

Ein Flugzeug fährt nach Genf

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 83

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Flugzeug fährt nach Genf

Artikel aus der „Informationsschrift für Saurer und Berna-Kunden“, Nr. 39 / Mai 1975

Flugzeuge sind zwar zum Fliegen da, aber im vergangenen Herbst ist doch der Fall eingetreten, dass eine DC 7 auf der Strasse von Basel nach Genf gerollt ist. Es handelt sich dabei um eine Maschine, die im Biafra-Krieg für Lebensmittel- und Medikamententransporte im Einsatz war. Einschusslöcher zeugen noch heute von den Abenteuern, die sie dabei zu überstehen hatte. Später ist sie nach Basel-Mülhausen gekommen, wo aber festgestellt wurde, dass sich eine umfassende Renovation des arg mitgenommenen Riesenvogels nicht mehr gelohnt hätte. So wurde denn die Maschine zum Verschrotten bestimmt. Major Troyon, Chef der Genfer Flughafenfeuerwehr, rettete sie aber vor diesem unrühmlichen Ende. Er kaufte den Vogel (Neupreis: Fr. 16'000'000.--!) zum „Discountpreis“ von Fr. 4'000.-- und liess ihn nach Genf überführen.

Dort steht das Flugzeug jetzt bei den Gebäuden des Rettungsdienstes und dient der Flughafenfeuerwehr als Übungsobjekt. Unter wirklichkeitsgetreuen Bedingungen können die Feuerwehrleute nun die Bergung von Passagieren aus notgelandeten Flugzeugen üben. Notausgänge und Notrutschen werden verwendet, aber auch das Aufsägen der Blechverkleidungen am richtigen Ort wird instruiert. Selbstverständlich nimmt die Brandbekämpfung einen grossen Teil der Übungen ein. Mit Wasserwerfern wird festgestellt, von welchem Punkt, aus welcher Distanz und in

welchem Winkel sich die Brände am wirksamsten bekämpfen lassen. Im Ernstfall müsste dazu natürlich Schaum verwendet werden, aber für die „Trockenübungen“ kommt dies zu teuer. Wenn alles durchexerziert ist, wird schliesslich der ganze Apparat in Brand gesteckt und gelöscht. Man hofft bei den zuständigen Instanzen, diese Übung mehrere Male wiederholen zu können. Major Troyon ist über die günstige Anschaffung dieses Occasions-Flugzeugs sehr glücklich, denn er könnte sich zur Aus- und Weiterbildung seiner Mannschaft kaum ein geeigneteres, naturgetreueres Übungsobjekt vorstellen.

Der Transport des Flugzeuges von Basel nach Genf wurde der Firma Sauvin, Schmidt SA in Genf übergeben, die grosse Erfahrungen in solchen Sachen hat. Über die eigentliche Überführung wollen wir nicht viele Worte verlieren, denn die „Formel D“-Leser sind ja bestens im Bild, wie solche Aufgaben gelöst werden. Immerhin seien folgende Details erwähnt:

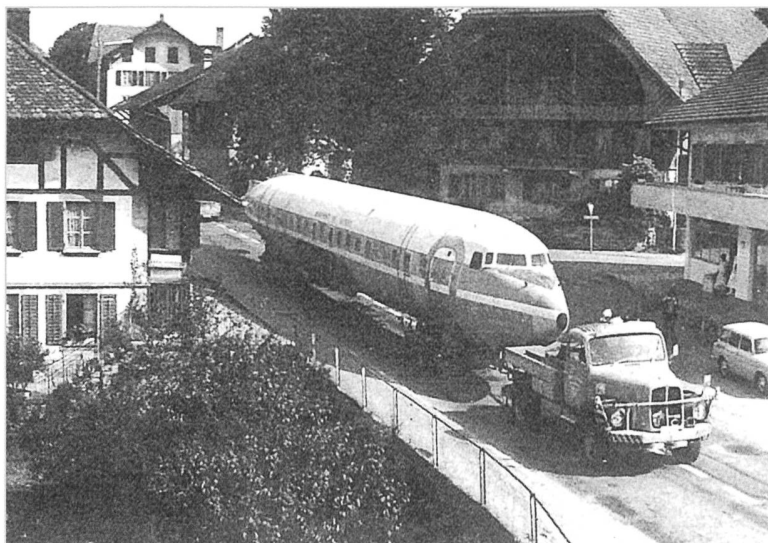
Das Heck, die Triebwerke, Fahrgestelle und Tragflächen wurden in früheren Transporten nach Genf gebracht, während der grösste Brocken, der Rumpf, seine letzte Reise am 12. September 1974 antrat. Vom Gewicht her stellte er keine Probleme, wog er doch lediglich rund 5 Tonnen. Was aber den Speditoren etwas zu schaffen machte, war die aussergewöhnliche Länge des ganzen Zuges von 45 m. Dazu

1 Bei Spezialtransporten ist dichter Nebel der Alptraum der Chauffeure und Begleitpersonen. Bei solchen Verhältnissen ist vermehrte Sorgfalt und Aufmerksamkeit unerlässlich.

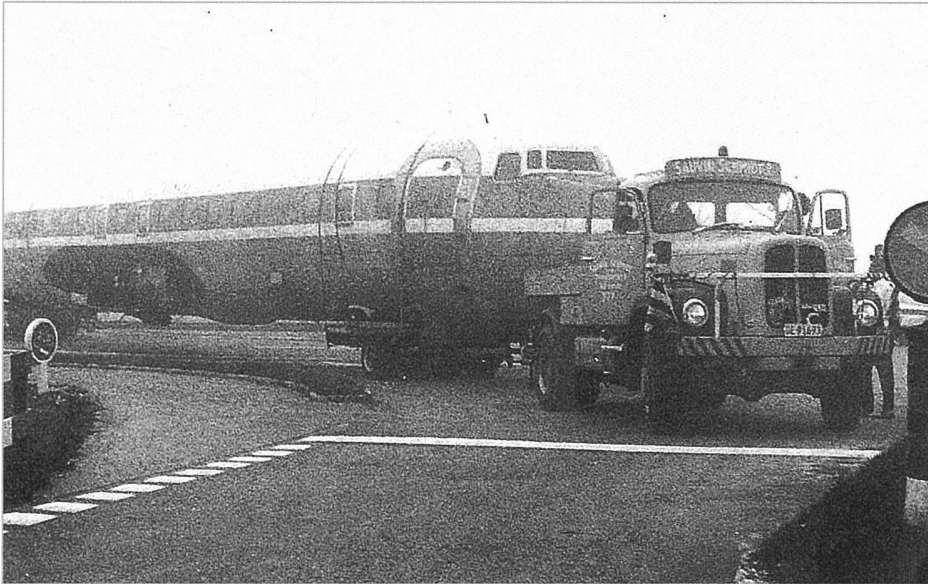


1

2 Was in den Lüften einen eleganten und zierlichen Eindruck macht, sieht zwischen den behäbigen Bürgerhäusern eigentlich recht plump und unbeholfen aus. Ein ungewohnter Anblick!



2



3 Enge Kurven und schmale Passagen stellten hohe Anforderungen an das Können von Chauffeur und Schwigger. An solchen Stellen musste der übrige Verkehr von der Begleitmannschaft angehalten werden.

3

kam, dass der Rumpf, der ja normalerweise an den Flügeln „hängt“ oder auf dem Fahrwerk steht, keine tragfähigen Auflagepunkte hat. Die beiden Rollschmel mussten daher mit genau angepassten Wannен versehen werden, die mit Schaumgummi ausgekleidet wurden. So konnte der Rumpf in diese Wanne gelegt werden, ohne dabei Schaden zu nehmen. Die Länge des Transportgutes liess die Verwendung eines selbstlenkenden Nachläufers nicht zu, sodass neben dem Chauffeur des Zugfahrzeugs (ein Saurer 5DM) auch ein „Schwigger“ den Transport begleiten musste. Dazu kamen als Begleit- und Sicherungspersonal ein Leutnant und vier Mann der Genfer Flughafenfeuerwehr und natürlich in jedem durchfahrenen Kanton die obligate kantonale Polizeibegleitung.

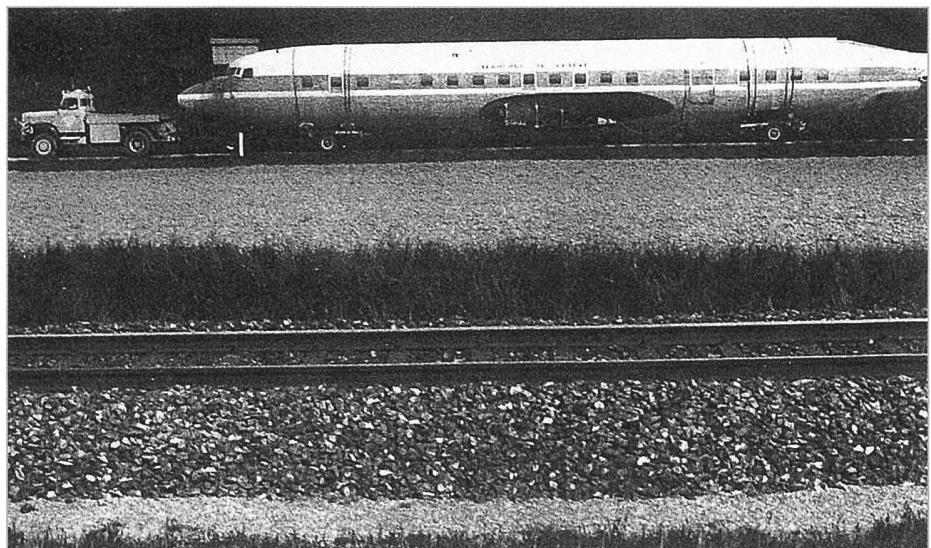
Die Route führte von Mülhausen, mit Start um 21.00 Uhr, über Basel und den oberen Hauenstein mit seinen vielen oft recht engen Kehren nach der Klus, wo übernachtet wurde. Am andern Morgen ging es wei-

ter über Schönbühl, Lyss, Murten, Lausanne nach Genf.

Wo immer der spektakuläre Transport auftauchte, erregte er grosses Aufsehen. Und es ist kein Wunder, dass die Apparate von Amateur- und Berufsfotografen bei der Vorbeifahrt des Monstrums eifrig klickten. Ein paar Schnappschüsse sollen auch dem „Formel D“-Leser einen Eindruck dieser denkwürdigen Fahrt geben. Als besondere Begebenheit sei noch folgendes erwähnt: Beim Nachhalt in der Klus war es unmöglich, ein Logis aufzutreiben, da der Gasthof von Militär „besetzt“ war. Da auch kein anderer Parkplatz zu finden war (Kunststück, bei den Ausmassen dieses Transportes!), blieb dem Fahr-, Begleit- und Feuerwehrpersonal nichts anderes übrig, als das Nachtquartier im Rumpf der DC 7 aufzuschlagen. Ein Ereignis, das in den Annalen der Firma Sauvin, Schmidt SA wohl einmalig dasteht!

(aus dem Archiv von Hans Hopf)

4 Eine seltene Aufnahme: drei Verkehrsträger, Schiene, Strasse und Flugzeug auf einem Bild vereint! Die Foto vermittelt einen Eindruck von der aussergewöhnlichen Länge des Transportzuges.



4