

Text | Jan Bergrath

Vor 30 Jahren konnte man mit dem Lkw noch ohne Ausbildung Europa kennen lernen und Erfahrungen fürs Leben sammeln.

DIE WILDEN



Fotos | Jan Bergrath, Karel Seifna (?), unbekannt

Das Delikt dürfte mittlerweile verjährt sein. Genau vor 30 Jahren fuhr ich meine erste Tour mit Hansi W. für die Kölner Fruchthansa nach Italien. Ein Traum für einen jungen Mann von 21 Jahren. Mit einem schneeweißen Mercedes-Hängerzug zum Großmarkt nach Mailand, Gemüse laden. Über den Brenner. Dort in einem Restaurant an der Europabrücke steckte mir Hansi mit den Worten „Wir machen das alle so, also sieh zu, dass wir nicht auffliegen“ die Scheine mit den österreichischen Schilling zu. Genug Geld, um auf der Tour gut und viel zu essen.

Im Alpenland musste man im Transit bei der Ausfahrt nachweisen, mindestens 100 Liter Diesel getankt zu haben. Und sei es nur zum Schein, also mit dem Tankschein der UTA, den der Tankwart kurz hinter der Grenze gegen Bargeld eintauschte und den Diesel später an die Pkw-Fahrer verkaufte. Das verbesserte das Spesenkonto und bei über 40 Liter Diesel, die der Mercedes damals schluckte, fiel das nicht weiter auf. Dachten wir jedenfalls. Bis uns irgendwann ein Aushang im Lager vor den rechtlichen Konsequenzen warnte. Hansi blieb gelassen, „tankte“ weiter in Österreich, während einige Kollegen plötzlich viel weniger Diesel brauchten – und prompt eine Abmahnung kassierten. Die Tankstelle flog erst auf, als ich schon längst in Sicherheit war.

So etwas vergisst man nicht, denn auch als studentische Aushilfe habe ich Hansi W. damals natürlich nicht verraten. Und wenn ich heute im Rahmen unserer FERNFAHRER-Serie „U 25“ junge Männer meines damaligen Alters treffe, wird mir immer wieder klar: Die wilden Jahre – sie sind endgültig vorbei. Nicht nur für mich, sondern für die gesamte Transportbranche, der seit dem September 2009 mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz eine der wohl größten Veränderungen bevorsteht. Nicht nur, dass einem gewissenhafte Eco-Trainer mittlerweile ein Zusatzeinkommen schon im Ansatz verwehren würden, kaum ein junger Fahrer wird noch aus eigenem Schaden klug – so vorsichtig wird er heute an den Job herangeführt. Das ist, mit etwas Abstand und durchaus Wehmut betrachtet, auch gut so. Es geht gar nicht mehr anders.



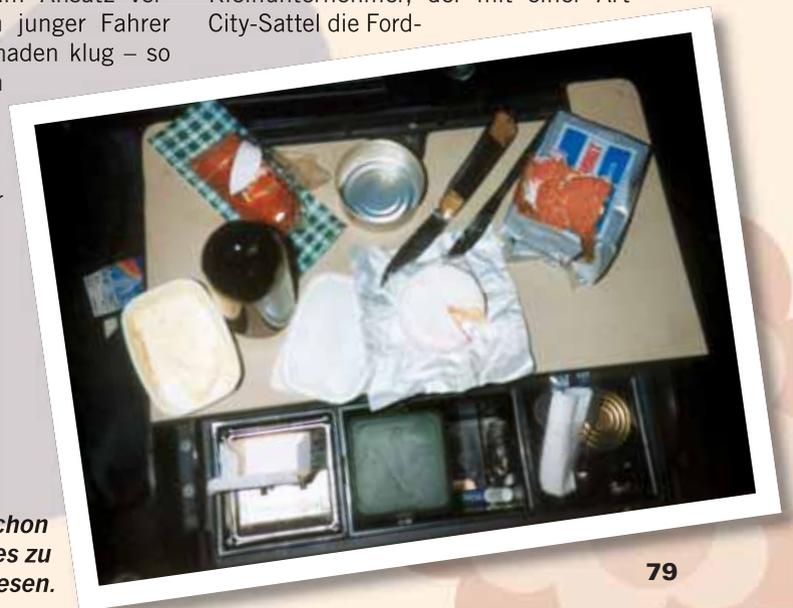
Nicht zertifiziert – Entladung auf Irisch, mitten in Dublin.



Kleinbagger statt Muskelkraft – Rohre abliefern auf einer irischen Baustelle.

Meinen Führerschein habe ich bei einem Transportbataillon der Bundeswehr gemacht. Eine Woche Fahrzeugpflege – langweilig, eine Woche Fahrpraxis – spannend. Leer von Köln nach Lingen, von dort mit leeren Benzinkanistern nach Meppen, leer wieder zurück. Im Nachhinein erscheint es sogar sinnvoll, dass gewisse militärisch-logistische Dienstleistungen an private Unternehmen vergeben werden sollen. Aber ich hatte den Zweier, den ich mir auf den Tag genau an meinem 21. Geburtstag für ein paar Mark umschreiben ließ. Es lockte die große Freiheit und es lockte das viele Geld. So stand es jedenfalls in den Annoncen der Kölner Zeitungen.

Mein erster Job führte mich zu einem Kleinunternehmer, der mit einer Art City-Sattel die Ford-



Karges Mahl – schon damals gab es zu wenig Spesen.

JAHRE

Händler rund um Köln mit Ersatzteilen belieferte. Er stand regelmäßig in der Zeitung. Was das bedeutet, wurde mir erst später richtig klar. Es war ein sehr altes Auto mit einer sehr schwer zu handhabenden Hebebühne. Das Geld stimmte auch nicht wirklich. Aber es war ideal, um Erfahrungen zu sammeln – eine kurze Zeit lang auf alle Fälle. Bis ich eines Tages vor Ford in Frechen die Hebebühne in der Hektik falsch bediente und ein mit dringend erwarteten Glasscheiben beladener Rollcontainer unhaltbar nach vorne rollte. Ein erboster Anruf, das war es dann schon für mich. Nach nur vier Tagen.

Aber ich hatte nun Praxis oder konnte es zumindest behaupten. Ich bekam einen Job beim Autotransporteur Kuhnwald in Frechen. Diesmal keine Teile mehr, sondern ganze Autos. Dumm nur, dass die im Werk so wenig Sprit mitbekamen. Als ich eines Nachts mutterseelenallein bei einem Händler im Westerwald stand, natürlich keinen Kanister mit Benzin dabei hatte, und der oberste Wagen ganz vorne nicht ansprang, kippte ich den Aufbau etwas ab, um den Wagen

einfach runterrollen zu lassen – dachte ich so. Leider bekam ich den Fuß nach dem Anschieben nicht schnell genug ins Auto, sodass die offene Fahrertür am Holm des Aufbaus hängen blieb und sich verbog. Auch bei Kuhnwald blieb ich nicht lange.

Bei der Fruchthansa nun hatte ich mich per Brief beworben, was dem leider zu früh verstorbenen Chef damals offenbar imponierte – genau wie meine bisherige Erfahrung. Ich weiß bis heute nicht, ob Hansi W. jemals die Wahrheit über meine Fahrpraxis gesagt hat oder nur schwieg wegen unseres Geheimnisses in Österreich. Jedenfalls war er kurz danach krank und der Chef fragte mich, ob ich mir zutrauen würde, alleine nach Antwerpen zu fahren, um Bananen zu holen. Als ich mit meinem Zug heil noch am selben Tag wieder zurückkam und Hansi immer noch das Bett hüten musste, schickte mich der Chef gleich weiter über den Großmarkt München nach Bari – diesmal Weintrauben. Ich fragte mich durch und war nervös bis in die Stiefelspitze, aber bei meiner Rückkehr unendlich stolz.

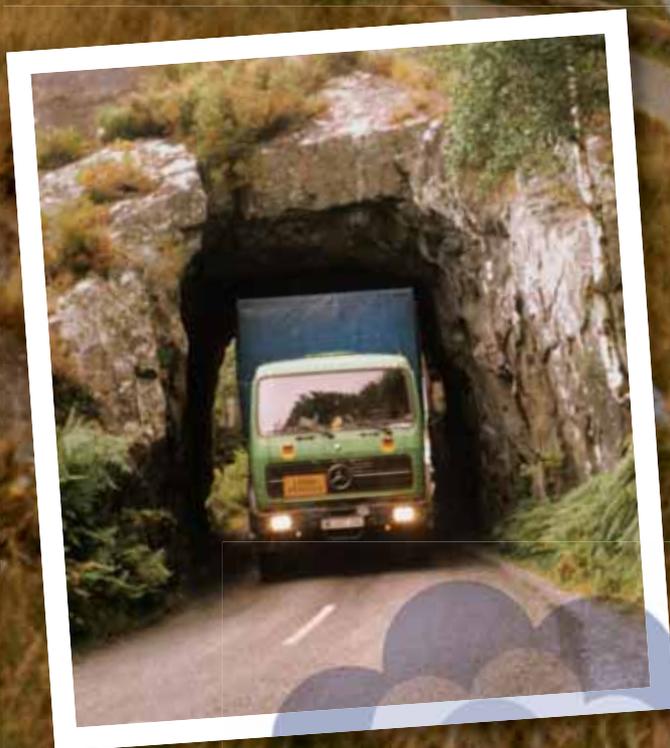
Damals, als es noch Grenzen in Europa gab, verdiente sich vor allem der eine oder andere

französische Zöllner bei Valenciennes sein kleines Häuschen nebenbei, weil er für zehn Francs in den Zollpapieren nicht den Diesel im Tank nachgemessen hatte. Denn eigentlich durfte man nicht mehr als 200 Liter einführen. Als kleine Gedankenstütze für uns Fahrer stand immer ein noch tropfender Zollstock neben den Schreibtischen. Natürlich hatte ich später auf dem Weg zum Großmarkt Rungis bei Paris immer mehr als 200 Liter dabei, schließlich machte ich schon damals wie die meisten Kollegen mit meinem Chef, der nicht schlecht daran verdiente, gemeinsame Sache – ohne selbst dafür etwas zu

Für gefährliche Polizisten gab es ein Kistchen Obst – Vitamin P. sozusagen

bekommen außer ein paar leuchtenden Abstandshaltern für den Anhänger.

Man traut sich viel zu als junger Mann, zum Beispiel auch eine Fruchtfolge lang zweimal die Woche allein nach Norditalien zu fahren. Gefährliche Tachoscheiben flogen aus dem Fenster, gefährliche Polizisten bekamen ein Kistchen Obst und fragten nicht weiter nach. Für drei Monate im Sommer hatte ich meinen eigenen Lkw und hängte meinen Namenswimpel ins Fenster. Hansi bekam einen neuen Zug, wir trafen uns unterwegs, hielten uns über Funk die Nacht lang wach, schliefen, wenn emsige Frauen die Obstkisten einzeln einluden. Natürlich rächte sich das. Nicht nur, dass meine Augenlider alsbald nervös zu zucken begannen. Völlig übermüdet vergaß ich bei einem Obstexporteur nahe Verona, richtig auszuholen, und riss die komplette rechte Seite an einer vorstehenden Marmorkante der



Im Hängerzug entlang der irischen Westküste – mit engen Hindernissen.





Die Ladungssicherung – entscheidend war, wie es in Deutschland ankam.



Maschinentransport – Grobsäge für ein Holzwerk in den Highlands.



**Erkundungsfahrt
– in Schottland am
römischen Hadri-
answall entlang.**

Einfahrt auf. Ein Versicherungsschaden, wie mein Chef später lapidar erklärte. Ich durfte trotzdem weiter fahren. Anscheinend muss ich genug Geld für ihn verdient haben.

Trotz dieses Desasters professionalisierte ich meine Aushilfstätigkeit, schloss mich in Köln mit ein paar anderen Studenten zu einer Art Genossenschaft zusammen, war mehr auf Achse als auf der Unibank, weswegen sich das Studium etwas in die Länge zog. Spanischer Spargel statt trockenen Shakespeare. Doch diese auf Europas Straßen gewonnenen Erfahrungen möchte ich nicht mehr missen. Ich fuhr im Silo Braunkohlestaub bei der Spedition Freund in Frechen. Einmal im Beisein eines Kollegen den Kessel richtig ausgeblasen – schon durfte ich alleine auf Tour. Und ich fuhr erst für Waldor aus Krefeld im grünen Hängerzug nach Irland, dann wurde ich schon im nächsten Jahr als Aushilfe abgeworben und war ein paar Jahre lang mit roten Lastern für die Spedition Brabender aus Neuss in Irland und Schottland unterwegs.

Es war die wahrscheinlich schönste Zeit im Fernverkehr. Kein Telefon, kein Navigationsgerät, kein Barcode-Label, keine GPS-Ortung, keine Ladungssicherungszertifikate. Einfach eine Woche weg, kein Stress, manchmal eine leicht verrutschte Palette, die mit Sicherheit nicht gegurtet war, aber auch nie vom Lkw gefallen ist. Manchmal gab es auch keine Ladung, was ein Wochenende am Atlantik bedeutete, meist im Regen und in der Kälte, weil mal wieder das Gas für die Standheizung ausgegangen war. Obwohl ich es dem Chef gesagt hatte.

Für heimorientierte Fahrer mit Familie ein Graus, für mich die beste Möglichkeit, Land und Leute zu entdecken und Pause zu machen, wenn ich es wollte oder wann ich Hunger hatte. Die Neugier führte mich auch auf Abwege, sodass ich des Öfteren mit dem Gespann mehrere hundert Meter zurücksetzen musste, weil ich nicht unter einer Brücke durchpasste. Damals schickte man noch einen Hängerzug über die ganze Insel, um ein paar Kartons mit Pullovern zu laden.

Ich holte im Kühlzug Schwangerschaftstests von der irischen Westküste und lernte dabei, wie man einen Hänger gerade an eine für einen rechtsgesteuerten Sattelzug ausgerichtete Rampe ansetzt. Das vergisst man auch 30 Jahre später nicht mehr. Ich verpasste Termine, weil ich mit Kollegen im Hafen zu viel getrunken hatte – und konnte es ruhigen Gewissens auf die langwierige Verzollung schieben, weil ich dem Zollagenten regelmäßig deutsches Bier und belgischen Tabak mitbrachte. Ich holte tonnenweise gelbe Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen aus einer schottischen Druckerei und hatte immer eine Rolle zu Hause – was mir aber nicht viel nutzte, da mir der Arztstempel fehlte.



82

*Hauptsache Praxis
– mit Braunkohle-
staub sonntags in
die Zementwerke.*



*Wartezeit – hat
sich auch in 30
Jahren nicht
verbessert.*

Und ich wurde fast von meinem eigenen Hänger überholt, weil Lagerleute hinter sechs Meter Pullover ein sechs Tonnen schweres Stahlrohr gepackt hatten. Ich hatte ihnen schlicht vertraut und mitten in der Nacht schlaftrunken einfach die Klappe zugemacht. Ich habe immer gutes Geld verdient – auch durch unangemeldete Nebeneinkünfte. Vor allem durch Päckchen mit Tabak. Sie steckten in den abnehmbaren Rohren der Dachstreben. Das dauerte zwar eine Zeit, sie in UK wieder rauszuholen, es hat sich aber gelohnt. Mit dem ersten Edscha-Schiebeverdeck ging dann leider nichts mehr.

Nur die reinen Stunden habe ich wie viele Fahrer nie gerechnet. Unvergesslich die Tour mit meinem Kumpel Rolf N. für die Fruchthansa, Weihnachten 1981. Mit ägyptischen Bohnen von Köln-Wahn nach Delft, dann von Brüssel mit belgischem Chicorée nach Albenga in Italien, von dort leer nonstop nach Almeria, Paprika laden und nonstop nach La Junquera, um rechtzeitig zu verzollen. Wir waren so kaputt, dass wir die Silvesternacht bei Perpignan in der Kabine verschliefen. Aber es hat Spaß gemacht.

Auch aus diesem Grund kommen heute weder Arbeitnehmer noch Arbeitgeber wirklich mit dem verschärften Arbeitszeitgesetz zurecht. Es konnte nicht so weitergehen, das war klar. Aber der Fahrerjob ist heute der am meisten überwachte Beruf, ohne menschlichen Ermessensspielraum bei den Kontrollen. Wir haben damals alle über die Strenge geschlagen, auch deswegen gibt es heute die strengen Sozialvorschriften und den digitalen Tachografen, mit dem es meine Geschichte wohl nie gegeben hätte.

Zugegeben, ich hätte den Job auch nie die ganze Zeit machen können. Ich hätte allerdings auch niemals umgerechnet 10 000 Mark oder mehr für den Lkw-Führerschein und eine Grundqualifikation bezahlt. Ich wäre wahrscheinlich doch Lehrer und nicht Journalist geworden. ◀