

# Nächtlicher Transportkonvoi im Emsland



Schon seit Samstag warten die vier strahlend gelben Gespanne der Bohnet GmbH auf dem Firmenhof von Hilgefort Anlagenkomponenten- und Apparatebau in Dinklage. Am Freitag und Samstag werden insgesamt vier große Trommeln – die drei Teile eines Trommeltrockners sowie eine Gipstrommel – geladen und mit Ketten verzurrt und gesichert. Danach heißt es warten. *Text: Jens Hadel, Bilder: Jens Hadel und Tobias Wilhelmi*

Als Sonntagabend kurz vor 22 Uhr die Polizei und die Begleitfahrzeuge eintreffen, gibt es unter allen Beteiligten zuerst nur ein Thema: Warum darf dieser Transport der Bohnet GmbH erst zu später Stunde starten? Normalerweise werden große Schwertransporte im Emsland vorzugsweise sonntags um 6 Uhr in der Früh gestartet und rollen bei Tageslicht dem Ziel entgegen. Während der Abnahme der vier Transporte und der entsprechenden Papiere kann trotz reger Be-

teiligung keine Klärung erreicht werden.

Die große Genehmigung umfasst einen Konvoi von drei Fahrzeugen mit Teilen einer

*„Mann, sind die Jungs flott unterwegs!“*

großen Trockentrommel. Jeder Transport bringt 155 t auf die Waage. Beeindruckender sind allerdings die Abmessungen mit einer Fahrzeughöhe von rund

6,35 m und einer Breite von 5,4 m. Weil der Startpunkt in Dinklage und der Zielpunkt in Sedelsberg identisch sind, darf sich ein längeres Gespann mit einer Gipstrommel für Afghanistan dem Trio anschließen.

Punkt 22 Uhr setzen sich die vier MAN TGX 41.640 der neuesten Generation in Bewegung, verlassen den Firmenhof, um nur wenige hundert Meter später den ersten Kreisverkehr zu meistern. Schon hier zeigt sich, dass die Fahrer mit der Gespannlänge



Jeder Transport bringt 155 t auf die Waage.



Fahrzeughöhe: rund 6,35 m, Breite: 5,4 m.



von 25,5 m überhaupt kein Problem haben.

Danach geht es über die L861 über 5 km freie Strecke ohne Gegenverkehr Richtung Märschendorf. Auch der zweite Kreisverkehr wird entgegen der Fahrtrichtung durchfahren und man merkt, dass die Vorhut in Anbetracht der Geschwindigkeit echt gefordert ist. Nicht dass die Monteure langsam sind, aber wenn die schweren Jungs so ungehindert durch die Nacht fahren können, ist es nahezu unmöglich, einen Vorsprung für die finale Streckenpräparierung rauszuarbeiten.

Im kleinen Oldenburgischen Essen steht die erste echte Bewährungsprobe für die Fahrer an. Mitten im Ort wartet eine Kreuzung, an der es rechts abzubiegen gilt. Damit die Übung nicht zu leicht ausfällt, begrenzt eine kleine Verkehrsinsel mit großer Laterne und einigen nicht demontierbaren Schildern die Möglichkeiten.

Die vier Schwertransporte treffen aus Sicht der Vorhut viel zu früh ein. „Mann, sind die Jungs flott unterwegs!“, kommentiert ein Monteur den wartenden Konvoi, während er mit der Arbeitsbühne hochfährt,





Einfahrt in einen Kreisverkehr.



So zügig kamen die Schwertransportfahrer voran ...



... dass der Vorastrupp gelegentlich stark unter Druck gesetzt wurde.

einen Ampelbogen losschraubt und diesen aus dem Weg dreht.

Man merkt, dass die Fahrer sich vertrauen und wissen, was sie können. Jeder zirkelt sein Fahrzeug durch den Ortskern, während die anderen Kolle-

Bevor die vier Gespanne den Ort verlassen, muss noch eine

Linksabzweigung genommen werden. Natürlich stehen auch hier Schilder und unverrückbare Ampelmasten im Weg. Wie zu erwarten, rollen die Fahrer auch

*Natürlich stehen auch hier Schilder und unverrückbare Ampelmasten im Weg.*

gen schauen und dirigieren. Es klappt wie am Schnürchen: Vorn weit ausgeholt, mit der Innenseite knapp am Ampelmast vorbei und mit dem Hintern an den Schildern auf der Verkehrsinsel entlang. Lediglich bei dem längeren Gipstrommel-Transporter muss genauer geschaut werden, denn immerhin sind 2 Achsen, also 3 Meter, mehr um die Ecke zu bringen.

problemlos durch diese Engstelle.

Danach folgt die zügige Weiterfahrt bis zum Verschiffungshafen Sedelsberg bei Saterland, wo nach der verdienten Nachtruhe am folgenden Tag die Verladung auf das Binnenschiff erfolgt.

Doch damit ist für das Team der Bohnet GmbH der Job noch nicht komplett erledigt, denn



Herausforderung Ortsdurchfahrt.

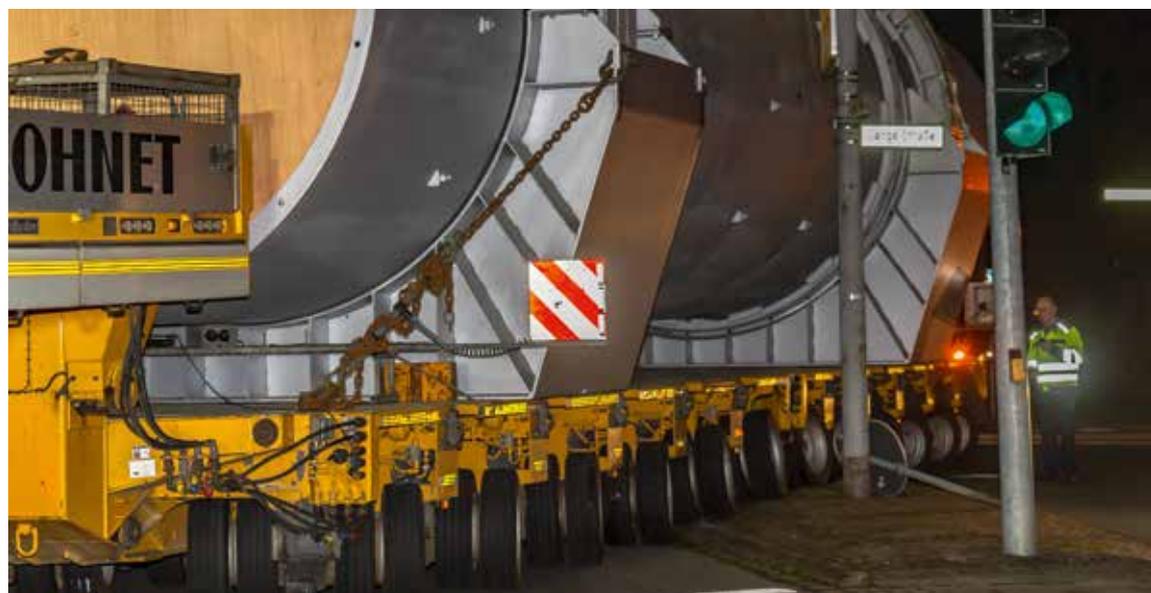


Zug um Zug geht's dem Ziel entgegen.

die Reise mit dem Binnenschiff endet für die vier Trommeln im Lübecker Hafen. Während die große Gipstrommel auf ein hochseetaugliches Gefährt

wechselt, geht es von hier aus für die drei Trockentrommel-segmente per Küstenschiff nach Rostock. Die letzten rund 20 km vom Hafen bis zum Kunden in

Poppendorf übernehmen dann wieder die strahlend gelben Zugmaschinen der Bohnet GmbH. Natürlich wieder bei einer Überführung mitten in der Nacht.



Hier ist der Achsausgleich voll gefordert.