

Einen Schwertransport über 800 km Gesamtstrecke zu organisieren, ist eine Herausforderung. Insbesondere, wenn der Auftraggeber einen Zeitrahmen von sechs Wochen vorgibt.

Es war in der zweiten Septemberwoche 2008, das Kalenderblatt zählte die 37. Kalenderwoche, als ein großer deutscher Energieversorger die Abteilung Heavy Cargo & Service, die Schwerlastsparte der NCS GmbH, mit dem Anliegen anrief, einen 440 t schweren Transformator vom Kraftwerk Isar (KKI) zum Kraftwerk Unterweser (KKU) transportieren lassen zu wollen – und zwar so schnell wie möglich.

Von Landshut in Niederbayern bis hoch an die Nordseeküste, 800 km längs durch Deutschland, 440 t quasi als Expressgut – wenn das keine Herausforderung ist!

Da sowohl das Versand- als auch das Empfangskraftwerk jeder Verkehrsträger mit Ausüber einen Gleisanschluss verfügen, lag es nahe, zunächst einen durchgehenden Bahntransport zu prüfen. Sehr dass nur mittels Schiffstrans-

schnell wurde jedoch klar, dass aufgrund der Bearbeitungsdauer für die erforderliche Schienengenehmigung, aufgrund der Fahrzeiten und nicht zuletzt wegen infrastruktureller Engpässe diese Variante in der vom Auftraggeber gewünschten Zeitdauer nicht zu realisieren sein würde.

Da ein ausschließlicher oder überwiegender Schienentransport bei diesem Auftrag also nicht möglich war, übernahm HCS die Rolle des klassischen Spediteurs, der als "Architekt des Verkehrs" einen Teil der Dienstleistung selbst erbringt und andere für den Transport notwendige Dienstleistungen organisiert.

Bekanntlich unterliegt ja nahme des Wasserwegs der Genehmigungsproblematik, und so war sehr schnell klar,





Der Umschlag in Regensburg

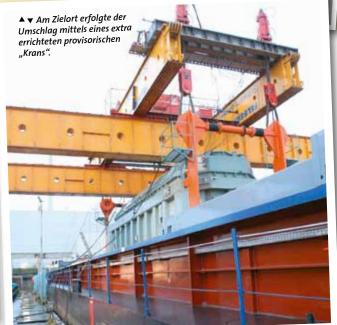
Teamwork war auch beim Umschlag des Transformators im Osthafen von Regensburg gefragt, der am 09.10. zwischen 8:00 und 15:00 Uhr stattfand.

Der 3-Phasen-Leistungstransformator, Baujahr 1982, mit seinem Eigengewicht von 440 t wog mit den Anschlagmitteln (in roter Farbe) 470 t. Den Auftrag für das Einbringen auf das Transportschiff hatte die Schmidbauer GmbH & Co. KG, Niederlassung Regensburg, übernommen. Dazu war ein Terex-Demag-Raupenkran mit einer maximalen Tragkraft von 500 t, Typ CC 2500, des Schweizer Krandienstleisters Toggenburger und ein Teleskop-AT-Kran (Anm. d. R.: AT ist die Abkürzung für "All-Terrain" und bezeichnet Krane, die sowohl für die Straßenfahrt als auch für die Fahrt über unbefestigtes Gelände entwickelt wurden) für den Montagesupport mit einer maximalen Tragkraft von 160 t im Einsatz.

Als Anschlagmittel wurden zwei Modulift-Spreizen mit je 250 t Tragkraft und zum Schutz der Trag-Stahlseile Seilkauschen des Equipmentvermieters LGH verwendet.

Das Transportschiff stellte die Multinaut GmbH, Wien.

■ Der Vorlauf bis Regensburg wurde auf der Schiene absolviert. Im Hafen von Regensburg wurde der Transformator dann mit Hilfe eines Gittermastraupenkrans auf ein Binnenschiff umgeschlagen.





konnte.

Kraftwerke an Flüssen, jedoch

ports die 6-wöchige Trans- ist die Isar bei Landshut nicht wendig machte. Aus diesem der vorgegebenen Zeit nur in portfrist eingehalten werden schiffbar, was einen Vorlauf Grund stand schon nach kur- Form einer kombinierten Bezur Donau als nächstgele- zer Planungsphase fest, dass förderungsvariante Nun liegen zwar beide genem schiffbaren Fluss not- sich der Gesamttransport in ließ.





## Über die Transportunternehmen:

Die HCS (Heavy Cargo & Service) ist die Schwerlastsparte der NCS GmbH mit vier Standorten in Deutschland und versteht sich als Schwerlastdienstleister, dessen Kernkompetenz und Equipmentausstattung primär auf Schienen- und damit zusammenhängende Straßentransporte ausgerichtet ist.

Das Leistungsspektrum reicht von allgemeiner Speditionstätigkeit im Großraum- und Schwerlastverkehr im nationalen und internationalen Geschäft über Leistungen als Frachtführer auf Schiene und Straße. HCS wickelt komplette Aufträge auf der Schiene, der Straße und dem Wasserweg ab, inklusive der Einholung von Beförderungsgenehmigungen sowie der Organisation der kompletten Transportkette.

Die **Felbermayr Deutschland GmbH**, Hilden, entstand durch Übernahme der Wirzius Schwerlast GmbH und der Wirzius Schwermontage GmbH durch die Unternehmensgruppe Felbermayr im Jahr 2006.

Das Unternehmen gliedert sich in eine Schwertransportabteilung, die das gesamte Dienstleistungsangebot einer Projektspedition anbietet. Dieses umfasst unter anderem die Erstellung von Transportstudien, die Durchführung europaweiter Schwer- und Spezialtransporte, die Streckenerkundung und Streckenplanung sowie die Genehmigungsbesorgung.

Die Abteilung Schwermontage konzentriert sich auf das weltweite Projekt-Engineering und bietet dabei unter anderem die Fundamentsetzung von Kraftwerkskomponenten, Maschinen- und Anlagenmontagen, Betriebsverlagerungen, Kran- und Hubgerüst-Arbeiten sowie Parterre-Arbeiten.





Ladekapazität von 454 t und ßennachlauf anschloss. sorgte für eine termingerechte Ankunft des Transportguts in Transformator zu schaffen, Regensburg. Dort wurde der wurde der Alttrafo des Kraft-

Uaai 839 bietet eine maximale sich ein werksinterner Stra- werks Unterweser vom Be- Als letzte Aktion konnte dann

Um Platz für den neuen in eine Abstellposition verbracht.

triebsfundament entfernt und der angelieferte Trafo auf das





Betriebsfundament abgesetzt Schmidbauer mit den Kranwerden.

Während HCS den Schienentransport des Vorlaufs mit Hilfe von "Uaai 839" selbst übernommen hatte, vergab das Unternehmen für die weiteren Transportaufgaben an dienstleisters Toggenburger. Land sowie für die Kranarbeiten im Hafen von Regensburg Trafos am Kraftwerk Aufträge an weitere Unternehmen. So führte Felbermayr

arbeiten betraut wurde. Für diese Aufgabe orderte das Münchner Unternehmen den Terex Demag-Raupenkran CC 2500-1 (500 t maximale Tragkraft) des Schweizer Kran-

Zum Entladen des Unterweser hatte sich die beauftragte FelberDoch trotz des Expressauftrags hieß es dabei an der Unterweser erst einmal, Geduld mitzubringen.





in Hilden dann etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Aus Teilen eines Brückenträgerschon bei einem Pressentransport in Frankreich erfolgreich

zum Einsatz kam, wurde ein nicht tragfähige Brücken füh- möglichen Punktlast von bis Behelfskran aufgebaut. Das ren zu können. Brückenträgersystem war seisystems, das unter anderem ner Zeit entwickelt worden, stem allerdings eher als 2-Trä-

Dieses Mal wurde das Syum Schwertransporte über ger-Brückenkran mit einer ne maximale Tragkraft von je-

zu 250 t auf jeder Kranbahn verwendet. Zusammen mit vier Litzenhubgeräten, die ei-

> weils 200 t bieten, wurde der Trafo an der Unterweser auf 20 Achslinien umgeschlagen.

> Doch trotz des Expressauftrags hieß es dabei an der Unterweser erst einmal, Geduld mitzubringen. Da der Rumpf des Binnenschiffs bei der Entladung natürlich höher aus dem Wasser ragt als im beladenen Zustand, hing die Last erst einmal eine Zeit lang noch über dem Schiff, bis die Ebbe den Schiffsrumpf auf natürliche Weise "tiefer legte". Über Teflon-Gleitplatten wurde der Trafo

