

30 TII Scheuerle Achslinien im Einsatz: U-17 Mega-Mega- transport des Jahres



Alles steht bereit, um das Ponton zu verlassen.

Es ist wohl der deutschlandweit bekannteste Schwertransport in diesem Jahr: die Rede ist von der Überführung des U-Bootes U17 von Kiel ins Technik Museum in Speyer. Hier waren insbesondere die letzten rund 4,5 km, der Straßentransport, besonders spektakulär. Dabei dürfte die bislang längste starre Plattformwagenkombination auf öffentlichen Straßen in Deutschland zum Einsatz gekommen sein. Für den gesamten Transport und die Planung zeichnete die Spedition Kübler verantwortlich.

30 Achslinien TII Scheuerle InterCombi für den Landgang und Straßentransport

Am 18. Mai wurden von dem verantwortlichen Transportunternehmen, der Spedition Kübler GmbH, der Tieflader zusammengebaut. Aus acht einzelnen TII Scheuerle InterCombi-Modulen wurde eine Einheit mit 30 Achslinien und einer Länge von 45 m gebildet. Am darauffolgenden Tag, dem 19. Mai, wurde schließlich der starre Verbund aus 30 Achslinien unter das U-Boot rangiert.

Am 20. Mai wurde U17 dann von dem Ponton an Land gezogen. Die STM-Redaktion ließ es sich nicht nehmen, bei dieser Aktion live vor Ort sein. Als die STM-Redaktion morgens ankam, liefen noch Aufräumarbeiten. Auf der Rampe, die den Ponton mit dem Festland verband, stand der vierachsige MAN V8 TGX 41.680 startbereit mit dem angekoppelten Scheuerle InterCombi-Verbund mit dem gesattelten U17. „Die Schwierigkeit bei dem Verlassen des Pontons ist die Gewichtsverteilung“, erläuterte Thorge Clever, Senior Projektmanager Bereich Power+Grid, bei der Spedition Kübler, im Gespräch mit der STM-Redaktion vor Ort. „Das U-Boot wiegt rund 500 Tonnen. Hinzu kommen 100 Tonnen der InterCombis von Scheuerle. Sobald die ersten Achsen den Ponton verlassen, verringert sich das Gewicht und der Ponton schwimmt im vorderen Bereich auf. Dies muss ausgeglichen werden, indem Wasser in den Ponton gepumpt wird, sodass das Niveau zwischen Ponton und Rampe ausgeglichen bleibt.“

Um 11:00 Uhr war es dann soweit. Frieder Saam, Berufskraftfahrer und Transportleiter bei

der Spedition Kübler, versammelte alle Beteiligten, um die Vorgehensweise nochmal zu besprechen. Um 11:11 Uhr setzte sich dann die MAN-Schwerlastzugmaschine mit seinen 680 PS und den angehängten Scheuerle InterCombi-Modulen (4-4-4-3-3-4-3-5 Achs-Modulen) mit U17 in Bewegung. Nur rund 5 Minuten später waren schon fast die Hälfte der 30 Achslinien vom Ponton und auf dem Festland beziehungsweise der Rampe. Kurz vor halb Zwölf waren lediglich noch drei Achsen auf dem letzten Rampenteil als es zu einem etwas längeren Stopp kam. Wie schon bei der Besprechung um 11 Uhr angenommen, wurde der Platz zum Rangieren mit der Zugmaschine eng und der Bauzaun musste noch etwas Platz freigeben. Zudem wurde es am rechten Rand (Fahrtrichtung) der Rampe eng. Nicht einmal eine halbe Stunde später hatten jedoch alle 30 Achslinien der TII Scheuerle InterCombi festen Boden unter den Rädern. Später am Tag wurde die gesamte Transporteinheit noch so platziert, dass am nächsten Morgen der Transport ohne Rangieren in Richtung Museum starten konnte.

Mit 90 m Zug-/Schubverbund und rund 600 t Gesamtmasse im Schritttempo 4 Kilometer in 4 Stunden

Gegen 9:00 Uhr am Morgen des 21. Mai begann der Transport von U17 aus dem Naturhafen Speyer ins Technikmuseum Speyer. Da alle Beteiligten mit großem Zuschauerandrang gerechnet hatte, war auch ein entsprechendes



STM-Bild



Letzte Teambesprechung über den Ablauf bevor es für U17 an Land geht.

STM-Bild

Von Kiel ging es für die 50 Jahre alte U17, ein knapp 50 Meter langes, neun Meter hohes und fast fünf Meter breites U-Boot der Klasse 206 A, auf einem Ponton über den Nord-Ostsee-Kanal, die Nordsee, den Waal (Rhein in der Niederlande) und Rhein bis in den Naturhafen Speyer. Da weder Niedrig- noch Hochwasser Probleme bereiteten, verlief der Transport über den Wasserweg planmäßig, sodass der Ponton am 17. Mai pünktlich im Naturhafen anlandete. Nun stand jedoch der wohl schwierigste Teil des Transports an.



Die ersten Achslinien haben festen Boden erreicht.

STM-Bild

Aufgebot an Sicherheits- und Begleitpersonal vor Ort. Mit der Einschätzung hatten die Organisatoren auch recht behalten. Die Zuschauer wurden, umso näher der Transport dem Ortseingangsschild Speyer kam, immer zahlreicher. Ganz abgesehen von den Pressevertretern, die direkt vor dem Transport mitlaufen konnten. So verwundert es nicht, dass mindestens 200/250 Begleitpersonen, bestehend aus Polizei, Kübler- und Museums-Mitarbeiter, THW und Feuer-

wehr, den Transport sicherten. „Das THW ist hier mit insgesamt 85 Mitarbeitern aus sechs Ortsverbänden vertreten“, berichtete ein THW-Mitarbeiter gegenüber der STM-Redaktion. Mit ähnlicher Mannschaftsstärke war wohl auch die Polizei vertreten. Ganz abgesehen von der hohen Anzahl an Kübler- und Museums-Mitarbeiter.

Direkt zu Beginn musste eine Linkskurve auf die Industriestraße gemeistert werden.



Der Achsausgleich der Pendelachsen von bis zu 650 mm hält die InterCombi-Plattform in Waage. STM-Bild

Kurz zuvor wurden noch Abdeckplatten auf die Rasenflächen im Kurvenbereich platziert. Angeführt von der MAN V8 TGX 41.680 Schwerlastzugmaschine und abgeschlossen durch zwei Mercedes-Benz Truck Actros Schwerlast-Lkw wurde diese erste engere Kurve aber problemlos gemeistert. Nun wurde der Zug- und Schubverbund durch eine weitere 3-achsige Mercedes-Benz Truck Schwerlastzugmaschine, die sich vor den MAN setzte, auf seine maximale Länge von gut 90 m – vier Zugmaschinen mit Deichsel rund 48 m und 45 m TII Scheuerle InterCombi-Verbund – gebracht. „Die Verwendung von vier Schwerlastzugmaschinen erfolgt in erster Linie um Material – sowohl Transportequipment als auch den Fahrbahnbelag – zu schonen“, erläuterte Thorge Clever im Gespräch mit der STM-Redaktion.

Jetzt ging es den Großteil der Strecke – etwa 3,5 km die Industriestraße – ohne nennenswerte



Komplett festen Boden unter den Rädern.

STM-Bild



Die zweite vordere Zugmaschine wird angekoppelt.

STM-Bild

Unterbrechung im Schrittempo voran. „Wenn die komplette Strecke abgesperrt wäre und somit keine Zuschauer und Pressevertreter den Transport begleiten würden, könnte der Zug-/Schubverbund problemlos mit bis zu 15 oder 20 km/h fahren“, so Clever weiter. Eine langgezogene S-Kurve am Flughafen Speyer wurde ebenso so problemlos gemeistert wie der Rest der Strecke auf der Industriestraße, die sich kurze Zeit später in Speyer zunehmend mit Zuschauern füllte, bis zur Kreuzung Heinkelstraße.

Die beiden größten Schwierigkeiten des Transports warteten kurz vor dem Ziel

Gegen 11:45 Uhr erreichte der U17-Transport den ersten sehr schwierigen Punkt im Streckenprofil: die Kreuzung Industriestraße/

Heinkelstraße. Die Planung sah von Beginn an hier das Ab-/Umhängen der Zugmaschinen vor. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wurde sowohl die vorderste als auch die beiden hinteren Schwerlastmaschinen vor dem Rangiervorgang abgekuppelt. Ferner wurden zur Schonung der Bordsteine erneut Platten verlegt sowie eine Ampel aus dem Weg geräumt – bei Seite gedreht. Dennoch handelte es sich bei der Aktion um „Millimeterarbeit“, da das Heckruder des U-Boots einer nicht demontierbaren Fußgängerampel im Kreuzungsbereich auf der Heinkelstraße sehr nah kam. Nach einigen Rangiermanövern wurde knapp eine Stunde später schließlich auch dieses Hindernis – lediglich ein Baum musste etwas „Federn lassen“ – gemeistert. Zum Gelingen trug dabei sicherlich auch der hohe Lenkeinschlag von +/- 60 Grad der TII Scheuerle InterCombi bei.

Nun wurde auch wieder an dem ehemals hinteren Teil des Zug-/Schubverbundes eine Schwerlastzugmaschine angekoppelt – jedoch mit der Fahrerkabine in Blickrichtung U-Boot. So ging es für die beiden Zugmaschinen – eine vorne und eine hinten – im Rückwärtsgang die etwa 150 bis 200 m gerade Strecke bis zur Einfahrt (eigentlich die Besucher-Ausfahrt) des Technikmuseums. Da hierbei zunächst an der Zufahrt vorbei gestoßen wurde, befanden sich die beiden Zugmaschinen für die finale Einfahrt auf den Museumsplatz wieder in Fahrtrichtung.



Der Kreuzungsbereich Industrie-/Heinkelstraße ist erreicht. Für das anstehende Manöver wurden sowohl vorne als auch hinten jeweils eine Zugmaschine abgekoppelt.

STM-Bild



Nachdem es mit U17 erstmal an der Heinkelstraße vorbeiging, wurde auch die zweite hintere Zugmaschine abgekoppelt, um dann anschließend rückwärts in die Heinkelstraße zu stoßen. STM-Bild

Auch die letzten Meter hatten es wieder in sich, da auch hier der wenige Platz zum Rangieren sowie die geringe Breite der Zufahrt direkt für die zweite Schwierigkeit – nach dem Kreuzungsbereich Industriestraße/Heinkelstraße – sorgten. So war auch hier wieder die schon genannte „Millimeterarbeit“ und das Können von Frieder Saam und den weiteren Profis der Spedition Kübler gefragt. Erschwerend kamen jedoch noch zwei weitere Faktoren hinzu: einerseits war die Zufahrt abschüssig und andererseits musste hierbei auch noch über eine Grünfläche gefahren werden, die selbstverständlich wieder mit entsprechenden Platten ausgelegt wurde.

Wie eng es zugeht zeigte sich, als ein seitlich am U-Boot angebrachtes Banner mit der Aufschrift „Technik Museen Sinsheim Speyer“ bei der Einfahrt verhakte und abgenommen werden musste. Nach einem erneuten Rangiermanöver gelang dann aber die Einfahrt. Die vordere Zugmaschine befand sich nun auf der Grünfläche.



Nicht viel Platz bis zur Ampel.

STM-Bild



Im Rückwärtsgang ging es die gut 150/200 m die Heinkelstraße bis zum Eingangstor.

STM-Bild

Ein Teil der Scheuerle InterCombis mit U17 auf der abschüssigen Einfahrt und ein Teil noch außerhalb der Straße. Auch hierbei konnten die InterCombis eine Stärke, der hohe Achsausgleich der hydraulisch abgestützten Pendelachsen von insgesamt 650 Millimeter, ausspielen. Erstmals kam dieser Achsausgleich auch schon bei der Verbringung von U17 vom Ponton an Land zum Tragen. Da bei dem genannten Rangiermanöver die MAN Schwerlastzugmaschine teilweise nicht mehr auf den ausgelegten Platten war, kam es dazu, dass die Räder das ein oder andere Mal durchdrehen.

Ziemlich genau um 13:00 Uhr war es dann soweit: Frieder Saam parkt U17 unbeschadet auf dem Museumsplatz, dreht sein Zündschlüssel um und steigt unter Beifall der zahlreichen Zuschauer aus seinem MAN V8 TGX 41.680



Fast geschafft: nur noch ein paar Achslinien müssen das Eingangstor meistern.

STM-Bild

aus. „Man freut sich immer, wenn die Ladung schadlos das Ziel erreicht hat. Schließlich stecken fünf Jahre Planung in diesem Spezialtransport“, so ein Statement von Frieder Saam in der Pressemitteilung von TII Scheuerle. Später wurde U17 noch genau auf seinen vorgesehenen Platz – zwei eingelassene Betonplatten auf dem Museumsplatz – rangiert. Dann wurde das U-Boot, wie schon am Freitag auf dem Ponton, mit Hydraulikzylindern angehoben, damit die TII Scheuerle InterCombis herausgezogen werden konnten.

Bis zum nächsten Jahr werden an dem U-Boot nun noch Restaurationsarbeiten durchgeführt. So werden beispielsweise die zwischen 100 und 140 Tonnen schweren Batterien entfernt werden. Zudem werden dann abschließend auch schon Vorbereitungen für den nicht minder schweren Transport in Technikmuseum Speyer getroffen. Die Schiffsmotoren müssen für diesen Transport extra gesichert werden, da es wohl notwendig ist, dass U17 beim Transport seitlich gedreht werden muss, um die Höhe zu reduzieren. „Im nächsten Jahr wird das

U-Boot wieder zunächst über den Wasserweg, den Rhein bis nach Mannheim und dann über den Neckar, bis kurz vor Heilbronn gebracht. Dann erfolgt der Straßentransport nach Sinsheim“, berichtete Thorge Clever gegenüber der STM-Redaktion. Man kann also auf Teil 4 des U17-Transports im Jahr 2024 gespannt sein!



13 Uhr: U17 ist geparkt.

STM-Bild