



# Fast wie von Geisterhand

Zweiwege-Unimog rangiert im Stralsunder Hafen

Neuer Klang im Stralsunder Hafen. Wo sonst die satt tönenden Signalhörner von ehemaligen Reichsbahn-Lokomotiven ihr Kommen ankündigten, gibt seit Jahresmitte ein Zweiwege-Unimog den Ton am Umschlagsplatz der Stralsunder Hafen- und Lagerhausgesellschaft (SHL) an. Der Unimog auf Schienen und Straßen ist die wirtschaftliche Lösung für eine internationale Transaktion. Anfang 2003 wurde ein Fünf-Jahres-Vertrag zwischen der SHL und einem norwegischen Unternehmen wirksam, zum Import von jährlich 100.000 Tonnen Kalkstein über den Seehafen.

In Drammen am Oslo-Fjord werden verschiedene Baustoffe hergestellt, unter anderem Gipskartonplatten. Die beiden knapp 5.000 Tonnen großen norwegischen Bulkcarrier „Marble Bay“ und „Marble Sea“ besorgen in wöchentlichem Wechsel den Transport nach Norden. Empfänger ist das brandenburgische Kraftwerk Jänschwalde. Der Zug wird nach der Gips-Entladung wieder beladen. „So haben wir keine Leerfahrten mehr und damit eine runde Transportkette“, freut sich Dieter Böse über diesen gelungenen Handel. Werktags rollt ein 1.800-Tonnen-Zug aus 30 Waggons fahrplanmäßig in den Hafen. Um die Waggons zu rangieren, braucht man eine Lokomotive. Da sich die großen Dieselloks als zu aufwändig und schwerfällig für diese Manöver erwiesen, hat sich die SHL nach einer Alternative umgesehen. Die fand sie bei der Demminer Firma Schoknecht, der Unimog-Generalvertretung in Vorpommern. Als optimale Lösung stellte sich der Unimog mit Schienenführungseinrichtung des Geräte-System-Partners Zwiehoff heraus, der sowohl auf der Straße mit Gummibereifung als auch schieneengebunden auf Stahlrädern verkehren kann. Für acht Wochen lief der Probetrieb

im Hafen. Das Ergebnis war so zufriedenstellend, dass SHL-Chef Wolfgang Ostberg sich zum Kauf entschloss.

So mancher Autofahrer wundert sich seither, wenn er auf der Querkanalbrücke plötzlich die nagelneue blaue „Zwitter-Lok“, die einen Güterzug schiebt, vor sich auftauchen sieht. Nur 130 kW oder 177 PS sind dazu nötig. Den Lokführer sucht man allerdings vergeblich. Statt dessen trägt einer von acht bei der Deutschen Bahn AG ausgebildeten SHL-Rangierleitern eine Fernbedienung um den Hals. Per Knopfdruck kann er locker 1.800 Tonnen anschieben und die separate Luftdruckanlage zum Öffnen und Schließen der Waggons betätigen.

Die Investition von rund 200.000 Euro habe sich, so Dieter Böse, allemal gelohnt. Schließlich hat er bei dem norwegischen Unternehmen zwischenzeitlich einen Zehn-Jahres-Vertrag in Aussicht. ■



Oben links: Rangierarbeiten mit 1.800-Tonnen-Zug am Haken (links im Hintergrund die historische Alte Lotsenwache)

Oben rechts: Die Unimog-Lok der SHL wird per Fernbedienung gelenkt

Unten: Mercedes-Benz-Begegnung auf der Querkanalbrücke im Stralsunder Hafen