

Der Havariekommissar

Das große Spiel

Um das ewig gleich gespielte „Transport-Roulette“ – oder frei nach Shakespeare „passt´s oder passt´s nicht, das ist hier die Frage“ – geht es in der neuen Kolumne unseres Havariekommissars Karl Selig. Ein Blatt vor den Mund nimmt er dabei nicht.

Wenn ich mir Transportschäden anschau, vergleiche ich so manchen Frachtführer, Absender, Verloader und Fahrer mit einem Downhill-Biker, der oben am Startpunkt steht, nach unten blickt und überlegt: „Beim letzten Mal hab ich mir nur den Ellbogen gebrochen, davor das Schlüsselbein und die Schulter, vorher beide Knöchel, aber es wird schon gut gehen, ich kann das ja.“ Ich sage immer: Wer beide Augen fest geschlossen hält, kann und will nicht über seinen Tellerrand hinaus blicken.

Brücken können nichts dafür

Vor allem was heute, gestern und in den letzten 30 Jahren unterschätzt wurde und wird, ist die Hinterhältigkeit. Nein, wirklich, die Brücken an sich können nichts dafür. Die stehen da rum.

Aber die Damen und Herren der Verwaltung, die den Fahrern mit bunten Schildern vorgaukeln, dass die Brücken hoch genug wären, um mit dem jeweiligen Fahrzeug darunter durchzupassen, die sind in meinen Augen hinterhältig.

Da kommst du mit deinem Auflieger daher, du weißt genau, das Ding im Schlepp misst 4 Meter und vor dir das erste Schild. Roter Kreis, weiße Fläche und dann diese Zahl „3,80“. Wer überlegt da nicht schon mal? „Wollen die mich ärgern? Jetzt schon, wo ich die Unterführung noch nicht einmal sehe, stellen sie das Schild auf.“

Du kannst jetzt bereits eine andere Route wählen, aber dein Navi, dein Gefühl, dein Gewissen sagen, „nein, ich lass mich nicht davon abbringen. Wenn ich einen Weg eingeschlagen habe, gehe ich diesen bis zum Ende.“ Da! Das nächste Schild. „3,80“. Die Unterführung wird nicht höher, sie kommt aber näher.

Der Fahrer von Welt denkt sich: „Ihr könnt mich mal. Ich schau mir das Ding an. Es muss ja nicht unbedingt exakt 3,80 Meter sein. Es könnte ja passen.“

Noch hättest du die Chance, einen Umweg in Kauf zu nehmen.

Jetzt neigt sich die Straße und vor dir überbrückt eine Eisenbahnbrücke die Straße. Links von dir Häuser, rechts von dir Häuser, an der letzten Seitenstraße bist du grad vorbei. Im Rückspiegel eine Schlange von Pkw, vor dir der Stahlkoloss.

In der Mitte über der Fahrbahn das verflixte Zeichen: roter Kreis, weiße Fläche, „3,80“. Du hältst an. Bist etwas verunsichert. Ein Zurück gibt es nicht. Wie willst du die hupende Meute hinter dir aus dem Weg schaffen?

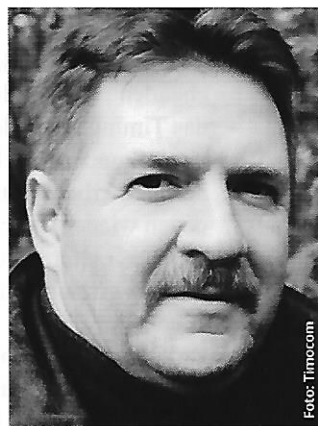
Du hängst dich aus dem Fenster, verdrehst deinen Oberkörper und versuchst, aus dem Augenwinkel den Abstand zu schätzen. „Yeah, könnte passen.“

Das letzte, was du dort oben siehst, ist der kleine Spalt, durch den die Sonne fällt, bevor du mit der Vorderkante des Planengestells deines Aufliegers sanft gegen die Unterkante der Brückenkonstruktion krachst.

Dein Fuß rutscht ab und gibst Gas

Du hängst immer noch aus dem Fenster, die Zehenspitzen erfassen nur das Bremspedal, durch den Ruck rutscht dein Fuß ab und die 500 PS geben dem Ganzen noch eine abschließende Note. Plane kaputt, Planengestell kaputt, Polizei anrufen, Zeitverlust, ein Haufen verärrerter Autofahrer schreien auf dich ein, Stress, Magensäure. Dein Chef am Telefon hört sich an, als wenn er gerade kollabiert.

Zur Person



Karl A. Selig, der Franke unter den Havariekommissaren, ist der Querulant mit dem spitzen, bösen Bleistift. Aufgewachsen in einer kleinen Spedition, ist er gelernter Speditionskaufmann und seit 1987 selbstständiger und unabhängiger Havariekommissar. Er gibt heute sein Wissen in Seminaren an andere weiter (www.cargo-damage-experts.de, www.seminarschule-fuer-havariekommissare.de, Tel.: 0171 3326652). Zudem berät er

Firmen im Umgang mit Transportschäden, das Erkennen von Schäden, bevor diese entstehen oder Maßnahmen, wenn diese eingetreten sind.



Foto: Kreispolizeibehörde Oberbergischer Kreis

„Beim Durchfahren einer Unterführung im Oberbergischen Kreis kam es zu einem Kontakt zwischen dem Kranaufbau eines Lkw und dem Brückengeländer der Landstraße. Der Kranaufbau durchbohrte das Geländer und verkeilte sich im Anschluss darin. Der Lkw kam hierdurch abrupt zum Stillstand, wobei das Führerhaus etwa 1,5 Meter in die Luft ragte. Der 55-jährige Fahrer blieb unverletzt.“

Kreispolizeibehörde Oberbergischer Kreis

Das ist die dritte Scheißbrücke in diesem Jahr, bei der du kein Glück hattest. Egal, bei zweien hatte es heuer schon funktioniert. Da hattest du Recht, da konntest du Zeit sparen. Wie sagt dein Chef: „Zeit ist Geld.“ Und, ach ja! Zahlt ja die Versicherung.

Jeder kennt die Tieflader-Ladefläche

Wir haben es immer wieder. Tieflader. Der Fahrer, der Unternehmer, der Absender wissen, wie hoch die Ladefläche des Tiefladers ist. Wenn nicht, haben findige Menschen einen Zollstock erdacht.

Ja, das Ding aus Holz mit den vielen Strichen, der Werbung, mit dem man sich beim Spielen die Finger einklemmt. Kennt jeder.

Ach, mit solch einem Ding kann man auch messen? Richtig. 90 Zentimeter. Für Laien, das sind 4 ganze und ein halbes Dingsbumsteil. Zollstocksegmente meine ich.

Wenn wir keine Sondergenehmigung haben, dürfen wir wie hoch sein? 4 Meter oder 400 Zentimeter (nein, 420 Zentimeter sind keine knappen 4 Meter).

Fahre ich jetzt einen Bagger auf den Tieflader, muss ich was beachten? Genau. 4 Meter. Der Arm sollte so abgelegt sein, dass die oberste Kante, Spitze, Ecke, Rundung, wie auch immer wir das nennen möchten, **nicht höher ist als was?** 4 Meter. Nein, 420 Zentimeter sind nicht 4 Meter irgendwas, oder besser, es sind 4 Meter irgendwas, aber was das bedeutet, wissen wir alle.

Papierkram. Sondergenehmigung. Zu viel. Zu hoch. Lassen wir den Tieflader weiter ab? Eher nicht, sonst kommt der Fahrer um keine Kurve mehr.

Können wir den Baggerarm weiter absenken? Klar. 400 Zentimeter. Brauchen wir jetzt eine Sondergenehmigung? **Neiiiiiiiiin!**

Moment! Wie hoch ist das Führerhaus? Ahh, 400 Zentimeter oder 399 Zentimeter, passt. Die Brücke war ziemlich hoch, die Schilder mit 3,80 ignorieren wir, da sind wir

schon immer durchgefahren.

Da vorne geht's etwas runter und dahinter steigt die Straße wieder an. Warum da ein Schild hängt, weiß kein Mensch. Da hatte wer zu viel Zeit, zu viel Geld und ein paar Schilder mussten auch weg. „Langsam. Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste. Da taste ich mich durch.“ Rückspiegel schnell etwas eingedreht, dass ich den Baggerarm sehe: „Genau, passt exakt. Schlüpft rein. Noch eine Handbreit Wasser unterm Kiel. Ja, fast durch. Und Gas.“

Krrrrrsccccchhhhhhtttttt. „Ein saublödes Geräusch. Die Zugmaschine zieht nicht mehr richtig. Stopp. Der Baggerarm ist frei. Puhhh. Nicht hängen geblieben.“

Nur 5.000 Euro Schaden, ist doch nichts

Die Betonunterseite der Brücke ist mindestens zwei Zentimeter von der Oberkante des Baggerarms weg. „Hab ich ein Glück! Das Dach der Fahrerkabine ist auch knapp unter der Decke. Tja, Können. Das musst du erst mal schaffen. Aber woher kam das Geräusch?“

Durch das Ansteigen der Straße wurde der Bagger unter der Brücke etwas angehoben. Das reichte aus, dass die Kranösen auf der Oberseite des Führerhauses, die wir beim Messen natürlich nicht berücksichtigt hatten, gegen die Unterseite der Brücke und von der Brücke in das Führerhausdach gedrückt wurden. Nur 5.000 Euro Schaden, zum Glück. Aber nicht so schlimm, die Versicherung zahlt das ja.

An all diejenigen die eine Ausrede suchen: Ach übrigens, je höher die Ladung, desto größer die Gefahr. Zumindest in Deutschland sind alle Unterführungen ausgeschildert, die keine Durchfahrts Höhe von 450 Zentimeter haben. Wenn wir mit irgendetwas in einer nicht beschilderten Unterführung auch nur die Decke berühren, müssen wir niemanden versuchen zu erklären, wir waren nur 420 Zentimeter hoch. Das funktioniert rein rechnerisch schon nicht....

Ihr Karl A. Selig, (karl.selig@havarie-buero.de)