Heavy Transport of the Year ...

... so hat die die STM-Redaktion jene Wahl genannt, mit der wir uns Jahr für Jahr vor den Leistungen der Schwertransportbranche verneigen. Und auch im vergangenen Jahr wurden wieder zahlreiche spektakuläre oder besonders knifflige Schwertransporte durchgeführt.

Irgendwie hatte das Jahr 2013 Startschwierigkeiten, obwohl doch im Frühjahr bauma war. Die größte Baumaschinenmesse der Welt konnte in der Vergangenheit schon so manchen wirtschaftlichen Impuls setzen. Doch was vermag eine Messe, wenn der Winter einfach nicht weichen will.

Bis in den Mai, ja bis in den Juni hinein wollte sich kein echter Frühling einstellen, und so blieben einige Bauvorhaben zunächst liegen. Doch etwa ab Mitte des letzten Jahres startete die Wirtschaft und auch die Schwertransportbranche offensichtlich durch.

So mancher Jahresrückblick, der die STM-Redaktion im Dezember erreichte, beschrieb gerade die zweite Jahreshälfte als durchaus positiv. Daimler geht sogar noch weiter und spricht vom besten Jahr seit 2006, was den Lkw-Absatz anbelangt.

Positives hörte die STM-Redaktion am Tag der offenen Tür bei Broshuis. Der Dezember sei ein starker Monat gewesen und die ersten Januar-Tage dieses Jahres hätten diesen Trend noch bestätigt. Entsprechend optimistisch gehen die Unternehmen ins Jahr 2014.

Auch für die STM-Redaktion war das vergangene Jahr ein – im wahrsten Sinne des Wortes – bewegtes Jahr. Selten hat die Redaktion so viele Termine wahrgenommen wie 2013. Und schon jetzt füllt sich der Terminplaner der Redaktion zusehends.

Doch bevor wir uns mit ganzer Kraft den kommenden Herausforderungen stellen, haben wir noch einmal die Ausgaben des vergangenen Jahres durchstöbert – auf der Suche nach den interessantesten Einsätzen.

Das Ergebnis können Sie auf den folgenden Seiten nachlesen. Hier finden Sie jene Transporte, die wir als Kandidaten zum „Heavy Transport of the year“ nominiert haben. Nun haben Sie, verehrte Leserinnen und Leser, die Wahl. Um Ihnen die Entscheidung zu erleichtern, haben wir eine kurze Beschreibung der Transporte mitgeliefert. Doch vielleicht nutzen Sie ja auch die Gelegenheit, noch einmal in Ihren STM-Ausgaben des Jahres 2013 zu stöbern, um den vollständigen Einsatzbericht nachzulesen.

Auf jeden Fall: Sie haben die Wahl und können – mit etwas Glück – ein wertvolles Geschenk gewinnen. Was Sie gewinnen können? Das wird in der nächsten Ausgabe verraten!

STM

70 m Rotorblatt: Eine nicht ganz alltägliche Last für Arnold Schwerlast.
Bild: Arnold Schwerlast

Größte Yacht für boot 2013 transportiert

95 t schwer, 30 m lang und fast sieben Millionen Euro teuer: die Princess 98 auf dem Weg zur boot 2013.

Damit vom 19. bis zum 27. Januar auf der boot in Düsseldorf Wassersportler aus aller Welt wieder voll auf ihre Kosten kommen, muss im Vorfeld viel bewegt werden. So transportiert Schenker DB am 7. Januar die größte Luxusyacht, die auf der boot 2013 zu sehen sein wird. 30 m lang und 95 t schwer ist die Princess 98, die DB Schenker vom Rhein in die Halle 6 der Messe Düsseldorf befördert.

Deutschlands größter Maibaum auf Tour

Am 15. Februar geht's los: Knöbel Spezial-Transporte transportiert den 63 m langen Stamm einer Douglasie, die zu Deutschlands größtem Maibaum wird.

Im norddeutschen Nordenham soll der 63 m hohe Stamm einer Douglasie als größter Maibaum Deutschlands für Furore sorgen. Eingebunden in das Projekt ist das Unternehmen Knöbel Spezial-Transporte, das die Douglasie zunächst vom Schwarzwald nach Bayern transportiert, wo sie vor dem späteren Weitertransport auf Maibaum „getrimmt“ wird. Zum Einsatz kommt neben einer 3-achsigen Zugmaschine ein Doll-Dreiachs-Selbstlenker aus dem Jahr 1972. Damit der Douglasien-Stamm während der Fahrt nicht bricht, wird er per Kran auf eine Ladungshilfe gesetzt, die zwischen Zugmaschine und Selbstlenker befestigt ist. Später muss der Kran nochmals ran: er hievt den Selbstlenker hoch, damit ein Gartenzaun im Kurvenbereich überwunden werden kann.

45 km durch Istanbul

Einen 380 t schweren Generator transportiert Caba auf der neuen Greiner-Brücke tagsüber durch Istanbul.

Härtetest für die neue 400 t-Scherenhub-Kesselbrücke von Greiner: der türkische Schwertransportdienstleister Caba nutzt die Neuentwicklung, um einen 380 t schweren Generator vom Alstom-Werk Gebze bei Istanbul zum Hafen von Derince zu transportieren. Am 01. Januar startet der Transport, der dann an zwei Tagen tagsüber quer durch Istanbul führt. Hierbei müssen zahlreiche Brücken und Unterführungen gemeistert werden. Dank des geringen Eigengewichts der Scherenhub-Kesselbrücke und der Möglichkeit, die Last fast bis auf die Fahrbahn abzusenken, kein Problem. Am 04. Januar liefert Caba den Transformator pünktlich in Derince ab.

22 m für 500 m!

Einzelgewichte bis 235 t: Universal Transport transportiert drei Teile der größten polnischen Tunnelbohrmaschine.

Eine 4-Achs-Zug-, eine 4-Achs-Schubmaschine und ein Plattformanhänger: insgesamt 22 Achsen beziehungsweise Achslinien lässt Universal Transport anrollen, um eine Transportstrecke von nur 500 m zu bewältigen – aber wofür der ganze Aufwand? Ganz einfach: zum Transport der größten polnischen Tunnelbohrmaschine. Drei Teile mit Einzelgewichten bis zu 235 t kommen im Hafen von Danzig an, werden per Schwimmkran entladen und müssen dann über eine Strecke von 500 m auf dem Hafengelände transportiert werden. Im Vorfeld gilt es hierfür insbesondere auch Abwasserkanäle zu untersuchen. Zur Sicherheit werden alle drei Fahrten zu Fuß begleitet, zum Glück ist die Strecke ja jeweils nur 500 m lang! Dennoch: innerhalb von 48 Stunden transportiert die eingesetzte Fahrzeugkombination insgesamt 509 t.

Tour durch den Kraichgau – einmal anders!

Auf insgesamt 322 t Gesamtgewicht bringt es diese Transporteinheit. Kübler gelingt trotzdem der Transport auf direktem Straßenwege.

Am Ende zahlt sich die über 12-monatige Planung aus: Zwei 180 t schwere Einzelkomponenten einer Pressenanlage müssen nach Sindelfingen geliefert werden. Kübler findet eine Möglichkeit, den Transport komplett auf der Straße durchzuführen und erhält den Zuschlag. Quer durch den Kraichgau führt die Strecke, und es gilt so manches Hindernis zu bewältigen: einmal geht es rückwärts als Geisterfahrer auf die Autobahn, an anderen Stellen bereiten Brücken Kopfzerbrechen. Hilfreich ist hier der PowerBooster, der im Zug-Schubverbund eingesetzt wird. Wo die Brücken das 322 t schwere Gesamtgewicht nicht tragen können, werden die Zug-/Schubmaschinen abgekuppelt. Per eigenem Antrieb bewältigt der PowerBooster allein die kritischen Passagen und belastet die Brücken „lediglich“ mit einem Gesamtgewicht von 252 t. Nicht planbar ist allerdings der Blizzard, der plötzlich über den Kraichgau hinwegfegt und für eine eintägige Zwangspause sorgt. Eine Woche nach Ankunft des ersten Transports macht sich die Transportkombination nochmals auf den Weg, um die zweite Pressenkomponente nach Sindelfingen zu bringen. Nun werden nur ganze sechs Stunden für die Strecke benötigt.

Im Ganzen

Die SCS Heavy Lifts & Transports Group transportiert eine 174 t schweren Pressenrahmen erstmals im Ganzen und koordinierte auch die Montage.

Wenn ein neues Transportkonzept umgesetzt werden soll, ist dies immer eine besondere Herausforderung. So auch bei diesem Transport, den die SCS Heavy Lift & Transports Group im gebrochenen Verkehr durchführt. Dabei soll erstmals ein Presserahmen nicht in Einzelteilen, sondern im Ganzen befördert werden. 174 t Eigengewicht und Abmessungen von 10.000 x 6.400 x 4.840 mm müssen dabei gehandhabt werden. Den Vorlauf erledigt SCS mit einer MAN-Schwerlastzugmaschine und 20 Goldhofer-Achslinien. Beim Nachlauf in Ginsheim kommen dann 20 Scheuerle-Achslinien zum Einsatz.

Nichts ist unmöglich

Hochofen-Plattform auf dem Weg in ein Stahlwerk. Der Schwertransport passiert hier eine kritische Stelle, denn hier gibt es eine Senkung in der Straße in Kombination mit einer engen Kurve.

Was andere schlicht für undurchführbar halten ist, für den Transportdienstleister Tiroltrans durchaus machbar: In diesem Falle der Transport einer Hochofen-Plattform über eine Strecke von 10 km mitten durch ein Industriegebiet. Die 110 t schwere Plattform mit den Abmessungen 12.000 x 11.500 x 4.000 m ist für ein Stahlwerk im italienischen Udine bestimmt. Eingesetzt wird eine 4-achsige Mercedes Titan-Zugmaschine in Kombination mit einem Faymonville-Variomax-Auflieger. Die Kombination kommt auf 150 t Gesamtgewicht und Gesamtabmessungen von 24.000 x 11.500 x 5.200 mm. Problematisch sind bei diesem Transport die schmalen Werksaus- und Einfahrten, die zum Teil sehr engen Kurvenradien und Absenkungen in der Straße. Zudem geht es wegen des hohen Schwerpunkts der Last nur im Schritttempo voran.

Windkraft-Projekt: Komplex und international

4.350 t Fracht, 1.320 Straßenkilometer: 130 Schwertransporte führt Gutmann Heavy Logistik ab Hafen Wismar durch. Die einzelnen Transportkombinationen sind 51 m lang, 3,5 m breit und 4,30 m hoch und haben Gesamtzuggewichte von bis zu 120 t.

Bei einem Windkraft-Projekt, das die Gutmann Heavy Logistik AG (GHL) unter der Bezeichnung „Rymanow-Projekt“ führt, sind insgesamt neun Länder zwischen Portugal, der Ukraine und Ägypten beteiligt. Aus Portugal kommen Flügel und Maschinenhäuser für 13 Windkraftanlagen, aus Ägypten die Turmkomponenten. Zwei Seeschiffe in Vollcharter sind nötig, um die Ladungen nach Wismar bringen. Ab Hafen Wismar werden 130 Schwertransporte mit insgesamt 4.350 t Fracht auf der Straße durchgeführt. Die Schwertransporte mit maximalen Gesamtzuggewichten von 120 t legen dabei 1.320 Straßenkilometer zurück, um das Zwischenlager in Görlitz zu erreichen. Görlitz dient als Pufferlager, um eine optimale zeitliche und geografische Planung zu ermöglichen, schließlich gehen Türme, Hubs, Nacellen, Maschinenhäuser und Flügel von insgesamt sieben verschiedenen Abgangsorten (Portugal, Ägypten und fünf Produktionsstätten in Deutschland) aus und sollen dennoch „just in time“ auf die Baustelle geliefert werden. Diese befindet sich in der polnischen Region Sanok vor der ukrainischen Grenze. Gutmann greift bei der Durchführung des Projekts auf Kapazitäten des BigMove-Partners Pallmann zurück.

Turbinen-Power per Schwergut-Shuttle

440 t bringt die schwerste Gasturbine der Welt auf die Waage, die Behala mit Goldhofer-Selbstfahrern und dem RoRo-Schiff Ursus über den Charlottenburger Verbindungshafen zum Westhafen befördert.

Nichts Geringeres als die größte Gasturbine der Welt transportiert die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (Behala). Zum Einsatz kommt dabei das „Schwergut-Shuttle“ des Unternehmens. Es besteht aus dem RoRo-Schiff Ursus und dem modularen Goldhofer-Schwerlastmodulsystem PST/SL 12 (1+1). Dieses spezielle Shuttle macht den Straßenweg zur Schwergutumschlaganlage im Berliner Westhafen überflüssig. Brücken und Tunnel erlauben den Transport 440 t der schweren Gasturbine auf dieser Strecke nämlich nicht. Vielmehr nutzt man den Charlottenburger Verbindungskanal, um per Schiff zum Westhafen und von dort in alle Welt zu gelangen. Nicht nur die größte Siemens-Turbine, auch alle anderen nehmen nun diesen Weg, der nur noch eine kurze Straßenstrecke vom Siemens-Werk in Berlin-Moabit zur Verladerampe am Charlottenburger Verbindungskanal erfordert. Dort fährt der Goldhofer-Selbstfahrer samt Last auf das RoRo-Schiff Ursus auf, das dann zum Westhafen fährt.

-8° Celsius und zweimal 925 Tonnen ...

Ankunft und Roll-off in Eemshaven: zwei Schiffsentlader mit je 925 t Eigengewicht und 80 m Spannweite befördert Wagenborg Nedlift von Stettin nach Eemshaven.

Zwei gewaltige Schiffsentlader, jeweils 925 t schwer, 55 m hoch und mit 80 m Spannweite, bringt Wagenborg Nedlift vom Hafen Stettin (Polen) nach Eemshaven. Da es im Hafen Stettin keine Gezeiten gibt, können die Krane hier mit einem Skip-System (Verschiebesystem) recht schnell und unkompliziert auf eine Barge geladen werden. Weil die Krane jedoch so groß sind, kann der Nord-Ostsee-Kanal nicht genutzt werden, sondern es muss der Umweg über Skagen genommen werden. Nach fünf Tagen erreicht man Stettin, wo die Krane im RoRo-Verfahren unter Ausnutzung der Gezeiten entladen werden. Jeweils 22 Achslinien werden hierfür auf Distanz quergekuppelt. Winterliche Temperaturen von -8° C erschweren die Arbeiten, doch nachdem der erste Kran entladen ist, kann 48 Stunden später der zweite Schiffsentlader von Bord gefahren werden.

Hochspannung!

Mit 451 t Gesamtgewicht ist Frederici in Frankreich unterwegs.

248 t schwer, 8 m lang, 4 m breit und 4 m hoch: der Transformator, den Frederici über eine Strecke von 220 km durch Frankreich transportiert, ist nicht gerade einer der kleinen Sorte. Neben einer 4-achsigen Actros Schwerlastzugmaschine kommen bei diesem Einsatz Nicolas-Plattformwagen mit 10 und 12 Achslinien zum Einsatz. Somit bringt es der Transport auf ein Gesamtgewicht von 451 t, 65,6 m Länge, 5 m Breite und 4,6 m Höhe.

2.800 t schwere Coronado „auf Achse“

Für die US Navy transportiert Berard Transportation Inc. die 440 Millionen teure „Coronado“.

104 Goldhofer-Achslinien setzt das US-Unternehmen Berard Transportation Inc. ein, um die 2.800 t schwere „Coronado“ zu transportieren. Den Auftrag hierfür erhält das Unternehmen von US Navy, die mit dem Schiff das neueste Modell der Independence-Klasse in Dienst stellt. Um das 2.800 t schwere, 127 m lange und 30 m breite Schiff sicher zu transportieren, werden vielweggelenkte Schwerlastmodule der Typen PST/ES-E und PST/SL-E eingesetzt. Die hydraulischen Funktionen der beiden unterschiedlichen Fahrzeugtypen werden über CAN-Bus elektronisch synchronisiert, sodass ein Bediener und eine Funkfernsteuerung ausreichen, um die gesamte Fahrzeugkombination zu bewegen.

Wenn's drauf ankommt, muss das Equipment passen

Beim Transport der 310 t Siemens-Turbine geben die neuen Achslinien im Bohnet-Fuhrpark ihr Einsatzdebüt.

Ersteinsatz für neues Transportequipment von Bohnet: Mit 13 neuen Scheuerle-Achslinien transportiert das Unternehmen eine 310 t schwere Kraftwerksturbine. Mit der insgesamt 380 t schweren, 30 m langen, 4,80 m breiten und 6,00 m hohen Transportkombination, die 36 t Achslast bietet, geht es vom Logistikanbieter Wallmann & Co. in Hamburg zum Hafen, wo die Turbine in ein Frachtschiff verladen wird.

Auf in die „Südsee“

Hegmann Transit transportiert ein Hausboot in das Naherholungsgebiet „Xantener Südsee“. Herausforderung bei dem Transport sind die seitlichen Schwimmer.

Nicht das Gewicht, sondern die besonderen Schwer- und Fliehkräfte sind die Herausforderung bei dem Transport eines Hausboots, den Hegmann Transit durchführt. Die sogenannten Floating Boats sind an den Längsseiten nämlich mit katamaranartigen Schwimmern ausgerüstet, die tiefer reichen, als jeder Spezialauflieger hoch ist. Somit muss für den Straßentransport des 14 m langen, 6 m breiten und 4,2 m hohen Bootes die Ladefläche des Aufliegers über ein Meter in der Höhe ergänzt werden. Zudem muss für den Transport passgenaue Stabilität geschaffen werden, denn in den Bereichen der Unterseite, auf denen das Boot zentriert aufliegen muss, befinden sich etliche Schrägtraversen. Die besondere Unterbauung fordert ihrerseits dann wiederum eine besondere Ladungssicherung. Bestens unterbaut und gesichert erreicht das Hausboot nach einer Strecke von 100 km seinen endgültigen Bestimmungsort.

Spannender Ersteinsatz für „Faktor 5“

Ersteinsatz der Goldhofer-Seitenträgerbrücke „Faktor 5“ in Thailand durch das Schwertransportunternehmen Silamas Transport Ltd.

Der Schwertransportdienstleister Silamas Transport Ltd. erhält den Auftrag, eine 320 t schwere Siemens-Gasturbine quer durch Thailand zu transportieren. Erstmalig setzt das Unternehmen dabei die neue Goldhofer-Seitenträgerbrücke „Faktor 5“ ein. Drei Tage dauert der Transport, der über eine Strecke von 330 km führt. Dabei müssen zahlreiche Brücken unterfahren, enge Ortsdurchfahrten gemeistert und Steigungen von bis zu 6 % bewältigt werden.

Spektakulärer Einsatz in Rotterdam

350 und 325 t sind die Brückenteile schwer, die Wagenborg Nedlift transportiert.

Wagenborg Nedlift hat den Auftrag für den Transport und das Einheben zweier Brückenteile des Rad- und Fußgängerübergangs „De Netkous“ erhalten. Der Übergang verbindet Rotterdam-Zuid über die „Betuwelijn“ und die A15 mit der grünen Lunge der Stadt. Wagenborg Nedlift lädt die 100 m und 90 m langen Brückenteile mit Gewichten von 350 und 325 t mit Selbstfahrern zunächst auf einen Ponton. So gelangen sie vom Herstellerwerk nach ins ETC City Terminal im Hafen Rotterdam. Nach kurzer Zwischenlagerung geht es von dort aus auf 2 mal 16 Achslinien zum Montageort an der A 15.

Nach einer langen Nacht!

Im Konvoi geht's durch Bremerhaven.

Areva Wind transportiert eine Windenergie-Testanlage zwar nur über eine kurze Strecke von 4 km. Aber der Weg durch Bremerhaven hat es in sich: mehrere Brücken, die nicht unterfahren werden können, eine Autobahnquerung, für die keine Ausfahrt vorhanden ist und Besucherströme sowie hohes Verkehrsaufkommen im Rahmen der „maritimen Festwoche“, das die Polizei in den Griff kriegen muss. Vier Transporte bringen trotzdem in zwei Nächten zwei Turmsegmente, die Nabe und das Maschinenhaus – mit 277 t das schwerste Anlagenteil – zum Verladeort. Bis dieser schließlich am Sonntagmittag erreicht ist, hat das Areva-Team viel zu tun: An einer nicht zu unterquerenden Eisenbahntrasse müssen die Anlagenteile per Raupenkran angehoben werden. An einer anderen Stelle muss eine Brücke umfahren und eine provisorisch eingerichtete Behelfsausfahrt passiert werden. Zudem erfordert der Transport die beidseitige Sperrung der A 27.

Pfadfinder für einen XXL-Transport

Kübler transportiert einen 138,2 t schweren Glättezylinder.

138,2 t schwer und Abmessungen von 7,70 x 6,52 x 6,62 m: um diesen Glättezylinder in eine Papiermühle nach Alfeld transportieren zu können, muss sich die Spedition Kübler regelrecht als Pfadfinder betätigen. Zudem muss ständig die Neigung der Ladung überwacht werden, weil ihr Schwerpunkt in etwa 4 m Höhe liegt. Nach Vorgabe von Kübler erreicht der in Schweden gefertigte Zylinder nach dem Wechsel vom Schwergutschiff auf einen Spezial-Ponton den Weser-Fähranleger bei Grohnde. Dor erfolgt der Roll-Off. Weil der Fähranleger aber nur über eine Baumallee erreichbar ist, wird für den insgesamt 250 t schweren Transport als Ausweichstrecke eine 500 m lange Behelfsstraße über das benachbarte Feld eingerichtet. Die erste, 15 km lange Etappe legt der Zylinder auf einem 12-achsigen Plateauanhänger zurück. Für die weitere Strecke wird er auf 20 Achsen verlängert. An einer Baustelle in Wenzen müssen 600 t Schotter verfüllt werden, um dem Schwertransport eine Durchfahrt zu ermöglichen.

208 Räder für 175 t Stahl

Mit extrem langen Zwischentischen ist Lau Rostock über eine Strecke von knapp 600 km unterwegs.

Drei Transportkombinationen schickt Lau Rostock ins Rennen, um die Rampenkonstruktionen für den Neubau eines Fähranlegers zu transportieren. Mit von der Partie sind zwei Rollerkombinationen mit je 23 Goldhofer-Achslinien und jeweils 21 m langen Zwischentischen. Die extrem langen Zwischentische sind nötig, um die Fahrt über Brückenbauwerke zu ermöglichen und überhaupt eine Transportgenehmigung zu erhalten. So kommen die Transporte auf Gesamtabmessungen von je 51 m, gepaart mit Breiten von fast 7 m und Gesamtzuggewichten von 155 t, 181,5 t und 85 t.

Mit Spezialadaptern nach Luxemburg

Gutman transportiert Komponenten einer Kranbrücke. Die Transporte bringen es dabei auf eine Länge von je 56 m.

Zwei Komponenten einer Kranbrücke mit jeweils 34 m Länge, 5,80 m Breite und 4,35 Höhe transportiert Gutmann von Sachsen-Anhalt nach Luxemburg. Das Eigengewicht der Metallkonstruktionen beträgt jeweils 74 t. Speziell für diesen Transport mit Dolly und Nachläufer werden von Gutmann konstruierte Transport-Adapter individuell angepasst sowie ein Zwischenadapter integriert. So machen sich schließlich Transporte mit Gesamtlängen von je 56 m, 5,8 m Breite , 4,45, m und Gesamtzuggewichten von 115 t auf den Weg nach Luxemburg.

Space Shuttle Enterprise reist nach New York

Nachdem das Space Shuttle huckepack auf einer Boeing den JFK-Flughafen erreicht hat, geht es auf Goldhofer-Modulen weiter.

Das New Yorker Unternehmen Bay Crane erhält von der NASA den Auftrag, das Space Shuttle Enterprise vom JKF International Airport zum Intrepid See-, Luft- und Raumfahrtmuseum zu transportieren. Dabei bringt das Unternehmen insgesamt 24 Goldhofer-Achslinien und eine 230 t schwere Flachbettbrücke zum Einsatz. Die Raumfähre hat ein Eigengewicht von 70 t, eine Länge von 37,24 m und eine Spannweite von fast 24 m.

Großer Flieger, große Herausforderung!

Die Spedition Kübler bringt ein A 380-Bausegment auf den Weg. Nach der Ausfahrt aus dem Dresdener Flughafen geht es zunächst auf einer Behelfsstraße weiter.

Zwei nebeneinandergekuppelte 14-achsige Scheuerle Intercombi-Plattformwagen setzt Kübler zum Transport eines A 380-Bausegments ein. Mit 215 t Gesamtgewicht, 38 m Länge, 8,50 m Breite und 10,30 m Höhe galt es, vom Dresdener Flughafen zum Hafen und von dort nach Hamburg zu gelangen. Weil die Strecke zahlreiche Engpässe beinhaltet, wird zusätzlich der Powerbooster mit Antriebsachsen eingebaut. Doch die Route hält nicht nur zahlreiche Engpässe bereit. So muss auf einem Teilstück der BAB A4 wegen einiger Schilderbrücken die Richtungsfahrbahn gleich fünfmal über den Mittelstreifen gewechselt werden.

Kraftakt in den Bergen

Bei einem Schwertransport in Kärnten bekommt es Felbermayr mit Steigungen von bis zu 15 % zu tun.

Zwei Transformatoren und zwei Generatoren transportiert Felbermayr zum Verbund-Kraftwerk Reißeck in Kärnten. Zum Einsatz kommt dabei eine Kombination aus 10 Achslinien Scheuerle SPMT und dem „Büffel“, einer 21 Jahre alten ÖAF-Sattelzugmaschine mit permanentem Allradantrieb. Mit zusammen 2.400 PS verfügt die Kombination so über genügend Brems- und Antriebskraft, um die 12 km lange Strecke zu bewältigen. Steigungen von bis zu 15 % und Haarnadelkurven müssen dabei gemeistert werden.

KAHL
Internationale SchwertransportLogistik

Optimale Möglichkeiten für Transport, Umschlag und Lagerung. Verpackungen bis zur Vormontage kompletter Industrieanlagen.

- Heavylift Terminal Duisburg mit 500 t Umschlagskapazität
- Hallenlagerflächen bis 250 t Krankapazität
- Freilagerflächen bis 30.000 qm
- Binnenschiffstransporte

- Schräglader bis 80 t Nutzlast
- Drehschemeleinrichtungen bis 800 t
- Tieflader, Kessel- und Trafobrücken bis 300 t Nutzlast
- Gedeckte Fahrzeuge bis 4,6 m Breite und 70 t Nutzlast
- Selbstfahrer und Schwergutachslinien > 2000 t Nutzlast

KAHL SCHWERLAST GmbH · Pattbergstraße 33 · 47445 Moers · Tel.: + 49 (0) 2841 7997-0 · Fax: + 49 (0) 2841 7997-111 · Mail: schwerlast@kahl-schwerlast.de · Web: www.kahl-schwerlast.de

Sie haben das Wort: Wählen Sie den

„Heavy Transport of the Year“

So wird es gemacht:

Sie haben 3 Stimmen!
Am besten, Sie kopieren sich den Stimmzettel, schneiden die Seite aus Ihrem SCHWERTRANSPORTMAGAZIN aus oder übertragen Ihre Daten auf eine Postkarte. Geben Sie Ihren 3 Favoriten Ihre Stimme, tragen Sie Ihren Namen und Ihre Anschrift gut leserlich in das Adressfeld ein.

UND DANN AB DIE POST!
Als Fax an die Fax-Nummer: +49 (o) 6155 / 82 30 32
oder an: Schwertransportmagazin
Stichwort „Heavy Transport of the Year“
Eichendorffstraße 47
64347 Griesheim, Deutschland

Einsendeschluss ist der 30.04.2014!

Abstimmen und gewinnen!

Unter den Wählerinnen und Wählern werden wieder wertvolle Modelle verlost!

Teilnahmeformular „Heavy Transport of the Year“

Ausschneiden, kopieren oder die Daten auf ein separates Blatt übertragen!

Persönliche Angaben:

Name, Vorname

Straße

PLZ / Wohnort / Land

Telefon oder E-Mail (für Rückfragen)

Meine Favoriten: Platz 1 ____ Platz 2 ____ Platz 3 ____

001 Seite 26

002 Seite 26

003 Seite 27

004 Seite 27

005 Seite 28

006 Seite 28

007 Seite 29

008 Seite 29

009 Seite 30

010 Seite 30

011 Seite 31

012 Seite 31

013 Seite 32

014 Seite 32

015 Seite 33

016 Seite 33

017 Seite 34

018 Seite 34

019 Seite 35

020 Seite 35

021 Seite 36

022 Seite 36

023 Seite 37

Abstimmen und gewinnen!