

# SCHWEIN GEHABT



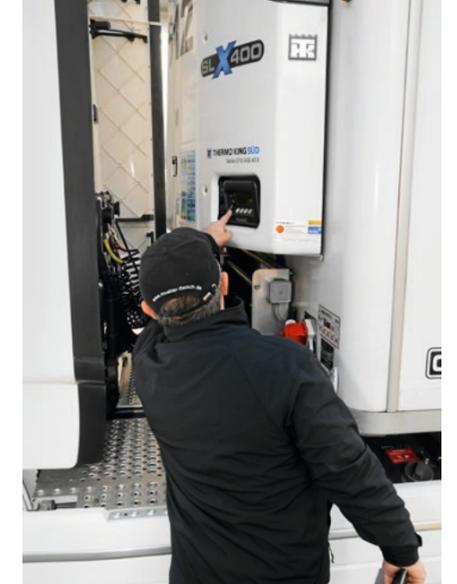
Fotos | Jan Bergrath, Müller Fleisch (1)

**Hängende Schweinehälften will nicht jeder fahren. Waldemar Spies hat damit kein Problem und genießt seinen neuen Scania V8.**

Text | Jan Bergrath



Jeder Fahrer hat sein auch von außen zugängliches Fach für die Frachtpapiere.



Vor der Abfahrt kontrolliert Waldemar die Temperatur des Aufliegers.

Der Reifendruck wird am Auflieger von Chereau automatisch geprüft.

**P**unkt 14 Uhr kommt der weiße Scania um die Ecke und hält vor dem Versandbüro von Müller Fleisch in Birkenfeld. Es ist Sonntag. Waldemar Spies geht zu den seitlichen Schließfächern und holt seine Frachtpapiere. Ein kurzer Blick auf das Kühlaggregat. Frischware hat er geladen, Schweinesteaks und Hackfleisch, appetitlich für die Kunden des Einzelhandels verpackt. Minus ein Grad. „Das ist genau richtig“, sagt Waldemar, als er den V8 wieder startet. „Was für ein Sound. Den Auflieger haben unsere Leute vorgeladen. Ich muss hier nur fahren.“

Die Müller Gruppe zählt heute zu den größten Fleischerzeugern in Süddeutschland. Neben dem Standort in Birkenfeld gehören auch die Unternehmen Ulmer Fleisch und Bayreuther Fleisch dazu. Die Zahlen sind beeindruckend – außer vielleicht für Vegetarier: Pro Jahr werden 325.000 Rinder und 1,5 Millionen Schweine geschlachtet. Die eigene Zerlegung verarbeitet 1.400 Ton-



nen Rindfleisch und 3.000 Tonnen Schweinefleisch pro Woche. Daraus entstehen in der SB-Fleischproduktion 370 Tonnen verkaufsfertig verpackte Fleischprodukte sowie 220 Tonnen Hackfleisch.

Waldemar fährt jetzt durch Pforzheim. Birkenfeld liegt im Enztal. Um zur A 8 zu kommen, muss er mitten durch die Stadt, in der er seit 1995 wohnt. Das sei ein wenig nervig, findet er. Damals ist der Russlanddeutsche aus Kasachstan gekommen und



Seine Touren beginnt Waldemar immer am Standort von Müller Fleisch in Birkenfeld.

war auf der Suche nach einem Job. Bei Müller Fleisch fand er eine Stelle im Versand. „Aber ich wollte immer Lkw-Fahrer werden. Schon mit 22 Jahren hatte ich den Führerschein auf eigene Kosten gemacht. Und dann habe ich plötzlich die Chance bei Müller Fleisch bekommen. Damals hatten wir allerdings nur wenige Lkw.“ Heute sind es zehn eigene Hängerzüge für den regionalen Transport, 30 Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr und 70 Auflieger, zu 90 Prozent von Chereau. „Alle haben Rohrbahnen unterm Dach“, erläutert Waldemar. „Fünf sind für die Hälften, eine für die leeren Haken.“

Waldemar fährt in der Regel nach Norddeutschland und ins Ruhrgebiet, gelegentlich auch mal zum Großmarkt Rungis bei Paris. Nachts geht es auf Tour, Ausladen in einem Zentrallager, elf oder neun Stunden Pause, dann rüber in die Niederlande in eine Schlachtereier oder eben eine Rückladung aus dem Ruhrgebiet. „Das mache ich zweimal pro Woche, und dann liegt noch eine kurze Tour an. Auch mal am Sonntag.“

Im Januar hat Waldemar seinen neuen Scania abgeholt und als er jetzt die Steigung zur Autobahn nimmt, fragt man sich unvermittelt, ob er nicht doch aus Versehen einen leeren Auflieger mitgenommen hat. „Irre, nicht?“, lobt er die spürbare Power. Es ist sein sechster

Lkw bei Müller Fleisch. Der letzte Scania hatte ebenfalls 500 PS. Als er eine Million Kilometer abgespult hatte, bekam Waldemar vom Händler Knirsch in Karlsruhe eine Armbanduhr. „Einmal wurde die Kupplung getauscht und es gab eine neue Lichtmaschine. Das war es auch schon.“

Das Zentrallager von Lidl in Kirchheim/Teck ist schnell erreicht. Waldemar hat zwischen 15 und 16 Uhr ein Zeitfenster. Für die Annahme von Frisch- und Kühlgut sind heute nur zwei Rampen an der Ausgangsseite des Lagers vorgesehen, also dort, wo am Morgen die Lkw für die lokale Distribution beladen werden. Wenn es nicht hektisch ist, geht es bei Lidl geradezu freundlich zu. Allerdings hat Waldemar auch eine absolut verbindliche Art. Die Paletten sind schnell entladen. Der Lagermeister kontrolliert erst die Temperatur der Ware, dann die Menge. Alles super am Sonntag. So schön kann Logistik auch mal sein.

Leer geht es nun den Alaufstieg hinauf, Waldemar fährt nicht, er fliegt beinahe. „Es macht mir einfach Spaß, Lkw zu fahren“, lacht er. Zum Sommer bekommt der Scania noch eine Standklimaanlage. Waldemar arbeitet im Werkverkehr, das heißt, am Ende des Monats verdient er mehr als die meisten Kollegen im gewerblichen Güterverkehr. Am



**Fahrzeugschein**

**Hersteller:** Scania (Zwolle)

**Motorwagen:** Scania R 500 (4x2) Topline Euro 5 mit Opticruise-Automatik, Retarder, Abstandsregeltempomat. Standklimaanlage zum Sommer. Tank mit 700 Litern.

**Auflieger:** dreiachsiger luftgefederter Kühlaufleger von Chereau mit Temperaturbereich von minus 30 bis plus 30 Grad. Kühlaggregat SL 400 von Thermo King. Fünf Rohrbahnen im Dach für maximal 520 hängende Schweinehälften, eine für die leeren Haken. Gesonderter Dieseltank für Betrieb Kühlaggregat. Kasten für 33 Europaletten. Automatische Reifendruckprüfung.

**Leergewicht Motorwagen:** 8.019 kg

**Leergewicht Auflieger:** 11.500 kg

**Zulässiges Gesamtgewicht des Zuges:** 40 Tonnen

**Gesamtlänge des Zuges:** 16,50 m



Die 70 eigenen Auflieger werden rund um die Uhr beladen und rangiert.



Die Müller-Gruppe schlachtet jährlich 1,5 Millionen Schweine. Im Trailer hängen sie in Rohrbahnen.

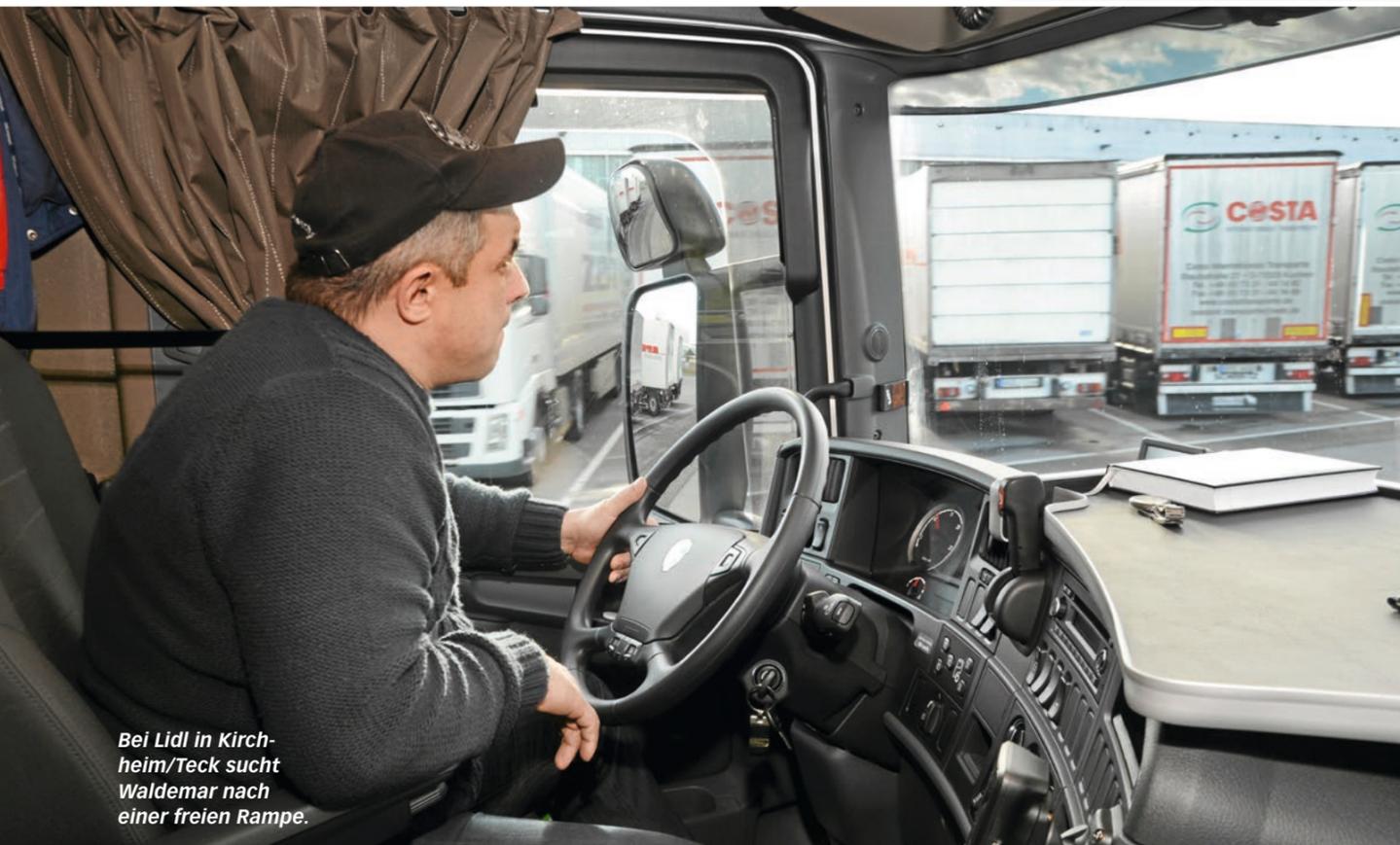


Anfang hat seine Frau etwas gemeckert, als er vom Nahverkehr in den Fernverkehr gewechselt ist. Aber jetzt haben sich beide an den Rhythmus gewöhnt. Und es bleibt immer noch Zeit für sein Hobby: Eishockey.

Es ist schon dunkel, als er in Ulm ankommt. Bei Ulmer Fleisch muss er nur die Auflieger tauschen. Ein Aushilfsfahrer aus dem dortigen Fuhrpark hat Probleme, eine Birne des Scania zu wechseln. Da ist Waldemar ganz Kollege und zeigt schnell, wie es geht. Dann setzt er seinen leeren Auflieger an die Rampe und sattelt den beladenen Trailer auf. Ein kontrollierender Blick zeigt: Alles hängt ordentlich von der Decke. „520 Schweinehälften wiegen irgendetwas zwischen 21 und 22 Tonnen. Unsere Auflieger sind zwar schwerer als andere Kühltrailer. Aber das ist auch besser so.“

Eine Ladung Schweinehälften ist nicht ungefährlich. „Man muss schon sehr behutsam in die Kurven gehen“, warnt Waldemar. Ein Kollege ist einmal in der Abfahrt von der B 294 zum Industriegebiet Birkenfeld bei Grün losgefahren – und hat den kompletten Zug bei gerade mal Tempo 30 km/h auf die Seite gelegt. „Warum, weiß keiner so genau“, sagt Waldemar. „Aber die haben den Auflieger aufgerichtet, ausgebeult und frisch lackiert – fertig. Deswegen fahren wir eigentlich fast nur Chereau.“

An der Betriebstankstelle füllt Waldemar noch den Dieseltank des Aufliegers, dann biegt er wieder um die Kurve und fährt runter auf den Hof zum Waschplatz. „Nach jeder Tour müssen wir den Zug einmal komplett mit dem Dampfstrahler abspritzen.“ Ein kurzes Gespräch mit dem Rangierer, der Lkw bleibt noch bis zum Morgen stehen. Bei plus zwei Grad sind die Hälften bereit zur weiteren Verarbeitung. Waldemar nimmt seine Tasche und schließt die Tür. Fast scheint es, als fiele ihm der Abschied schwer. Aber der neue Scania wird ihm sicher noch viel Freude bereiten. Eine Million Kilometer lang, mindestens. Und mit der Entscheidung, sich vor vielen Jahren bei Müller Fleisch zu bewerben hat er, wie man so sagt, Schwein gehabt. ◀



Bei Lidl in Kirchheim/Teck sucht Waldemar nach einer freien Rampe.



Nach jeder Tour reinigt Waldemar den Lkw auf dem eigenen Waschplatz.



520 hängende Schweinehälften hat er auf dieser Tour sicher transportiert.



Bei Ulmer Fleisch, einem Betrieb der Müller-Gruppe, tauscht Waldemar die Auflieger.