

Kombinierter See- und Landtransport



Zwischen Containern hindurch geht die Reise.

Die neuen Containerbrücken für das Eurogate Container Terminal Hamburg müssen von Bremerhaven nach Hamburg transportiert werden. Fortsetzung der Story (Teil 2) aus dem Kranmagazin 136.

Text und Fotos: Jens Hadel

Schon am Vortag waren alle Vorbereitungen getroffen, um die wahrlich große Aufgabe zu meistern, die 91,8 Meter hohe Liebherr Containerbrücke in einem Stück vom Montageort auf eine Barge zu überführen. Auf vier langen SPMT hat das Team von Sarens zwei mächtige Träger, die durch vier Gitterelemente verbunden sind, zwischen die beiden Schienenlaufwerke gefahren.

Die beiden massiven Querträger werden genau zwischen den Beinen der Containerbrücke platziert. Beim Ausfahren der hydraulischen

Achsen hebt die gesamte Konstruktion von den Schienen ab und kann die Reise zum Ponton beginnen.

Da es auf dem Weg zur Kaimauer einige Unebenheiten gibt, schweben die Stahlrollen des roten Riesen nicht nur wenige Zentimeter über dem Boden, sondern mit größerem Abstand. Nur so können Bodenwellen und Höhenunterschiede problemlos von den Kamag-Einheiten ausgeglichen werden. Der südliche Bereich des Containerterminals Bremerhaven gehört zu den ältesten Umschlagsorten für die Blechbüchsen und ist während der Transporte für den norma-

len Verkehr nur eingeschränkt zugänglich. Nach den finalen Prüfungen beginnen sich die Reifen der vier SPMT mit jeweils 24 Achsen langsam zu drehen. Begleiter achten auf ausreichenden Abstand zu den Hindernissen und geben dem Fahrer zusätzliche Infos. Dieser steuert den roten Riesen mittels einer kleinen Fernsteuerung in langsamer Fahrt vom Montageort Richtung Ponton. Dabei gibt es einige scharfe Kurven zwischen Containern und Begrenzungen zu meistern. Selbst aus der Ferne sind die Lenkmanöver gut erkennbar, wenn sich der Ausleger in der Luft dreht.



Mit Abmessungen von 136,6 x 20,2 x 91,8 (L x B x H) Metern sind die neuen Containerbrücken für Hamburg unübersehbar.



Das Befahren der Barge muss langsam erfolgen.

Sie suchen Unterstützung bei der VEMAGS-Antragstellung?

Sie möchten die Zusammenarbeit mit den Behörden abgeben, um mehr für Ihre Kunden da zu sein?
Sie suchen einen zuverlässigen Partner für die Antragstellung von Großraum- und Schwertransporten?

**WIR HELFEN IHNEN MIT UNSERER TEAM-POWER:
ZUVERLÄSSIG – SCHNELL – ZIELSICHER!**



Servicebüro Wolf

servicebuero-wolf@web.de · Telefon +49 (9173) 7 94 10 88 · www.servicebuero-wolf.de



Der Fahrer benötigt ein gutes Augenmaß und die Rückmeldungen der Einweiser.

„Caroline“ nimmt Containerbrücke in Empfang

Als die breiten Rampen an der Kaimauer erreicht sind, werden auf dem Ponton die großen Wasserpumpen angelassen. Die „Caroline“ misst 122 x 36,6 x 7,6 Meter und wird mit der Ladung kein Problem haben. Allerdings müssen die Ballasttanks während des Beladungsvorgangs die ganze Zeit entsprechend geleert werden. Dabei muss nicht nur auf den Gesamtauftrieb geachtet werden, genauso wichtig ist, dass alles auch waagrecht bleibt. Somit zählt nicht nur die Menge, sondern auch die Verteilung im Schwimmkörper. Dementsprechend dauert das Übersetzen vom Festland auf den Ponton einige Zeit, denn jede Tonne entspricht rund einem Kubikmeter Wasser.

Dort angekommen ist diese Reise noch nicht beendet. Noch steht die Containerbrücke längs zur Fahrtrichtung auf dem schwimmendem Untersatz und die Achslinien reichen komplett von einer zur anderen Seite. Mit der Fernbedienung wird nun die Drehung auf der Stelle eingeleitet. Alle Achsen richten sich individuell um den



Bei der Drehung auf der Barge bleibt kein Platz ungenutzt.

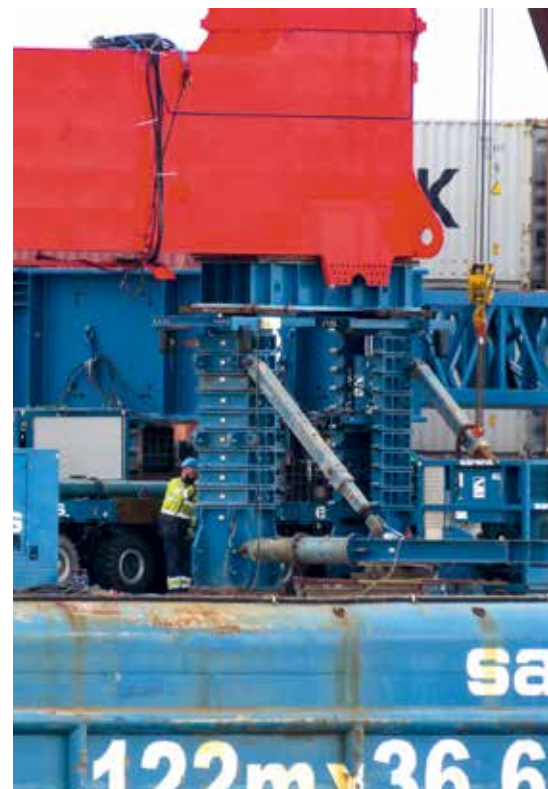
Mittelpunkt des Schwertransports aus. In wenigen Minuten ist der Dreh um 90 Grad erledigt und die Fahrt geht weiter.

Auf dem Ponton gibt es auf dem vorderen Teil der Ladefläche zwei kurze Schienen, die an

den Enden durch Keile gesichert sind. Mithilfe der Einweiser richtet der Fahrer die Schienenfahrwerke genau darauf aus und rollt dann langsam darüber hinweg. Nach einer finalen Kontrolle senken sich die Selbstfahrer und stellen



Die gesicherten Laufwerke werden über den Schienen auf der Barge positioniert.



Die Oberkonstruktion wird mittels Hydrauliksystem abgelassen.

die Krane ab. Für die anstehende Seereise nach Hamburg ist noch viel zu tun, denn über die Elbe führen einige Hochspannungsleitungen. Somit wird die Höhe der Brücke von 91,8 Metern reduziert. Als einfachste Lösung lösen die Spezialisten die Fahrwerke von den Oberkonstruktionen. Diese Arbeit nimmt etwas Zeit in Anspruch, ist aber notwendig, um die Ladungshöhe um etwa fünf Meter zu reduzieren. Einige Tage später ist Bodennähe erreicht, alles gesichert und verzurrt und es heißt „Leinen los!“.

Reiseroute: Bremerhaven – Cuxhaven – Stader Hafen – Hamburg

Früh morgens nehmen zwei Schlepper die Barge in die Mitte und starten zur großen Kaiserschleuse im Bremerhavener Hafen. Als sich das zweite Schleusentor öffnet, zieht ein Schlepper am langen Seil das Gespann auf die Weser, der zweite Schlepper sorgt am Heck für die Spurtreue. In der tiefen Fahrrinne geht es zu-

erst gute 60 Kilometer Richtung Helgoland. Der direkte Weg nach Cuxhaven würde im flachen, tideabhängigen Küstenbereich schnell mit Bodenkontakt enden. Nach etwa drei Stunden Fahrzeit nimmt der Konvoi an der Kreuzung zur Elbzufahrt eine scharfe Rechtskurve hält jetzt direkt Kurs auf Cuxhaven.

ANZEIGE

KÜBLER SPEDITION

...weltweit Ihr Partner für Schwergut.

Leistungspalette

- Montagehalle und Umschlagsterminal bis 625 t
- Hallen- und Freilagerflächen
- Niederlassung für Bahntransporte in Hanau mit Stützpunkten in Leipzig und Berlin
- Über 100 Spezialwagen vom 2-achs Tiefbett bis zum 32-achsiger Tragschnabelwagen
- Wir prüfen Ihre Anfragen fair und finden die passende Kombination zwischen Bahn / Wasser / Strasse







www.kuebler-spedition.de

[Tel. + 49\(0\)791-93000-0](tel:+490791930000)

info@kuebler-spedition.de



Die Drehung auf der Barge ist für den weiteren Transport notwendig.

Kurz vor der Mittagszeit entdecken die ersten Spaziergänger im Cuxhavener Watt (Watt = durch das ablaufende Wasser während der Ebbe freigelegter, landnaher Meeresboden) das große rot-blaue Gerüst am Horizont. Normalerweise sind hier riesige Tanker, Frachter und Containerschiffe unterwegs. An den Seiten der großen Fahrrinne sind Sportboote, kleine Segler und Krabbenkutter unterwegs. Was sich jetzt den staunenden Gästen nähert, sorgt für viele stauende Blicke und lässt viele zu Digitalkamera oder Smartphone greifen. Schließlich steht die 136,6 Meter lange und nur 20,2 Meter breite Containerbrücke quer zur Fahrtrichtung auf der Barge. Am Nachmittag ist das erste Etappenziel erreicht und der schwimmende Schwertransport macht im Stader Hafen fest.

Vor der Abfahrt am nächsten Morgen wird weiteres Ballastwasser in die Tanks gelassen. Auf offener See ragte die Ladefläche knappe zwei Meter über dem Meeresspiegel heraus. Für die weitere Reise zählt jeder Zentimeter, denn mit Hochspannungsleitungen ist nicht zu scherzen. Verblieben ist ein sehr überschaubarer Abstand, der die Wellen von der Überflutung der Ladefläche trennen. So geht es an Wochenendausflüglern auf der Elbe vorbei bis zum Hamburger

Hafen. Am Eurogate Containerterminal angekommen, geht es an den finalen Zusammenbau der Containerbrücke. Dies heißt, Anheben der Oberkonstruktion, Aufsetzen auf die Fahrwerke und die abschließende Überfahrt auf das Hamburger Festland.

Insgesamt sechs Liebherr Containerbrücken wurden über das Jahr 2020 in Einzelteilen nach Bremerhaven gebracht, auf dem südlichen Containerterminal montiert und anschließend auf dem Seeweg nach Hamburg überführt.



Zwischen Stade und Hamburg ist die Barge „Caroline“ soweit wie möglich ballastiert und bis auf Wasserpegel herabgelassen.



Für die Wattläufer in Cuxhaven bot sich ein ungewöhnlicher Anblick.

ANZEIGE



WAGENBORG

24 h auch für SIE jederzeit gern im Einsatz!

www.wagenborg.de



sign of solutions

Projektierungen - Transportlogistik - Krandienstleistungen

Wagenborg GmbH - Hopstener Strasse 21 - 48477 Hörstel-Dreierwalde - Tel. 05978 91 66-30 - Mobil 0152 56 75 86 10