



Job im Porträt

DER RAKETENSPEZIALIST

Hans Brose ist mit seiner Arbeit ein Zahnrad im System der europäischen Luft- und Raumfahrt: Er transportiert Raketenteile mit Überbreite.

Wenn die Nachrichten wieder einmal den erfolgreichen Start einer Ariane-Trägerrakete melden, muss Hans Brose lächeln. Denn dann weiß er, dass seine Arbeit einen Teil zur Verwirklichung der europäischen Raumfahrt beigetragen hat. Die Tatsache, dass Raketenbau in Europa nur länderübergreifend funktioniert, beschert seinem Auftraggeber reichlich Arbeit.

Diesmal geht es um ein Raketensegment, das von Augsburg nach Paris verfrachtet werden muss, nur knapp drei Tonnen schwer, dafür aber 5,9 Meter im Durchmes-

ser. Da sich Schrammspuren französischer Alleebäume auf einem Weltraumfahrzeug nicht so gut machen, ist das gute Stück in einen zerlegbaren Container verstaut. Die

Daniel Düsentrieb mit Platten und Nieten aus, aber an Feinheiten wie den Anbauteilen ist allerhöchste mechanische Präzision erkennbar.

Bei sechs Meter Breite ist die Sicht nach hinten verbaut.

Verpackung schützt natürlich auch vor Nässe und Schmutz – und dazu vor Neugierigen. Bei einer Ladungskontrolle vor der Abfahrt dürfen wir einen Blick darauf werfen: Das runde Stück Edelstahl sieht ein wenig nach dem Raketen-Konstruktionsprinzip von

Jetzt ist eine andere Art von Präzision gefragt, nämlich die des Sondertransportfahrers. Später wird der Verkehrsfunk diese Fuhrer als Schwertransport melden, der nicht überholt werden kann. Doch mit drei Achsen und guten 20 Tonnen Gesamtgewicht trifft



Auf den deutschen Autobahnen ist das Raketenteil in den Abend- und Nachtstunden unterwegs.

diese Bezeichnung nicht wirklich richtig zu. Spät am Abend taucht die Polizei mit einem Streifenwagen im Augsburger Werk auf, bei sechs Meter Breite ist durchgehende Polizeibegleitung unverzichtbar. Da Hans Brose diese Touren schon seit vielen Jahren und so häufig fährt, kennt er die meisten Beamten. So wird die Abnahme zur Formsache, die perfekte Vorbereitung ist eine eingespielte Prozedur.

Bei einer so ausladenden Fracht ist in den Rückspiegeln nicht mehr zu sehen als

ge von Lastwagen und Autos hinter sich her, denn Hans Brose braucht die volle Breite der Fahrbahn. Zwischen Stuttgart und Leonberg gibt es Komplikationen: Zwei Autos haben sich in einer Baustelle ineinander verwickelt, was den Transport um eine gute Stunde verzögert. Danach geht es weiter durch die Nacht, immer in Richtung Saarland, wo der kleine Grenzübergang Habkirchen das Ziel für die nächtliche Schichtpause ist.

WeilA Transporte ist ein noch recht junges Unternehmen, doch die beiden

Motorradpolizisten und ein „voiture pilot“, ein Leitfahrzeug, machen dabei die Bahn frei, indem sie den Gegenverkehr auf den Randstreifen drängen.

Der Fahrer des „voiture pilot“, Bernard Barudio, spricht als Elsässer gutes Deutsch und ist ebenfalls ein altgedienter Profi. Er und Hans Brose sind über die Jahre Freunde geworden und sehr oft gemeinsam unterwegs. Der Franzose ist nicht nur für das Pilotieren selbst, sondern auch für die Ausarbeitung neuer Strecken zuständig.

Nach Ablauf der Pausenzeit auf dem Parkplatz eines Provinzflughafens geht es weiter. Hans Brose kennt die Strecke gut, und so legt der Konvoi ein erstaunliches Tempo vor. Mit faszinierender Sicherheit absolviert der 44-jährige Fahrer aus Tüßling auch die engsten Stellen. Teilweise passen zwischen den Container und die Strommasten nicht mehr als 20 Zentimeter Luft.

Viel Gefühl erfordert auch das Durchfahren von Ortschaften. Es bedarf schon eines geometrischen Vorstellungsvermögens, um die Kurven mit einem so breiten Transport im voraus zu berechnen. Eine Kollision mit einer Mauer oder anderen Hindernissen, die das Raketenteil beschädigen könnte, würde die Fahrpläne des Weltraumprogramms sicher

Frankreich erlaubt Sondertransporte nur, wenn es hell ist

die Ladung, deshalb vertraut Hans Brose auf die Infos, die ihm sein Begleitfahrer Richard Lerner-Lippoldes aus dem Transporter per CB-Funk von hinten durchgibt. Der ehemalige Rettungsassistent, der auch den Lkw-Führerschein besitzt, hat sich von seiner Begeisterung für Lastwagen zum Wechsel ins Schwertransportgewerbe leiten lassen.

Auch die Polizisten bekommen ein Funkgerät von Hans Brose, das in der folgenden Nacht von Streifenwagen zu Streifenwagen wie ein Stafettenstab weiter gereicht werden wird. Auf den zweispurigen Stücken der A8 zieht der Konvoi eine dicht gedrängte Men-

Geschäftsführer, Günter Weinzierl und Dieter Langer, sind schon länger in dieser Branche tätig und haben beide selbst Erfahrung am Lenkrad schwerer Lastwagen. Für ihre kleine, aber feine Flotte aus Standard- und Spezialfahrzeugen setzen sie auf die UTA Card – Lastwagen und Begleitfahrzeuge füllen so unterwegs bargeldlos ihre Tanks.

Bei den französischen Nachbarn folgen Schwer- und Sondertransporte ganz anderen Gesetzmäßigkeiten. Während in Deutschland nachts auf den Autobahnen gefahren wird, geht es in Frankreich nur tagsüber auf meist kleinen Landstraßen voran. Zwei



Der Transport erscheint in den Verkehrsmeldungen, am nächsten Morgen wird weiter geplant.



Die französischen Polizisten regeln Sondertransporte mit Motorrädern, und das selbst im Winter.

gehörig durcheinander bringen. Als Lohn für das besondere fahrerische Können gibt es etwas, was manche Kollegen nicht ganz ohne Neid als „Leben wie Gott in Frankreich“ bezeichnen. Denn hier ist es üblich, mittags eine ein- bis eineinhalbstündige

Pause zu machen. Gemeinsam mit den Polizisten geht es zu einem mehrgängigen Menü ins Restaurant.

So ist Hans Brose sehr zufrieden. Er fährt mit dem MAN TGA in der „5 Star“-Ausführung einen gediegenen Lastwagen.

Und zu den Touren nach Paris kommen zwischendurch exotische Reisen, zum Beispiel mit einem Weltraumteleskop auf die Kanareninsel Teneriffa, wo er sogar seine Frau mitnehmen konnte. Er hat sicher keinen einfachen, aber oft auch sehr reizvollen Job.



In Frankreich mit Überbreite fahren ist anspruchsvoll, bietet aber auch kulinarische Freuden.