



Kurz vor der Abfahrt: Dieses gewaltige Gespann ist über 81 Meter lang und fast viereinhalb Meter breit. Eine Herausforderung für den Transporteur.

## 300-t-Generator für Alstom

Der vermutlich schwerste Transport des Jahres 2014 wurde im Frühjahr im Auhafen Basel beladen. Ein rund 300 Tonnen schwerer Generatorprototyp, der im Alstom-Werk in Warschau (PL) hergestellt wurde, sollte vom Auhafen nach Birr ins Testfeld gebracht werden.

Den Auftrag führte die Schwerlastspedition Friderici Spezial aus Toloche-naz aus. Es dauerte den ganzen Tag, bis die 22-achsige Schwerlastkombination beladen war und der Generator in den Tragschnäbeln hing. Donnerstagnacht um 22.30 Uhr konnte der Transport dann mit Begleitung der basellandschaftlichen Polizei losfahren.

Durch Pratteln und Liestal ging es mit einer Zugmaschine und zwei Schubmaschinen, welche die rund 530 Tonnen Gesamtzugsgewicht teilweise Millimeter um Millimeter voranschoben. Mit Abmessungen von 81,3 Metern Länge, 4,42 m Breite und einer Höhe von 4,32 m ist das Vorankommen teilweise nicht im Schrittempo, sondern nur im Zeitlupentempo möglich. Die Erleichterung war trotzdem gross, als Liestal mit seinen für diese Kombination teils sehr engen Kurven im Rückspiegel verschwand und dann weiter in Richtung Waldenburg und mit einer zusätzlichen Zugmaschine über den oberen Hauenstein nach Oensingen gefahren werden konnte. Auf dem Schützenhausparkplatz von

Oensingen pausierte der Konvoi tagsüber. In der zweiten Nacht fuhr der Transport bereits um 21 Uhr los und wurde wieder von der Polizei begleitet. Aufgrund der Berichterstattung in der Tagespresse und weil Freitagabend war, erlangte der Transport einiges Interesse: fast an jedem Kreisel standen Schaulustige, um der Fahrkunst der drei Chauffeure und des Transportteams zuzuschauen. In Hägendorf zog es zahlreiche Restaurant- und Barbesucher auf die Strasse, um zu sehen was den am Kreisel los war. Durch ein etwas unglückliches Fahrmanöver war ein Bremszylinder beschädigt worden. Nach kurzer Reparatur ging es aber zügig weiter. Auch an der City-Kreuzung in Olten waren zahlreiche Schaulustige anzutreffen. Dank der Demontage eines Lichtsignals konnte in einem Zug abgebogen werden. In Niedergösgen hatte keine Hand mehr Platz zwischen Stossstange vom Zugfahrzeug und Stützmauer. Aber der Interessanteste Moment des Transports stand noch bevor: in Erlinsbach wurde wegen dem Transport sogar der Dorfbrunnen abmontiert. Die Gelegenheit wurde genutzt, den Brunnen zu restaurieren. So konnte, nachdem die beiden Schubmaschinen abgekoppelt worden waren, der ganze Zug zuerst vorwärts auf die Kreuzung und dann rückwärts auf den Dorfplatz manövriert werden. Die Anerkennung des anwesenden rund 200-köpfigen Publikums drückte sich in einem spontanen Applaus aus. Treffend dazu die Aussage eines Zuschauers: «Ich bin schon froh, wenn ich meinen Lw sauber an die Rampe bringe. Der hier fährt aber mal kurz mit gut 60 m Länge rückwärts um die Kurve und sieht dabei nicht einmal das Ende seines Fahrzeugs!» Nach



Zentimetergenau: Die erlaubte Maximalhöhe muss zwingend eingehalten werden.

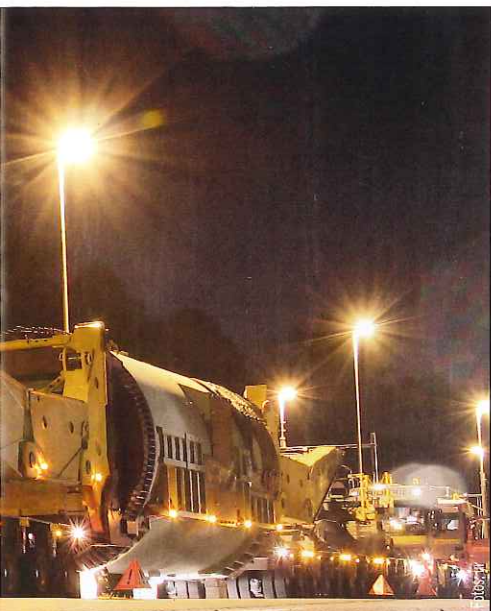
# Einmal um den Kühlturm

Bei der Revision 2013 hat das Kernkraftwerk Gösgen (KKG) seine drei Niederdruckturbinen vollständig ausgetauscht. Um bei eventuellen Defekten der neuen Komponenten schnell wieder auf die ausgebauten zurückgreifen zu können, wurden diese in Dulliken zwischengelagert. Da die neue Turbine nun schon einige Zeit reibungslos ihre Arbeit verrichtet, wurden die alten Turbinenläufer und -gehäuse zum Verkauf ausgeschrieben. Einer von drei Läufern machte sich (im April) auf einem Tieflader der Firma Bau-trans auf den Weg in den Auhafen.

Nach dem Start in Dulliken ging es mit der rund 105 Tonnen schweren Fracht erst in Richtung Aarau und durchs Telli-Quartier bis zur Brücke der Umfahrung, wo die Aare überquert wurde. Die diversen Kreisverkehre auf der Strecke werden für Schwerlasttransporte immer mehr zum Ärgernis, denn jeder einzelne muss im Schritttempo durchfahren werden. Anschliessend wird dann wieder beschleunigt und bis zum nächsten Kreisverkehr gefahren, was Diesel und auch Zeit kostet. Jeder Chauffeur kennt das Prozedere zur

Genüge, nur dass die Aussenabmessungen im vorliegenden Fall natürlich etwas grösser waren als ein 16,5-Meter-Standardsattelzug. 31 Meter Länge und vier Meter Breite fordern gerade in solchen Situationen gnadenlos ihren Tribut. In Erlinsbach SO ist zwar jetzt der Dorfbrunnen abgebaut und wird bei einem Steinmetz aufgearbeitet. Das Abbiegen beim Restaurant Löwen wurde dadurch allerdings nicht unbedingt einfacher. Aber mit der nötigen Umsicht und etwas «coolness» im Gasfuss liess sich auch dies am Ende problemlos bewerkstelligen.

So schloss sich, nachdem der Transport in Obergösgen angekommen war, der Kreis um den Kühlturm, und die Reise in die weite Welt begann. Denn der Transport hatte auf der Typ-1-Route noch einige Hindernisse und auch Kreisel vor sich. Denn es ging via Trimbach-Olten weiter nach Oensingen und dann über den oberen Hauenstein, wo der Mercedes-Benz Actros MP3 4165 seiner Leistung freien Lauf lassen konnte, um zügig in Richtung Auhafen zu kommen, wo am nächsten Morgen aufs Schiff umgeladen wurde. (ur)



**Schraubenschlüssel:** Regelmässig müssen Signalisationen abgebaut werden.



**Zuversichtlich:** Das Schwerlast-Team.

einer Pause (ARV lässt grüssen) ging es dann mit Begleitung der aargauischen Polizei weiter via Umfahrung Aarau-Ruppertswil nach Wildegg, wo glücklicherweise der Kreisel beim Rechtsabbiegen schwertransportfreundlich überfahrbar ist. Nachdem Möriken und Brunegg durchquert waren, kam das Ziel bereits in Sichtweite. Gegen 6 Uhr morgens erreichte der Transport das Alstom-Werk Birr. In den Tagen danach wurde der Generator in die Prüfhalle gebracht. Danach wird er wohl einige Zeit getestet, um zu sehen ob die Erwartungen, die in den Prototyp gesetzt werden, auch erfüllt werden. (ur)



**Ab Dulliken:** Aus der Abenddämmerung rollte der 105-t-Transport in die Nacht hinein.