

DIE ENT- DECKUNG DER LANG- SAMKEIT

Schwertransport hört sich nach starken Motoren und gelben Warnlichtern an. Stimmt. Aber ohne Gelassenheit, Erfahrung und vor allem Teamgeist geht gar nichts – Beobachtungen zwischen Glückstadt und Kummerfeld ▶



Video: www.roadstars.mercedes-benz.com



550 Tonnen Gesamtgewicht, 78 Meter Länge, 36 Achsen – der Schwertransport ist unterwegs



Am Steuer des einen Actros:
Tim Walden (42)

bereitet. Im Kriechgang zieht Marcos Actros das Gespann erst einmal zur großen Verkehrsinsel. Scharf rechts, weiter extrem langsam, aber mit hoher Drehzahl wieder so weit wie möglich nach links und über die Verkehrsinsel hinweg. Extreme Anforderungen an Fahrwerke und Reifen. Das Gebläse im Kühlturm springt an – die Turbo-Retarder-Kupplung produziert Hitze. Ein paar Minuten später sind die 78 Meter Fahrzeug über das Hindernis hinweg, alle Kollegen haben „Klar zur Abfahrt“ ins Mikrofon gemeldet. „Und hü“, sagt Marco – weiter geht’s. 1 300 Pferde ziehen.

Hürdenlauf im Marschland

Das weitläufige grüne Marschland mit den kleinen Flüssen und Kanälen, rote Backsteinhäuser mit grünen Fensterläden, rot-weiß geringelte Leuchttürme entlang des Stroms, die hier und da über den Deich ins Landesinnere schauen – hier an der Unterelbe atmet man Freiheit. Zumindest solange man als Radfahrer, am Steuer eines Pkw oder maximal mit einem Wohnwagengespann unterwegs ist. Mit einem Lkw wird es schon eng. Wer einen Schwertransport durchführen will, steht angesichts einer Unzahl wenig tragfähiger Brücken, Verkehrsinseln und niedrig hängenden Ampeln, die, wenn sie weggedreht würden, nur nach Einzelabnahme und Prüfprotokoll wieder eingeschaltet werden dürften, erst einmal vor einer richtigen Hürde.

Wie Marco jetzt. Er greift zum Mikro: „Kannst loslassen, Tim – da vorne steht Daniel.“ Loslas-



sen heißt Gas wegnehmen, denn der nächste Stopp steht an. Eine marode Brücke kann nur mit verminderter Achslast überfahren werden. Also hat Kollege Pit mit dem nagelneuen Actros bis 180 Tonnen auf seinem Tieflader ein Transportmodul mit sechs Achsen und eigenem Antrieb schon einmal bis zur Brücke gebracht. Daniel, der auch das Begleitfahrzeug für Pits überbreiten Lkw fährt, steuert den sogenannten Selbstfahrer. In einem mehrstufigen Manöver bringt er das Fahrzeug mittels Fernsteuerung langsam unter den Trafo. Jetzt noch die Hydraulik anpassen – und die Last ist auf 34 Achsen verteilt. „So, Marco – jetzt in Mikrogeschwindigkeit“, sagt Daniel. Zentimeter für Zentimeter schiebt sich der Koloss mit insgesamt 296 Reifen über den „Langhalsener Wettern“. Gleich nach dem kaum fünf Meter breiten Graben fädelt Daniel den Selbstfahrer wieder aus.

Nur in einem Rutsch

„Fertig!“ von allen Stationen. Eine halbe Stunde hat die Brückenpassage gedauert, nun setzt sich der Konvoi wieder in Bewegung. „17 Uhr Abfahrt und die Sonne scheint – ich liebe frühes Aufbrechen und Fahren in die Dämmerung hinein“, sagt Marco. Heute ist es dem Umstand geschuldet, dass an der Strecke kein Parkplatz für eine Übernachtung bereitsteht – der Transport funktioniert nur in einem Rutsch, und weil definitiv Montagmorgen um sechs Uhr Schluss ist, muss es entsprechend früh losgehen. „Rechtskurve mit Neigung“, sagt Marco den Kollegen auf der Trafobrücke an. Sie halten den Trafo bei jedem Stück unebener Fahrbahn mit starken Hydraulikzylindern in der Waage. Bei zu viel Neigung könnte der Trafokern aus Kupfer an die Stahlwand des Behälters stoßen und beschädigt werden.

Sieben Minuten später – die Uhr zeigt mittlerweile 18.32 Uhr – steht der Transport am Kreisverkehr Klein Kollmar. Eigentlich geht es einfach geradeaus, aber das funktioniert nur mit Umweg. Die Kollegen mit dem Kranwagen waren schon da. Stahl- und Kunststoffplatten schützen die Infrastruktur und verhindern das Einsinken im Matsch. Die Dienstleister, die sich um die Verkehrsschilder kümmern, räumen noch schnell ein, zwei Schilder beiseite, dann startet Marco. Wieder geht es erst Richtung der großen Verkehrsinsel in der Kreismitte, dann scharf nach rechts. Unter der Last der über 500 Tonnen ächzen Platten, Reifen, Achsen und Fahrgestelle beim Überqueren der

Ganz behutsam tritt Marco auf das Gaspedal. Die Drehzahl steigt rasch an, und ganz, ganz langsam setzt sich sein Schwerlast-Actros in Bewegung. „Das Tor hinten links sieht auch jemand, oder?“, fragt er über Funk. „Jo – hinten links alles klar“, antwortet prompt einer der Kollegen. 78 Meter, 550 Tonnen und 36 Achsen rollen hinaus aus dem Glückstädter Hafengelände. Links tollten die Deichlämmer in der Frühlingssonne herum, ein paar Hundert Meter geht es geradeaus – und das Tempo fühlt sich schon richtig schnell an. „20 fahren wir jetzt“, sagt Marco und muss lächeln. „Aber wir haben noch Luft nach oben – 30 sind drin auf diesen Straßen.“

Nur hier gerade nicht. „Da vorne geht’s den Deich rauf, dahinter gleich wieder bergab mit Linkskurve, Leitplanke links und Leitplanke rechts ... Und Dampf, Tim!“ Der Kollege mit dem zweiten Actros am hinteren Ende des Schwerlastzugs weiß jetzt Bescheid, und die drei Kollegen auf der Schwerlastbrücke auch. Tim gibt Gas. Gemeinsam bugsieren die beiden Kraftprotze – Actros 4165 bis 1 000 Tonnen und zusammen fast 1 000 kW Leistung – den 260 Tonnen schweren Trafo samt Trafobrücke und zwei 14-achsigen Fahrgestellen im Schrittempo über die Deichkrone. Ein kurzes Stück weiter kommt die erste echte Hürde – ein Kreisverkehr.

Auch hier, wie eben am Hafen: ein Menschenauflauf. Sonntagnachmittag halt, die Sonne scheint. Die Kollegen mit dem Kranwagen haben Eisen- und Kunststoffplatten gelegt, alles ist vor-

Marco Borner (42) fährt den anderen Actros. Wie die Fahrzeuge sind die Fahrer perfekt aufeinander abgestimmt



Schrittempo: Detlef Knauer (l.) lenkt den Selbstfahrer – die vielen schwachen Brücken darf der Transport nur mit dessen sechs zusätzlichen Achsen überqueren

550

TONNEN ROLLEN AUS DEM GLÜCKSTÄDTER HAFENGELÄNDE

Bordsteine der kleinen Verkehrsinsel, die Ein- und Ausfahrt des Kreisverkehrs trennt.

Eine Viertelumdrehung ist geschafft, und hinten ist jetzt vorn. Tim und Marco wenden nacheinander ihre Actros und koppeln wieder an. Mit geänderter Fahrtrichtung meistern sie ein weiteres Viertel des Kreisverkehrs. Der Trafo schwebt dabei weit über Straßengraben und Feld, die Räder bleiben alle auf ihrem geplanten Weg. Nach einer guten halben Stunde ist auch dieses Hindernis geschafft. Zurückgelegter Weg: weniger als 300 Meter.

„Läuft gut“, sagt Tim, der nun mit seinem Actros an der Spitze des Zugs weiterfährt. Immerhin eineinviertel Stunden sind sie vor dem Zeitplan. Er erzählt vom Jahresstart in der Türkei, wo die Trafobrücke im Januar und Februar eingesetzt wurde – er und Marco die ganze Zeit mit dabei. „Das war eine tolle Erfahrung, wir haben das wirklich gern gemacht. Aber so lange am Stück weg, das ist nichts für das Familienleben“, sagt er. Zu Hause in Wesel, da wird er gebraucht von



Lagebesprechung: Tim, Daniel und Marco mit Projektleiter Olaf Weltz

Partnerin Jaqueline, Söhnchen Julian (3) und Sohn René (20).

Immerhin eine gute Viertelstunde geht es am Stück weiter, meist in der Fahrbahnmitte wegen einigen tief hängenden Ästen. Dann kommt der Ortseingang von Neuendorf. „Ich hätte da eine Verkehrsinsel im Angebot. Wir fahren wie im-



mer im Gegenverkehr“, sagt er den Kollegen über Funk. Die Verkehrsinsel ist kein Problem. Dann aber folgen tief hängende Ampeln, Äste, parkende Autos und Dachüberstände von Häusern. Doch die Männer bringt nichts aus der Ruhe, ganz im Gegenteil – es ist hell und trocken, die Bedingungen sind super, und auch sonst genießen sie ihren Auftritt in dem kleinen Ort: „Die stehen hier in ihrem Vorgarten auf der Leiter und machen Fotos von uns – geil, oder?“

„Feuer frei“ – es geht geradeaus

Für ein paar Hundert Meter hinter dem Ortsausgang gibt Tim „Feuer frei“. Dann steht das nächste Manöver mit Selbstfahrer an, um den „Hauptkanal“ zu überqueren, der diesen Teil der Marsch in die Krückau entwässert. Das Gute ist: Hier geht es geradeaus. Für den Bediener des Selbstfahrers ist es eine große Herausforderung, die Last gleichmäßig zu halten und gleichzeitig die Lenkradien des Selbstlenkers denen der Trafobrücke anzugleichen.

Problem an dieser Stelle sind die Leitplanken, die weit vor der Brücke beginnen und den ziemlich langsamen Selbstfahrer zu einem frühen Einscheren unter den Trafo zwingen. Also geht

es jetzt ein paar Hundert Meter in Minimalgeschwindigkeit voran. Wie uneben die Straße ist, merkt vor allem Daniel. Die zwölf Radsätze des Selbstfahrers lassen sich individuell einstellen. Mit der Fernbedienung reguliert er sie immer so, dass das Gewicht gleichmäßig verteilt bleibt. Eine deutliche Entlastung hätte zur Folge, dass der Selbstfahrer schlagartig schneller wird als der Rest. „Ich habe nur 20 Zentimeter Abstand zum 14-Achsen-Fahrgestell. Da darf nichts passieren, sonst kracht es“, sagt er.

Der Selbstfahrer muss raus

Wieder im Fahrerhaus, Tim hat einen Moment Pause – Fummelkram unter dem Trafo. Es ist eng, trotzdem muss der Selbstfahrer raus. Das Telefon klingelt. „Hallo Mutter ... ja, schön ... Du, ich arbeite ... Können wir morgen sprechen? Ich bin vorn und muss mich konzentrieren ... Ja, tschöö.“ Daniel ist mit dem Selbstfahrer raus, es kann weitergehen. Tims Actros zieht, Marco schiebt. Die Drehzahlbänder beider Fahrzeuge sind aufeinander abgestimmt und um 300 Umdrehungen versetzt. So ist immer ein Actros unter Last, wenn der andere schaltet.

Drei Minuten, immerhin, dann der Ortseingang von Elmshorn. Sehr, sehr langsam rollen sie weiter, auf der Fahrbahn geparkte Autos und Straßenbäume machen es eng im kleinen Städtchen an der Krückau. Die Polizei läuft zu Fuß vorweg – trotzdem eine vergleichsweise hohe Geschwindigkeit, gemessen an dem, was in den kommenden knapp drei Stunden passiert. Die B 431 knickt im Zentrum von der Schulstraße nach rechts auf die Holstenstraße ab. Der Radius ist viel zu eng. Geradeaus und mit geänderter Fahrtrichtung nach links abbiegen geht auch nicht. Also geradeaus, Fahrtrichtung ändern, nach rechts, Fahrtrichtung wieder ändern, und dann geradeaus in die Holstenstraße. Diese Ecke hat es wirklich in sich, ein erster Versuch zeigt: Mehr Bleche sind nötig. Marco, jetzt wieder vorn: „Dadurch wird die Belastung der Fahrbahnoberfläche noch einmal deutlich reduziert, gerade in so engen Kurven.“ Der Kranwagen kommt, 60 Quadratmeter Bleche werden gelegt. Derweil mogelt sich auch Pit mit seinem Schwerlast-Actros am



Brücke, Kurve, Steigung, Laterne, Hausecke – ein Spektakel, das am frühen Montagmorgen reichlich Schaulustige auf die Straße holt



„In diesem Job können wir nur gemeinsam bestehen“

Marco Borner, Actros-Fahrer



Trafo vorbei. Daniel muss den nächsten Selbstfahrereinsatz vorbereiten.

Eine Dreiviertelstunde später: Das Team wagt den nächsten Versuch. Schon besser, aber der Trafo kommt der Ampel noch zu nah. Also wieder zurück und wieder vor – frei von der Ampel, aber jetzt stört das Vordach des Eckgebäudes. Als Nächstes versperrt eine tief hängende Ampel über der Kreuzung den Weg, doch die Männer haben die Ruhe weg. Sie rangieren noch mal eine Dreiviertelstunde, dann ist der Trafo um die Ecke. Ein paar Schaulustige klatschen Beifall, einige rufen: „Super!“, „Gut gemacht!“ oder „Ihr seid Helden“. Das geht runter wie Öl. Die beiden Actros drehen in die neue Fahrtrichtung.

Ampelslalom durch die Nacht

Innerhalb der nächsten 1000 Meter folgt der Selbstfahrereinsatz an der Brücke über die Krückau und ein Abbiegemanöver mit Umhängen der Zugmaschinen. Dann geht es im Ampelslalom weiter durchs nächtliche Elmshorn: „Wer die Ruhe zu dieser Arbeit nicht hat, macht besser etwas anderes“, sagt Marco, der jetzt wieder vorn ist. „Und man braucht zu Hause eine Frau, die einem den Rücken freihält. Wenn da Stress ist, kann man sich nicht richtig auf den Job hier kon-

zentrieren.“ Marco wohnt in Sevelen am Niederrhein. Oben über seinem Fahrersitz hat er ein Foto von seiner Tochter Kimberly, die gerade ihr Erziehungswissenschaften-Studium in Köln begonnen hat.

Ortsdurchfahrt Klein Nordende. Immer wieder runter mit der Geschwindigkeit bis fast auf null und vorsichtig an den Ampeln vorbei oder unter den Ampeln durch. Das Brüllen der V8-Motoren hallt beim Anfahren zwischen den Häusern. Richtung Tornesch liegen endlich mal wieder ein paar Meter freie Fahrt voraus. „Marco, mach mal nicht so schnell. Das staubt wie Sau“, kommt die Durchsage der Kollegen auf der Trafobrücke. „Der Benz schubbert so schön, wir cruisen mit 20 durch die Nacht. Ich bin doch nicht zu schnell“, sagt er und reduziert natürlich die Geschwindigkeit. Hier hört jeder auf jeden, und wenn die Kollegen etwas weniger Geschwindigkeit wollen, hört er darauf. „Egal, was hier jeder Einzelne kann – in diesem Job können wir nur gemeinsam bestehen“, sagt er.

In Tornesch gibt es erst mal eine Zwangspause von knapp zwei Stunden, denn kurz da-



Stahlplatten verdecken die Gleise – der Bahnverkehr wird für eine Stunde unterbrochen

nach ist die Bahnlinie in einem exakten Zeitplan zu überqueren. Start um zwei Uhr morgens, die Pause hat keinem gutgetan – eigentlich sind alle jetzt müder als vorher. Aber die nächste Verkehrsinsel und dahinterliegende Ampel erfordert die volle Konzentration, alle sind wieder hellwach. „Wie soll das denn gehen“, sagt Marco – ja, es geht, ein paar mal vor und zurück, dazu die Trafobrücke ganz runter und die Fahrgestelle auch. Anfahren bergauf. Volle 3000 Nm Drehmoment zerran am Rahmen. Das Fahrerhaus neigt sich ordentlich nach rechts.

Die Eisenplatten singen

Knapp 30 Minuten dauert die Vorbereitung des Bahnübergangs. Dann lassen Marco und Tim die Kombination im Zeitlupentempo losrollen. Die Eisenplatten knirschen und singen zwischen den Achsen und Gleisen – und sonst ist hier leichtes Spiel. Daniel kommt in Sichtweite, der letzte Selbstfahrereinsatz für heute steht bei der Überquerung der Bilsbek an. Hier ziehen die Jungs noch einmal alle Register – Brücke uneben mit Kurve und Steigung, dahinter Gebäude und Straßenlaternen ganz dicht an der Straße. 45 Minuten Vollkonzentration.

Kurz vor vier Uhr ist diese Hürde genommen – kurz nach vier kommt die nächste: Abbiegen in Prisdorf mit Drehen der Fahrtrichtung und Umhängen der Zugmaschinen. Rund 30 Schwerlast-Fans sind seit dem Bahnübergang wieder dabei, zu Fuß, mit Fahrrad und Auto. Montagnacht, Lufttemperatur zwei Grad Celsius. Haben die denn kein Zuhause?

Noch zweimal mehr oder weniger normal abbiegen, immer wieder stehen, sehr langsam weiter. Der Auweg ist erreicht, da vorn ist die Einfahrt zur Baustelle.

In der Morgendämmerung wagt sich im Osten das erste graue Tageslicht über den Horizont. „I drove all night“ – Cyndi Lauper singt das Lied zur Stimmung. 37 Kilometer haben die Männer zurückgelegt in zwölfteinhalb Stunden. Marco und Tim sind mehrere Dutzend Mal aus- und die Kollegen von der Trafobrücke abgestiegen, mehrere Kilometer neben dem Transport gelaufen, haben sich gegenseitig geholfen beim Plattenlegen und Fahrzeuge-Umhängen. Marco: „Hat alles super geklappt. Aber die ganze Nacht durch – echt, jetzt bin ich froh, dass wir da sind!“ ■



Konzentration, Fingerspitzengefühl und gute Nerven – Daniel Sobczynski steuert den sechssachsigen Selbstfahrer