

Überraschung: KÜBLER macht einen Trafo-Transport



So viel Platz gab es für das 75 m lange Gespann nicht immer.

„Manchmal, so mein Eindruck, ist diese Branche – zumindest in meiner Wahrnehmung – derzeit überwiegend in Sachen Transformatoren-Transport unterwegs. Ist dem so? Ich denke: Ja! Transformatoren dienen ja AUCH dazu, Spitzen aufzufangen. Und bei dem, wie es stromtechnisch inzwischen in unserer Republik läuft, sind Transformatoren einfach notwendig.“

Text: Silvia Rybka, Bilder: Daniel Köder/KÜBLER

Einer dieser Trafo-Transporteure ist, wen wundert's, KÜBLER. Ein 6-Mann-Team (und JA, es waren Männer, keine Frau im Team, und auch nichts Diverses) zog einen Trafo um von Altlußheim nach Wiesloch, von Umspannwerk zu Umspannwerk der Transnet BW.

Im Einsatz waren zwei MAN- Zugmaschinen 680 mit Adam und Michel am Lenkrad. Angehängt wurde eine TII SCHEUERLE-InterCombi 2 x 12 Achsen. Der 240 to-Transformator wurde in die Kübler'sche Hubhebelkesselbrücke eingebolzt. Allein dieser Begriff „Hubhebelkesselbrücke“: Das singt ja beinahe. Bei derartigen Worten habe ich immer sofort die Italiener mit ihrer wunderbaren Sprache vor Augen bzw. im Ohr. Fix habe ich mal eben „Hubhebelkesselbrücke“ bei Dr. Google eingegeben zwecks Übersetzung.

Ponte caldaia a leva di sollevamento

Besagte „ponte caldaia a leva di sollevamento“ hat eine Nutzlast von 300 t. Von diesen Hubhebelkesselbrücken hat Kübler drei Stück im Bestand.

Die technischen Daten des Transports:

Gesamtlänge Gespann 75,00 m
Breite: 3,19 m
Höhe: 4,40 m
Länge Trafo: 11,00 m
Gewicht Trafo: 240 t

Begleitet wurde der Transport von 4 Werkstattwagen und einem Ladekran mit Unterlegplatten. Vorteil ist, dass die Stahlplatten direkt

vom Team vor Ort ab- bzw. wieder aufgeladen werden können, ohne zusätzliches Equipment. Hinzu kam eine Hubarbeitsbühne für die diversen „Nebenarbeiten“ rund um den Transportweg. Und drei Polizeistreifen waren auch mit von der Partie. Die Hubarbeitsbühne wurde von STB zur Verfügung gestellt, wie auch die vier Fahrzeuge für die verkehrslenkenden Maßnahmen und das am Ende fahrende BF3- Fahrzeug.

Daniel Köder, Projektleiter dieses Schwerlast-Transportes erzählte, dass allein zwei Monate Vorbereitungszeit erforderlich waren. Und dann mussten auf der Transportstrecke noch diverse Verkehrs- Inseln, Kreisverkehre und Kurven mit Stahlplatten ausgelegt werden. Zahlreiche Schilder wurden demontiert, und die Peitschenlampen, die das Gespann behinderten, mussten gedreht werden.



An dieser Stelle musste schon mit weniger Platz auskommen werden.

Die Transportstrecke war ca. 30 km und wurde in einer Zeit von guten 6 Stunden bewältigt, insgesamt musste zudem 6 mal die Richtung gewechselt, also „umgehangen“ werden.

Ich fragte Daniel, wie das denn mit dem Kurvenfahren so funktioniert, denn so eine ponte calda a leva di sollevamento fährst du ja nicht mal eben, mit einer Zugmaschine davor und einer dahinter, und bei einer Gesamtlänge von 77 m, »umme Ecke«. Daniel erklärte: „Obwohl wir links abbiegen mussten, sind wir rechts in die Kreuzung hineingefahren. Die Linkskurve war in unserem Fall nicht befahrbar wegen diverser Hindernisse, und vor allem wegen des Kurvenradius.“

Dann wird die Richtung der Zugmaschinen geändert, meint: Was vorher gezogen wurde, wird nun geschoben. Und was mit der hinteren Zugmaschine geschoben wurde, wird dann den Tross ziehen. Das ist der Vorteil, wenn die Ladung »angehängt« wird, denn bei einer aufgesattelten Zugmaschine wäre das nun gar nicht möglich, und diese müssten dann rückwärtsfahren.“

Das Team hat die 30 km bis 4.00 h morgens bewältigt, und das bei leisem Nieselregen. „Wir waren gut vorbereitet, und mit dem eingespielten Team von uns ist das gesamte Projekt gut gelaufen. Da haben sich die zwei Monate Vorbereitung gelohnt“, so Daniel Köder.



Knifflige Ortsdurchfahrt und für die Kurvenfahrt wurde hier auch der Bürgersteig genutzt.



Es mussten Leitplanken, Findlinge usw. mit dem Ladegut überschwenkt, bzw. das gesamte Gespann auch mal durch einen Tunnel durchgeführt werden.