



Kurz nach der Auffahrt auf die L 284 in Herdorf in Höhe der Firma Wolf stellte sich ein Antriebsschaden bei einer der Achsen der Zugmaschine ein. Ein Fahrzeugtausch war angesagt. Die zweite Verspätung in dieser Nacht.



Hinter dem Steuer die Ruhe selbst: Detlef Vater aus Duisburg beherrschte die 203 Tonnen schwere Fracht sicher. Fotos: ruth

Ein Monster auf 14 Achsen

HERDORF Schwertransport von Herdorf nach Niederrischbach endete vorerst auf dem Parkplatz der Siegerland-Raststätte / Eine Zugmaschine erlitt Bruch

Gas-Buffer werden zur Aufbereitung von Industriegasen benötigt und sind wahre Monster. Sie sind lang, sie sind dick und sie sind schwer. Sehr schwer.

ruth ■ Sie von A nach B zu transportieren erfordert eine logistische Meisterleistung. Ein solcher Transport führte Donnerstagabend von Herdorf zur Siegerland-Raststätte an der A 45. Der vom Lindekonzern (München) in Auftrag gegebene Buffer wurde bei der Firma Wolf in Herdorf zusammengeschweißt und musste nun zur Oberflächenbehandlung (Korrosionsschutz) zur Firma Schmidt nach Niederrischbach gebracht werden.

Klaus-Dieter Wolf beauftragte dafür das Burbacher Speditionsunternehmen von Robert Schäfer, der jahrelange Erfahrung mit solchen Transporten im Siegerland hat und jede Streckenführung aus dem Eff-Eff beherrscht. Schäfer wiederum bediente sich der Fa. Kahl aus Moers, die den entsprechenden technischen Fuhrpark hat. Mit dieser Kombination aus profundem Ortskenntnis und technischem Knowhow sollte der Transport eigentlich gelingen.

Um 22 Uhr sollte der Schwertransport abfahren. Doch es dauerte noch eine gewisse Zeit, bis alles an Bord war. Schließlich hatte diese Fuhr in allen Dimensionen Übergröße. Die Fracht allein, der Gas-Buffer, war 36,5 Meter lang. Um ihn transportieren zu können, bediente sich das auf Schwerlasttransporte spezialisierte Unternehmen Kahl einer frei verspannten Hubbelegkesselbrücke. Damit diente das Ladeteil – der Buffer – gleichzeitig als Verbindung zwischen dem vorderen und dem hinteren Fahrwerk. Zusammen mit den beiden Zugmaschinen wurde der Zug somit 72 Meter lang. Die Auflieger waren jeweils mit sieben Achsen bestückt, von denen jede mühelos 12 Tonnen Gewicht tragen kann. Die Kesselbrücke wiegt gut und gern 70 Tonnen, so dass der gesamte Schwertransport mit den beiden Zug- und Schubfahrzeugen ein Gesamtgewicht von 203 Tonnen auf die Straße brachte.

Am Steuer des Monsterzugs saß Detlef Vater, der diesen Job schon seit 26 Jahren



Endstation Raststätte Siegerland an der A 45. Die verspätete Abfahrt und die Panne brachten zu viel Zeitverlust mit sich. Das Ziel, die Firma Schmidt in Niederrischbach, war nicht mehr zu erreichen. Am Montag setzt der Schwertransport seine Fahrt fort.

macht und bei der Firma Kahl seit 20 Jahren beschäftigt ist. Es war längst nicht der größte Transport, den er hier steuerte, wie er versicherte, „aber er gehört schon zur größeren Kategorie“, so Vater.

Hinter dem Lenkrad ist Vater die Ruhe selbst. Er vertraut auf die Kommandos seines Kollegen und Einweisers Richard Tams, der ihm per Funk berichtet, wo sich sein Heck gerade befindet und was er tun muss.

Es wurde 23.30 Uhr, bis Vater den ersten von 16 Gängen seiner Zugmaschine einlegen konnte. Kaum auf die Landesstraße 284 eingebogen, machte seine Zugmaschine schlapp. Achsantriebschaden. Mehr als ärgerlich, denn um die Steigung hinter Emmerhausen zur Lipper Höhe bewältigen zu können, sind eigentlich zwei Maschinen notwendig. So musste der als Schubmaschine eingeplante und schwächere Lkw nun Zugarbeit leisten. 500 statt 660 PS.

Endlich, gegen 1 Uhr, kam der Transport in Alsdorf an und bog in Richtung Daaden ab. Ein Vorauskommando hatte die im Weg stehenden Verkehrszeichen bereits demontiert.

Ein weiteres Unternehmen war mit einem Bordkranwagen unterwegs und legte schwere Bleche auf Verkehrsinseln aus, damit die 14 Achsen des Schwertransportes nicht bis zur Radnabe in den Beeten einsackten. War der Zug vorbei, rauschten diese Mitarbeiter mit ihrem Einsatzwagen ab um kümmern sich bereits um das nächste Hindernis.

Die erste Verkehrsinsel beim Alsdorfer Bahnübergang meisterte Vater mit Bravour, dann drückte er mächtig auf die Tube. Sprich: Mit 20 Stundenkilometern ging's in Richtung Lipper Höhe. Die Polizei riegelte indes mit mehreren Einsatzfahrzeugen die jeweiligen Zugangsstraßen ab. Das Ganze erinnerte ein bisschen an die Tour de France: Sobald der Werbetroß

vorbei ist, dauert es nicht mehr lange, bis die Fahrer kommen.

Wenigstens der Wettergott war mit den Transporteuren. Obwohl die Zugmaschine Allradantrieb hat (drei der vier Achsen werden angetrieben), hätte sie bei Regen den Aufstieg zur Lipper Höhe allein nicht geschafft, wie Detlef Vater versicherte. Die scharfe Linkskurve hinter Emmerhausen bereitete dem erfahrenen Schwerlastpiloten keinerlei Probleme. Vater nahm sie in der Ideallinie und „schoss“ den Berg hinauf: 10 Stundenkilometer sind für die 14 Jahre alte Zugmaschine eine reife Leistung. Zum Vergleich: Die zu Bruch gegangene Maschine war gerade einmal zweieinhalb Jahre alt.

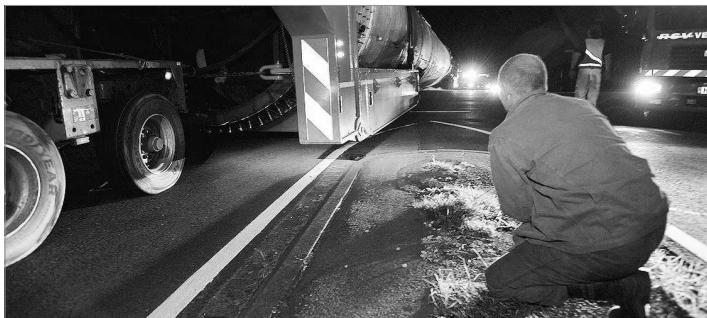
Obwohl der Kreuzungsbereich auf der Lipper Höhe auf den ersten Blick riesig erscheint, reichte sie doch nicht zum nahtlosen Abbiegen für den 72-Meter-Konvoi. Vater musste den Zug mehrfach zurücksetzen. Hier oben auf der Höhe hatten

mittlerweile die Kollegen der Polizei Siegen die Verkehrssicherung übernommen. Und auch die Beamten der Autobahnpolizei standen bereits in den Startlöchern, denn ein solcher Schwertransport benötigt die gesamte Autobahn für sich. Um 3.45 Uhr erreichte der Konvoi den Kreisel zur Autobahnauffahrt Haiger-Burbach. Blaulicht an jeder Straßeneinmündung, mit einem künstlich erzeugten Stau wurde der Verkehr auf der A 45 eingebremst und hinter dem Schwertransport geblockt.

Der kritische Punkt bei der Autobahnfahrt ist nicht die Breite des Konvois, sondern sein Gesamtgewicht. Dank seiner frei verspannten Hubbelegkesselbrücke wird das immense Gesamtgewicht des Transportes auf über 70 Metern verteilt. Ansonsten hätte der Zug nicht über die Siegtalbrücke fahren können. Die entscheidenden Meter legte Detlef Vater daher auch allein zurück. „Alleinfahrt, mittig fahren, nur 5 Stundenkilometer und nicht bremsen, nur so geht's“. Die Talbrücke mit ihren hohen „Stelzen“ ist sehr empfindlich, was Schwingungen betrifft. Würde ein solches Gewicht abrupt abgebremst, könnte die gesamte Statik in Gefahr geraten. Damit auch ja nichts auf der Brücke passierte, sperrte die Polizei die Autobahn während des Transportes in beide Richtungen.

Um 4.32 überquerte Detlef Vater mit 203 Tonnen Marschgepäck im Rücken die Siegtalbrücke. Eine viertel Stunde später endete der Schwertransport auf dem Parkplatz der Siegerland-Raststätte. Die Zeit reichte einfach nicht mehr aus, um bis nach Niederrischbach zu kommen. Auf dem letzten Stück hätten noch zwei Schwierigkeiten gewartet: Der Aufstieg am Seelbacher Weither und der Kreisel in Oberfischbach.

Robert Schäfer ist indes sehr sauer darüber, dass er keine Genehmigung zur Weiterfahrt erhalten hat. Der Schwertransport ruht nun übers Wochenende am Siegerland-Rasthof. Die Behörden rücken keine Sondergenehmigung heraus, angeblich, so Robert Schäfer, hat die Polizei nicht genügend Einsatzkräfte, um den Verkehr am Samstag abzusperren. Nur einer freute sich über diese Nachricht, und das aus gutem Grund: Detlef Vater hat nämlich heute Geburtstag, und den wollte er ganz gern im Kreise seiner Familie verbringen. Hat also doch noch alles geklappt. Happy Birthday! Am Montag folgt die Schlussetappe auf der Konrad-Adenauer-Straße.



Bei Verkehrsinseln ist Millimeterarbeit gefragt. Der Fahrer erfährt nur per Funk von seinem Einweiser, wie er steuern muss und ob er seine Fracht hydraulisch anheben muss.



Die Ruhe vor der Abfahrt: Die Seitenbeleuchtung am dem Gas-Buffer ist montiert, die Polizei hat den Transport nachgemessen und für in Ordnung befunden.