

Pionier im Kombi-Verkehr

KOMBI-VERKEHR: 1970 wurde mit der Gründung der UIRR (Int. Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene–Straße) ein Meilenstein bei der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs gesetzt. Logistikdienstleister Kombiverkehr war Gründungsmitglied der UIRR.

VON HANS WENGER

Als Alternative zu den schienenfahrbaren Kränen wurden in den 1970er-Jahren mobile gummbereifte Umschlagkräne erprobt und in den 1980er-Jahren zu einer gewissen Perfektion gebracht. Die Infrastrukturkosten bei einer Umschlaganlage mit schienenfahrbaren Kränen sind sehr hoch, und zwar sowohl für den Kran selbst als auch für seine Schienenbahn, an die höhere Ansprüche gestellt werden als an das einfache Eisenbahngleis. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Ladestraßen und Lagerflächen unter dem Kran. Gerade bei Anfangsverkehr oder beim Wechsel von einer ersten gut ausgelasteten Umschlaganlage zu einer zweiten entstehen hohe Sprungkosten. Diese wurden durch den Einsatz von zusätzlichen mobilen Umschlaggeräten abgefedert.

Auf diesem Gebiet war Kombiverkehr der Pionier. Sie kaufte als erste UIRR-Gesellschaft ein mobiles Umschlaggerät. Hersteller war die Firma Raygo Wagner aus Portland (Oregon, USA). Es wurde „Piggy-Packer“ (Schweinchen-Verpacker) genannt, passend zu dem amerikanischen Fachausdruck „Piggyback“ (Rücken eines Schweinchens = Huckepack) für den Transport von Sattelanhängern auf Waggons; es wurde ab Januar 1973 in Neuss am Rhein zum Einsatz gebracht. Es fuhr im rechten Winkel an die Waggons heran, um Ladeeinheiten herauszuheben und nach einer Rückwärtsfahrt von 3 m abzusetzen, sei es auf die Fläche vor dem Waggon, sei es auf ein vorfahrendes Straßenfahrzeug oder um sie in ein entfernteres Zwischenlager zu bringen. Der Umschlag dauerte nur 90 Sekunden, der Umschlagtakt betrug drei Minuten. Die Umschlagdauer war damals identisch mit dem Zeitbedarf beim schienenfahrbaren Portal-kran. Der Piggy-Packer konnte Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger bis zu einem Gesamtgewicht von 40 t heben. Er war ein Gerät aus der Forstbranche zum Umschlag von Bäumen, das für die Anforderungen des KV weiterentwickelt wurde.

Der Import aus USA war nötig, weil es in keinem Land in Europa ein entsprechendes Umschlaggerät gab. Es existierten damals, d. h. im Jahre 1971, als die Planung entstand, nur Con-

tainerumschlaggeräte, die wie ein Lastwagen gebaut waren, parallel zum Waggon aufgestellt wurden und den Container aufnahmen, wegfuhrten und dann den Umschlag auf das Abholfahrzeug vornahmen und umgekehrt. Das beste Gerät dieser Art war damals das von der italienischen Firma Battioni & Pagani. In Deutschland gab es Geräte von den Firmen Klaus sowie von Goldhofer. Kombiverkehr hat insgesamt fünf Piggy-Packer aus den USA importiert und in Neuss, in Köln und in Lübeck-Travemünde eingesetzt. Im weiteren Verlauf der 70er wurden auch in Europa derartige mobile Um-

schlaggeräte hergestellt.

Ende der 1980er-Jahre hatte Kombiverkehr 24 mobile Umschlagkräne verschiedener Hersteller beschafft und auf den Umschlaganlagen der Deutschen Bundesbahn als Ergänzung zu den schienenfahrbaren Portalkränen im Einsatz. Alle diese mobilen Umschlaggeräte haben jedoch die Dominanz der schienenfahrbaren Portalkräne nicht beseitigt.

(Auszug aus „UIRR 30 Jahre“ von Hans Wenger, Gründer und Sprecher der Geschäftsführung der Kombiverkehr GmbH & Co. KG 1969–1994, zum Thema „Mobile Umschlaggeräte“, 2001).

GLÜCKWÜNSCHE

70 Jahre Verkehr – das sind sieben Jahrzehnte Berichterstattung aus den Bereichen Transport und Logistik, verbunden mit unzählbaren Artikeln, Hintergrundberichten und News auch zum „Kombi-Verkehr“. Auch wenn es nicht in jeder Meldung explizit um unser Unternehmen ging, so waren und sind wir auch weiterhin interessierte und begeisterte Leser Ihrer Zeitung. Wir schätzen die stets faire Berichterstattung und den bestehenden persönlichen Kontakt zur Redaktion.

Zum Jubiläum gratuliert die Kombiverkehr KG herzlich, verbunden mit den besten Wünschen für die Zukunft!

Jan Weiser, Leiter Unternehmenskommunikation & Vertriebsunterstützung bei Kombiverkehr.



Was im Jahr 1973 in Neuss begann ...



... ist heute noch in einigen Umschlagbahnhöfen gängige Praxis.

ANZEIGE