

Stadt, Land, Fluss

Schiffe, Krane und Schwertransporter im Dienste erneuerbarer Energien – FERNFAHRER SCHWERTRANSPORT begleitet Windkraftanlagen nach Frankreich.

Von Andreas Techel (Text), Fotos: Kim Schier, Techel



ffverband
eter lang
t über
nen.

Das Turbinenhaus
wiegt rund
80 Tonnen.





Vorausschauendes Fahren ist oberstes Gebot auf dem Fluss.



Volle Kraft voraus geht es über die kanalisierte Mosel.

Still ruht die Mosel früh um sechs Uhr bei Pont à Mousson im französischen Lothringen. Erst als Schiffsführer Reinhard Hochwald die beiden Cummins-Diesel startet, kräuselt sich das Spiegelbild des gegenüberliegenden Klosters. Bei einer durchschnittlichen Transportgeschwindigkeit von etwa 100 Kilometern am Tag gilt es, keine Zeit zu verschwenden. Ab sechs Uhr morgens darf gefahren werden, also startet Reinhard auch pünktlich. Im Rückwärtsgang zieht Hochwald das 156 Meter lange Wasserfahrzeug von der Kaimauer weg. Es besteht aus dem Schubschiff „Edda“ und zwei vorne angedockten Schubleichtern. Einzig mit den beiden hinteren Schrauben lenkt Reinhard den Lulatsch. Wer schon mal im Baumarkt einen Einkaufswagen mit feststehenden Vorderrädern und langen Holzplatten zur Kasse bugsiert hat, kann vielleicht erahnen, wie es sich anfühlt, so einen Riesen durch einen schmalen und mitunter sehr

kurvenreichen Fluss zu steuern. Leichter ginge dies, wenn die Schubleichter über eine Bugstrahlenlenkung verfügten, die vorne per Wasserstrahl mitlenkt. Aber das war beim Bau der Behälter eben noch nicht Stand der Technik.

Wenn es eng wird, etwa bei den Schleuseneinfahrten, geht einer von den Kollegen nach vorne und dirigiert Reinhard per Funk. Mit an Bord sind noch Thomas Wolke und Ulf Klink sowie dessen 18-jähriger Sohn Gordon als „Moses“, wie die Schiffsjungen auch genannt werden. Für ihn ist es ein Ferienerlebnis, denn eigentlich macht er eine Kochlehre. Das kommt an Bord gut an. Unter Deck gibt es neben den recht winzigen

Schlafkammern eine komplette Wohnküche mit der Schiffsmesse. Zum Einkaufen hebt der Schiffskran nach Bedarf den Kleinwagen an Land, der auf dem Achterdeck steht.

Die erlaubte Fahrzeit geht bis 20 Uhr, in Ausnahmen auch bis 22 Uhr. Die Besatzung wechselt in sich überschneidenden Schichten. Jeder ist 21 Tage unterwegs und dann sieben Tage zu Hause. Das ist für ein Familienleben nicht besonders geeignet, sind sich die Männer einig, aber der Job hat auch seine Reize. „Wenn du ein Auge haben für die Landschaften kann man das auch mal genießen.“ Andererseits warten ständig neue Herausforderungen, sei es mit der



Messieurs les maritimes veuillez indiquer votre direction
Schiffsführer bitte Ihren Richtung angeben
Boatmen, please indicate your direction



Zwei Steuerruder lenken die beiden Schraubenantriebe.



Das GPS-Gerät zeigt die aktuelle Geschwindigkeit an.



Vor allem bei Nebel warnt der Radarschirm vor entgegkommenden Schiffen.



Mit rund 2000 Tonnen hat Schubschiff „Eda“ zu tun.



Zwei Reihensechszylinder von Cummins leisten 500 PS.

Verkehr auf dem Wasser, der Schiffstechnik oder mit der Ladung und Logistik. Die zwölf geladenen Flügel brachte zum Beispiel ein anderes Schiff der Ed-Line von Dresden nach Koblenz, während die „Eda“ mit den Turmsegmenten und Turbinenhäusern von Kiel aus startete. Zusammengeführt bringt der stattliche Verband an die 2000 Tonnen auf die Waage. Im Bedarfsfall ließe sich dies noch um ein Mehrfaches steigern.

Das GPS-Instrument auf der Brücke zeigt eine Geschwindigkeit von 8,7 Stundenkilometern an, darüber steht „Speed“. „Das kann manchmal auch schnell sein, etwa wenn Brücken kommen und gleichzeitig Gegenverkehr auftaucht.“ So wie jetzt, Reinhard hat ein Hausboot am linken Ufer

ausgemacht. Hinter einem Brückenpfeiler war es erst gar nicht zu sehen. Nun heulen die beiden Diesel im Gegenschub und Reinhard reißt die beiden Ruder herum. Die beiden Rentner auf dem Hausboot starren mit offenen Mündern auf den vorbeiziehenden Giganten – alles gut gegangen.

Eine Vollbremsung mit vollem Gegenschub hätte etwa 100 Meter gebraucht. Eigentlich erstaunlich wenig für ein solches Ungetüm. Stress kann aber



Die Schiffsführer-Kajüte hat einen Schreibtisch.



Reinhard Hochwald, 56, Schiffsführer

„Anders als beim Führerschein erwirbt man Fahrerlaubnisse, sprich Patente, streckenabhängig für einzelne Gewässer. Wo man es nicht besitzt, kann man sich aber einen Lotsen an Bord holen.“



Die Schleuse bei Frouard ist zu kurz, ein Schubleichter muss alleine durch.



Reinhard, Gordon, Ulf und Thomas in der Schiffsmesse.



Gegenverkehr erfordert höchste Aufmerksamkeit.



Portalkrane besorgen den Umschlag in Frouard.

Der 44-Meter-Zug quält sich über die Kreuzung, John behält das Vorfahrtsschild genau im Auge.



Huib Bolster legt viel Wert auf eine vernünftige Ladungssicherung.



Ein paar Blumenkübel müssen weichen, dann geht es weiter.



Über Funk dirigiert Eddy seine Begleitfahrer und die Hinterleute.



Die Polizei in Verdun nimmt John und Eddy sehr freundlich in Empfang.

auch von Seiten der Wasserschutzpolizei kommen. Mindestens einmal im Monat kommt deren Boot längsseits und die Beamten kontrollieren auf Fahrzeitüberschreitungen oder ob die Schiffsatteste in Ordnung sind. „Wer keine Rettungsweste trägt, muss außerdem 30 Euro berappen,“ erzählt Reinhard. Dann peilt er die nächste Brücke an. Sie ist wie alle mindestens sechs Meter über dem Wasser. Das Schiff hat eine Höhe von 5,50 Metern. Sollte Reinhard mal an eine niedrigere Brücke geraten, gibt es noch einen Trick, er kann das komplette Brückenhaus einen guten Meter absenken.

Das können Eddy und John mit ihren DAF XF zwar nicht, aber sie fahren die Windkraftteile auch Stück für Stück. Und weil sie die Strecke nun schon gut kennen, flutschen die 240 Kilometer bis Longuyon richtig zügig. Doch der Hafen ist so voll mit Flügeln, Turbinen und Turmsegmenten, dass die „Edda“ erst nach dem Wochenende abgeladen wird. Da hat die Mannschaft zwangsweise Zeit für einen Landgang.

Aber auch die Kapitäne der Straße kommen mitunter in unruhiges Fahrwasser. So



5,10 Meter Höhe und 4,20 Meter Breite ergeben einen eindrucksvollen Transport.

stoppt sie eine höchst unfreundliche Gendarmerie-Patrouille, die eine angebliche Missachtung des vorgegebenen Zeitfensters bemängelt und beide Züge festsetzen will. Bevor dies jedoch endgültig geklärt ist, kommt den beiden Reithosenträgern die Erkenntnis, dass sie eigentlich gar keinen Platz für die elend langen Laster wissen. So lassen sie dann doch gnädig passieren.

Virtuos dirigiert Eddy seine beiden Begleitfahrzeuge zur Absicherung gegen den übrigen Verkehr und schon bald geht es durch kleine Dörfer und weite Felder. An einer engen Kreuzung gibt es eine Rangierfläche aus Holzbohlen in einem Maisfeld. Bis die Begleitfahrzeuge die Kreuzung wieder freigeben, dauert es



Eddy Egberts, 23, Fahrer bei Ter Linden

„Wir fahren zu 90 Prozent für die Windenergie, viel in Frankreich, aber auch in Belgien und den Niederlanden. Der Lkw ist dabei mein Büro und Zuhause.“



John Bolk, 38, BF3-Unternehmer

„Die Lkw fahre ich nur ausnahmsweise, ansonsten kümmere ich mich um die Begleitung und besorge den ganzen Papierkram für die Transporte.“



langen nsegmente angen viel enmaß.