



Die letzte große Reise eines Gms 64

Kritischer Moment: Umsetzen des Waggons vom Gleis auf den Tieflader. (Foto: Scheerer Logistik)

08. Januar 2019

Jahrzehntelang stand ein Güterwagen auf einem Abstellgleis in Villingen-Schwenningen, bis ihn der Polizist und Eisenbahnfreund Robert Miketta entdeckte und an einen neuen Standort bei Lenzkirch überführen ließ. Mit dem nicht alltäglichen Transportprojekt wurden die Schwerlastprofis der Scheerer Logistik aus Aichhalden und Villingen-Schwenningen beauftragt.

Bevor der Transport des Waggons der Gattung Gms 64 durch Baden-Württemberg starten konnte, musste sich Miketta noch die Hilfe einiger Mitstreiter sichern. Er fand sie bei den Schwenninger Modelleisenbahnfreunden. Obwohl diese eher damit befasst sind, die Realität im kleinen Maßstab abzubilden, hielten sie es für reizvoll, einmal den umgekehrten Weg zu gehen. Miketta und die Modelleisenbahner schlossen einen ungewöhnlichen Deal: Schwertransport gegen Fällarbeiten - Miketta beseitigte Bäume, die aufs Vereinsheim zu fallen drohten, und die Eisenbahner organisierten mit ihren Kontakten den Schwertransport abseits des Gleisbetts mit dem Zielort „Bahnhof Kappel-Gutachbrücke“. Dort soll der Waggon in naher Zukunft durch seinen Besitzer zu einem Bahnmuseum ausgebaut werden - direkt am Radweg auf der Trasse der ehemaligen Bahn nach Bonndorf.

Die größte Sorge Mikettas war es, dass der Waggon aufgrund der langen Standzeit die Umsetzung vom Gleis auf einen Tieflader mittels Kran nicht überstehen könnte. Es ging aber alles gut. Zwei Mobilkräne holten den Waggon im Tandemhub aus seinem Dornröschenschlaf und setzten ihn zentimetergenau ausgerichtet in das 14 m lange Fahrzeugbett eines Tiefladers. Auf knapp 24 m Fahrzeuggesamtlänge, 2,80 m Breite und 4,45 m Höhe kam das Schwerlastgespann, das sich von einem Nebengleis am Standort des Betriebshofs der Südbaden-Bus GmbH zum ehemaligen Bahnhof Gutachbrücke in Lenzkirch-Kappel auf den Weg machte.

Für die Vorbereitung brauchten die Spezialisten der Scheerer Logistik fast drei Wochen. In dieser Zeit entstanden Machbarkeitsstudien aufgrund der Fahrzeuggesamthöhe, es gab mehrere Vorortbegehungen, um die Befahrbarkeit am Zielort sicherzustellen, und es wurde ein angepasstes Ladungssicherungskonzept erarbeitet. Obwohl es eigentlich für die Projektteilung „Schwerlast“ in Bezug auf die Anforderungen und Abmessungen eine Routineabwicklung war, stellte sie sich aufgrund der „Warengattung“ als nicht alltäglich heraus.

Begleitet von Presse und Fernsehen wurden am Ende der regionalen Transaktion die Unterschriften auf den Transportpapieren geleistet - womit das Projekt als erfüllt bezeichnet werden konnte.

Artikel

von Jan Peter Naumann
