

# SCHWER TRANSPORT MAGAZIN



Das internationale Fachmagazin für Schwertransport, Technik und Logistik

SONDER-  
DRUCK  
HACK GmbH

## Bewegte Geschichte



NEUER WENDIGER INDOORKRAN  
FÜR IHRE ENGSTE BAUSTELLE



BAUKRANMONTAGE  
UND -VERMIETUNG



BERGE- & ABSCHLEPPDIENST  
FÜR PKW, LKW & BUS



Weitere Themen: RAI 2007 – Start future now! · Im Full-Auto-Modus durch's Gelände · Push it real good! · Schwertransporttechnik für Österreich · Schwertransport auf der Elbe · Castor-Transport durch's Wohnzimmer



# Bewegte Geschichte

Weil es im Werk Amöneburg der Dyckerhoff AG nicht mehr benötigt wurde, zog ein 16 m hohes Zementsilo von Wiesbaden nach Neuss um. Für die Hack Schwerlastservice GmbH hielt der Umzug so manche Klippe parat.



Im Hafen Neuss waren die Geländebedingungen nicht immer ganz so optimal.

STM-Bild



Der Umzug eines Stahl-silos mit einem Durchmesser von 8,6 m ist an und für sich eigentlich keine allzu komplizierte Aufgabe. Da sich aber durch vergangene Umbaumaßnahmen das ursprüngliche Eigengewicht des Silos von circa 35 t auf circa 46 t erhöht hatte und damit der Schwerpunkt des Silos nicht mehr mittig war, musste das Absetzen der Last von seiner Stahlunterkonstruktion herab genau geplant werden. Schwierigkeiten beim Ziehen der Last bereitete auf Grund der langen Standzeit des Silos auf der Stahlunterkonstruktion im Außenbereich der Anpressdruck der Auflageplatten, der sich im Voraus nicht errechnen lässt.

All dies musste das Team von Hack Schwerlastservice bei der Einsatzplanung natürlich berücksichtigen. Hinzu kamen die Verhältnisse auf dem Werksgelände in Wiesbaden. Hier bekamen es die Schwerlastprofis mit einer Rohrleitungsbrücke zu tun –

Durchfahrhöhe: 8,50 m.

Klar, dass man da mit einem Silodurchmesser von 8,60 m nicht durchpasst.

Doch der Reihe nach: Zunächst einmal wurde das Silo von Kranfahrer Klaus Krüger mit seinem Krupp KMK 6200 – einem Mobilkran mit 200 t Tragkraft – auf die bestehende Schwerlastkombination – 4-Achs-Actros/Titan-Zugmaschine 4663 mit 4-Achs-Goldhofer-Tiefbett – geladen.

*Durchfahrhöhe: 8,50 m. Klar, dass man da mit einem Silodurchmesser von 8,60 m nicht durchpasst.*

Fahrer Stefan Kohlberg zeigte sich von den Abmessungen der Ladung dann doch beeindruckt: für ihn war es das größte Silo, das er bislang transportiert hat. Trotzdem ließ er sich von dem Koloss auf seinem Fahr-

zeug nicht aus der Ruhe bringen und schlug routiniert den zuvor von Projektleiter Georg Schilling festgelegten Weg ein.

Geplant war, bis an die Werksmauer heranzufahren, um die Last dann umzuschlagen. Doch ein Werksgelände wäre kein Werksgelände, wenn nicht irgendetwas im Weg stünde, und in diesem Fall war es besagte Rohrleitung mit 8,50 m Höhe. Des-

halb hieß es im Rückwärts-gang bis an die Rohrleitung heranzufahren, das Silo über die Rohrleitung hinweg heben, werkseitig an der Mauer absetzen, mit der Schwerlastkombination aus dem Werk herausfahren und quasi „ein-

## Im Jahre 1889 ...

lieferte Dyckerhoff für die Gründung der amerikanischen Freiheitsstatue 8.800 Fass Portlandzement, seinerzeit der einzige mit ausreichender Wasserfestigkeit!

mal ums Eck“ düsen, um außerhalb des Werksgeländes Position zu beziehen.

Hier war zwischenzeitlich bereits ein Liebherr-Kran LTM 1250 mit 250 t Tragkraft von Riga Mainz aufgebaut worden, der sowohl den Hub über die Rohrleitung hinweg als auch den abschließenden Hub heraus aus dem Werksgelände übernahm.

Jetzt ging es circa 1,5 km auf öffentlichen Straßen zum Hafen an die Anlegestelle der Firma InfraServ. Hier hoben der KMK 6200 von Hack und der LTM 1250 von Riga im Tandem und bei circa 26 m

Ausladung des Zementsilos auf die MS Torrent, die die Fracht an die Anlegestelle der Firma Sakret im Hafen Neuss schipperte. Nachdem dort ein 400 t-Liebherr-Kran LTM 1400, aufgerüstet mit 140 t Gegengewicht, bei 26 m Ausladung

Hier fehlten nur wenige Zentimeter. Links im Bild ist gut zu erkennen, wie knapp es an der Ausfahrt aus dem Sakret-Firmengelände nicht passte. Ein bereitstehender LTM 1400 von Breuer & Wasel hob an dieser Stelle deshalb das Silo über das Werkstor hinweg. STM-Bild



Zwei Wochen später hieß es dann: Silo zieht um, Teil 2.

die Fracht gelöscht hatte, war der erste Teil der Umzugsaktion glücklich beendet.

Zwei Wochen später hieß es dann: Silo zieht um, Teil 2. Beteiligt war auch in diesem 2. Teil wieder die 4-achsige Actros/Titan-Zugmaschine. Dieses Mal mit 2-Achs-Dolly und 4-Achs-Tieflader. Bestens präpariert war die Schwerlastkombination somit bereit, das Zementsilo vom Haken des



Nachdem das Silo im Neusser Hafen an der Anlegestelle der Firma Sakret für zwei Wochen zwischengelagert worden war, hob es der Liebherr LTM 1150-1 auf die bereitstehende Schwerlastkombination, die das Silo zum Werksgelände von Dyckerhoff brachte. STM-Bild



In das Werksgelände von Dyckerhoff musste rückwärts eingefahren werden. Hier war fahrerisches Können gefragt, denn hier ging es eng und verwinkelt zu. STM-Bild

eingesetzten 150 t-Liebherr-Kran LTM 1150-1 in Empfang zu nehmen. Langsam und mit Bedacht ging es dann vom Hafenbecken bis zum Werkstor von Sakret. Hier fehlten dann nur wenige Zentimeter, und Fahrer Stefan Kohlberg wäre problemlos durchgekommen und hätte die kurze Strecke bis zum Dyckerhoff-Werk in einem Rutsch zurücklegen können.

Aber das wäre ja zu einfach gewesen. Deshalb wartete bereits ein Team von Breuer & Wasel mit ihrem Liebherr LTM 1400, um die Last über das Werkstor zu heben.

Nachdem die Schwerlastkombination das Tor ohne

Der Schwerlastzug, bestehend aus einer 4-achsigen Actros/Titan-Zugmaschine 4663, 2-Achs-Dolly und 4-Achs-Goldhofer-Tiefbett, auf dem Weg von der Anlagestelle zur Werksausfahrt der Firma Sakret. STM-Bild

## Immer auf dem neuesten Stand ...



Fordern Sie ein kostenloses Probeexemplar an unter:

**KM**  
Verlags GmbH

Eichendorffstraße 47 · D-64347 Griesheim  
Telefon +49 (0) 61 55 / 82 30 30  
Telefax +49 (0) 61 55 / 82 30 32  
eMail: hellmich@kranmagazin.de  
[www.kmverlag.de](http://www.kmverlag.de)

... sind Sie mit den Fachtiteln der KM Verlags GmbH.

Last passiert hatte, nahm sie das Silo wieder auf und fuhr die letzten paar 100 m über eine öffentliche Straße Richtung Dyckerhoff-Gelände.

Hier musste Stefan Kohlberg nochmals sein fahrerisches Können unter Beweis stellen, denn aufgrund der Platzgegebenheiten galt es, rückwärts um die Ecke auf das Werksgelände zu stoßen. Eine an sich schon knifflige Angelegenheit, die durch die

---

*Es galt ja noch, das Silo von der Vertikalen in die Senkrechte zu bringen.*

---

imposanten Abmessungen des Ladeguts noch eine besondere Würze erhielt.

Innerhalb des Dyckerhoff-Geländes musste Kohlberg sich rückwärts seinen Weg bis unter eine circa 9,40 m hohe Betonbrücke bahnen und sich dort so positionieren, dass der LTM 1400 die Last an den Haken nehmen konnte.

Und auch jetzt wurde es wieder knifflig, denn das Si-



*Nachdem sich der Schwerlastzug unter der Betonbrücke positioniert hatte, nahm ihn die LTM 1400 an den Haken und legte ihn waagrecht ab. Dann wurde das Silo zum Aufrichten in die Senkrechte vorbereitet.*

STM-Bild



Fast geschafft: Das Zementsilo wird an seinen endgültigen Bestimmungsort gehoben.

STM-Bild



lo musste dabei über eine Rohrleitung hinweg gehoben werden, die sehr dicht an der Betonbrücke stand, sodass es platzmäßig verdammt eng wurde. Doch ohne irgendwo anzuecken oder sonstige Schäden anzurichten, konnte das Silo vorläufig abgelegt werden. Jetzt musste die Last neu angeschlagen werden, denn es galt ja noch, das Silo von der Vertikalen in die Senkrechte zu bringen. Kein leichtes Unterfangen, wenn man sich vor Augen hält, dass das Silo 16 m hoch ist, das Arbeitsumfeld der Krane aber derart von Rohrleitungen eingezengt war, dass ein regelrechtes Schachbrettmuster entstand – mit Flächen von jeweils nur 12 x 12 m. Da ist dann eine Menge Krangefühl, Augenmaß und Teamarbeit gefragt. Gemeinsam schafften es der LTM 1400 von Breuer & Wasel und der LTM 1150-1 von Hack unter der Federführung von Georg Schilling diese anspruchsvolle Aufgabe zu bewerkstelligen und das Zementsilo an seinen Bestimmungsort zu heben.



Gemeinsam bringen die Krane von Hack und Bruer & Wasel das Silo in die Senkrechte.

STM-Bild



Mit Dolly und 16 m- Last rückwärts um die Ecke – da wird einem schon beim Anschauen des Fotos mulmig, aber Fahrer Stefan Kohlberg meistert diese Klippe routiniert.

STM-Bild

