



Schätze auf Achse: Diese historische Adler haben die Mitarbeiter besonders gern auf den Lkw verfrachtet. Ans Gleisbett wird eine Rampe angelegt und dann geht es mit Hilfe einer Seilwinde auf das Fahrzeug.

FOTOS: UNIVERSALTRANSPORTE

Wenn die Lok auf Reisen geht

Paderborner Universal Transport bewegt Gewichte bis zu 250 Tonnen

Bevor die vielen Radsätze für Wagons hinter der schweren Zugmaschine auf die Reise gehen, überprüft der technische Außendienstmitarbeiter Heiko Rost noch einmal, ob die Befestigung auf dem offenen Sattelanhänger in Ordnung ist.

Die Ladung am Sitz der Firma Universal Transport am Auto-

hof in Paderborn-Mönkeloh gehört eher in die Kategorie Peanuts. Längst werden von Paderborn aus durch das große mittelständische Unternehmen ganze Häuser, Binnenschiffe, Lokomotiven oder Teile von Windkraftanlagen transportiert.

320 Fahrer haben an verschiedenen Standorten insgesamt 260 Lastkraftwagen zur Verfügung. Weil der einzelne Transport im wahrsten Sinne des Wortes eine schwere Angelegenheit ist und der Spritverbrauch enorm ist, werden die Fahrer speziell geschult. Je nach der Schwere des zu transportierenden Gewichts verbrauchen die bis zu 600 PS starken Motoren zwischen 35 und 250 Liter Diesel auf hundert Kilometer. „In Fahrtrainings lernen die Fahrer eine spritsparende Fahrweise“, sagt Vertriebsleiter Holger Dechant. Neben einer vorausschauenden Fahrweise sollte man möglichst auf viele Schaltvorgänge verzichten, um den Kraftstoffverbrauch nicht zu unterbrechen, sagt der 37-Jährige.

„Die Fahrer üben das natürlich auf repräsentativen Strecken und mit beladenden Fahrzeugen.“ Mit bis zu 1.800 Litern Diesel können die schweren Fahrzeuge betankt werden.

Bevor eine Lokomotive aus dem Gleisbett über eine Rampe per Seilwinde Huckepack genommen wird, müssen einige Behördengänge realisiert werden. „Jedes Fahrzeug gilt bereits

cherm Begleitfahrzeuge und die Polizei Mensch und Maschine ab.

In Frankreich darf ein Schwerttransport nicht auf der Autobahn rollen. „Dann müssen wir durch jedes Dorf fahren“, schildert Dechant. Schnell kommen da bei einer Strecke von 55 Kilometern zwei Tage Fahrt zusammen. Manchmal sind die Fahrer mehrere Monate unterwegs wie beispielsweise zur Zeit in Süditalien – mit Windkraftanlagen im Schlepptau.

Damit auch engste Serpentin nicht zur Falle werden, setzt das Paderborner Unternehmen auf eine variable Schwerlastkombination. Auf diese Weise können bis zu 32 Achsen miteinander kombiniert werden. Wenn es ganz eng wird, muss ein Fahrer aussteigen und per Funk oder Kabelfernbedienung hinter dem Fahrzeug die Achsen lenken. „Am Tag können da schon mal 20 Kilometer Fußweg zusammenkommen“, erläutert Fuhrparkleiter Michael Kaiser aus Brakel. In-



Leichtgewicht: Diese Straßenbahn zu verladen, gehört zu den einfachen Aufgaben der Transport-Profis.

samt kann durch diese Technik ein Gewicht von bis zu 250 Tonnen bewegt werden.

400 Mitarbeiter beschäftigt das Paderborner Unternehmen an seinen verschiedenen Niederlassungen. 40 junge Menschen befinden sich in der Ausbildung. Im vergangenen Jahr wurde ein Umsatz von rund 62 Millionen Euro eingefahren. Auftraggeber

sind unter anderem die Deutschen Bahn, Siemens und Bombardier.

Dabei war es bei der Firmengründung durch die Brüder Joachim und Heinrich Michels im Jahr 1953 ganz bescheiden mit dem klassischen Kohlenhandel angefangen. Später kamen die Zementtransporte und die Beladung mit Stahlbetonfertigteilen

hinzu. Seit vielen Jahren werden zudem Schienengebundene Fahrzeuge, Windkraftanlagen und Landmaschinen Huckepack genommen.

Außendienstmitarbeiter Heiko Rost hat längst den offenen Sattelanhänger mit den Waggon-Radsätzen überprüft. Die Reise kann losgehen.

Andreas Götte



Spezialisten: Vertriebsleiter Holger Dechant (l.) spricht mit Heiko Rost einen Auftrag durch.

»Jeder Transport benötigt eine Genehmigung der Behörden«

im unbeladenen Zustand als Schwerttransport, da brauchen wir eine Genehmigung“, schildert Dechant. Um nicht Gefahr zu laufen, den Antrag noch ein Mal stellen zu müssen, erkundet im Vorfeld ein Trupp des Unternehmens die Strecke. Schließlich müssen im Zweifelsfall Bäume weichen oder Ämpeln gedreht werden.

Je nach Größe und Land kann es bis zu drei Wochen dauern, bis der Antrag genehmigt wird. Während des Transports si-

Produktkontrolle nach strengen Kriterien

Qualitätssicherung und Neuentwicklung im Labor der Alligator-Farbwerte

Laboranten in weißen Kitteln beugen sich über Farbtöpfe, streichen Proben daraus auf Teststreifen, prüfen Glanzgrad, Sauberkeit oder Abrieb – Qualität auf allen Ebenen, das haben sich die Alligator-Farbwerte in Oldinghausen auf die Fahne geschrieben. Da nur einwandfreie Ware das Werk verlassen und in den Handel kommen soll, fällt dem hauseigenen Labor die wichtige Aufgabe zu, alle Produkte zu kontrollieren. „Wir prüfen nach strengen Kriterien“, berichtet Laborleiter Matthias Bartel. Neben ihm kümmern sich sieben Mitarbeiter um Qualitätssicherung, Entwicklung und Produktionssicherheit.

So werden Proben von jeder Charge untersucht. „Kein Material verlässt das Haus, das nicht kontrolliert wurde“, unterstreicht Bartel. Jede Charge ist automatisch gesperrt, wenn nicht alle Prüfungen durchgeführt wurden. Jede Farbe wird auf unterschiedlichste Kriterien hin unter die Lupe genommen: Viskosität, PH-Werte, Farbton, Sauberkeit, Glanzgrad oder Ab-



Neues Rezept: Eine Neuentwicklung hat Dirk Wrede in Arbeit. Nach Rezeptur auf dem Klemmbrett fügt er die Zutaten in das Gefäß, die dann miteinander verquirl werden.

FOTO: WESSLER

rieb müssen die Laboranten testen. „Die Viskosität oder die Dicke der Farbe“, führt Chemiker Bartel aus, „ist recht einfach zu messen“. In ein Spezialgerät, einen Motor mit einer zuvor bestimmten Kraft, wird ein Rotationskörper eingehängt, der sich im Farbtopf dreht. Anhand des Widerstandes kann abgelesen werden, ob die Farbe den geforderten Wert aufweist. In dem so-

genannten Aufzugs- oder Filmziehgerät wird die Deckfähigkeit getestet. Das Farbmessgerät zeigt an, ob der Wert der Gesamtfarbdifferenz im akzeptablen Bereich liegt. Zudem wird getestet, ob die Farbe alle zehn Inhaltsstoffe enthält, die hinein gehören.

Auch die Entwicklung von neuen Produkten gehört zu den Aufgaben des Labors. „Wir erar-

beiten Rezepte für die Anforderungen, die vom Markt kommen“, erläutert Bartel. „Wenn der Bedarf da ist, bei Schimmel Abhilfe zu schaffen, so versuchen wir ein Anstrichmittel zu kreieren, das die Anforderungen erfüllt“. Auch Ideen für neue Materialien, wie etwa für dekorative Spachteltechniken oder Rohstoffe für neue Farben, reifen im Alligator-Labor und

kommen erst nach reichlichen Prüfungen, Verbesserungen und praktischen Prüfungen durch befreundete Maler auf den Markt. „Das geschieht dann, wenn die neuen Produkte unterschiedliche Testreihen durchlaufen haben und die Praxistauglichkeit nachgewiesen ist“, so der Laborleiter. „Bis ein Produkt die Marktreife hat, ist eine permanente Abstimmung und ein Austausch zwischen Labor und Testern notwendig“, beschreibt Bartel den Entwicklungsprozess und die Wichtigkeit eines Feedback durch einen Mann der Praxis, in diesem Fall durch einen Malermeister.

Auch Fragen der Mikrobiologie gehören zum Arbeitsfeld der Chemikanten: Bei Alligator gibt es 50 Lagertanks mit einem Fassungsvermögen von jeweils 30 Kubikmetern. „Es wird wöchentlich geprüft, ob sich womöglich Pilze oder Keime gebildet haben“, führt der Laborleiter aus. „Wir bei in einer Arztpraxis wird Farbe auf einen Nährboden aufgetragen, der Bakterien nachweisen kann“.

Karin Wessler



Der Wetterstand: Auf dem Außengelände werden Proben der Farben Wind und Wetter ausgesetzt. Laborleiter Matthias Bartel prüft die einzelnen Platten.

FOTO: WESSLER