

# LUST AM LESEN

DAS MAGAZIN IM KURIER AM SONNTAG

SONNTAG  
5. FEBRUAR 2012



Letzter Abflug: Vorarbeiter Ewald Lenz hält das 2,5 Tonnen schwere Trainingsflugzeug in Position, bevor es auf einem Betonsockel in der Bremer Airport-Stadt fest verankert wird.



Den Tower im Blick: Das neue Wahrzeichen steht direkt an der Zufahrt zum Bremer Flughafen.



Letzte Parkposition: Ewald Lenz dirigiert den Kranführer, bevor die Piper Cherokee mit Bolzen verschraubt wird.



Kranführer Michael Borchers setzt das Trainingsflugzeug auf einem Betonsockel ab.

## Ausgeflogen

**Oliver Fleischer ist Spediteur, Spezialgebiet: Schwerlasten. Sein heutiger Auftrag ist etwas ganz Besonderes. Ein Flugzeug muss transportiert werden. Die Verkehrsfliegerschule Bremen hat eine Trainingsmaschine ausrangiert – als Denkmal soll die Piper Cherokee fortan die Airport-Stadt zieren.**

VON KARSTEN KLAMA (FOTOS)  
UND GESA WICKE (TEXT)

„Ein Flugzeug hatte ich noch nie am Haken“, sagt Oliver Fleischer und grinst. „Das ist selbst für mich etwas ganz Besonderes.“ Dabei sind Fleischer, der beim Bremer Speditionsunternehmen Neukirch das Schwerlastteam koordiniert, in seiner langen Laufbahn schon viele ungewöhnliche Projekte untergekommen: Windräder hat er in die Pyrenäen gefahren, Traktoren transportiert um die halbe Welt – und einmal, da mussten Fleischer und seine Kollegen sogar einen toten Elefanten verladen. „Den haben wir nachts aus dem Zirkuszelt geschafft und zum Abdecker gefahren, damit die Zirkusbesucher nichts davon mitbekommen“, sagt er. Noch heute muss Fleischer ein wenig schmun-

zeln, wenn er die Geschichte erzählt. Überhaupt erzählt Fleischer gern und viel von seinem Beruf. Es ist ein Traumjob für ihn, das merkt man. „Das Spielzeug des großen Mannes“, nennt Fleischer den Fuhrpark seines Speditionsunternehmens in Osterholz. Fahrzeuge sind Fleischer Leidenschaft. „Ich hab das in den Genen“, sagt er. „Mein Vater war Lkw-Fahrer, der hat mich schon als kleiner Junge oft mitgenommen auf seine Touren.“ Früher, zu Beginn seiner Laufbahn, da ist Oliver Fleischer noch selbst Gabelstapler gefahren. Sogar die ganz großen Kräne hat er gesteuert. Heute hingegen hockt Fleischer die meiste Zeit bloß noch am Schreibtisch: Maße und Gewicht der Ladung berechnen, Fahrzeuge und Entfernungen überprüfen – um den idealen Transportweg für seine Güter zu finden, tüftelt er oft wochen-, manchmal gar monatelang.

Viel Vorarbeit hat auch die heutige Flugzeugverladung gekostet: Bereits im November hat Fleischer's Schwerlastteam die ausrangierte Trainingsmaschine vom Rollfeld vor das Gebäude der Verkehrsfliegerschule manövriert. „Das war ein riesiger Aufwand“, sagt Fleischer und rollt mit den Augen. Zwei Kräne waren nötig, um das 2,5 Tonnen schwere Kleinflugzeug anzuheben – natürlich nachts, wie so häufig bei Fleischer's Einsätzen. „Da war der Flughafen leer und wir haben niemanden behindert.“ Aufwendig war es auch, die erforderlichen Genehmigungen einzuholen, um die Piper überhaupt über die Straße ziehen zu dürfen: Flughafenbehörde, Verkehrsamt, BSAG – sie alle mussten vorab informiert und um Erlaubnis gebeten werden. „Natürlich ist es wichtig, dass alles nach

Vorschrift läuft“, sagt Fleischer und macht ein ernstes Gesicht. „Aber manchmal kann einen der ganze bürokratische Aufwand schon Nerven kosten.“ Umso mehr freut er sich nun auf den letzten Schritt im komplexen Projekt Flugzeugverladung: Auf einen eigens dafür angefertigten Betonsockel muss die Piper Cherokee an diesem Wintermorgen gehievt werden. Hoch in der Luft und ein wenig in Schräglage soll sie so künftig die Besucher der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule begrüßen.

„Los, alle mal ziehen jetzt“, ruft Fleischer seinen Kollegen zu. Auf Leitern stehen die Arbeiter neben den Tragflächen des Flugzeugs, Kettenzüge müssen sie an den silbrig glänzenden Flügeln befestigen. Es ist nicht ganz einfach, bei minus 15 Grad eine ruhige Hand zu bewahren. Doch dann, endlich, sind alle Gurte und Schluppen ordnungsgemäß festgezurr. Das Team liegt im Zeitplan, fast fünfzehn Minuten früher als vorgesehen hängt das Flugzeug in den Seilen. Fleischer nickt zufrieden und gibt dem Kranführer ein Zeichen. Zentimeter um Zentimeter hebt dieser die Propellermaschine in die Höhe. Ein paar Meter nur, schwankend – dann ist das ausrangierte Flugzeug auf dem Sockel platziert. „Maßarbeit“, sagt Fleischer und macht ein glückliches Gesicht. „Sieht doch richtig schick aus, was?“ Gut fünf Meter über Fleischer's Kopf thront die Piper auf ihrer letzten Ruhestätte, der blau-gelbe Lack leuchtet in der Wintersonne. Die rund 21000 Flugstunden, die Lufthansa-Schüler in den vergangenen 25 Jahren mit der Maschine absolviert haben, sieht man ihr nicht an. „Wir haben sie aber auch ordentlich poliert“, lacht Fleischer.



Das Schwerlastteam von Oliver Fleischer hat den Großteil des Flugzeugzugs nachts organisiert. Damit beim letzten Hebeanöver der Lack nicht verkratzt, schützen Decken die empfindliche Oberfläche. Vorarbeiter Ewald Lenz (links) und Mitarbeiter Peter Klein übernehmen vom Megalift-Kran die Kettenseilzüge.