

MENTS

Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH · Ausgabe 3 · November 2010



Chronologie eines Großauftrages Olaf Weltz, Projektleiter und Koordinator berichtet



Projektbereich expandiert weiter Seite 3



Erlebnis Still-Leben TOI TOI & DIXI und Westfracht sorgen für entspanntes Fest Seite 4/5



28 km im Schneckentempo Transformatoren-Transport zum RWE Braunkohlekraftwerk Seite 6



EDITORIAL

Logistiker achten auf Qualität Service



Udo Gärtner, Geschäftsführer Westfracht Spezialverkehre International

Das Ergebnis einer Befragung des IMWF Institut für Managementund Wirtschaftsforschung ergab kürzlich, dass in Transport- und Logistikunternehmen im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich viel getan wird, um die Servicequalität zu verbessern.

Auch die Westfracht Spezialverkehre hat mit ihren Investitionen und Weiterentwicklungen im Bereich der Internet Gestützten Logistiksysteme (IGL) ein Instrument für ihre Kunden entwickelt, mit dem auf dem neuesten Stand der Technik Informationen und Auftragsstatus zeitnah dem Auftraggeber zur Verfügung gestellt werden.

Weiterhin soll durch die weltweite Verstärkung unserer Kundenbetreuer der Auftraggeber sicher sein, auch in den entferntesten Orten in uns den richtigen Ansprechpartner zu haben.

Mit diesem Engagement im Servicebereich unterscheiden wir uns vom allgemeinen Trend, der - so die Studie – besagt, dass 25 % der Dienstleister zu wenig in Servicemaßnahmen investieren.

Einen besonderen Service haben wir all denen geboten, die im Zuge der Veranstaltung der Kulturhauptstadt Essen, am Event "Still Leben A 40" teilgenommen haben. Denn auch "Stille Örtchen" sind gefragt. Lesen Sie bitte unseren Bericht auf den Seiten vier und fünf.

Nutzen Sie unser Angebot, sich über Entwicklungen und Ereignisse aus der Welt der Logistik zu informieren. Die neueste Ausgabe der "Movements" hat einiges zu bieten.

Es grüßt Sie freundlich

Westfracht Spezialverkehre Geschäftsleitung



Luftige Aktivitäten

Westfracht und Air Liquide verbindet seit vielen Jahrzehnten das Geschäft mit Gasen

Essen. Die Atmosphäre unseres Globus ist etwas ganz besonderes. Dabei ist sie für uns meistens unsichtbar und auch nicht fühlbar. Aber sie umgibt uns, lastet ständig auf uns und ist unverzichtbares Lebenselixier.

Nun ist aber die Atmosphäre nicht nur unsere Atemluft, sondern auch ein schier unendliches Rohstoffreservoir, wie der menschliche Forschergeist festgestellt hat.

Denn 1902 stellten die beiden Franzosen George Claude und Paul Delorme fest, das sich die Luft, wenn sie verflüssigt ist, in ihre Bestandteile zervon "Air Liquide", denn die beiden Herren wussten ihre Entdeckung zu vermarkten. Schon vier Jahre später begannen sie mit der internationalen Expansion

legen lässt. Das war die Geburtsstunde

ihres Unternehmens und gingen 1913 an die Pariser Börse. Heute ist Air Liquide in mehr als 75 Ländern über den Globus vertreten, beschäftigt 42.300 Mitarbeiter und

erzielt einen Umsatz von 12 Milliarden Euro im Jahr (2009). Die Air Liquide Deutschland GmbH hat ihre Zentrale in Düsseldorf und über das Land verteilt zahlreiche Luft-



Montage eines Tanks VTC 52 in Rodgau



Anschlagen der Seile an einen 27.000 l Tank durch geschultes Westfracht-Personal



Westfracht-Fahrer Peter Brötzmann mit Sicherheitsgeschirr im Personenkorb beim Aushängen der Anschlagseile

Gasekunden

Dort wird in Großanlagen die Luft in ihre Bestandteile zerlegt. Dies sind in der Hauptsache Stickstoff, Sauerstoff und Argon, die in Summe schon über 99,9 Prozent ausmachen. Der Rest sind gut 20 Spurengase. Aus all diesen Einzelteilen entstehen die Gasprodukte, die Air Liquide seinen Kunden bietet. Industrielle Großkunden werden über ein Netz von Pipelines versorgt, das eine Länge von etwa 8.200 Kilometern hat. Mittelständische Betriebe und das Handwerk werden wie medizinische Einrichtungen mittels Tankanlagen, Behältern oder Flaschen versorgt. Es sind auch mobile Produktionseinrichtungen in Betrieb.

Und hier kommen die Westfracht Spezialverkehre mit ins Boot. Mit unserem Standort in Essen haben wir den Luftzerlegungsbetrieb von Air Liquide in Oberhausen vor der Tür und als einen wichtigen Kunden auf dem Plan. Großbehältertransporte sind seit gut 30 Jahren gelebte Praxis.

Behältertransporte

Aktuell gibt es eine Air Liquide-Aktion auf dem Werksgelände des Kupferrecycling Unternehmens Aurubis in Lünen durchzuführen. Dort sind zwei



Semitieflader mit dem neuen Tank vor der Montage

große Sauerstofftanks auszutauschen, die sich in der Nähe einer internen Baustelle befinden. Der Einsatz der Westfracht eigenen Fahrzeuge, es handelt sich um einen Semitieflader und einen Sattelzug, und des mitbeteiligten Kranunternehmens sind sorgfältig abzustimmen.

Frühmorgens beginnt der Aufbau des 200to-Kranes. Alles läuft wie geplant

und reibungslos und bereits kurz nach Mittag sind der alte Behälter KV 600 abgebaut und der neue wieder aufgestellt. Sie haben eine Höhe von fast 13 Metern, einen Durchmesser von gut drei Metern und bringen über 28 Tonnen Gewicht auf die Waage.

Als sich der Westfracht Transporter auf den Heimweg macht, kommt der

weiter auf Seite 2



Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Air Liquide im Aufwind



Abtransport des demontierten Tanks in Rodgau



Tankwagen von Air Liquide mit der Sauerstofffüllung für den neuen Behälter. In Kürze wird sich das Ganze mit dem zweiten Tank wiederholen.

Anlagenbau

Neben diesen Behältertransporten wird aber auch die Zerlegungsanlage in Oberhausen selbst bald zum Einsatzort von Westfracht-Spezialfahrzeugen. Denn der Betrieb wird ausgebaut und mit seiner Fertigstellung 2011 zum größten deutschen Standort aufsteigen. Mit einer Investition von 60 Millionen Euro werden allein in der neuen Anlage täglich bis zu 2.400 Tonnen Sauerstoff produziert. Zusammen mit den bestehenden Anlagen werden dann in Oberhausen 4.000 Tonnen Sauerstoff, 6.000 Tonnen Stickstoff und 180 Tonnen Argon aus der Umgebungsluft an jedem Tag gewonnen.

Bei dem Aufbau der neuen Großanlagen werden hier Westfracht-Spezialfahrzeuge zum Einsatz kommen (4 Transporte, Abmessungen maximal: 45 m lang x 5,35 m breit x 6,50 m hoch, Gewicht 238 to). Wenn die Anlage dann steht, werden die 65 Meter hohen Trennkolonnen als neue Landmarke an der Autobahn A3 weithin zu sehen sein. In ihnen wird die gereinigte, verdichtete und gekühlte Luft in ihre Bestandteile zerlegt.

Insgesamt 20 Luftzerlegungsanlagen werden in Deutschland von Air Liquide zur Zeit betrieben. Eine weitere neue kommt bis 2011 in Süddeutschland noch dazu.

Übrigens war es auch der größte Hersteller technischer Gase, der die 350 SchachtZeichen über der Metropole



Behälter der Air Liquide Anlage in Oberhausen

Ruhr im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt Ruhr.2010 am Himmel schweben ließ. 1.500 nagelneue Gasflaschen in blauem Outfit und mit einem speziellen Aufkleber wurden im Spezialgasewerk in Krefeld-Gellep mit Helium gefüllt und an die Schacht-Zeichen-Standorte gebracht. Eine leichte Übung für die 180 Mitarbeiter, die pro Jahr eine Fertigung von 350.000 Spezialgaseflaschen gewöhnt

Trafos Kohlekraftwerk Hamburg-Moorburg

Chronologie eines Großauftrages

Essen. Seit 2007 wird in dem südlichen Stadtteil Moorburg der Hansestadt Hamburg an der Süderelbe ein Kohlekraftwerk durch das Energieunternehmen Vattenfall errichtet.

Mit zwei Blöcken, die jeweils eine Leistung von 820 MW haben, soll dort ab 2012 Strom für Industrie und Haushalte produziert werden. Das Energieunternehmen Vattenfall investiert dort 2,6 Milliarden Euro in die neue Anlage, die ein altes Gaskraftwerk ersetzt.

Die Bauarbeiten sind soweit fortgeschritten, dass jetzt wichtige Großkomponenten herangeschafft werden müssen. Dazu gehören die beiden Hauptmaschinentrafos, die von der Firma AREVA in Mönchengladbach gebaut wurden.

Den Auftrag, die beiden Schwergewichte an ihr Ziel zu bringen, bekamen die Westfracht Spezialverkehre, die schon viele Aufträge dieser Art für das Unternehmen abgewickelt haben und daher über ein reiches Know-how verfügen.



Projekt-Leiter Olaf Weltz

Bei dem Umfang eines solchen Transportes wissen wir deshalb genau, was wir können und wo wir Fremdunternehmen mit ins Boot holen müssen. Deshalb soll hier einmal eine Chronologie zeigen, wie der Ablauf hinter den Kulissen einer spektakulären Fracht ist.

November 2009: AREVA erteilt uns den Auftrag, zwei 850 MVA Transformatoren von Mönchengladbach nach Moorburg zu bringen. Die Anlieferung beim Kunden wird für August und Oktober 2010 geplant.

Mit diesen Eckdaten beginnt die Vorarbeit in der Westfracht-Zentrale in Essen auf der Westuferstraße. Die Fachkräfte in der Projektabwicklung erstellen das Transportkonzept auf Basis der vorherigen Kalkulation.

Die Aufgabe lautet: 638 Tonnen Gewicht bei 51 Meter Länge, 4,5 Meter Breite und 5,85 Meter Höhe sicher zu bewegen. Die kürzeste Straßenverbindung zwischen beiden Punkten liegt bei rund 400 Kilometern. Der tatsächliche Transportweg über Straße, Schiene und Wasser wird um einiges länger werden (ca. 600 km).

Deshalb macht sich ein Erkundungstrupp auf den Weg, eine Strecke zu finden und die Machbarkeit zu prüfen. Gleichzeitig wird festgestellt, welche



Umschlag vom Ponton auf Plateauwagen mittels Schwimmkran im Kraftwerk

Hilfen benötigt werden, denn mit diesen Unternehmen müssen Termine und Kosten koordiniert werden. Gibt es hier erste brauchbare Ergebnisse, beginnen die Verhandlungen

nisse, beginnen die Verhandlungen mit den zuständigen Behörden. Im Unterschied zu den ersten Transporten dieser Größenordnung zu einem weiteren Kraftwerk kann der Trafo nicht mehr von Mönchengladbach aus auf einem Spezialfahrzeug über die Straße bewegt werden. Er muss das erste Teilstück auf der Schiene zurücklegen.

8. Oktober 2010: Auf dem Werksgelände wird der Trafo per Luftkissen zu dem Tragschnabelwaggon gebracht und mit Hilfe einer hydraulischen Verschubbahn eingehängt.



Ankunft am Absetzfundament im Kraftwerk



Absetzen auf 6.30 m breiten Plateauwagen

9. Oktober 2010: Der Zug verlässt um 19:00 Uhr den Werkshof.

11. Oktober 2010: Ankunft am Umsetzgleis in der Nähe der NATO-Rampe am Rhein. Dort realisiert die Westfracht-Parterre-Kolonne die Umladung von der Schiene (Waggon) auf die Straße (19-Achs-Plateauwagen). In der Nacht erfolgt der Transport zum Rheinanleger.

12. Oktober 2010: Ab 8:00 Uhr wird eine Rampe aufgebaut, damit der Trafo auf das Ponton fahren kann. Durch 26 Ketten gesichert, rollt die Fracht in die richtige Position auf das Schiff.

13. Oktober: Der Binnenschiffstransport über den Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Dort-

mund-Ems-Kanal, Mittellandkanal, Elbe-Seiten-Kanal bis auf die Elbe beginnt. Nach fünfeinhalb Tagen erreicht das Spezialschiff das Hafenbecken vor dem Kraftwerksbaugelände in Hamburg-Moorburg an der Süderelbe.

18. Oktober: Ein 600-Tonnen-Schwimmkran beginnt um 14:00 Uhr (Hochwasser abhängig) damit, den Transformator aus dem Drive-in-Ponton zu heben. Um 17:00 Uhr ist das Schwergewicht auf seinem Transportgefährt fest verzurrt. Dieses besteht aus zwei seitlich nebeneinander gekoppelten 14-achsigen Plateauwagen. Die Last wird so auf 224 Räder verteilt. Drei Westfracht-Zugma-



drei Zugmaschinen



Abfahrt zum Ro-Ro-Ponton

schinen bewegen die Einheit. Diese Fahrzeugkombination war erforderlich, um eine entsprechende Flächenlast, bei der Überfahrt eines Kanals im Untergrund, zu erreichen. Der Konvoi setzt sich um 18:00 Uhr in Bewegung. 19. Oktober 2010: Zwölf Stunden später steht der Maschinentransformator in seiner Position auf dem Fundament neben dem Maschinenhaus.

Für diesen 12-tägigen Spezialschwertransport kamen zum Einsatz:

Auf dem Schienenweg ein 500 Tonnen Tragschnabelwaggon mit 32 Achsen. Auf dem Wasserweg das Drive-in-Ponton "Europa 1" mit dem Schubschiff "Alaska" und der erforderliche Schwimmkran "Enak".

Beim Umsetzen von einem Transportmittel auf ein anderes kamen Hydraulikstempel mit einer Hubkraft von je 220 Tonnen zum Einsatz.

Seite 3



Essen. Seit fünf Jahren bauen wir, wie bereits an anderer Stelle berichtet, kontinuierlich unsere Aktivitäten im weltweiten Bereich der Projektspedition auf. Seit vier Jahren wickeln wir als Komplettanbieter für globale Projekt-Transporte Verpackung, Vorholungen, See- und Bahntransporte sowie Luftfracht ab.

Über unsere eigenen Niederlassungen oder Partner aus unseren Projekt-Kooperationen GPLN (Global Projects Logistics Network) und CEE (Cargo Equipment Experts) werden die Nachläufe in den Bestimmungsländern organisiert, alle Verzollungstätigkeiten, ggfs. Kranarbeiten etc., kurz das "Rundum-Sorglospaket" angeboten. Alle Projekttransporte können über unser Tochterunternehmen IGL (Internet Gestütze Logistiksysteme) ITbegleitet werden. Die IGL bietet hierfür maßgeschneiderte, projektbezogene IT-Lösungen an, die u.a. Terminverfolgungen, Analysen, Reports, Statusmeldungen, Forecasts, Track & Trace, Kosten-Avise bis hin zu Freight & Payment reichen.

Seit dem 01.08.2010 haben wir nun die nächsten Schritte mit der Eröffnung von weiteren Niederlassungen zur Stärkung des Projektbereiches umgesetzt:

In Shanghai/China besteht jetzt ein Westfracht-Büro mit der Zuständigkeit für die V.R. China sowie für die angrenzenden asiatischen und zentralasiatischen Länder. Unser neuer Mitarbeiter Roy Nobbs verfügt über jahrzehntelange umfangreiche Projektspeditionserfahrung und lebt seit über 20 Jahren im "Reich der Mitte", ist also mit den Besonderheiten der Region bestens vertraut. Hinter Roy Nobbs steht ein ebenso erfahrenes Team von Projektabwicklern, die seit vielen Jahren in diesem Bereich tätig sind.



Kontaktdaten: **Roy Nobbs** Sales Director China-Asia

Westfracht Spezialverkehre International GmbH - Project Logistics -BEA Finance Tower, 20th Floor 66, Hua Yuan Shi Qiao Rd Pudong.Shanghai 200120 P.R.China.

Tel: +86[0] 21-68882353 Ex 230 Mobile: +86-15921555633 roy.nobbs@westfracht-projects.com

In Wistedt (Hamburg) wurde am 01.06.2010 Dieter Domin für uns aktiv. Er bekleidet die Funktion des Area Sales Managers Africa/Middle East. Mit Dieter Domin, der lange Jahre in Nordafrika und im Nahen/Mittleren Osten gelebt hat, konnten wir einen absoluten Profi für diese Regionen gewinnen. Wie in vielen Regionen der Welt, so ist es auch dort unabdingbar, sich mit den örtlichen "Besonderheiten" bestens auszukennen – Dieter Domin ist in dieser Hinsicht einer der wenigen Experten schlechthin...





Dieter Domin Sales Manager Africa / Middle East

Westfracht Spezialverkehre International GmbH Zur Post 9 D-21255 Wistedt Tel/Fax: +49 (0) 4182 / 28 62 85 Mobile: +49 (0) 173 / 70 81 777 Dieter.Domin@westfracht.com

Mit Sitz in NL-Capelle aan den Ijssel (Rotterdam) hat Walter Rausch am 01.08.2010 seine Tätigkeit als Area Sales Manager America (North & South), sowie als "Spezialität" für Indonesien begonnen. Wie die Mitarbeiter Domin und Nobbs verfügt auch Walter Rausch über viele Jahrzehnte Projekt-Erfahrung in diesen Regionen und ist ebenfalls ein absoluter Experte für diese Länder. Neben seinem Hauptaufgabengebiet wird Walter Rausch uns auch in der Betreuung der BENELUX-Märkte unterstützen.



Walter Rausch Area Sales Manager North & South America & Indonesia

Westfracht Spezialverkehre International GmbH Ketensezoom 21 NL-2902 LK Capelle aan den Ijssel Tel/Fax: +31 (0) 10 8887622 Mobile: +49 (0)172 1451995 walter.rausch@westfracht.com

Vor vier Monaten haben wir in Almaty/Kazachstan ein eigenes Büro in einem der wichtigsten zentralasiatischen Märkte eröffnet. Niederlassungsleiter dort ist Vadim Safonov, der seit ca. 15 Jahren speziell im Projektgeschäft in Kazachstan und den angrenzenden Ländern tätig ist.

Vadim Safonov beherrscht mit seinem Team das ganze Spektrum der Projektspedition in der ebenfalls nicht so "einfachen" Region.



Vadim Safonov Country Manager Kazachstan and Central Asia

Westfracht Kasachstan 10 Buzurbaeva Str. 050002, Almaty Republik Kasachstan Tel: +7(727)329 3453 Fax: +7(727)3822525 Mobile: +7 (701) 717 1213 vs@westfracht.com

Seit zwei Jahren decken wir bereits außerdem die GUS-Staaten mit einem eigenen Haus in St. Petersburg ab. Ein ertahrenes Projekt-Team von sieben "Russland-Profis" erledigt dort alle projektrelevanten Aufgaben.



Kontaktdaten: Nikita Spesivtsev

Westfracht CIS LLC Marshala Govorova Str. 35 Offices 306 + 308RUS-198095 St. Petersburg Tel/Fax: +7(812)740-21-94 Mobile: +7 (812) 961-61-33 nikita.spesivtsev@westfracht.com

Westfracht seit dem 01.01.2010 ebenfalls mit einer eigenen Niederlassung vertreten, vor allem, um den anstehenden Projekttransport-Bedarf im Bereich "Mining" abzudecken.



Kontaktdaten: Mr. M. Munkhbaatar

Westfracht Mongolia Tavan-Erdene Company Building Chinggis Khan Avenue Khan-Uul District P.O. Box 357 Ulaanbaatar - 210136 Mongolia Tel: +976 11 342626 Fax: +976 11 344544 Mobile: +976 9909 6778 westfracht@blc.mn oder munkhbaatar@chono.mn

In den wichtigen europäischen Märkten Frankreich und Italien etablieren wir uns gerade an den Standorten Paris und Genua. Auch hier werden erfahrene Projekt-Teams unserer Partner Wincanton-Mondia (Frankreich) und Aprile Projects (Italien) die ganze Palette der Projektspedition professionell abdecken. Im Gegenzug übernehmen wir ab sofort die Exklusiv-Vertretung für die Projektspeditionsbereiche von Wincanton-Mondia und Aprile Projects für Deutschland sowie für Wincanton-Mondia auch in der Mongolei und für die GUS-Staaten sowie in China. Mehr dazu folgt in der nächsten Ausgabe von

Für den aufstrebenden indischen Markt wird gerade eine Exklusiv-Zusammenarbeit

"Movements".

Im Nischenmarkt Mongolei ist die mit einem der GPLN-Partner (Global Projects Logistics Network www.gpln.net) geschlossen. Westfracht wird dann in allernächster Zukunft an sechs indischen Standorten vertreten sein. Mehr dazu folgt ebenfalls in der nächsten Ausgabe von "Movements". Und schließlich noch: der gesamte Bereich wird geleitet von Jürgen Weyhausen, der seit fünf Jahren bei uns für den Auf- und Ausbau unseres "Project-Teams" verantwortlich ist.



Westfracht Spezialverkehre International GmbH Leiter Global Sales & Marketing

Schmückestr. 19 D-98528 Suhl Tel: +49 3681/455166 Fax: +49 3681/455167 Mobile: +49-178-3457752 weyhausen@westfracht.com

Wir freuen uns auf Ihre Anfragen!





Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

MOVEMENTS

Ausgabe 3 · November 2010

Seite 4









Essen. Als am Sonntag, dem 17. Juli das Ruhrgebiet das größte Fest in seiner Geschichte gefeiert hat, waren wir mit dabei. Im Rahmen der Termine zur europäischen Kulturhauptstadt Ruhr.2010 wurden an diesem Tag 60 Kilometer A40 zwischen Duisburg und Dortmund unter dem Motto "Still-Leben" zur autofreien Zone.

Wo sonst Stress und Frust in endlosen Autoschlangen zu finden sind, herrschte entspannte Gute-Laune-Stimmung.

Mit einem beispiellosen Kraftakt war diese Megaparty für rund 3 Millionen Besucher und Teilnehmer präzise vorbereitet worden. Die Westfracht Spezialverkehre sorgte im Auftrag von TOI TOI & DIXI Sanitärsysteme für die Bereitstellung der mobilen Toilettenanlagen auf der gesamten Strecke.

Warten auf den Einsatz

Über 3.000 "Stille Örtchen" hatte das Essener Unternehmen im Vorfeld für das Event zum Teil aus ganz Europa an fünf Basisstationen am Ruhrschnellweg bereitgestellt. In Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum und Dortmund warteten sie auf ihren Einsatz. Die Logistikzentrale befand sich in der Essener Hauptfeuerwache, Eiserne Hand 45. Von hier dirigierten die Westfracht-Spezialisten Langhans und Orbeck mit dem TOI TOI & DIXI Einsatzleiter Lehmann das Geschehen. 35 Sattelzüge standen in den späten Nachmittagsstunden am Samstag bereit, dazu pro Fahrzeug zwei Ladehelfer, sowie Staplerfahrer an den Einsatzstellen. In den Abendstunden begann die Beladung der Transporter. Mit je 22 Einheiten im Gepäck standen sie gegen 23 Uhr an den Auffahrten in Warteposition.

Es verging etwas mehr Zeit als geplant, bis die gesamte Strecke der A40 von der Polizei frei gegeben wurde. Dann rollten die Karawanen der Helfer auf die Bahn. Unsere Abladestellen lagen zuerst auf der Spur in Richtung Dortmund, während in Gegenrichtung das THW die Möblierung aufbaute – 22.000 Biertischgruppen. War



Erlebnis Still-Leben

TOI TOI & DIXI Sanitärsysteme und Westfracht sorgen mit 3.500 "Stillen Örtchen" auf der A42 für ein entspanntes Fest der 3 Millionen Besucher

dies abgeschlossen, wurden auch dort die Toilettengruppen abgeladen.

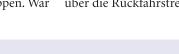
Die Party kann beginnen

Je drei Touren mussten unsere Fahrzeuge in dieser Nacht machen. Das bedeutete für die Fahrer, dass sie sich über die Rückfahrstrecken zu den

Sammelstellen gut informieren muss- gesperrte A40 wurde von den Menten, denn die A40 war dafür tabu.

Im Morgengrauen war alles bereit, die nächtliche Aktion hatte reibungslos geklappt. Die große Party konnte steigen. Durchatmen für die Helfer einerseits und unvergessliche Stunden für die Besucher andererseits folgten nun. Am Ende dieses wunderbaren Tages Aufatmen bei den Organisatoren. Die schen pünktlicher und in besserem mit dem Abbau früher begonnen werden konnte. Auch bei ihrem zweiten Einsatz waren alle Helfer konzentriert bei der Sache und bereits nach wenigen Stunden des angebrochenen Sonntages war der Ruhrschnellweg wieder darauf vorbereit, die gewohnten Verkehrsströme aufzunehmen.

Die gemeinsame Einsatzleitung von Westfracht und TOI TOI & DIXI Zustand als erwartet geräumt, sodass konnten mit ihrer Arbeit zufrieden sein. Sie hatten einen wichtigen Beitrag zu dem Mega-Event geleistet. Ihre Einsatzkräfte mit den 35 Fahrzeugen auf der Bahn hatten in den beiden Nächten rund 6.500 Kilometer zurückgelegt, jeder Helfer über sechs Tonnen per Hand gestemmt.













Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Ausgabe 3 · November 2010

Seite 5











Westfracht.com

Essen. Um dieses einmalige Ereignis "Still-Leben" auf der A40 zu schildern, fehlen fast die Worte. Denn dieses so kühn angedachte Highlight der Veranstaltungen im Rahmen der europäischen Kulturhauptstadt 2010 hat sicherlich auch seine Macher in Staunen versetzt. Einen solch traumhaften Ablauf mit dieser Resonanz mögen sie vielleicht erhofft haben, damit gerechnet haben sie bestimmt nicht. Drei Millionen Menschen haben sich für diese Idee auf den Weg gemacht, 12.000 Helfer machten sie möglich. Das Revier hat sich von seiner allerbesten Seite gezeigt, viele Besucher von außerhalb haben es bewundert.





Einmaliges Mega-Event

Wer dabei war, wird sich mit vielen Erinnerungen, Bildern, Begegnungen und Eindrücken noch lange an diesen Tag erinnern – an gut gelaunte Menschen, die mit unzähligen Aktionen das Fest gestaltet haben. Kein Unmut, keine bösen Worte, wenn es sich einmal staute, nur weil es an dieser Stelle gerade besonders spannend war. Dort, wo sonst in endlosen Blechlawinen oft die Nerven blank liegen, herrschte für einen Tag lang entspanntes Genießen. Als sich in der Nacht zuvor die Anwohner die Aufbauarbeiten ansahen, empfanden diese es nahezu gespenstisch, ihre sonst mit Dauerlärm belegte A40 auf einmal fast still zu erleben.

Dieser außergewöhnliche Tag, dem auch der Wettergott sein Wohlwollen entgegenbrachte, wird immer etwas Besonderes bleiben. Er hat gezeigt, dass die Menschen im Revier besser sind als ihr Ruf – dass sie wider alle Befürchtungen dieses Megafest so gut hinbekommen haben.

Als sich zum Ende der Veranstaltung die Besucher pünktlich auf den Heimweg machten, die Strecke sauberer als erwartet für den Abbau freigegeben werden konnte, machte sich bei den Helfern Erleichterung breit. Die befürchtete lange Nachtschicht musste nicht kommen.

Die A40 war früher wieder für ihre normale Nutzung bereit als eingeplant.





















Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH





28 Kilometer im Schneckentempo

Mittelleitplanken mussten für die Autobahnquerung in der Nacht demontiert werden

Essen. 28 Kilometer sind in unserer Welt heute keine Entfernung, über die man sich ernsthafte Gedanken machen muss. Ein Katzensprung in jeder Fortbewegung. Das sieht allerdings ganz anders aus, wenn man auf diesem Weg ein echtes Schwergewicht im Gepäck hat.

Und das ist bei den Westfracht Spezialverkehren meistens der Fall und macht die Strecke zu einem logistischen Kraftakt.

Transformatoren sind bei dem Essener Unternehmen gängiges Transportgut. Sie belegen einen gewichtigen Anteil in den Auftragsbüchern. Die AREVA-Werke in Mönchengladbach sind immer wieder Startpunkt von Aufsehen erregenden Schwertransporten.

Um zwei 350 MVA Transformatoren ging es Ende Mai, die vom Hersteller zum RWE Braunkohlekraftwerk in Frimmersdorf zu bewegen waren, über eben diese 28 Kilometer.

Welche Unwägbarkeiten sich trotz penibelster Planung dabei einschleichen können, zeigte sich gleich beim ersten Transport. Wegen starker Regenfälle konnten die Luftkissenpaletten nicht eingesetzt werden, die die Transformatoren aus der Fertigung zum Abtransport bringen sollten.

Dort wartete bereits die zum Einsatz kommende Fahrzeugkombination auf ihre Last: Eine Tragschnabelkonstruktion, die von zwei mal 15 Achsen getragen wird. Sie ist mit den beiden Zugmaschinen um 15 Meter länger als die ursprünglich geplante 30 Achsen zählende Plateauwagen-Variante. Erforderlich war die Umstellung wegen der geänderten Achslast-Zulassung für die Brücken, die auf der Strecke zu überfahren sind. So ging es mit einem Tag Verspätung ans Werk.

Von den frühen Morgenstunden bis in den Nachmittag zogen sich Vorbereitung und Aufbau von Fahrzeug und Ladung. Dann erfolgte die Abnahme durch die Polizei.

Um 22 Uhr verließ der spektakuläre "Lindwurm" das Werksgelände, nachdem zuvor von den begleitenden Helfern die Ausfahrt ein wenig verbreitert worden war. Zahlreiche Schaulustige, die ständigen Begleiter solcher Transporte, säumten die ersten Kilometer. Ein älterer Herr radelte mit, um immer



Rangieren auf engstem Raum für das Untersetzen der zusätzlichen Achsen



Autobahnquerung duch den Mittelstreifen unter Vollsperrung

wieder seine Filmkamera in Position zu bringen. Auch bei den begleitenden Polizeibeamten klickten die Verschlüsse der Kameras. Das riesige Ungetüm verbreitet eine magische Anziehungskraft.

Von denjenigen, die es steuern müssen und ihm den Weg bereiten, verlangt es höchste Konzentration ab, auch wenn sie das nicht zum ersten Mal machen. Jeder Handgriff muss sitzen, oft geht es um Zentimeter.

Besonderes Können verlangen die beiden Brückenüberquerungen, wo zusätzliche Achsen unter den Transformator gefahren werden müssen, um die Achslasten insgesamt weiter herabzusetzen.

Es ist jetzt bereits weit nach Mitternacht. Dann erreicht der Konvoi die erste von zwei Autobahnen, die überquert werden müssen.

Die einfache Fahrt über die BAB-Brücken ist dem Koloss verwehrt. Also muss die Bahn von der Autobahnpolizei gesperrt werden. Dann werden die Leitplanken geöffnet.

Der Zug wechselt so von der Einfahrt kommend die Fahrtrichtung und windet sich die gegenüberliegende Auffahrt wieder hinauf.

Bei der zweiten Querung liegt das Ziel bereits in Sichtweite. Doch es dauert noch bis zum Morgengrauen, bis es erreicht wird. Und dann folgt für die Mannschaft noch das Abladen vor Ort und der letzte Transport an seinen endgültigen Bestimmungsort im Kraftwerk.

Ein Wochenende Pause bleibt den Speditionsfachkräften, um Kräfte zu sammeln für den zweiten Transport, der mit der gleichen Präzision wie der erste bewältigt wird.



Brückenüberfahrt mit nun 35-Achs-Anhänger



Verlassen der BAB entgegen der Fahrtrichtung



Ziel vor Augen, aber erst sechs Stunden später erreicht

Frimmersdorf. Die jüngsten Trafotransporte durch die Westfracht-Spezialisten gingen vom Hersteller AREVA in eines der größten Braunkohlekraftwerke in Deutschland, das bereits 1926 seinen ersten Strom ins Netz einspeisen konnte. Heute liefert der RWE-Standort mit 14 Blöcken rund 2.100 Megawatt Strom netto und bildet mit den benachbarten Kraftwerken, die alle über die Tagebaue von Garzweiler und Hambach mit Brennstoff versorgt werden, eine gigantische Kulisse. Die riesigen Anlagen sind im weiten Umkrais durch die

weiten Umkreis durch die gewaltigen Dampfwolken aus Kühltürmen und Schornsteinen zu sehen. Seit Jahren investieren die betreibenden Unternehmen gewaltige Summen in bestehende und neue Anlagen, um sie an geänderte Bestimmungen anzupassen und bessere Wir-



kungsgrade zu erzielen. So entstehen in Sichtweite des Kraftwerkes Frimmersdorf am Standort Neurath die Blöcke 2 und 3, die mit der modernsten Technik bei der Braunkohleverstromung errichtet werden. 2,2 Milliarden Euro investiert RWE hier und erzielt bei einem Wirkungsgrad von 43 Prozent aus beiden Anlagen 2.200 Megawatt Strom. Mit diesen technischen Verbesserungen soll es gelingen, die Braunkohlevorräte bei der Verstromung im Verbrauch zu verlängern und die Umweltbelastungen zu senken.

EXPLOSIVES

1 2 3 4 4 4 5.1 5.2 6 6 7 8 9

Herausforderung Gefahrgut

Essen. Gefahrgüter sind für jeden Spediteur eine Herausforderung. Wie der Name schon sagt, bringt der Umgang mit brisanten Ladungen dann eine Gefährdung für die Umwelt, wenn keine fachkundige Handhabung damit geschieht.

Die gesetzlichen Auflagen sind verständlicher Weise besonders hoch, die Dokumentation besonders umfangreich und die Verantwortung für den Spediteur immens. Beförderungspapiere, IATA-Dokumente, IMO-Erklärungen, Unfallmerkblätter und eine umfangreiche Gefahrgutausrüstung, sie sind Teile des Rüstzeuges für jeden, der mit diesen Ladungen hantieren will.

Um eine einwandfreie Abwicklung solcher Frachten zu bewerkstelligen, ist eine gute Basis die Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten. Er übernimmt bei den Westfracht Spezialverkehren die regelmäßige Schulung und Betreuung der Mitarbeiter, die sich in diesem Sondergebiet des Unternehmens fehlerfrei bewegen müssen.

Denn gerade dieser Sektor unterliegt in der heutigen Zeit, die nicht zuletzt durch Spannungen aller Art gekennzeichnet ist, ständig neuen Herausforderungen und daraus resultierenden Bestimmungen. Darauf muss und wird in unserem Hause reagiert.

Wir transportieren zum Beispiel jedes Jahr rund 100 Behältnisse mit Probenmaterial, das aus aller Welt zur Analyse für ein Essener Labor bestimmt ist. Diese Spezialtransporte halten unser Fahr-, Lager- und Büropersonal ziemlich in Atem.

Die Qualität des Probenmaterials hat von der Entnahme bis zum Beginn der Analyse nur eine begrenzte Lebensdauer – also spielt der Faktor Zeit in diesem Segment eine wichtige Rolle. Das müssen unsere Mitarbeiter im Griff haben.

Wenn die Proben an den verschiedensten Orten wie etwa Bohrstellen, Kraftwerken oder an Produktionsorten gezogen worden sind, ist es teilweise auch die Aufgabe unserer Leute, diese mit Labeln zu versehen,



zu verpacken und die Gefahrgutdokumentation anzulegen.

Da diese Materialien aus aller Welt hierher kommen, bedeutet das für die Westfracht, auch die Importregularien für den Kunden abzuwickeln.

Und bei den Anlieferungen aus fernen Ländern und Kontinenten liegt so manches Mal der Teufel im Detail. Wenn zum Beispiel Probenmaterial aus Belfast, Riga oder Barcelona zu uns nach Essen auf die Reise gehen soll und es ist auf die Schnelle kein Frachtflieger zu buchen, dann muss auf den Landweg umgepolt werden. Das bedeutet längere Laufzeiten und eine ganz andere Dokumentation.

Oder wenn etwa der Kapitän einer griechischen Fähre den Transport eines Probenbehälters ablehnt, weil ihm die Ladung zu unbehaglich ist, dann müssen wir blitzschnell einen "Plan B" auf die Beine stellen.

Die Segel streichen müssen wir aber dann doch, wenn eine Kiste aus Lima endlich unser Zolllager erreicht hat und der dortige Zollbeamte genau wissen möchte, wie die chemische Zusammensetzung des Materials in dem Stahlzylinder ist. Das können wir nicht wissen, das soll das Essener Labor ja erst herausfinden.



Dokumentenmanagement supported by Westfracht Spezialverkehre

Essen. Unsere Welt wird zusehends zu einem Tummelplatz für alle – überall. Globalisierung lautet die Devise. Beschaffung und Absatz finden global statt. Auch für die vielen mittelständischen Kunden der Westfracht Spezialverkehre.

Durch die allseitige Öffnung werden einerseits Impulse für Aktivitäten gesetzt, andererseits bringt der weltweite Warenverkehr aber auch seine Probleme mit sich.



Zollformalitäten lautet das Stichwort, bevor unser Kunde seine Ware aus weiter Ferne empfangen oder sie dorthin versenden kann. Für die Mitarbeiter der Westfracht bedeutet das, Fragen zu beantworten, wie etwa "welches Zollverfahren muss ich anwenden?", "welche Informationen benötige ich für die Papiere?", "was bedeutet ein HS-Code oder eine MRN?".

Schulungen und ständige Aktualisierung der Materie helfen uns, unseren Kunden die notwendige Unterstützung zukommen zu lassen, die sie in diesen Fällen benötigen.

Neben der permanenten Anbindung an das papierlose ATLAS-System steht unser Leitstand auch persönlich in ständigem Kontakt und Dialog mit den zuständigen Zollbehörden. Damit wollen wir reibungslose Im- und Exporte von zeitkritischen Waren unserer Kunden sicherstellen.

Holzlieferungen aus Tibet, Wein aus Italien oder Kaffeetassen nach China machen aus jedem Auftrag eine individuelle Aufgabe für die Westfracht-Mitarbeiter. Hierbei gilt, der Kunde kennt seine Waren am besten und wir den Weg und die Mittel sie zu transportieren.

Dazu gehört auch die Unterstützung der IGL, der Internet Gestützten Logistiksysteme. Sie übernimmt Export begleitende Aufgaben wie die Erstellung von Packlisten, Markierungen und Etiketten der Waren am Lager in Essen bis hin zur Anfertigung sämtlicher Zolldokumente.

Besonders spannend sind zum Beispiel Exporte von Anlagenteile in den Iran und das Erlangen der dazu benötigten Ausfuhrgenehmigung durch die BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) mit Sitz in Eschborn bei Frankfurt. Hier müssen die verschärften Exportbestimmungen beachtet werden, die durch die weitreichenden Sanktionen seit dem vergangenen Juli im Bereich des Energiesek-

tors Güter und Technologien betreffen.

Über viele weitere Besonderheiten im weltweiten Auslandsgeschäft ließe sich hier berichten. Das Fazit daraus ist für uns eine ständige Fortbildung der Westfracht-Mitarbeiter in diesem sensiblen Bereich, um Kosten, Ärger und vor allem Zeitverluste für beide Seiten zu vermeiden.

Von größter Bedeutung sind auch die internationalen Handelsklauseln – die Incoterms – für das Speditionsgewerbe. Die 1936 erstmals von der internationalen Handelskammer aufgestellten Bestimmungen kommen zum 1. Januar 2011 in neuer Fassung und müssen von den Mitarbeitern verinnerlicht werden. Sie regeln in 13 unterschiedlichen Stufen die Art und Weise der Lieferung von Gütern und die Pflichten des Verkäufers. Sie haben keine Gesetzeskraft, sondern müssen vertraglich vereinbart werden.



Chaos Zoll? – Wir können helfen



Symposium

Essen. Wenn vom 10. bis 12. November diesen Jahres ein Symposium des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) stattfindet, wird auch die Westfracht Spezialverkehre International GmbH im Hotel Continental in Berlin mit von der Partie sein. Als Essener Logistikspezialist sind wir damit eins von rund 7.500 Mitgliedern dieses speziellen Wirtschaftsverbandes, der seinen Hauptsitz in Frankfurt hat. Die Beschäftigten der hier vereinten Mitglieder, die bis hin zu DAX notierten Unternehmen reichen, haben ein Einkaufsvolumen, das mehr als 1,25 Billionen Euro beträgt.

Das Motto des 45. BME Symposiums in Berlin lautet "Vertrauen gewinnt". Mit diesem Aufruf in eigener Sache sozusagen will man den Mitgliedern den Rücken stärken und ihr Vertrauen in die eigenen Stärken fördern. Die Erholung der Nachfrage in den Märkten zeigt sich als Voraussetzung dafür, dass

die Unternehmen die Rezession endgültig hinter sich lassen können. Die Auftragseingänge ziehen nach dem Einbruch Ende 2008 deutlich an. Einkauf und Logistik können einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung leisten. Das soll auf dieser Tagung vermittelt werden

Die angesprochene Wirtschaftsdelle ging natürlich auch an uns nicht spurlos vorüber. Nachdem Westfracht jahrelang als Logistiksponsor für dieses Symposium tätig war, mussten zwei Jahre Pause eingelegt werden. Doch in diesem Jahr sind wir wieder dabei und werden insbesondere ein neues Produkt aus dem Bereich "Internet Gestützte Logistiksysteme" vorstellen.

Sie finden uns am Stand A 12. Bei Interesse stehen Ihnen Ulrich Langhans unter Tel. 0201-3608-750 oder Jörg Herzog unter Telefon 0201-3608-803 zur Verfügung.





Geschützt auf Achse im Jumbo

Essen. Was auf den speziellen Ladeflächen der Westfracht-Transportfahrzeuge befördert wird, zeichnet sich meist durch Überlänge, Überbreite und Übergewicht aus.

Und manchmal gesellt sich zu den extremen Maßen noch Empfindlichkeit gegenüber Witterungseinflüssen oder eine besondere Schutzbedürftigkeit.

Wenn der Kunde also signalisiert, ich habe da etwas in dieser Richtung, dann ist das eine Aufgabe für den Planenjumboauflieger. Der kann sich in seinen Außenmaßen "aufplustern" und dabei seine Fracht aber immer im Trockenen halten.

Harald Barwig, seit 27 Jahren für das Unternehmen auf Achse, ist der Fahrer, der den "Big Waist" aufsattelt. 22, 4 Tonnen kann er aufpacken, bei einer Breite von bis zu 4,50 Metern. Zumeist sind es Anlagenteile, die etwa für AREVA oder Zander unter Plane geschützt über Land gebracht werden müssen.

Da der Planenjumbo aber nicht mehr so wie vor Jahren viel zu transportieren hat, gibt es noch einen zweiten Auflieger, mit dem Harald Barwig seinen Dienst versieht: ein Megatrailer. Was, wann und wie der Mann in der schweren Westfracht-Zugmaschine zu befördern hat, das stimmt Andree Schimpke mit ihm ab. Er ist der Mit-



Vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Fahrer Harald Barwig und Disponent André Schimpke



Präzisionsarbeit mit dem Kran bei der

arbeiter in der Disposition, der den direkten Draht zu den Fahrern hat. Während die Kollegen im Service-Vertrieb die einkommenden Aufträge bearbeiten und koordinieren, erledigt er die "Feinarbeit" für den Einsatz. Das heißt, alle notwendigen Unterlagen von den Ladepapieren über die Genehmigungseinholung, die Zustimmung der Behörden bis zur Polizeibegleitung gehen über seinen Schreibtisch und dann an die

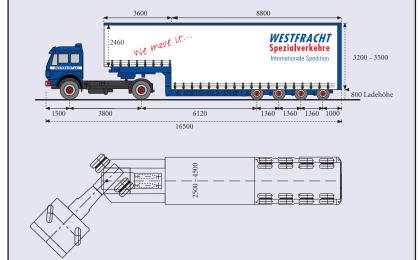
Dabei sind für einen normalen Schwertransport maximal drei Tage Vorlauf die Regel.

Aber was ist bei den Westfracht Spezialverkehren schon normal. Da sind Frachten über 16,5 Meter Länge, 2,5 Meter Breite und 4 Meter Höhe nicht eben selten. Und dann wird jeder Auftrag ein Einzelfall. Bei den ganz



großen Transporten, wo viel Equipment benötigt wird, sind auch Zuarbeiten anderer Firmen mit einzubeziehen und abzustimmen.

Technische Information



Jumbo-Sattel

verbreiterbar auf 4.500 mm Innenhöhe: 3.500 mm

Nutzlast: 24.000 kg alle Maße in mm

Impressum:

Herausgeber:

Westfracht Spezialverkehre International GmbH Westuferstraße 39 D-45356 Essen Tel. 0201 3608-0 Fax 0201 3608-777 www.westfracht.com info@westfracht.com

Redaktion:

Udo Gärtner, Geschäftsführer Westfracht Spezialverkehre International GmbH, Essen

Text/Foto:

Westfracht Spezialverkehre International GmbH, Essen Günther Goldstein, Cappenberg

Konzeption/Gestaltung: Stitz & Friends, Dortmund

Zu guter Letzt

Essen. Der tägliche Berufsalltag kennt wenige Pausen. Die vielen Aufgaben in unserer Disposition und dem Leitstand halten uns gefangen. Wir sind mit Beschaffung, Einkauf oder Reklamationen befasst, leben in unserer eigenen Werte- und Problemwelt.

Ein unvermittelter Blick über den eigenen Tellerrand aber kann diesen Zustand abrupt verdrängen.

Es war ein Bericht über die neuesten Zahlen zur Kinderarmut in Deutschland. Nicht tausende Kilometer entfernt in aller Welt, sondern vor der eigenen Haustür, in der direkten Nachbarschaft spielt sich etwas ab, was unsere Aufmerksamkeit verdient.



Da bekommen die eigenen Belastungen im Berufsalltag plötzlich einen anderen Stellenwert.

Sich vorzustellen, ohne ein Pausenbrot oder eine warme Mahlzeit seinen Schulalltag als Kind durchstehen zu müssen, machte nicht nur mich in unserem Betrieb betroffen.

So kam es in der kaufmännischen Belegschaft der Westfracht in Essen zu einer spontanen Sammelaktion. Zu den 370 Euro, die dabei zusammengetragen wurden, legte die Geschäftsführung noch 500 Euro drauf.

Mit dem Betrag von 870 Euro haben wir die Organisation "Förderwerk für Kinder weltweit e.V." unterstützt. Ich bedanke mich hiermit im Namen der betroffenen Kinder für das tolle Engagement in diesem Unternehmen. Der Betrag beschert ihnen ca. 250 warme Mahlzeiten.

Ulrich Langhans