

Neuer Rekord: 290 Tonnen am Haken

Im Hildesheimer Hafen werden Transformatoren für Tennet-Umspannwerk entladen / Auf der Straße geht der Transport nach Lamspringe in den kommenden beiden Wochen weiter

Von Marita Zimmerhof

Hildesheim. Gerade einmal sieben Wochen konnte die Drosselspule für das Tennet-Umspannwerk in Lamspringe den Rekord als schwerstes Stückgut halten, das in der 92-jährigen Geschichte des Hildesheimer Hafens hier jemals verladen worden ist. Am Donnerstag wurde das 112 Tonnen schwere Bauteil von zwei Transformatoren entthront, die mit jeweils rund 290 Tonnen mehr als doppelt so schwer sind – und die nach einer aufwendigen Verladeaktion nun ebenfalls auf die Reise nach Lamspringe gehen sollen.

Geert Lagerburg ist an diesem Morgen schon früh auf den Beinen, um den Transportvorbereitungen an Land zuzuschauen. Der holländische Partikulier und sein Frachtkahn Masabi haben Erfahrung mit Schwergewichten: Seit vier Generationen arbeitet die Familie als Binnenschiffer, der 62-Jährige ist auf dem Wasser aufgewachsen, bis er selbst das Steuer in die Hand genommen hat. Wenn er von seiner Masabi erzählt, schwingt Stolz mit, schließlich könne nicht jedes Schiff solche Mega-Frachten aufnehmen.

1971 in Hamburg gebaut, hat der 80 Meter lange Kahn einen eigens verstärkten Boden. „42 Zentimeter“, markiert der Schiffsführer das Maß mit ausgestreckten Armen. Damit kann er nicht nur mehr als 1300 Tonnen Gesamtgewicht wuppen, sondern auch Stückgut an Bord nehmen, dessen Gewicht sich nicht gleichmäßig über die gesamte Ladefläche verteilt. Maschinen, Trafos, Spulen, Windräder stehen deshalb immer wieder auf der Frachtliste, neben Holz, Getreide, Kohle, Erz.

Die Trafos haben die Masabi zwei Meter tiefer ins Wasser gedrückt. Konnte der Eigner von Rotterdam bis zur Bolzumer Schleuse noch mit 15 bis 16 Kilometern pro Stunde Strecke machen, musste er auf dem Stichtkanal auf Tempo sechs drosseln. „Ist schon ziemlich eng hier.“ Und Gegenverkehr unmöglich.

Den Schiffsname Masabi hat Lagerburg aus den Anfangsbuchstaben der Namen seine Töchter gebildet, Majela, Sabina, Bianca. Zwei sind ebenfalls Schiffsführerinnen geworden: Manchmal begegnet er Sabina auf dem Mittellandkanal, dann kann er seinen Enkeln zumindest im Vorbeifahren kurz zuwinken.



Der 290 Tonnen schwere Trafo hängt am Haken zweier Krane und wird nun auf den Schwertransporter umgeladen.

FOTO: CLEMENS HEIDRICH

Während seine Frau noch schläft, beginnen an der Hafenummauer die Arbeiten für den Transport zu Land. Zwei Krane – ein Gittermastautokran und ein Telemasthydraulikkran – sollen die Trafos aus dem Schiffsbauch heben und auf Deutschlands größte „Hubhebelkesselbrücke“ umsetzen: ein endlos langes Ungeräum, mit zwei mal 20 achtfach bereiften Achsen und zwei Zugmaschinen, das speziell für den Transport von Schwerlasten auf kurvenreichem Gelände konstruiert ist. Schon die Drosselspule war im Februar mit seinem solchen XXL-Gefährt transportiert worden.

Während Lastwagenfahrer, Kranführer und Monteure auf dem Verladekai rangieren, messen und montieren, hat sich ringsum eine Fangemeinde für Schwerlasttransporte mit

Kameras in Position gebracht. Die Männer kennen jedes Detail der Fahrzeuge, jeden Handgriff, der ansteht. Einer von ihnen ist der Hildesheimer Karl-Heinz Neugebauer, für den die Fotosafari der Ausgleich zu seiner Arbeit als Krankenpfleger im Hannoverschen Nordstadt-Krankenhaus ist. Seine Bilder füllen zu Hause 170 Leitz-Ordner, auf „Heavy-Transport-World“ teilte er die besten mit anderen Schwertransport-Kran-Fotografen. Er hat sich extra frei genommen.

Doch noch müssen sich die Männer gedulden. „Irgendwas ist da mit einem Bolzen“, sagt einer. Die anderen nicken verständlich. Dann ist es soweit: Am Nachmittag schweben die Trafos an armdicken Seilen aus dem Schiffsbauch. Auf der Straße geht das Abenteuer demnächst weiter.

Mehrere Straßen über Stunden gesperrt

Mit gewaltigem logistischen Aufwand muss der Schwertransport vom Hildesheimer Hafen an sein Ziel gebracht werden: ein Umspannwerk von Tennet in Lamspringe. Die Paderborner Firma StB Verkehrstechnik ist damit beauftragt, die Route zu organisieren und rund um Diekholzen eine Vollsperrung einzurichten. Für andere Verkehrsteilnehmer dürfte das zu einigen Wartezeiten und Umwegen führen.

Der erste Transport startet am kommenden

Mittwoch, 15. April, im Hafen, dafür muss die Mastbergstraße zwischen 18 Uhr und 4 Uhr am Donnerstag voll gesperrt werden. Danach trifft es die L460 in Höhe Sorsum, die am Donnerstag, 16. April, bis 22 Uhr gesperrt bleibt. Im weiteren Verlauf wird die Alfelder Straße zwischen Südwaldstraße und Marienburger Straße am Freitag, 17. April, bis 22 Uhr gesperrt.

Ein zweiter Transport geht am Dienstag, 21. April, auf den Weg. Vom

Hafen aus gibt es eine Vollsperrung der Mastbergstraße zwischen 18 und 4 Uhr des Folgetages, im Anschluss dann wieder eine Sperrung der L460 in Höhe Sorsum am Mittwoch, 22. April, bis 22 Uhr. Danach wird am Donnerstag, 23. April, erneut die Alfelder Straße zwischen Südwaldstraße und Marienburger Straße bis 22 Uhr nicht passierbar sein. Entsprechende Umleitungen werden jeweils ausgeschildert eingerichtet.

h3