



Premiere für Schwerlastspezialisten: Ein Teil des umfangreichen Goldhofer-Equipments, das die Memminger an die Transportflotte von ALE auslieferten.

Foto: Goldhofer

Britische Premiere

●●● Goldhofer-Schwerlastachsenlinien erstmals für ALE Heavy Lift

SPEZIALTRANSPORTE. Der Name ist Programm: Die Abnormal Load Engineering Ltd., kurz ALE, mit Hauptsitz in

Hixon, England, ist ein ausgesprochener Spezialist, wenn es um ungewöhnliche Transporte geht. Schwer- und Schwerst-

transporte aller Art sind die Spezialität der internationalen ALE-Firmengruppe, die mittlerweile weltweit an 22 unterschiedlichen Standorten vertreten ist. In einer für das Unternehmen bisher ungewöhnlichen Investition hat die Gruppe seit kurzem insgesamt 64 Goldhofer-

Das Wasser macht mobil

Schwerlasttransport per Binnenschiff

BINNENSCHIFF-FAHRT. Schon länger nutzen Schwerlastexpeditionen die Binnen- und Seegewässer als Transportweg gerade für besonders große oder schwere Teile und Maschinen. Allerdings wurden Mitte August im Hamburger Hafen erstmalig Schwerlastbauteile umgeschlagen, welche zuvor mit neuer RoRo-Technik in Berlin auf Binnenschiffe verladen und auf der Elbe nach Hamburg zum Export gefahren wurden. Im Berliner Borsighafen hat das Land

Berlin hierfür eine neue, moderne Umschlaganlage für Schwerlasten, die für einen Transport auf der Straße nicht geeignet sind, errichtet. Über den Westhafen der Hauptstadt werden die Güter dann per Binnenschiff in den größten deutschen Seehafen verbracht. Die zwei von der Borsig GmbH ausgelieferten Bauteile haben ein Gewicht von je 284 t. In Hamburg wurde die Ladung vom Schwergutschiff „SAL Annette“ am Buss-Hansa-Terminal übernommen. Von dort traten die Berliner HighTech-Produkte dann ihre weitere Reise zum Kunden bei Xiamen in China an, wo sie als Kühler bzw. Wärmetauscher in der Erdölverarbeitung eingesetzt werden.

In Berlin sind weitere RoRo-Anlagen geplant. In Brandenburg sind bereits alle neuen öffentlichen Binnenhäfen an Industriestandorten mit diesen Anlagen ausgerüstet. Die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff soll so die Zukunft der exportorientierten Schwergutindustrie sichern. In den nächsten Jahren wird daher mit einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens von Binnenschiffen auf den Wasserstraßen Nord- und Ostdeutschlands gerechnet. Der Hamburger Hafen ist traditionell ein Universalhafen, in dem Güter aller Art umgeschlagen werden. Allein im Bereich Schwergut/Projektladung gingen 2007 etwa 2,9 Mio. t über die Kaikanten. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 9,1 Prozent.

Schwerlastgüter erstmalig nach Hamburg: Binnen-gewässer ergänzt Straße.



Foto: Hafen Hamburg