

Traditionsbeladen:

75 Jahre

Heinrich Baum in Köln

Die Siegburger Straße 124 im Kölner Stadtteil Deutz ist eine Adresse mit Tradition. Den Dom vor Augen und nur einen Steinwurf von den trägen Fluten des Rheins entfernt, stößt man unter dieser Hausnummer auf ein recht beengtes Betriebsgelände, dessen angejahrte aber gepflegte Bebauung in beinahe 75 Jahren nur einen Hausherrn kennengelernt hat: den Schwertransporteur Heinrich Baum.

Die Parterre-Profis

Bereits der stilisierte Tieflader auf dem leicht angelaufenen Firmenschild aus massiver Bronze, von dem Besucher rechts neben der Eingangstür begrüßt werden, läßt keinen Zweifel daran, daß sich hier fähige Menschen schon seit mehreren Generationen mit dem Transport schwerer und unhandlicher Lasten von A nach B befassen. Genau genommen seit 1924, als Heinrich Baum und seine Ehefrau Gertrud mit dem obligaten Pferdewagen optimistisch in ihr Fuhrmannsleben starteten. Die räumliche Nähe zum Deutzer Hafen hatte Heinrich Baum zu dem mutigen Schritt in die Selbständigkeit bewogen, und tatsächlich fand er dort auch schnell seine Hauptkunden. Baustoffe, Holz und Mehl entwickelten sich in kurzer Zeit zu den wichtigsten

Transportgütern der aufstrebenden Firma. Recht schnell war der Übergang vom Klepper zum ersten Glühkopf-Bulldog vollzogen, und irgendwann zu Beginn der dreißiger Jahre beschloß Baum, sich auf den stetig bedeutender werdenden Transport von Gütern zu konzentrieren, bei deren Maßen und Gewichten andere Spediteure bereits hilflos mit den Schultern zuckten. Doch der eigentliche Einstieg in den Schwertransportbereich erfolgte erst, nachdem Heinrich Baum und sein Betrieb erfolgreich den Krieg überlebt hatten. Mit einem Lanz-Eilbulldog und ausgedientem Wehrmachtsgesetz in Form mehrerer Hanomag-Zugmaschinen samt vollgummibereifter Tieflader griff Baum aktiv in den Wiederaufbau der empfindlich zerstörten Domstadt ein. Nicht wenige Aufträge aus dieser Zeit bezogen sich deshalb auf den Transport von Teilen, die für die Errich-

tung der zerbombten Rheinbrücken benötigt wurden.

Als der Wiederaufbau in groben Zügen abgeschlossen war, meldete sich auch die chemische und die Schwerindustrie aus dem näheren Umkreis wieder an Bord. Großbehälter und komplette Industrieanlagen wurden überall im Großraum Köln aus dem Boden gestampft, um das Brutto-sozialprodukt anzukurbeln. Und spezielle Transportkapazität, wie Baum sie vorweisen konnte, war dabei natürlich besonders gefragt. Humboldt und Deutz in Köln gehörten dabei ebenso zu den Baum-Kunden wie Bayer in Leverkusen.

Auch bei den Energieversorgern, die ihre am Boden liegenden Stromnetze für die neuen Bedürfnisse aufrüsten mußten, hatte Baum schon bald einen Fuß in der Tür: Neue, leistungsfähige Transformatoren mußten nicht nur von der nächsten Bahnstation per Straßentransport zum Empfänger be-

fördert werden, weit schwieriger war häufig die Umsetzung der schwergewichtigen Kästen an ihren endgültigen Standort. Kräne mit ausreichender Tragfähigkeit sollten nach Kriegsende noch lange ein Wunschtraum der Schwertransporteure bleiben, zudem mußten die Trafos oft in bereits existierende Gebäude implantiert werden. Gerade auf diesem Sektor hatte sich Baum schon bald nach Kriegsende etabliert. Sogenannte „Parterre-Kolonnen“ rückten den Schwergewichten anfangs mit Winden, Öldruckhebern, Kettenzügen, Rundhölzern und ähnlichem Gerät zuleibe. Zwar gibt es heute leistungsfähige Kräne, seinen guten Ruf als Spezialist für kranlose Arbeiten in Bodennähe hat sich Baum dennoch erhalten. Transformatorentransporte machen auch 1998 noch einen großen Teil des Auftragsvolumens aus. Allerdings haben ausgeklügelte Hydrauliksysteme heute den Part von Winden und Rundhölzern übernommen. Maßgeblichen Anteil an der Ausweitung der Trafo-Transporte hatte Heinz-Ludwig Baum, der nach dem Tod seines Vaters 1961 die Leitung des Unternehmens übernahm.

Der Fuhrpark des Kölner Schwertransporteurs war in den fünfziger Jahren von erlesener Vielfalt. Als Stan-

dard-Zugmaschinen kamen neben den erwähnten Hanomag SS 55 und SS 100 aus Beständen der Wehrmacht auch Nachkriegsprodukte aus demselben Hause zum Einsatz.

Für größere Gewichte griff man bei Baum auf ausrangiertes Gerät der Alliierten zurück, wie in Schwertransportkreisen nach Kriegsende allgemein üblich. Zwei Diamond T, einer davon mit Kranaufbau, und ein dreiachsiger Mack besetzten in den ersten Jahren die Lücke im Fahrzeugangebot, die später von Faun geschlossen wurde.

Unkaputtbar: Noch bis weit in die fünfziger Jahre hinein bildeten mehrere 100er Hanomag das Rückgrat der Baum-Flotte.





▲ Vier Hanomag SS bzw. ST 100 und ein SS 55 warten auf ihre nächste Schicht. Zweites Fahrzeug von links ist vermutlich ein britischer Thornycroft.

◀ Schiff Ahoi: Diamond T mit Rheinkahn am Haken.

Nachrüstung: Mit Fahrerhaus von Tang und 135 PS-Einbaudiesel von Deutz erlebte dieser Diamond einen zweiten Frühling. ▼



Schwertransport war eben schon immer etwas für harte Kerle... .

Von Deutz zum Niehler Hafen: Ein Krupp Mustang befördert fabrikneue Traktoren zur Schiffsverladung. ▶

Allerdings ersetzte man zu Beginn der fünfziger Jahre die engen Fahrerhäuser und die trinkfreudigen Originalmotoren der Ami-Laster durch Kabinen von Tang (Hilden) und luft- oder wassergekühlte Deutz-Triebwerke. Ebenfalls über einen Deutz-Motor verfügte der ungemein wuchtige Faun L 8/38 ZA, der im Schwerfahrzeugbereich eine längere Faun-Episode einläutete. Er blieb allerdings ebenso ein Einzelstück wie der sogenannte „Nato-Laster“, ein Faun L 908/45 A.

Unterwegs in Sachen Stahl: Faun L8 und Krupp Mustang auf dem Weg ins Ruhrgebiet. ▶

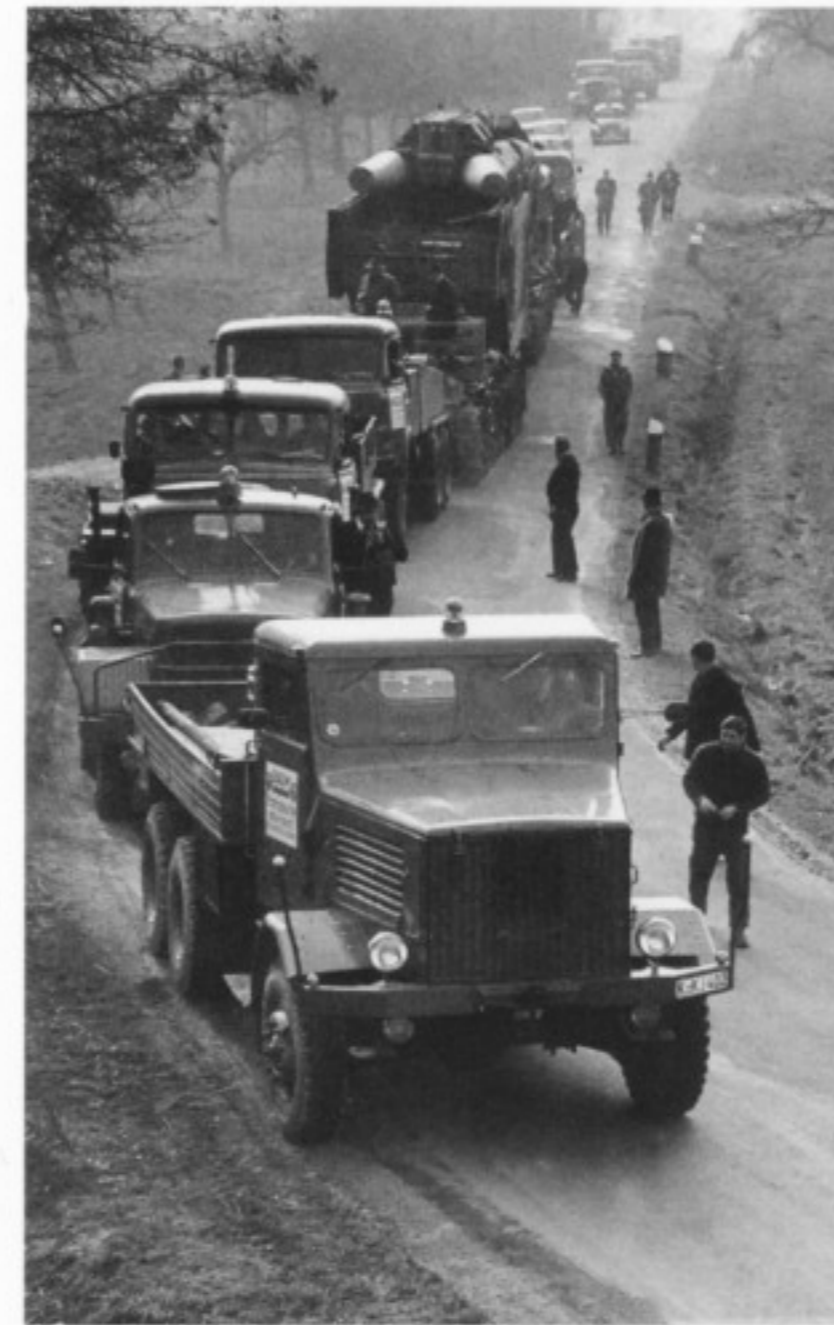
Mit dem Faun L 8/38 ZA stand bei Baum erstmals ein reinrassiges Schwertransportgerät zur Verfügung. ▼





Dem Magirus Uranus hielt Baum bis 1974 die Treue.

Transplantation: Gegen Ende seiner Karriere erhielt dieser Krupp AZ 1080 ein Deutz-Herz.



Der Faun L 1212/45 ZA machte 100 Tonnen Anhängelast möglich.

▲ Gebündelte Kraft: Am Kopf des Schleppzuges der sogenannte Nato-Faun.

◀ Der 200 PS leistende Krupp Tiger blieb ein Einzelstück.

Zugnummer: Mit seinem luftgekühlten Deutz-V12 war der Faun L 912/425 ZA lange Zeit stärkstes Pferd im Stall.

Der Henschel HS 34 TAS mit 235 PS war bei Baum das Standardfahrzeug der 60er und frühen 70er Jahre.

Im Bereich des leichten bis mittelschweren Transportgutes ersetzen ab 1954 verschiedene Krupp Mustang als Zugmaschinen und Pritschenwagen sukzessive die altgedienten Hanomag-Maschinen und bewährten sich so gut, daß Baum bis zur Produktionseinstellung in Essen regelmäßig auf Krupp-Produkte zurückgriff. Der letzte Krupp, eine von zwei 1967 gekauften Allradzugmaschinen des Typs AZ 1080, konnte bis in die achtziger Jahre auf dem Baum-Gelände an der Siegburger Straße beobachtet werden, zuletzt allerdings mit einem Deutz-Einbaumotor unter der Haube. Ähnlich lange blieben auch die Henschel HS 34 TAS im Dienst. Vermutlich sieben Exemplare dieser imposanten, mit 24-zölligen Trillex-Rädern ausgestatteten Henschel-Frontlenker fanden im Lauf der Zeit nach Köln. Die engen Kontakte zu Deutz bewirkten, daß neben Einbaumotoren auch Komplettfahrzeuge von

Magirus vor die Tieflader gespannt wurden. Den Anfang machte ein einsamer Uranus-Kranwagen, der sich sehr gut bewährt haben soll. In den siebziger Jahren prägten Frontlenker mit dem Ulmer Münster am Bug den Baum-Fuhrpark, erst vor wenigen Jahren wurde der letzte, ein 340 D 22, verkauft. Zu diesem Zeitpunkt hatten schon lange MAN-Produkte das Zeppter an sich gerissen. Ein Jahr vor dem 75-jährigen Firmenjubiläum verfügte Baum über einen fast lupenreinen MAN-Fuhrpark.

Auch im Bereich der Tieflader war stets Vielfalt Trumpf: In den unmittelbaren Nachkriegsjahren beschränkte sich Baum noch auf vollgummibereifte Exemplare, die sich vor allem durch immense Lärmentwicklung auf den häufig noch gepflasterten Straßen auszeichneten. Spätestens die empfindlichen Transformatoren sorgten dann für den durchgängigen Einsatz

luftbereifter Tieflader. Ein Großteil der Tieflader, Lafetten und Behältertransporter entstand bei Tang im nahen Hilden nach Entwürfen von Baum. Ein Teil dieser sehr robust ausgeführten Fahrzeuge ist noch heute vorhanden. Bei den ganz schweren Kalibern griffen allerdings auch die Verantwortlichen bei Baum lieber auf die Produktpalette von Scheuerle zurück. Der Schwerlast-Spezialist aus Pfeldelbach im Schwarzwald lieferte zu Beginn der achtziger Jahre auch die ersten Plattform-Module, mit deren Hilfe Baum heute theoretisch in der Lage wäre, Transportgewichte von bis zu 1.000 Tonnen mit dem eigenen Fuhrpark zu bewältigen.

Nach Umschiffung einiger wirtschaftlicher Klippen im vergangenen Jahrzehnt präsentiert sich Baum kurz vor Beginn des Jubiläumjahres als ein moderner Schwertransportbetrieb, dessen Spezialgebiet der Transport und das kranlose Umsetzen schwerster Lasten ist. Darüberhinaus bietet das Kölner Unternehmen seinen Kunden weltweite Schwertransport-Logistik unter Einsatz sämtlicher Verkehrssträ-

ger. Ihren Ursprung haben diese zeitgemäßen Leistungen aber nach wie vor in der Siegburger Straße 124, der traditionsreichen Kölner Adresse in unmittelbarer Nähe des Rheins.

Holger Gräf

Ich danke den Herren Hubert Simons und Uwe Ptach, sowie Herrn Willi Schneiders von der Firma Baum für ihre Unterstützung bei der Erstellung dieses Artikels.



Buntes Sammelsurium: Die Typenvielfalt reichte von Krupp Mustang und AZ 1080 über Magirus Uranus und 310 D 26 bis hin zu Henschel HS 34 TAS und MAN 40.400 DFAS, der heute auch bereits Baum-Geschichte ist. ▶

Drei Muskeltiere: Für diesen Trafo war neben den HS 34 noch ein schiebender Faun nötig. ▼



Handelsüblich: Auch normale Lkw wie den Krupp LF 901 hatte der Fuhrpark zu bieten.



Der Magirus 230 D 16 S landete später bei einem Schausteller.



◀ **Laufwerke für einen Rheinbraun-Bagger** wurden mit diesem Baum-Trio an den Montageort geliefert.

Auch in den achtziger Jahren beförderte Baum noch Deutz-Traktoren zur Verladung in den Rheinhafen. ▶

