

Logwin realizuje intermodalny transport ciężki z Polski do Niemiec

Grevenmacher (Luxemburg)/Heinsberg – Długość 16 metrów, szerokość 5 metrów, wysokość ponad 4 metry – i to wszystko razy dwa. Oddział firmy Logwin Road + Rail przetransportował rozłożony na dwie części reaktor termiczny, który z Niemodlina do oddalonego o 1.000 km niemieckiego miasta Heinsberg koło Aachen przejechał na niskopodwoziowej przyczepie oraz statkiem żeglugi śródlądowej. Transport ciężki o wadze całkowitej około 75 ton został zrealizowany na zlecenie firmy Dürr Systems, jednego z wiodących światowych producentów maszyn i urządzeń dla przemysłu motoryzacyjnego. Odbiorcą była firma Dürr-Kunde Toho Tenax Europe GmbH z Heinsbergu. Producent włókien węglowych rozbudowuje swoje instalacje produkcyjne i zastosuje reaktor termiczny do oczyszczania powietrza.

Wielkość elementów reaktora jest znaczna również jak na możliwości transportu ciężkiego, w związku z czym sam transport drogowy nie był możliwy. Dlatego też jeden odcinek drogi reaktor przebył statkiem żeglugi śródlądowej. Za transportem rzeczonym przemawiają dwa czynniki: duże ładunki napotykają w tym przypadku na mniej przeszkód, a ponadto nie istnieją ograniczenia czasowe, jak ma to miejsce w przypadku transportu drogowego. 30 czerwca 2008 rozpoczął się projekt trwający w sumie trzy tygodnie. Firma Logwin załadowała obie części reaktora w miejscu ich produkcji w Niemodlinie na dwa pojazdy niskopodwoziowe. „usunięto dno pojazdu niskopodwoziowego, aby dolna część reaktora mogła przylegać do wsporników bocznych oraz aby powstało dla niej miejsce pomiędzy ramami”, wyjaśnił Holger Philipowski, kierownik Transportów Wschodnioeuropejskich przedstawicielstwa Logwin z Dietzenbach. W konwoju, któremu towarzyszył pojazd zabezpieczający i samochód policyjny, transport ciężki udał się nocą do oddalonego o 25 kilometrów portu w Opolu.

Z biegiem rzeki do Niemiec

Z Opoli reaktor płynął już statkiem o napędzie motorowym. We Wrocławiu ekstremalnie niski poziom wody spowodował zatrzymanie transportu, ponieważ jedynie do tego punktu poziom Odry jest regulowany za pomocą śluz. Po dłuższym okresie suszy w Odrze nie ma zbyt wiele wody. W przypadku letnich transportów śródlądowych należy kalkulować możliwość wystąpienia tej przeszkody. „Gdy całe Niemcy na początku wakacji pragnęły pięknej pogody, nasi pracownicy w Polsce czekali na mocne opady w obszarze górnej Odry”, powiedział Holger Philipowski. „Zrobiliśmy wszystko, co było w naszej mocy.

Zastosowaliśmy nawet inny typ łodzi o mniejszym zanurzeniu. Mimo to kontynuowanie transportu nie było możliwe.”

Po dwunastu dniach polski Zarząd Gospodarki Wodnej Rzeki Odry otworzył zbiornik retencyjny. Na powstałej w ten sposób fali można było kontynuować podróż. W tym momencie statek żeglugi śródlądowej miał jeszcze przed sobą drogę przez Niemcy: Z Odry popłynął kanałem Odra-Szprewa i Hawelą przez Niemcy Wschodnie, następnie przez Mittellandkanal, a stamtąd wpłynął do kanału Dortmund-Ems, a w końcu do Renu.

On the road again

Po 9 dniach rejsu, statek wpłynął 24 czerwca do portu w Krefeld. Z powodu opóźnienia nie było czasu do stracenia i trzeba było kontynuować transport. Jednakże rozładunek statku wymagał wyjątkowej ostrożności: „Dolna część reaktora musiała zostać rozładowana w precyzyjnie określonej pozycji, ponieważ ilość miejsca w zakładach klienta uniemożliwiała późniejszy obrót”, wyjaśnił Holger Philipowski.

Ze względu na wielkość i wagę, mogliśmy jechać tylko autostradą. Ponieważ dodatkowo nie można było przekroczyć wysokości 4,45 metra, reaktor należało położyć pomiędzy wspornikami pojazdu niskopodwoziowego. Przez to szerokość transportu zwiększyła się do 5,60 metra. Na krótko przed osiągnięciem celu transport musiał przezwyciężyć trudności związane z ruchem okrężnym. Aby było to możliwe, należało zdemontować znaki drogowe. Dzięki starannemu przygotowaniu rozładunek dźwigiem przebiegł bez problemów. Po trzech tygodniach i przebyciu 1.000 kilometrów reaktor termiczny dotarł do celu.” „Na sukces projektu złożyło się wiele czynników”, powiedział Holger Philipowski. „Oprócz systematycznego planowania transportu z klientem należy do nich dokładne określenie interfejsów w łańcuchu transportowym oraz szybka reakcja w przypadku nieoczekiwanych zdarzeń.” Aby dokonać f Logwin musiała w Krefeld szybko zorganizować dwa mobilne dźwigi o udźwigu 250 ton. Dźwig portowy zepsuł się na krótko przed przybyciem statku. Przepłynięcie do innego portu wiązałoby się z opóźnieniem wynoszącym co najmniej tydzień, ponieważ nie było możliwości przeładunku.

Również w realizacji tak dużego projektu firma Logwin, oddział Road + Rail skorzystała ze swojego długoletniego doświadczenia w realizacji projektów transportowych, które częstokroć wymagają inteligentnego połączenia sterowania samochodów ciężarowych, kolei i statków żeglugi śródlądowej. Już od dziesięcioleci firma Logwin działa na rynku Europy Wschodniej. „Podczas realizacji transportu ciężkiego z Polski do Niemiec mogliśmy optymalnie wykorzystać naszą specjalistyczną wiedzę dotyczącą specyfiki regionalnej oraz procesów administracyjnych” powiedział Philipowski.

O firmie Logwin AG

Firma Logwin AG, Grevenmacher (Luksemburg), jako zewnętrzny partner opracowuje kompleksowe rozwiązania logistyczne i serwisowe dla przemysłu i handlu. W roku 2007 koncern osiągnął obrót wynoszący 2,0 miliarda euro i zatrudnia obecnie około 8.600 pracowników w 44 krajach. Firma Logwin jest aktywna na wszystkich najważniejszych rynkach świata i dysponuje ponad 400 zakładami na wszystkich kontynentach. Dzięki trzem działom Solutions (zorientowana na klienta logistyka kontraktów), Air + Ocean (międzynarodowy transport morski i powietrzny) oraz Road + Rail (transporty lądowe i specjalne w Europie Centralnej, Zachodniej i Wschodniej) Logwin AG należy do wiodących przedsiębiorstw na rynku.

Oddział Road + Rail jest w koncernie Logwin specjalistą w wymagającej logistyce transportowej: Sieć połączeń na rdzennych rynkach Niemiec, Austrii i Szwajcarii łączy Europę Wschodnią z Europą Zachodnią za pośrednictwem międzynarodowych transportów liniowych. Dzięki temu klienci Road + Rail w całej Europie mogą korzystać z obszernej palety usług spedycyjnych, magazynowych oraz wartości dodanej w ruchu kołowym i szynowym. Oprócz dostępu do sieci Road + Rail przygotowuje dedykowane projekty transportowe dla transportów ładunków i transportów specjalnych, takich jak np. spedycja obszarowa, transporty całych pociągów, logistyka zbiorników i silosów. W 140 zakładach w 25 krajach europejskich 3.300 pracowników Rail + Road wypracowuje roczny obrót wynoszący około 750 milionów euro.

Firma Logwin AG jest notowana w segmencie Prime Standard Niemieckiej Giełdy. Większościowy pakiet akcji posiada firma DELTON AG, Bad Homburg (Niemcy).

Logwin Group:

Mara Hancker
Public Relations
Tel: +352 719690-1353
pr-info@logwin-logistics.com

Logwin w Polsce:**Road + Rail:**

Rafał Puszczewicz
Tel.: +48 32 7897700
rafal.puszczewicz@logwin-logistics.com