

# Ohne Zugpferde geht nichts

Projektteam von Gruber Logistics East kämpft gegen allerhand Widrigkeiten



Aufgeweichte Straßen, schwere Teile, starke Helfer an Ketten: Eugen Fuhr (links) und Hans Josef Böhmer werden das Projekt „Russland“ so schnell nicht vergessen. Großes Improvisationstalent war gefragt.

Ausrüstungsteile für ein Zementwerk reisen von China bis nach Novomoskovsk, 300 km südöstlich von Moskau. Für Hans Josef Böhmer und Eugen Fuhr von Gruber Logistics East ein aufregendes Projekt mit vielen Widrigkeiten.

Oft hätten politische Gründe entschieden, ob ein Auftrag an Land zu ziehen ist oder nicht, schreibt Hans Josef Böhmer, Geschäftsführer von Gruber Logistics East mit Hauptsitz in Bergisch Gladbach. Mit diesem Auftrag hatte er Glück.

Schwertgutstücke mit einem Gesamtvolumen von 21 000 m<sup>3</sup> sollten vom chinesischen Hersteller bis ins russische Novomoskovsk transportiert werden. Ihr Gesamtgewicht lag bei 6200 t, Durchmesser bis 5 und Breiten über 6 m. Den Seetransport bis St. Petersburg organisierten die Auftraggeber in eigener Regie. Im dortigen Hafen übernahmen Lkw, Spezialfahrzeuge und ein Binnenschiff die schweren Teile. Über den direkten Landweg wurde eine Teillieferung mit über 300 Lkw-Transporten abgewickelt, darunter über 6 m breite Teile.

Für 15 Schwervollkolli mit einem jeweiligen Einzelgewicht zwischen 50 und 135 t stieß der Landweg an seine Grenzen. Sie wurden in St. Petersburg

auf ein Binnenschiff umgeladen und über das russische Binnenwasserstraßensystem bis in die Oka transportiert, einen Nebenfluss der Wolga. Schlechtes Wetter verhinderte, dass der Mobilkran bis zum Anleger bei Ryazan durchdringen konnte. Zwei Wochen lang war die Anlegestelle für die Entladung vorbereitet, eigens für diesen Anleger eine behelfsmäßige Zufahrtsstraße gebaut worden. Doch lang anhaltende starke Regenfälle verhinderten, dass der 100 t schwere Mobilkran diese Behelfsstraße zum Anleger befahren konnte. Gleiches war für die beladenen Fahrzeuge mit Gesamtgewichten von bis zu 180 t zu befürchten.

## Binnen zweier Stunden machen Regenfälle die Zufahrtstraße für die letzten beiden Lkw unpassierbar

Behelfsstraße zum Anleger befahren konnte. Gleiches war für die beladenen Fahrzeuge mit Gesamtgewichten von bis zu 180 t zu befürchten.

**Wettlauf mit dem Eis.** Jetzt war guter Rat teuer, denn es gibt nicht viele geeignete Anleger an der Oka. Zudem neigte sich die Navigationsperiode dem Ende zu, so langsam war auch mit Eis zu rechnen. Im ersten Schritt tendierte Gruber zu einem Anleger in Dzherzhinsk nahe Nischni Nowgorod. Er ließ diese Idee jedoch schnell fallen, da der Nachlauf weiter und schwieriger gewesen wäre. Da erinnerten sich Projektleiter Böhmer und Eugen Fuhr an den Anleger bei Vyksa, den sie schon einmal genutzt hatten.

Spontan war der Anleger für das Projekt aber nicht nutzbar. Sofort wurde geklärt ob er binnen kurzer Zeit präpariert werden könnte.

**Helfer an Ketten.** Mit viel Arbeit und Improvisation richteten Helfer Alternativanleger und Zufahrt her, das Flussschiff wurde dorthin dirigiert. Binnen kurzer Zeit waren die Formalitäten für den geänderten Nachlauf erledigt. Am 21. Oktober wurde die Umladung auf Lkw bei Vyksa nachgeholt. Bei der ersten lief noch alles perfekt. Doch dann kam der russische Regen. Binnen zwei Stunden war die Zufahrtsstraße für die letzten beiden Fahrzeuge unpassierbar. Was anfangen mit zwei Lkw, auf denen jeweils ein 1. Einfach 35 t schweres Teil liegt?

Improvisation war gefordert. Alle im Umkreis verfügbaren Lkw und Schlepper wurden zusammengesammelt und mit Ketten vor die beiden Lkw gespannt. Mit jeweils sechs angespannten Zugpferden schaffte das Schwergut den Weg zur befestigten Straße. Von dort aus ging es wie geplant zur Entladestelle nach Novomoskovsk. Am 28. Oktober war das Projekt abgeschlossen, zur Erleichterung von Hans Josef Böhmer und Eugen Fuhr.

DVZ 19.12.2009 (gm)

[www.gruber-logistics.com](http://www.gruber-logistics.com)

Fotos: Gruber Logistics