

Mit 72 Tonnen in Nordschweden unterwegs

Als in der Schweiz das Gesamtgewicht für Sattelschlepper und Anhängerzüge von 28 auf 40 Tonnen erhöht wurde, ging ein Aufschrei durch die Schweizer Bevölkerung. Unsere Strassen würden alle kaputtgehen, zu viel Lärm und mehr Verkehr. Letzteres stimmt, aber dies liegt wohl kaum nur an den 40-Tönnern. In Schweden, speziell in Nordschweden, nimmt man alles viel gelassener. Auch den Strassenverkehr.

Norrbottens Län

Schwedens nördlichste Provinz, Norrbottens Län besteht mit knapp 100'000 km² aus 25% der Landesfläche. Etwa 248'500 Personen leben hier (2,6 Einwohner/km²). Insgesamt leben 10,5 Millionen Menschen in Schweden. Vergleicht man diese Zahlen mit der Schweiz, merkt man den grossen Unterschied. Dort leben auf 41'000 km² knapp 8,8 Millionen Menschen (214 Einwohner/km²). Nebst Eisenerz und Wasserkraft ist die Holzindustrie eine bedeutende Einnahmequelle in Nordschweden. Die rund 70 Tonnen schweren Lastwagen gehören zum Landschaftsbild hier.



Erik Engströms Åkeri

Für so manchen Lastwagenchauffeur in der Schweiz ist es ein Traum, in der weiten Landschaft Skandinaviens „timmerbil“, einen Holzlastwagen, zu fahren. So erging es auch mir. Jahrelang. Nun habe ich durch einen Bekannten Erik Engström kennengelernt. Spontan lud er mich ein, mit ihm eine kleine Tour zu fahren.

Erik Engströms Vater Hans Engström (1942 – 1921) hatte bereits ein Transportunternehmen. So wuchs Erik mit den Lastwagen auf und führt nun die Unternehmung weiter. Zeitweise hatten die Engströms bis zu acht Lastwagen, heute sind es drei. Gefahren wird mit allen in zwei Schichten. So sind die Fahrzeuge rund um die Uhr unterwegs. Pro Jahr werden um die 280'000 km gefahren, weshalb nach fünf Jahren die Lastwagen durch neue ersetzt werden. Für Erik Engström ist die Wahl der Fahrzeuge klar. Es muss ein Scania mit V8-Motor sein. Bisläng ist er mit manueller Schaltung gefahren, nun ist er aber begeistert vom Automatikgetriebe. Auch lobt er die Sparsamkeit des neusten V8-Motors. Erik ist Transportunternehmer mit Leidenschaft. Ferien macht er nur selten, er liebt seinen Job. Er geniesst die Fahrten durch den nördlichen Teil Norrbottens. Auch Nachtschichten,



Schnee und Kälte scheinen ihm nichts anzuhaben. Von seinen drei Kindern will keines das Unternehmen weiterführen. Auch das nimmt er gelassen. Man kann sie nicht zwingen, meint er. Auch bei Erik Engströms Åkeri läuft nicht immer alles rund. So fuhr einer seiner Fahrer mit dem neusten Scania 660 R im vergangenen Dezember zu weit rechts, rutschte in den Strassengraben und kippte auf die rechte Seite. Dank dem vielen Schnee war der Schaden nicht allzu gross.



Wenn sich ein Traum erfüllt...

Manchmal hat auch Facebook sein Gutes. So lernte ich Jim Wernersson kennen. Er hatte ebenfalls eigene Lastwagen. Allerdings ist Jim an Parkinson erkrankt, musste seine Lastwagen aufgeben, weil er nicht mehr täglich hinter dem Lenkrad sitzen kann. Er versteht meine Leidenschaft für „timmerbilar“ und V8-Motoren. So macht er mich mit Erik Engström bekannt, welcher mich sogleich hinter das Steuer seines Scantias sitzen lässt. So fahren wir zusammen von Morjärv in Richtung Gällivare. Bei einer Tankstelle bei Lansjärv holen wir den dort deponierten Kran ab. Jeder Handgriff sitzt bei Erik.

Schnell ist der Kran auf dem Lastwagen und ich darf weiterfahren bis Hakkas. Dort biegen wir links in einen engen Waldweg ein. Auf seinem Tablet sieht Erik genau, wo er das Holz laden muss. Sind Wege gesperrt, zeigt ein Achs-Symbol dies auf der Karte an. Durch die Schneeschmelze sind gerade im Frühling viele Wege unbefahrbar oder in schlechtem Zustand. Nach kurzer Zeit ist die Holzbeige zu sehen. Erik lädt in rekordverdächtiger Zeit seinen Anhängerzug. Vor der Wegfahrt gibt er auf dem Tablet an, was er geladen hat und wie lange das Beladen gedauert hat. 4,5 Meter hoch, etwa 23 Meter lang und um 72 Tonnen schwer ist der Lastwagen nun. Unvorstellbar in der Schweiz. Ohne mit der Wimper zu zucken lässt Erik mich den Scania aus dem Wald auf die grosse Strasse manövrieren. Etwas skeptisch blicke ich auf die Rentiere, welche an mehreren Stellen am Strassenrand stehen. Hoffentlich kommt keines auf die Idee, unvermittelt die Strasse zu überqueren. Personenwagen könne man gegen die Schäden am Fahrzeug durch Rentiere versichern, nicht aber die Lastwagen, erklärt Erik. Die Rentierhalter hingegen erhalten eine staatliche Entschädigung für totgefahrene Tiere. So versteht man, weshalb viele Lastwagen hier einen Kuhfänger an der Fahrzeugfront montiert haben. Auch die zusätzlichen Scheinwerfer helfen, bei Dunkelheit über die Strasse hinaus die Umgebung auszuleuchten, sodass Kollisionen mit Rentieren oder Elchen eher vermieden werden können. Doch auch bei Sonnenschein kann der Fahrer in solche Situationen kommen. So sehe ich kurze Zeit später zwei tote Rentiere am Strassenrand. Die rund 70 Tonnen sind während der Fahrt kaum zu spüren. Aber eine Vollbremsung damit stelle ich mir schon etwas krass vor... Ich geniesse es in vollen Zügen, den 660 PS starken Scania durch die wunderschöne Landschaft Nordschwedens zu lenken. Bei den Steigungen ist die Kraft des 8-Zylinder-Motors deutlich zu spüren. Bei Morjärv fahren wir über den Kalixälven auf einer kleineren Strasse neben dem Fluss nach Kalix. Während der Fahrt diskutieren wir über das Truckerleben in Schweden und in der Schweiz. Der grösste Unterschied ist wohl, dass in Schweden noch grosse Distanzen zurückgelegt werden, während wir in der Schweiz mehrheitlich irgendwo im Stau stehen. Erik weist mir den Weg zur Papierfabrik ausserhalb von Kalix. Ich fahre auf eine Waage und Erik meldet sich beim Empfangsbüro an. Auf einem grossen Platz mit Unmengen von Holz und einem riesigen Rundholzgreifer warten wir, bis ein anderer Lastwagen abgeladen ist. Erik hebt den Kran und löst die Ketten, welche die Ladung sichern. Der Stapler, ein Svetruck TMF 32-22, macht Eindruck. Drei Griffe und der gesamte Zug ist leer. Die Papierfabrik sei an 365 Tagen rund um die Uhr offen, zum Beispiel auch am Weihnachtsabend, erzählt Erik. Seine Fahrer haben am Wochenende frei, er aber fahre auch öfters mal am Wochenende. Während der Woche würde er nun von einem seiner Fahrer abgelöst, aber heute ist Freitag und er fährt mit seinem Scania nach Hause nach Valvträsk.



Von Kalix bis Morjärv setzt sich nun Jim hinter das Lenkrad. Die Parkinson-Erkrankung kann ihm seine Leidenschaft für Lastwagen, Scania, V8 und Holztransporte nicht nehmen. Auch bei mir wurde wieder die Leidenschaft fürs Lastwagenfahren geweckt, so wie sie früher bei mir vorhanden war. In der Schweiz ist die Leidenschaft mit den Jahren nicht erloschen, aber gedämpft worden. Vielleicht sollte ich vermehrt in Norrbotten meinen Traum vom schönen Scania mit V8-Motor leben.

19.05.2024, Rahel Cathomas



