Am Stück bis ins Sauerland

Minda transportiert zum ersten Mal eine 87 Tonnen schwere Holzpresse, ohne sie für den Transport noch einmal zu zerlegen. Damit wird nicht nur Zeit gespart, auch Fehler werden vermieden.

Henning Wandel

Minden. Schon auf den ersten Metern wird es eng, aber das ist für das Transportunternehmen aus den Niederlanden Alltag. Gemeinsam mit dem Team von Minda haben sie jedes Detail vorbereitet, um die riesige Holzpresse nicht nur aus der Montagehalle zu zirkeln, sondern auch auf den Weg in Richtung Sauerland zu bringen. Pünktlich um 22 Uhr kann der Konvoi losrollen, mehrere Begleitfahrzeuge sorgen dafür, dass die 87 Tonnen schwere Maschine dort sicher beim Kunden ankommt.

Für das Mindener Unternehmen ist das eine Premiere. Normalerweise werden die Maschinen nach dem Bau und ersten Testläufen wieder zerlegt und in Einzelteilen ausgeliefert. Logistisch ist das die sehr viel einfachere Lösung, doch sie kostet Zeit. Rund sechs Wochen dauert es, eine Presse in dieser Größenordnung erst auseinanderzubauen und dann beim Kunden wieder zusammenzusetzen. „Jetzt brauchen wir beim Kunden noch eine Woche für die Inbetriebnahme“, sagt Nikolaj Tschernischow, der bei Minda für das Projekt verantwortlich ist.

Noch eine Besprechung, bevor die Presse verladen wird: Matthias Böversen (von links), Sebastian Drewniok, Nikolaj Tschernischow und André Heilmann tauschen sich noch einmal aus. MT-Foto: Henning Wandel

Die Fehleranfälligkeit beim Aufbau wird minimiert.

Zum ersten Mal transportiert Minda eine große Holzpresse an einem Stück. Foto: Susanne Kussmann

Für den Schwertransport werden zur Not auch Hindernisse aus dem Weg geräumt. Foto: Susanne Kussmann

Die Idee für den ersten Komplettransport hatte er gemeinsam mit dem Montageleiter Matthias Böversen. Dabei ging es aber nicht allein um den Zeitgewinn, wobei der auf der Hand liegt: „Das ist schon gewaltig, was wir da einsparen“, sagt Böversen. Aber auch die Fehleranfälligkeit beim Zusammenbau werde minimiert, weil auch die elektrischen Verbindungen bestehen bleiben, die Bauteile müssen also nicht wieder neu verdrahtet werden. Und nicht zuletzt geht die Montage einer komplexen Anlage im gewohnten Umfeld der eigenen Halle deutlich leichter von der Hand.

Doch dafür muss alles passen, weiß auch Minda-Chef Robert Falch. „Das müssen wir in jedem Einzelfall gemeinsam mit dem Kunden entscheiden“, sagt er. Gerade für den Transport innerhalb Deutschlands könne es aber ein interessantes Modell sein. Vor allem, weil sich die Zeitersparnis auch für den Kunden finanziell auswirke: „Wenn die Produktion nur kurz unterbrochen werden muss, ist das ein starkes Kriterium.“ So können sich die höheren Logistikkosten durchaus rechnen.

Wie fast alle Maschinen von Minda ist auch diese Presse ein Unikat, das auf die Anforderungen des Kunden zugeschnitten ist. Sie arbeitet mit vier Kammern, in denen je nach Größe mehrere Bauteile gleichzeitig gepresst werden können. Hergestellt werden könnten damit große Leimbinder für den Hallenbau bis zum Kantholz für den Carport aus dem Baumarkt, sagt Tschernischow: „Mit dieser Flexibilität benötigt der Kunde dann auch weniger Lagerhaltung. Und weil die Maschine auch einen erhöhten Druck aushalte, könne nicht nur klassisch Nadelholz, sondern perspektivisch auch härteres Laubholz verarbeitet werden.

Die reine Bauzeit betrug etwa zwei bis drei Monate, die Planung begann aber schon etwa ein Jahr vorher. Das alles ist normales Geschäft an der Hans-Böckler-Straße. Der spannende Moment kommt dann am Dienstagabend. Dabei war zwischendurch nicht klar, ob der Transport überhaupt würde stattfinden können. Ursprünglich war der schon etwas früher geplant, musste dann aber noch einmal verschoben werden. In der Zwischenzeit wurde die Baustelle auf der B482 eingerichtet – Einbahnstraßenregelung in Richtung Norden inklusive. Vom Minda-Werksgelände Richtung A2 führt an der Bundesstraße aber kein Weg vorbei.

„Wir wollten den Termin nicht weiter nach hinten schieben, wer weiß, wie dann im Sauerland das Wetter wird“, sagt Böversen. Nach mehreren Gesprächen zwischen der Transportfirma auf der einen sowie Straßenbauunternehmen und Behörden auf der anderen Seite habe es dann aber eine Lösung gegeben. „Die waren wirklich alle sehr kooperativ“, sagt Tschernischow. Und so durfte der Schwerlasttransport mit Polizeibegleitung in entgegengesetzter Richtung durch die Baustelle fahren, die für den regulären Verkehr kurzfristig gesperrt wurde.

Kniffelig wurde es dann noch einmal rund um Olsberg, wo die Straßen kurviger werden und auch einige enge Kreisverkehre zu meistern waren. Die Strecke hatten Mitarbeiter des Transportunternehmens aber bereits im Vorfeld abgefahren, damit es keine Überraschungen gibt. Um 4.31 Uhr am Mittwochmorgen rollte der Tross dann beim Kunden aufs Werksgelände. „Das hat alles reibungslos geklappt“, sagte Böversen am Telefon. Gut möglich also, dass aus dem Testlauf eine echte Alternative wird.

Der Autor ist erreichbar unter Henning.Wandel@MT.de