



IM LABOR ÜBERWACHT
Werkmeister Fred Radloff die Messinstrumente für das Analyseprotokoll (l.).

DURCH DIE ANALYSELEITUNG
fließt Gas zur Messung. Jede Tankladung wird zwingend auf Reinheit und Qualität überprüft (r.).

IMMER SCHÖN COOL BLEIBEN

TANKWAGENFAHRER MARTIN STOLZ IST MIT EINER GROSSEN ROLLENDEN THERMOSKANNE UNTERWEGS. ER TRANSPORTIERT FLÜSSIGSTICKSTOFF UND ANDERE EDELGASE – UND ZWAR TIEFGEKÜHLT.

TEXT | Sandra Moser FOTOS | Thomas Küppers



Nein, ein unterkühlter Typ ist Martin Stolz wirklich nicht, und das, obwohl er täglich mit Ladegut nahe der Minus-200-Grad-Celsius-Marke zu tun hat. Der 46-jährige Schwabe transportiert für seinen Stuttgarter Arbeitgeber Kraiss & Friz tiefkalt verflüssigte Gase verschiedenster Art. Mit seinem vierachsigen Tankwagen beliefert er Kunden, die Flüssigstickstoff verwenden. „Das Fahrzeug wäre nach ADR-Richtlinien auch noch für andere Medien zugelassen. Aber bei einem Wechsel des Produkts muss man vorher eine aufwendige Spülprozedur machen, da die Reinheit der Gase oberstes Gebot ist“, erklärt Martin Stolz. „Darum gibt es bei uns im Betrieb für jedes Produkt ein eigenes Fahrzeug.“

der Gefahr durch Kälteverbrennungen und man gewöhnt sich daran.“ Zur Ausrüstung gehören außerdem ein Helm, Ohrenschützer, eine Schutzbrille, Sicherheitsschuhe und – ganz wichtig – besonders dicke und speziell isolierte Handschuhe.

NACH JEDEM LADEVORGANG müssen die Tankwagen, bevor sie den Hof verlassen dürfen, zur Produktanalyse. Dazu stößt Martin Stolz eine dünne Leitung an ein bestimmtes Ventil im Pumpenschrank am Heck des MAN an. Die Leitung führt ins firmeneigene Labor, wo Messinstrumente die Quali-

tät des Tankinhalts überprüfen. Das ist nötig, denn wie bereits erwähnt, muss das Gas je nach Verwendungszweck eine bestimmte Güteklasse haben. Stolz begründet den Aufwand: „Durch diese Sorgfältigkeit können wir immer für unsere Waren garantieren. Manche Kunden möchten außerdem ein ausgedrucktes Protokoll.“

WÄHREND DIE ANALYSE läuft, erklärt er einige technische Feinheiten seines Tankwagens: Der Aufbau auf das TGS-Fahrgestell fasst zirka 17.000 Liter und stammt vom Hersteller Schwingenschlögel aus Salzburg. Von außen nicht sichtbar, besteht er aus zwei ineinander verbauten Tanks. Der Innere ist aus Edelstahl gefertigt, der Äußere aus Aluminium. Dazwischen befindet sich eine Vakuumisolierung. Das Prinzip gleicht etwa dem einer Thermoskanne, nur dass hier der Inhalt möglichst kalt bleiben und nicht verdampfen soll.

DAS IST NACHVOLLZIEHBAR, denn zum Kundenkreis zählen zum Beispiel Krankenhäuser, die medizinischen Sauerstoff für die Patientenbeatmung bekommen. Aber auch die anderen Produkte sind durchaus heikel und Verunreinigungen aus Qualitäts- und Sicherheitsgründen nicht erwünscht. „Zu unseren Waren gehört schon ein gewisses Verständnis und Know-how, das die Fahrer beherrschen müssen“, erläutert Brigitte Lohr, die Geschäftsführerin von Kraiss & Friz. Der ADR-Schein für den Gefahrguttransport ist ohnehin obligatorisch, die Erweiterung für Tankwagen haben die betreffenden Fahrer natürlich auch. Außerdem legt die Chefin großen Wert darauf, dass neue Kollegen gut ins Team und zur Firma passen, schließlich repräsentieren sie das Unternehmen bei den Kunden.

MARTIN STOLZ
Tankwagenfahrer, stellv. Werkmeister



” DIE ARBEIT IM FLÜSSIGGAS-TRANSPORT IST FÜR MICH DIE SCHÖNSTE ART DES FAHRENS.

WÄHREND MARTIN STOLZ den MAN TGS 35.480 mit der eiskalten Ladung aus den großen Tanks im Werk befüllt, wabert kalter Nebel über den Platz und man kann schon leicht ins Bibbern kommen. „Naja, im Hochsommer ist das natürlich etwas angenehmer“, lacht er, „wir tragen jedoch stets unsere Schutzkleidung mit langen Ärmeln wegen



WENN STICKSTOFF VERDAMPFT, entsteht eine ordentliche Nebelschwade (ganz o.).

DER GROSSE SCHLÜSSEL fürs Grobe hilft weiter, wenn der Anschluss vereist ist (o.).

DIE AUSSENHAUT DER Schläuche ist etwa minus 80 Grad Celsius kalt. Ohne Spezialhandschuhe geht da nichts (l.).



IM ANGEBAUTEN PUMPENSCHRANK reihen sich diverse Anzeigeeinstrumente aneinander: Ganz links sitzt das digitale Abgabemessgerät. Es misst anhand des Drucks im Tank. Dann kommt der Inhaltsanzeiger in Prozent. Eine Überladung ist übrigens nicht möglich, vorher öffnen die Sicherheitsventile. Der Hydraulikdruckanzeiger gibt Auskunft über die Pumpenleistung. Bis zu 400 bar sind möglich. Damit ließen sich locker über 30 Tonnen in einer Stunde abtanken. So viel Power braucht es aber so gut wie nie. Die Druckanzeige signalisiert, was im Tank los ist. Alles unter drei bar ist im grünen Bereich. Ganz rechts ist dann der Steuerungskasten für die Pumpe mit Ein-und-Aus-Schalter und Drehzahlanzeige. Hinzu kommen die Ventile, die zum Abtanken geöffnet sein müssen, und zwei Schläuche mit jeweils sechs Meter Länge sind auch an Bord.



GEHÖRSCHUTZ MUSS SEIN! Beim Abtanken zischt es bis zu 100 Dezibel laut (l.).

MIT DEM NEUEN Vierachser kann Stolz bis zu 13.500 Kubikmeter laden (r.).

DIE DIGITALE MESSUHR zählt beim Abtanken mit und der Borddrucker rattert die Daten gleich auf den Lieferschein für den Kunden (unten l. und r.).



JOB-CHECK

ARBEITGEBER

Kraiss & Friz, Neckarstraße 182, 70190 Stuttgart; www.kraissundfriz.de

EINSTIEGSQUALIFIKATION

Lkw-Führerschein, ADR-Bescheinigung sowie Staplerschein von Vorteil, flexible und aufgeschlossene Persönlichkeit

AUFSTIEGSMÖGLICHKEITEN

Beginn mit kleineren Fahrzeugen, dann Stückgut-Lkw, Qualifikation zum Flüssigtank-Fahrer, wenn Stelle frei

FUHRPARK

Transporter, 7,5- und 12-Tonner, Pritschen-Lkw für Stückgut mit Stapler/Kran, 3- und 4-Achs-Tankwagen, Tank-Sattelzüge

ARBEITSBEDINGUNGEN

Geregelte Arbeitszeiten, Beginn zwischen 4 und 6 Uhr je nach Touren, 9-Stunden-Tag, 5-Tage-Woche

BEZAHLUNG

Stundenlohn, Überstunden mit 25%-Zuschlag, Weihnachtsgeld, verschiedene Boni, Übernahme aller BKF-Modul- und Schulungskosten durch Kraiss & Friz

POSITIV

Flexible anspruchsvolle Aufgaben, eigenständiges Arbeiten, nur Tages-touren, bei Flüssigtransport keine Ladungssicherung

NEGATIV

Gefahrgut, Stückgut mit aufwendiger Ladungssicherung

WIE DIE GANZE Technik funktioniert und was beim Be- und Entladen zu beachten ist, bekommen neue Kollegen in einer ausführlichen Einweisung beigebracht. Sie fahren am Anfang immer bei den erfahrenen Fahrern mit, auch um die verschiedenen Kunden und die jeweiligen Abläufe vor Ort kennenzulernen. Das gilt nicht nur für die Tankwagen, sondern für alle Transportarten bei Kraiss & Friz. „Jeder Fahrer fängt üblicherweise mit unseren kleineren Lkw an, macht mit Stückgut, also dem Gasflaschentransport, weiter und kann, wenn er oder sie

sich bewährt und eine Stelle frei ist, in den Tankwagenbereich wechseln“, sagt Brigitte Lohr zur Vorgehensweise. Aktuell gibt es in dem Familienbetrieb, der übrigens schon 140 Jahre besteht, insgesamt 45 Mitarbeiter. Zehn davon sind Fahrer.

NACHDEM DIE ANALYSE abgeschlossen ist, macht sich Martin Stolz auf den Weg zu seinem Kunden. Dieser arbeitet mit Lasertechnik und schneidet so zum Beispiel Metalle. Für den Betrieb seines Stickstofflasers hat der Kunde einen eigenen Tank neben sei-



DER TRENNSCHALTER FÜR die Batterie am Armaturenbrett legt alles lahm bis auf den Tachografen (l.).

BESONDERE SICHERHEITSFEATURES wie Not-Aus-Schalter für Motorwagen und Pumpe gibt es auch außen am Lkw (r.).



nem Gebäude stehen. Der ist die Abladestelle von Martin Stolz. Langsam rangiert er rückwärts an den Anschluss für die Gasleitung heran. „Das Rohr ist mit beweglichen Dübeln befestigt. Gleich sieht man warum“, grinst er, während er den Schlauch an den Leitungsanschluss schraubt. Dann geht er zum Tank und öffnet das Leitungsventil, um zuerst die Luft aus dem Rohr zu lassen. Die soll nämlich nicht mit hineingedrückt werden. Als die Pumpe am MAN loslegt, knarzt und knackt die Leitung, stemmt sich von der Wand weg und beschlägt sofort mit eisigem Reif. Das Metall zieht sich durch die Kälte des flüssigen Stickstoffs zusammen.

WÄHREND DER LKW brummt und die Pumpe lautstark arbeitet, beobachtet Martin Stolz stets die Armaturen am zu befüllenden Tank. Die Anzeige soll während der Befüllung stabil sein, der Druck nicht zu niedrig oder zu hoch werden. Denn die Laser des Kunden funktionieren nur dann einwandfrei. Solche spezifischen Feinheiten müssen er und seine Kollegen immer im Kopf haben. Der Profi

BRIGITTE LOHR

Geschäftsführerin Kraiss & Friz



„DIE FAHRER SIND UNSERE AUSSENDIENSTLER. DAHER LEGEN WIR WERT AUF PERSÖNLICHKEIT.“

steuert das durch die beiden Einlassventile des Tanks – eines füllt von oben, eines von unten. „Das Gas kann ich einfach herabrieseln lassen, denn Kälte will ja physikalisch gesehen immer nach unten. So lässt sich der Druck im Tank senken. Drücke ich den Stickstoff dagegen über das untere Ventil hinein, entsteht Reibung und der Druck steigt.“ Wie viel er abgetankt hat, dokumentiert Stolz mit dem Borddrucker auf dem Lieferschein. Unterschrift abholen und weiter geht's.

DURCHSCHNITTLICH VIER BIS fünf Kunden am Tag ergeben die Tour, die er sich flexibel einteilen und mit Kollegen tauschen kann. Die Kilometerschubberei im Fernverkehr reizt Martin Stolz nicht. „Unsere weiteste Strecke führt in der Regel in den Großraum Frankfurt, wo wir Gase bei der Herstellungsanlage abholen“, erzählt er. Wenn alles läuft, hat er zwischen 15 und 16 Uhr Feierabend und arbeitet fünf Tage die Woche. Auf ein exklusives Fahrzeug und anspruchsvolle Tätigkeiten muss er trotzdem nicht verzichten – das ist doch mal ein ganz schön cooler Job. ◀

ANZEIGE



Danke für Ihr Vertrauen.

Beste Marke
2011 – 2012 – 2013 – 2014 – 2015:
Das fünfte Mal in Folge.

NEU im Handel
Jetzt auch als Arbeitsscheinwerfer



LED Light Bar 350*: Die Alternative zu runden Zusatzscheinwerfern.

Extrem stark, extrem flach und leicht zu montieren. Ideal geeignet für die Dachmontage auf Nkw-Kabinen, insbesondere wenn eine geringe Aufbauhöhe gefragt ist. Die Verwendung von wärmeleitendem Kunststoff ermöglicht ein geringes Gewicht von nur 700 g. Trotz der schlanken Bauweise wird eine starke Lichtleistung erreicht bei gleichzeitig geringer Leistungsaufnahme von nur 25 W.

Mehr Informationen unter
www.hella.com/truck

* De-minimis förderfähig.



Active e-Paper
Unser Active e-Paper Truck bietet neben aktuellen Produktinformationen auch viele dynamische Inhalte wie Filmclips und Bildergalerien.

