

Nordlink-Liniendienst

Am Abend des 12. Juni 2018 wartete das beladene Gespann der Spedition Kübler im Brunsbütteler Hafen auf den Startschuss für die Überfahrt zum neuen großen Umspannwerk in Wilster. Es handelte sich bereits um den dritten Trafo-Transport, den das Team zu meistern hatte. *Text und Bilder: Jens Hadel*



Einer von insgesamt sieben Trafotransporten ist hier auf dem Weg.

Bei der ersten Überfahrt am 7. Juni lernten die vier Fahrer noch die Streckendetails kennen und benötigten gute zwei Stunden. Inzwischen ist eine gewisse Routine entstanden und jeder kennt die kritischen Stellen, weiß aber auch genau, wie diese gemeistert werden können.

Auf der 16,5 km langen Strecke verlangt eine Brückendurchfahrt, bei der die Durchfahrts-

Der Trafo mit einem Eigengewicht von 225 t liegt auf den Trägern der Hochbrücke, die ohne Z-Träger die beiden 14-achsigen Scheuerle-Module in einer geraden Linie miteinander verbinden.

höhe von 4,95 m nur wenig Luft über und unter dem Transformator übrig lässt, die volle Aufmerksamkeit aller Beteiligten.

Bis es soweit ist, dauert es aber noch etwas.

Gegen 20 Uhr lässt die Polizei den 75 m langen Koloss auf die

Straße. Der Gegenverkehr wird von den Ordnungshütern vor der Weiterfahrt an den Straßenrand gebeten. Einige Verkehrsschilder und andere Hindernisse werden vom Begleitteam aus dem Weg geräumt und danach wieder aufgestellt, als wenn nichts passiert ist.

Der Trafo mit einem Eigengewicht von 225 t liegt auf den Trägern der Hochbrücke, die



Auf 75 m Gesamtlänge brachte es jeder Transport.



ohne Z-Träger die beiden 14-achsigen Scheuerle-Module in einer geraden Linie miteinander verbinden. Zusammen mit den beiden 4-achsigen Zugmaschinen kommt ein Gesamtgewicht von über 470 t zusammen.

Apropos Zugmaschinen: Als Zugfahrzeug ist ein 8x6/4 MAN TGX 41.680 mit dickem V8 im Einsatz, die erst 2018 in Betrieb genommen wurde. Da aus

Natürlich im Zug-Schub-Verbund. Besonderheit hier: eine nigelneue V8-Schwerlastzugmaschine von MAN





Ein Fahrstreifen ist hier zu wenig. Die Polizei sorgt hier für freie Fahrt.



Das Abfahrmanöver wird eingeleitet.



Hier wird die Auffahrt als Abfahrt genutzt.

Wien diese Antriebsvariante, sowohl Motor als auch Achsformel, nicht angeboten wird, wurde Toni Maurer beauftragt, diesen Schwerlaster wunschgemäß aufzubauen. Hinten schiebt der Mercedes Actros SLT 4160, der schon unzählbar viele Prestigetransporte der Michelfelder Schwerlastspezialisten angeführt hat.

Insgesamt sieben Transformatoren von ABB aus Schweden werden im Juni 2018 von Kübler vom Elbhafen Brunsbüttel zum neuen Umspannwerk gefahren. Die reine Fahrzeit verkürzt sich aufgrund der Erfahrungen immer mehr. Einzig die Wartezeit nach dem Erreichen der Bundesstraße 5, um den Gegenverkehr auf dem zweispurigen Teilstück bis zur Ausfahrt Wilster umzuleiten, bleibt fast unverändert.

Auf insgesamt 36 Achsen rollt der Bandwurm entspannt über die gut ausgebaute B 5 durch den warmen Frühsommerabend.

Kurz vor dem Ziel geht es über die Auffahrt entgegen der Fahrtrichtung von der Bundesstraße herunter und über die extra abgeschottete Zufahrt zum Entladeort. Dort angekommen ist für diesen Tag erstmal Feierabend. Entladen wird am kommenden



Ein schwergewichtiger Zug-Schub-Verbund mit 470 t Gesamtzuggewicht.

Morgen, direkt danach geht es zur erneuten Beladung zurück in den Brunsbütteler Hafen.

Sogar für Schwerlast-Spezialisten gibt es manchmal etwas wie Routine und Gewohnheit – wenn auch nur sehr selten.

STM

Über das „Nordlink“-Projekt

Um den produzierten Strom aus deutscher Windenergie und norwegischer Wasserkraft zu verwerten, wo Bedarf besteht, wird in diesem Jahr eine 623 km lange Gleichstromleitung zwischen der Nordseeküste und Norwegen verlegt. Das 2-adrige 516 km lange Seekabel kommt in Büsum an und verläuft dann weitere 54 km als Erdkabel bis zum Umspannwerk Wilster. Bis zu 1400 MW können laut Stromnetzbetreiber Tennet zwischen den Endpunkten hin und her bewegt werden. 2020 soll die Energieverbindung zwischen beiden Ländern den Dienst aufnehmen.