

UNIVERSAL TRANSPORT

»don't worry, be heavy!«



Mit über 400 Mitarbeitern und vielen internationalen Aufträgen ist Universal Transport eines der größten Schwertransportunternehmen in Deutschland. Gegründet wurde Universal Transport 1953 in Paderborn von den Brüdern Heinrich und Hans-Joachim Michels. Den Start fand man seinerzeit mit Öl- und Kohletransporten. Bis heute befördert Universal Transport Sand, Zement und Kies in speziellen Kipp- und Silo-LKW. Die Hauptkunden in diesem Segment sind in OWL beheimateten Firmen.

1970 fanden die Firmengründer den Einstieg in den Großraum- und Schwertransport. Zwischenzeitlich sind die Mitarbeiter an 16 Standorten im In- und Ausland tätig. Hauptsitz ist nach

wie vor Paderborn. Nun will das Unternehmen weiter auch das Projektgeschäft im Großraum- und Schwertransport forcieren, getreu dem Motto »don't worry, be heavy!«

Universal Transport sorgt für Geschwindigkeit oder »Spann' den Bogen nicht zu streng, soll er halten in die Länge« (Simrock, 1192). Nach diesem Motto wurde in Deutschland die zweitlängste Eisenbahnbrücke, die so genannte Unstruttalbrücke, mit einer Gesamtlänge von 2.668 Meter und einer Höhe von 49,0 Meter in integraler Bauweise mittels Vorschubrüstung gebaut. Bei dieser Brücke handelt es sich heute um eine ICE Strecke zwischen Erfurt und Leipzig.

Universal Transport erhielt den Zuschlag, die für »Schönheitszwecke« notwendigen 3 Bögen zu transportie-

ren. Jedes zu transportierende Element misst eine Länge von 33,0 Meter, hat eine Breite von 2,50 Meter und ist 50 Tonnen schwer. Die Höhe beträgt sage und schreibe acht Meter (ein »normaler« LKW misst max. 4,00 Höhe - Ein Giraffenballe »streckt« seinen Hals auf ca. 6,00 m Höhe). Diese Elemente werden abschliessend montiert und schauen, wie auf den Bildern zu sehen ist, gewaltig aus. Das enorm grosse Ladegut ist eine Hilfskonstruktion für den Schalungsbau. Diese Konstruktion besteht aus mehreren Teilen. Zum einen aus dem Grundgerüst, welches »normal« bewegt und jedesmal demontiert wird und zum anderen aus Verbindungselementen am oberen Ende, um den Bogen oben zu schliessen. Um an die »Endstation« zu gelangen, mussten die letzten 500 Meter auf der Baustrasse rückwärts gefahren und noch eine öffentliche Straße überquert werden. Der weitere Transport erfolgte auf Baustreifen bzw. Feldwegen.

Das Equipment bestand aus einer vierachsigen 600 PS- starken Zugmaschine und einer so genannten 4 + 6- Achslinienkombination mit einer Kesselbrücke, die aber nur als Distanzhalter zwischen dem vorderem und dem hinterem Fahrwerk fungierte, um die entsprechende Länge zu erreichen. Dieses Fahrzeug war je zwei Tage für die Umfuhr der Träger im Einsatz.