

Vorwort

Lkw fahre ich seit ich 18 bin. Zunächst mit 7,5 Tonnern, später mit „großen Lkw“ im Nah- und Fernverkehr, zuerst national, dann international. Anfangs hatte ich dazu nur in Schul- und Semesterferien die Möglichkeit. Mein Hauptberuf wurde es vor 13 Jahren. Dazu habe ich meine Arbeit als Biologe und Journalist an den Nagel gehängt, denn das Fahren, speziell das Lkw-Fahren ist die Leidenschaft meines Lebens. Und irgendwann kam dann die Idee, ein Buch für Lkw-Fahrer zu schreiben. Ein Buch, das Grundwissen und ausgefallenes Know-how für die kleinen und größeren Probleme des Fahreralltags vermittelt und dazu auch sinnvolle Ausrüstungsgegenstände auflistet. Ein Buch, das Berufseinsteiger lesen wollen, aber auch alte Hasen – die einen, um einen Überblick über die Möglichkeiten zu bekommen, die anderen, um bei den Feinheiten etwas dazuzulernen – eine Mischung also aus Salzkartoffeln und Kaviarhäppchen.

Und, was mir besonders wichtig ist – das Buch sollte den Bereich des Alltags abdecken, für den es keine Vorschriften gibt. Denn für den Vorschriftenbereich gibt es schon Ratgeber genug – bei allem anderen wurden wir Fahrer bis jetzt alleine gelassen. Und es sollte unterhaltend sein, damit ihr – liebe Kollegen – es auch wirklich lest – und zwar bis zum Ende. Ein „Fahrer-Buch“ also – von einem Fahrer für Fahrer über Fahrerprobleme aus der Sicht eines Fahrers geschrieben.

Ich denke, dass die Zeit reif ist für ein solches „Fahrer-Buch“. Denn seit es kaum noch Zweimannbesatzungen gibt, wird Erfahrung nicht mehr weitergegeben. Wissen über einfache

Hilfsmittel oder darüber, wie alltägliche Probleme ganz simpel gelöst werden können, verschwindet. Vor 10 oder 15 Jahren war das noch anders. Da konnten Berufseinsteiger noch von den alten Fahrern lernen, denen sie in den ersten Jahren als Beifahrer unterstellt waren. Heute aber müssen sich Neulinge solches Wissen über viele Jahre, unter oft harten Arbeitsbedingungen, selbst erarbeiten.

Ich denke, es ist aber auch deswegen an der Zeit dieses Buch zu schreiben, weil heute auch routinierte Fahrer kaum noch Chancen haben, im Alltag dazuzulernen, oder ihr Alltagswissen zu überprüfen – überall drängt die Zeit, keiner hat mehr Zeit, um zu beobachten, wie Kollegen in der Kabine leben oder zu sehen, was sich am „Arbeitsplatz Lkw“ verändert hat. Und Fachgespräche zwischen Kollegen, da wollen wir doch mal ehrlich sein, finden eh kaum statt – und wenn mal diskutiert wird, dann geht’s ja doch nur um den neuesten Lkw, Ladestellen oder den Lohn.

Und darum habe ich den Teil des Fahrerwissens, der mir bekannt ist, in diesem Buch zusammengefasst – als Möglichkeit zu lernen, dazuzulernen oder sich auszutauschen.

Jetzt höre ich schon einen Kollegen im Hintergrund sagen: „Ein Fahrer-Buch? Was soll mir denn das bringen? Ich bitte dich – ich fahre jedes Jahr 150.000 Kilometer und das schon seit 15 Jahren. Was kann ich da noch lernen?“

Lieber Kollege: „Deine Erfahrung ist wirklich bewundernswert. Nach 35.000 Arbeitsstunden hinterm Lenkrad kennst du wirklich jedes

Schlagloch in Europa! Aber mal ganz ehrlich – bist du dir wirklich sicher, dass du deswegen auch all die kleinen Tricks deiner Kollegen bei der Ladungssicherung, bei Polizeikontrollen oder beim Reifenwechseln kennst, oder weißt, welcher Kocher oder Kühlschrank in der Kabine am sinnvollsten ist? Aber eines ist sicher: Spätestens wenn dir unterwegs eine Plombe aus dem Zahn bricht, wirst du dich ärgern, dass du dieses Buch nicht gelesen hast!“

So circa 200 – 350 Tipps, die das Leben auf der Straße einfacher machen, habe ich über die Jahre zusammen getragen. Um die Fülle des Materials sinnvoll zu gliedern, habe ich das Buch in die Abschnitte eines Tages unterteilt, die jeder Fahrer kennt: In „Fahren“, „Arbeiten“ und „Leben“. Die Tätigkeiten oder Probleme in diesem Teil des Alltags ergeben dann die Kapitel. Garniert ist das Ganze mit Fallbeispielen aus der Praxis. Viele entstammen Notizen, die ich bei der Arbeit mache, wenn ich etwas Neues dazugelernt habe. Aber auch Er-

fahrungen von Afrikareisen mit dem Motorrad und Geländewagen fließen in das Buch ein. Denn hier habe ich perfekte Vorbereitungen gelernt und Erkenntnisse gesammelt, die ich in meinen Berufsalltag als Fahrer übernehmen konnte. Angefangen hat alles mit einer 13.000-Kilometer-Tour durch die Sahara und den Regenwald in den Kongo. Dann kamen Wüstentrips in Algerien und Marokko und Rallyeerfahrungen in Tunesien dazu. Höhepunkt war die Durchquerung der Majabat al Koubra, eines der größten Sandgebiete der Welt. Mit dem Lkw ging die bisher weiteste Tour im August 2004 mit einem 15 Jahre alten MAN-Sattelzug nach Afghanistan. Vielleicht lässt sich vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen auch verstehen, warum ich eine solche Begeisterung für die vielen, kleinen Dinge entwickelt habe, die das Leben unterwegs so wunderbar erleichtern.

Aber jetzt möchte ich auch mal „Danke“ sagen – denn das ist mir wirklich wichtig. Zuallererst

Liebe Truckerkadies,

in diesem Buch werdet ihr den Begriff Fahrer/Innen als Ausdruck eurer Gleichberechtigung nicht finden (ihr seid aber immer mitgemeint). Denn die gibt es beim „Laster Fahren“ nicht. Da sind nämlich wir Männer benachteiligt! Meint ihr, wir hören das nicht, wenn der Lademeister bewundernd sagt: „Na, die versteht ihr Handwerk aber!“, wenn ihr euren Hängerzug sauber an die enge Rampe schiebt. Oder wie freundlich Lagerarbeiter zu euch

sind, wenn ihr fünf vor zwölf noch schnell drei Paletten laden wollt. Wisst ihr, wie das bei uns Männern läuft? Genau: so nicht !!! Also, dann lasst uns wenigstens den Stolz, Fahrer zu sein und nicht Fahrer/Innen. Ach übrigens, wir finden das auch ganz toll, wie ihr in diesem anstrengenden Beruf euren Mann steht. Und wenn ihr mal Probleme habt, die seitliche Plane hochzukriegen, dann helfen wir euch natürlich gerne.



dem wichtigsten Menschen in meinem Leben, meiner wunderbaren Frau Ursula, die es mit einem so verrückten Menschen wie mir schon so lange aushält und mich bei meinen Reisen und Ideen unterstützt – dann meiner Disponentin Barbara Arnegger-Schobloch, die mir durch vorausschauende Planung das Fahren versüßt und Dietmar und Wolfgang Merk, meinen Chefs (von „Merk dir Merk-Transporte“), die mir immer dann freigeben, wenn ich es brauche – auch für das Buch (und die mir jetzt hoffentlich mal eine Tour von Sizilien bis zum Nordkap besorgen!). Im Übrigen möchte ich mich noch bei meinen Eltern, meinen Großeltern und meinen Urgroßeltern bedanken (das machen die bei den Oscar-Verleihungen auch immer so!).

Das Nachwort im Vorwort:

Liebe Kollegen: Ich bin mir sicher, dass auch Ihr zu den verschiedenen Kapiteln noch einiges zu sagen habt – schließlich habt auch ihr eure Tricks. Bestimmt kann auch noch über das eine oder andere diskutiert werden, was ich geschrieben habe. Ich freue mich auf eure

Meinung und auf eure Tipps. Die könnt ihr mir mailen unter reiro59@web.de. Bei einer Neuauflage des Buches werdet ihr natürlich namentlich im Anhang genannt, wenn einer eurer Tipps verwendet wird.

Ach übrigens:

Liebe Kollegen, ich kann keine Garantie übernehmen, dass meine Tipps in allen Ländern, in denen ihr unterwegs seid, Rechtsgültigkeit haben. Schon die Frage zu klären, wo es verboten sein könnte, nachts bei extremer Hitze mit laufendem Motor und Klimaanlage zu pausieren, würde den Rahmen des Möglichen sprengen. Und bei den Tipps, die sich mit Problemen an der Fahrzeugtechnik beschäftigen, muss im Zweifelsfall immer gelten – Pannendienst rufen und reparieren lassen, bevor ihr mit notdürftig in Stand gesetztem Wagen Gefahr lauft, auf dem Weg zur Werkstatt einen Unfall zu verschulden oder ein Vergehen gegen die jeweils gültige StVO zu begehen. – So, das wäre jetzt auch gesagt!

Baienfurt, im Juli 2005

Wegweiser

Vorwort	7
---------	---

1. Fahren 11

1.1	Polizeikontrolle	12
-----	------------------	----

1.2	Ladestellen suchen und finden	15
-----	-------------------------------	----

1.3	Müdigkeit	22
-----	-----------	----

1.4	Umgang mit dem Disponenten	25
-----	----------------------------	----

1.5	Reifenpanne	28
-----	-------------	----

1.6	Reparatur/Wartung/Pflege	32
-----	--------------------------	----

1.7	Schneekettenmontage	41
-----	---------------------	----

1.8	Gute Fahrer – schlechte Fahrer	45
-----	--------------------------------	----

1.9	Material-Checkliste Fahren	49
-----	----------------------------	----

2. Arbeit

51

2.1	Auftreten beim Kunden	52
2.2	Der Trick mit dem Gurt	55
2.3	Richtig Be- und Entladen	58
2.4	Spaß an der Ladungssicherung	65
2.5	Zettelwirtschaft	74
2.6	Material-Checkliste Arbeit	77

3. Leben

79

3.1	Hygiene	80
3.2	Gesundheit	83
3.3	Gut Schlafen	87
3.4	Freizeit	92
3.5	Kochen unterwegs	99
3.6	Schöner Wohnen	102
3.7	Von Dieben & Räubern	106
3.8	TNT – Die Trucker-Notfall-Toilette	111
3.9	Material-Checkliste Leben	113
	Stichwortverzeichnis	116

➤ **Tipp:** Wenn dir die Einfahrt bei einem Kunden mal sehr, sehr eng erscheint und alle Ecken und Enden zerschrammt und zerkratzt sind, dann bleib lieber draußen auf der Straße stehen. Lass dir deine drei oder vier Paletten lieber einzeln mit dem Stapler rausbringen. Lass dir übrigens nicht erzählen, dass da eigentlich alle, außer dir reinfahren. Nur du bist verantwortlich für dein Fahrzeug! Lieber mal bei einem Kunden einen Ruf als schlechter Fahrer haben, als einen Versicherungsschaden. Schwieriger wird's allerdings, wenn du in so einer Firma komplett laden musst, dann wirst du wohl in den sauren Apfel beißen müssen.

➤ **Tipp:** Wenn du mal so in einer Einfahrt feststeckst, dass scheinbar nichts mehr vorwärts oder rückwärts geht, dann mach erstmal ein Püschchen, Rauch ein Zigarettenchen und reg dich ab! Dann hast du wieder einen klaren Kopf und schaffst es in 90 % aller Fälle, dein Fahrzeug aus der misslichen Lage zu befreien. Je früher du die Pause machst, desto größer die Wahrscheinlichkeit des Erfolgs. ➤ **Tipp:** Es gibt übrigens einen interessanten Trick, wie

du einen leeren (!) Auflieger, der mit den Rädern nicht um eine Hausecke rumkommt, retten kannst. Dazu brauchst du nur einen großen (!) Balken. So 40 auf 40 Zentimeter sollte der schon haben und mindestens zweieinhalb Meter Länge. Den legst du jetzt zwischen Hausecke und Reifen. Wenn du dann nach vorne fährst, drückt es den Auflieger durch den Balken von der Hauswand weg. Es wäre auszuprobieren, ob der „große Balken“ im Notfall nicht durch Unterleghölzer ersetzt werden kann, die mit Gurten zu einer Einheit zusammengefasst werden.

Ach übrigens: Wenn's mal eng wird und mal wieder alle Pkw nur an sich denken, verhalte dich dominant! Das meint, zeig dich kompromisslos, zeig eindeutig (!), dass du dir das Recht nimmst, jetzt den Engpass zu durchfahren! Zögerliches Verhalten motiviert Pkw-Fahrer, doch noch schnell vor dir „durchzuwischen“. Das war der Grund dafür, dass der Lkw auf Abb. 8 unter einer Bogenbrücke die Idealinie verlassen musste.



8 Brückenschaden

2.4



Über Ladungssicherung gibt es unzählige Bücher. Eigentlich wurde alles gesagt, was gesagt werden kann. Aber eines wurde noch nie erwähnt: Ladungssicherung kann auch Spaß machen! Und zwar dann, wenn du richtig ausgerüstet bist und ein paar Tricks kennst. Dann stehst du irgendwann da, bewunderst dein Werk und bist sogar ein bisschen stolz.

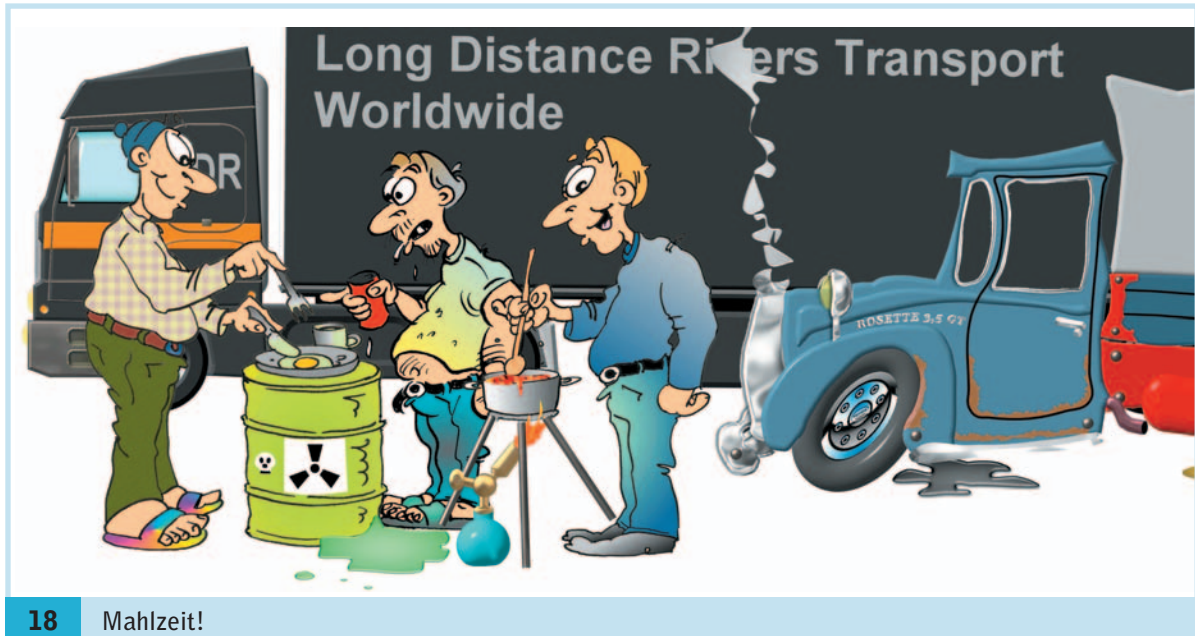
Aber zuerst einmal brauchst du Platz. Platz um all die Sachen unterzubringen, die für gute Ladungssicherung notwendig sind. Dazu gibt's Staukästen. Das ist nicht neu. Die gibt's seit 50 Jahren. Leider werden die seit damals aber auch in unveränderter Größe am Truck montiert. Gerade so groß, dass ein Kälberstrick rein passt, denn zu der Zeit wurden Spanplatten noch ohne Gurte gefahren. Wenn die Ladung verrutschte, hat man den nächsten Bauern geholt. Der kam mit dem Traktor und hat mit dem Kälberstrick (!) wieder alles gerade gezogen. Heute aber müssen Dutzende Gurte mit Ratsche, Kantenschoner, Gurtschoner, Antirutschmatten, Nageleisen und Hammer in die Kiste! **Tip:** Der oder die Staukästen deiner Wahl sollten so groß sein, dass alles bequem reinpasst. Wenn du an alle Teile ran kannst, ohne etwas auszuräumen dann ist's okay. **Tip:** Wenn dein Staukasten

die Möglichkeit nicht bietet, dann nutze den Palettenkasten. Bau dir aus Alu oder Holz zwei Kisten mit 40 x 120 cm Grundfläche. Dann mach deinen Palettenkasten auf und schmeiß zwei Paletten raus. Jetzt hast du Platz für deine neuen Behälter (siehe Abb. 16). Da kommt jetzt alles rein, was Ladungssicherung schön macht. Verlegenheitskonstruktionen wie in Abb. 17 und 18 und machen keinen Sinn. Damit kassierst du nur Punkte in Flensburg.

Was bei Ausrüstungen oft fehlt, sind professionelle Gurt- oder Kantenschoner. Die will in den Firmen niemand wirklich gerne kaufen. Denn der Fahrer kann sich ja zur Not auch mit alten Kartons behelfen, die er unter die Gurte legt. Vielleicht liegt's aber auch daran, dass Fahrer das teure Zubehör nicht richtig zu schätzen wissen und regelmäßig verschlampen. Was immer auch der Grund ist, es scheint so, dass sich die Trucker hier meistens selbst um ihr Material kümmern müssen. **Tip:** Die Feuerwehr sortiert regelmäßig alte Schläuche aus. Die bekommst du umsonst. Aufgeschnitten sind das fast perfekte Gurtschoner. Achtung: Die Schläuche nur unterlegen. Nie den Gurt durch die Röhre ziehen. Denn innen ist die mit Gummi ausgekleidet. Da kann

3.5

Kochen unterwegs



18 Mahlzeit!

Kochen unterwegs? Kein Problem. ➔ **Tipp:** Die einfachste Art zu „kochen“, ist die mit der Standheizung. Nimm eine kleine Dose Gulaschsuppe – geschlossen versteht sich – und stell sie vor das Gebläse der Standheizung. Auf höchster Stufe dauert es knapp eine Stunde, dann kannst Du einen Teller schöner warmer Suppe schlürfen!

Eine Dauerlösung ist das aber nicht, denn große Dosen lassen sich so nur schwer erwärmen und wer will schon jedes Mal eine Stunde auf's Essen warten.

Mehr Sinn macht da die Mitnahme eines Kochers. Gaskocher bewähren sich da schon seit Generationen von Fahrern. Zwar gibt's auch gute Benzin- und sogar Dieselkocher, die sind aber in der Handhabung zu umständlich.

➔ **Tipp:** Wenn Du Dir einen Gaskocher zulegen willst, dann bitte nicht die üblichen Gas-

campingkocher mit den kleinen blauen „Gasbomben“. Die haben eine zu kleine Standfläche. Dadurch wird Kochen zu einer sehr kippligen Angelegenheit. Besser sind größere, flache Kocher, die seit einigen Jahren auf dem Markt sind. Die haben eine große Bodenfläche und Topfauflage (siehe Abb. 19). Topf und Pfanne stehen da absolut sicher. Zudem gibt's die mit superbequemer Piezozündung. Du brauchst also kein Feuerzeug mehr (für Nichtraucher ein guter Kaufgrund). Nachteil dieser Geräte: Sie sind in der Anschaffung teurer. Auch der Nachschub an Gas kostet Dich mehr. Die Kartuschen in Form einer Spraydose sind noch nicht so weit verbreitet und diese Exklusivität kostet. Du findest solche Geräte inzwischen aber auch schon in den Regalen großer Supermärkte. Dort liegt ihr Preis bei circa 20 bis 30 Euro. Die Gaskartuschen nimmst Du am besten im Dreier- oder Viererpack, dann kannst du gut Geld sparen und hast immer Vorrat.