

Sicherheit an erster Stelle

Gefahrgut: Chauffeur Marco Ghelfi fährt vor allem, «was von der Schweiz weggeht, und was in der Schweiz ankommt».

Fotos: Hans-Peter Steiner

Schutzhelm, Arbeitsschuhe mit Stahlkappen, Schutzbrille, Handschuhe, strapazierfähiges «Übergwändli»: Neben dem ADR-Ausweis gehört das zur Grundausstattung eines Chauffeurs, der einen Lastzug bei der Bertschi AG fährt. So wie Marco Ghelfi.

Hans-Peter Steiner

Schnell Dich bitte an», befiehlt mir der 37-jährige Chauffeur, bevor es losgeht, und nachdem er mir eine Schutzbrille aufs Auge und einen gelben Plastikhelm auf den Kopf bzw. in die Hand gedrückt hat. Dies nicht wegen seines Fahrstils, sondern «weil Sicherheit bei uns sehr gross geschrieben wird».



Badischer Bahnhof: Diesmal kein Stau.

Das ist durchaus verständlich, denn neben relativ harmlosen Flüssigkeiten wie Schoggi-Masse, Orangenkonzentrat oder Kakaobutter, und pulver- oder granulafförmigen Siloladungen transportiert Bertschi auch Flugzeugenteiser, Papierhilfsmittel (Bleichmittel) oder eben mehr oder weniger gefährliche, chemische Flüssigprodukte.

Unser erster Transport – an diesem Morgen vom Bertschi-Terminal im Birrfeld aus – ist ein leerer Tankcontainer mit der Kennnummer DIDU 490114-0. Er soll mit Gefahrgut gefüllt werden. Marco soll es mit seinem MAN in Muttenz abholen. Der «giftig, organisch-flüssige Stoff» der Klasse 6, klassisches Gefahrgut also, ist für Italien bestimmt, wo die grügelbliche Flüssigkeit weiterverarbeitet wird. Marco steuert nach der Anmeldung an der Pforte und der Abgabe der Papiere seinen gelben «sehr zuverlässigen» MAN 19.414 Evolution mit dem von Gebrauchsspuren gezeichneten, aber technisch völlig perfekten Container-Auflieger hinter einem Lotsenfahrzeug her zwischen 2 Fabrikgebäude unter einen Betankungsarm. Kaum ist Marco ausgestiegen, greifen jede Menge Sicherheitsvorschriften. Helm und Brille auf, Handschuhe an, und schnell in ein «Gschüttli» gestiegen, das an einer am Gebäude befestigten Laufkatze hoch über dem Tankzug angebracht ist. Sinn und Zweck: Sollte der Fahrer, der auf dem Tank herumklettert, stolpern oder vielleicht von

Dämpfen aus dem Tankwagen betäubt trotz Geländers stürzen, fällt er nicht aus 4 Metern Höhe auf den Boden. So artet das Öffnen der Tankluken in eine Artistennummer aus, wenigstens optisch. Das dünne Edelstahl-Füllrohr wird an der Tankluke festgebunden, und nun können 12 050 Kilo «VRN» in den Edelstahltank fließen. Rund einen halbe Stunde wird es dauern.

Gefahrgut-Transport

Jetzt kommt ein wichtiger Schritt, denn, sobald der Container voll ist, handelt es sich um einen Gefahrguttransport; die Fahrzeugkombination muss also gekennzeichnet werden. Weisse, rautenförmige Tafeln mit einem grinsenden Totenkopf und der Ziffer 6 am Container



Gewissenhaft: Ghelfi notiert jeden Auftrag.

(vorne, hinten und an beiden Seiten) verweisen auf den gefährlichen Inhalt. Dazu kommen – an beiden Längsseiten – orange Tafeln mit den Ziffern 60 (Gefahr) im oberen und die UN-Nummer 2810 im unteren Feld – die genaue Stoffbezeichnung für Feuerwehr und Hilfskräfte. «Die Tafeln werden so lange am Container bleiben, bis er gereinigt worden ist.» Schnell noch eine blaue Etikette mit der Aufschrift VRN ans Auslaufrohr gehängt, und ab geht es zum Badischen (Hupac-)Bahnhof. Der Container wird hier nach Busto Arsizio (Italien) verladen, wo ihn wiederum ein Bertschi-Fahrzeug übernehmen und direkt zum Kunden bringen wird. In wenigen Minuten hebt ihn der mächtige Portalkran vom Chassis auf einen Eisenbahnwaggon. «Jetzt muss ich die Gefahrguttafeln am Lkw kehren», sagt



Birrfeld: Im Bertschi-Terminal werden Züge zusammengestellt und Container zwischengelagert, Zugfahrzeuge, Auflieger und Container gewartet und gepflegt.



Für den Notfall: Korrekte Gefahrguttafeln.

Marco, «denn ab sofort sind wir kein Gefahrguttransport mehr.»

Meist nicht ohne Leerfahrt

Nun haben wir eine Leerfahrt zurück ins Birrfeld, wo der Bertschi-Kran einen Tankcontainer mit relativ harmlosem Flüssiglatex (Warengruppe Dispersionen) auf den Ghelfi-Laster hievt. Ziel ist eine Unternehmung im Zürcher Oberland, die Reinigungs- und Pflegemittel, Parfüms und Körperpflegemittel herstellt und verpackt. Es duftet mal nach Körpermilch, mal nach Creme, mal nach aggressiven Putzmitteln – eine eigenartig penetrante Mischung chemischer Düfte, dies sich überall festzusetzen scheint. Bevor Marco an den Tankstutzen bei Tank 6 heranzufahren darf, der mit dem seltsamen Kürzel Mor-Glo 2^e gekennzeichnet ist, muss er eine Probe aus dem Tank besorgen, die im firmeneigenen Labor auf die richtige Zusammensetzung

und Konsistenz überprüft werden muss. Es geht rückwärts ins überdachte Lager, wo eine ganze Batterie von Lagertanks steht, und erst, als der zuständige Angestellte grünes Licht gibt, was er lässig mit nach oben gerichtetem Daumen andeutet, kann Marco die weissliche, sämige Flüssigkeit in den Tank pumpen, wozu er einen Kompressor am Chassis seines MAN einschaltet, um der zähen Brühe etwas Geschwindigkeit zu verleihen. «Als ich zum ersten Mal eine noch viel zähere Flüssigkeit habe abladen müssen, hat das rund 3 Stunden gedauert, weil die Ware durch die ganze Fabrik gepumpt werden musste. Das hat mich damals, als Anfänger, schon stark verunsichert.»

Mit solchen Unsicherheiten ist es inzwischen vorbei, Marco hat viel Freude an seiner Arbeit, weil sie abwechslungsreich ist und viel Verantwortungsbewusstsein verlangt. Beides nämlich braucht er, sonst fühlt er sich nicht gefordert.

Der Chauffeur

Marco Ghelfi (37) lebt mit seiner Frau Kristina und den beiden Kindern Sabrina (9) und Sven (6) in Dürrenäsch AG. Seit mehr als 10 Jahren fährt der gelernte Werkzeugmacher für Bertschi Flüssig-Gefahrgut. «Zum Lastwagenfahren kam ich durch gleichaltrige Kollegen in der Stifli, deren Väter Chauffeure waren, da bin ich öfters mal mitgefahren. Eigentlich wäre ich gerne Landmaschinenmechaniker geworden. Aber da war keine Lehrstelle frei.» So begann er nach der Lehre einen Dreieinhalb-Tonner durch die Lande zu steuern, danach einen Planenzug im Auftrag der Migros. Seine Freizeit gehört vor allem der Familie, aber auch seinen Hobbies, dem Sammeln von Nutzfahrzeug-Fotos vor allem älteren Datums, aus Skandinavien, Südamerika oder Australien: «Es türmt sich.» Zudem bastelt er Modelle im Massstab 1:87. Wenn dann noch Zeit bleibt, engagiert er sich im örtlichen Turnverein. (hps)



Tankreinigung: Der Flüssiglatex-Tank wird mit kaltem Wasser ausgespült, erst von Hand, dann mit 40 Bar Druck. Das Wasser wird bei Bertschi gereinigt, bevor es in die öffentliche Kläranlage geht.

Die Sicherheit

Die Bertschi AG ist in Europa eine der ersten Transportunternehmungen, die die aktualisierten Sicherheitsauflagen der chemischen Industrie nach dem BBS-Prinzip (Behaviour Based Safety = verhaltensbasierte Sicherheit) erfüllt. Oberstes Ziel ist es, Unfälle jeglicher Art zu verhindern. Innerhalb der Transportfirma gibt es BBS-Trainer, die die Fahrer gezielt coachen, sie regelrecht trainieren, wobei sie das Augenmerk auf das Fahren selbst genau so richten (ökonomisches Fahren, Umgang mit Verkehrspartnern usw.) wie auf seinen Umgang mit der Ware, den Verladevorgang und das Einhalten sämtlicher relevanter Sicherheitsvorschriften (vom Anlegen des Sicherheitsgurtes bis zum Ausfüllen eines Tagesrapportes). Ghelfi: «Ich hatte erst vor kurzem so einen Trainer dabei.» Und: «0,00 Promille die ganze Woche durch, das ist bei uns ganz selbstverständlich.» Weitere Informationen unter www.bertschi.ch. (hps)

www.bertschi.com