„Heavy Transport of the Year“

Es muss nicht immer besonders schwer sein, um von der STM-Redaktion für den „Heavy Transport of the Year“ nominiert zu werden. Jeder Spezialtransport ist eine besondere Herausforderung und darum finden sich auch in diesem Jahr wieder Transporte in sehr unterschiedlichen Gewichtsbereichen.

Mit der Nominierung zum „Heavy Transport of the Year“ verneigt sich die STM-Redaktion Jahr für Jahr vor den Leistungen der Schwertransportbranche. Darum 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 2016 zu stöbern, um den vollständigen Einsatzbericht nachzulesen.

Auf jeden Fall: Sie haben die Wahl und können – mit etwas Glück – ein wertvolles Geschenk gewinnen.

HECMANN
HECMANN

SILVASTI

WASEL
WASEL

BOHNET
BOHNET
MAN

MAMMOET

OCZ
Universal

onroad

Autobahnquerung mit einem 430 t schweren Reaktor

Mit dem 430 t schweren Reaktor als Fracht muss die Spedition P. Adams eine Autobahn queren – dank bester Planung und Unterstützung der Polizei ging dies ohne Probleme vonstatten. *Bild: Jens Hadel*

Einen 430 t schweren Reaktor transportiert die Spedition P. Adams von der Fertigungsstätte im belgischen Geel zum örtlichen RoRo-Anleger. Der Reaktor mit seinen Abmessungen von 19036 x 9750 x 9644 mm ist für einen Kunden in den USA bestimmt. Die Strecke vom Herstellerwerk bis zum RoRo-Anleger ist nur 4 km lang, beinhaltet als Schwierigkeit aber eine Autobahnquerung. Der zu querende Mittelstreifen der Autobahn ist nicht asphaltiert, und der Seitenraum verfügt über die typischen Höhenunterschiede. Damit der 12-achsige parallel gekuppelte Selbstfahrer im vom Regen aufgeweichten Untergrund nicht hängenbleibt, weil die Räder Schlamm aufgenommen haben und an der Steigung durchdrehen, wird eine 4-achsige Schwerlastzugmaschine als Schubfahrzeug angekuppelt. Mit Hilfe der 680 PS aus dem V8 des MAN ist die Querung nach wenigen Minuten erledigt. Am nächsten Tag muss der Selbstfahrer die Rampen des RoRo-Schiffs befahren. Der Regen hat die Rampen rutschig werden lassen. Um den Selbstfahrer vor ungewolltem Drift zu bewahren, wird ein Seil am Reaktor angeschlagen, das andere Ende wird an der Registerkupplung des MAN TGX 41680 angehängt. Mit straff gespannter Sicherung geht es startet das Gespann so zur letzten Etappe auf Rädern. Als die 430 t-Ladung samt Untersatz auf der Rampe zwischen Anleger und Barge steht, muss der übliche Zwischenstopp eingelegt werden, um das zusätzliche Gewicht auszugleichen. Kurz darauf muss in der Barge der Höhenunterschied von einem Meter überwunden werden. Dabei sichert die Schwerlastzugmaschine auf dem Anleger den 12-Achser auf der Rampe ab. Ganz langsam rollt der Reaktor der Entladestelle entgegen, wo er mittels bereitgestellter Hydraulikzylinder auf den Boden hinabgelassen wird. Die weitere Reise führt dann zum Zielhafen Antwerpen, von wo es später auf einem anderen Schiff in die USA geht.

1.000 Hindernisse auf 1.250 km

Big-Move TAG in Einsatz: Die vier Transporte mit Transportabmessungen von 23 m Länge, 5,85 m Breite und 6,10 m Höhe müssen ab Stettin 1.250 Straßenkilometer bewältigen.

Big Mover TAG aus Polen transportiert vier sogenannte je 66 t schwere „Classifier“ – überdimensionale Großkomponenten für die Energieversorgung – von Oberhausen ins polnische Kozienice. Bis Stettin geht's per Binnenschiff, ab da führt der Weg über die Straße. 600 Straßenkilometer wären ab Stettin die kürzeste Strecke, doch die Transporthöhe von 6,10 m erfordert Umwege und Streckenänderungen, sodass die Route schließlich 1.250 km lang ist. Insgesamt fast 1.000 Telefonleitungen, Mautstellen und Ampelanlagen werden entlang der Strecke de- und remontiert, damit die vier je 23 m langen und 5,85 m breiten Schwertransporte problemlos passieren können.

Teamwork: Trafotransport XXL

Den Auftrag für den Trafo-Transport erhält die Viktor Baumann GmbH, die den Transport unter anderem gemeinsam mit Kahl Schwerlast durchführt.
Bilder: Andreas Cichowski, Michael Bergmann, Manfred Haiduk

Sie bringen jeweils 472 t auf die Waage und sind damit zwei der größten und schwersten Großtransformatoren, die je auf deutschen Straßen transportiert wurden. Den Auftrag für den Transport der 14,5 m langen, 5,3 m breiten und 5,1 m hohen Trafos erhält die Viktor Baumann GmbH. Auf Plateaufahrzeugen mit je 20 Achslinien, 1,5-fach parallel gekuppelt, gehen die beiden 5,45 m breiten Transporte auf die Straße. Die Brücke einer Fußgängerunterführung ist für das Gesamtgewicht von je 680 t pro Transport nicht ausgelegt, sodass hier wie auf weiteren Teilen der Strecke Brückenüberfahrsysteme von Baumann zum Einsatz kommen. Im weiteren Streckenverlauf wird für die Querung von Brücken der Einsatz einer Seitenträgerbrücke nötig. Da die eigene in Usbekistan im Einsatz ist, nimmt man die Kahl-Schwerlastgruppe beziehungsweise deren Seitenträgerbrücke G^2 | K 600 mit ins Boot. Nach dem Umladen auf das Kahl-Equipment ist das Gewicht auf 2 x 22 Achslinien bei einer Gesamttransportlänge von 109 m nun optimal verteilt. Trotz eines Gesamtzuggewichts von 909 t wird die von den Behörden geforderte Achslast von unter 20 t erreicht. Dank der G^2 | K 600 werden so Brückenüberfahrten möglich, bei denen die aufwendige Montage von Behelfsbrücken den Zeitrahmen gesprengt hätte. Im weiteren Streckenverlauf wird wieder auf die Plateaus von Baumann verladen. Als besondere Schwierigkeit stellt sich die Überquerung der Autobahn 57 heraus, hier müssen gleich zwei Brückenüberfahrsysteme auf der Autobahn nebeneinander aufgebaut werden.

Verkehrshaus Luzern: Ein neuer Platz für das „Grüne Krokodil“

Die Schweizer Bauberger AG im Einsatz im Verkehrshaus Luzern. Dabei wird das 126 t schwere „Grüne Krokodil“ um 12 m handverschoben.

Ein nicht nur für Eisenbahnfans aufsehenerregender Einsatz führt die Schweizer Bauberger AG ins Verkehrshaus Luzern. Insgesamt 50 Loks, Tram- und Bahnwaggons sollen im Zuge der NEAT-Sonderaustellung, die am 24. März 2016 ihre Tore öffnet, dort neu angeordnet und verschoben beziehungsweise ausgelagert werden. Highlight ist die Querverschiebung des legendären Grünen Krokodils. Nach zwanzig Jahren am selben Standort wird die fast 100- jährige Lok wieder bewegt – und zwar nicht wie gewohnt vorwärts, sondern seitwärts. Doch wie ein Baum, der Wurzeln geschlagen hat und sich nicht versetzen lassen will, ziert sich das historische Gefährt anfangs etwas. Nach 3 m ist dann aber der Bann gebrochen und der 126 t schwere Koloss rollt danach auf Panzerrollen gemütlich 12 m vom Süd- zum Nordgleis. Nach dem hydraulischen Anheben und Deinstallieren der gelben Fahrschienen steht die Elektrolok tags darauf in alter Frische am neuen Standort.

Schwertransport unter Dampf!

Der Zugverband auf schwerer Bergfahrt hinter Niederzwönitz, hier wurde der Zug von etwa 100 Eisenbahnbegeisterten sehnsüchtig erwartet.

Das sieht man auch nicht alle Tage: ein Transformator wird mithilfe historischer Lokomotiven auf die Strecke geschickt – Eisenbahnromantik trifft Schwertransport! Doch zunächst ein Blick zurück: Im Jahr 2014 wird der letzte 240 t schwere Großtransformator des Pumpspeicherwerks Markersbach im Erzgebirge zur Generalreparatur zu ABB Halle gebracht. Der Trafo stammt noch aus DDR-Zeiten und hatte im Pumpspeicherwerk bereits seit dessen Inbetriebnahme seine Arbeit verrichtet. Langfristig war geplant, den reparierten Trafo im Sommer 2016 wieder zurück zum Ausgangsort zu bringen. Ende Juni ist es dann soweit! Die DB Cargo, die den Gesamttransport abwickelt, wird durch DAHER, dem Wageneigentümer des genutzten 20-achsigen Tiefladewagens der Bauart Uaai 831, beauftragt, der PRESS die Traktion zwischen Glauchau-Chemnitz-Aue und Grünstädtel mit deren beiden typischen Erzgebirgs-Lokokomotiven, der Dampflokbaureihe 86 und der Diesellokbaureihe 112, zu übertragen. Der erste Abschnitt der Fahrt führt entlang des Zwönitzbaches – aus dem Sorbischen Zvonica (die Klingende) – über Einsiedel und Burkhardtsdorf nach Thalheim, wo die Feuerwehr die Versorgung der Dampflok mit Wasser übernimmt. Dann kämpft sich der Zug bergan und rollt nach Erreichen des Kamms ins Tal der Zwickauer Mulde hinab, um in Aue etwas zu verschnaufen, bis es wieder in anstrengender Bergfahrt nach Grünstädtel hinaufgeht. Dort angekommen obliegt es der Dampflok noch den Tiefladewagen in die Umsetzstelle zu rangieren, bevor die beiden Loks wieder zurück in ihren Heimatlokschuppen nach Glauchau rollen.

Brückentage bei Amsterdam

Die 8.400 t schwere Brücke transportiert Sarens auf insgesamt 244 Kamag-Achslinien K2400ST – Geschwindigkeit: 100 m pro Stunde. *Bild: Hermann Schulte*

Im Rahmen eines großen Infrastrukturprojekts wird in Amsterdam die A1 verbreitert. Um die verbreiterte Autobahn überspannen zu können, muss dabei eine alte Eisenbahnbrücke zurückgebaut und durch eine neue, längere Eisenbahnbrücke ersetzt werden, die auf einem benachbarten Baufeld vormontiert wird. Die neue Brücke ist weltweit die längste ihrer Art, die eine Autobahn überspannt und noch nie wurde eine Brücke mit solch einem hohen Gewicht auf Achsen bewegt. Sarens übernimmt die Aufgabe, die Brücke in einer einzigen Nacht per SPMT quer über die Autobahn zu verfahren und an ihren Bestimmungsort abzusetzen. Transportiert wird die 255 m lange, 17 m breite, 50 m hohe und 8.400 t schwere Brücke auf insgesamt 244 Kamag-Achslinien K2400ST. Auf jeder Seite der Brücke werden 122 Achslinien in Position gebracht. Der Abstand zwischen den Gruppen beträgt 220 m. Erstmals nutzt Sarens für zwei so weit auseinanderliegende SPMT-Gruppen und für so viele Achslinien ein kabelloses Datensystem, um die beiden Gruppen zu verbinden. Trotz des großen Abstands von über 200 m ist es somit möglich, die Achslinien von nur einem Bediener zentral anzusteuern. Zudem muss ständig die Windgeschwindigkeit im Auge behalten werden. Aufgrund der enormen Abmessungen der Brücke und somit der sehr großen Windangriffsfläche, besteht die Gefahr, das einzelne Achslinien bei zu großem Wind in den Überlastbereich kommen könnten. Darum wird festgelegt, dass die Operation nur bei Windgeschwindigkeiten unter 10 m/s durchgeführt werden darf.

Teamwork ist Trumpf

Die Kraftwerkskomponenten transportiert die Felbermayr Transport- und Hebetechnik nach Plock in Polen. Die Transporte finden auf Wasser, Straße und Schiene statt.

Ein multimodales Projekt mit Stückgewichten von nahezu 500 t führt die Felbermayr Transport- und Hebetechnik aus. Dabei geht es um den Transport und die Fundamentstellung der Hauptkomponenten für ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk in Polen. Ausgehend von fünf Ausgangsorten werden die Komponenten über insgesamt rund 5.000 km bis zur Kraftwerksbaustelle in Plock transportiert. Das erfordert eine optimale Zusammenarbeit zwischen den am Projekt beteiligten Tochterunternehmen Best Logistics in Stettin, Haeger und Schmidt sowie HSW Logistics in Duisburg und den Felbermayr Standort Krefeld. Doch neben Teamwork ist auch Flexibilität gefragt, denn aufgrund von Hochwasser kommt es unter anderem beim Transport der K-Turbine und des Generators bereits zu Beginn des Projekts zu Konzeptänderungen. Doch sämtliche Transporte auf Wasser, Straße und Schiene und die damit verbundenen Arbeiten können sicher und termingerecht durchgeführt werden.

Transportlösung für Gondel-Gigant

Mammoet transportiert eine 420 t schwere Gondel.

Für das Windturbinentestfeld Østerild in Dänemark transportiert Mammoet eine 420 t schwere Gondel. Bewegt wird der Gondel-Gigant auf 21 Achslinien der Nicolas MHD G II Modultransporter in 3-File Kombination. So ist eine maximale Kippsicherheit trotz des hohen Schwerpunkts der Ladung gewährleistet. Insgesamt bringt es die Transportkombination auf eine Höhe von 11,60 m und eine Länge von 71,0 m auf 252 Rädern.

621 t auf die Reise gebracht

Zwei der drei Transporte sind bereits in Position gebracht.

Die Bohnet GmbH transportiert drei jeweils 15,92 m lange und durchschnittlich 200 t schwere Wärmetauscher der Neubeckumer Maschinenfabrik Balcke-Dürr zum EnBW-Kraftwerk nach Karlsruhe. Die Wärmetauscher reisen auf drei 20-Achs-Anhänger-Kombinationen, die jeweils von einer 4-Achs-Zugmaschine gezogen und geschoben wurden. Die fast 6,00 m breiten und je 53 m langen Fahrzeugkombinationen erfordern eine Vollsperrung des gesamten Verkehrs. Nachdem die Schwertransportkombinationen den Hafen Münster-Hiltrup erreicht haben, wird die Ladung mithilfe zweier 500 t-Mobilkrane in ein Binnenschiff verladen.

Soweit die Füße tragen ...

Die Onroad GmbH transportiert Windkraftkomponenten in den Windpark Hain. *Bild: Hermann Schulte*

Die zur Steil-Gruppe gehörende Onroad GmbH transportiert Windkraftkomponenten zum Windpark Hain. Doch die letzten Kilometer haben es in sich, dafür sorgen nicht nur Steigungen von bis zu 18 %. Auch Temperaturen um die 31 °C tun ihr Übriges, sowie 16 km Fußmarsch und ein nach einer Teilsanierung einer Steigung hinter Gärtenroth nicht gerade idealer Straßenbelag hinterlassen ihre Spuren. Wasser von innen ist hier das Wichtigste für die Begleiter und eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die Öltemperatur des Selbstfahrers. Aus diesem Grund wird an der Steigung im Windpark auch angesichts der vorgerückten Stunde ein Actros vorgespannt und zur Unterstützung hinzugezogen. Komplett andere Bedingungen findet das Team dann am nächsten Morgen vor: Es gießt in Strömen und hat gut 10 °C abgekühlt. Für den Selbstfahrer kein Problem, die Öltemperatur ist deutlich geringer als am Vortag. Die Transportcrew leidet jedoch unter der Nässe und muss vor der nachmittäglichen Fahrt mit trockenen Kleidern versorgt werden. Die 18 %ige Steigung wird nun mit Leichtigkeit solo durchfahren. Der Transport der Flügel ist dann die nächste Herausforderung für das Team. Doch mit Hilfe des Scheuerle-Flügeladapters werden, enge Kurven und schmale Häuserpassagen ebenso gemeistert wie der Transportweg durch den Wald, wo Abholzungen nur begrenzt erlaubt waren.

Auf zur Antonov …

BigMover Hegmann Transit transportiert Teile eines Kompressor-Skids. Eine Antonov AN 225 steht schon zur Aufnahme der Komponenten bereit.

… heißt es für ein Hegmann Transit-Transportteam. Doch dort auf dem Flughafen Leipzig/Halle wartet nicht nur irgendeine Antonov, sondern die AN 225 – das nutzlaststärkste Frachtflugzeug der Welt. Sie soll Teile eines Kompressors aufnehmen; Gesamtfrachtgewicht: 195 t. Das größte und schwerste Einzelteil der Anlage ist der Basiskompressor mit einer Länge von 14 m, einer Breite von 4,48 m, einer Höhe von 3,9 m und einem Gewicht von 85.000 kg. Es wird in einer 4/4/6-Kombination bestehend aus 8X4 MB Actros 4165 SLT, einem 4-achsigen Vorderachs- sowie einem 6-achsigen Hinterachsaggregat aus Goldhofer THP/UT-Achsen, kombiniert mit einer Greiner-Brücke, transportiert. So ausgestattet bringt es der Transport auf eine Länge von 42 m, eine Breite von 4,5 m, eine Höhe von 4,5 m sowie auf ein Gesamtgewicht von 152 t.

Vulkan beflügelt

Daco Heavy Lift beim Transport von Windflügeln in Guatemala. Teilweise führt die Strecke an einem aktiven Vulkan vor.

Das Unternehmen Daco Heavy Lift ist weltweit tätig und führt Schwertransporte mitunter an den unglaublichsten Stellen und oftmals unter enorm schwierigen Bedingungen durch. Im Windpark Viento Blanco in Guatemala sollen sieben Windkraftanlagen vom Typ Vestas V 112 erreichtet werden. Der Weg hinauf zum Windpark verläuft über eine Strecke von zehn Kilometern, die teilweise an einem aktiven Vulkan vorbeiführt. Eine serpentinenreiche, enge Bergstraße, die von Felsvorsprüngen und Bäumen gesäumt ist und Steigungen von bis zu 18 sowie Gefälle von bis zu 13 % aufweist. Für die zu transportierenden Rotorblätter vom gut 80 km entfernten guatemaltekischen Hafen Puerto Quetzal zum Projekt Viento Blanco setzt Daco Heavy Lift eine FTV 300-Flügeltransportvorrichtung von Goldhofer ein. So lassen sich die Transporte durchzuführen, ohne dass Sprengungen an den Felswänden entlang der Bergstraße, Kappungen von oberirdischen Stromleitungen oder Beschneidungen des dichten Baumbestands zu beiden Seiten der Straße durchgeführt werden müssen. Eine weitere Herausforderung besteht darin, die dynamisch einwirkenden Windkräfte auf die bis zu 50 m in die Höhe ragenden Rotorblätter abzufangen. Hierzu muss ein Thermikexperte von Dacotrans die integrierten Windmesser der FTV 300 permanent überwachen.

Brückenerneuerung: Nicht mit Bahn, sondern für die Bahn ...

Wallek nicht mit, sondern für die Bahn unterwegs. Die Herausforderung des Transports besteht in dem 6 m langen Überhang, der es erforderlich macht, die Kurven zu Fuß zu eskortieren.

… unterwegs ist BigMover Wallek und transportiert eine Bahnbrücke in Augsburg. Zwar beläuft sich das Gewicht des gesamten Zuges auf „lediglich“ 107 t – dies bei 31,25 m Länge, 3,10 m Breite und 4 m Höhe. Fachlich anspruchsvoll ist jedoch der 6 m lange Überhang nach hinten. Um die extra für eine Tagesfahrt beantragte Ausnahmegenehmigung zu aktivieren, ist eine Schwertransportabnahme an der Beladestelle durch den TÜV notwendig. BF3- und Polizei-Begleitung sind ebenso vorgeschrieben wie eine zusätzliche Verkehrssicherung und -regulierung durch ein weiteres BF2-Fahrzeug. Innerstädtische Spezialtransporte wie dieser unterliegen stets umfassenden Sicherungsmaßnahmen. Das Ausschwenken der fahrenden Brücke in den Kurven findet durch die Überladeböcke, mit denen der Auflieger ausgerüstet wird, in einer Höhe statt, die den Rückbau seitlicher Hindernisse überflüssig machte. Von den Transportbegleitern muss das Kurvenverhalten des Aufliegers dennoch durchgehend mit Argusaugen überwacht werden; daher auch Antrag und Ausnahmegenehmigung für eine Tagesfahrt.

Für jede Fahrsituation die richtige Antwort

Wasel transportiert einen 290 t schweren Transformator nach Ibbenbüren und setzt dabei seinen neuen Addrive ein. Das Bild zeigt den Rollout in Recken, für den nur eine Zugmaschine benötigt wird.

Für den Transport eines 290 t schweren, 4,8 m breiten und 4,5 m hohen Transformators von Bad Honnef nach Ibbenbüren setzt Wasel erstmals seinen neuen 4 Achslinien umfassenden THP/ADD „Addrive“ von Goldhofer ein. In Bad Honnef geht es mit dem aus insgesamt 14 Achslinien bestehenden Schwerlastfahrzeug auf den Ponton, wobei ein extremes Gefälle und eine darin befindliche Kehre bewältigt werden müssen. Nach der Ankunft in Recke und dem Rollout mit nur einer Zugmaschine wird auf eine Schwerlastkombination mit 18 Achslinien umgebaut. Zunächst bringt der Addrive die Schwerlastkombi im Alleingang in die richtige Position, bevor es am Abend, nachdem eine Zugmaschine vorgespannt wurde, Richtung Ibbenbüren weitergeht. Bei schwierigen Passagen wird die Zugmaschine vom Addrive unterstützt, sodass die Strecke reibungslos bewältigt wird. Lediglich an der entscheidenden Steigung von 8,5 % auf einer Länge von 800 m muss das Transportteam eine zweite Zugmaschine vorspannen.

Einen der größten Transporte Finnlands ...

Silvasti auf dem Weg zur neuen Zellstofffabrik im finnischen Äänekoski.

… führt Ende September 2016 das Schwertransportunternehmen Ville Silvasti Ltd. durch und wirkt so an der größten Investition, die jemals in der finnischen Forstindustrie getätigt wurde, mit. Dabei entsteht in Äänekoski ein neues „grünes“ Zellstoffwerk. Silvasti transportiert unter anderem zwei Segmente des für das Zellstoffwerk bestimmten Bleichturms über eine Strecke von 400 km. Der größte Transport ist 10,20 m hoch und 9 m breit. Einer der beiden Turmabschnitte wiegt 110 t und ist fast 15 m lang. Der Zweite bringt 83 t auf die Waage und weist eine Länge von 22 m auf. Insgesamt fast 500 Modifikationen an Straßen und Leistungen sind nötig, um die Transporte störungsfrei passieren lassen zu können.

Prominente Fracht

Universal Transport bringt eine Tupolew TU-154 ins Museum.

Dafür, dass das tschechische Luftfahrtmuseum Kunovice nun um eine Attraktion reicher ist, sorgt der Schwergutspezialist Universal Transport. Das Unternehmen transportiert eine Tupolew TU-154 über eine Strecke von 400 km vom Militärflughafen Prag ins Museum. Für die Beförderung werden zunächst die Tragflächen, Turbinen und das Heckleitwerk demontiert, die von Universal Transport einzeln ans Ziel gebracht wurden. Der 40 m lange, 25 t schwere Flugzeugrumpf hat einen Durchmesser von knapp 4 m. Aufgrund dieser Übermaße müssen auf Teilen der Strecke für die Durchfahrt Straßenbeschilderungen entfernt sowie Oberleitungen von Straßenbahnen abgeschaltet werden.

Die Tupolew war seit 1980 im Einsatz. Zu den bekanntesten Passagieren gehörten die ehemaligen Präsidenten Václav Havel und Václav Klaus sowie zahlreiche Minister des Landes. Auch die tschechische Eishockey-Nationalmannschaft wurde nach ihrem Sieg bei Olympischen Spielen 1998 mit der TU-154 von Japan zurück in die Tschechische Republik geflogen.

Schiffsverlängerung als Transport-Herausforderung

Per Ponton reist diese 1.300 t schwere, 20,5 m breite und 30 m lange Schiffssektion zur „Hochzeit“ mit der Primula Seaways. *Bild: Jens Hadel*

Um die Kapazität von RoRo-Fähren oder Kreuzfahrtschiffen zu erhöhen, können Schiffsverlängerungen vorgenommen werden. Dabei werden gewaltige Schiffssegmente eingefügt, die zuvor aber auch bewegt werden müssen. Und bei allen Transportetappen darf die Verlängerung nicht verzogen oder verformt werden, denn spätestens bei der späteren Hochzeit mit dem „zersägten“ und so für die Verlängerung vorbereiteten Schiffs gäbe es sonst große Probleme. Dies gilt auch für den Transport der 1.300 t schweren, 20,5 m breiten und 30 m langen Schiffssektion, mit der die Primula Seaways verlängert wird. Zunächst muss die Schiffssektion von der Fertigungshalle im Bremerhavener Fischereihafen zur Lloyd Werft gelangen. Erst auf schienengebundenen Hydraulikstempeln, dann – weil ein Testaufbau für ein Windkraftrad im Weg ist – auf einem Schienenverschubsystem, dann wieder auf Hydraulikstempeln geht's an die Kaimauer und dann auf den Ponton Offshow Bhv. 1.

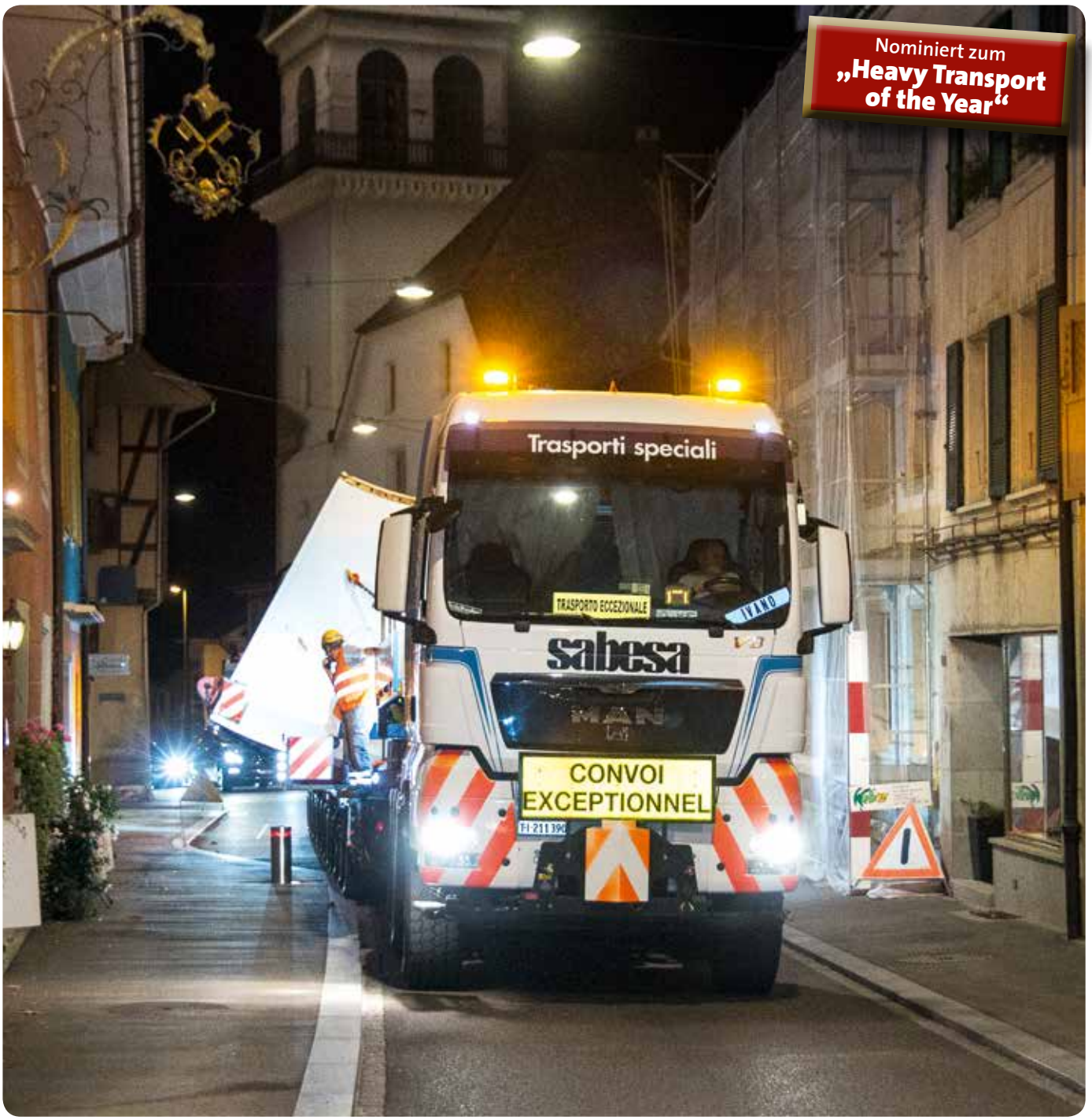
So gelangt das neue Zwischenstück zum Schwimmdock und schließlich zum Dock III der Loyd Werft, wo es in Position gebracht und mit den anderen beiden Teilen der der Primula Seaways verbunden wird.

Biertanks „rollten“ durchs Saarland

Fünf Gär- und Lagertranks werden nach Homburg zur Karlsberg Brauerei transportiert. Bild: Brandon Lee Posse

Die Karlsberg Brauerei wird mit neuen Gär- und Lagertanks ausgestattet. Nach ihrer Ankunft im Dillinger Hafen werden die jeweils knapp 23 t schweren Tanks auf die bereitstehenden Schwerlastkombinationen der Hermann Paule GmbH & Co. KG und der W. Mayer GmbH & Co. KG verladen. Zuvor sind die Tanks per Schiff von Bürgstadt aus über Main, Rhein, Mosel und Saar nach Dillingen transportiert worden. Von dort aus rollen die 35 m langen Spezialtransporte von Freitag bis Sonntag quer durch das Saarland. Auch die Tanks selbst bringen es mit 22 m Länge und einem Durchmesser von 5,6 m auf ganz beachtliche Abmessungen. Damit die Transporte passieren können, müssen Schilder abmontiert und Straßen gesperrt werden, Ampeln werden versetzt. Zum Teil müssen im Weg stehende Fahrzeuge und auch Betontrenner entfernt werden. Eine Brückenüberfahrt muss im Rückwärtsgang bewerkstelligt werden.

Eine Frage der Brückenbelastbarkeit



Im historischen Ortskern von Waldenburg geht es eng zu. Das Bild zeigt den Transport eines Schildsegments. *Bild: Erich Urweider*

Da auch in Süddeutschland immer mehr Brücken abgelastet werden, reisen Komponenten der Tunnelbohrmaschine für den Bau des Schweizer Eppenbergtunnels, die über 90 t wiegen, von deutscher Seite aus mit dem Binnenschiff rheinaufwärts in die Schweiz, um dann vom Auhafen her den Weg nach Wöschnau unter die Räder zu nehmen. So auch das Schneidradzentrum der Tunnelbohrmaschine, das nach seiner Ankunft sofort auf den Tieflader von Sabesa Lenzburg geladen wird, die den Auftrag für die Fracht AG aus Basel ausführt. Die anderen Komponenten, wie die Schildsegmente und der Antrieb, werden zunächst im Hafen an Lager gestellt und eines nach dem anderen abgeholt.

Zu den mittelschweren Transporten, die durchgeführt wurden, zählt die Lieferung eines 105 t schweren Schildsegments. Das Segment weist eine Breite von 6,15 m auf, war allerdings glücklicherweise unten rund, was die Abbauarbeiten des Begleitteams in Grenzen hält. Nächste Nacht, nächster Transport, diesmal mit 6,20 m ein wenig breiter und mit einem Stückgewicht von 200 t einiges schwerer. Da in der Schweiz das Gesetz vorschreibt, dass mindestens 20 % des Gesamtzuggewichts von den angetriebenen Achsen getragen werden muss, kommt zusätzlich eine Schubmaschine zum Einsatz. Die Schubmaschine der Senn AG Oftringen ist wie die Zugmaschine von Sabesa ein MAN TGX und bringt 680 PS auf die Kurbelwelle, sodass gesamthaft 1.360 PS aus zwei V8-Motoren den Transport an sein Ziel bewegen. Jedoch erhält die Schachenbrücke, obwohl erst vor Kurzem saniert, trotzdem keine Freigabe für den 290 t schweren Transport. Eine Alternativroute wird ausfindig gemacht, allerdings hat der Transport hier nur wenige Zentimeter Licht nach oben, um unter der Unterführung durch zu kommen. Um dennoch passieren zu können, wird der 4,60 m hohe Transport abgesenkt, und mit wenigen Zentimetern Luft gelangt er unter der Unterführung durch und erreicht kurz darauf die Baustelle.

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 Nummer: +49 (0) 6155 / 82 30 32
oder an: Schwertransportmagazin
Stichwort „Heavy Transport of the Year“
Eichendorffstraße 47
64347 Griesheim, Deutschland

Einsendeschluss ist der 31.03.2017!

Abstimmen und gewinnen!

Unter den Wählerinnen und Wählern werden wieder tolle Schwerlastmodelle 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 ____

Mitmachen und gewinnen!

001 Seite 50

002 Seite 50

003 Seite 51

004 Seite 51

005 Seite 52

006 Seite 52

007 Seite 53

008 Seite 53

009 Seite 54

010 Seite 54

011 Seite 55

012 Seite 55

013 Seite 56

014 Seite 56

015 Seite 57

016 Seite 57

017 Seite 58

018 Seite 58

019 Seite 59

SCHWER TRANSPORT MAGAZIN
www.schwertransportmagazin.de