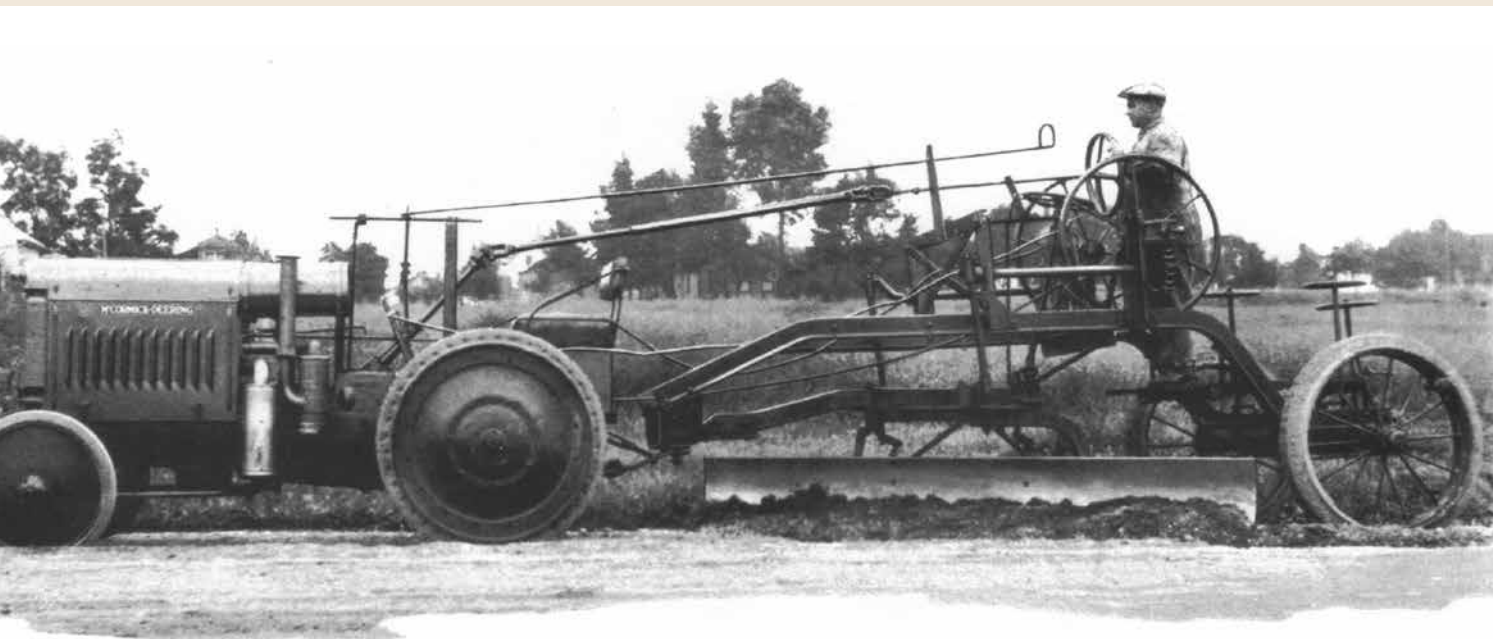
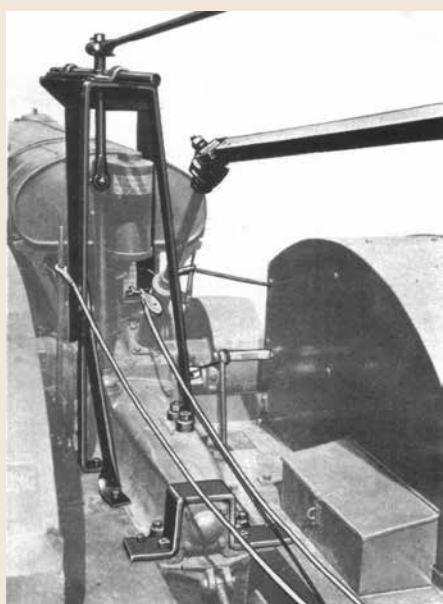


Ein Maschinist genügt

Simple Eisenstangen als frühzeitliches „Assistenzsystem“ ließen Schlepper und Anhängegrader miteinander vereinen **von Heinz-Herbert Cohrs**



Kein Fahrer mehr auf dem Schlepper, stattdessen hinter langem Gestänge und großen Handrädern nur ein Maschinist für Schlepper und Grader, die nun in einer Maschine vereint waren. Die Funktionen Lenken, Gasgeben, Gangschaltung und Bremsen mussten aus der Ferne betätigt werden. **Bilder: Archiv**



„Viel Denkarbeit war erforderlich, damit Baumaschinen von nur einem Fahrer effizient, bequem und sicher bedient werden konnten. Dass dies das tagtägliche Dauerstehen des Fahrers in Staub, Regen, Hitze und Kälte erforderte, ist längst vergessen.“

Heinz-Herbert Cohrs



Viel ist heutzutage von Assistenzsystemen die Rede, nicht nur bei Pkw, sondern in zunehmendem Maße auch bei Baumaschinen. Aber so etwas gab es schon früher. Nur strotzten die nicht vor Elektronik, benötigten keine Satelliten, um sich mittels GPS zurechtzufinden, und die Fahrerblicke wurden noch nicht von Displays abgelenkt. Stattdessen verwendete man lange Stangen und allerlei Kurbeln, und die ersetzten sogar gleich den Fahrer.

Zu jener Zeit, in den 20er und 30er Jahren des letzten Jahrhunderts, benötigten viele Maschinen noch „doppelte Besatzung“, einige wie Schürfzüge sogar drei- oder gar vierfache. Die uns heute so gut vertrauten Maschinenarten hatten sich noch nicht heraus geprägt. Vielmehr basierten etliche Maschinen wie Dozer, Grader, Schürfzüge und sogar manche Bagger, Krane und Kipper auf uralten Traktoren und Raupenschleppern, die mit pfiffigen Zusatzausrüstungen für Bauarbeiten genutzt wurden. Aber fast immer brauchten solche Ausrüstungen neben dem Schlepperfahrer einen zweiten Bediener.

Während Grader auf unseren Baustellen nunmehr eher zur Ausnahme geworden sind, kam ihnen damals ein gänzlich anderer Stellenwert zu. Von Pferden und später von Schleppern gezogene Grader waren in Nordamerika neben Baggern die wichtigsten Baumaschinen, denn Straßen und Wege befanden sich meist in einem urtümlichen Zustand. Außerhalb von Stadt-

grenzen gab es kaum befestigte Straßen – und das zu einer Zeit, in der Henry Ford vom legendären Model T ab 1913 täglich schon 1000 Stück produzierte. Der immens zunehmende Autoverkehr verlangte dringend nach besseren Straßen, effektiveren Maschinen für deren Unterhalt und damit auch nach geeigneten Baumaschinen. Deshalb entwickelte sich der Grader zunächst fast ausschließlich in den Vereinigten Staaten. Nur zögernd gelangte Kunde von ihm nach Europa, zumal hier der Bedarf keinesfalls so groß war, denn viele Straßen waren schon damals mit Pflaster befestigt, außerdem nahm der Autoverkehr nicht so explosionsartig zu.

Auf den endlosen Highways wirkten die vereinzelt Schlepper-Grader-Teams, mit denen die schlammigen oder staubigen Fahrbahnen gepflegt wurden, ziemlich verloren, und deren Anzahl war nicht ohne weiteres zu steigern. Arbeitskräfte waren knapp und teuer, sodass in den 20er Jahren allerlei heute recht merkwürdig anmutende Versuche begannen, Schlepper und Anhängegrader zu einer Einheit zu kombinieren. So ersannen findige Konstrukteure beim amerikanischen Graderhersteller Austin Western den No. 32-International, der vielleicht nicht unbedingt eine Marketing-gerechte Typenbezeichnung hatte, aber bemerkenswerte technische Details: Der Fahrer auf dem Traktor erübrigte sich, denn ein Fahrer – der hinten auf dem Grader stand – konnte beide Maschinen bedienen. Das Verschmelzen von Schlepper

und Anhängegrader wurde durch lange Gestänge und diverse Handräder, Kurbeln und Kardangelenke ermöglicht. Empfohlen wurde als Schlepper ein McCormick-Deering 10-20. Betont wurde, dass nur wenige Umbauten an Traktor und Grader erforderlich wären, um die Maschinen in der eigenen Werkstatt miteinander zu vereinen.

Durch das Zusammenlegen von Traktorsteuerung und Graderbedienung hatte der neue „Solofahrer“ nun gewissermaßen die doppelte Arbeit zu leisten. Das halbierte zwar für die Bauunternehmer die Lohnkosten, erschwerte dem Fahrer aber durchaus seine Tätigkeit. Weil Traktorlenker keine Grader bedienen konnten und Gradermaschinisten nicht unbedingt gute Schlepperfahrer waren, führte dies in den ersten Jahren der „zusammenwachsenden“ Maschinen so manches Mal zu überforderten Fahrern. Doch wie so oft wächst der Mensch mit seinen Aufgaben und lernt schnell dazu. Vor einem halben Jahrhundert konnte auch niemand ahnen, dass heutige Fahrer mit Touchscreens, Smartphones, Betriebsarten-Wahlschaltungen, 2D- und 3D-Maschinensteuerungen, Bordcomputern und Geländemodellen umgehen können. Aber es wird auch wieder gelernt: Wer an leichtgängige Joysticks und Komfortsitz gewöhnt ist, wäre wohl nur allzu bald mit den bis zu acht großen Handrädern und etlichen Hebeln von anno dazumal überfordert gewesen. ■