



2.500 Tonnen Stahl sind das Ergebnis einer Tagesproduktion bei Vallourec + Mannesmann Tubes in Düsseldorf.



450-PS-Riesen holen die gigantischen Rohre von Vallourec & Mannesmann Tubes in Düsseldorf ab. Ein Rohr wiegt zwei Tonnen.



Stephen Wood heuerte 1986 bei RKI an – und bereute die Entscheidung nie.

# Panta rhei – alles fließt

Nahtlose Stahlrohre von Spitzenqualität entstehen im Rohrwerk Düsseldorf-Rath der V + M Tubes. So präzise wie die Rohrproduktion ist auch die Logistik. Die Spedition Rheinkraft International bewegt den Stahl – mit Stralis-Zugmaschinen.

Stephen Wood (45) ist besorgt. Hoffentlich hat Sylvia nicht vergessen, Schnittlauch auf den Frischkäse zu streuen. Denn auf eine gesunde Ernährung legt „Woody“ Wert. So nennen ihn die anderen Kraftfahrer bei der Spedition Rheinkraft International (RKI). Vier Schnitten Graubrot, eine Banane, ein Joghurt und eine Flasche Wasser füllen seinen Rucksack. Nicht zuviel für einen Arbeitstag, der verdammt lang werden kann. Während er sich morgens rasiert, kocht seine Frau Kaffee. Ein Toast mit Orangenmarmelade. Richtig gefrühstückt wird erst später. Er holt sein rot-blaues Mountainbike aus dem Keller und tritt kräftig in die Pedale. Nach 14 Minuten erreicht er das Betriebsgelände der RKI.

### Das heisere Blubbern macht ihn glücklich

Jeans und Jacke ab in den Spind. Stattdessen bequeme Arbeitskleidung: Blaue Latzhose, Fließpulli und robuste Sicherheitsschuhe. Ein Blick auf den Einsatzplan. Betankt hatte er seinen Stralis DU RK 558 bereits gestern. Ein Rundgang mit der Taschenlampe ums Fahrzeug: Alles okay? 4.12 Uhr. Starterschlüssel ins Zündschloss. Das heisere Blubbern des 6-Zylinders macht ihn glücklich. Die Fahrtenstreiber-Chipkarte einschieben. Scheinwerfer an. Sein Truck rollt Beecker Straße Richtung A 59. Schlingelt sich über die A 40, A 3 und

A 52. Rollt um 4.41 Uhr auf den Halteplatz vor dem Werkstor von Vallourec & Mannesmann Tubes (V + MTubes). Anmelden. Um 5.12 Uhr endlich signalisiert die Leuchttafel, dass beladen werden kann. Vorher noch auf die Waage. Geladen wird in der Stopfenstraße Halle A an Tor 3. Jetzt heißt es aufpassen! Vorsichtig setzt Woody zurück. Super eng, diese 18 m lange Ladebucht. Freundliche Hände winken ihn ran. Doch er ist ein alter Hase. Stopp! Handbremse betätigen. Hydraulisch schließt sich das Ladetor vor dem Stralis AS 440.

1986 hieß es für Woody: Ab in den Dschungel von Belize oder lieber in Deutschland bleiben? Seiner deutschen Frau zuliebe ließ er sich nicht nach Mittelamerika versetzen. Stattdessen quittierte der Mann aus Nordwestengland seinen Dienst als Berufssoldat bei der Rheinarmee, machte den Führerschein Klasse II und heuerte bei RKI an.

Mit einem kraftvollen Ruck schiebt Wood das Planendach und die seitlichen Gardinen des Aufliegers zur Stirnwand. Ein vierköpfiges Team von Lagerleiter Michael Schulz steht bereit. Jenseits der Ladebereiche schließt sich das Fertighrohlager an. 2.500 Tonnen Rohre lagern hier. Das Resultat einer Tagesproduktion. Rohre verschiedenster Längen und Querschnitte, mit und ohne Gewinde, für jeden Einsatz. Qualitätsarbeit aus Deutschland für die Welt.



Das Rangieren in die 18 Meter lange Ladebucht erfordert konzentrierte Millimeterarbeit.

Zehn Rundrohre mit den Abmessungen 323 x 25 x 11.000 Millimeter (Durchmesser x Wanddicke x Länge) und einem Stückgewicht von 2.000 Kilogramm muss Woody heute transportieren. Aus dem Fertighrohlager hievt der Portal-Hallenkran jeweils zwei Rohre auf einmal hoch, schwenkt sie ein und lädt sie direkt auf den blauen RKI-Sattelaufleger. Querhölzer, Keile und Antirutschmatten sichern die Rohre. Michael Schulz erklärt den Vorgang: „Unsere Verloader sind für den Formschluss verantwortlich. Das heißt, die Fracht muss bündig an der Stirnseite und den seitlichen Steckungen anliegen.“

#### Die blaue Rheinkraft-Flotte

Ein stolzes Dunkelbau – das ist die Farbe der Rheinkraft-Flotte. Mit einem Umsatz von circa 100 Mio. Euro gehört Rheinkraft International (RKI) zu den hochkompetenten Spezialisten auf dem Logistikmarkt. In den 23 Niederlassungen in Deutschland arbeiten rund 450 Mitarbeiter. Neben nationalen und internationalen Transport- und Speditionstätigkeiten führt RKI Spezialtransporte, Lagerhaltung sowie spezifische Logistikdienstleistungen auf dem Werksgelände des jeweiligen Kunden durch. Die Zugehörigkeit zur belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS ermöglicht die Übernahme komplexer logistischer Aufgaben: von der Produktion bis zum Verbraucher – unabhängig vom Verkehrsträger. Mit einem modernen Fuhrpark und vielen Subunternehmern (insgesamt ca. 400 Fahrzeuge) kann RKI immer flexibel agieren.

Der Kraftschluss ist Sache des Fahrers. Der legt rutschhemmende Gummimatten über die schwarzglänzenden Rohre. Anschließend Spanngurte, die er in Befestigungslaschen am Boden des Aufliegers einklinkt und sie dann festzurrt. Rundrohre werden, so steht es in den Vorschriften der Unfallverhütung, pro zwei Tonnen Gewicht mit einem Gurt gesichert – macht zehn Gurte für die 20-Tonnen-Fracht von Woody. Nach 55 Minuten ist die Beladung beendet. Er schließt Seitenverkleidung und das Planendach und startet den Motor.

#### Viele Methoden führen zum fertigen Rohr

Während sich in Duisburg die V + M-Tubes Roheisenerzeugung und Stahlerstellung befinden, produziert V + M Tubes im Werk Düsseldorf-Rath nach dem Stopfen- und dem Pilgerwalzverfahren. In Düsseldorf-Reisholz wird das Press- und Ziehverfahren angewandt. In Mülheim an der Ruhr läuft die Rohrherstellung nach dem Rohrkonti-Verfahren. Von diesem Standort aus wickelt die RKI für V+M Tubes die Stahllogistik ab. RKI-Bereichsleiter Ulrich Horn weiß, warum: „In der Regel befinden sich unsere Niederlassungen direkt auf dem Werksgelände der Kunden, für die wir von der Abfertigung, über Lagerhaltung, Versandabwicklung, Qualitätsprüfung bis hin zum Verpackungsservice alles übernehmen können“.

Mit fast 50-jähriger Erfahrung, profundem Know-how in der Stahllogistik, versierten Mitarbeitern und einem hochmodernen Fuhrpark gehört das Unternehmen zu den bedeutenden Transportespezialisten. „Wirtschaftlichkeit ist ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl unserer Fahrzeuge“, berichtet Fuhrparkleiter Stefan Grosse. „Darum ist Iveco regelmäßig für uns erste Wahl. Zehn neue Stralis werden in diesem Jahr die Leistungsfähigkeit unseres



RKI-Bereichsleiter Ulrich Horn (links) und Lagerleiter Michael Schulz (rechts) haben alles im Griff.

Die Flotte wächst: In diesem Jahr werden zehn neue Stralis den blauen Fuhrpark von RKI erweitern.



Eine Frage des Gewichts: In der Stopfenstraße bei Halle A an Tor 3 meldet Woody den Stralis zum Wiegen an.



Mit einem Portal-Hallenkran gelangen die elf Meter langen Rohre auf die Ladefläche des Stralis.



Der Verloader verantwortet den Formschluss, der Fahrer den Kraftschluss der Frachtladung.



#### Wie entsteht ein Rohr?

Nahtlose Rohre werden aus vollen Blöcken in warmem Zustand gewalzt. Bei der Fertigung werden drei Stufen unterschieden: lochen, strecken und fertigwalzen der Rohre. Das Locher der Rohre kann entweder mit einer Lochpresse erfolgen oder mit einem so genannten Schrägwalzwerk, der bahnbrechenden Erfindung der Gebrüder Mannesmann Ende des 19. Jahrhunderts. Nach dem Hauptaggregat beim Strecken der Rohre werden die Rohrwalzwerke benannt. In Düsseldorf-Rath kommen hier in den beiden Anlagen ein Stopfenwalzwerk bzw. ein Pilgerwalzwerk zum Einsatz.

Im letzten Produktionsschritt legt das Maßwalzen den Außendurchmesser der Rohre fest, bevor die Rohre in den nachgeschalteten Adjustagebetrieben je nach Kundenwunsch weiterbearbeitet und geprüft werden. Abhängig von den gewünschten Abmessungen, vom Werkstoff und Verwendungszweck werden die Rohre auf den unterschiedlichen Walzwerken gefertigt. Bei V & M Tubes, gegründet 1899, stehen weltweit Anlagen zur Fertigung von Rohren mit einem Außendurchmesser von 21 bis 1.500 mm und einer Wanddicke von 2 bis 250 mm zur Verfügung. Im Rather Schrägwalz-Pilgerschritt-Verfahren etwa werden Rohre von 244 bis 711 mm Außendurchmesser und Wanddicken von 8 bis 150 mm gewalzt.

Fuhrparks weiter optimieren. Natürlich in der Euro 5-Version“. Anton Becker, Manager Logistics & Supply Chain V+M, begrüßt daher die Zusammenarbeit mit RKI, denn: „An die Logistikdienstleister, die unsere High-Tech-Produkte auf Straße und Schiene transportieren, stellen wir höchste Anforderungen. Mit RKI haben wir einen leistungsfähigen, verlässlichen Partner gefunden. Denn am Ende der Logistikkette steht immer der Kunde. Und der muss zeitgerecht und kompetent beliefert werden.“

Zurück zu Woody: Der steht mittlerweile im Stau auf der A 46. Souverän drosselt die Getriebeautomatik den 40-Tonner. Noch 35 Kilometer bis zum Ziel. Das kann dauern. Um 9.40 Uhr erreicht er sein Ziel. Alles klar zum Entladen. Wieder zupacken. „Herb-frisch, das Schnittlauch“, denkt er, als er um 10.25 Uhr endlich in sein Butterbrot beißen kann.

Seine Rücktour-Fracht hat ihm der RKI-Disponent bereits über Handy angekündigt: Stahlcoils, liegend auf Paletten. Die Ladestelle ist fast um die Ecke. 450 PS traben an. Um 12.20 Uhr trifft Woody im Duisburger Hafen

ein. Abladen. Der Arbeitstag geht zu Ende. Um 13.41 biegt er auf den RKI-Betriebshof ein. Tanken, Duschen – Feierabend.

#### 9.000 Tonnen Stahl für die Allianz-Arena

Während Woodys Schicht damit endet, erklärt Anton Becker die Herstellung bei V+M: „Unsere flexible Produktion stellt im 3-Schichtbetrieb zum Beispiel Handels-, Kessel-, Konstruktions-, Drehteil- und Leitungsrohre, Rohre für die Erdöl- und Erdgasindustrie, Leitungsrohre für die chemische und petrochemische Industrie, Kesselrohre für den Kraftwerksbau, Rohre für Maschinenbau und Automobilindustrie sowie runde und quadratische MSH-Profilen für die Bauindustrie und den Stahlbau her.“

Mit der Arbeit an Münchens neuem Fußballstadion weiß Anton Becker von einem prominenten Projekt zu berichten: „Für die Dachkonstruktion der Allianz-Arena wurden 9.000 Tonnen Stahl verbaut, davon allein 2.400 Tonnen unserer bekannten MSH-Profilen.“

[www.rheinkraft.net](http://www.rheinkraft.net)