

Ein gigantisches Puzzle – mit vielen Teilen



Aus der Ferne sieht man eine riesige, halbfertige Industriesilhouette, die, umrahmt von vielen Kranen, in der Mitte des weiträumig eingezäunten Geländes steht. Aus der Nähe betrachtet, erinnert die Baustelle des Kohlekraftwerks im niederländischen Eemshaven an ein gigantisches Puzzle mit scheinbar endlos vielen Teilen.

Text und Bilder: Jens Hadel

In der letzten Juniwoche 2012 begann für die Schwerlast-Spedition P. Adams eine zweiwöchige Mission, ungewöhnlich große Maschinenteile vom Nordkai in Eemshaven zum späteren Kohlebunker des Kraftwerks zu bringen. In der ersten Woche sollte das Team unter Leitung von Transportleiter Robert

Müller zwei Förderanlagen, die die Kohle von den Schiffen zum Bunker bringen, verfahren. Für die Folgeweche im Juli waren die Transporte der drei Anlagen geplant, die das Kraftwerk mit der zwischengelagerten Kohle versorgen werden.

Es hörte sich nach einer recht einfachen Aufgabe an, deren

umfangreiche Problemstellung sich erst auf den zweiten Blick offenbarte. Die Anlagen wurden auf mehreren Wassertransporten verteilt angeliefert und schon beim Entladen konnte nicht die Reihenfolge eingehalten werden, die für die Montage auf der Baustelle notwendig ist. Somit musste vieles zwischengelagert wer-

den, bevor die Reise vom Hafen aus starten konnte.

Nach den Vorbereitungen am 26.6.2012 im Hafen nahe des Kraftwerks begannen tags darauf die Verladungen. Der erste der beiden Auswurfleger, die in Zukunft die Kohle von den Schiffen auf den Halden auftürmen, wurde auf ein SPTM



Sommer in Eemshaven: Faszinierende Transporte vor großer Kulisse.



So unterschiedlich die Transportgüter, so unterschiedlich das Transport-equipment.



Statement von Robert Müller, Transportleiter P. Adams:

Mit diesem Projekt wurden wir vor einem Jahr beauftragt. Da galt es, diverse Transportmöglichkeiten auszuarbeiten, die Strecke zu prüfen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen – insgesamt jede Menge Vorbereitung.

Wenn man das Ganze nun betrachtet, wie viel Vorarbeit in einem 2-wöchigen Transportprojekt steckt ist es schon gewaltig. Das Team im Büro sorgte in puncto Planung und Zeichnungen für die perfekte Vorbereitung. Aber diese Planungen sind auch von Nöten, damit hinterher der eigentliche Transportablauf zufriedenstellend für alle Beteiligten abläuft. Immerhin wurde ein Transportgewicht von 1.160 Tonnen in nur sechs Tagen von einem Team mit 5-6 Mitarbeitern bewegt.

Das erforderliche Equipment bestand aus 36 THP Goldhofer-Achsmodulen, zusätzlichem Material wie Drehschemeln und div. Lastverteilmaterial, 6-achs Semi-Tiefflader, 4-achs Semi-Tiefflader und 3 Teleskoptrailern (inklusive Selbstfahrer).



mit zwei parallel gekuppelten 10 THP Achsmodulen verladen. Durch den sehr einseitigen Schwerpunkt des rund 48 Meter langen Elements hingen über 30 Meter des Förderbands in Fahrtrichtung über den Selbstfahrer. Schon während der ersten Rangierfahrten im Hafen zeigte sich, dass ein solcher Überhang einen entsprechend großen Schwenkbereich zur Folge hat.

Im Anschluss wurde das rund neun Meter hohe Unterteil des Auswurfauslegers auf 10 THP Achsmodulen verladen. Als letztes Bauteil wurde am Dienstag Nachmittag die lange Fördereinheit mit der großen Rolle für die Versorgungsleitung auf einen sechsachsigen Semitiefflader gehoben. Danach wurden alle Maschinenteile mit reichlich Ketten und Gurten gesichert, denn das



Men at work – und der Chef (im Lkw) mitten drin.



Ab um die Ecke ...



Für den folgenden Tag stand nach dem Entladen der transportierten Baugruppen der zweite Konvoi mit identischen Ladegütern an.

Die Ausfahrt schien mit 10 Metern Breite auf den ersten Blick ausreichend dimensioniert. Da die Straße direkt im 90-Grad-Winkel nach rechts abknickte, reichte die breite Ausfahrt nur bedingt für Transporte mit 8 Metern Breite oder mehr.

Im Rückwärtsgang musste der MAN TGX 41.680 den überbreiten Unterwagen aus der nur 10 Meter breiten Ausfahrt

schieben. Nur so war es möglich, durch manuelles Nachlenken des Sechssachlers auf der Straße bzw. den ausgelegten Stahlblechen zu bleiben. Gezogen von einem MAN TGA 41.660 rollte das 10achs-THP-Modul mit dem rund neun Meter hohen und über 8 Meter breiten Unterteil des Auswurfauflagers zwischen den Betonpollern der Ausfahrt hindurch. Als Letztes setzte sich

Zeitfenster für die Transporte auf der Privatstraße nahe.

Die enge Hafenausfahrt war für den Scania mit dem kleinen

Förderband auf dem vierachsigen Semtieflader kein Problem, für die folgenden Gespanne sah dies allerdings ganz anders aus.

Der Rückwärtsgang ist eingelegt.



Die Höhe war hier kein Problem – keine Brücke weit und breit.



der 48 Meter lange Abwurfausleger auf dem parallel gekuppelten Selbstfahrer in Bewegung. Die Wendigkeit der THP-Achsen erlaubte das zügige Verlassen des Hafens.

Weil das Befahren der Straße zum Baufeld täglich erst ab 17 Uhr freigegeben war, hatten alle Fahrzeuge an der Abzweigung vom Nordkai gewartet. Pünktlich setzte sich der Konvoi unter den Augen von Michael Wels, der für den Hersteller Sandvik Mining and Construction Materials Handling GmbH & Co KG vor Ort war, in Bewegung und erreichte die nächste rechtwinkelige Kurve. Beim Blick in den TGA konnte man hier sogar den Chef Peter Adams am Lenkrad

entdecken, der mit viel Freude an der Arbeit sein Team aktiv unterstützte.

Der weit überhängende Abwurfausleger wurde besonders durch die vielen Bauzäune behindert, aber durch Schrägstellen des Selbstfahrers konnte das lange Förderband diese überschnen. Die Zufahrt zum Baufeld wurde zuvor großzügig mit Stahlplatten ausgelegt, allerdings engten auch hier Bauzäune und Lichtmasten die Zuwegungen ein. Trotzdem sorgten die letzten Hindernisse beim Team von Robert Müller für keinerlei Sorgenfalten auf der Stirn. Innerhalb von nur 90 Minuten stand der gesamte Konvoi auf dem Baufeld am Kraftwerk.



Hier wird geschoben.



Die Aufgabe der zweiten Woche war der Transport der drei Platzentlader, deren Abmessungen und Gewichte die Schwerlastspezialisten vor ganz neue Herausforderungen stellte. Für den ersten Konvoi waren drei über 48 Meter lange Ausleger des Kratzerrückladers auf Teleskoptrailern abgelegt worden. Wie schon in der Vorwoche wurden diese im Rückwärtsgang vom Hafen bis zum Baufeld am Kraftwerk verfahren. Zusätzlich wurden zwei Auflagen für die Brücken transportiert. Durch die Routine der Vorwoche konnten die flacheren Ladungen in einer knappen Stunde vom Hafen zum Zielort gebracht werden.

Auf dem Baufeld angekommen, wurden die langen Ausleger der Kratzerrücklader gleich so ausgerichtet, dass diese am nächsten Morgen mit den Kränen aufgenommen und an die bereits bestehenden Anlageteile montiert werden konnten.

Besondere Bedenken hatten die Statiker des Anlagenherstellers Sandvik beim Transport der Brücke, die mit 42 m Länge und einer Höhe von über 13 Metern aus der Ferne fast schon filigran wirkte. Um dieses 52 t-Gerüst bewegen zu können, hatte sich Robert Müller für eine Nachläufer-Lösung entschieden. Auf zwei parallel gekuppelten Sechssachsmodulen lagerte das

Statement von Michael Wels, Sandvik Mining and Construction Materials Handling GmbH & Co KG (Hersteller der Förderanlagen, begleitete die Transporte vor Ort):



Der Transport der Anlagenteile vom Hafen zum Montageplatz hat reibungslos funktioniert. Die Firma P. Adams hat sich als sehr professionelles Unternehmen dargestellt und bemüht sich von sich aus, bestmögliche Arbeit zu leisten. Sie haben in Herrn Müller einen ausgezeichneten Organisator und Leader. Die gesamte Abwicklung wurde zu unserer vollsten Zufriedenheit durchgeführt.

Gleiche Strecke, aber unterschiedliche Fracht.



Geparkt ...



– und in Aktion.



eine Ende des Gerüsts auf einem Drehschemel. Ein vierachsiger Nachläufer mit Drehschemel führte das andere Ende der Brücke hinterher. Diese Lösung erlaubte durch die hohe Lagerung der Ladung eine problemlose Fahrt durch alle Engstellen. Vom MAN TGA 41.660 gezogen, rollten 10 parallel gekuppelte Goldhofer-Achslinien mit dem 115 Tonnen schweren Portal vom Hafen zur Baustelle. Besonders die Höhe der Ladung von fast

13 m erforderte die volle Aufmerksamkeit aller Beteiligten. Doch auch hier bewiesen Dany Schmitt, Roger Dahm, Manfred Geier, Joël François, Peter Le maire und Robert Müller Übersicht und Gelassenheit, denn auch dieser Konvoi kam sicher innerhalb von nur einer Stunde ans Ziel.

An den folgenden Tagen wiederholte sich dieser Transport noch zweimal und wie schon zuvor, gab es keine Probleme. **STM**

Auszug aus der Sandvik – Teilleiste

Transport am 27.06.2012:

Abwurfleger der Platzbelader
Gewicht: 90.000 / 89.484 kg
Abmessungen: 4.784 x 854 x 1.063 cm

Unterteil des Platzbeladers

Gewicht: 52.000 / 50.320 kg
Abmessungen: 1.482 x 822 x 890 cm

Transport am 03.07.2012:

Ausleger des Kratzerrückladers
Gewicht: 54.000 / 52.690 kg
Abmessungen: 4.811 x 383 x 341 cm

Zweite Auflage der Brücke
Gewicht: 8.000 / 7.216 kg
Abmessungen: 775 x 300 x 430 cm

Transporte am 04.07.2012:

Feste Seite des Portals
Gewicht: 115.865 / 109.799 kg
Abmessungen: 1.510 x 940 x 1.262 cm

Langer Teil der Brücke, welcher die Halde überspannt
Gewicht: 51.500 / 46.298 kg
Abmessungen: 4.190 x 655 x 1.307 cm



... da kommt so schnell keine Langeweile auf.



www.es-ge.de



NUTZFAHRZEUGE
MOTOR
DER
ZUKUNFT

IAA
Internationaler Automobil-Ausstellung

Besuchen Sie uns auf
der IAA Nutzfahrzeuge.

Freigelände
Stand M43 & N37
(c/o MAXTRAILER)

Immer einen Schritt voraus!



autorisierter Händler für MAX-Trailer in Deutschland – Miete/Mietkauf möglich!



MAN-3-Achs-LKW, Typ TGX 26.440 6x4 BL, mit MKG-Ladekran HLK 591



3- bis 5-Achs-Jumbo-Satteltiefelader, verbreiterbar und anhebbar – Miete/Mietkauf möglich!

ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH

Heegstr. 6 – 8
D - 45356 Essen-Bergeborbeck

Telefon: + 49 (0) 201 / 61 67 - 0
Telefax: + 49 (0) 201 / 61 67 - 161

E-Mail: info@es-ge.de
Internet: www.es-ge.de

Miete – Mietkauf – Finanzierungskonzepte Über 650 neue und neuwertige Nutzfahrzeuge vorrätig!

teleskopierbare Plattformaufleger +++ Tieflader +++ Tiefbetten +++ 2 – 5-achsige Schwerlastsattelzugmaschinen +++ Innenlader