Echte Schwergewichte

Der Zug-Schub-Verband mit dem geladenen Transformator ist abfahrbereit.

Mitte Juli 2024 schauten alle Schwertransportfans in den Süden Deutschlands, wo ein Großteil des Spezialistenteams von Kübler mit dem U-Boot U17 unterwegs war. Der Rekordtransport hatte ein Gesamtgewicht von 529 Tonnen, davon rund 330 Tonnen Ladung, und eine Gesamtlänge von 74,5 Metern und sorgte für unfassbar viele Schaulustige über den gesamten Zeitraum. Bilder und Text: Jens Hadel

Nahezu unbemerkt waren zur gleichen Zeit einige Kollegen von Kübler mit drei leistungsstarken Schwerlast-Zugmaschinen und zwei 839er-Tragschnabeln auf jeweils 15 Scheuerle-Achsen in den Norden nahe Oldenburg gereist.

Zwei große Transformatoren mussten vom c-Port Zweckverband IIK nahe Saterland zur Konverterstation Garrel/Ost transportiert werden. Allein das Stückgewicht der Ladungen von 445 Tonnen erforderte gute Planung und besondere Lösungen. Die Genehmigungen fassten die Daten wie folgt zusammen: Zwei MAN TGX 41.680 sorgten als Zug-Schub-Verband für den Vortrieb. Das Gesamtgewicht für das 82 Meter lange Gespann lag samt Ladung bei rund 730 Tonnen.

„Problemlose Kurvenfahrt“: Aufgrund der Zufahrt zum Parkplatz (rechts) behindern keine Leitplanken den Transport.

Zusatzinfo zu Sinn und Zweck des Transports:
Mittels eines 230 Kilometer langen Höchstspannungsgleichstromkabels überträgt Tennet den Strom der Offshore-Plattform Borwin Epsilon mit verlustarmer Gleichstromtechnologie zur Konverterstation Garrel/Ost an Land. Hier wird der Gleichstrom wieder in Drehstrom umgewandelt und durch die beiden neuen Transformatoren ins Höchstspannungsnetz eingespeist und in Deutschland verteilt.

Gleich muss scharf links abgebogen werden. Hier unterstützt der MB Actros Titan als zweite Zugmaschine die beiden MAN TGX.

Die Linkskurve ist gemeistert. Nun geht es die enge Abfahrt im Gegenverkehr weiter. Links zu sehen: Bodenplatten verhindern das Versacken im Seitenraum. Dennoch wurde beim Anfahren einiges an Gummi auf dem Asphalt hinterlassen.

Begrenzt belastbare Streckenabschnitte: weitere acht Achsen unter dem Transformator sorgen für Entlastung.

Zusätzliche Zugmaschine an Steigungen und engen Kurven

Der erste Transport startete am 17. Juli gegen 22 Uhr. Wie üblich brauchte der erste Anlauf etwas mehr Zeit, da die Theorie aus der Streckenplanung fast nie zu 100 Prozent in die Praxis zu übernehmen ist. Welche Leitplanken, Schilder und Lichtsignalanlagen wirklich zu demontieren oder zu drehen sind, zeigt sich immer erst auf der Straße. Die Ladungshöhe von fünf Metern erlaubte keine Brückenunterquerungen und machte Abweichungen von der üblichen Schwerlastroute zum Umspannwerk notwendig.

An Steigungen und engen Kurven unterstützte ein Mercedes Actros Titan 6x6 als zweite Zugmaschine die beiden MAN. Zusätzlich sorgten einige begrenzt belastbare Streckenabschnitte für weiteren Aufwand. Um dort die Achslast der beiden 15-Achser zu reduzieren, wurden acht nicht angetriebene Zusatzachsen mit dem 6x6 Actros unter den 13,45 Meter langen Transformator rangiert. Kräftige Ketten sorgten für eine sichere Verbindung zum darauf abgestellten Trafo. Die hydraulische Kraft für Lenkung und Niveauausgleich kam vom Transportfahrzeug. Nur wenige 100 Meter später musste alles wieder zurückgebaut werden. Nach rund acht Stunden wurde das Umspannwerk Garrel/Ost erreicht.

Der zweite Transport startete am Abend des 23. Juli und nutzte die gleiche, etwa 35 Kilometer lange Route wie eine Woche zuvor. Auch hier wurde die B72 bei Friesoythe verlassen, da eine Brücke für diese große Belastung nicht freigegeben ist. Aufgrund der Ladungshöhe konnte diese nach der Abfahrt nicht unterquert werden. Somit führte der Streckenplan das Gespann über Land eine Auffahrt weiter zur B72. Nach einigen Kilometern kam die Abzweigung zur Entladestelle. Wie zu erwarten, benötigte das Team weniger Zeit und erledigte auch die zweite Aufgabe ohne Fehler.

War die begrenzt belastbare Stelle gemeistert, wurde das achtachsige Fahrwerk wieder entfernt.

Die Schilder im Kurvenbereich wurden demontiert und liegen auf dem Rasen, sodass auch ...

... diese Kurve kein Problem darstellt.

ANZEIGE