

# Umfahrung auf der Schotterpiste

Dieser Konvoi war nicht zu übersehen: drei Schwertransporteinheiten inklusive Begleitfahrzeugen bahnten sich ihren Weg durch das nächtliche Ungarn.



In enger Zusammenarbeit mit dem Tochterunternehmen BauTrans Ungarn realisierte Felbermayr dabei den Transport von drei Großkomponenten für eine Düngemittelfabrik in Petfördö. Ausgangsort für die Schwertransporte war die etwa 100 km nördlich gelegene Stadt Gönyü.

Die Komponenten waren für den ungarischen Düngemittelhersteller Nitrogénművek Zrt bestimmt, der seine Produk-

tionsanlagen erweitert. Auftraggeber für die Schwertransporte war das auf Logistikdienstleistungen spezialisierte Transport-

unternehmen DB Schenker. Von DB Schenker wurden die Komponenten auch im belgischen Hafen Antwerpen übernommen und per Binnenschiff bis in den ungarischen Donauhafen Gönyü

transportiert, erklärt Günter Kaspar von der Felbermayr-Schwertransportabteilung. Ein weiteres Schiff, mit bis zu 20 t

schweren Kleinteilen, hat über den Donauhafen Konstanta in Rumänien Gönyü angefahren.

Die größte und mit 120 Gewicht auch schwerste Komponente maß eine Länge von

26,17 m und einen Durchmesser von rund 6 m. Um sie zu transportieren, kam ein 14-achsiger Goldhofer-Tieflader mit speziellen THP/ST-Achsen zum Einsatz. „Dieser Achsentyp hat eine stabilere Ausführung, somit kann jede Achse mit bis zu maximal 32 t belastet werden“, erklärt Kaspar und fügt hinzu, dass für den Transport dieser Komponente auch je eine Zug- und Schubmaschine zum Einsatz kamen.

## Vier Nächte für 140 Kilometer

Vier Nächte wurden für die 140 km lange Transportstrecke benötigt.  
Bild: Ferenc Marktoth



Das Felbermayr-Tochterunternehmen BauTrans Ungarn plante die verkehrslenkenden Maßnahmen und war auch operativ maßgeblich an den Transporten beteiligt. Bild: Ferenc Marktoth



Um Verkehrsbehinderungen so gut wie möglich zu verhindern, wurde nachts gefahren. Bild: Ferenc Marktoth

Als Nächstes folgte die zweite Komponente mit etwa 20 m Länge, mehr als 7 m Durchmesser und rund 55 t. Das dritte Anlagenteil brachte bei einer Länge von etwa 20 m und einem Durchmesser von etwa 6,5 m nur rund 30 t auf die Waage und wurde mit einem 6-achsigen Tieflader transportiert. Für den Umschlag der Komponenten auf die Tieflader kamen zwei Mobilkrane mit 400 beziehungsweise 300 t maximaler Tragkraft zum Einsatz. Die Hübe wurden als Tandemhub durchgeführt.

„Da wir eine Transporthöhe von 8,5 Metern erreichten, waren schon in der ersten Nacht zahlreiche Stromleitungen zu kappen“, schildert Kaspar die zeitraubenden Aktivitäten. So seien für die etwa 50 km lange Strecke von Gönyű bis Bakonysarkany acht Stunden Fahrzeit benötigt worden. Eine große Verzögerung brachte auch die Bahnkreuzung bei Nagyszentjanos. Diese konnte erst um 1.30 Uhr passiert werden, da der Bahnverkehr umgeleitet und alle Schranken und Elektroleitungen entfernt werden mussten. „Dank der akribischen Planung von BauTrans Ungarn

lief aber alles optimal“, hebt Kaspar die Arbeit seiner ungarischen Kollegen bewundernd hervor und merkt an, dass das von Wels aus wohl kaum zu realisieren gewesen sei.

In der zweiten Nacht stellten sich dem insgesamt 100-köpfigen

verlassen und auf eine zuvor errichtete Behelfsstraße ausgewichen.

„Auf dieser fünf Kilometer langen Schotterpiste durften wir maximal mit 20 Kilometern pro Stunde fahren und mussten 200 Meter Mindestabstand zwischen

### Der Weg führte über eine 5 km lange Schotterpiste.

Transportteam zahlreiche Gasleitungen, die mit Stahlplatten abgedeckt werden mussten, in den Weg. Aber auch Ampelanlagen, Überkopfwegweiser und Stromleitungen waren vorübergehend zu demontieren. Vor dem Erreichen des Etappenziels in Csor musste noch eine Bundesstraße aufgrund zu niedriger Brückenbauwerke umfahren werden.

Das Resultat waren enge Kurvenradien auf Nebenstraßen, die wegen zu geringer Straßenbreite mit Stahlplatten ausgelegt werden mussten. Auch in der dritten Nacht konnte eine zu tief liegende Brücke nicht unterfahren werden, deshalb wurde die Hauptstraße

den Fahrzeugen halten“, schildert Kaspar die zeitraubenden Umstände. Auf die Frage, ob er denn in Bezug auf die Statik keine Bedenken gehabt hätte, antwortet Kaspar mit einem klaren „Nein“. Denn die Behelfsstraße sei zuvor mittels Festigkeitsbohrungen auf ihre Tauglichkeit untersucht worden.

Bevor die dritte Etappe im ungarischen Ösi beendet werden konnte, war noch ein Bahnübergang mit zu tief liegenden Oberleitungen zu passieren. Richtig spannend wurde es aber noch beim Überqueren einer Brücke. „Die Auffahrtsrampe war zu steil, somit wären wir ohne bauliche Maßnahmen auf der Fahrbahn

aufgesessen“, erklärt Kaspar. Die Lösung wurde in der Abflachung der Fahrbahn mittels Schotter und einer speziellen Zementmischung gefunden. Darüber wurden dann zur besseren Gewichtsverteilung noch Stahlplatten gelegt. „Das hat dann bestens geklappt“, freut sich Kaspar über die im Voraus geplanten Maßnahmen.

Die vierte und letzte Etappe war glücklicherweise, abgesehen von einigen Baumschnitten wegen zu geringer Lichtraumprofile, von keinen besonderen Maßnahmen mehr begleitet. Somit konnte das Werk nach vier Nachtfahrten und rund 140 zurückgelegten Kilometern wie vorgesehen erreicht werden.

In weiterer Folge werden die Komponenten noch auf die Fundamente gestellt und in die Produktion integriert. Nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2016 sollen die Komponenten dann die Tagesproduktionsmenge der rund 40 Jahre alten Ammoniak-Anlage von 1.000 t auf 1.650 t steigern können. Zu guter Letzt soll durch die Modernisierung der Anlage aber auch der Stromverbrauch reduziert werden. **STM**