



Sondertransport

Mit 238 Tonnen durch die Nacht

Schwertransporte brauchen nicht nur eine Bewilligung und Polizeibegleitung, sondern können auch nur spezielle Routen befahren. So ist der kürzeste Weg manchmal nicht der naheliegendste. Der «arbeitsmarkt» hat einen nächtlichen Sondertransport begleitet.

Text Andreas von Bergen Fotos Ruedi Lehner
Muttentz, Auhafen. Ein Mitarbeiter der Ultra-Werft senkt einen gewichtigen grauen Koloss per Hafenkran behutsam auf die 15-achsige Spezialplattform des bereitstehenden Sattelschleppers. Philipp Weber, Routenbegleiter des Transportunternehmens Welti-Furrer, beobachtet das langsame, zentimetergenaue Absenken des Siemens-Transformators und gibt mündliche Anweisungen. Chauffeur Bruno Sommer und sein Beifahrer Remo Schuler verlegen Gummimatten auf der Ladefläche, und Martin Biasio, der Chauffeur des Stossfahrzeugs, kontrolliert zusammen mit Hafearbeitern an allen vier Ecken das gleichmässige, langsame Absenken des schweren Kolosses, der genau mittig auf die Plattform platziert werden muss.

Alois Mosberger ist Bereichsleiter Spezialtransporte beim Transportunternehmen Welti-Furrer Pneukran & Spezialtransporte AG. Die Firma mit rund 80 Mitarbeitenden führt seit vielen Jahrzehnten Schwertransporte für Kunden in ganz Europa aus. Rund 30 Lastwagen verschiedenster Grösse sowie 26 Kräne stehen ihr zur Verfügung. Mosberger hat im Auftrag des Kunden den gesamten Transport des Transformators organisiert: per Binnenschiff vom Hersteller Siemens im österreichischen Linz über den Main-Donau-Kanal und rheinaufwärts nach Muttentz und danach als Schwerlasttransport per Camion zum Bestimmungsort, dem Werkgelände der Nordostschweizerischen Kraftwerke im aargauischen Döttingen. «Wir konnten mit einem Binnenschiff in neun Tagen von Linz bis Muttentz fahren.

Normalerweise dauert so ein Transport zwei Wochen, weil die Fracht umgeladen werden muss», sagt Mosberger.

Delikater Transport mit weiten Umwegen

Der Transport des 153 Tonnen schweren Transformators erfolgt auf einer der Transportrouten, die für speziell hohe oder sehr schwere Lasten von den Tiefbauämtern zugelassen sind. Die direkte Strassenverbindung von Muttentz dem Rhein entlang nach Döttingen kann nicht befahren werden, weil mehrere Durchfahrten unter den Brückenbögen zu niedrig sind. Auch die grosse Achslast wäre zu schwer für einzelne von kleineren Camions befahrbare Brücken. Der Bau von Notbrücken für diesen Einzeltrans-

port wäre viel zu aufwendig. Deshalb muss der Transport auf Umwegen über das Waldenbürgertal, die Staffelegg und den Bözberg nach Döttingen geführt werden. Ein delikates Unterfangen. «Für solche Schwertransporte in der Schweiz setzen wir nur langjährig erfahrene Chauffeure ein», erklärt Mosberger.

In Zweierteams befestigen Chauffeure und Helfer schwere Ketten an mehreren Eckpunkten des Transformators und ziehen diese zu den Haken an der 15-Achs-Transportplattform mit insgesamt 120 Rädern. Die Eisenketten rasseln, starke Kettenspanner werden angesetzt und die Ketten gleichmässig gespannt. «Die kostbare Fracht muss rutschfest gesichert sein, damit während der Fahrt keine Gewichtsverlagerung entsteht», erklärt Chauffeur Bruno Sommer, als die Ladung gesichert ist und er einige Minuten Zeit hat vor der Abfahrt. Auch in engen Kurven und in Steigungen darf keine Ladung verrutschen. Die Chauffeure müssen gleichzeitig auch Hydraulikspezialisten sein. «Die Hydraulik bei allen Achsen der Transportplattform erlaubt die Höhenverstellung um bis zu 55 Zentimeter. Dadurch kann man auch Kuppen befahren, wobei das Ladegut plan auf der Ladefläche bleibt», erklärt Bruno Sommer.

Es ist bereits der zwölfte Transport in der Gewichtsklasse ab 130 Tonnen, den Sommer dieses Jahr als Chauffeur durchführt. Er kennt die von den Strassenverkehrsämtern zugelassenen Schwerlaststrecken genau. «Für diese Gewichtsklasse und diese Transportlänge gibt es von Basel in Richtung Ostschweiz nur diese eine Strecke», erklärt er und schwingt sich in die Kabine seines Lastwagens.

Slalomfahrt um tief hängende Verkehrsschilder

Es ist 19.50 Uhr, als Bruno Sommer sein Mercedes-Zugfahrzeug mit drei Antriebsachsen startet. Leise brummt der Motor, und der ganze Lastzug setzt sich rückwärts in Bewegung in Richtung Ausfahrt. Gekonnt steuert Sommer die fünfzehn Achsen der Plattform sowie die Achsen des Zugfahrzeugs durch das enge Werftgelände, zwischen den vielen Überseecontainern und Baustellen hindurch. Schon nach fünfzig Metern behindert eine provisorische elektrische Leitung die Weiterfahrt, die vier Meter über dem Boden die Strasse überspannt. Kurz entschlossen hievt ein Staplerfahrer der Werft einen der Kübel samt der langen Stange, über die das Elektrokabel geführt wird, mit lautem Motorengeräusch in die Höhe. Bruno Sommer steuert seine Ladung langsam rückwärts an den Engpass heran. Der Beifahrer Remo Schuler steigt zielstrebig über eine Metallleiter auf den Transformator. Mit



Oben: Verladen des Transformators auf den 15-achsigen Schwerlastanhänger der Transportfirma Welti-Furrer.

Rechts: Martin Biasio, Chauffeur des Stossfahrzeugs überprüft die Verstreungen der Ketten.



seinen starken Händen packt er das isolierte Kabel und hievt es schrittweise über die Erhöhungen auf der Oberseite des Transformators, während der Chauffeur langsam rückwärts aus der Ausfahrt steuert.

Nun fährt der zweite Chauffeur, Martin Biasio, mit seinem Stossfahrzeug heran und befestigt die lange Stange an der Transportplattform. Nach gesetzlicher Vorschrift braucht man bei solchen Schwertransporten ein Stossfahrzeug. Zwei Polizeifahrzeuge des Kantons Basel-Landschaft brausen herbei und stoppen beim startbereiten Konvoi. Die beiden Polizisten unterhalten sich kurz mit dem Begleiter Philipp Weber und mit dem Chauffeur Bruno Sommer über die Fahrrouete. Dann übernehmen die zwei Streifenwagen und das Begleitfahrzeug mit eingeschalteten gelben Warnlichtern die Führung. Einige hundert Meter weiter eine Baustelle: Die beiden Polizisten weisen die Arbeiter an, die Bagger wegzufahren, damit der Schwertransport ohne Schrammen zwischen den Baustellenabschränkungen durchkommt. Endlich gibt es freie Fahrt. Mit Polizeibegleitung geht es zügig auf breiten Haupt- und Nebenstrassen über Pratteln nach Liestal.

Im Zentrum von Liestal gilt es, bei einer Strassenkreuzung tief hängende Verkehrsschilder im Slalom zu umfahren und eine enge Doppelkurve souverän anzusteuern. Der routinierte Chauffeur Bruno Sommer steht mit Martin Biasio im Stossfahrzeug in

ständigem Funkkontakt. Sie meistern die Hindernisse mit ihrem 45 Meter langen Konvoi in ruhiger, gekonnter Fahrweise unter Ausnützung der ganzen Strassenbreite. Unterdessen ist es schon recht dunkel geworden.

Nun geht es mit vielen Warnlichtern der Polizeiautos, des Begleitfahrzeuges von Philipp Weber, des Zug- und Stosscamions sowie

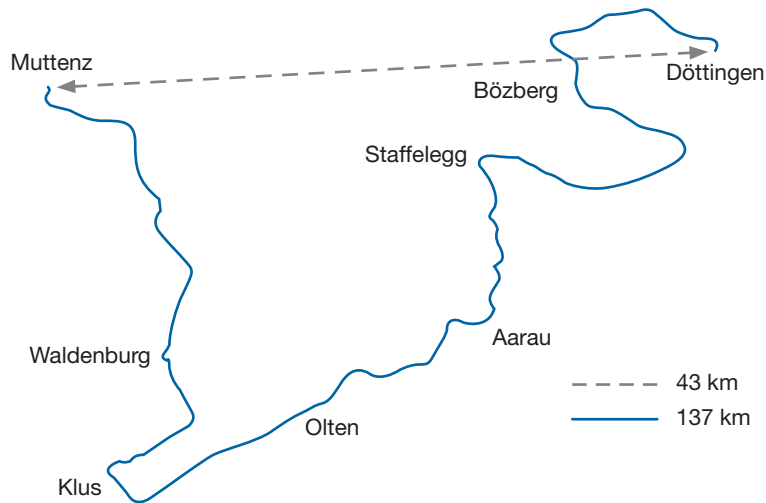
Sonderbewilligung für Strassentransporte

Für Strassentransporte mit einem Gesamtgewicht ab 40 Tonnen und Dimensionen ab 16,50 Meter Länge, 2,55 Meter Breite und 4,00 Meter Höhe braucht es generell eine Sonderbewilligung von den Strassenverkehrsämtern. Für den Transport des Siemens-Transformators von Muttenz nach Döttingen waren polizeiliche Bewilligungen der Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau nötig. Die Fahrrouete vom Auhafen Muttenz zu den NOK in Döttingen ist auf den Sonderbewilligungen aufgeführt. Es obliegt dem Bewilligungsinhaber, für ein allfälliges Heben, Entfernen und Wiederanbringen von Fahrleitungen oder anderen Hindernissen (Verkehrsschilder, Signalpfosten usw.) sowie für die Ausschaltung des Stromes mit den zuständigen Instanzen direkt Verbindung aufzunehmen.



Zentimeterarbeit: Bei der Fahrt unter der Autobahnbrücke bei Oensingen überprüft Begleiter Remo Schuler die Höhe des Transporters.

Unten: Die kurze Strecke zwischen Muttenz und Döttingen sowie die tatsächliche Route des Schwertransporters.



Die Transportroute

Auf der Wasserstrasse in neun Tagen vom Herstellerwerk Siemens in Linz (Österreich) über den Main-Donau-Kanal und den Rhein zum Auhafen Muttenz. Umschlag vom Binnenschiff auf das Strassentransportfahrzeug der Firma Welti-Furrer Pneukran & Spezialtransporte AG.

Transportroute:

Auhafen Muttenz – Liestal – Waldenburg – Langenbruck – Holderbank – Balsthal – Oensingen – Olten – Staffelegg – Bözberg – Lauffohr – Schwaderloch – Leibstadt – NOK-Gelände Döttingen

Für den Transport wurden eingesetzt:

- Zugfahrzeug: Sattelschlepper 8x6 Mercedes
- Sattelplattform 15-Achs Goldhofer
- Stossfahrzeug Mercedes 4x4

Gesamtgewicht des Zuges 238 Tonnen, Länge 47 Meter, Breite 3,15 Meter, Höhe 5,30 Meter. Auflieger absenkbar auf 5,15 Meter möglich.

Stossfahrzeug und Polizeibegleitung erforderlich.

der Positionslichter und Scheinwerfer des ganzen Transportzugs durch die Nacht. In den Dörfern bleiben Passanten stehen und beobachten staunend den überdimensionalen «Tatzelwurm», der aus dem Nichts auftaucht und nach wenigen Minuten wieder in der Dunkelheit verschwindet. Die vorausfahrenden Polizisten weisen mit ihren Stablichtern entgegenkommende Fahrzeuge an, auf Ausweichstellen und Parkplätzen anzuhalten. Der Konvoi meistert die enge Dorfdurchfahrt in Waldenburg; danach führt der Lastzug die wertvolle Fracht in engen Kurven steil aufwärts. Für den Gegenverkehr muss die Strasse total gesperrt werden, sonst gäbe es hier kein Durchkommen.

Mit 60 Kilometern pro Stunde unterwegs

In Holderbank verabschieden sich die zwei Baselbieter Polizisten. Während sie auf die Polizeieskorte des Kantons Solothurn wartet, verpflegt sich die Mannschaft. Jeder Kanton stellt für seinen Streckenabschnitt eigene Begleitfahrzeuge. Die vier Beteiligten der Transportfirma sind mit dem bisherigen Verlauf des Transportes zufrieden. In der dreissigminütigen Pause erklärt Martin Biasio seine Aufgabe als Chauffeur des Stossfahrzeuges. «Bruno Sommer gibt mir je nach Situation Kommandos: stossen, nicht mehr stossen, zurückhalten mit Motorbremse

oder Retardbremse.» Der Chauffeur des Zugfahrzeuges bestimmt das Tempo und koordiniert die Bremsmanöver. «Eine Bremsung per Fusspedal wie in einem Personenwagen ist bei diesem Gewicht nicht möglich», erzählt Biasio. «Die Fussbremse würde in kürzester Zeit überhitzen und dadurch unbrauchbar.»

Um 22 Uhr treffen zwei Polizisten des Kantons Solothurn ein. Sie besprechen sich kurz mit den Chauffeuren und übernehmen dann die Führung mit ihren eingeschalteten Warnlichtern. Nun geht es Richtung Klus und danach Richtung Oensingen. Manche Kreisel umfährt der Konvoi auf der linken Seite. Sie sind so gebaut, dass Schwertransportfahrzeuge auf der einen Seite mit kleinerem Ausweichen durchkommen. Auf geraden Strecken mit breiten Fahrspuren zieht der Schwertransport mit bis zu 60 Kilometern pro Stunde durch die Nacht.

Nach zehn Tagen am Ziel

Bei der Autobahnunterführung in Oensingen hält der Lastzug an: Ein Weiterkommen scheint unmöglich, der Konvoi ist zu hoch für die Durchfahrt. Bruno Sommer fährt langsam zur Unterführung heran und senkt dann die ganze Transportplattform hydraulisch um 25 Zentimeter ab. Beifahrer Remo Schuler besteigt die Metalleiter am Transformator und kontrolliert gespannt, ob die Durchfahrt

ohne Kratzer möglich ist. Es geht um sehr knappe drei bis vier Zentimeter. Per Handzeichen und Funk meldet Remo Schuler ständig heikle Stellen, während Bruno Sommer langsam die wertvolle Fracht vorzieht. Nachdem die Plattform wieder in Normalposition gebracht ist, geht es in zügigem Tempo über die Ebene in Richtung Olten.

Es ist kurz vor Mitternacht, als in Erlinsbach die Solothurner Polizisten die Verantwortung an ihre Aargauer Kollegen übergeben. Die Etappe nach Döttingen führt auf unterschiedlich breiten Strassen über die Staffelegg und den Bözberg, jedoch ohne grössere Hindernisse. Es ist kurz vor fünf Uhr, als es im Zentrum von Döttingen ein letztes Hindernis zu meistern gilt. Das Stossfahrzeug wird abgehängt, die Plattform abgesenkt. Chauffeur Bruno Sommer muss seinen Konvoi rückwärts unter einem niedrigen Brückenbogen hindurchmanövrieren, weil dahinter zu wenig Platz zum Manövrieren besteht. Dann erreicht die vierköpfige Crew müde, aber glücklich den Zielort: das NOK-Gelände in Döttingen. Später wird ein Chauffeur den Schwertransport in eine grosse Halle des Werkhofs fahren, Angestellte der NOK werden die schwere Fracht von der Transportplattform heben. Für Philipp Weber und sein Team ist jetzt aber Feierabend. Nach zehntägiger Reise hat der 153 Tonnen schwere Transformator seinen Bestimmungsort erreicht. ■