

## Schwerlasttransport auf Rekordniveau

Mit der Lieferung von RFCC-Anlagenkomponenten an die Balikpapan-Raffinerie in Ost-Kalimantan hat PT LV Logistics einen inner-indonesischen Rekord bei Schwerlasttransporten gebrochen. Mitentscheidend dafür: der Einsatz von drei Goldhofer-Selbstfahrer-Kombinationen vom Typ PST/SL. Der Lieferumfang umfasste Anlagenbestandteile in einem Umfang von über 24.500 m<sup>3</sup>. Darunter einen Disengager/Stripper mit einem Gewicht von 1.031 t und Maßen von 37,8 x 12,3 x 13,8 m, sowie zwei Regeneratoren mit einem Gewicht von 1.357 t (28,9 x 17 x 16,1 m) bzw. 1.003 t (33,6 x 14,1 x 15,2 m).

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_103/spezial2.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_103/spezial2.pdf)



Transport des 1.357 t schweren Regenerators auf 3x20 PST/SL Achslinien.

1.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## Logistik perfekt gedacht

Der anstehende Kohleausstieg fordert die Energieversorger schon jetzt. Die steigenden gesetzlichen Aufschläge für CO<sub>2</sub>-reiche Energieträger zwingen Industrie und Energieversorger rasch auf Alternativen zu setzen. Im Blockheizkraftwerk Bremen Hastedt stellt sich der lokale Energieversorger swb dieser Aufgabe. Gerade durch den größeren Stromanteil aus Photovoltaik und Windkraft müssen schnell verfügbare Reserven bereitstehen, wenn in Spitzenzeiten höhere Bedarfe entstehen. Bisher wurde hierfür auf Kohle als Energielieferant gesetzt.

Text und Bilder: Jens Hadel

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_103/spezial4.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_103/spezial4.pdf)



Mit 90 Grad Schwenk vor die Einfahrt des Maschinenhauses.

2.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## 1.100-Tonnen-Yacht auf Landgang

Wenn ein Schiff mit einem Gewicht von 1.100 t aus dem Wasser kommt, ist ein hoher logistischer Aufwand erforderlich. Zu Wartungszwecken wurde eine Yacht an Land gebracht. Eine selbst angetriebene Flotte von Cometto mit 40 Achsen nahm sie auf und transportierte die Fracht sicher auf ihrem unbekanntem Terrain.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_103/spezial6.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_103/spezial6.pdf)



Unterhaltsprogramm für eine 1.100-Tonnen-Yacht auf Landgang.

3.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year



## Autobahntauglich

In der Schweiz sind ganz große Schwertransporte selten auf der Autobahn anzutreffen. Außer es handelt sich vielleicht um Baumaschinen oder vorfabrizierten Bauteilen, welche auf Baustellen der Autobahn benötigt werden. Kranträger sind darunter eher selten zu finden. Allerdings sind diese aufgrund ihrer Länge, prädestiniert nicht auf den typischen Schwertransportrouten durch Dörfer und Kleinstädte zu fahren. So ergab es sich für den Spediteur Friderici Spécial aus Tolochenaz, dass er für einen Kunden aus der Region Genfersee zwei rund 45 m lange und jeweils 127 Tonnen schwere Kranträger von Basel an den Firmenstandort des Kunden bringen sollte.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_103/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_103/aktion1.pdf)



Transport des 1.357 t schweren Regenerators auf 3x20 PST/SL Achslinien.



## 35 Meter Druckbehälter transportiert

Der Transport eines riesigen Druckbehälters von nicht weniger als 35 Metern Länge ist die aktuelle Herausforderung von Theo Fokkema von Bolk Transport aus Almelo. In der Heimatstadt Almelo erhält Theo Fokkema alle Anweisungen aus der Transportplanung, daraus ersichtlich, dass er den Pendelachs-Semtieflader von Broshuis auf eine 3+6-Konfiguration umbauen soll und er einen zusätzlichen Verlängerungsträger mitnehmen muss.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_104/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_104/aktion1.pdf)



Der Transport setzt sich in Richtung Zielort in Bewegung.

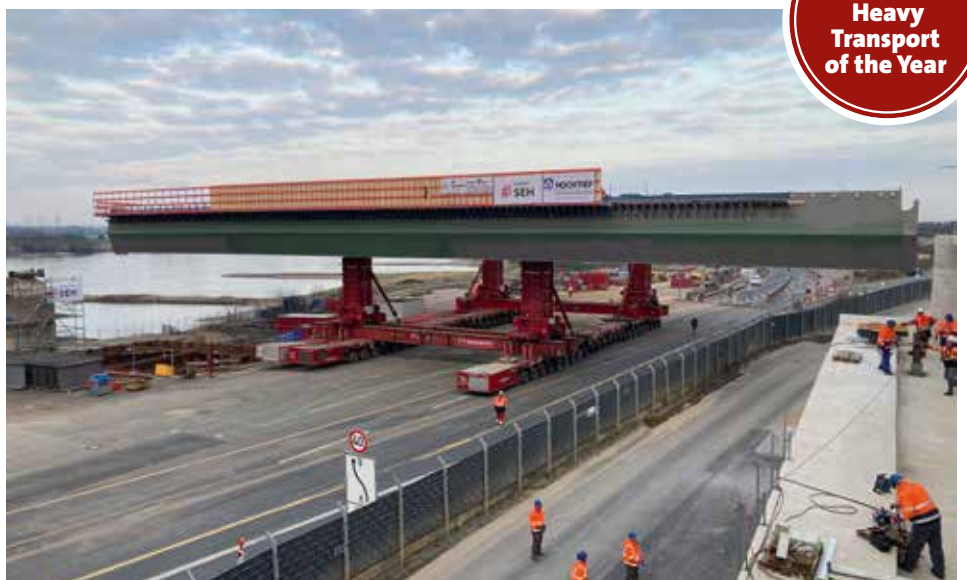


## 1.115 t werden gestapelt und verfahren

Seit September 2021 wurden mit mehreren Schwertransporten die Stahlteile für das erste Brückensegment der neuen Autobahnbrücke der A1 über den Rhein bei Leverkusen angeliefert. Parallel zur Autobahnausfahrt der A59 Abfahrt Leverkusen-Mitte haben die Baufirmen in den letzten Monaten die angelieferten Stahlbauteile zu einem großen Modul zusammengesweißt. Das Brückenteil mit einer Länge von 66 m und einer Breite von 34 m hat ein Gewicht von ca. 1.115 Tonnen. Dieses Brückenteil musste nun seine Montageposition verlassen und um 90 Grad gedreht und um 8,40 m angehoben werden, damit es zwischen die ersten beiden Brückenpfeiler gefahren werden konnte.

Text und Bilder: Jürgen Wodzinski

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_104/aktion2.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_104/aktion2.pdf)



Auf 8,4 m Höhe angelangt, kann das Brückenelement zur endgültigen Position gefahren werden.





## Straßenbahn Huckepack genommen

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) werden ab 2022 nach und nach 30 neue Straßenbahnen in ihrem Verkehrsnetz einsetzen. Sie sind 35 cm breiter, was einen zusätzlichen Sitz ermöglicht. Gefertigt werden sie im Bautzener Waggonbauwerk von Alstom. Für den Transport nach Dresden setzt die UTM Universal Transport GmbH eine Schienenfahrzeuglösung mit Goldhofer-Fahrzeugen ein.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_104/aktion6.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_104/aktion6.pdf)



Für den sicheren Transport kam eine spezielle Schienenfahrzeuglösung von Goldhofer zum Einsatz.

7.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## Ein Kastanienbaum zieht um

Um Platz für sechzig neue Wohneinheiten zu schaffen muss im niederländischen Alphen aan den Rijn ein über 70 Jahre alter Kastanienbaum weichen. Doch nicht durch den Einsatz einer Kettensäge, sondern per Umsiedlung an einen neuen Standplatz. Da staunen die Anwohner nicht schlecht, als sich der riesige Baum am frühen Morgen aus seinem Erdloch erhebt. Viel Feingefühl ist vom Kranfahrer beim Herausheben gefordert. Die Wurzeln sind in einen Leinensack gehüllt, um ihn vor dem Austrocknen zu schützen. Rund 40 Tonnen wiegt die weiße Rosskastanie, als sie auf das bereitstehende Modulfahrzeug der Firma Kraanbedrijf Nederhoff b.v. hinabgelassen wird.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_105/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_105/aktion1.pdf)



Während des Transports mussten Bordsteine überquert und Straßenlaternen sowie Ampelanlagen ausgewichen werden.

8.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## Neue SPMT-Flotte meistert Premiere

Die Al Faris Group ist einer der wichtigsten Akteure im Bereich Schwerlasthebetechnik und -transporte im Nahen Osten. Um ihr Angebot im Bereich Spezialtransporte weiter auszubauen, stützt sie sich nun auf eine neue Flotte von 64 selbstfahrenden MSPE-Achslinien von Cometto mit einer Achslast von 48 Tonnen, vier 331-kW-Power-Packs und umfangreichem Zubehör. Ihre ersten Einsätze haben die Neuzugänge bereits erfolgreich gemeistert. „Zwei sternförmig verankerte CALM-Bojen mussten über eine Strecke von 2,5 Kilometern innerhalb der Jebel Ali Free Zone von der Fabtech-Werft zum Hafen transportiert werden, wo sich der Stückgut-Liegeplatz befindet“, erklärt das Einsatzteam von Al Faris die wichtigsten Parameter des Auftrags. Die Bojen haben eine Länge von 16,4 Metern, eine Breite von 15,92 Metern und wiegen 336,6 beziehungsweise 315 Tonnen.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_105/aktion3.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_105/aktion3.pdf)



Bis zu 336,6 Tonnen lasten auf den SPMTs.

9.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year



## 4.500 Jahre altes Kulturgut transportiert

Ein sicher nicht alltäglicher Transport: Auf Modultransportern von TII KAMAG wurde von Sarens das Schiff von Pharao Cheops transportiert. Das Know-how der Schwergutexperten von Sarens, ein 80 Tonnen schwerer Stahlkäfig, die leistungsfähigen Modultransporter K24 und K25 von TII KAMAG sowie deren spezielle Anordnung machten den insgesamt 100 Tonnen schweren Transport erst möglich. Die außergewöhnliche Kombination stellte sicher, dass die Sonnenbarke trotz schwieriger Route wohlbehalten am Ziel eintraf.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_105/titelstory.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_105/titelstory.pdf)



Die zwölf K24 Achslinien sind mit der kostbaren Fracht auf den zwölf K25 SPE Achslinien abgestellt.

10.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## SPMTs transportieren 60 m-Reaktorkessel

Insgesamt 7 Reaktorkessel für eine Raffinerieanlage hatte der Schwerlastspezialist Mammoet von Houston nach Pasadena/TX in eine Ethylen Anlage zu transportieren. Die aus Spanien eintreffenden Kessel wurden im Hafen von Houston/TX umgeschlagen und auf eine Goldhofer-Nachläuferkombination mit Selbstfahrern geladen. Zum Einsatz kamen dabei 48 der bewährten Schwerlastachslinien vom Typ PST/SL und THP/SL. Diese wurden in Parallelkombinationen (1+1) mit je 24 Achslinien und einem Drehschemel mit 300 t angeordnet. Der größte der 7 Raffineriekessel, ein sogenannter Deisobutanizer mit einem Gewicht von über 440 t, einem Durchmesser von 6,5 m und einer Länge von 60,5 m forderte nicht nur das Können des



Über insgesamt 32 km transportierten die Schwerachslinien die großen Reaktorkessel.

gesamten Transportteams, sondern auch die [www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_104/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_104/aktion1.pdf) eingesetzte Fahrzeugkonfiguration.

11.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## Neue Rotorblattadapter-Generation bewährt sich

Der Transport von 79 Meter langen Rotorblättern über Land birgt ganz besondere Herausforderungen. Um diese zu bewältigen vertraute Steil Kranarbeiten auf den Rotorblattadapter von TII SCHEUERLE. Die neue, vierte Generation bietet nochmals optimierte technische Qualitäten, die sich bei diesem Transport beweisen mussten. Enge Ortsdurchfahrten, dicht bepflanzte Alleen, niedrige Starkstromleitungen und einige Schikanen mehr – die rund sechs Kilometer lange Strecke vom Ladeplatz bei Cramme östlich von Salzgitter zum Windpark Flöthe ist gespickt mit Hindernissen. Über diese Route musste Steil Kranarbeiten für einen namhaften Hersteller von Windenergieanlagen mehrere



Zum Einsatz kam eine InterCombi Selbstfahrerkombination aus zwei Mal sechs Achslinien sowie der Rotorblattadapter G4.

Rotorblätter transportieren, darunter auch Ausführungen mit knapp 79 Meter Länge.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_106/aktion6.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_106/aktion6.pdf)

12.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year



## Unter Zeitdruck am belgischen Knotenpunkt

Der Autobahn-Ring um Brüssel ist ein Herzstück der belgischen Infrastruktur. Durch Berufspendler, Transitverkehr und der Nähe zum Antwerpener Hafen wird er tagtäglich zum Verkehrshotspot. Ein Abschnitt dort wird derzeit neu gestaltet und soll 2024 abgeschlossen sein. Die Installation einer 1000-Tonnen-Brücke ist in diesem Rahmen ein Schlüsselmoment. 105 Meter lang und 17 Meter breit ist der Koloss, den es zu transportieren gilt.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_107/titelstory.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_107/titelstory.pdf)



Die 105 m lange, 17 m breite und 1.000 t schwere Brücke liegt auf den Hubsystemen, die auf den beiden 24 Achslinien Cometto MSPE montiert sind.

**13.**  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**

## Aus dem Wasser – auf die Straße – in das Wasser

„Möwe“ – so der Name des neuen Fahrgastschiffs, mit dem Touristen von Haltern am See aus per Schiff den Stausee erkunden können. Das Besondere: das Ausflugsschiff wird rein elektrisch angetrieben. Zunächst musste die „Möwe“ jedoch von Wesel an seinen Bestimmungsort gebracht werden. Dabei musste das Schiff auch über die Straße befördert werden. Für Planung und Transport zeichnete dabei die Hegmann Transit GmbH & Co. KG verantwortlich. Nachdem im Schwerlast Terminal Niederrhein am Ausgangspunkt Wesel die rund 15 Tonnen schwere Einhausung des Oberdecks demontiert und zum Weitertransport nach Haltern auf ein Spezialfahrzeug verladen wurde, ging es für das 36,25 m lange, rund 8 m breite und 125 t schwere Schiff zunächst in gewohntes Terrain: Wasser.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_107/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_107/aktion1.pdf)



Das Ausflugsschiff ist sicher auf dem Trailer gelandet.

**14.**  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**

## Ecuador: spektakulärer Windflügeltransport

Für den größten Windpark Ecuadors auf einem Hochplateau in der Provinz de Loja transportierte das Unternehmen Transportes Montejo die benötigten Windkraftkomponenten, wie beispielsweise die entsprechenden Windkraftflügel, über den kurvigen Pass durch das bergige Gelände. Montejo verfügt in seinem modernen Fuhrpark unter anderem über eine FTV 550, um solche herausfordernden Transporte durchführen zu können. Bei der FTV 550 handelt es sich um eine Transportvorrichtung von Goldhofer speziell für Rotorblätter, die über ein Hubmoment von 550 mt verfügen.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_107/aktion2.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_107/aktion2.pdf)



Aufgestellter Windflügel: so kann der Transport mit dem Goldhofer FTV 550 die Kurve mit dem Berg Rücken problemlos meistern.

**15.**  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**



## Mit dem Nachläufer in die City

Das Projekt «Einhausung Schwamendingen» in Zürich ist momentan im Bau. Dazu werden Fertigelemente der Element AG aus Tafers nach Zürich transportiert. Die knapp über 63 Tonnen schweren Betonträger, welche fast 30 m lang sind müssen in Zürich Schwamendingen ins Quartier zur Abladestelle gebracht werden. Dank parkenden Autos und engen Straßen nicht nur ein leichtes Unterfangen.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_107/aktion3.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_107/aktion3.pdf)



Gümmenen Richtung Mühleberg – volle Leistung den Berg hoch.

16.  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**

## 83-Meter-Rotorblätter transportiert

P. Adams hat gleich drei RotorBlattTransport-Systeme (RBTS) von TII SCHEUERLE beschafft, um auch die aktuell längsten Rotorblätter sicher und effizient zu transportieren. Den ersten Praxiseinsatz mit 83 Meter langen Blättern meisterte die auf Windkraftanlagen spezialisierte Spedition mit Bravour. Entsprechend zufrieden zeigt sich Firmenchef Stephan Adams und lobt Bedienbarkeit, Funktionalität und Fahreigenschaften der innovativen und preisgekrönten Nachläuferkombination. Zwei volle Nächte dauerte der Transport pro Rotorblatt. Insgesamt 24 Rotorblätter mussten über die rund 170 Kilometer lange Strecke von der Hafenstadt Uddevalla in Westschweden, wo die Windradbauteile angelandet wurden, zum weiter nordöstlich gelegenen Knöstad gelangen. Der beladene Sattelzug brachte es auf 96 Meter



Der Spezialgutlogistiker P. Adams beförderte in Schweden insgesamt 24 Rotorblätter über rund 170 Kilometer Strecke.

Länge und wog in Kombination mit dem knapp 30 Tonnen schweren Ladegut rund 65 Tonnen.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_108/titelstory.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_108/titelstory.pdf)

17.  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**

## Bis zu 2.400 t transportiert, gehoben und verschoben

Die kreative Ingenieurskunst und innovative Ausrüstung von Mammoet sorgen für einen sicheren und effizienten Betrieb beim Bau der Produktions-, Bohr- und Quartiersplattform Azeri Central East (ACE) im Kaspischen Meer. Die Planung begann im Jahr 2019, noch vor der Fertigung, als Mammoet beauftragt wurde, die detaillierte technische Studie für die Integration der Module durchzuführen, die alle Anforderungen für den Schwerlasthub, Bewegungs- und Stabilitätsberechnungen sowie Risikobewertungen abdeckt. Später, im Jahr 2022, wurde Mammoet ausgewählt, um die physische, praktische Integration durchzuführen. Der Umfang umfasste das Wiegen, Transportieren, Heben und Verschieben des 2.400 t schweren DES-Moduls – das 32 m lang, 22 m breit und 80 m hoch war – und des 2.350 t schweren MDSM-Moduls – das 43 m lang, 20 m breit und 20 m hoch war. Dies



Insgesamt 120 Achslinien von SPMT transportierten die Module bis zur Plattform.

wurde durch eine Kombination aus Mammoets großen Hub- und Verschiebesystemen in Kombination mit SPMTs erreicht.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_108/aktion1.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_108/aktion1.pdf)

18.  
NOMINIERUNG:  
**Heavy  
Transport  
of the Year**



## Schwedens schwerster Straßentransport für die Energiewende

Als Teil des Strebens nach CO<sub>2</sub>-neutraler Energie will Schweden die Nutzung erneuerbarer Windenergie bis 2024 auf über 30 % seines gesamten Strombedarfs steigern. Im Mittelpunkt steht dabei die Sicherstellung, dass die richtige Infrastruktur vorhanden ist. Um diese Infrastruktur zu gewährleisten, müssen Turbinenkomponenten und andere Ausrüstung, wie Transformatoren, durch einige der entlegensten und bergigsten Gebiete des Landes transportiert werden. Vor dieser Herausforderung stand das Energieunternehmen Ellevio bei der Entwicklung des voraussichtlich größten Windkraftclusters des Landes in der abgelegenen Gemeinde Ljusdal. Ein riesiger 390-t-, 750-MVA-Transformator wurde benötigt. Dies bedeutete den schwersten Transport, der jemals auf schwedischen Straßen gefahren wurde, und eine beispiellose 270 km lange, höchst anspruchsvolle Route erforderte.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_108/aktion2.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_108/aktion2.pdf)



Steigungen waren für den Trojan-Truck kein Problem.

19.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year

## Vier MAN TGX 41.640 im gemeinsamen Einsatz

Ende August trafen sich im Emdener Hafen drei MAN TGX 41.640 und ein Mercedes Actros SLT 4160 der Spedition Baumann für einen gewaltigen Schwertransport zum Umspannwerk Emden Ost. Die Strecke war zwar nur wenige Kilometer lang, hatte es aber mit zwei Brücken und zwei scharfen Abzweigungen in sich. Ärgerlich, wenn man keine Zeit hat, um diesen wirklich außergewöhnlichen Transport zu begleiten und tolle Fotos zu machen. Fast unglaubliches Glück ist es aber, wenn eine identische Ladung mit vier MAN TGX 41.640 nur eine Woche später nochmal auf Reisen geht. Zwischen den beiden Transporten wurde der zweite große Transformator an einer Kaimauer nahe der Jarsumer Straße in Emden vom Schiff in eine grüne Kesselbrücke verladen. Grün? Genau, da der Baumann-Fuhrpark für das Transportgewicht des Trafo von 416 Tonnen über keine passende Scherenhub-Kesselbrücke verfügt, wurde ein 500-Tonnen-Exemplar aus dem Hause Greiner vom französischen Kollegen Scales ausgeliehen.

[www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_108/aktion4.pdf](http://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_108/aktion4.pdf)



Auf dem ersten Teilstück der Strecke gab es für das lange Gespann – bestehend aus einem MAN TGX 41.640, der Scales-Scherenhub-Kesselbrücke auf zwei 18-achsigen Fahrwerken und einem weiteren MAN TGX 41.640 als Schubfahrzeug – genug Platz auf und neben der zweispurigen Straße.

20.  
NOMINIERUNG:  
Heavy  
Transport  
of the Year