

# Trafo-Power im Hunsrück



Nach fast 4-jähriger Planung stand für das Kahl & Jansen-Team fest: Der Transport zweier 302 t schwerer Transformatoren von Krefeld bis in den Hunsrück hat es gewaltig in sich. Um ihn überhaupt durchführen zu können, wurde die Hunsrück-Bahn bis Stromberg reaktiviert.

Text: Hermann Schulte, Bilder: HSMS, Redaktion: Jens Buschmeyer

**D**och mit der Reaktivierung der Schienenstrecke war es noch nicht getan. In Stromberg musste zudem ein Schienen-Straße-Umladeplatz errichtet werden. Nachdem die Hunsrückbahn mit rund 4.000 t Schotter und zwei Ersatzbrücken bis Stromberg im Hunsrück wieder befahrbar gemacht wurde, musste dort zusätzlich noch ein Umsetzfundament gebaut werden, um den Boden im Bereich der Schienen tragfähig zu machen. Dass der dann erforderliche Straßentransport über rund 25 km nicht leicht werden würde, wurde bereits im Vorfeld klar, so Transportleiter Olaf Weltz von Kahl & Jansen.

Ab dem Bahnhof hatte das Team im Vorfeld diverse Störstellen ausgemacht. Die S-Kurve nach dem Bahnhof, eine Brückenüberfahrt bei Rheinböllerhütte, die eine Fly Over-Brücke erforderte, eine 11 %ige Steigung Richtung Dich-



Drei Schwerlastzugmaschinen und die Power eines Selbstfahrers ziehen den Trafo über den Berg.



Auf der reaktivierten und verstärkten Hunsrückbahn reiste der Trafo zur Umladestelle in Stromberg.

telbach, das Umsetzen auf Selbstfahrer im Wald, ein weiterer Einsatz der Fly Over-Brücke in Dichtelbach sowie eine rechtwinklige Kurve mit anschließender, enger und steiler Ortsdurchfahrt gaben dem mit der Transportplanung befassten Team eine ganze Reihe komplizierter Hausaufgaben auf.

Normalerweise trotzdem kein Problem, wären da nicht die extrem strengen Auflagen der Genehmigungsbehörden gewesen. Da eine wichtige Autobahnumfahrung befahren werden sollte, wurde an dieser Stelle erst eine Sperrung ab 00:00 Uhr genehmigt. Dadurch aber konnte auch mit der Montage der Fly Over-Brücke erst ab diesem Zeitpunkt begonnen werden. Und die zulässige Achslast von 12 t auf Brückenbauwerken waren überhaupt nur durch den Einsatz der K 600 G<sup>2</sup> realisierbar!

Da dieser große Transport erstmals in dieser Art in Rheinland-Pfalz mit BF4-Begleitung abgewickelt wurde, verfolgten auch die Behörden die Sache mit Argusaugen – bis hin zum Regierungspräsidium, das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsandte.

Ab dem 4. Januar war dann das gesamte Transportequipment in Stromberg eingetroffen und bei eisigem Schneetreiben wurden die



Anschnabeln für die Straßenfahrt ab Stromberg.

Achslinien in Position gefahren. Zunächst galt es, mithilfe zweier Ladekrane die beiden Tragschnäbel so zusammenzubauen, dass diese das richtige Lademaß für den Trafo aufwiesen. Anschließend wurde angeschnabelt und mit fahrerischem Können auf diesem engen Terrain die restlichen Achslinien angedockt.

Daraufhin erfolgte die Abnahme durch den TÜV, der besonders die Maße zwischen der ersten Schwerlastzugmaschine und der ersten Achslinie sowie den Abstand zwischen Achse 24 und 25 kontrollierte. Nach dieser Abfahrtkontrolle konnte der erste Transport aber pünktlich am 6. Januar um 00:00 Uhr starten.

ANZEIGE

# TTBN

NEU

Routen-PDF  
Offroad-Ziele  
Brückenlasten  
Freitext

## Routen, Schleppkurven und Protokolle

Interaktive Karten für alle VEMAGS-Anträge, auch ohne Protokoll

Wenn das Ziel keine Postanschrift hat ...

Limit-Community enthält die öffentlichen Daten der Bundesländer

Protokollergänzungen für Behörden zu Route, Sachkunde etc.

www.TTBN.de

TTBN ist eine Marke der ObjectFab GmbH, Tannenstr. 2, 01099 Dresden



90°-Kurve innerorts in Dichtelbach. Gut, dass das Grundstück nicht bebaut ist.

Für die Durchfahrung des ersten Hindernisses, die S-Kurve mit Bahnübergang, benötigte der Konvoi – bestehend aus zwei Titan 8x6-Schwerlastzugmaschinen im Zug-Schub-Verbund, 2x24 Achslinien und einer MAN TGX als Reservemaschine – bedingt durch die widrigen Wetterverhältnisse am Ende rund 2,5 Stunden. An einer kleineren Steigung nach etwa 7 km wurde dann noch die MAN-Zugmaschine vorgespannt.

Etwas außer dem Zeitplan kam das Gespann in der Folge an der Fly Over-Brücke an, die jedoch ebenfalls aufgrund der behördlichen Auflagen erst gegen 04:30 Uhr fertiggestellt war.

Langsam fuhr der Zug dann über die Fly Over-Brücke, bis plötzlich ein technischer Defekt an einer Achslinie zum Stillstand führte. Die erforderlichen Reparaturarbeiten waren schließlich gegen 08:00 Uhr soweit abgeschlos-



sen, dass nun die Fernleitungsbrücke, die ebenfalls im Vorfeld wegen zu geringer Durchfahrts-höhe erneuert werden musste, unterfahren werden konnte, bevor es anschließend in die Steigung ging.

Doch selbst die Kraft der drei angespannten Schwerlastboliden reichte nicht aus, um diese Steigung ohne weitere Hilfe zu bewältigen. Also wurde kurzerhand das Powerpack eines SPMT als weitere Antriebseinheit eingespannt, sodass



Im wahrsten Sinne des Wortes: gelenkig!

*Kurzerhand wurde das Powerpack eines SPMT als weitere Antriebseinheit eingespannt, sodass der Berg dann mit drei Schwerlastzugmaschinen und einem SPMT-Powerpack bezwungen wurde.*



Überfahrt über die 2. Fly Over-Brücke.

der Berg dann mit drei Schwerlastzugmaschinen und einem SPMT-Powerpack bezwungen wurde.

Gegen 10:30 Uhr war letztendlich der Umsetzpunkt im Wald erreicht. Nach einer verdienten Pause wurde dann am späten Nachmittag des Sonntags noch der vordere der beiden SPMTs angesetzt und am Montagmorgen der hintere.

Gegen 12:00 Uhr setzte sich der Konvoi mit den beiden 16-achsigen SPMTs in Bewegung. Flott wurde die nächste, kürzere Fly Over-Brücke überfahren. Bei der nun folgenden rechtwinkligen Abfahrt wurde zunächst geradeaus in den Ort gefahren und dann in umgekehrter Richtung die Kurve über ein von Amprion gekauftes Gelände gemeistert. Die anschließende Steigung benötigte keine zusätzliche Unterstützung durch eine Schwerlastzugmaschine. Dies war von einigen Fachleuten gemutmaßt worden. In lockerer Fahrt ging es von da an noch einmal in gleicher Art um eine Kreuzung Richtung Umspannwerk, das gegen 15:00 Uhr erreicht war.



Dichtelbach mal mit ganz ungewöhnlicher Verkehrsdichte.

ANZEIGE

KÜBLER  
SPEDITION

www.kuebler-spedition.de

KÜBLER  
Projektspedition



Leistungspalette

- eigenes Transportequipment: bis 800 t Nutzlast
- unter fester Plane bis 5,50 m Breite / 4,10 m Höhe
- Montagehalle und Umschlagsterminal bis 625 t
- Schwertransporte auf der Schiene bis 348 t
- Hallen- und Freilagerflächen

logistik@kuebler-spedition.de / Tel. + 49(0)791-93000-0



Projektlogistik

- weltweite Projektlogistik mit direkten Partnern vor Ort
- Straße / Seefracht / Luftfracht / Eisenbahn
- Transport, Handling und Lagerung von Schwergut weltweit
- weltweite Organisation der gesamten Logistikkette
- Dokumentationen an allen Schnittstellen

info@kuebler-spedition.de

  
  




Novum: der Trafo-Transport war der erste Transport dieser Größenordnung in Rheinland-Pfalz, der durch polizeieretzende Maßnahmen abgewickelt wurde.

*Die anschließende Steigung bewältigten dann insgesamt fünf Schwerlastzugmaschinen dermaßen schnell, dass die Fotografen schon sportlich sein mussten, um parallel mitzulaufen.*



Umbau auf Selbstfahrerbetrieb.

Beim zweiten Transport wurden nach den zuvor gesammelten Erfahrungen noch einige Details verändert. Da die erste Sperrung der Umfahrung doch erst 6:00 Uhr aufgehoben werden konnte, entschieden die Behörden, dass der zweite Transport bereits um 22:30 Uhr starten durfte.

Am Ausgang der S-Kurve in Stromberg wurde zudem eine Geländeabgrenzung beseitigt und Überfahrplatten gelegt. Danach wurde bereits die dritte Schwerlastzugmaschine vorgespannt und der 25 m langen, ersten Fly Over-Brücke wurden zur Abflachung des An- und Abfahrwinkels Stahlplatten vorgelegt.

Die anschließende Steigung bewältigten dann insgesamt fünf Schwerlastzugmaschinen dermaßen schnell, dass die Fotografen schon sportlich sein mussten, um parallel mitzulaufen. Um 4:00 Uhr war das Etappenziel, der Umsetzplatz im Wald, diesmal schon erreicht.

Durch den sonntäglichen Komplettumbau konnte der Transport montags bereits pünktlich um 9:00 Uhr starten. Trotz des dann zwischenzeitlich einsetzenden Schneefalls, glücklicherweise nach der Steigung, wurde das Umspannwerk schließlich um 13:00 Uhr erreicht.

Die Parterreabteilung von Kahl & Jansen übernahm dort zum zweiten Mal das Ruder, um den Trafo mit Hilfe von Litzenzügen sicher an



Die ebenso wertvolle wie empfindliche Fracht und die Grundstücksgrenze fest im Blick.

seine endgültige Position zu verschieben. Die Zerlegung der Einheiten, die Verladung und der Abtransport nahm weitere zwei Tage in Anspruch, wobei sich durch das Ablasten einer Brücke nahe des Kahl-Firmengeländes in Moers beinahe noch eine Verzögerung ergeben hätte.

Doch auch die Behörden in Nordrhein-Westfalen zeigten sich kooperativ und handelten zügig, sodass der Tross ohne größere Verzögerungen die Heimat erreichte.

ANZEIGE



# BOHNET

## Schwerlastexperten

- *Schwertransporte*
- *Spezialtransporte*
- *Schienenlogistik*
- *Schwergutverschiffung*
- *Luftfracht Charter*
- *Schwergutlager*

Bohnet GmbH | Erolzheimer Straße 1 | D-88457 Kirchdorf  
kontakt@spedition-bohnet.com | www.spedition-bohnet.de