

KREUTZFAHRER

Seit sechs Jahren fährt Gordon für die Spedition Hermanns & Kreutz aus Monschau auf einer festen Linie zwischen Belgien und Süddeutschland.

Text | Jan Bergrath



Dank regelmäßiger Arbeitszeiten ist Gordon entspannt und gut gelaunt.



Es weht der Wind über die Höhen der Eifel. Es ist noch stockdunkel auf dem Gelände der Spedition Hermanns & Kreutz. Doch Gordon ist trotz des frühen Morgens die gute Laune anzumerken. Er wohnt nur ein paar Minuten von Monschau-Kalterherberg entfernt. In der Dispo hat er noch schnell einen frisch gebrühten Kaffee getrunken, das steht allen Fahrern frei. Jetzt legt er für die kommende Tagestour seine Fahrerkarte ein: Abfahrt.

In der Nacht ist der Sattelzug aus Süddeutschland gekommen, ein Teil der Ladung wurde auf dem Speditionsplatz abgeladen, nun stehen noch schwere Papierrollen für je einen Kunden bei Breda, Niederlande, und Antwerpen in Belgien gut gesichert auf dem Schmitz-Auflieger. Gordon startet den V8-Motor und macht sich auf zu seinem ersten Stopp, der gerade bei deutschen Fahrern sehr beliebten Q8-Tankstelle im nahegelegenen belgischen Eynatten. Die Dämmerung gibt nach und nach den Blick auf die Landschaft frei.

Gordon hat sich erst spät für seinen Traumberuf entschieden. Als Kind zog er mit seinen Eltern aus Eisenach ins Rheinland, wo sein Vater Gerd eine neue Stelle als Lkw-Fahrer antrat und sich später den Traum von einem eigenen Haus in der Eifel erfüllte. „Ich selbst bin nach der neunten Klasse von der Schule



Fahrzeugschein

Hersteller: Scania (Zwolle)

Motorwagen: R 500 Topline V8 Euro 5 (4x2) mit Opticruise-Automatikgetriebe, Retarder, Kollisionswarner, Abstandstempomat sowie Spurassistent, On-Board-Telematik mit Navi von Qualcomm, 900-Liter-Dieseltank

Auflieger: dreiachsiger luftgefedert Coilmulden-Auflieger SCS Coil von Schmitz Cargobull mit Joloda-System für Papierrollen, Schiebeverdeck Schmitz Safety Roof, spezielles Ladungssicherungssystem sowie Lochleisten und Zurrösen. Coilmulde mit neun Meter Länge bei 13,62 Meter Gesamtlänge, Kapazität für 34 Europaletten
Zulässiges Gesamtgewicht des Zuges: 40 Tonnen mit Sondergenehmigung für 45 Tonnen bei unteilbarer Ladung
Leergewicht Motorwagen: 8.027 kg
Leergewicht Auflieger: 8.000 kg
Gesamtlänge des Zuges: 16,50 m



Per Kran werden die tonnenschweren Coils in die Mulden des Aufliegers gehievt.

abgegangen und habe in einem Sägewerk gearbeitet. Dann habe ich mir später auf eigene Kosten den Lkw-Führerschein geleistet.“ Gordons Vater arbeitete zu dieser Zeit für ein Kühltransportunternehmen aus Wiener Neudorf. „Ein Jahr bin ich mit ihm zusammen zwischen Österreich und Benelux gependelt, da habe ich sehr viel gelernt, selbst wenn es zusammen mit meinem Vater nicht immer einfach war, Tag und Nacht auf

engstem Raum im Lkw unterwegs zu sein.“ Vollgetankt geht es jetzt weiter über das Kreuz Aachen Richtung Niederlande. Entspannt sitzt Gordon am Steuer und blickt zurück – ohne Zorn. Denn eine disponierte Tour an Heiligabend führte schließlich zum familiären Streit, Gordon stieg aus dem Duo aus und bewarb sich bei Hermanns & Kreutz auf eine Stellenanzeige in der lokalen Zeitung. „Bis dahin wusste ich nicht, dass es

bei mir in der Nähe eine große Spedition gibt. Ich wurde von einem Kollegen angelernt, seither fahre ich im Liniendienst. Mein Vater arbeitet mittlerweile auch bei uns.“

Rund 80 eigene Lkw besitzt das erst 1990 gegründete Unternehmen heute. Die meisten Ladungen nach Deutschland hat der geschäftsführende Gesellschafter Bernd Kreutz sukzessive im nahen Belgien akquiriert und parallel ein Netz von Standorten



Für die Coils gibt es im Aufliegerboden eine neun Meter lange Mulde.



In der Nähe von Gent lädt Gordon jeden Tag Coils für die Automobilindustrie.

aufgebaut. „Mein Zug fährt im Pendelverkehr. Im Prinzip teilen wir uns mit zwei Lastwagen und vier Fahrern eine Linie zwischen Belgien und Süddeutschland, genauer: Karlsruhe bei München. Eine Woche fahre ich in der Nacht, eine Woche dann die Tagschicht.“

Um die Gesamtstrecke innerhalb der gesetzlichen Lenkzeiten zu bewältigen, wurde ein Treffpunkt an der A3 bei Aschaffenburg eingerichtet. Dort steigen die Fahrer um. Beide Züge stehen frühmorgens für die jeweilige Tagestour bereit. „Ich bin eine Woche von 21 Uhr bis etwa sechs Uhr in der Frühe unterwegs, die andere Woche dann am Tag. Mir gefällt das so und meine Freundin hat damit auch kein Problem. Wir sehen uns jeden Tag und am Wochenende bin ich immer daheim.“

Der erste Kunde ist eine Druckerei bei Breda. Das Navigationssystem führt Gordon schnell ans Ziel. Der Kunde bekommt eine Rolle. Der Lagerarbeiter ist superfreundlich. Er holt die Rolle per Stapler schnell aus dem Heck und bietet Gordon von sich aus einen Kaffee in seinem Büro an, während er die Papiere unterschreibt. „In Holland kenne ich das gar nicht anders“, so Gordon, „in Belgien hast du das aber eher selten.“

Schnell geht es zurück auf die Autobahn und weiter ins weitläufige Hafengebiet von Antwerpen. In einem Logistikzentrum wird der Rest der Rollen von der Seite abgeladen. Gordon beherrscht sichtbar sein Handwerk, meldet seinen Status über die bordeigene Telematik in die Dispo und macht sich auf den Weg nach Zelzate bei Gent.

Dort ist ein Werk des multinationalen Stahlkonzerns Arcelor-Mittal. „Das ist einer unserer wichtigsten Kunden.“ Zwei Coils



Dank Joloda-System kann Gordon auch schwere Papierrollen leicht bewegen.

warten auf die Beladung, aber wohl auch immer öfter aus Osteuropa, wie Gordon erzählt. „Soweit ich weiß, schätzt das Stahlwerk aber unsere Zuverlässigkeit. Sonst wären wir nicht schon so lange und oft hier.“

Es geht tatsächlich zügig voran. Nach einer Dreiviertelstunde kann Gordon rückwärts in die Halle fahren und setzt den Coil-Auflieger an die Rampe. Eine große Tafel weist darauf hin, dass eine korrekte Ladungssicherung unabdingbar ist. Außer Helm und Sicherheitsschuhen muss er auch eine Schutzbrille tragen. Im Auflieger nimmt er die Schienen des Joloda-Systems aus dem Boden, öffnet die Abdeckungen, legt an zwei Stellen die Mulde frei und platziert dort die Antirutschmatten. Wenig später ist bereits ein Verlader zur Stelle, holt ein rund zehn Tonnen schweres Coil aus der Halle und senkt es punktgenau in die Mulde. Gordon gurtet die Rolle nach Werksvorgaben, schiebt das Dach zu und fährt zur zweiten Halle. Auch dort dauert es nicht lange.

Jetzt sind noch etwas über drei Stunden Lenkzeit übrig: vorbei am staugeplagten Antwerpen, Lüttich und quer durch Eupen. Am frühen Abend ist er wieder pünktlich in Monschau, wo es noch eine Beiladung gibt. Dort übernimmt der Kollege.

„Das Betriebsklima ist bei uns einfach klasse. Der Chef selbst springt schon mal ein, wenn ein Fahrer ausgefallen ist.“ Gordon mag diese Flexibilität. Ab dem Frühjahr fährt er in den Abendstunden mit seiner Freundin Nina, einer Erzieherin, gemeinsam Motorrad.

Und mit welchen einfachen Mitteln Chef Bernd Kreutz das Engagement seiner besten und zuverlässigsten Fahrer gerne belohnt, beschreibt Gordon in zwei Sätzen. „Einmal im Jahr nehme ich meine Freundin mit auf eine schöne Tour nach Marseille. Wenn es klappt, ist in Südfrankreich sogar eine Ruhezeit am Strand drin.“



Nah Breda in den Niederlanden liefert Gordon einen Teil der Fracht aus Süddeutschland ab.

muss er laden – nach Süddeutschland für die Automobilindustrie. „Wir sind hier praktisch jeden Tag mit mehreren Zügen und haben im Werk sogar einen eigenen Stellplatz für die Trailer.“

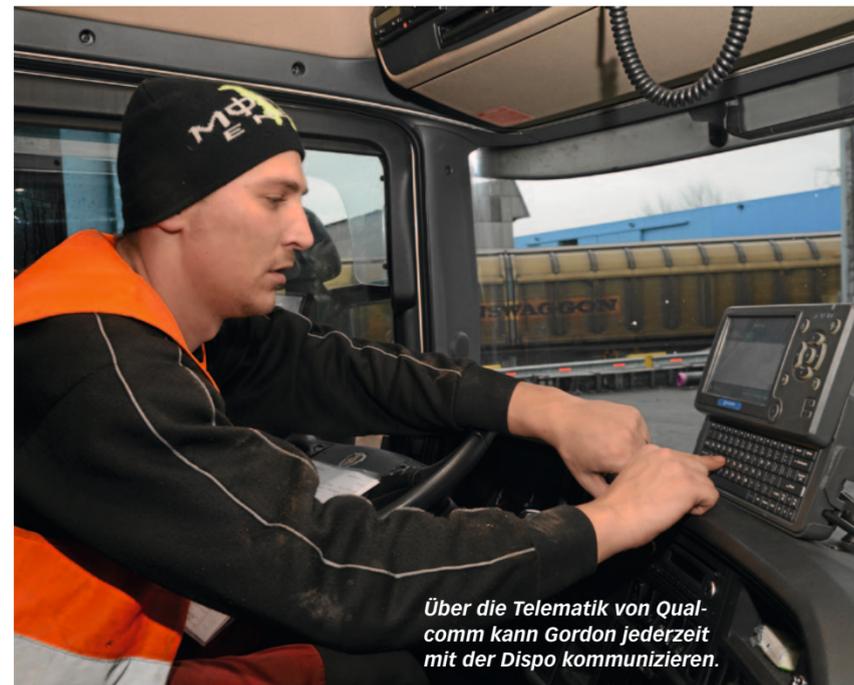
Im Werk selbst meldet sich Gordon zunächst im Versandbüro der ersten Verladehalle an. Sechs Lkw sind vor ihm an der Reihe. „Hier ist immer viel los. Aber eigentlich geht es doch ziemlich schnell.“ Vor allem Fahrzeuge aus Belgien und den Niederlanden



Die Q8-Tankstelle im belgischen Eynatten ist ein beliebter Fahrer-Treffpunkt.



Zu Beginn der Tour Richtung Belgien tankt Gordon den Scania V8 ganz voll.



Über die Telematik von Qualcomm kann Gordon jederzeit mit der Dispo kommunizieren.



Gordon geht mit seiner Freundin eine Woche im Sommer auf Tour nach Marseille.

FAHRERKARTE	
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND	
Name	Gordon Fickert
Alter	29
Wohnort	Röhren/Eifel
Familienstand	ledig
Gelernter Beruf	Lkw-Fahrer
Fahrer seit	2007
Arbeitgeber	Hermanns & Kreutz, Monschau
Kilometerleistung	ca. 140.000 km im Jahr