



Tücke im Detail

Das Transportgut baut sehr hoch, mit kritischer Schwerpunktlage.

Eigentlich schien die Verladeaktion trotz des gewaltigen Technik-Klotzes, den es zu bewegen galt, reine Routine. Doch dann trieb es einigen der Beteiligten zeitweise kalte Schweißperlen auf die Stirn.

Die Eckdaten: Auf einem Multiachser soll ein sogenannter Kokskuchenführungswagen rund einen Kilometer vom Gelände der WDK Hafen und Lager GmbH in Voerde am Niederrhein an einen Verladekai des Wesel-Datteln-Kanals gefahren werden. Die Ladung ist 14,5 m lang, 10,0 m hoch, 6,0 m breit und komplett mit Fahrradrahmen 180 t schwer. Ein wenig problematisch, aber durchaus beherrschbar, ist die Schwerpunktlage oben hinten.

Entwickelt wurde die Anlage von der HuDe GmbH in Erkelenz und mit 12 Transport-

fahrten, davon drei ebenfalls als Sondertransport, erfolgte die Überführung in die gewaltigen WDK-Hallen. Bestimmt ist die in Voerde montierte Anlage für eine Kokerei der AMG Arcelor Mittal im belgischen Gent.

Auf dem Wasserweg sind dafür gerade mal drei Tage veranschlagt. Am Zielort steht für den empfangenden Transportunternehmer Mammoet ebenfalls eine Anlegestelle zur Verfügung – komfortabel. Hier in Voerde wartet Binnenschiff „Ganda“ aus Gent auf die sperrige Ladung. Schwimmkran „Atlas“ hat dane-

ben festgemacht. Das Ponton der Barthel Schwimmkrane GmbH aus Mülheim an der Ruhr, das den DEMAG-Kran vom Typ CC 2000 s trägt, ist 42 m lang und 20,8 m breit. Der Kran mit seinem gewaltigen Ausleger hebt bis zu 300 t. Mithilfe des Personals der Voerder WDK wird zur Vorbereitung der Verladung das Bauteil „angeschlagen“. Dabei werden die Haken des Kranes an vorher exakt berechneten Stellen mit einer speziellen Traverse verbunden. Jede Abweichung könnte beim Hebevorgang zu Instabilität führen.

Größter Knackpunkt: Die Unterfahrung einer 110 kV Hochspannungsleitung.

Projektleiter Michael Kreyenberg: „Für die Verladung in das Transportschiff muss das Bauteil präzise ausbalanciert werden. Dabei werden unter anderem sogenannte ballastierbare Kontergewichte eingesetzt, die beim Austarieren der Schwerpunktlage helfen.“



Die Lichtzeichenanlage wollte sich dem Transport in den Weg stellen...



... konnte dank „Hebelgesetz“ aber weggerückt werden.



Die Hochspannungsleitung musste abgeschaltet werden.



Man dürfte also auch schneller ...!

Ab dann ist das Feingefühl des Kranführers gefordert, der das 180 t-Schwergut mit entsprechender Vorsicht anheben und vom Kai über die Bordwand auf dem Schiffsboden abzusetzen hat. Der wiederum wird an den zuvor errechneten Auflagstellen mit Lastverteilungskonstruktionen vor Beschädigungen geschützt.

Doch dazu muss die Last zuerst einmal am Kai ankommen. Alles war vorbereitet. Trotz der kurzen Strecke hatte Transportleiter Georg Tietz von Hegmann Transit aus Sonsbeck ein paar Wochen für Streckenerkundung und Genehmigungsverfahren investiert. Größter Knackpunkt: Die Unterfahrung einer 110 kV

Hochspannungsleitung, wobei der vorgeschriebene Mindestabstand von fünf Metern deutlich unterschritten wurde. Die Leitung musste also zeitweise vom Netz genommen werden, wodurch ein eindeutig definiertes Zeitfenster vorgegeben war – Verspätung ausgeschlossen.

Nichts bewegt sich. Das Schwerlast-Gespann mit dem Zwölfachsanhänger hat zwar rechtzeitig die gewaltige Montagehalle verlassen. Jetzt stehen aber alle Räder still. Statt dessen Diskussionen, besonders mit den begleitenden Polizeibeamten. Der Grund parkte nebenan in einer weiteren Halle: Auf einem Gespann aus einem Unimog als Zug-

Die Männer schauten aber immer nervöser werdend auf die Uhren.

maschine und einem dreiachsigen Drehschemel-Tiefladeanhänger war eine ungefähr doppelt so lange Stahlkonstruktion mit minimalistischen Mitteln ladungsgesichert. Allerdings waren Ladung und Hänger an mehreren Stellen mit Schweißpunkten verbunden! Zur Abstützung des hinteren, zehneinhalb Meter auskragenden, Ladungsüberstandes parkte ein großer Gabelstapler hinter dem kuriosen Gespann, das man eher „Verstehen Sie Spaß“ zugeordnet hätte.

Die verantwortlichen Polizeibeamten suchten aber weniger nach versteckten Kameras, sondern fragten nach so unbedeutenden „Kleinigkeiten“ wie einer Transportgenehmigung. Schließlich gehörte das hier weggeparkte „Gerüdel“ eindeutig nicht zum Fuhrpark des beauftragten Spezialtransporteurs Hegmann. Deren Männer schauten aber immer nervöser werdend auf die Uhren. In einer halben Stunde führt die stillgelegte Leitung wieder Spannung, weshalb dieselbe bei



Gesprächsbedarf beim Frächtführer (li.) und den Behördenvertretern von Kreisverwaltung und Polizei.



Die hängende Fahrbahn wurde durch die Hydraulik ausgeglichen.



Der Schwimmkran wartet.



Die Maschine wurde in den WDK-Hallen montiert...



... und feinfühlig hinaus manövriert.



Ausgelegte Stahlplatten als Fahrstraße für die rechte Achsreihe.

den Akteuren dramatisch steigt. Georg Tietz entscheidet auf „Abfahrt“, obwohl das auf dem Unimog-Zug lagernde Gestell eigentlich vor der Riesen-Maschine am Verladeplatz ankommen muss. Denn es ist die Fahrschiene, auf der die Maschine später vor den Koksöfen auf und ab fahren soll.

Für den Transport soll/muss die Maschine auf dem Fahrgestell stehen. Jetzt gilt es aber, die Hauptfracht unter der Leitung hindurchzubringen. Die Zeit läuft. Bei Ausfahrt aus dem

Die Vertreter des Kreises erklären die – ohnehin gesperrten – 1.000 m Fahrstrecke im Industriegebiet zur Privatstraße.

WDK-Gelände stellt sich unerwartet ein Hindernis in den Weg: Eine Ampelanlage ragt in den Fahrweg. In den Berechnungen hatte es immer gepasst. Jetzt fehlen ein paar Zentimeter. Der Transport-Teufel steckt halt im praktischen Detail ...

Die Hegmänner fackeln nicht lange und drücken mit einem Langholz den Peitschenmast aus dem Luftraum. Ricko Planert am Lenkrad des vierachsigen Titan-Actros zirkelt die sperrige Ladung im Zentimeterabstand an der Lichtzeichenanlage vor-

bei. Endlich kann die Hochspannungstrasse gequert werden – in zehn Minuten wäre es zu spät gewesen.

Der Rest des Weges bis zum Kai des Schleusenvorhafens der Wesel-Datteln-Kanalschleuse Friedrichsfeld ist unproblematisch. Eine in der Planung noch als potenziell kritische Stelle eingeordnete Verkehrsinsel wird elegant ausgelassen und die Neigung der Fahrbahn an einer besonders kritischen Stelle gleicht die Hydraulik der gekoppelten Goldhofer-Module perfekt aus.

Doch was nun? Die schnuckelige Koksöfenbedienungsmaschine parkt verladebereit in Reichweite des Atlas-Schwimmkrans. Nur das Untergestell fehlt, parkt immer noch in der Halle. Krisenstimmung. Die Polizei untersagt den Transport mit dem eigenwilligen Gespann. Das sehen auch die nach Feierabend (!) dem Privatleben entrissenen Mitarbeiter der Kreisverwaltung ähnlich. Das Fahrzeug, für das Georg Tietz vorsorglich eine Transportgenehmigung auch für das gewaltige Fahrgestell beantragt und erhalten hat, ist mittlerweile bei einem anderen Transport unterwegs. Quälender Stillstand. Lö-



Ein Ponton wurde zum Rettungsboot für das sperrige Untergestell.



Die zusammen gefügte Kombination wird auf das Transportschiff gehievt ...



... und an den Lastaufnahmepunkten fixiert.



Der Koksofenführungswagen wird zur Komplettierung auf seine Fahrseilen gehoben.

sungssuche. Ein Vorschlag: Die Vertreter des Kreises erklären die – ohnehin gesperrten – 1.000 m Fahrstrecke im Industriegebiet zur Privatstraße. „Dann sind wir hier sofort weg,“ meint der Streifenführer der Polizei, „auf Privatgelände sind wir nicht zuständig!“

Kopfschütteln bei den Kreisbediensteten. Dann die Kompromissformel: Das Gestell muss auf geeignete Transportmittel umgeladen und gesichert werden. Die notwendige Genehmigung wird vom Kreis der Polizei innerhalb weniger Werkstage nachgereicht. Woher aber am Freitagabend einen Transporteur nehmen? Denn jetzt drohte der gesamte Zeitplan ins Wanken zu geraten. Aus nicht entschlüsselbaren Gründen wollte der Projektleiter nicht die Firma Hegmann Transit beauftragen.

Wem dann das entscheidende Licht aufging, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Jedenfalls entsann sich am Samstag jemand daran, dass WDK über einen eigenen, unmittelbaren Zugang zum Wasserweg verfügt. In Sachen Kokskuchenführungswagen war die Direktverladung aber nicht machbar, weil eine Brücke

dem dann zu hoch beladenen Binnenschiff den Weg versperrt hätte. Das galt aber nicht für das flache Stahlgestell. Also runter vom Hänger rauf auf den Ponton und zum Kai geschippert. Der Rest war – wenn auch teilweise spektakuläre – Routine: Gestell und Maschine werden an Land zusammen gefügt. Dann schwebt die Ladung mithilfe eines speziellen Ladegeschirrs vom gewaltigen „Atlas“ sanft und feinfühlig in den Ganda-Bauch und wird

mit der vorbereiteten Lastverteilung verbunden. „Wir mussten laut Auftrag bis 7:00 Uhr am Sonntagmorgen verladen haben,“ stellt Georg Tietz zufrieden fest. Auftrag erfüllt.

Die zwischenzeitlichen, unnötigen Probleme waren allesamt verladerseitig hausgemacht. Wie hatte Projektleiter Kreyenberg vorher gesagt: „Der Umschlag von Schwergut ist für uns immer wieder eine willkommene Herausforderung, die nie zu einem

Alltagsgeschäft wird. Doch ein Projekt mit derart sensibler Technologie bedarf außerordentlicher Aufmerksamkeit sowie besonderer Schutzmaßnahmen und ist für alle am Umschlag beteiligten Personen ein Einsatz mit höchster Konzentration.“ Stimmt. Konzentration plus dem professionellen Gespür für die Tücke des Objekts ...

Klaus-P. Kessler *STM*



Die Ladung ist im wahrsten Sinne „Haus-hoch“.



Dieses Gespann wurde zum Streitobjekt ...



... und durfte so nicht auf die Straße!