







# Tandemhübe im Dreierpack

In der Nacht vom 13. auf den 14. September 2017 reisten die letzten drei Sektionen des Transrapids TR 09 in einer spektakulären 7-Stunden Aktion vom Entwicklungs- und Versuchsanlagenstandort Lathen auf Ulferts Tiefbetttiefladern zu den Kemper Werken in Nortrup. Nach einer kurzen Nachtruhe standen an der Fleischwarenfabrik für die Kranfahrer der Firma Ulferts aus Neermoor gleich drei Tandemhübe an.

Text und Bilder: Jens Hadel

Schon in den Wochen zuvor hatte die Geschäftsleitung auf dem Firmengrundstück ein kleines Stück einer Magnetschwebbahnstrecke im Maßstab 1:1 nachbauen lassen. Um Zeit zu sparen, hatte das Planungsteam, angeführt von den Fachleuten aus Lathen, sich im Vorwege dazu entschieden, die Aufnahmen an den Waggons über Schlaufen mit den speziellen Traversen zu verbinden. So sollte das Anbolzen wesentlich schneller vonstatten-

*Wie sich zeigte, war dieser Weg goldrichtig, denn trotz der nicht perfekt ausgerichteten Auflieger mit den Magnetschwebbahnelementen bereitete das Verbolzen keine größeren Probleme.*

gehen. Beim ersten Hub zeigte sich allerdings, dass die Transrapid-Sektion schon unmittelbar nach dem Abheben leichte Schräglage bekam. Mehrere Ver-

suche mit verschiedenen Anschlagarten der Schlingen scheiterten im Laufe des Vormittags. Man zählte sicherheitshalber an allen Ketten zwischen den oberen

Traversen und den Seitenträgern die Anzahl der Kettenglieder. Als mögliche Fehlerquelle konnte diese Idee verworfen werden, da alle Ketten auf eine identische Länge justiert waren.

Gegen Mittag entschied Marcus Laga als Verantwortlicher der Firma Ulferts, die Hübe ohne die Seilschlaufen zu erledigen. Wie sich zeigte, war dieser Weg goldrichtig, denn trotz der nicht perfekt ausgerichteten Auflieger mit den Magnetschwebbahnelemen-



Nachdem Traverse positioniert ist, kann der Transrapid in die Luft gehen.





Bis in die Nacht dauerten die Umschlagarbeiten an.



ten bereitete das Verbolzen keine größeren Probleme. Wenn man dies nur vorher geahnt hätte!

So ging zuvor wertvolle Zeit bei den erfolglosen Versuchen verloren, die am Ende des Tages

fehlte, denn die beiden Liebherr LTM 1250-5.1 waren für den folgenden Morgen schon anderweitig verplant.

So war es schon 14 Uhr, als der erste Triebkopf seine neue

Parkposition einnahm. Über einige Stufen kann der Transrapid durch die erste Tür zukünftig betreten werden. Bis es aber soweit war, gab es allerdings noch einiges zu tun. Da das Team schon

seit dem Vortag fast ununterbrochen im Einsatz war, wurde zur Stärkung erst mal eine Mittagspause eingelegt.

Etwas aufgewärmt und mit frischer Energie versorgt, wurden





Der Transrapid ist gelandet.



die weiteren Hübe vorbereitet. Der linke Liebherr LTM 1250-5.1 wurde auf die im Vorwege ausgelegten Holzbohlen umgestellt. Nur wenige Minuten später rollte der zweite Schwertransport mit dem Mittelstück zwischen Krane und Betonrasse.

Die Dämmerung brach schon über Nortrup herein, als das zweite Segment vom Sattelschlepper abhob und auf den zukünftigen Parkplatz zusteuerte. Eingewiesen von Kollegen im Mittelstück und auf Hubsteigern dockte das führerstandlose Modul an den ersten Kopf an. Unmittelbar darauf begann das Team der Firma Ulferts damit, die Träger von den Ösen der Schwebbahn-Träger zu lösen. Gegen Abend einsetzen- de kurze Regenschauer sorgten für zusätzlichen Kräfteverschleiß

beim Team, welches trotzdem konzentriert weiterarbeitete.

Zwischenzeitlich hatten auch die auf Kosten der Fleischwarenfabrik aufgestellten Grill- und Getränkewagen geschlossen, die den

Es war schon richtig dunkel, als für den letzten Hub diesmal der andere Kran umgestellt wurde. Langsam stellte sich Routine ein, und die Vorbereitungen für das Finale schritten zügig voran.

*Langsam stellte sich Routine ein und die Vorbereitungen für das Finale schritten zügig voran.*

gesamten Tag über für eine Gratisversorgung der vielen Schaulustigen sorgten. Kran- und Schwerlastinteressierte, ganze Schulklassen, Kindergartengruppen und Nachbarn sahen sich von der Hauptstraße aus die Arbeiten an und diskutierten über das beeindruckende Geschehen vor Ort.

Kurz vor Mitternacht lief der zweite Transrapidkopf in seinem Endbahnhof ein, und das Team konnte zum letzten Mal die Bolzen aus den Seitenträgern entfernen und mit dem Einpacken beginnen.

Dieses geschichtsträchtige Exponat wurde nicht grundlos am

Kemper Firmensitz wieder aufgestellt. Der 1977 verstorbene Geschäftsmann Hermann Kemper gilt als Pionier und Kopf hinter der Idee der Magnetschwebbahn. Schon 1934 ließ der Diplom-Ingenieur die Technik beim Reichspatentamt unter der Nummer 643316 eintragen. Wolfgang Kühnl, Geschäftsführer des Nortruper Unternehmens, und Urenkel Hermann Kempers hatten zusammen mit der Familie des Urenkels diese Magnetschwebbahn im November für 200.001,- Euro ersteigert. Direkt am Firmensitz soll darin ein Verkauf- sowie ein Konferenzraum untergebracht werden. Wenn alles klappt, wird ein kleines Museum zukünftig den Wissensdurst interessierter Besucher stillen.

KM