

Trucker



mehr Fotos im
TRUCKER E-Paper



Alexander Mann vor seinem Arbeitsgerät, einem Komatsu HD 785-7. Der 29-jährige hat schon etliche Jahre Erfahrung als Dumperfahrer.

Welt der Giganten

Hoch oben auf riesigen XXXL-Kippnern erledigen Fahrer wie Alexander Mann in Europas größter Eisenerzmine ihren interessanten Job. Der TRUCKER ging mit auf Minen-Exkursion. ▶





1



2



3



4



5

1 Die Komatsu-Kabine ist bequem und schallgedämmt | 2 Mit drei, vier gewaltigen Hüben belädt der WA 800-Radlader den Dumper | 3 Extra-Pedal für eine Notbremsung | 4 Wichtiges Gerät: Reifendruckkontrolle | 5 Bei Systemausfall springt per Notknopf eine Hilfsbatterie ein, sodass man noch kurz weiterlenken kann



Die Spiegel rechts sind einige Meter entfernt. Kameras erleichtern das Rangieren

Will Alexander Mann seinen Arbeitsplatz im Cockpit des Komatsu HD 785-7 erreichen, muss er erst mal Treppen steigen. Vierzehn Stufen führen zur Plattform des riesigen Muldenkippers. Erst dann kann es sich der 29-jährige Steirer hinterm Steuer seines Supertrucks gemütlich machen, den er durch Europas größten Tagebau, den österreichischen Erzberg lenkt.

Wobei „Supertruck“ wörtlich gemeint ist. Denn kaum ein anderes Lastfahrzeug, das in Europa eingesetzt wird, kann seinem Komatsu das Wasser reichen. Zwölf Zylinder in V-Form angeordnet, 30 Liter Hubraum, 1178 PS, 72 Tonnen Leergewicht und 110 Tonnen Nutzlast – im Autoquartett wäre der japanische 785er eine begehrte Karte. 2009 ist Alex das erste Mal mit einem Schwerlast-

kipper durch die steirische Erzgrube gefahren, damals noch mit dem älteren Modell, dem HD 985. Für den damals 22-jährigen war das ein hoher Vertrauensvorschuss, kostet ein Schwerlastwagen in der Anschaffung doch rund eine Million Euro und der Job hat seine Tücken.

GUT 200 TONNEN DRÜCKEN AUF RETARDER UND BREMSEN

Besonders die ermüdende Routine fordert die Fahrer, wenn sie mit maximal 30 km/h im Schichtbetrieb über 100 Kilometer Strecke machen. Denn trotz modernster Technik im Cockpit ist volle Konzentration nötig, die Riesen sicher durch die Grube zu lenken. Immerhin drücken bergab gut 200 Tonnen Gesamtgewicht auf Retarder und Bremsen, wenn nach einer Sprengung Abraum weggeschafft oder erzhaltiges Gestein zum Zerkleinern zum Großbrecher gebracht wird. Und weil die Steiermark zu Österreichs schneereichsten Gegenden gehört, sind die Auf- und Ab-

HISTORIE

Der Abbau am Erzberg wurde 712 erstmals urkundlich erwähnt. Zunächst betrieb man „Pingenbau“: In flachen Gruben baute man die weichen Verwitterungs-Erze ab. Einzelne der Erzkörper verfolgte man in die Tiefe und die ersten Stollen entstanden. Auf kaiserliche Anordnung wurde im 16. Jahrhundert der Stollenbau eingeführt. Ab 1890 erfolgte der Tagebau stufenförmig; die heute dreißig Stufen sind alle nach verdienten Bergleuten oder Heiligen benannt. Noch bis 1906 trieb man mit Fäustel und Bergeisen Löcher in den Berg, füllte sie mit Pulver und sprengte die Felsen in Stücke. Danach kamen Drehschlagbohrer zum Einsatz, heute erledigen das selbstfahrende hydraulische Bohrgeräte. Mehr Informationen mit historischen Bildern unter: www.vaerzberg.at



1 Joachim Gottsbacher chauffiert Touristen über das Gelände | 2 Der Fahrerarbeitsplatz im Hauly wurde vor Jahrzehnten gestaltet | 3 „Rentner“: der Haulpak Truck 85 C wurde nach seiner aktiven Zeit in den 90ern umgebaut | 4 Bis zu 60 Personen haben im „größten Taxi der Welt“ mit Aussichtsplattform über der Kabine Platz

sie, meist wenige Stunden oder Tage später, mit infernalischem Getöse.

„Das sind Fehler, die Fahrern einfach nicht unterlaufen dürfen“, meint Peter Alfenzler, der Werkstatteleiter des Erzberges. Schließlich kostet ein neuer Reifen für Schwerlastler 13.000 Euro und für Radlader 22.000. Unter idealen Bedingungen überstehen die teuren Gummis dagegen bis zu 10.000 Betriebsstunden. „Damit treiben vermeidbare Reifenschäden die Fuhrparkkosten in noch astronomischere Höhen“, erklärt Alfenzler. Die exorbitanten Kosten entstehen unter anderem, weil alle fünfhundert Betriebsstunden 140 Liter Motoröl und nach der doppelten Zeit 130 Liter Getriebeöl gewechselt werden müssen. Nach 2000 Stunden Arbeitseinsatz sind dann noch mal 360 Liter Öl in der Hinterachse fällig.

Aufs Altenteil dürfen die Komatsus mit rund 40.000 Betriebsstunden, also nach fünf bis sechs Jahren im harten Grubeneinsatz.

Bei den neuen Schwerlastwagen, den 785ern, möchte Peter Alfenzler das Rentenalter künftig allerdings auf 60.000 Einsatzstunden erhöhen. Dazu wird er die gelben Riesen nach der dreißigtausendsten Einsatzstunde von seinen Mechanikern bis fast zur letzten Schraube zerlegen und erneuern lassen – also Motor, Getriebe, Achsen, Bremsen und Hydraulik.

LEBENDIGER ZEITZEUGE – „GRÖSSTES TAXI DER WELT“

Zwei, die das Rentenalter eigentlich schon lange erreicht haben, sind die berühmten Erzberghaulys I und II. Sie sind auch bekannt unter dem Synonym „größte Taxis der Welt“. Einer, der damit regelmäßig Touristen durch das Erzbergterrain chauffiert, ist Joachim Gottsbacher. Wenn der ehemalige Fern- und Baustellenchauffeur „seinen Touris“ die Highlights des Erzbergs präsentiert, lenkt er eines der ältesten einsatzbereiten Fahrzeuge der Flotte – 34 Jahre alt, 860 PS stark, aus

Illinois (USA) importiert unter der Bezeichnung „Haulpak Truck 85 C“. In ihrer aktiven Zeit haben die beiden Haulpak Muldenkipper je acht Millionen Tonnen Gestein transportiert. Nach elf Jahren Grubendienst wurden sie 1993 und 1996 für den Personentransport umgebaut. Bis zu sechzig Besucher kann ein Hauly nun auf der zur Aussichtsplattform umgestalteten Mulde befördern.

EIN MUSS BEIM HAULY: LÄRMSCHUTZ-STÖPSEL

Dabei sind die beiden Veteranen heute mehr als bloße Taxis. Vielmehr sind sie lebendige Zeitzeugen für die Dynamik, mit der sich die Technik moderner Grubenfahrzeuge in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat. Während Fahrer wie Alexander Mann in ihren hochmodernen Schwerlastwagen auf keinen Komfort verzichten müssen, lenkt Joachim Gottsbacher seinen alten

Hauly noch mit Lärmschutzstöpseln in den Ohren. Anders wäre der Krach des riesigen Motors unter ihm unerträglich. Das Cockpit ist unübersichtlich und verwirrend.

Die Fuhrparkkosten bewegen sich in astronomischer Höhe.

Dafür scheinen Abdeckungen für die innenliegende Scheibenwischermechanik oder den Getriebevälhlhebel aus Sicht des amerikanischen Herstellers unnötig gewesen zu sein. Einziger Luxus ist eine Klimaanlage, die die Fahrerkabine mit viel zu kalter Luft versorgt.

Und doch, oder gerade deswegen, macht Joachim Gottsbacher das Fahren mit dem einmaligen Museumsstück zu den schönsten Stellen des Erzbergs auch nach sieben Jahren noch immer Freude. Einen anderen Job kann und will er sich, genau wie sein Kollege Alex Mann auf dem Komatsu 785, nicht vorstellen.

Reiner Rosenfeld