Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

MOVEMENTS

Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH · Ausgabe 2 · Juni 2010

Interview
Hans-Jürgen Weyhausen im Gespräch über neue Märkte in Osteuropa und Asien
Seite 2

Fährtensucher
Streckenerkundung in der Mongolei
Seite 3

Logistik 2.0
Transparenz in allen logistischen Prozessen
Seite 5

Ein Trafo geht auf Reisen
Das volle Begleitprogramm
Seite 6

„Füße weg vom Fahrzeug“
Kesselbrücke im Einsatz für ETW-Blockheizkraftwerk
Seite 8

EDITORIAL

Das Geschäft belebt sich
Zuversicht

Udo Gärtner, Geschäftsführer Westfracht Spezialverkehre International

Neueste Zahlen und Umfrageergebnisse deuten darauf hin: nicht nur in Deutschland stehen die Zeichen nach den schwierigen vergangenen 15 Monaten wieder auf Wachstum.

Das Anpassen an die veränderte wirtschaftliche Situation ist vielen Unternehmen gelungen und abgeschlossen. Der Aufbruch in neue Geschäftsfelder und Märkte in vollem Gange.

Auch wir als Westfracht Spezialverkehre haben unsere Aktivitäten, z.B. in der Ausweitung des Auslandsgeschäftes, massiv verstärkt und verzeichnen erfreuliche Erfolge. Ob Fährtensucher in Zentralasien, Verhandlungen in Fernost oder Packstückverfolgung im „world wide web“: wir sind in Bewegung.

Darüber hinaus pflegen wir mit Sorgfalt und Akribie jahrelange, gute Geschäftsverbindungen und freuen uns über neue oder wiedergewonnene Auftraggeber aus der hiesigen Großindustrie. Kundenzufriedenheit, auch durch schnelles und konsequentes Einstellen auf individuelle Anforderungen, ist unser erstes Gebot.

Unsere Ziele klar im Blick, bodenständige Wertarbeit im Gepäck – so steuern wir zuversichtlich auf den Sommer zu.
Schauen Sie sich doch einmal in unserer neuen Ausgabe der „Movements“ um.

Es grüßt Sie freundlich

Westfracht Spezialverkehre
Geschäftsleitung

Mit uns „Gas geben“

Westfracht stellt die Logistik für die E.ON Ruhrgas rund um die Uhr

Notversorgung für E.ON Ruhrgas durch Gerd Weidemann als Fahrer mit großem ADR-Schein

Essen. Der E.ON Ruhrgas Konzern ist ein bedeutender Großkunde der Westfracht Spezialverkehre mit Sitz am Essener Stadthafen. Begonnen hat diese besondere Geschäftsbeziehung in den 1990er Jahren, als man für die damalige Ruhrgas AG als Transportdienstleister tätig werden konnte.

Das wachsende Gasgeschäft beim Kunden führte 1996 zu der Überlegung, die Materialtransportlogistik der Ruhrgas AG grundlegend zu optimieren. Es sollten neue Wege und Möglichkeiten gefunden werden den Materialfluss und den damit verbundenen Informationsfluss innerhalb der Ruhrgas AG und gegenüber beteiligten Dritten effizienter zu gestalten. Es sollten optimierte Strukturen geschaffen werden, die auch die transportlogistische Einbindung aller Betriebsstellen und potentiellen Baustellen vorsah. Mit dieser Anforderung wandten sich die Verantwortlichen der Ruhrgas AG an einen ihrer damaligen Dienstleister, die Westfracht Spedition.

Dieses Konzept zu entwickeln, war im Hause Westfracht die Aufgabe von Herrn Ulrich Langhans.

Der Kundenbetreuer erinnert sich: „Damals mussten große Mengen unstrukturierter Logistikdaten aufgearbeitet und teilweise von Hand in Listen und Tabellen geschrieben werden, um somit für fundierte betriebswirtschaftliche Kalkulationen dienen zu können. Unsere Auszubildenden versuchten regelmäßig die Flucht zu ergreifen, wenn sie mich mit den Zettelbergen kommen sahen.“

Entwicklung des Leitstandes

Aber die Aufarbeitung schritt zügig voran und zeigte bald erste Früchte. Es entstand ein leistungsgerechtes und teilweise entfernungsunabhängiges Tarifwerk für Transporte vom kleinsten Paket über Stückgut bis hin zum genehmigungspflichtigen Spezialtransport, dazu die bundesweite Bereitstellung von Kränen und Aufbau eines Paketdepots. „Ich fühlte mich zu dieser Zeit manchmal mehr als Mathematiker denn als Spediteur “, schmunzelt Ulrich Langhans.

> „Unsere Auszubildenden versuchten regelmäßig die Flucht zu ergreifen“

Die Betreuung eines so großen Kunden mit seinen stark differenzierten Anforderungen stellte seinerzeit für die Westfracht als mittelständigem Unternehmen eine besonders reizvolle Herausforderung dar. Es galt die Versorgung der damals ca. 45 Betriebsstellen und Verdichterstationen sowie Baustellen mit rund 2.800 Mitarbeitern ab Lieferant zu versorgen, und in allen logistischen Fachfragen jeder Zeit zur Verfügung zu stehen. Dabei handelt es sich nicht um ein im traditionellen Begriff produzierendes Unternehmen an zentralen Standorten, sondern um ein dezentral über ganz Deutschland verteiltes Unternehmen mit Gasverdichtung und -messung sowie Bürostandorten.

Ulrich Langhans, Prokurist Westfracht Spezialverkehre, Kundenbetreuer für E.ON Ruhrgas

Um all diese Anforderungen zu bündeln, wurde eine spezielle Serviceabteilung eingerichtet: unser Leitstand war geboren. In kurzer Zeit wurden EDV-Tools entwickelt, mit deren Hilfe die unterschiedlichsten Geschäftsvorfälle abgebildet werden konnten und die zudem eine Zuordnung und Rechnungslegung auf Bestellpositionsebene möglich machten.

Absperrventile und Zubehör für den Notfall sorgfältig bereit gestellt

„Im Team mit Jörg Herzog und Stefan Waldvogel haben wir mit Professionalität, großem Erfahrungsschatz und viel Kreativität täglich neue Lösungen gefunden. Auch Dank der tatkräftigen Unterstützung der Ruhrgas-Mitarbeiter“, erinnert sich Ulrich Langhans.

Der Ruhrgas-Showtruck

Ein besonderes Highlight in der Geschäftsbeziehung mit der Ruhrgas AG war sicherlich ab 2001 die Übernahme der Bewirtschaftung des Ruhrgas-Showtrucks. Der Westfracht-Leitstand organisierte vorab die Ortstermine in Bezug auf Befahrbarkeit des Geländes bei Messen oder Stadtfesten, besorgte Genehmigungen, kümmerte sich um Reinigung, Wartung und begleitete Planung und Umsetzung von Um- und Anbauten am Fahrzeug. Absprachen mit Behörden, Veranstaltern und Künstlern wurden vom Leitstand und auch vor Ort wahrgenommen.

Der Konzern E.ON Ruhrgas

2004 wurde aus der Ruhrgas AG die E.ON Ruhrgas. Das Stammunternehmen war 1926 aus der Gemeinschaft der Ruhrgebietszechen entstanden, die so ihr Kokereigas vermarkteten.

weiter auf Seite 4

MOVEMENTS

Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

Ausgabe 2 · Juni 2010

Seite 2

Der Fuhrpark richtet sich am Hafen ein

Essen. „Wir sind noch längst nicht fertig, aber wir können hier schon ordentlich arbeiten.“ Mit diesen Worten beschreibt Burkhard Krause, der Leiter des Westfracht-Fuhrparkes, seine neue Wirkungsstätte direkt neben der Westfracht-Zentrale an der Westuferstraße im Essener Stadthafen.

Betriebsleiter Burkhard Krause , Prokurist Westfracht Spezialverkehre beim Überprüfen der Bereifung

Zur Jahreswende hatte man den alten Standort in der Krablerstraße verlassen und sich auf dem freien Grundstück im Hafengelände neu eingerichtet. Hier werden die Fahrzeuge und Spezialhänger gewartet und für ihre Einsätze aufgebaut. Es ist ausreichend Platz vorhanden, um Equipment zu parken. Außerdem können in einer Fertighalle Komplettierungen wetterunabhängig im Trockenen durchgeführt werden. Vor dieser Halle sind die Mitarbeiter

Eindeutige Kennzeichnung der Achslinien durch Mario Iconomou

Peter Burry beseitigt Einsatzspuren am Plateauwagen

Peter Burry und Mario Ikonomou gerade damit beschäftigt, einen achtachsigen Spezialanhänger wieder aufzufrischen, der von vielen Einsätzen gezeichnet ist. Die für die Bedienung wichtige Beschriftung der Achshydraulik soll erneuert werden und die Ladefläche muss ausgebessert werden.
Während an dieser „Baustelle“ die Schleifmaschine Roststaub aufwirbelt, bespricht Burkhard Krause mit Fahrer Frank Dreesen die Probleme an dessen Ladebrücke und besieht sich den Zustand der Bereifung.
Der lange Winter ließ noch nicht die komplette Fertigstellung der Fuhrparkfläche zu. Doch das wird nachgeholt und die Gesamtfläche auch noch erweitert. Platz dafür ist noch ausreichend vorhanden.

Nach dem Zusammenbau der Achslinien wird die Spureinstellung vor unserer Halle geprüft

Auf den Spuren Dschingis Khans

Interview mit Westfracht-Prokurist Hans-Jürgen Weyhausen zur jüngsten Entwicklung neuer Märkte in Osteuropa und Asien

Movements: *Herr Weyhausen, Sie sind seit 2005 im Vertrieb bei der Westfracht tätig. Vor zwei Jahren haben Sie die Aufgabe übernommen, die weltweite Akquisition zu intensivieren und die Westfracht Spezialverkehre International GmbH als Projektspediteur bekannt zu machen.*

Wie schätzen Sie die derzeitigen Ergebnisse und Erfolgsaussichten ein?

Weyhausen: Wir haben vor 2-3 Jahren begonnen uns zu „internationalisieren“. Inzwischen gibt es mit unseren eigenen Häusern in St. Petersburg, Moskau, Almaty und Ulan Bator sowie über unsere Zugehörigkeit zu den weltweiten Netzwerken von GPLN (Global Projects Logistics Network) und CEE (Cargo Equipment Experts) eine globale Präsenz der Westfracht, speziell in den Bereichen Projektlogistik sowie bei Schwer- und Spezialtransporten.

Wir werden in den nächsten Monaten weitere Allianzen in Zentralasien, Indien, China und Brasilien schließen und auch dort noch stärker als über die genannten Netzwerke von GPLN/CEE ohnehin schon vertreten sein.

Die internationale Ausrichtung der Westfracht zeigt auch schon seit zwei Jahren Erfolge: wir konnten Groß-Projekte nach Myanmar, Russland, Ägypten, Ukraine, Frankreich und China für die Westfracht gewinnen. Die ersten Schritte sind also getan, aber natürlich ist es noch ein gutes Stück Weg bis zum Ziel von einem internationalen Projektumsatz von ca. 20 Millionen Euro jährlich in den nächsten 2-3 Jahren.

Movements: *Zu den wichtigsten Zielgebieten der Westfracht-Aktivitäten gehören neben den GUS-Staaten auch die Mongolei, China und Indien.*

Wann kann man hier wieder mit einer Belebung der durch die Finanzkrise ins Stocken geratene Investitionsbereitschaft und Investitionsmöglichkeit rechnen?

Weyhausen: In den GUS-Staaten sind erste Anzeichen einer langsamen Erholung zu erkennen. Wir gehen von einer wirklichen Wiederbelebung dieser Märkte ab ca. dem 4. Quartal 2010/1. Quartal 2011 aus. Ganz entscheidend ist dabei sicherlich die weitere Entwicklung des Ölpreises, der sich aber derzeit auf einem guten Weg befindet. Das russische Staatsbudget basiert z.B. für dieses Jahr auf einem Ölpreis von 58 USD/Barrel, während sich das tatsächliche Preisniveau bei ca. 82 USD/Barrel befindet. In den Anfrageaktivitäten für neue Russland-Projekte spüren wir diese positive Entwicklung auch bereits, bis zu konkreten Verträgen wird es aber eben noch einige Monate dauern.

China hat nicht zuletzt aufgrund der großen Investitionsprogramme der chinesischen Regierung kaum gelitten, für Indien gilt Ähnliches – hier sehe ich die kurzfristigen Perspektiven unproblematischer als in den GUS-Staaten.

Die Mongolei ist insofern ein Sonderfall, als man gerade dabei ist, die enormen Bodenschätze des Landes zu erschließen. Im Oktober vorigen Jahres wurden die ersten Großinvestitionen für den Bergbaubereich in Höhe von ca. 15 Milliarden USD unterschrieben, der Markt zieht enorm an. Hier ist also kurzfristig, eigentlich schon mehr oder weniger ab sofort, mit großen Transportvolumina zu rechnen. Man kann außerdem davon ausgehen, dass diese Situation auch für die nächsten ca. 10 Jahre mehr oder weniger positiv bleiben wird.

Movements: *Welche Branchen sehen Sie hier als die wichtigsten an?*

Weyhausen: Ganz sicher alles, was im weitesten Sinne mit Öl und Gas zu tun hat – und hier natürlich der weltweite Anlagenbau. Ähnlich positiv sehe ich den gesamten Bereich „Mining“ und alle Branchen, die bei Infrastrukturprojekten involviert sind. Früher oder später dürfte sich auch der deutsche Maschinenbau wiederbeleben.

Movements: *Was planen Sie kurz- und mittelfristig, um die potenziellen Auftraggeber, auch in Ländern wie Belarus, Ukraine, Kasachstan oder Usbekistan an die Westfracht zu binden?*

Weyhausen: Unsere Präsenz vor Ort wird sich in diesen Ländern weiter vergrößern. Ein professionelles Team wird sich gezielt um die Überwindung der „Widrigkeiten“ in dieser Region kümmern. Erste, auch personelle, Schritte in diese Richtung haben wir bereits gemacht – weitere folgen gerade…

Wir bieten außerdem als Westfracht eine internetgestützte Logistikabwicklung, die den Kunden bei Terminverfolgung, Analysen, Reports, Statusmeldungen, Forecasts, Track & Trace, Kosten-Avisen etc. sehr unterstützt – auch dieser Baustein unserer großen Leistungspalette dürfte dazu beitragen, unsere Kundenbindungen zu intensivieren.

Movements: *Wie schätzen Sie derzeit die Auftragslage für die 2. Hälfte 2010 und für 2011 ein?*

Weyhausen: Ich rechne mit einer „zarten Belebung“ im 2. Halbjahr 2010 und mit einer deutlich spürbaren Verbesserung der Märkte für 2011.

Movements: *Herr Weyhausen, wir danken für das Gespräch und wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg.*

Verstärkung im Vertrieb

Essen. Um den internationalen Vertrieb weiter zu stärken und im Bereich Projektspedition neue Impulse zu setzen, wird ab sofort Dieter Domin als Vertriebsleiter für die Bereiche Afrika und Naher Osten bei der

Westfracht Spezialverkehre seine Arbeit aufnehmen. Durch seine langjährige Tätigkeit in diesem Bereich und mit seiner großen Erfahrung wird er für uns eine große Stütze im Aufbau weltweiter Logistik-Dienstleistungen sein.
Über seine Tätigkeit berichten wir in der nächsten Ausgabe dieser Kundenzeitung.

Westfracht wieder Aussteller auf BME Symposium in Berlin

Mit 7.500 Mitgliedern aus der führenden Wirtschaft Deutschlands, vereinigt der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) weit mehr als 1,25 Billionen Euro Einkaufsvolumen jährlich. Da uns die Nähe zur verladenden Wirtschaft schon immer sehr wichtig war, ist die Westfracht International GmbH über eine langjährige Mitgliedschaft ebenfalls im BME vertreten.

Hier, wo Strategien der Zukunft für Einkauf und Logistik entwickelt werden, haben Trends, wie z.B. Beschaffungsplattformen, erste Anregungen für unsere selbst entwickelten Projektsteuerungstools WWLDB (world wide logistic data base) oder unsere IGL (Internet gestützte Logistikabwicklung) geliefert.

Nachdem die Westfracht International GmbH mehrfach als Logistiksponsor des BME Symposiums engagiert war, folgte auf Grund der wirtschaftlichen Allgemeinsituation eine zweijährige „Symposiumspause“. Im Jahr 2010 wird die Westfracht Spezialverkehre International GmbH nun wieder aktiv als Aussteller auf dem 45. BME Symposium „ Vertrauen gewinnen!“ teilnehmen.

Insbesondere unsere neuen Produkte im Bereich „Internet gestützte Logistikabwicklungen“ sollen vorgestellt werden und das Interesse des Fachpublikums wecken.

Das Symposium findet vom 10.-12. November 2010 im Hotel Continental in Berlin statt.

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

Ausgabe 2 · Juni 2010

Trotz widriger Umstände und unwirtlichem Gelände gelang es Nikita Spesivtsev, Mitarbeiter des Westfracht-Büros in St. Petersburg, eine für Schwertransporte geeignete Wegstrecke in der Mongolei zu erkunden.

Abenteuer Mongolei

Westfracht-Fährtensucher erkundet Weg

St. Petersburg. Der weltweite Bedarf an Rohstoffen und Energieträgern hat sich zu einem großen Wettlauf um die letzten Lagerstätten entwickelt.

Einer dieser Orte ist die Mongolei, die global die Nummer 10 auf der Skala der Gebiete mit großen Vorkommen an Kohle, Kupfer, Nickel, Gold, Öl und Uran ist. Aus diesem Grund ist unschwer zu erwarten, dass sich in naher Zukunft eine große Armada von Menschen und Materialien für dessen Abbau in Bewegung setzen wird oder schon unterwegs ist.

Die Herausforderung

Die Republik Mongolei ist aber für jeden eine außergewöhnliche Herausforderung, der sich auf den Weg dorthin macht. Mit ihrer Größe nimmt sie Platz 18 unter den eigenständigen Nationen ein, dafür leben in dem zentralasiatischen Hochland nur gut 3 Millionen Menschen, davon allein über eine Million in der Hauptstadt Ulan Bator, die auf 1.300 Metern Höhe errichtet ist. Die Mongolei hat damit die geringste Bevölkerungsdichte unter allen Staaten.

Das Klima

Dazu hat sie ein besonders extremes Klima, das ihrer zentralen kontinentalen Lage geschuldet ist, wo es Dauerfrostzonen und Wüste gibt, und eine durchschnittliche Temperaturdifferenz von 32 Grad Celsius zwischen Tag und Nacht.

Die Erkundung

Das sind die Eckdaten für Erkundungsfahrten in die geplanten Abbaugebiete. Eine solch wahre Pionierleistung hat jetzt der russische Mitarbeiter des Westfrachtbüros in St. Petersburg, Nikita Spesivtsev, bestanden. Er sollte belastbare Strecken herausfinden, auf denen Transporte bis 100 Tonnen Gewicht möglich sind. Dabei handelt es sich um Bergbau-Equipment für die neuen Tagebau-Projekte in Oyu Tolgoi und Tavaan Tolgoi in der südlichen Gobi-Wüste.

Die Infrastruktur

Eine für unsere Verhältnisse normale Infrastruktur gibt es dort nicht. Man kann sich nur über Wüstenpisten bewegen, die die Zielorte mit dem chinesischen Eingangshafen Tianjin verbinden. Von dort kommend hatte Nikita Spesivtsev aber zunächst Probleme mit den chinesischen Grenzbeamten zu überwinden. In der Mongolei selbst machten ihm Temperaturen bis -45 Grad Celsius und spartanische bis keine Übernachtungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die vorgefundenen Pisten zu den beiden Orten, so seine erfreuliche Einschätzung, sind transporttauglich und werden bereits von chinesischen Kohletransportern mit bis zu 130 Tonnen Gewicht befahren, die mit ihren Frachten den unermesslichen Energiehunger im Nachbarland bedienen.

Die Aussichten

Auf diesen Strecken könnten auch von der Westfracht beauftragte Transporte in die neuen Abbaugebiete laufen. Die letzten Kilometer zu den Lagerstätten müssten allerdings mit Hilfe von GPS-Navigationsgeräten als neue Routen gefunden und dokumentiert werden. Und bei jedem Transport sollte eine Planierraupe mit im „Gepäck“ sein, um spontan durch den heftigen Wüstenwind aufgetürmte Sanddünen wieder abtragen zu können.

Diese Erkundungstour durch Nikita Spesivtsev war der erste Schritt der Westfracht in das Mongolei-Geschäft, die Eröffnung eines eigenen Büros in der mongolischen Hauptstadt Ulan Bator der zweite. Dort kümmern sich seit Jahresbeginn drei mongolische Speditionsfachleute um das aufblühende Geschäft. Das Leistungsspektrum der Westfracht für die Mongolei umfasst Projekt- und Sondertransporte, sowie alle gängigen See-, Land- und Luftfrachttransporte.

Die Ansprechpartner in der Mongolei sind:
Frau Lkhama, Frau Buyanjargal und Herr Munkhbaatar

Westfracht Mongolia
Tavan-Erdene Company Building,
Chinggis Khan Avenue
Khan-Uul District
P.O. Box 357
210136 Ulaanbaatar
Tel: +976-11-342626
Fax: +976-11-341314

Der Ansprechpartner in Deutschland für die Mongolei ist:
Jürgen Weyhausen
Westfracht Spezialverkehre
Schmückestraße 19D
98528 Suhl
Tel: 03681-455166
Fax: 03681-455167
Mail: weyhausen@westfracht.de

Breakbulk ASIA
Transportation Conference & Exhibition

Messe als Türöffner

Singapur. Zur Belebung und Intensivierung des Fernost-Geschäftes haben der Westfracht-Geschäftsführer Dr. Helmut Grasberger und Prokurist Hans-Jürgen Weyhausen eine weite Reise nach Singapur unternommen, um dort an der „Breakbulk Asia Messe“ Ende Januar teilzunehmen. Auf der größten Zusammenkunft für Projekttransporte im asiatischen Raum haben beide gute Gespräche mit den örtlichen Partnern führen können. Es herrschte ein reges Interesse an den Westfracht-Angeboten im Bereich der Projekttransporte aus den Ländern China, Indien und Mongolei, also den Großnationen, die sich im wirtschaftlichen Aufbruch befinden und die einen enormen Bedarf an Industrialisierung haben. Bei dieser Gelegenheit konnte auch das neue Westfrachtbüro in Ulan Bator in der Mongolei vorgestellt werden.

Dr. Grasberger (r.) und Hans-Juergen Weyhausen (2. v. r.) bei Gesprächen in Singapur

Westfracht CEE Partner

25-Achs-Plateauwagen der Westfracht Spezialverkehre mit Lastverteilerrahmen und 2 schweren Zugmaschinen

Essen. Die Welt als globales Ereignisfeld nimmt in allen Bereichen immer mehr Wirklichkeit an. Und den in die entlegensten Winkel reisenden Menschen und Waren haben sich natürlich nicht zuletzt die Spediteure anzuschließen. Sie gehören vielmehr zu Spähern und Erkundern unbekannten Terrains. Weil es aber keinen Sinn macht, dass sich jedes Unternehmen selbst mit eigenem Equipment auf die weite Reise macht, gibt es einen weltweiten Verbund, der sich CEE (Cargo Equipment Experts) nennt und dem die Westfracht Spezialverkehre zum 1. Februar dieses Jahres beigetreten sind. Mit diesem Schritt ergibt sich für das Essener Unternehmen die wechselseitige Möglichkeit, bei Aufträgen „fern der Heimat“ global auf das Equipment dieser CEE-Partner zurück zu greifen. Diese Partner stellen dann für Vor- und Nachläufe im Herkunfts- oder Bestimmungsland Fahrzeuge, Kräne oder übernehmen den Verpackungsbereich.

Für die Westfracht ist das der logische, konsequente Schritt, sich durch diesen Beitritt zum CEE zu einem global agierenden Projektlogistiker zu entwickeln.

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH
Westfracht.com INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK
Ausgabe 2 · Juni 2010

Fortsetzung von Seite 1

Mit uns „Gas geben“

Westfracht-Lagerhalle für E.ON Ruhrgas

Der neue Konzern ist heute international aufgestellt. Durch sein 11.600 Kilometer langes Leitungssystem fließt heute über 60 Milliarden Kubikmeter Erdgas zu den Verbrauchern.
Die E.ON Ruhrgas AG ist innerhalb des E.ON-Konzerns ein in vielen Ländern tätiges Unternehmen und wie für einen Konzern üblich, mit eigenen Strukturen und Besonderheiten versehen. Es ist nicht nur der Umgang mit dem flüchtigen Element Erdgas, der zu besonderer Sorgfalt verpflichtet. Es ist die Vielzahl von Aufgaben, die mit Erdgasversorgung zusammenhängen.

Schnelle Hilfen im Störungsfall Die Stopple-Trupps

„Eine dieser besonderen Aufgaben ist die unterbrechungsfreie Versorgung mit Erdgas durch E.ON Ruhrgas, die für das Unternehmen und für uns eine technische und organisatorische Herausforderung darstellt“, berichtet Projektleiter Jörg Herzog aus dem Leitstand. Mit einer 24-Stunden-Bereit-schaft im Lager und im Fuhrpark wurde die „Engpassversorgung“ und die Unterstützung des „Stopple-Trupps“ von uns übernommen.
Eine Engpassversorgung tritt dann ein, wenn die Gasversorgung örtlich durch eine Störung oder Baumaßnahme unterbrochen ist. Durch unser eingewiesenes und geschultes Personal werden dann Flaschentankwagen oder Gasflaschenpakete zusammen mit mobilen Regelanlagen an die Störungsstelle gebracht. Mit den mobilen Einsatzkommandos aus Mitarbeitern der E.ON Ruhrgas und dem Transportdienstleister Westfracht wird somit eine vorübergehende mobile Versorgung der Kunden mit Erdgas sichergestellt.

Die allgemeine Erdgasversorgung funktioniert nur solange, wie der Energieträger Gas durch das Leitungsnetz fließen kann, das stellenweise bis 120 cm Durchmesser hat. Gibt es am Netz z.B. eine Reparatur, Wartung oder Umlegung, tritt der sogenannte „Stopple-Trupp“ von E.ON-Ruhrgas in Aktion, der mit einer speziellen Bypass-Absperrtechnik das Problem lösen kann.

Westfracht Fahrzeug zur Unterstützung des Stopple-Trupps

Arbeiten Hand-in-Hand: E.ON-Ruhrgas- und Westfracht-Mitarbeiter

Maßgeschneiderte Lösungen

Die Westfracht trägt auch hier zu einem reibungslosen Ablauf bei. Unser Leitstand wird frühzeitig in die logistische Projektplanung einbezogen und ist somit in der Lage, mit maßgeschneiderten Fahrzeugen und Kränen die Baustelleneinrichtung sowie die weitere Versorgung im Bauablauf sicherzustellen.

Die Versorgung der E.ON Ruhrgas mit seinen technischen Einrichtungen, verbunden mit der besonderen Aufmerksamkeit auf das kostbare Gut Erdgas, stellt unter anderem auch eine hohe logistische Anforderung dar. Für die Westfracht als Partner in diesem Segment heißt das im Einzelnen, alle logistischen Prozesse aus einer Hand zu steuern, um somit feste Zeitfenster zu garantieren und transparente Abläufe und überschaubare Kostenstrukturen zu präsentieren. Durch die zentrale Kommunikation wird eine bedarfsgerechte, transportlogistische Steuerung ab der Beauftragung bis zur Lieferung sichergestellt.

Schnelle Reaktion erwünscht: Jörg Herzog im Leitstand mit Stefan Waldvogel und Jörg Marx bei der Organisation für einen Noteinsatz

In der Schwertransport- und Krandisposition erstellt Dirk Terweide u.a. die Einsatzpläne für die Autokrangestellungen

Dirk Stöttelder, Bereichsleiter Disposition und Service Schwerverkehr, muss auch in Notfällen die Übersicht und Ruhe bewahren

„Unter der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit E.ON Ruhrgas konnten wir von der Westfracht unser Profil als Logistikdienstleister ständig schärfen und verbessern“, freut sich Ulrich Langhans, und fühlt sich durch die jüngste Verlängerung des Rahmenvertrages mit dem „Essener Nachbarn“ in seinem Handeln und dem seiner Mitstreiter bestätigt.

Hebebühnenfahrzeug bei der Auslieferung von „Essen auf Rädern“

Essen auf Rädern

Ein sensibles Transportgut

Essen. Mit dem Namen Westfracht-Spezialverkehre werden die meisten schwere Transformatoren, Baumaschinen, Großbehälter oder Großanlagen in Verbindung bringen. Aber wir bewegen nicht nur Schwergut, wir können auch anders. Wir können auch mit Dingen umgehen, die auf ganz andere Art sensibel und empfindlich sind: mit Speisen.
So sorgt die Westfracht nun schon seit neun Jahren dafür, dass an unterschiedlichen Standorten durch eine reibungslose Distribution von Speisen-Transportcarts und Behältern bei der Essensversorgung von Altersheimen, Tageskliniken und Krankenhäusern alles pünktlich verläuft.

Je nach Örtlichkeit und Lademöglichkeit stellen wir vom PKW Caddy bis zum 12 Tonnen Hebebühnenfahrzeug das nötige Equipment und unterstützen vor Ort die Inhouse-Logistik des Auftraggebers.

Shuttle-Service

Von den modernen Großküchen in Wesel, Essen, Duisburg, Meerbusch und Troisdorf wurden die Pflegeeinrichtungen bis jetzt an über 3.285 Tagen mit bis zu 3 Transporten pro Tag und Anlaufstelle zeitgerecht beliefert. Dabei werden im Shuttle-Service die Behälter der Vormahlzeit den Großküchen zur Entsorgung wieder zugeführt.

Jörg Herzog, Bereichsleiter Leitstand, kümmert sich auch um „Sonderfälle“

Selbstverständlich beraten wir auch diese Kunden in allen logistisch relevanten Fragen von der Planung bis zur Realisierung. Wir erstellen für sie genaue Fahrpläne und optimieren das Zeitmanagement für den Hol- und Bringedienst auf der Laderampe und innerhalb des Hauses. Und das natürlich unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Transport von Lebensmitteln und den Arbeitszeiten unserer Fahrer.

Warten auf die warme Mahlzeit – Tag für Tag pünktlich vor Ort

Zuverlässigkeit

So haben wir es in diesen neun Jahren geschafft, an allen Tagen, zu Ostern, zu Weihnachten oder Sylvester den Patienten oder Altenheimbewohnern immer pünktlich ihre Mahlzeit auf den Tisch zu bringen. Das sind rund 10.000 perfekte Lieferungen. Nur an eine können wir uns erinnern, die „in die Hose ging“. Da musste der Fahrer verkehrsbedingt eine Vollbremsung hinlegen, wonach das Essen für 300 Patienten nicht mehr so wie gewohnt ansehnlich serviert werden konnte. Eine Essensportion ist eben doch sensibler als ein Transportgut aus Stahl.

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

Ausgabe 2 · Juni 2010

Logistik 2.0

Westfracht schafft mit IGL (Internet gestützte Logistikabwicklung) ein Werkzeug zur Steigerung der Transparenz in allen logistischen Prozessen seiner Kunden

Essen. Seit über zehn Jahren hat Westfracht im Bereich der Beschaffungs- und Kontraktlogistik umfassende Erfahrung mit dem elektronischen Austausch von transportrelevanten Daten und Reports mit seinen Kunden sammeln können. Die Kommunikation reduzierte sich hierbei jedoch oftmals lediglich auf die Logistik des Kunden und des Abfertigungsspediteurs. Gerade in der Projektlogistik sind jedoch weit mehr Beteiligte Bestandteil der Prozesskette von der Planung über die Bestellung, Beschaffung, Lagerung, Verpackung, Exportabwicklung und dem Endtransport, die relevante Informationen und Statusmeldungen liefern können bzw. benötigen.

Beispiele

Der **Techniker des Kunden** hat eine Zeichnung für ein Bauteil erstellt, das nach Fertigung einen Sondertransport zum Endempfänger nötig macht.

Der **Einkäufer des Kunden** hat bei einem Lieferanten Material für unterschiedliche Bedarfsstellen ab Werk bestellt, die vor Distribution kommissioniert werden müssen.

Der **Lieferant des Kunden** schafft mit seiner VB-Meldung transportrelevante Informationen für den Einkauf des Kunden und den Transportdienstleister, benötigt jedoch oftmals Versandvorschiften und Etikettierung.

Der **Lagerhalter/Verpacker des Kunden** kontrolliert den Wareneingang des Lieferanten, benötigt jedoch zuvor Informationen darüber, wann welche Lieferungen zu erwarten sind, und was damit geschehen soll.

Die **Logistik des Kunden** muss mit den Daten von den Lieferanten und Verpackern Packlisten für den Export erstellen.

Der **Frachtführer des Kunden** soll permanent den ETA der Zustellung der Waren auf der Baustelle updaten und die Zustellung dokumentieren.

Der **Baustellenleiter des Kunden** benötigt Informationen über Inhalt, Herkunft und Forecast der Waren, die auf dem Weg zur Empfangsstelle sind.

Das **Management des Kunden** benötigt Informationen über den Projektstatus oder die Lieferantenqualität.

Während die interne Kommunikation bei den meissten Kunden durch einheitliche Systemsoftware oft gut organisiert scheint, reduziert sich das Update mit Dritten in der Regel auf Fax, Mail, Excel, Telefon oder Datenaustausch, der weiteren Beteiligten vorenthalten bleibt. Die Folge sind Missverständnisse, Papierflut und Improvisation. Das kostet alle Beteiligten Zeit, Geld und Qualität.

Hier setzt die IGL der Westfracht, für die an der Prozesskette Beteiligten, mit ihrer transparenten und überall verfügbaren Internettechnologie an. Die dem Kunden bekannten Sachbearbeiter der Westfracht nutzen das Werkzeug zur Sammlung und Koordination von logistikrelevanten Daten in jeder Phase des Auftrages oder Projektes des Kunden und stellt diese als Clearingstelle den Berechtigten wieder zur Verfügung.

Um bei den o.g. Beispielen zu bleiben:

Die Zeichnung des **Technikers** kann an die Bestelldaten des Einkaufs in der IGL als Anlage gespeichert und somit problemlos rechtzeitig aufgerufen werden.

Der **Lieferant** meldet seine Versandbereitschaft in der IGL und erhält umgehend die Möglichkeit aus dem Netz Lieferscheine, Packlisten und Etiketten zu drucken.

Der **Lagerhalter/ Verpacker** hat somit frühzeitig die Angaben darüber, was im Zulauf ist und kann dieses Material beim qualifizierten Wareneingang problemlos identifizieren.

Die **Logistik** erhält nach Verpackung umgehend maßgeschneiderte Packlisten mit den Informationen, die bereits in den ersten Phasen der Auftragsabwicklung bekannt waren.

Der **Frachtführer** meldet den aktuellen Status bis auf Kistenebene in die IGL.

Der **Baustellenleiter** kann bereits nach Verpackung auf Losteilebene in der IGL Details über die Ware erhalten, die auf die Reise zur Bedarfsstelle gegangen ist.

Alle Daten, zu jedem Zeitpunkt der Prozesskette, werden gespeichert und können durch ein umfassendes Reporting dem **Management** des Kunden aufbereitet zur Verfügung gestellt werden.

Grundvoraussetzung für o.g. Beteiligte für die Nutzung der IGL?

Eine mit dem Kunden abgestimmte Zugangsberechtigung und ein Internetanschluss!

IGL als Logistik 2.0:

transparent, flexibel, innovativ und global verfügbar.

Achslasten

Essen. Die Kunst schwerste Güter zu transportieren, liegt in der richtigen Verteilung dieses Gewichtes auf so viele Achsen und Räder, dass sich am Ende die gewünschte und zulässige Belastung für den Untergrund ergibt.

Die Entscheidung darüber haben die zuständigen Ämter bei den Kommunen, Land oder Bund in der Hand, je nachdem wie der mögliche Transportweg zur Verfügung steht.

Wenn man einen 450 Tonnen Transformator in Mönchengladbach abtransportieren will, hat man keine große Auswahl an möglichen Fahrstrecken, um aus dem Stadtbereich heraus zu kommen. Die Nadelöhre sind für Schwerlastspezialisten insbesondere die Brückenpassagen, die in einer Fahrtroute nicht zu umgehen sind.

Die Achslast, die auf den Untergrund abgeleitet wird, darf in der Regel 12 Tonnen nicht übersteigen.

Also kann man rechnen und kommt so auf die Zusammensetzung seines Fahrzeuges. Das ergibt eine theoretische Zahl, die sich dadurch selbst begrenzt, das man das Gespann nicht unendlich lang machen kann. Denn irgendwann kommt man damit um keine Ecke mehr.

Die 82 Meter Gesamtlänge für den Trafo-Transport (siehe Bericht Seite 6) waren damit schon am Anschlag. Der Teufelskreis aber schließt sich bei jener Brücke in der Fahrstrecke, die bei jedem Transport befahren werden muss. Der Grenzleistungstransformator und sein Transportgefährt bringen es, so wie jetzt gefahren, auf eine Achslast von 20 Tonnen, obwohl ihm für die Brückenüberfahrt noch ein sechsachsiger Hänger untergeschoben wurde.

Für diese Brücke will die Genehmigungsbehörde nur noch eine Achslast von 15 Tonnen zulassen, weil das Bauwerk sonst zu sehr darunter leide. Ein Problem, das für den Trafobauer wie für den Transporteur Westfracht schwer zu lösen war.

SCC Zertifizierung und Überwachungsaudit erfolgreich durchgeführt

Essen. Wir kümmern uns um Ihre Waren! – Mit SICHERHEIT.

In unserer letzten Ausgabe der „Movements“ haben wir bereits berichtet, dass neben der „ISO 9001“ auch immer mehr die „SGU“ (Sicherheit, Gesundheit, Umwelt) an Bedeutung in der verladenden Wirtschaft gewinnt.

Als eines der anerkanntesten Managementsysteme, die alle Belange der SGU vereinigt, hat sich sicherlich „SCC“ im Markt durchgesetzt.

SCC steht für „SafetyCertificate Contractors“ und wurde einst in der Petrochemie für Unternehmen entwickelt, die als Subunternehmer (Kontraktoren) tätig werden wollten. Die Zertifizierung erfolgt anhand eines Fragenkataloges. Für kleine Unternehmen (bis 35 Mitarbeiter) und ohne weitere Subunternehmer kann eine EINGESCHRÄNKTE Zertifizierung erfolgen (SCC*). Für die übrigen Unternehmen müssen alle Fragen des Kataloges beachtet werden und es erfolgt eine UNEINGESCHRÄNKTE Zertifizierung (SCC**).

Herr Langhans hat in enger Zusammenarbeit mit der DEKRA Certifikation GmbH in einem kombinierten Audit am 10., 11. und 12.05.2010 sowohl das 2. Überwachungsaudit ISO 9001:2008 und das Zertifizierungs- und 1. Überwachungsaudit SCC**2006 an allen Standorten der Westfracht (Essen, Erfurt, Leuna, Dresden) für die Geschäftsbereiche: „Lagerung, Internationale Spedition, Spezial- und Projektlogistik, Schwerlastlogistik sowie Transformatorenhandling“ erfolgreich durchgeführt.

Derzeit wird das vom Auditor ausdrücklich empfohlene Zertifikat bei der DEKRA Certification vorbereitet. Der abschließende Bescheid des Zertifizierungsgremiums ergeht in der 23. Kalenderwoche 2010.

Abgabelasten

Essen. Bei Steuern und Abgaben für schwere LKW ist Deutschland ein teures Pflaster. Wie die DVZ (Deutsche Logistik Zeitung) in ihrer Ausgabe-Nr. 36 berichtet, liegt Deutschland bei der Belastung schwerer Nutzfahrzeuge durch die Mineralölsteuer an der europäischen Spitze.

Eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) kommt zu dem Ergebnis, dass die deutschen Unternehmen, die im Güterkraftverkehr tätig sind, europaweit bei den staatlichen Belastungen auf Platz drei liegen und damit deutlich über dem Durchschnitt der Kosten. Steuern und Abgaben sind in Europa nicht einheitlich geregelt.

Es gibt beträchtliche Unterschiede. Großbritannien ist am teuersten, Spanien erhebt die geringsten Abgaben. Das IW hat die Steuer- und Abgabenlast in 23 Ländern untersucht – 21 aus der EU sowie Island und Türkei.

Für die Gesamtwirtschaft bedeutet das, dass Transporte hierzulande stärker

verteuert werden als im Ausland. Besonders belastet sind dadurch vor allem die Industriezweige und Dienstleister, die auf nationale Transporte angewiesen sind.

Nicht berücksichtigt wurden bei der Untersuchung die Maut, die Mehrwertsteuer und die Versicherungssteuer.

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH
Westfracht.com INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK
Ausgabe 2 · Juni 2010

Seite 6

Ein Trafo geht auf Reisen

Der besondere Schwertransport mit dem „vollen Begleitprogramm“

Überfahrt von Brückenbauwerken mit sechs zusätzlichen Achslinien

Innerstädtische Abbiegung mit 62 m langem Anhänger

Umhängen der Zugmaschinen und Fahrtrichtungswechsel, da Abbiegen nicht möglich

Essen. Wer zu später Nachtstunde auf Autobahnen, Bundes- oder Landstraßen unterwegs sein muss, dem werden irgendwann unweigerlich blitzende gelbe Rundumlichter begegnen. Sie warnen vor Transportfahrzeugen mit XXL Ladung – überbreit, überlang, überschwer.

Die Nachtstunden ab 22 Uhr, die Zeit, in der der tägliche Verkehrsstrom merklich dünner wird, gehören den Spezialtransporten. Die meisten davon bewegen sich aber in einem Rahmen, in dem sich das Fahrzeug nur in kleiner Begleitung noch recht zügig fortbewegen kann.
Die Reise eines 450 Tonnen schweren Transformators gehört nicht dazu. Vom Trafo-Hersteller in Mönchengladbach, muss er zum Kernkraftwerk Krümmel an die Unterweser gebracht werden, eine Arbeit für Spezialisten.

Viel Vorarbeit

Das französische Unternehmen gehört schon länger zu den Kunden von Westfracht und auch dieser Auftrag wird von der Essener Zentrale geplant und durchgeführt.
Viel Vorarbeit ist bereits geleistet, bevor der dicke Brummer in der Nacht zum 17. März auf die Reise gehen kann. Der Fahrweg ist bis ins Kleinste ausgekundschaftet, alle Genehmigungen eingeholt, polizeiliche Begleitung angefordert, alle Transportmittel bereitgestellt.
Gegen 21 Uhr füllt sich der Werkshof mit den Akteuren der nächtlichen Fahrt. Das Transportgespann schlummert im fahlen Licht der wenigen Laternen. Aber es imponiert jedem Eintreffenden durch seine unglaublichen Maße. Das Transportgut ist in weiße Plastikfolien gehüllt und macht so eher den Eindruck viel leichter zu sein als es wirklich ist. Aber die beiden gewaltigen blauen Schnäbel, in die es eingehängt ist, sprechen eine deutliche Sprache. Sie ruhen jeweils auf einem 15-achsigen Fahrgestell, davor und dahinter eine vierachsige Zugmaschine. Da sind zusammen stolze 82 Meter Länge, und dieser Lindwurm soll sich um 22 Uhr in Bewegung setzen.
Ein von der Westfracht eingesetzter, professioneller Partner unterstützt diese Aktion. „Chef im Ring“ ist bei der gesamten Aktion Westfracht-Spezialist Olaf Weltz. Das Startzeichen gibt die Polizei, die Punkt 22 Uhr mit einem halben Dutzend Streifenwagen vor dem Transport das Werksgelände in Mönchengladbach verlässt und fortan

Olaf Weltz, Handlungsbevollmächtigter der Westfracht Spezialverkehre, Transportkoordinator und Projektleiter

die Straßen vor dem Zug räumt und frei macht, so dass sich die beiden Chauffeure und die Lenker der beiden Schnabelwagen ganz auf ihre Arbeit konzentrieren können.
Ein Transport dieses Ausmaßes ist angekündigt und lockt als Schauspiel viele Zuschauer. Und da es die ersten Stunden durch Wohngebiete geht, haben sich viele an den Straßenrändern versammelt. Filmstative werden aufgestellt, Fotoblitzlichter zucken auf. Derweil demonstriert die Transportmannschaft Können und Erfahrung auch mit solch einer Dimension.

Hand in Hand

Bei 90 Grad Abbiegungen stehen besonders die beiden Lenker der Fahrgestelle im Mittelpunkt. An besonders kniffeligen Stellen sind dann alle im Einsatz. Hier muss der Zug umgepolt

Entfernen von Verkehrszeichen

werden, das heißt vorwärts rein und rückwärts raus. Da werden für enge Durchfahrten Stahlplatten über Grüninseln gelegt und von Monteuren Straßenschilder demontiert.
Alle arbeiten dabei Hand in Hand, um das Gespann am Rollen zu halten, denn das gesteckte Ziel für die erste Nacht muss in den Morgenstunden erreicht werden und auf dem Weg dorthin gilt es noch manche Hürde zu überwinden. So kommt bei einer Brückenüberfahrt außerdem ein mehrachsiger Westfrachtwagen zum Einsatz, der unter dem Transformator für eine günstigere Lastverteilung sorgen soll.
Zur Frühstückszeit ist das Kirmesgelände in Kaarst erreicht, Verschnaufpause für die Nachtschicht. Die zweite Etappe führt bis zur Verladerampe am Rhein bei Düsseldorf. Hier wird die Fracht mit Hilfe eines Selbstfahrers über die schmale Deichpassage auf ein Pontonschiff gerollt. Über den Rhein und den Rhein-Herne-Kanal erreicht der Schubverband den Essener Stadthafen. Dort macht die „Alaska“ am Schwergutkai von Westfracht fest.
Für die Weiterfahrt wird auf dem Ponton umgerüstet und Ballast aufgenommen in Form von 200 Tonnen Stahlbrammen. Das Ziel, der Hafen von Geesthacht, wird jetzt über den

„Roll on“ mit breit gekoppelten SPMT

Dortmund-Ems-Kanal, den Mittellandkanal, den Elbe-Seitenkanal und die Elbe erreicht.
Dort hat der Transformator noch einen Landweg von einigen Kilometern hinter sich zu bringen, dieses Mal als Plateauwagen mit 19 Achslinien.
Und auch das letzte „Movement“ liegt noch in den Händen der Westfracht-Spezialisten: auf Schienenfahrgestellen wird der „dicke Brocken“ dann etliche Meter längs und quer verschoben bis er endlich nach über zwei Wochen Reise an seinem Einsatzort steht.

Und damit nicht genug – 14 Tage später wurde der zweite Trafo nach Krümmel geliefert. Also fing die Geschichte wieder von vorne an...

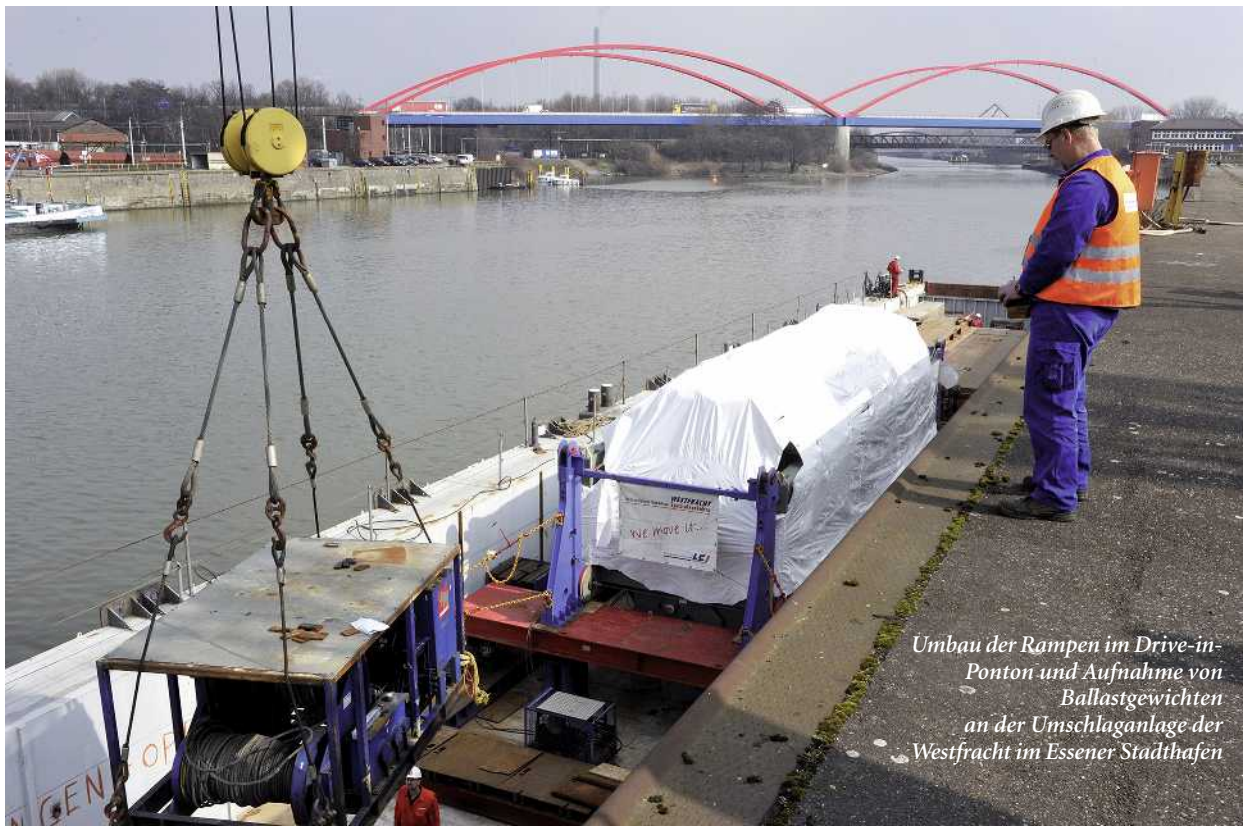
Gesamtabmessungen des Transportes

Länge: 82,5 m
Breite: 4,05 m
Höhe: 5,65 m
Gesamtgewicht: 733 / 750 t

2 x 15-Achslinien
1 x 6-Achs Plateau
(für Brückenüberfahrten)

500 t Tragschnäbel

3 Zugmaschinen à 600 PS


Umbau der Rampen im Drive-in-Ponton und Aufnahme von Ballastgewichten an der Umschlaganlage der Westfracht im Essener Stadthafen

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

Ausgabe 2 · Juni 2010

Seite 7

Straßenvorlauf mit Lastverteiler

Nach Freigabe in Datteln eingetroffen

Transformatoren mit 6-monatiger Verspätung ausgeliefert

Umschlag des 380-Tonnen-Trafos am Zielort mit 1.200-Tonnen-Gittermastkran

Datteln. In der letzten Ausgabe unserer Kundenzeitung „Movements" haben wir bereits über den Baustopp des E.ON Kraftwerkes in Datteln berichtet. Nun ließ die Bezirksregierung in Münster, nachdem der E.ON-Konzern einen Antrag auf Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes bei der Stadt Datteln gestellt hatte, einen Teil der Bauarbeiten wieder zu.

Mit 23 zu 16 Stimmen hatten die Ratsmitglieder der Stadt Datteln der Einleitung eines neuen Bebauungsplanverfahrens zugestimmt.

Für uns als Westfracht hieß das, die bereits einmal abgebrochenen Vorbereitungen für die Transporte der 380 Tonnen schweren Grenzleistungstransformatoren wieder aufzunehmen.

Widrige Wetterverhältnisse

Inzwischen hatte sich allerdings ein für unsere Verhältnisse im Rheinland harter Winter eingestellt. Eine zwei bis drei cm dicke Eisschicht erschwerte die Aufnahme der Transformatoren mit unseren Hydraulikgeräten, Schwerlastpumpen und nicht zuletzt den eingesetzten Spezialplateauwagen mit 25 Achslinien. Der für die Zwischenlagerung der Transformatoren ausgewählte Lagerplatz erwies sich als nicht einfaches Terrain für die notwendigen Arbeiten. Streusalz war zu diesem Zeitpunkt kaum zu bekommen.

Doch mit viel Einsatz und unkonventionellen Ideen wurden die Transformatoren letztendlich doch sicher und in einwandfreiem Zustand zur Umschlagstelle transportiert, mit dem aus der Lieferung nach Brake schon bekannten Tridem-Hub ins Binnenschiff verladen und auf dem Wasserweg nach Datteln zur kraftwerkseigenen Schwerlastplatte geliefert. Hier wartete schon ein 1.200-t-Gittermastkran, der die Schwerstücke mühelos aus dem Schiff hievte und wieder auf unsere Spezialfahrzeuge verlud.

Die anschließende werksinterne Fahrt war wesentlich erschwert, da wieder die Witterung alle Beteiligten bei der Fahrt auf eisglatter Fahrbahn zu äußerster Aufmerksamkeit und Präzision zwang. Auch bei der Fundamentsetzung war Vorsicht geboten. Doch alles war bestens vorbereitet und wurde zur vollsten Zufriedenheit der Auftraggeber erledigt.

Wie es nun beim Kraftwerksneubau weiter gehen soll, steht noch nicht endgültig fest. Doch gehen sowohl der Bauherr E.ON als auch die Politik davon aus, dass das mit 1.050 Megawatt größte Kohlekraftwerk in Europa fertig gebaut wird und ans Netz gehen kann.

Kraftwerksinterner Transport auf eisglatter Fahrbahn zum Fundament

Präzision und Know-how ist alles

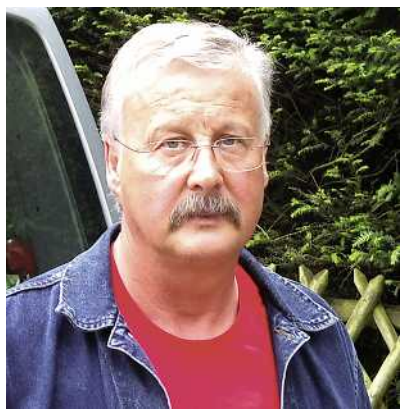
Die Spezialisten der Paterrearbeiten und Schwermontagen

Anheben eines 430-Tonnen-Trafos mittels 220-Tonnen-Stufenhebern

Leuna. Unsere Niederlassung in Leuna hat sich in den letzten Jahren zu einer technischen Zentrale entwickelt.

Ihr Metier ist die Einbringung von Maschinen und Anlagen und insbesondere das Handling von Transformatoren.

Thomas Maiwald und seine Montagetruppe haben sich mit ihrer Fachkenntnis und Einsatzfreude bei allen Kunden einen sehr guten Ruf erarbeitet.



Thomas Maiwald
Westfracht-Montageleiter

Zu dem fundierten Know-how unserer Mannschaft in Leuna kommt als Erfolgsgarant die Bereitschaft des Essener Mutterhauses, das notwendige Equipment auf modernster Basis bereitzustellen.

So wurden zum Beispiel spezielle Tragschnäbel angeschafft. Sie werden mit Lasten bis zu 300 Tonnen in den oft beengten Platzverhältnissen in Umspannwerken besonders gut fertig. Tiefladern und Kesselbrücken sind sie dabei überlegen.

Zu den Besonderheiten gehören auch die zwei Hydraulikaggregate, die es ermöglichen, einen Transformator über eine Drei-Punkt-Abstützung verwindungsfrei anzuheben oder abzulassen. Dazu kommen vier neue Hydraulikheber, die jeweils bis zu 220 Tonnen bewältigen.

Als hilfreich hat sich für unsere Montagetruppe die auf Initiative von Olaf Weltz angeschaffte Spezialhebetraverse herausgestellt, die gleichzeitig als Lastverteiler fungieren kann. Auf beste Qualität wurde bei der Anschaffung von Bongossi-Unterleghölzern, verstärkten Doppel-T-Trägern zum Unterbau, den 4,50 Meter breiten Querträgern als Absetzhilfe und der Spezialdrehscheibe sowie den hydraulischen Greifzügen geachtet.

So haben Thomas Maiwald und seine Mitarbeiter viele Variationsmöglichkeiten, um schwerste Güter präzise in Bewegung zu setzen und ans Ziel zu bringen. Und der Montageleiter ist bei den Einsätzen stets mit Kompetenz an vorderster Front anzutreffen, was die Kunden besonders zu schätzen wissen.

Hydraulikaggregate im Einsatz

Impressum:

Herausgeber:
Westfracht Spezialverkehre
International GmbH
Westuferstraße 39
D-45356 Essen
Tel. 0201 3608-700
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

MOVEMENTS
Kundenzeitung der Westfracht Spezialverkehre International GmbH

Westfracht.com
INTERNATIONALE SCHWERGUT-LOGISTIK

Ausgabe 2 · Juni 2010

Mit vereinten Kräften: letzte Überprüfung nach der Beladung und Vorbereitung zur Ladungssicherung

„Mehrzweckwaffe" Kesselbrücke

ETW-Blockheizkraftwerk schafft damit alle Brückendurchfahrten

Moers. „Die Füße weg vom Fahrzeug", tönt es mit kräftiger Stimme über den Firmenhof. Der blaue Stahlrahmen des Aufliegers senkt sich bis auf den Boden ab und wird hydraulisch noch einmal für seine Arbeit ausgerichtet.

Die Hebel bedient Frank Dreesen (49), der mit seiner Kesselbrücke und der vierachsigen Sattelzugmaschine an diesem Tag in das neue Industriegebiet von Moers zur Firma ETW-Energietechnik GmbH gekommen ist. Sein Auftrag lautet, dort einen großen Container mit einem Blockheizkraftwerk in die Kesselbrücke aufzunehmen.

Eine Arbeit, die maßgeschneidert ist für dieses Gespann der Westfracht. Es hebt sich nämlich durch seine niedrige Ladefläche hervor. „Theoretisch geht es bis auf zwei Zentimeter hinunter", schwärmt Fahrer Dreesen, „aber wir fahren in diesem Fall mit etwa zehn Zentimetern Bodenfreiheit, das reicht auch." Denn reichen muss es mit seiner Fracht für die meisten Brückendurchfahrten, und da zählt jeder Zentimeter, denn das Aggregat im Huckepack hat schon eine Eigenhöhe von 4,40 Metern.

Jetzt wird es aber erst einmal mittels Autokran in den speziellen Stahlrahmen des Aufliegers, der zuvor auf die Containerbreite hydraulisch angepasst wurde, abgelassen. Die Länge wurde bereits in Essen „aufgebaut" (sie kann bis auf 27 Meter vergrößert werden), die maximale Breite von 3,20 Metern Innenmaß wird vor Ort eingestellt. Wenn es exakt im Kastengestell liegt, wird noch einmal die Spannung des Rahmens nachreguliert. Sind die vier Ecken des grünen Containers mit Ketten fixiert, ist die Verladung zunächst beendet.

„Achtung Schwertransport"

Nach rund einer Stunde holt sich Frank Dreesen die Frachtpapiere, dann rollt er seinen Zug vom Firmengelände. Aber die Fahrt geht nur ein paar hundert Meter weit, denn das beladene Gespann hat deutlich Überbreite und ist somit ein Sondertransport, was die gelben Warnschilder an Heck und Bug leuchtend signalisieren: „Achtung Schwertransport".

Das heißt, warten bis es dunkel ist, die Uhr auf 22 Uhr steht und das Begleitfahrzeug kommt. Die Fracht geht nach Salzgitter, die Route dorthin wurde zuvor mit Polizei und Straßenverkehrsämtern abgesprochen. Eine von vielen Nachtschichten für Frank Dreesen, begleitet von Radiohinweisen wie: „Auf der A 42 fährt ein Schwertransport, der nicht überholt werden kann...".

Als gelernter Maschinenschlosser kam der Herr über 480 PS vor 19 Jahren zur Westfracht. Die ersten drei Jahre saß er in einem normalen LKW. Aber die „Plane auf – Plane zu-Tätigkeit" konnte ihn nicht befriedigen. Er wollte es gerne komplizierter und übernahm die Kesselbrücke mit Sattelzugmaschine, die jetzt seit 13 Jahren im Einsatz ist und sich immer wieder aufs Neue bewährt. Mit seinem Gespann hat er schon so manche spektakuläre Fahrt absolviert, wie zum Beispiel den Transport von über 50 Meter langen Kranbahnen.

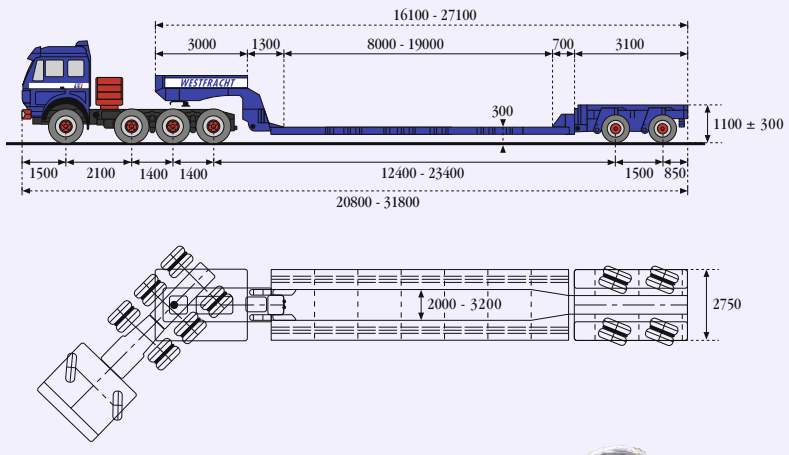
Wenn er im Sommer einen runden Geburtstag feiert, macht er das zu allererst mit seiner Frau und seinen beiden Kindern. Die Tochter steht schon auf eigenen Füßen, der Sohn erlernt zur Zeit den Beruf des KFZ-Mechatronikers. „Der macht dann das wieder ganz, was ich kaputt mache", scherzt Frank Dreesen.

Wer jeden Tag mit „dicken Brummern" unterwegs ist, der kann sich in seiner Freizeit offensichtlich auch nicht davon freimachen. Nur bewegt sich da der dicke Brummer auf zwei Rädern. Seine Kunden, die er zum Teil seit Jahren ansteuert, kennen Frank Dreesen immer mit einem lockeren Spruch auf den Lippen. Heute in Moers bekommt er auf seine Begrüßung „Na, kriegt ihr das auch ordentlich hin?", die prompte Antwort: „Wenn du deinen Wagen richtig fahren kannst!" Wie man dann sieht, beherrschen beide Seiten ihr Geschäft.

Im Feinhub schwebt das Blockheizkraftwerk in die Kesselbrücke

Millimeterarbeit bei der Beladung

Technische Information



2-Achs Tiefbettauflieger
Schwanenhals abfahrbar,
als Kesselbrücke einsetzbar,
Plateau mit Mulde
verbreiterbar auf 3200 mm innen
Nutzlast: 22000 – 30000 kg
alle Maße in mm

ready for the next move...

Zu guter Letzt

Essen. Nach diesem scheinbar nicht enden wollenden Winter mit überreichlich Frost und Schnee werden sich die Wünsche nach einer kalten Jahreszeit die ihren Namen verdient, wohl für längere Zeit in Grenzen halten.

Fast alle haben die Nase gestrichen voll, im Speditionsgewerbe sicherlich ganz besonders. Galt es hier auch unter den widrigsten Umständen die gebuchten Frachten am Rollen zu halten. Die Verkehrsmeldungen waren oft geprägt von liegen gebliebenen Lastwagen, die auf glatten Straßen kein Fortkommen mehr fanden. Was so im normalen Verkehr schon zu Problemen führte, weil mit zunehmenden Beeinträchtigungen durch Eis und Schnee auch den Streudiensten das Salz ausging und ganze Autobahnen gesperrt werden mussten, führte auch bei den Spezialverkehren zu Notständen.

So hilft auch alle Fahrkunst nichts mehr, wenn man auf vereistem Grund und eingeengtem Raum einen vielachsigen Tieflader unter einen hydraulisch aufgebockten Großtransformator dirigieren muss. Da glühten in der Essener Westfracht-Zentrale die Telefone, um mit Engelszungen dem Salzbergwerk in Rheinberg 600 Kilo Streusalz abzuringen, die dann im Eiltempo mit einem Werkstattwagen nach Mönchengladbach gebracht wurden.

Und es gab noch eine weitere Aktion von Westfracht-Mitarbeitern, die im Zusammenhang mit dem vergangenen Winter erwähnenswert ist. Beim Rosenmontagsumzug in Bottrop fuhr auf einem Westfracht-Fahrzeug eine Wechselbrücke mit, die unter dem Motto „Himmel und Hölle" mit einer Holzkonstruktion in Privatinitiative hergerichtet worden war und die bösen Wintergeister vertreiben sollte.

Und wie man sieht, es hat ja geklappt, der Sommer kommt...