transportfahrzeug

29.01.2008:

23.30 Uhr Abfahrt ab CH-Stabio zur Baustelle CH-Mendrisio

30.01.2008:

Tagfahrt der letzten 1.000 m zur Baustelle wegen engen Verhältnissen

30.01.2008:

18.00 Uhr Trafo steht auf Fundament

28.01. - 06.02.2008:

Montagegerechte Anlieferung der Zubehörteile mit gesamt 6 Fahrzeugen, teilweise bis 3,50 m breit

auch zutage: Mit seinen Abmessungen von 11.352 x 3.800 x 4.550 mm war der Trafo schlicht und ergreifend zu groß, um die gesamte Reise auf dem Schienenweg absolvieren zu können.

Im Rahmen weiterer Streckenprüfungen wurde deutlich, dass man mit dem Trafo als Ladegut nicht ganz so einfach ins Nachbarland gelangen würde.

solch einem Unternehmen auftreten können. So musste sich das Team um Joachim Patzner, Geschäftsführer der Rolf Riedl GmbH, der den Transport an jeder Schnittstelle persönlich überwachte, im Vorfeld auf die verschiedensten Szenarien und Eventualitäten einstellen. Ob Schnee in der Schweiz, Stürme auf See oder Verzögerungen bei

Je länger der Transport und je unterschiedlicher die Transportmittel, desto größer sind die Risiken, die bei solch einem Unternehmen auftreten können.

Ganz im Gegenteil. Nur im gebrochenen Transport – in diesem Falle per Straße, per Schiff, per Bahn – war eine Beförderung überhaupt möglich.

Je länger der Transport und je unterschiedlicher die Transportmittel, desto größer sind natürlich die Risiken, die bei

unbefahrten Wasserständen oder gesperrten Fahrstraßen: alles Risiken, die auftreten können, aber nicht müssen.

Weil mit dem Transformator auch diverse Zubehörteile transportiert werden mussten, schickte die Rolf Riedl GmbH insgesamt sechs Fahrzeuge



▲ Nach einer kurzen Ruhe im Zwischenlager in Schiedam wurde dann in ein Küstenmotorschiff verladen. Einige Schwertransportprofis werden das Bürogebäude im Hintergrund wohl kennen.

mit bis zu 3,5 m Breite auf die Reise. Neben Sattelaufliegern auch Megatrailer mit 290 cm Innenhöhe. Im Vortransport ging es vom Herstellerwerk in Bad Honnef zunächst auf einem Plattformanhänger zur Verladestelle an den Rhein. Per Kran waren hier schon RoRo-Rampenteile ausgelegt worden, sodass der Transformator trockenen Fußes auf den bereitstehenden Ponton mit Schubschiff gelangen konnte.

Nach zweitägiger Fahrt rheinabwärts erreichte der Ponton das niederländische Schiedam, wo in ein Küstenmotorschiff (Kümo) umgeladen werden sollte. Da sich die Ankunft des Kümo jedoch verzögert hatte, musste der Trafo kurzfristig am Kai zwischengelagert werden, bevor es dann zwei Tage später mit dem Kümo Liv Kristin weitergehen konnte.

Zielort der Liv Kristin war das italienische Porto Marghera, das nach 19-tägiger Schiffs-





▲▼ Umschlag in Italien, direkt vom Schiff in das Schienen-Hochträgersystem.



fahrt über den Atlantik und durch die Straße von Gibraltar erreicht wurde. In Porto Marghera erfolgte der direkte Umschlag in ein Schienen-Hochträgersystem.

Beim direkten Umschlag wird das Ladegut ohne Zwischenlagerungen oder sonstige Verzögerungen direkt vom Schiff auf den Waggon oder in den Lkw umgeschlagen. Für den Kunden bringt dies den Vorteil, dass sich die Kaigebühr deutlich reduziert. Ein um rund ein Drittel reduzierter Tarif lässt sich in der Regel auf diese Weise realisieren.

Sicher im Hochträgersystem verstaut, führte den Transformator seine Reise nun auf dem Schienenweg in die Schweiz. 17 Tage dauerte es, bis das Schwergut im schweizerischen Punto Stabio schließlich in Empfang genommen werden konnte.

In Mendrisio war dann 1.000 m vor dem Zielpunkt Ende der nächtlichen Fahrt.

Ab Punto Stabio war Schluss mit dem Verkehrsweg Schiene, jetzt musste der Schwertransport wieder auf die Straße, um so zur Baustelle in Mendrisio zu gelangen. Deshalb wurde ma-



◀ Vom Schienen-Hochträgersystem wurde in Punto Stabio, Schweiz, auf das Hochträgersystem des Schweizer Kran- und Schwertransportdienstleisters Friderici umgeladen.





Zwischenstopp: Das letzte Stück rollt der Transport wieder auf Asphalt. Weiter ging es dann aber erst in der Nacht.

nuell auf entsprechende Fahrzeuge umgeschlagen. Die beauftragte Transportfirma Friderici setzte dabei als Transportmittel ein Schwertransport-Hochträgersystem ein, damit der Transformator auch diesen letzten

Teil seiner Reise unbeschädigt überstehen würde.

Im Vorfeld war die Schweizer Transportroute von der Rolf Riedl GmbH selbstverständlich eingehend geprüft worden, zudem galt es, die besonderen

behördlichen Auflagen zu berücksichtigen. Damit sich der Transport ungehindert seinen Weg bahnen konnte, mussten unter anderem auf den Autobahnen die Leitplanken demontiert werden. Für alle Be-

teiligten hieß dies Nacharbeit, denn bis in Punto Stabio der Umschlag erfolgt war und man fertig zur Abfahrt nach Mendrisio war, war es bereits halb zwölf in der Nacht.



Nur noch wenige Meter, es wird knifflig.



↔ Nur noch eine Klippe: Kurz vor dem Ziel wurde es nach oben noch einmal eng.

In Mendrisio war dann 1.000 m vor dem Zielpunkt Ende der nächtlichen Fahrt. Weil es der letzte Kilometer noch einmal so richtig in sich hatte und aufgrund seiner teilweise sehr engen Passagen höchste Konzentration und gute Sicht erforderte, hatte man sich entschlossen, den letzten Kilometer am nächsten Tag in Angriff zu nehmen.

Nachdem auch diese Klippe gemeistert und der Friderici-Fahrer mit dem Schwertransport-Hochträgersystem in das Firmengelände eingefahren war, stand bereits um 18.00 Uhr desselben Tages der Transformator sicher und termingerecht auf seinem Fundament. **STM**

