



IMMER ORDENTLICH AUFGESTELLT

Nach einigen stressigen Jahren im Fernverkehr hat Manuel Dieterich seinen persönlichen Traumjob mit Lkw gefunden – er fährt einen Siloaufsteller.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Thomas Küppers



DER AUFBAU UND DAS SILO

verfügen über schmierfreie Gleitschienen (o. r.), gepackt wird die Ladung einfach mit der Hebehydraulik an den sogenannten „Ohren“ (r.).

DAS SMARTPHONE ist Manuels Büro, die Touren und Details dazu kommen über die App des Kunden Knauf. Dokumentiert werden die Aufträge mit Fotos (u.).





GREIFEN, SCHIEBEN, HEBEN, ABSETZEN – die Fernsteuerung hat Manuel so oft in der Hand wie das Lenkrad (l.).

ETWAS ECHTE HANDARBEIT gehört auch dazu, denn wenn der Untergrund nicht eben ist, muss Manuel die Stellflächen des Silos unterbauen (r.).



Erstmal langsam die Straße entlangfahren, links und rechts Ausschau halten und die genaue Adresse suchen – für Manuel Dieterich nichts Ungewöhnliches, oft steht in seinen Auftragspapieren keine Hausnummer. „Viele Häuser und Baustellen haben schlicht noch keine. Bisher war das Ziel aber immer irgendwann zu finden“, erklärt er grinsend. Der 37-Jährige fährt einen Scania R520 V8 mit einem Gergen-Z4-Spezialaufbau für den Transport von Aufstellsilos. Für seinen Arbeitgeber, Silotransporte Weiss aus Kraichtal-Neuenbürg in der Nähe von Karlsruhe, ist er im ganzen süddeutschen Raum unterwegs und liefert für den Baustoffhersteller Knauf dessen Silos aus.

Gerade liegt eines in 22-Kubik-Ausführung huckepack auf dem Dreiachser. Darin befinden sich etwa acht Tonnen Estrich. Die Silos sind bei Abholung vorgeladen, sprich befüllt. „Wenn ich es mit einem Gummihammer abklopfe, höre ich die Füllhöhe und kann etwa überschlagen, was es wiegt“, beschreibt Manuel seine Prüfmethode. Bei Knauf gibt es zu allen Materialien Handblätter, die Auskunft über das spezifische Gewicht geben. „Übergewicht“ ist allerdings kein Thema, denn es wird ab Werk genau auf die Zulässigkeit der Ladung geachtet. „Reinpassen würde natürlich viel mehr, aber ich darf mit dem Motorwagen ja nur 26 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf die Waage bringen. Das Ding selbst wiegt knapp drei Tonnen. Deshalb stelle ich es nur hin und nachher kommt ein Silozug und bläst es ganz voll.“

Hinstellen – leichter gesagt als getan, denn der für das über sieben Meter hohe Silo vorgesehene Platz ist nicht eben. In das neu gebaute Häuschen fallen soll das Metalltrum aber selbstverständlich auch nicht. Manuel geht einmal um das Haus und schaut sich nach Unterleghölzern um. Da er nichts findet, müssen die Baudielen am Hauseingang dran

glauben. „Ja, manche Abladestellen sind top vorbereitet, da komm’ ich an und bin in vier Minuten fertig. Anderswo ist’s dann wieder kniffliger, weil der Boden uneben oder nicht verdichtet ist. Dann muss ich einen besseren Platz suchen oder, wie hier, unterlegen. Wenn es gar nicht geht, melde ich das der Dispo, dokumentiere es mit Fotos und nehme das Silo wieder mit. Kommt auch mal vor.“

Sicherheit ist das oberste Gebot. Per Fernsteuerung fährt Manuel zuerst die massigen Stützfüße aus dem Heck

des Scania. Sie verhindern, dass der Motorwagen Männchen macht, wenn sich die Last beim Aufstellen ganz auf die hinteren Achsen verlagert. Dann schiebt der obere, leichtere, Hydraulikarm das Silo waagrecht etwas nach hinten und nun beginnt der schwere Hauptarm, es langsam in die Höhe zu stemmen. Manuel dirigiert die Hebel auf der Steuerung mit Fingerspitzengefühl. Etwas ranziehen, noch ein bisschen in die Höhe, wieder ranziehen – langsam ruckelt er das Silo zurecht, bis es steht, beziehungsweise stehen könnte, wäre der Boden gerade. Jetzt kommen so viele Dielen zum Einsatz, bis der Bodenkontakt passt. Absetzen, die Griffklauen entriegeln, Hebearme wieder einfahren. Fertig. Letzter Arbeitsgang für Manuel ist die Dokumentation: „Ich knipse Fotos von der Gesamtsituation, etwaigen Schäden, die schon vorhanden waren, und so weiter. Leider muss man sich da heutzutage immer absichern. Vor allem, weil oft niemand sonst zugegen ist.“ Stimmt, Bauarbeiter, Gipser oder Estrichleger sind noch nicht in Sicht. Ein Foto und die Bestätigung des erledigten Auftrags schickt er über die firmeneigene App des Kunden an dessen Dispo.

Leer steuert er wieder Richtung Industriegebiet, wo er vorher seinen Anhänger abgestellt hat. Auf dem wartet die zweite Fuhre des Tages darauf, umgeladen zu werden. „Aufladen und aufstellen kann ich nur mit dem Motorwagen“, erklärt Manuel. „Es gibt zwar auch Hänger mit dem Stellsystem, aber in der Regel ist es bei meinen Baustellen so eng, dass man eh nur solo gut hinkommt.“ Zum Umladen bugsiert er den Scania rückwärts ans Heck des Anhängers, fährt den Hebemechanismus nach hinten in die Länge

MANUEL DIETERICH

Siloaufsteller-Fahrer



KEIN STRESS, EIN GUTES KLIMA IM BETRIEB UND EIN FEINER LKW – WAS WILL ICH MEHR?!





UMLADEN GEHT GANZ EASY (l.). Zusatzhaken, die Manuel einhängen kann, greifen kleinere Silos (r.), und die Klopfprobe verrät den Füllstand (g. r.).



JOB-CHECK

ARBEITGEBER

Silotransporte Weiss
Im See 2
76703 Kraichtal-Neuenbürg

EINSTIEGSQUALIFIKATION

C/CE Führerschein, Ziffer 95, Berufserfahrung von Vorteil

FUHRPARK

5 Siloaufsteller-Züge; dreiachsige Motorwagen von Scania und Drehschemelanhänger

ARBEITSBEDINGUNGEN

Tourenplanung durch Dispo des Kunden, dadurch unterschiedlicher Arbeitsbeginn; Tages- oder Wochentouren möglich; Betriebsferien über Weihnachten/Neujahr; Kilometerleistung pro Jahr etwa 100.000 km



BEZAHLUNG

K. A.

+ POSITIV

Relativ entspanntes Arbeiten; Ladungssicherung entfällt; kein besonderer Zeitdruck, da pro Tour ja nur zwei Silos gestellt und wieder zwei abgeholt werden können

- NEGATIV

Sicherheitsrisiko; Fahrer muss sehr gewissenhaft arbeiten beim Abstellen; bei jeder Witterung draußen; Baustellenschmutz



MATTHIAS WEISS

Inhaber Silotransporte Weiss

DIE FAHRZEUGE SIND TEUER, DA BRAUCHE ICH GUTE FAHRER – DIE SIND MIR DANN ABER AUCH WAS WERT.

und zieht das Silo vom Hänger auf den Motorwagen. Weitere Sicherung erübrigt sich, dicke Riegel in den Greifern der Hydraulikarme arretieren die Ladung. Links und rechts neben den Gleitschienen hindern festgeschweißte Stahlzapfen sie am Verrutschen.

An der nächsten Abladestelle muss Manuel den Scania rückwärts zwischen Kran, Baumaterial, Handwerkerwägelchen und Dixi-Klo hindurchfädeln, aber das gehört für ihn zu den obligatorischen Herausforderungen. „So was macht mir nichts aus, denn ich per-

sönlich liebe einfach das Lkw-Fahren als solches.“ Deshalb ist er auch meistens von Montag bis Freitag unterwegs und schläft im Truck, während seine Kollegen mit Familie abends zu Hause sind. Seinen Führerschein hat er übrigens 2001 bei der Bundeswehr gemacht. Über Verteiler, Kranwagen und Fernverkehr kam er vor einem Jahr bei seinem Chef Matthias Weiss an. Der besitzt eine Flotte mit fünf Silostellern und fährt auch selbst: „Wir sind ein kleiner, persönlicher Laden und fahren mit unserer Spezialisierung ganz gut. Was man mitbringen muss, ist Interesse an der Sache und der Wille, was zu schaffen. Den Rest kann man lernen.“ ■

DIE DREIACHSER KOSTEN durch den Spezialaufbau rund 200.000 Euro. Doch die rechnen sich, denn Wettbewerber gibt es nicht so viele in dieser Nische.

