



**Goldhofer**

# **Report Nr. 75**

## **Cold Box von England nach Zambia**



## Cold Box von England nach Zambia

- Transportstrecke:** Per Schiff von UK nach Walfish Hafen  
Auf der Trans-Caprivi Schnellstraße vom  
Walfischbucht Hafen/Namibia nach  
Chingola/Zambia ca. 2400 km
- Transportgut:** Cold Box  
Breite 4,5 m  
Höhe 5,1 m  
Länge 50,0 m  
Gewicht 140 Tonnen
- Fahrzeugequipment:** 10-achsige Goldhofer Schwerlastkombination als  
Nachläuferzug mit Drehschemeln
- Gesamtzug:** Länge 70,00 m  
Höhe 6,6 m  
Gewicht 260 Tonnen
- Zugmaschinen:** Zugmaschine 2x MB Titan 600 PS
- Transportunternehmen:** VANGUARD  
Schwertransporte  
Südafrika

## Cold Box auf dem Weg nach Zambia

Eine abenteuerliche Reise absolvierte eine 140 Tonnen schwere und 50 m lange Kühlbox. Die Kühlbox startete ihre Reise in England, ging über den Hafen von Antwerpen und von dort mit dem Containerschiff „Golden Isle“ in den Hafen von Walvis Bay in Namibia. Dort wurde die Kühlbox entladen und mittels Tieflader über eine Transportroute von 2.400 km nach Chingola in Zambia transportiert. Beauftragt mit dem Transport war die DHL Global Forwarding Company. Diese wiederum beauftragte für den Straßen transport das südafrikanische Schwertransportunternehmen VANGUARD. „Wir haben als Anlandehafen ‚Walis Bay‘ ausgewählt, da Namibia besonders logistische Vorteile bezüglich seiner Infrastruktur aufweist“, erläutert uns James Robinson (Projektingenieur und -leiter bei Vanguard).



Im Vorfeld mussten aufwendige Planungsarbeiten sowie Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Die komplette 2.400 km lange Transportstrecke wurde begutachtet, Unklarheiten festgehalten und Schwachstellen aufgezeichnet. Ein Team von Statikern hatte die Aufgabe sämtliche Brückenbauwerke zu kontrollieren und die Genehmigung für eine Überfahung zu erteilen bzw. eine Alternative zu finden.



Das Transportunternehmen wählte als Transportfahrzeug für die 140 Tonnen schwere Kühlbox mit der Abmessung 50 x 4,5 x 6,1 m (LxBxH), eine Schwerlastkombination von Goldhofer im Langmaterialeinsatz. Dadurch wird eine absolute Manövrierfähigkeit in jeder Transportsituation gewährleistet, da die Fahrzeuge unter der Ladung durchlenken konnten.

„Aufgrund ihrer Manövrierfähigkeit und dem Niveauausgleich war für uns die Goldhofer Schwerlastkombination die ideale Lösung“, erläuterte Robinson.

Bestückt mit einem so genannten Langmaterialpaket stellte das Transportteam von Vanguard zwei 10-achsige Schwerlastmodule vom Typ THP/SL und zwei Mercedes Titan Zugmaschinen mit jeweils 600 PS bereit. Der hintere 10-achsige Trailer war mit einer Selbstlenkeinrichtung ausgestattet, konnte jedoch in Einzelfällen zusätzlich noch manuell nachgelenkt werden. „Durch das Baukastensystem konnten wir genau die Konfiguration zusammenstellen, die wir benötigten“, war sich James Robinson sicher.

Gefahren wurde vorwiegend auf dem Trans-Caprivi Highway.

**Trans-Caprivi-Fernstraße:**

Diese Fernstraße stellt die Verbindung zwischen dem Hafen Walfischbucht an der namibischen Atlantikküste und Lusaka, der Hauptstadt von Sambia dar.

Der Trans Caprivi Highway erhält seinen Namen nach der namibischen Region Caprivi, durch die das bedeutendste Teilstück der Strecke führt. Caprivi war bis zur Fertigstellung der Fernstraße im Jahre 2004 nur dürttig an West- und Zentralnamibia angeschlossen. Durch die Zambezibrücke erhält nun auch Sambia einen schnelleren Zugang zum Meer und Namibia eine bessere Verbindung nach Zentralafrika.



Nach dem Verladen im Hafen machte sich der Transportkonvoi mit einer Gesamtzuglänge von ca. 70 m und einem Gesamtgewicht von ca. 260 Tonnen auf den Weg. Es war der erste und größte Transport dieser Art, der diesen Hafen verließ und seinen Weg quer durch Namibia einschlug. Mit 30 km/h und über 600 PS ging es über die Trans-Caprivi-Fernstraße. In Namibia war die Fernstraße sehr gut ausgebaut und durch wenig Gebäudebebauung eingegrenzt. Dadurch kam der Transport sehr gut voran.



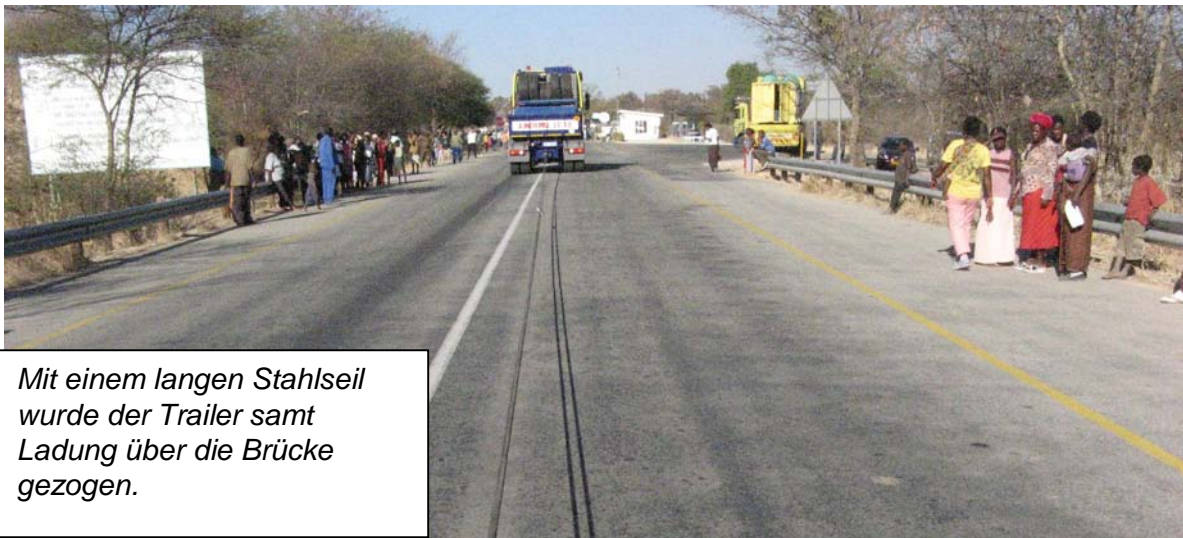
*Immer wieder tummelten sich Massen von Menschen, um dem imposanten Transport beizuwohnen.*

Durch die gute Manövrierbarkeit des Trailers stellten auch enge Kurven deshalb keine Probleme dar. Je weiter man jedoch in Richtung Zentralafrika kam, desto begrenzter und schwieriger wurden die Straßenverhältnisse. Extreme Seitenneigungen der Straße mussten über den Niveaue Ausgleich der Goldhofer-Module ausgeglichen werden. Immer wieder säumten zahlreiche Neugierige die Straße, um diesen einmaligen Transport zu bestaunen, so dass dieser manchmal zusätzlich durch die vielen Menschen ins Stocken geriet.



*Ständig mussten extreme Seitenneigungen ausgeglichen werden, was jedoch über den hydraulische Niveauregulierung der Goldhofer Fahrzeuge kein Problem darstellte.*





*Mit einem langen Stahlseil wurde der Trailer samt Ladung über die Brücke gezogen.*



*Auch solche Zuschauer wurden öfters gesehen.*

Am Kavango River traten dann die ersten Schwierigkeiten auf. Die Brücke war relativ schmal und hatte nicht genügend Tragkraft, um den Gesamtkonvoi zu tragen.

Deshalb wurden die Zugmaschinen vom Trailer abgekuppelt und alleine über die ca. 60 m lange Brücke gefahren. Mit einem Drahtseil zog man anschließend den ca. 180 t schweren Trailer über die Brücke. So schön das Land auch ist, das Transportteam von Vanguard hatte wenig Zeit die herrlichen und abwechslungsreichen Eindrücke zu genießen. Dennoch blieb die Zeit auch ein paar sonderbare Zuschauer während des Transportes zu fotografieren.

In einem der vielen Dörfer hatte das Transportteam eine 180 Grad Kehre zu bewältigen. Hierbei konnten die Goldhofer Schwerlastmodule mit ihrer hydraulischen Nachlenkungsmöglichkeit sowie in Verbindung mit dem Langmaterialpaket ihre volle Stärke unter Beweis stellen. Zum Erstaunen der vielen Zuschauer lenkten die Trailer unter der Ladung hindurch und brachten den rund 70 m langen Gesamtzug ohne nennenswerte Probleme um die Kehre.



*Dank der extremen Wendigkeit der Goldhofer Module sowie der manuellen Nachlenk-möglichkeit, konnten auch extremste Kehren bewältigt werden.*

Nach ca. 6 Wochen war es dann soweit: Das Ziel die „Konkola Copper Mine“ in Chingola war erreicht. Hier galt es die letzte Hürde, eine enge Werkseinfahrt, zu meistern. Die Cold Box wird in der Mine als wichtige Komponente zur Schmelzung von Kupfer benötigt.

Nach dem Transport zeigte sich das Transportteam mehr als zufrieden. „Unsere Entscheidung für das Goldhofer Schwerlastsystem war richtig“, erzählte James Robinson nach dem Transport. „Die gute Manövriermöglichkeit, der Niveaue Ausgleich aber auch die Straßenschonung durch das Pendelachssystem der Goldhofer Trailer boten erhebliche Vorteile gegenüber den herkömmlichen Transportsystemen.“



*Der Transport bei seinem letzten Hindernis. Auch diese Einfahrt meisterte der ca. 70 m lange Nachläuferzug ohne Probleme.*