

Tram Huckepack nach Den Haag



Zweifellos: Das Ladegut ist sperrig: Rund 37 m lang, 2,65 m breit und 3,65 m hoch, die Stadtbahn vom Typ „Regio-Citadis“, hergestellt von Alstom LHB in Salzgitter. Und es ist schwer: 55,5 Tonnen bringt der betriebsbereite Wagen auf die Waage. Insgesamt 54 dieser mächtigen Fahrzeuge baut der Hersteller derzeit für die Straßenbahn Den Haag (HTM). Dort wird sie als „Randstad Rail“ die niederländische Großstadt mit der Satellitenstadt Zoetermeer verbinden. Das neue Stadtbahnsystem, bei dem - erstmals in den Niederlanden - Straßenbahnwagen auf (ehemaligen) Eisenbahnstrecken rollen werden, startet dieser Tage.

Rollen Eisenbahnwagen in der Regel auf ihren eigenen Rädern vom Hersteller zum Einsatzort, gestaltet sich der Transport von Straßenbahnen schwieriger. Da die Den Haager

Regio Citadis mit ihren Straßenbahnradreifen von nur 105 mm Breite nicht für Eisenbahngleise (und vor allem: Weichen) gebaut sind, schied der Bahntransport aus. Er wäre

wohl auch zu teuer gewesen. Hinzu kommt: Am Zielort, der Hauptwerkstatt Zichtenburg in Den Haag, gibt es keinen Gleisanschluss.

Also entschieden sich Al-

stom LHB und die Haager Straßenbahngesellschaft (HTM) für den Straßentransport. Der Auftrag wurde an Universal Transport vergeben, eine auf solche speziellen Aufgaben spezialisierte Spedition mit Sitz in Paderborn. Universal Transport hat bereits die 45 m langen „XXL“ Wagen von Bautzen nach Dresden gebracht.

Die Stunde der Logistiker

Nun schlug die Stunde der Logistiker, denn rund 600 km Entfernung und eine Staatsgrenze muss der Transport überwinden, bevor der Regio Citadis in Den Haag seinen Dienst antreten kann. Daher sagt Bernd Zucknick, bei Universal Transport für Planung und Vorbereitung der Transporte zuständig, denn auch, man habe für diesen Transport einige Schwierigkeiten meistern müssen.

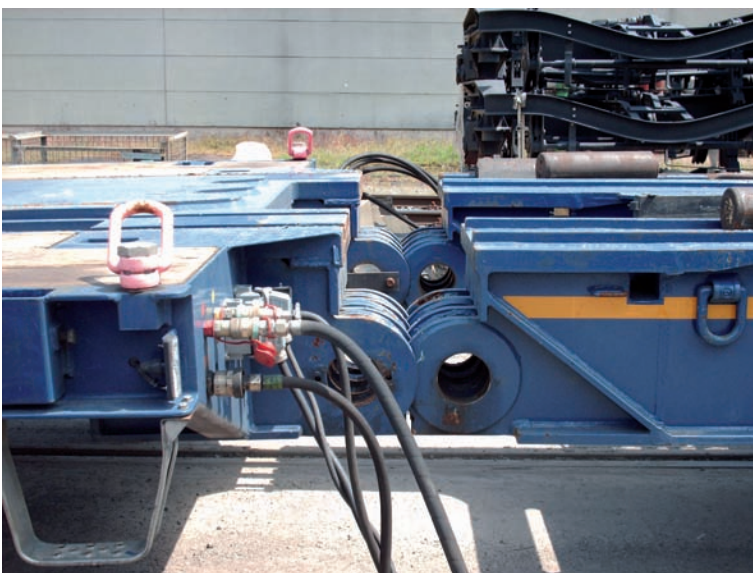




Insgesamt verstrichen sechs bis sieben Monate Vorbereitungszeit, bevor der erste Wagen verladen werden konnte, so Zucknick. Man musste die Route festlegen, vor allem auch Ausweichrouten auswählen, abfahren und prüfen, falls eine Autobahn wegen Baustellen einmal nicht benutzt werden kann. Es mussten die entsprechenden Genehmigungen eingeholt werden, in diesem Fall sowohl eine deutsche und dann die abweichende holländische. Bei Ortsdurchfahrten war auf eventuell entstehende Probleme wie enge Kurven, Kreuzungen, niedrige Brückendurchlässe oder Kreisel zu achten und vieles andere mehr.

Meistens benutzt man Autobahnen, dort kann man auch Transporthöhen von 4,45 m sicher durchbringen, so Zucknick. Hauptkriterien sind Länge und Höhe des Transports. Die Breite sei bei Schienenfahrzeugen nicht so sehr das Problem. Schließlich befördert Universal Transport gelegentlich auch Mähdscher oder sogar Schiffe, sagt der erfahrene Transporteur, der seinen Job zu DDR-Zeiten begann und viele Straßenbahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge zu neuen Gleisen brachte.

Seit Februar hat man gut 20 Fahrzeuge erfolgreich nach Den Haag verbracht, ohne



Neue Veloursausstattungen vom Typ "Grandessa". Sie bestehen aus extrem verschleißfesten Stoff, der für eine lange Haltbarkeit sorgt. Alle Produkte sind maßgefertigt für die jeweiligen Fahrzeugtypen. Lieferbar sind die Ausstattungen in Rot, Blau, Grün, dunkelgrau und schwarz. Stickungen, wie z.B. Namen oder Firmenlogos sind auf allen Veloursartikeln möglich.



Allgemeines Zubehör für Ihren LKW, wie z.B. Klimaanlage, TV + Satanlagen, Funkgeräte, Kaffeemaschinen, Mikrowellen, Kühlschränke, Beleuchtung, Staukasten uvm.



Prospektmaterial und Preisliste fordern
Sie bitte unter Angabe Ihres Fahrzeugtyps an, bei:
Herstellung und Vertrieb Deutschland
MarLen Truck - Styling GmbH

Tornescher Weg 105
Tel. +49 (0) 4122 / 46050

D-25436 Uetersen
Fax +49 (0) 4122 / 901033

E - Mail: info@marlen-truck.de Internet: www.marlen-truck.de



Vertrieb Schweiz
Tel.: 0041 (0) 786479052
Fax : 0041 (0) 344452812



Vertrieb Holland
Tel.: 0031 (0) 773073690
Fax : 0031 (0) 773240273



dass es Störungen, Unfälle oder größere Schäden gab. Seit Juni setzt Universal Transport einen neuen, neunachsigen Brückentiefklärer ein, der den Transport erleichtert und wohl auch andere Schienenfahrzeuge tragen wird.

Auf 13 Achsen nach Den Haag

In eine parkähnliche Landschaft eingebettet liegt das Werk von Alstom/LHB am Rande Salzgitter Watenstedts. Die vierachsige Zugmaschine mit dem neunachsigen Tiefauflieger ist gegen Mittag eingetroffen. Nach kurzer Begrüßung fährt man ins Werk zum Verladegleis, wo von der wertvollen Fracht noch nichts zu sehen ist. Zunächst rangiert der Fahrer den Tiefklärer so an das Gleis, dass die Rampe, über die der Regio Citadis auf den Wagen gezogen wird, ab-

gelassen und passgenau auf das Gleis gelegt werden kann.

Dann trennt man die beiden Teile des Tiefklärers und zieht behutsam den vorderen Wagen so weit vor, dass die Ladebrücke abgesenkt und mittels starker Bolzen zwischen dem zweiachsigen vorderen Dolly und dem siebenachsigen hinte-

ren Wagen montiert werden kann. Bis dies alles erfolgt ist, die hydraulischen und elektrischen Leitungen sauber angeschlossen sind, vergehen rund zwei Stunden konzentrierter Arbeit.

Am frühen Nachmittag, kurz nach Schichtwechsel, schiebt der werkseigene Ran-

gierunimog den Triebwagen 4014 auf das Verladegleis bis dicht an die Rampe heran. Ein Alstom Techniker fährt die vordere Kupplungsabdeckung hoch, der Fahrer befestigt das Stahlseil im Kupplungshaken. Dann beginnt die eigentliche Verladung. Langsam, im Geschwindigkeitsbereich weniger





Zentimeter pro Sekunde zieht die Winde den Wagen auf den Auflieger. Während dies geschieht, wirft der Begleiter immer wieder prüfende Blicke auf die Rampe, ob der Wagen auch richtig auf dem Ladegleis steht.

Rund eine halben Stunde dauert es, bis der Wagen aufgesattelt ist. Nun werden mit Hemmschuhen und Ketten die Drehgestelle auf dem Ladegleis festgebunden. Dann wird der hintere Teil des Ladegleises hydraulisch auf Transportniveau angehoben und die Rampe eingefahren. Nach gut einer weiteren Stunde ist man abfahrbereit.

Nachtfahrt

Nun beginnt das, was die meiste Zeit des Transports ausmacht: Warten. Denn selten kommt man vor 21 Uhr aus Salzgitter weg. Derartige überlange, überhohe und – in diesem Falle – auch überbreite Transporte dürfen nur nachts auf Deutschlands Straßen unterwegs sein.

Kurz nach 21 Uhr setzt sich der fast 50 m lange und 100 t schwere Transport in Bewegung. Zwei Streifenwagen fahren voraus, das firmeneigene Begleitfahrzeug sichert hinten den Transport. Durch einige dörfliche Teile Salzgitters fährt man zunächst nach Süden auf die Autobahn Richtung Kassel, ehe man auf die A7 nach Norden Richtung Hannover biegt. Von dort geht es auf die Ost-West Autobahn A2 Richtung Ruhrgebiet. Die-

se verlässt der Transport gegen Mitternacht bei Porta Westfalica, schleicht auf der Landstraße durch Bad Oeynhausen und von dort wieder auf der Autobahn bis Bad Bentheim. Hier ist erst einmal Schluss. Rund 16 Stunden dauert die Pause an der Grenze, bevor man am folgenden Abend nach Holland einfahren darf.

Am späten Abend – je nach Verkehr kann es auch nach Mitternacht werden – trifft

der Transport in Den Haag ein. Die Straße hinter der Werkstatt Zichtenburg ist abgesperrt, Der Fahrer bringt den Transporter wieder punktgenau zum Stehen. Die Rampe wird herabgelassen, der Regio Citadis angeseilt und losgekettet und rollt dann sanft durch sein Eigengewicht vom Tieflader auf die Einsatzgleise. Die letzten Meter macht er ganz alleine, ohne Seilsicherung. Sobald der Wagen auf dem Gleis steht, beginnen Mitarbeiter der HTM ihn aufzurüsten. Noch in derselben Nacht macht er seine erste kleine Fahrt auf den Gleisen seiner neuen Heimat.

Die beiden Fahrer von Universal Transport bauen den Tieflader wieder auseinander und machen sich dann, diesmal am Tage, auf den Rückweg. Bis zum nächsten Mal. Noch knapp dreißig Mal steht die Tour bis Jahresende an. Wenn die HTM ihre ausstehende Option über weitere 18 Wagen einlöst, dürften weitere Fahrten folgen. (Rolf Süchting)

