

SPEZIAL
WIRTSCHAFT

Vom Kranbau Köthen aus geht dieser Tage ein großer Kran nach Holland auf die Reise. Die erste

Etappe für 17 Sondertransporte führt zum Hafen Aken, von wo aus es per Schiff weitergeht.



Links: Wenige Minuten nach 22 Uhr fährt der Mercedes mit dem Auflieger vom Kranbau-Gelände auf die Straße in Richtung Aken. Was jetzt an dauert es noch einmal fünf Viertelstunden, ehe man die Schwerkraft auf dem Hafengelände absetzen kann.

Unten: Christian Mächden von der Verkehrstechnik Thiele hebt eine Freileitung an, damit das Fahrzeug unten drunter durchschließen kann. Gleich drei Leute kümmern sich um diesen Teil des Transports.

Mit 20 Stunden Argusaugen

VON MATTHIAS BAKTL

AKEN/KÖTHEN/MZ – „Das fehlte noch!“ Mathias Reichardt beobachtet durch die Frontscheibe seines Mercedes, wie sich im Licht der Scheinwerfer vereinzelte Regentropfen zu langen Streifen verteilen und der Himmel uraltdüster seine Schleusen öffnet. So gemütlich die Fahrerkabine des Trucks ist, mit dem Reichardt soeben von Köthen nach Aken gefahren ist – er muss raus in den Regen. Hinten am Mercedes hängt ein Auflieger von imposanterer Länge, der wiederum einen Kastenträger von rund 80 Tonnen Gewicht auf das Hafengelände geschleppt hat. Mehr als eine Stunde hat die Fahrt von Köthen an die Elbe gedauert – „eine Spitzenzeit“, freut sich Reichardt.

Tagelanger Pendelverkehr

Der Hafen ist vorläufige Endstation für eine ganze Serie von Kranen, die im Kranbau Köthen hergestellt worden sind. 17 Sondertransporte sind angemeldet, die in der Nacht zum Dienstag war die zweite in der Reihe. „Es ist wie ein Pendelverkehr“, bestätigt Bürger Dammann, Chef und Geschäftsführer der Firma Talsi Logistik in Cospitz, die den Pendelverkehr übernommen

hat. Bis zum 23. November – danach soll das Schiff verladen werden – ist man buchstäblich in jeder Nacht unterwegs (Wochenenden sind ausgenommen), das größte Teil, das in dieser Zeit befördert wird, bringt straffe 98 Tonnen auf die Waage und dürfte mit rund 7,5 Metern Breite die Möglichkeiten und Fahrkünste von Mathias Reichardt bis ans Limit ausreizen.

Die Fahrt Dienstagnacht war da ein Vorgeschmack. Drei Minuten nach 22 Uhr hat Reichardt den 630-PS-Mercedes über die Schwerlastzufahrt von Kranbau Köthen auf die Bundesstraße gelenkt. Schon hier muss er den Auflieger per Hydraulik hochnehmen, weil die Straße leicht ansteigt, und anschließend per Nachlenksteuerung wieder genau in die Spur bringen. Das allein dauert schon mal fünf Minuten.

Reichardt hat ein zweites paar Augen in dieser Nacht. Seit Beginn der Fahrt fährt hinter dem Mercedes hinterher und schielt mit Argusaugen darauf, dass Reichardt die optimale Spur auf der Straße findet, dass er in den Kurven nicht zu sehr nach außen schiebt, dass die Arme am Kastenträger sich nicht in Verkehrsrichtung, Geländer oder Bäume verbei-

ren. Trubers Anweisungen kommen kurz und knapp über Funk. „Er ist der Beste“, lobt Reichardt seinen Begleiter. „Ohne ihn könnte ich hier nicht fahren. Die Kiste ist so lang, da sieht hier vorn nicht alles, was hinten geschieht.“ Nach jedem Lenkvorgang wird überprüft, ob die Maschine wieder ausgerichtet ist. „Und lenken kann ich sowie so nur bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h“, so Reichardt, der seit zehn Jahren bei der Firma arbeitet.

Schnelle Strippenheber

„Ist Teuber ein ‚Auge‘ des Fahrers, so sind Michael Vogler, Christian Weber und Christian Mächden die Strippenheber“. Die Männer von Verkehrstechnik Thiele bilden eine Vorhut. Sie heben mit langen Stangen Stromleitungen oder Telefonkabel an, damit Mercedes und Fracht unter ihnen durchschlüpfen können. Vor allem in Pilsdorf hat das Trio jede Menge zu tun und betzt neben dem Fahrzeug her, um pünktlich voraus die Kabel anzuhaken.

Das eigentliche Sorgenskind sind aber die Bänderschnittanten. Die muss Mathias Reichardt besonders im Auge behalten. Bei der Last, die auf den Reifen liegt, reicht unter

Umständen eine beiläufige Berührung und der Reifen ist hin – und der Zeitpunkt in Eimer. Daher schließt sich der Fahrer auch vorsichtig wie ein Stolz auf Kriesspad über die kleine Insel auf Höhe von McDonals. Hier wird es eng für die Räder, so wie es anderswo eng für die Last wird. Zum Beispiel in einer „scheißkurve“, wo ein Geländer dicht an der Straße endet.

Im Hafen findet man Platz in der äußersten Ecke – hier ist die Sammelstelle für die Kranteile aus Köthen. Reichardt, Teuber, Dieter Schulz und Robert Stark haben noch rund eine halbe Stunde zu tun, ehe der Kastenträger auf vier 50-Tonnen-Böcke abgesetzt werden kann. Da ist es kurz vor Mitternacht. Reichardt fährt gar nicht erst nach Hause, sondern übernachtet gleich im Fahrerhaus. Die Nacht ist kurz am Morgen fährt er zum Kranbau Köthen, wo schon die nächste Last wartet.



Mathias Reichardt, Fahrer des Mercedes (l.) und sein „Auge“ Sven Teuber, der mit einem Begleitfahrzeug der 36 Meter langen Kombination aus Zugmaschine und Auflieger folgt und per Funk Lenkungsanweisungen an den Fahrer gibt.



Lezte Handgriffe am Dienstag kurz vor Mitternacht: Sven Teuber schiebt die Stapler die Böcke unter den Kranträger, Mathias Reichardt richtet sie aus, während Dieter Schulz (l.) darauf wartet, einrasten zu können.

KRANBAU

Starke Katzen

Für den Kranbau Köthen ist das Gerät, das in diesen Tagen über Aken in die Niederlande westlich von Amsterdam transportiert wird, der größte Kran des Jahres. Er bringt es nach Unternehmensangaben auf ein Gesamtgewicht von 864 Tonnen. Zum Kran, mit dessen Bau im März begonnen wurde, gehören zwei Laukaten, deren Haupthub bei 480 Tonnen liegt, während die Katze mit dem Hilfshub 80 Tonnen schafft. Neben den 17 Sondertransporten geht noch mehr als 20 Lkw mit Kranbauteilen auf die Reise zu Tata Steel (Imunde), wo der Kran an Ort und Stelle montiert wird.

