

Reise zu den Riesenreifen

Wie kommen tonnenschwere Ketten aus Österreich in den südamerikanischen Bergbau? Und was bewegt man dort damit? Hier gibt es dazu die Antworten.

Gigantisch sind sie, die Radlader, die im brasilianischen Carajas Rohstoffe abbauen, in der größten Eisenerzmine der Welt. Wie gewaltig die Maschinen sind, verdeutlichen alleine ihre Reifendimensionen: 3,93 Meter Durchmesser bei einer Breite von 1,77 Metern, größere Pneu werden nicht gefertigt. Die Kosten pro Stück: schier unglaubliche 100.000 Euro.

Was das alles mit österreichischem Know-how zu tun hat? Eine ganze Menge. Denn der Pwag-Konzern mit Hauptsitz in Klagenfurt, in der heimischen Bevölkerung hauptsächlich für seine Schneeketten bekannt, stattet die riesigen Gummireifen mit speziellen Schutzketten aus. „Unsere Produkte werden weltweit in den größten Minen zur Bekettung von Maschinen und Reifen und unter extremsten Bedingungen eingesetzt“, sagt Pwag-Brand-Developer Dieter Jörg Haas.

Die Ketten schützen die Reifen vor schnellem Verschleiß, verlängern die Lebensdauer und helfen damit, die Produktivität zu optimieren: „Indem sie ein Maximum an Maschinenverfügbarkeit und eine Minimierung der Standzeiten



Wolfgang Eder, Market Manager für Südamerika bei Pwag

KK

sicherstellen“, so Haas. Aber wie gelangt nun so eine Kette von Kapfenberg, wo sie gefertigt wird, mitten in den brasilianischen Dschungel?

Ausgeklügelte Logistik ist dafür nötig. „Eine Kette in der Dimension 70/70-57 wiegt gut sechs Tonnen“, sagt Wolfgang Eder, Market

Start der Reise: In Kapfenberg werden die tonnenschweren Ketten in Kisten verladen

PEWAG



Manager „Tire Protection Chain“. Ein Customer-Service-Team plant jeden Versand mit seinen individuellen Parametern wie Gewicht und Verpackung.

Im Fall der schwersten Pwag-Kette muss das Produkt zunächst in vier Teile zu je 1,7 Tonnen zerlegt und in Holzkisten verpackt werden.

Eder: „Davor werden die Ketten noch in einem Tauchbecken blau gefärbt, um sie einerseits überseetauglich zu machen und um sie unverwechselbar als Pwag-Reifenschutzketten identifizieren zu können.“

Weiter geht es zunächst per Lastwagen nach Wien oder Salzburg, wo die Kisten in Contain-

ner verladen, auf Züge gestaut und zu dem Terminal des jeweiligen europäischen Abgangshafens geschickt werden. „Abhängig vom jeweiligen Empfangshafen sind die Waren ungefähr einen Monat auf See“, erzählt Eder.

In Übersee gelandet, bekommt der Kunde alle für ihn notwendigen Dokumente bereitgestellt, damit er die Waren schnell und korrekt verzollen kann. Danach ist die Kette meist noch eine Woche unterwegs, bevor sie ihr Ziel in der Mine erreicht, die oft in unwegsamem Gebiet liegt, in dem es häufig keine befestigten Straßen gibt. So wie eben im Fall des Kunden im brasilianischen Carajas. Gute sechs Wochen also von Kapfenberg zum Ziel in Südamerika.

Eine stattliche Aufgabe, für die das österreichische Unternehmen mit diversen Partnern zusammenarbeitet: Von Land (Gebrüder Weiss, Kühne und Nagel und bei Abholern die gewählten Speditionen des Kunden), über See (Dachser, Logwin) und Luft (u. a. Dachser), wenn es ganz schnell gehen muss, bis hin zu den Paketdienstleistern GLS, DHL, DPD. Sie alle sind Glieder in Pwags Logistik-Kette.

Philipp Lackner