

# Mal ziehen, mal schieben



Ein 6-Achs-Schwerlastmodul als Anhänger und ein 7-Achs-Schwerlastmodul als Nachläufer.

**Drei spannende Nächte liegen hinter der Mannschaft von Kahl Schwerlast. Im Auftrag der Schwerlast Spedition Hamburg transportierte das Unternehmen zwei Autoklaven von Coesfeld nach Krefeld.**

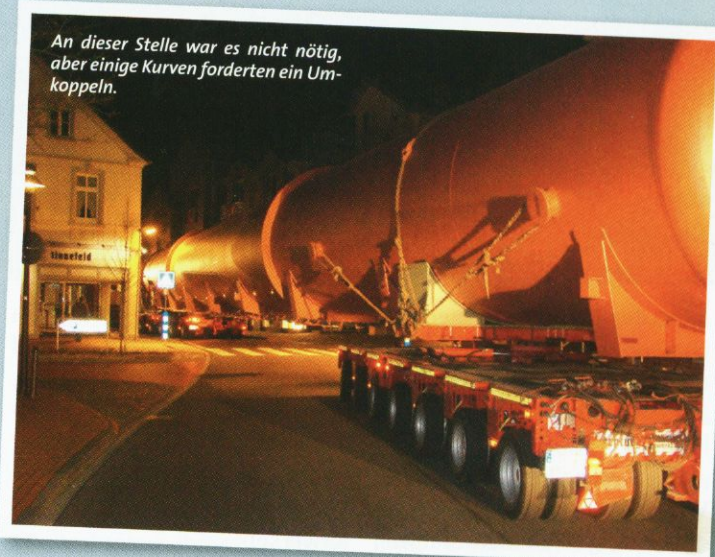
Mit ihrer Last brachten es die eingesetzten Schwerlastkombinationen auf 205 t Gesamtgewicht, 61,80 m Länge und 4,90 m Höhe. Als Zugmaschinen waren ein MAN F2000 mit 520 PS und ein 660 PS-starker MAN TGA im Einsatz. Jede von ihnen zog einen 6-achsigen Goldhofer THP-Plattformanhänger, denen als Nachläufer je ein 7-achsiges Goldhofer THP-Modulfahrzeug beigelegt war.

Drei Nächte war der Schwertransport unterwegs, um die 120 km lange Strecke zu bewältigen. Drei Nächte, in denen acht Kreisverkehre, elf Ortsdurchfahrten, eine Brücke mit nur 5 m Durchfahrthöhe und drei extrem enge Kurven gemeistert werden mussten. Drei Mal

mussten die Fahrzeugkombinationen umgekoppelt werden, weil der Kurvenradius zu eng war. Dafür waren die Fahrzeuge je vorn und hinten mit einer Zuggabel ausgerüstet worden, sodass die Plattformwagen sowohl gezogen als auch geschoben werden konnten.

In Borken wurde das Begleitteam besonders auf Trab gehalten. Dort musste an einer Kirche eine Kurve durchfahren werden. Weil aber der Boden nicht ausreichend tragfähig war, musste der Untergrund hier mit Blechen überbaut werden – eine Arbeit, die allein 2,5 Stunden in Anspruch nahm.

Weil der Transport im Vorfeld bestens geplant worden war, konnten aber alle Etappen



An dieser Stelle war es nicht nötig, aber einige Kurven forderten ein Umkoppeln.



Ganz schön raumgreifend so ein Schwertransport.



Abfahrtskontrolle durch die Polizei.

ohne Probleme gemeistert werden. Um die Behörden von der Machbarkeit der Transporte zu überzeugen, hatte Transportleiter Heinrich Heidenreich von der Firma Kahl zuvor acht Ortsbesichtigungen vorgenommen. Marco Gebser von der Schwerlast Spedition Hamburg begleitete und dokumentierte im Auftrag des Kunden den Transport.

Per Binnenschiff gelangten die beiden Autoklaven später weiter nach Antwerpen und von dort aus per Seeschiff nach St. Petersburg. Mit der Bahn ging es dann weiter ins Zielgebiet nach Krasnojarsk. Dabei ging es etwas eigenwillig zu, denn Waggon-drehgestelle wurden einfach mit der Last verschweißt.