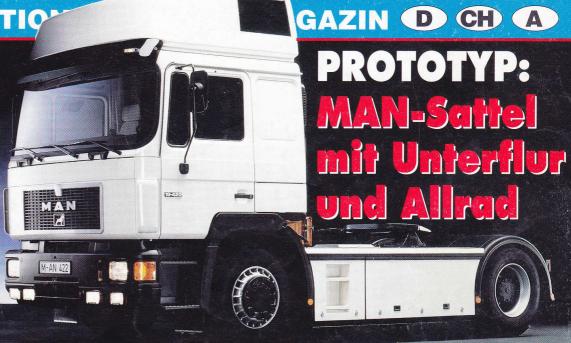
8 • August 1993 DM 5.- SFR 5,- ÖS 42,- HFL 6,50 LFR 125,- ITL 6200,- DR 900,- SKR 38,- 1Y

# FINAL FILE OF THE PROPERTY OF

AS INTERNATIO

enault AE 20 TGV:

lektronikchaltung ir das aumschiff



FERNFAHRER auf Tour mit Fernfahrern

5x500 PS unterwegs nach Portugal Viel Streß zwischen Prag und Dresden



RENAULT

aumtruck
ihrt Autos
California



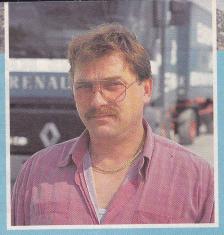


Junge rauen lernen kw fahren

Fahrer vor Gericht: Radler im toten Winkel



# REPORTAGE







..Volker ..Landvogt" Esslinger.

Ein Bericht von Jan Bergrath











Marcus Schwabennfeil" Ebinger..



und Uwe Icke" Richter

Ver die blauen Lastwagen der Spedition Benntrans aus Ehningen unterwegs trifft, kennt das Ziel ihrer Fahrer: Zentraleuropa oder Afrika. Dazwischen pendeln sie. FERNFAHRER war mit fünf 500-PS-Irucks auf einer typischen Langstreckentour unterwegs und lernte die Alltäglichkeit des einstigen Abenteuers Fernverkehr kennen



Auf der Autobahn durch Spaniens Bergwelt: Konvoi von fünf schweren Sattelzügen der Spedition Benntrans. Auch geparkt ein imposantes Bild





Sorgfältige Vorbereitung garantiert einen reibungslosen Verlauf der Fahrt: Karl-Erwin Höckh mit Papieren

as ist schwarz, fliegt durch die Luft und hat noch nie gebumst"? Kalauer im Funkkanal. Moderne Laster laufen so ruhig, daß man sogar den eigenen Atem hören kann. In schöner Regelmäßigkeit schneidet "Ickes" Stimme durch die Stille der Fahrerhäuser. Europa ist groß, Afrika ist weit, da kommt spätestens zwischen Bordeaux und Irun die erste Langeweile auf. Aber Uwe "Icke" Richter, der muntere Berliner im Team, kennt so ziemlich alle Witze zwischen Nordpol und Äquator. Und weil das ja mehr oder weniger seine Hausstrecke ist, gibt er sie auch gerne zum besten. Mit der passenden Antwort kurz darauf, falls ihm das Schweigen auf Kanal neun zu lange anhält.

"Ein Pechvogel"!

Mit jedem Lachen ist wieder ein Stück Weg gewonnen. Und der Weg nach Portugal und zurück ist verdammt weit.

infach ist es nicht, fünf Kollegen einer international tätigen Spedition unter einen Hut zu bringen. Bei Benntrans, deren Fahrer überwiegend in Tunesien, Marokko und Portugal unterwegs sind, ist das nicht anders. Vor 25 Jahren gründeten die Eheleute Helga und Karl-Heinz Kloeser in Benningen am Neckar die Firma Benntrans und begannen bereits 1970 mit der Spezialisierung auf die Afrika- und Südeuroparelation. Halbfer-

Sie teilt die Routen ein: Christina Kloeser. Tochter des Firmen-

tig- und Veredelungswaren sind die wichtigsten Transportgüter.

Die Lastwagen, allesamt Wechselbrückenzüge, bringen beispielsweise Stoffe oder Sohlen in die Billiglohnländer und holen die dort von emsigen Frauen gefertigten Kleider oder Schuhe wieder ab. "Wir haben etwa 50 Fahrzeuge im Einsatz", erklärt Christina Kloeser, Prokuristin und eine der beiden Töchter des heute im schwäbischen Ehningen ansässigen Familienunternehmens, "die Marokkaner und Tunesier gehen donnerstags raus, weil sie zur Fähre müssen, die Portugiesen freitags, um das Wochenendfahrverbot in Frankreich zu umgehen".

Benntrans hat zu 99 Prozent Festkunden und eine straffe Organisation mit eigenen Büros in den wichtigsten der angefahrenen Länder. Läuft das Geschäft, was zumindest bei der Bekleidungsindustrie von der jeweiligen Modesaison abhängig ist, machen die Fahrer mindestens drei Touren pro Monat.

ine davon beginnt an diesem Freitag. Vormittags tanken sie auf dem Hof für die erste Etappe der bevorstehenden Reise voll, holen im Büro ihre Devisen ab und machen sich dann auf den Weg zu den verschiedenen Ladestellen, überwiegend im Großraum Stuttgart und der schwäbischen Alb angesiedelt. "Unsere Fahrer haben unterwegs feste Punkte", erzählt Christina Kloeser, "die sie immer wieder ansteuern. Wahrscheinlich treffen sie dort später einige wieder".

Ich steige zu Karl-Erwin Höckh in seinen 143er Scania. Er fährt sofort nach Albstadt, nimmt dort bei der Firma Mey zwei Brücken mit Zuschnitten für Damenunterwäsche auf und steuert dann über Freiburg Richtung Frankreich. Erwin hat sich die Strecke gut eingeteilt, Kaffeepause an der Grenze, wo als erster Uwe Richter dazustößt, seit knapp neun Monaten dabei und damit der Dienst-

jüngste bei Benntrans.

Es geht weiter bis Chalons und über die sogenannte 'Route Express' quer durchs Land Richtung Autobahn Paris-Bordeaux. "Ich freue mich immer wieder auf dieses Stück Landstraße", erzählt Erwin, "denn sie bietet als einzige auf der ganzen Tour ein wenig Abwechslung. Mit all den neuen Autobahnen und Schnellstraßen bist du heute zwar schneller am Ziel, aber auf der Tour ist dadurch alles viel monotoner geworden".

Auf dem Gipfel der Steigung hinter Montlucon steuert Erwin, wie auf jeder Tour, den an einem See gelegenen Parkplatz an. Wenig später trifft auch Volker "Landvogt" Esslinger ein, seit über vier Jahren einer der Afrikaspezialisten in der Firma. Er hat Leder und Maschinen für die Schuhfirma Rieker in Braga geladen.

Ein paar Dosen Bier, neun Stunden Schlaf, ein wenig Improvisation bei der morgendlichen Wäsche und ein früher Kaffee in einem verträumten Café, dann geht es schnurstracks weiter Richtung Bordeaux. Auf dem dortigen BP-Truckstop stehen schon zwei weitere Benntrans-Züge, Uwe "Roadrunner" Pötzsch, auch

Ein paar Dosen Bier, neun Stunden Schlaf, eine improvisierte Wäsche und ein früher Kaffee, dann geht's weiter Richtung Bordeaux



Firma Mey in Albstadt: Übernahme einer beladenen Brücke

schon über fünf Jahre dabei, und 'Junior' Marcus "Schwabenpfeil" Ebinger, der bei Benntrans zum Berufskraftfahrer ausgebildet wurde. Nach einem gemeinsamen Mittagessen geht es mit fünf Zügen im Konvoi Richtung Spanien. Ein 143er Scania, ein Renault AE und drei Volvo F 16 auf gemeinsamer Tour.

"Der BP-Truckstop hat in letzter Zeit ziemlich nachgelassen", rügt Volker nach ziemlich genau einer Stunde über Funk, "sobald es denen zu gut geht, wird der Service schlechter".

ernfahrer sind Individualisten, ein jeder teilt sich seine Tour so ein, wie es ihm am günstigsten erscheint, der Magen es vorgibt und der Tacho es erlaubt. Aber der heutige internationale Güterfernverkehr läßt wenig Spielraum für Spaß am Straßenrand. Gewiß, Zeit ist reichlich, wenn man schon freitags los-

fährt und auf das Wochenende mit Frau und Familie verzichtet –

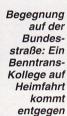
oder von ihnen loskommt, wie es bei dem einen oder anderen der Fall sein mag. Doch der Abladetermin am Montag ist vorgegeben, die unabdingbare Serviceleistung der Spedition im knallharten europäischen Wettbewerb. Die Polizei im Süden Europas wacht streng über die Einhaltung von Lenkzeiten und Geschwindigkeit. Im Routier durchmachen und die verlorenen Stunden am nächsten Tag wieder reinholen, das ist einfach nicht mehr drin.

Deshalb fährt zum Beispiel Erwin, nun seit 12 Jahren für Benntrans unterwegs und damit der Dienstälteste im Team, am liebsten allein. Seine Begründung ist pragmatisch. "Ich fahre praktisch wie eine Maschine. Von Anfang bis Ende der Tour weiß ich, wo ich esse, wo ich schlafe,

REPORTAGE

wann ich auslade, zurücklade und wann genau ich wieder zuhause bin. Vom Aufstehen bis zum Schlafengehen ist alles vorprogrammiert. Nicht gerade aufregend, aber wenn du mit mehreren unterwegs bist, kommst du schnell aus dem Rhythmus und verhedderst dich mit den Fahrzeiten."

Nicht, daß Erwin seine Kollegen nicht mag. Es herrscht die typische kumpelhafte Beziehung untereinander. Aber im Konvoi zu fahren, bedeutet in erster Linie Zeitund Geldverlust. Der eine duscht zwei Stunden, der andere kann sich nicht von der Kellnerin trennen (rein mit den Augen, natürlich), der dritte muß jede Stunde mit der alleingelassenen Freundin telefonieren, und während man sich sonst alleine abends auf dem Parkplatz sein ei-







Außenkühlschrank: Bei Benntrans obligatorisch



Reinlichkeit unterwegs: Fernfahrer können improvisieren

## REPORTAGE

genes Süppchen aus dem großen Außenkühlschrank warmmachen würde, verführt die Kollegialität zwangsläufig zum vorzeitigen Aufbrauchen der Spesen. Selbst wenn es Spaß macht.

Nur ein Problem kennen die Benntrans-Fahrer nicht – daß "der Kollege mit der schwächsten Maschine die schwerste Ladung" hat. Die blauen Trucks haben durchweg stolze 500 PS und sind, da mit Retarder, ABS, Tempomat, Klimaanlage und CD-Player ausgestattet, wahre Luxusgefährte. "Uns kann man gar nicht sehen", meint denn auch "Icke", während die fünf Züge am Berg auf der

doppelspurigen Nationalstraße zwischen Irun und Vitoria alle anderen Laster einfach stehenlassen. "Wir sind fürs menschlische Auge einfach nicht erfaßbar."

inter dieser wirklichen Freude am Fahren steckt mehr als der Wunsch der Firmenleitung, mit tollen Autos den Fahrern einen gewissen Stolz zu vermitteln und sie darüber hinwegzutrösten,

daß sie mehr oder weniger die ganze Woche nicht zuhause sind. Mit

solchen optimalen Fahrzeugen läßt sich einfach die bestmögliche Transportgeschwindigkeit herausholen. "Ob mit 30 oder 40 Tonnen, aus dem Raum Stuttgart bis nach Porto brauche ich 28 Stunden reine Fahrzeit", erklärt Uwe Pötzsch auf seinem Renault AE. "Das schaffen die anderen vielleicht auch – jedenfalls, wenn man sie in der Kneipe hört –, aber ich fahre absolut gelassen, brauche nicht mit 95 durch Frankreich zu brettern, muß im Gefälle nicht andauernd auf die Bremsen achten und komme am Ziel fast erholt an. Da es heute beinahe auf jede einzelne Stunde ankommt, haben wir allein durch

unsere Fahrzeuge schon einen großen Vorteil".

Bis ins Jahr 1990 hatte Benntrans einen reinen Volvo-Fuhrpark, gerade der Globetrotter war für die langen Touren in heiße Länder das einzig akzeptable Auto. Dann brachte Renault den AE auf den Markt, und Benntrans erwarb den ersten Franzosen in Deutschland, allein wegen der geräumigen Fernverkehrskabine. Und weil Fahrer wie Erwin Sonderwünsche anmeldeten und auch der gute Stern nicht immer abgewiesen werden konnte, verfügt Benntrans heute über eine exquisite Mischung hochwertiger Lkw. Das gibt beim gemeinsamen Abendessen kurz vor Vitoria natürlich reichlich Gesprächsstoff. Und Spott. "Die AE-Fahrer in Europa



Auftanken in Bordeaux: In Reih' und Glied an den französischen Zapfsäulen



Es wird eng: Auf dem Weg zum Kunden in Braga

kennen sich doch alle", scherzt "Icke", "die treffen sich immer in der Werkstatt".

Alle fünf Fahrer haben ihre Autos für lange Zeit, kennen natürlich ihre Züge inund auswendig und achten mit Argusaugen auf den Spritverbrauch, nicht nur wegen des innerbetrieblichen Wettbewerbs. Und selbst wenn die Lkw nicht akribisch bei 40 Tonnen Gesamtgewicht getestet werden, so zeigt doch der von den Fahrern jeweils ermittelte Durchschnitt einen für den internationalen Fernverkehr mit seinen unterschiedlichen Ladungen akzeptablen Vergleichswert. Dabei liegt der Scania in der Regel bei 36 Litern, die Volvos kommen auf Werte um die 40 Liter, während der AE doch über 40 Liter verbraucht. Und dabei fährt keiner der Kollegen mit Bleifuß.

ber wirklich spektakuläre Pannen weiß dagegen keiner zu berichten. Zwei Jahre fährt Uwe nun seinen AE und hat schon 275000 Kilometer runtergespult. "Die Kabine ist durch das viele Plastik ein wenig steril, aber wirklich große Probleme hatte ich bislang mit dem Auto noch nicht", sagt er, "es sind eher Kleinigkeiten, wie kaputte Birnen im Armaturenbrett, die einen ärgern. Ein Nachteil ist, daß das Auto total von der Elektronik abhängig ist. Einmal war ich sogar ausgesperrt, weil die Türverriegelung wegen ausgefallener Elektronik nicht mehr funktionierte. Außerdem bringt meiner Meinung nach die Liftachse nicht genug Druck auf den Boden".

Erwins Scania hat 141000 Kilometer gelaufen. "Kabine und Sitzposition sind ideal, das Bett ist hervorragend, die Federung weniger gut. Auf den Straßen im Süden schlägt das Auto so hart, daß mir die Sachen draußen im Kühlschrank kaputtgehen. Außerdem fehlt mir einfach das Außenstaufach."

Die Volvos mit ihren Globetrotterkabinen, da sind sich die drei anderen Kollegen einig, leisten zu voller Zufriedenheit ihren Dienst. "Es ist halt ein altes, funktionales Fahrerhaus", sagt Marcus, "die Kabine müßte etwas länger sein, damit das Bett breiter wird. Natürlich sind wir gespannt auf die neue Generation". Zum Abschluß einer lebhaften Diskussion und einer guten spanischen Mahlzeit gibt es noch ein letztes Bier im AE. "In welchem Auto", so Gastgeber Uwe, "kannst du schon mit fünf Kollegen gemütlich zusammensitzen"? Auch ein Ersatz für das entgangene Wochenende daheim.

Es gibt Gerüchte, daß die Spanier eine ähnliche Sonntagsregelung wie die Franzosen treffen wollen. "Dann müßte zwar in einigen Dispositionen kräftig umgedacht werden", meint Erwin, "aber wir könnten bei der Familie sein". Denn so schön es auch ist, am Sonntagmorgen in Spanien leckeren Kaffee zu trinken und mit der Kellnerin zu schäkern, oder mittags in einem verträumten Städtchen den Truck unter Pinien zu parken und mit den lebhaften Einheimischen an einem Tisch zu sitzen – Urlaub ist das halt doch nicht.

Wohin immer er auch kommt, der Fernfahrer bleibt der Fremde, eingespannt in ein Zeitgerüst, auf das er keinen Einfluß hat, immer von der Unruhe getrieben, es könnte auf dem Rest der Strecke etwas dazwischenkommen, mit den Gedanken bei Frau oder Freundin und mit sorgenvollem Blick in die Geldbörse, weil auch der Süden merklich im Preis angezogen hat. "Das Geld, das du im Fernverkehr mehr verdienst", so die allgemeine Ansicht, "gibst du unterwegs auch wieder aus". Trotz neuer Straßen, trotz schöner Trucks, trotz oder gerade wegen der schönen, unerreichbaren Frauen in den Restaurants, an den Zahlstellen oder beim Kunden, spiegelt sich in den Gesichtern der Kollegen die Einsamkeit der Langstreckenfahrer.

inter Burgos trennen sich erstmals die Wege wieder. Erwin und Marcus fahren über Villar Formoso, die drei anderen weiter nördlich über Chaves nach Portugal ein. Wir tanken an der letzten spanischen Tankstelle kurz vor der Grenze auf. Weil auch in Portugal sonntags die Autobahnen und Nationalstraßen erst ab Mitternacht wieder für Lkw erlaubt sind, wird die kleine Kneipe zum Treffpunkt der Kollegen aus aller Herren Länder, werden beim Bier die ewig gleichen Geschichten erzählt, wird gewartet, und gewartet, und gewartet, "Warten", so Marcus, der sich gerade mit neuen Telefonkarten eingedeckt hat, "ist die wichtigste Tätigkeit des Fernfahrers".

ontag. Marcus fährt zum Ausladen nach Lissabon, Erwin tauscht bei den Mey-Werken kurz hinter der Grenze Punkt acht Uhr seine beiden Brücken, duscht und fährt gleich weiter über Porto nach Braga, wo die anderen drei Fahrer bei der Firma Rieker schon auf ihre Rückladung warten. "Es ist zwar schön, im Sonnenschein draußen Tischfußball zu spielen", meint Volker, "aber wenn wir heute erst am Nachmittag loskommen, müssen wir wieder bis tief in die Nacht fahren, um im Rhythmus zu bleiben". Denn schließlich möchten alle so schnell wie möglich wieder nach Hause. Keiner weiß, wann die nächste Tour ansteht. Bis auf Uwe, der mit seiner Ladung weiter nach Marokko fährt. In seine zweite Heimat, quasi.

Die Situation auf dem Arbeitsmarkt macht allen Kollegen zu schaffen, besonders weil die wirklichen Alternativen fehlen. Nur Erwin hat echte Konsequenzen gezogen. "Mir wird es in Deutschland zu eng", sagt er. Erwin will in Kürze mit seiner Familie nach Amerika übersiedeln. Ein Fernfahrer-Traum? "Das wird drüben auch nicht leichter sein als hier."

So vollzieht sich auch die Rückfahrt nach festem Plan. Abendessen bei "Mutti" in Verin, Pause in Spanien, Pause in Frankreich, eingerahmt von je 9 oder 10 Stunden Fahrzeit am Tag, reichlich Schlaf und ein paar Kalauern im Funkkanal. Und weil auch noch die Grenzen verschwunden sind, scheint es fast, als sei man täglich zwischen Schweinfurt und Schwanewede unterwegs. Nur daß sich die Landschaft öfter ändert.



Flinke Hände: Näherin im spanischen Betrieb



Wartezeit vor Rückfahrt: Tischfußball in der Sonne

Die Fahrer vergleichen den Spritverbrauch ihrer 500er am langfristigen Durchschnitt