

Reiner Rosenfeld

LEBEN ZWISCHEN LENKRAD UND LADEFLÄCHE

416 TIPPS FÜR DEN TRUCKER-ALLTAG

Illustrationen: Jörg Thamer

2. Auflage

2
Band

VOGEL 
VERLAG HEINRICH VOGEL

Bildnachweis:

Michael Klugh: Seite 49, Abb. 1

Gypsy Steen Tomson: Seite 116, Abb. 4 und 5, Seite 119, Abb. 8

Reiner Rosenfeld: der ganze Rest

Zur Rückseite schreibt der Autor:

Liebe Kollegen,

das Gummi-Huhn, das die Rückwand meines Trailers ziert, müsst ihr nicht dauernd klauen. Ihr könnt es auch auf der Internetseite von Jörg Thamer und mir käuflich erwerben. Schaut einfach mal unter www.fernfahrerseite.de rein.

Mit kollegialen Grüßen

Reiner, der mit dem Huhn fährt, Rosenfeld

© 2006 Verlag Heinrich Vogel, in der Springer Transport Media GmbH, Neumarkter Straße 18, 81673 München

2. Auflage

Stand: 07/2007

Umschlaggestaltung: Bernd Walser

Lektorat: Ralf Vennefrohne

Herstellung: Silvia Hollerbach

Layout & Satz: Uhl+Massopust, Kälblesrainweg 25, 73430 Aalen

Druck: Media-Print Informationstechnologie GmbH, Eggertstraße 28, 33100 Paderborn

Bei der Fülle des Materials sind trotz sorgfältiger Bearbeitung Fehler nicht auszuschließen. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit aller Informationen kann daher vom Verlag nicht übernommen werden.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN: 978-3-574-26062-9

Wegweiser

Vorwort

7

1 Fahren

8

1.1 Wintertour

10

1.2 Tiere am Straßenrand

17

1.3 Mautsysteme

22

1.4 Wissen für Anfänger

28

1.5 Zeichen an der Wand

33

1.6 Internationale Polizeikontrolle

37

1.7 Alte Lastwagen

49

1.8 Müde hinterm Lenkrad

55

2 Arbeit

60

2.1 Kleine Palettenkunde

62

2.2 Alte Trailer

69

2.3 Wohin mit den Ladehilfsmitteln

75

2.4 Vom Gurten

82

2.5 Tückische Ladung

87

2.6 Grenzgänger

98

3 Leben

102

3.1 Funkverkehr

104

3.2 Wintercamping

107

3.3 Zubehör

112

3.4 Leben im Truck

119

3.5 Einbruch und Überfall

125

3.6 Sammelsurium

128

Anhang

131

Abkürzungen im CB-Funkverkehr

131

Liste Lenk- und Ruhezeiten (Kopiervorlage)

132

Stichwortregister

133

Vorwort



Nach meinem ersten Buch „Leben zwischen Lenkrad und Ladefläche, Band I“, in dem ich schon zahlreiche Tipps fürs Truckerleben gegeben habe, dachte ich, es wäre das meiste gesagt, was es zum Lkw-Fahren zu sagen gibt. Schließlich hatte ich fast alle Aufzeichnungen verwendet, die ich über Jahre angelegt hatte. Aber eigenartig – in den Wochen danach schlichen sich immer wieder neue Ideen in den Kopf, was ich noch hätte erwähnen sollen. Das waren aber erstaunlicherweise alles Dinge, die ich nie notiert hatte. Es waren Erfahrungen aus meinem Fahreralltag, die mir nicht bewusst waren. Und immer wieder entstanden Situationen, die mir zeigten, dass genau dieses Wissen gefragt ist. Wie zum Beispiel beim Werfen des Spanngurtes. Das wollte ein Fahrer von mir lernen, der beobachtet hatte, wie ich mit dem Gurt durch eine winzige Lücke zwischen Ladung und Dach getroffen hatte. Und immer wieder entdeckte ich im Alltag Kleinigkeiten, die so wichtig sind, dass ich sie gerne an andere Kollegen weitergeben wollte: Wie bei dem Fahrer, der nach dem Kettenmontieren im Winter das Nummernschild an der Antriebsachse abschraubt. Die Erklärung dafür ist göttlich: Wenn seine alten Ketten reißen, dann schlagen ihm die Kettenenden das Nummernschild kaputt, oder es geht ganz verloren. Das will er vermeiden. Eines ist klar, das erste Buch hat meine Wahrnehmung geschärft.

Schließlich kamen noch die freundlichen Reaktionen und E-Mails zu meinem ersten Buch. Da hatte ein Kollege gefragt, ob ich nicht noch ein paar Tipps mehr zur Ladungssicherung kennen würde. Natürlich habe ich die,

das ist ja ein Teil meiner täglichen Routine – aber auch das musste mir erstmal bewusst werden. Und dann zeigte sich, dass ich noch haufenweise Fotos und Stories habe, die ich im anderen Buch noch nicht untergebracht hatte. Und so ist Stück für Stück in erstaunlicher Geschwindigkeit Material für ein zweites Buch zusammen gekommen.

Natürlich möchte ich mich auch bei ein paar Menschen bedanken, die es ermöglicht haben, dass dieses Buch entstehen konnte. Als erstes meiner Frau Ursula, die mir literweise Kaffee gekocht hat, mir alles vom Hals gehalten hat, was stören könnte, und nicht mal an den Wochenenden etwas von ihrem Mann hatte. Das Entstehen des Buches verdanke ich auch meinen Chefs Dietmar und Wolfgang Merk (von www.MerkdirMerk.de), die mich wieder sehr kurzfristig für viele Wochen freigestellt haben.

Dafür an alle ein großes Dankeschön!

Natürlich würde ich mich freuen, wenn ihr, liebe Kollegen, mir wieder den einen oder anderen Tipp aus eurem Berufsalltag oder ein Feedback zukommen lassen könnt. Unter reiro59@web.de habt ihr dazu die Möglichkeit. Vielen Dank im Voraus!

Ach übrigens: Ich kann keine Garantie dafür übernehmen, dass meine Tipps in allen Ländern, in denen ihr unterwegs seid, Rechtsgültigkeit haben, mit der Betriebsanleitung eures Lkw zu vereinbaren oder versicherungstechnisch abgedeckt sind. Das abzuklären, würde den Rahmen des Möglichen sprengen. So, das wäre jetzt auch gesagt.

1.6



Appell

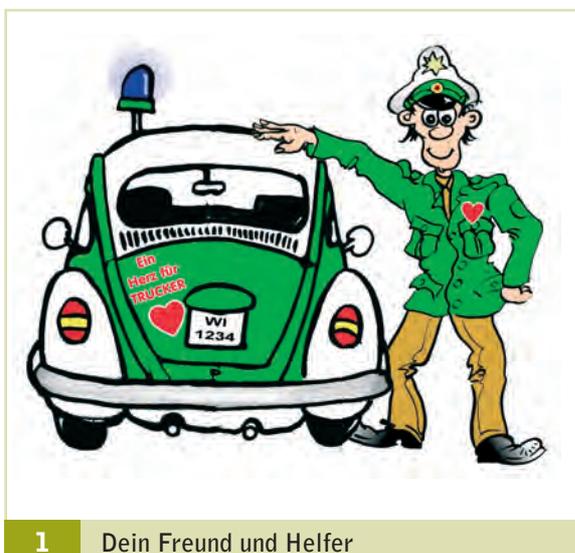
Liebe Polizei, Eure Arbeit ist wirklich wichtig. Ohne euch wären wir Sklaven der Landstraße und keine Fahrer, deren Arbeitszeit durch Sozialvorschriften abgesichert ist. Vielen Dank für Eure Hilfe! (Abbildung 1)

Aber nun unsere Bitte: Vergesst bitte nie, dass die Lenk- und Ruhezeiten auch für den Fahrer gemacht wurden; nicht nur zum Schutz der Bevölkerung vor übermüdeten Chauffeuren. Und viele von uns zieht es am Wochenende nun mal nach Hause zur Familie. Da kommt schnell mal ein Stündlein zuviel auf die Scheibe. Denn kurz vor zu Hause freiwillig neun Stunden Pause einzulegen, das ist Masochismus. Okay, genauso wie bei der Geschwindigkeit muss es Grenzen geben. Aber ihr fahrt doch nach Dienstschluss im Stadt-

verkehr auch nicht mit Strich fünfzig heim zur Freundin, oder? Denkt da immer mal dran, wenn ihr Scheiben kontrolliert. Gegenseitiges (!) Verständnis ist einfach wichtig.

Und auch sonst ist die Arbeit eines Fahrers in den letzten Jahren bei der Ladungssicherung und Gewichtsverteilung schwieriger geworden. Beim ersten Laden bei einem neuen Kunden mit neuer Ware ist es oft unmöglich, allen Ansprüchen des Gesetzgebers gerecht zu werden. Wenn ihr seht, dass der Fahrer sich bemüht hat, dann haut bitte nicht gleich mit dem großen Hammer drauf, wenn mal was nicht stimmt. Vielen Dank für euer Entgegenkommen (Abbildung 2)!

Und wenn in diesem Kapitel zwei oder drei Tipps zu finden sind, die nicht zu hundert Prozent gesetzeskonform sind, dann versteht, dass wir Fahrer das Thema Polizeikontrolle manchmal ein wenig sportlich angehen müssen.



1 Dein Freund und Helfer

Andere Länder, andere Sitten:

Der Urlaub war traumhaft. In Gedanken liegst du immer noch am Strand und spürst die heiße Sonne auf deiner Haut. Kaum zu glauben, dass das Urlaubsfeeling am zweiten Arbeitstag noch immer anhält. Zweiter Arbeitstag? Hab'ich heute Morgen eigentlich eine neue Scheibe eingelegt? Verdammt, nein! Au Backe, dann habe ich schon über drei Stunden doppelt auf der Scheibe. ➔ **Tipp:** Leg ein neues Schaublatt ein, greif dann zu Papier



2 Polizeikontrolle 2006

und Kugelschreiber und schreib möglichst detailliert den überlappenden Tagesablauf auf. Kommst du jetzt mit der Horrorscheibe in eine Kontrolle, legst du gleich den Zettel dazu. Damit kann die Ordnungsmacht den Aufschrieb leichter rekonstruieren. So zeigst du, dass das Überschreiben ein Versehen war und nichts verdecken sollte. Bei einem nachsichtigen Polizisten kommst du so wahrscheinlich an einer Strafe vorbei. Allerdings nur aus Gnade, denn dass der Polizist dafür Geld verlangen kann, ist klar.

Unklar ist dagegen die Situation bei den Pausenzeiten. Darf der Pausenstrich in die Lenkzeit schreiben oder nicht? Du kennst das Problem doch auch: Nach einem 15-Stunden-Tag

willst du 11 Stunden Pause machen. Du hast einen ruhigen Standplatz auf einem kleinen Rasthof gefunden und musst nur noch eine Frage beantworten, dann ist Feierabend:

Was soll mit der Tachoscheibe geschehen? Bleibt die drin, oder nimmst du sie gleich raus? Legst du schon heute Abend eine neue ein, oder erst morgen früh zu Arbeitsbeginn? So ganz genau weiß keiner, wie er sich da im Fernverkehr zu verhalten hat. Die wichtigste Frage aber lautet: „Kann ich bestraft werden, wenn der Pausenstrich in die Lenkzeit vom Vortag schreibt?“ In Deutschland nicht. ➔ **Tipp:** Da wird sogar erwartet, dass du das Schaublatt bis zum Ende der Ruhezeit im Tachographen lässt. Diese Weisheit stammt von Christoph Rang. Und der Mann muss es wissen, immer-

hin war der ein hohes Tier im Verkehrsministerium und hat ein Buch über Lenk- und Ruhezeiten geschrieben. Und da steht auch: „Die dadurch (...) entstehende Überschreibung (...) wird nicht geahndet.“ **Tip:** Zitier einfach den Herrn und sein Buch, wenn du mal mit einem übereifrigen Jungpolizisten Probleme wegen der Überschreibung hast. Der Wortlaut steht auf Seite 95 der 16. erweiterten Auflage 2006. Herausgegeben wird das Buch vom Verlag Heinrich Vogel (Bestell-Nr. 23013). Nun fahren wir aber durchs vereinte Europa und müssen uns bei den Tachoscheiben auch nach unseren Nachbarn richten. Und im „15 plus 11“ Fall haben zum Beispiel die Österreicher ganz eigene Vorstellungen. Die ver-

langen, dass du die Scheibe in diesem Fall nach der Fahrtzeit rausnimmst und erst bei Fahrtbeginn eine neue einlegst. **Tip:** So weit so gut. Das machen viele Fahrer so, die europaweit fahren. Die nehmen generell nach der Arbeit die Scheibe raus und legen erst zu Arbeitsbeginn eine neue ein. Mit der Methode ergeben sich in den meisten Ländern keine Probleme. **Tip:** Aber den Österreichern ist das nicht genug. Die wollen, dass du zusätzlich auf der Rückseite der Scheibe deine Pause von Hand einträgst. **Tip:** Mach solche Eintragungen am besten mit einem Fineliner. Anders als ein Kugelschreiber drückt der sich nämlich nicht bis zur Vorderseite durch. Daran könnten sich sonst Uniformierte in an-



3 Brücke über Österreich

deren EU-Staaten stören. Denn der Tachoschrieb auf der Vorderseite ist dann nicht mehr optimal zu lesen. **Tip:** Um dem österreichischen Ordnungssinn genüge zu tun, solltest du dir auch angewöhnen, eine Wochenendscheibe einzulegen. Ja, das wollen einige (!) der Alpenpolizisten so. Die fragen nicht nur nach der Freitagsscheibe, sondern wollen auch eine Scheibe sehen, die am Samstag und Sonntag durchgelaufen ist. Warum das so ist, weiß kein Mensch, aber tun wir ihnen halt den Gefallen.

Ja, Österreich ist schon ein besonderes Land für Trucker. Kaum einer fährt da gerne durch. Für eine Brücke über den Alpenstaat würden viele sogar einen Teil ihres Gehaltes opfern (Abbildung 3). Denn in dem Land bist du schon vorverurteilt, nur weil du einen Lkw lenkst. Zumindest in Vorarlberg und Tirol ist das so. Wie hat mal ein Gendarm zu mir gesagt: „Komm, halt den Mund, ihr Lkw-Fahrer seid doch alle Lügner.“ Natürlich gibt es unter den österreichischen Polizisten auch viele nette Kerle, aber der Rest kann einem das Leben schwer machen. Doch es besteht Hoffnung: In ein paar Jahrzehnten könnte der Brennerbasistunnel die gleiche Wirkung haben wie die Brücke!

Frankreich wiederum ist bekannt für drastische Strafen bei Lenkzeitüberschreitungen. Bei nur zehn Minuten sind da gleich ein paar Hundert Euro fällig. Aber die paar Minuten Überzeit sind schnell zusammen. Besonders mit einem alten Tachographen. Der sagt dir ja nicht, wie lange du schon gefahren bist.

Tip: Das Problem kannst du umgehen, indem du eine Liste neben das Lenkrad legst (Abbildung 4). Auf der hältst du minutiös deine Lenk- und Pausenzeiten fest. Die Liste findest du im Anhang dieses Buches als Kopiervorlage. Die fetten Jahre, in denen du

Lenkzeiten über den Daumen peilen konntest, sind in Europa leider vorbei. Und Frankreich steht nicht mehr so weit vorne im Ranking der teuersten Strafen für Lenkzeitensünder. Dänemark hat in dieser Disziplin gut aufgeholt. 50 Minuten kosten dort 900 Euro für den Fahrer und der Unternehmer zahlt das Doppelte. Der Fahrer, der die 900 Euro zahlen musste, hatte nur einen kleinen Fehler gemacht: Seine gesplitteten 45 Minuten Pausenzeit waren um drei Minuten zu kurz. So einen Fehler kannst du aber verhindern. **Tip:** Lies Beginn und Ende der Pausenzeit immer von einer Digitaluhr ab. Bei analogen Uhren kann man die genaue Zeit nur abschätzen. Auf digitalen Uhren siehst du ganz genau, dass deine „Fünfzehn-Minuten-Pause“ um 09.31 Uhr beginnt und nicht schon um 09.30 Uhr. Und willst du ganz auf Nummer Sicher gehen, dann häng immer eine Minute dran. Mach 16 statt 15 Minuten oder 26 statt 25 Minuten Pause. Die Sicherheit solltest du

Datum			
Lenkzeit		Pausenzeit	
von	0805	von	0910
bis	0910	bis	0928
EZ	105	EZ	018
GZ	105	GZ	018
von	0928	von	1105
bis	1105	bis	1120
EZ	0137	EZ	015
GZ	0242	GZ	033
von		von	
bis		bis	
EZ		EZ	
GZ		GZ	
von		von	
bis		bis	
EZ		EZ	
GZ		GZ	

EZ = Einzelzeit GZ = Gesamtzeit

besonders dann einbauen, wenn du es extrem eilig hast und dir keine gemütlichen Pausen leisten kannst.

Es gibt aber auch Situationen, in denen du mit Lenkzeiten knallhart kalkulieren musst. Zum Beispiel wenn du für eine Strecke zum Kunden genau viereinhalb Stunden Lenkzeit brauchst.

➡ **Tipp:** Pinkelpausen müssen dann mindestens fünf Minuten dauern! Denn erst Unterbrechungen ab fünf Minuten gelten als Lenkzeitunterbrechung. Passt du da nicht auf, sind gleich zehn Minuten mehr Lenkzeit auf der Scheibe, wenn du zwei oder dreimal kurz anhältst. Und das kann später teuer werden.

➡ **Tipp:** Bei Frankreichtouren solltest du Minutenschindereien generell sein lassen. Da sehen die Flics (so heißen die Polizisten dort in der Umgangssprache) am liebsten den Rhythmus: vier Stunden fahren, eine Stunde Pause. Hältst du dich daran, lassen die dich auch in Ruhe. **Ach, übrigens:** Nach einem Tag mit zehn Stunden Lenkzeit verlangen die Franzosen elf Stunden Pause. Vielleicht hatte sich ein russischer Fahrer, der Anfang 2006 bei Angoulême in Frankreich kontrolliert wurde, an diesen Lenkzeitrhythmus nicht gehalten. Auf jeden Fall schnappte der sich acht Tachoscheiben und würgte sie runter. Ich weiß nicht, ob die französische Polizei für solche Fälle ein Gläschen Pastis zum Nachspülen bereithält. Aber das könnte im Preis schon inbegriffen sein, denn ganz billig war die Mahlzeit mit 2250 Euro nicht.

Kleine Betrügereien

Aber mal ganz ehrlich, ich dachte so was wäre in Frankreich teurer. Da muss man sich doch mal überlegen, ob es dort nicht generell billiger ist die Scheiben zu verzehren, als mögliche Strafen zu bezahlen? Sorry, das war natürlich nur ein kleiner Scherz! ➡ **Tipp:** Bei der Geldstrafe allein bleibt das ja nicht. Zumindest

in Deutschland kannst du davon ausgehen, dass das Gewerbeaufsichtsamt deiner Firma einen Besuch abstattet, wenn du Scheiben verschwinden lässt. Und das kann dann richtig teuer werden. Also hört als Frischlinge nicht auf den Rat der vermeintlich erfahrenen Kollegen, versaute Scheiben zu verstecken.

Ein Missverständnis ist auch, dass Lkw-Fahrer heutzutage noch immer mit den gleichen Methoden ihre Tachoscheiben manipulieren wie vor zehn Jahren. Die haben nicht kapiert, dass heute die meisten Kontrolleure Profis sind. Das zeigt das Beispiel eines Würzburger Fahrers, der in der Schweiz überprüft wurde. Dieser hatte es sich angewöhnt, Sonntagabend bei Arbeitsbeginn erstmal auf einer angeblichen Freitagsscheibe zu fahren. Also Uhr zurückdrehen, Scheibe rein, vier Stunden fahren, dann anhalten. Dann wird die Scheibe rausgeholt und als Freitagsscheibe beschriftet. Anschließend wird die Uhr wieder auf Originalzeit gestellt und die nächste Scheibe eingelegt. So startete der Kollege „offiziell“ am frühen Montagmorgen in die neue Woche. Jahrelang ging alles gut. Niemand bemerkte den Beschiss. Bis zum Januar 2006. Da machte ihm ein winziges Strichlein an der Tachoscheibe einen Strich durch die Rechnung. Anhand dieses Striches konnten die Kontrollprofis beweisen, dass die Uhr verstellt worden war. 638 Euro kostete die Manipulation, zahlbar sofort. Wird nicht bezahlt, droht Haftstrafe. ➡ **Tipp:** Übrigens solltest du in der Schweiz Verstöße bei klarer Beweislage ziemlich zügig zugeben. Sonst könnte es dir wie dem Würzburger ergehen. Der leugnete nämlich trotz klarer Beweislage hartnäckig den Betrug. Dafür wurden ihm zusätzliche 150 Euro „Lügendgeld“ aufs Auge gedrückt.

Und nun noch eine kleine Geschichte über einen Fahrer, der auf seinen langen Fahrten

von Sizilien nach Hamburg immer wieder einen Luigi ans Steuer ließ. Natürlich existierte Luigi nicht. Der wurde immer auf der zweiten Scheibe eingetragen, aber der Kollege fuhr natürlich selbst. Das ging lange gut, aber dann kam eine Kontrolle der BAG. Und die wollten genauer wissen, wer Luigi ist. Deshalb wurde die Firma des Kollegen durchsucht und die Tachoscheiben sichergestellt. Dann ging es vor Gericht. Dort bekam der Kollege 3000 DM Geldstrafe und sagenhafte 125 Punkte in Flensburg. Fünf Punkte pro manipulierter Scheibe. Aber er hatte Glück im Unglück. Die Strafe wurde auf fünf Jahre zur Bewährung ausgesetzt. Also kein Eintrag in Flensburg in den nächsten 60 Monaten, sonst verschwindet der Lappen für viele Jahre in einer Schublade. Den ersten Punkt kassierte er übrigens erst zwei Monate nach Ablauf der Bewährungszeit.

🚧 **Tipp:** Also wenn du mal deine Lenkzeit überziehen musst, weil die Frau im Krankenhaus und die Kinder alleine zu Hause sind, dann nicht mit Hilfe von Luigi. Fahr lieber auf der eigenen Scheibe weiter. 🚧 **Tipp:** Und damit da nichts überraschend schief läuft, dusch und rasier dich, bevor du den Heimweg antrittst. Dann kann auch mal die Polizei an der Ampel neben dir stehen und zum Fahrerhaus hochblicken, denn die sehen nur einen ausgeruhten Fahrer. Starrt ihnen aber ein stoppeliger Kerl mit fettigen Haaren und kleinen Augen entgegen, wollen die garantiert die Scheibe sehen. Die ganze Körperhygiene nützt dir natürlich nichts, wenn du in eine reguläre Polizeikontrolle gerätst. Hoffentlich verstehen die dann deine Situation. Ansonsten gilt aber 🚧 **Tipp:** Solltest du je bei einer Kontrolle größere (!) Probleme wegen deinen Scheiben haben, dann mach keine Angaben zu den Gründen für deine „Fehler“. Halt einfach den Mund, auch wenn's schwer fällt. Der Anwalt deiner Firma kann so was viel besser. Bitte kei-

ne Missverständnisse: Das ist keine Aufforderung etwas zu verschleiern, aber als Fahrer kannst du nichts über die Hintergründe in deiner Firma wissen und warum du deshalb gebeten wirst, mal eine oder zwei Stunden zu überziehen.

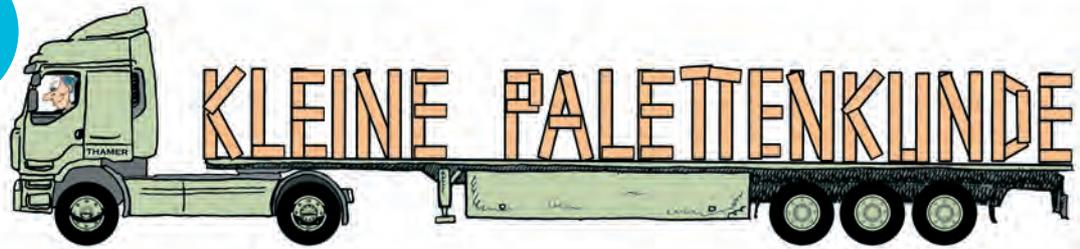
Was aber tun, wenn mal dein Tacho den Geist aufgibt – ganz oder nur teilweise. Muss dir dann beim Anblick von Polizisten der Angstschweiß ausbrechen? 🚧 **Tipp:** Nein! Du darfst, zumindest in Deutschland, erstmal ohne Werkstattbesuch weiterfahren. Bis zu einer Woche ist das möglich. Aber nur, wenn du in der Zeit den heimischen Hof erreichst und dort repariert wird. Dauert es länger, muss der Tacho unterwegs instand gesetzt werden. Klingt gut, bringt aber kaum Vorteile. Denn natürlich solltest du dich genauso an die Lenk- und Ruhezeiten halten. Und zudem beschert dir der technische Ausfall noch Zusatzarbeiten. Denn du musst den ganzen Tagesablauf handschriftlich festhalten. **Achtung:** Und du musst deine Aufzeichnungen mit deinem Namen, der Nummer deines Führerscheines und deiner Unterschrift bestätigen. (Christoph Rang, Seite 96, Artikel 16)

Gut zu wissen

Und jetzt noch ein paar Tipps, die für Polizeikontrollen zudem noch ganz nützlich sein können:

Routinemäßig überprüfen Polizisten bei Kontrollen auch immer die Profiltiefe. Wann aber ist ein Lkw-Reifen abgefahren? Das solltest du schon wissen, wenn du einen Auflieger übernehmen sollst, der auf runtergenudelten Pneus läuft. 🚧 **Tipp:** 1,6 Millimeter Profiltiefe sind absolutes Minimum. Was drunter liegt gibt einen Punkt in Flensburg und kostet Geld. 🚧 **Tipp:** Zum Nachmessen der Profiltiefe gehört eine kleine Schieblehre in deinen Werkzeugkasten. Übrigens gibt es bei Truck-

2.1



Verdammte Palettentauscherei. Die im Büro können sich das gar nicht vorstellen, was das bedeutet. Das klingt so locker: „Und die Paletten beim Kunden bitte tauschen!“ Der Disponent hat doch gar keine Ahnung, was das für eine Zusatzarbeit ist. Denn einfach die Tauschpaletten mit dem Hubwagen in den Trailer schieben, das ist so nich! Sicher, die Paletten sind bei der Kundschaft immer schön gestapelt, aber oft alles durcheinander: Euro, PKP, Einweg, Chep, gute Paletten und der letzte Schrott. Und das hat System. So werden die ihren Müll am schnellsten los. Aber willst du deine Arbeit richtig machen, dann fängt jetzt die Handarbeit an: Palettenstapel abpacken und aussortieren. Da hast du schnell mal



1

„Alles so schön bunt hier“

Hundert Paletten bewegt, bevor 34 anständige vor dir stehen. (Abbildung 1)

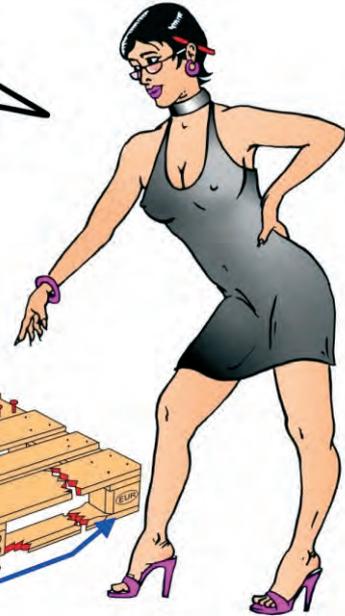
Mach mal langsam Kollege, vielleicht kannst du dir ja ein wenig Arbeit sparen. Vielleicht sind viele der Paletten in dem Stapel ja durchaus tauschfähig, auch wenn die voll schrottig aussehen. ➔ **Tipp:** Lies dir mal in aller Ruhe die Kriterien für tauschfähige Paletten durch, und schau dir die Zeichnung (Abbildung 2) dazu an. Hast du die Kriterien erstmal im Kopf, musst du weniger arbeiten um geeignete Paletten zu finden. Dann kannst du wirklich sagen: „Was du im Kopf hast, musst du nicht in die Hand nehmen!“

Dass du keine andersfarbigen Paletten als nur „weiße“ einlädst, ist irgendwie logisch. Außer du hast auch blaue Chep-Paletten oder rote LPRs angeliefert.

➔ **Tipp:** Mit dem Wissen, das du jetzt hast, kannst du beim Laden auch die Annahme einer defekten Europalette verweigern. Zumindest kannst du durchsetzen, dass du für die beschädigte Palette keine Tauschpalette rausrücken musst. Und mit ein wenig Glück hast du, wenn der nächste Kunde die kaputte Europalette beim Abladen übersieht, eine Palette gewonnen. Das ist so ähnlich wie beim Autoverkaufen. Du musst einen Käufer ja nicht unbedingt auf erkennbare Mängel aufmerksam machen...

➔ **Tipp:** Da ist es auch praktisch endlich, mal was Genaues über PKP-Europaletten zu er-

Also Leute, so ne Palette könnt Ihr mir nicht andrehen, ich will Euch mal die Tauschkriterien erklären.

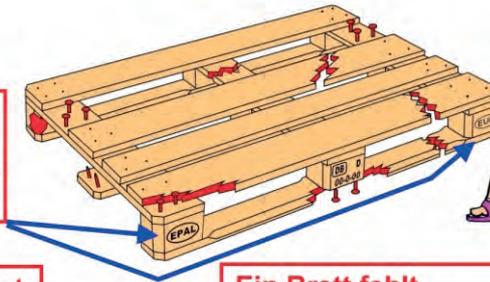


Nicht tauschbar sind Paletten, wenn...

EPAL

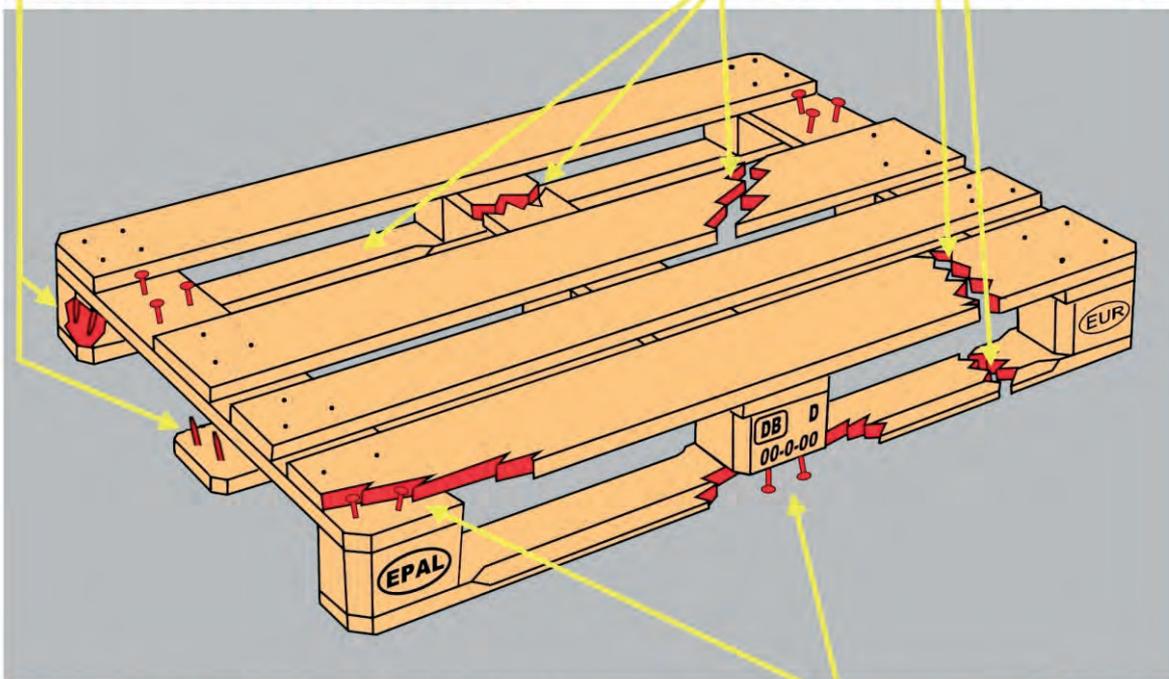
EUR

Die Markierungen (Brandzeichen) **EUR** rechts, sowie die Zeichen einer Bahn/Palettenorganisation links fehlen



Ein Klotz fehlt, oder so gespalten ist, dass mehr als ein Nagel sichtbar ist

Ein Brett fehlt, schräg oder quer gebrochen ist



Ein bzw. mehrere Boden- oder Deckrandbretter so abgesplittert sind, dass mehr als ein Nagel oder Schraubenschaft sichtbar ist

Weitere Merkmale:

Schlechter Allgemeinzustand

Die Tragfähigkeit ist nicht mehr gewährleistet (morsch und faul, starke Absplitterungen).

Die Verschmutzung ist so stark, dass Ladegüter verunreinigt werden.

Starke Absplitterungen an mehreren Klötzen.

Unzulässige Bauteile sind verwendet worden (zu dünne Bretter, zu schmale Klötze).

Weitere Informationen sowie ein Poster mit den Tauschkriterien erhaltet Ihr bei:
Gütegemeinschaft Paletten e.V. Hermelinweg 14, 48157 Münster, Tel 0251-1620171
oder im Internet www.gpal.de

fahren. Der eine tauscht die, der andere nicht. Aber weil halt keiner was Genaues weiß, ist irgendwie alles in der Schwebe. Fakt ist: PKP darf wegen Qualitätsmängeln seit dem 1.05.04 keine Europaletten mehr herstellen. Also sind Europaletten, die nach diesem Datum von PKP fabriziert wurden, Markenfälschungen. Die sind natürlich nicht tauschfähig. Aber vorher hergestellte sind noch tauschfähig. Jetzt musst du nur noch wissen, wo man das Herstellungsdatum abliest. Such auf dem Mittelblock ein Brandzeichen, das sich mit diesem vergleichen lässt: A34-3-04. Die Zahlenkombination -3-04 bedeutet, dass die Palette im April 2003 zusammengenagelt wurde. Und A34 ist ein Herstellercode, der aber nicht weiter interessiert. Ob es dir jetzt gelingt, mit diesem Wissen ein paar legal erworbene Paletten mehr auf dem Firmenhof abzuladen, ist deine Sache. Also ein Autohändler wüsste schon, wie er das anstellen muss....

Zwei Dinge solltest du beim Palettentausch noch beachten: ➔ **Tipp:** Bist du Richtung Italien unterwegs, pack nur EPAL-Tauschpaletten ein, denn viele italienische Firmen akzeptieren nur diese Sorte von Europaletten. Hauptsache, irgendwo steht EPAL drauf, dann sind die Italiener schon zufrieden.

Und dann musst du noch wissen, dass in vielen Großmärkten vor der Rückgabe deiner Lieferpapiere überprüft wird, ob du nicht zu viele Leerpaletten aufgeladen hast. Das heißt: Durch einen Blick in den Trailer wird überprüft, ob du Paletten klaust oder nicht. ➔ **Tipp:** Um Missverständnisse vorzubeugen, solltest du vor dem Abladen – auch wenn nicht danach gefragt wird – angeben, wie viele Leerpaletten auf der Ladefläche sind. Vergiss die nicht, die du zur Ladungssicherung verwendet hast.

Und nun zu den Staplerfahrern. Im Allgemeinen sind die ja ganz in Ordnung. Es gibt aber

auch ziemliche Gauner. Die versuchen mit miesen, kleinen Tricks kaputte Paletten, Einwegpaletten oder beschädigte Ware loszuwerden. Mitten beim Laden schicken die dich dann ins Büro, um schon mal deine Frachtpapiere zu holen. Ein verlockendes Angebot. Da kannst du ordentlich Zeit sparen. ➔ **Tipp:** Doch Holzauge sei wachsam! Schau mal schnell im Lager nach, wie die Paletten aussehen, die als nächste geladen werden. Oder verschwinde kurz in Richtung Büro, dreh aber noch mal um und schau was sich so auf deiner Ladefläche tut.

Aber wenn es einem Lageristen, trotz aller Vorsichtsmaßnahmen gelungen ist, dich übers Ohr zu hauen, hast du das Recht dich zu revanchieren. ➔ **Tipp:** Dann stapel beim nächsten Laden deine Tauschpaletten so, dass Mängel nicht sofort erkennbar sind. Mach die Stapel dazu möglichst hoch und verteil die schlechten Paletten schön gleichmäßig. Schadhafte Paletten sollten dabei nie ganz oben liegen. Und Paletten, an denen Klötze fehlen oder die beschädigt sind, gehören weit nach unten und nicht unmittelbar in Augenhöhe. So macht das Aussortieren richtig schön Arbeit. Und weil Lageristen genauso faul sind wie wir Fahrer, stehen die Chancen gut, dass du deine alten Paletten an den Mann bekommst. Die haben nämlich auch keine Lust, ganze Stapel abzupacken, um an die „faulen Eier“ zu kommen.

➔ **Tipp:** Aber auch mit dem Palettenschein können dich Lageristen linkeln. Ist doch kein Problem, aus einer 3 eine 13 zu machen. Daher auf Palettenscheinen immer zwei Ziffern eintragen – also 03 statt einfach 3.

➔ **Tipp:** Es gibt aber auch die Situation, dass du Ware auf Europaletten beim Kunden anlieferst und trotzdem kein Recht auf Tausch-



Du hast früh Schluss heute. Die Warenannahme vom Supermarkt hat schon um 16.00 Uhr dicht gemacht und der Platz, wo du gerade stehst, ist okay. Erst morgen früh um 6.00 Uhr geht's weiter. Draußen wird es früh dunkel. Noch eine halbe Stunde, dann gehen die Straßenlaternen an. Es ist erst Mitte Januar, da sind die Nächte noch lang und kalt. Minus 10 Grad hat es gestern gehabt. Na gut, jetzt erstmal ein Bierchen aufmachen und die Standheizung an.... Warum zündet die denn heute nicht? Verdammt noch mal, so ein Mist. Die wird doch heute nicht die Grätsche machen. Doch nach einer halben Stunde An- und Ausschalten gibst du auf. Das Ding ist hin. **Tip:** Kollege, versuch's mal mit einer ganz einfachen Reparatur. Schmeiß noch mal den Motor an und greif dann zu deiner Druckluft-Pistole mit Spiralschlauch, also die mit der du sonst deine Kabine ausbläst. Jetzt bläst du damit mal ganz vorsichtig die Standheizung durch. Setzt dazu die Pistole an die Auslassöffnung und gib mal vorsichtig Druck aufs System. Wenn nach den ersten zaghaften Versuchen kein Ruß rauskommt, dann zieh den Drücker voll durch. Mit ein bisschen Glück bläst es den Staub raus, den deine Autoheizung im Laufe der Jahre eingatmet hat. Vielleicht springt sie dann wieder an.

Bei Kollegen, die auch im Winter mit Biodiesel unterwegs sind, kann die Heizungsstörung aber andere Gründe haben. Denn Biodiesel setzt die Standheizung mit Ruß zu, weil er nicht rückstandsfrei verbrennt. **Tip:** Aber auch mit dem Ökotreibstoff muss deine Heizung nicht gleich nach ein paar Winterwochen den Geist aufgeben. Lass den Ofen, bevor du ihn abends ausmachst, noch mal ein paar Minuten mit voller Leistung laufen. Das ver-



1 Zusatztank

brennt die Rückstände. **➤ Tipp:** Oder schlag doch deinem Chef eine kleine Umbauaktion vor. Lass dir einen Extrakanister hinter der Kabine einbauen, in den du Winterdiesel in bester Qualität einfüllst. Und zu diesem guten Tropfen bekommt ganz alleine deine Standheizung über eine Extraleitung Zugang. (Abbildung 1)

Aber gut, das ganze Geschwätz nützt dir nichts, wenn deine Standheizung gerade heute Abend nicht mehr will und draußen Minusgrade herrschen. Überleg dir, ob du da, wo du jetzt stehst, nachts den Motor laufen lassen kannst. Das ist natürlich nur notwendig, wenn du kein gutes Bettzeug in der Kabine hast (siehe Band 1). Ist der nächtliche Motorenlärm kein Problem, dann dreh' jetzt das Standgas hoch und schalt die Heizung auf höchste Stufe. **➤ Tipp:** Und mach ganz schnell deine Vorhänge zu. Das verhindert, dass die Kabine zu schnell auskühlt. **➤ Tipp:** Dann mach alles an, was Temperatur erzeugt: Die Sitzheizung auf Stufe zwei, und alle Lampen in der Kabine.



2 Lkw im Schnee

➤ Tipp: Und wenn du dir jetzt noch was zum Abendessen kochst, dann wird es vielleicht nicht wirklich kuschelig warm in der Kabine, aber zu ertragen ist es bestimmt.

Wenn dir die Standheizung aber mitten in der Nacht verreckt und du eng eingezwängt zwischen anderen Trucks auf dem Autohof stehst, dann machst du dich nicht wirklich beliebt wenn du den Motor laufen lässt. **➤ Tipp:** Aber du kannst dir ja zumindest eine Wärmflasche für's Bettchen machen. Nein dazu brauchst du keine original Bettflasche. Eine dickwandige 1,5 Liter Pfandflasche aus Plastik tut es auch. Dann holst du deinen Kocher raus, erhitzt Wasser und füllst das da rein. Das Ganze packst du in ein dickes Handtuch, damit du dir keine Brandblasen holst. Für die nächsten zwei Stunden hast du es auf diese Weise auf jeden Fall wohlig warm unter der Bettdecke. Und wenn du dir noch eine lange Unterhose und eine dicke Jacke anziehst – wahrscheinlich auch für drei Stunden. Also nur noch ein oder zweimal Wasser für die Wärmflasche heiß machen und schon hast du die Winternacht überstanden. **➤ Tipp:** Aber du könntest auch einfach mal zum Autohof rüberlaufen. Vielleicht haben die im Truckershop eine 24 Volt Heizdecke im Angebot. Mit so einem Teil bringt auch deine Oma ihre Rheuma geplagten Knochen durch kalte Winternächte. **Achtung:** Deinen Kocher solltest du nicht als Heizung verwenden – sicherlich gibt der ordentlich Wärme ab, aber es ist schweinegefährlich. Denn es kann jederzeit etwas in Brand geraten, oder die Flamme erlischt, und Gas strömt aus, während du schläfst.

Ach, übrigens, mit einer Gas-Standheizung wäre dir das nicht passiert. Da kann dir höchstens mitten in der Nacht das Gas ausgehen. Dann musst du raus aus der Kabine und die zweite, volle Flasche anschließen. **➤ Tipp:**

Wenn du so ein antiquiertes Zweiflaschensystem hast, das nicht automatisch auf Voll wechselt, dann frag doch mal einen Wohnmobilausstatter, wie das in Rentner-Mobilhomes gelöst ist. Von den Senioren klettert nachts garantiert keiner aus dem Bett, bloß weil die Gasflasche leer ist. Und schon gar nicht in Amerika. Die verklagen den Hersteller gleich auf Millionen Dollar Schadensersatz, weil Opa sich beim nächtlichen Umstöpseln der Gasflaschen einen Schnupfen geholt hat.

Tip: Gut wenn du im Winter Thermo-Isomatten an Bord hast. Die lohnen sich besonders, wenn die Standheizung den Dienst quittiert. Denn in der kalten Jahreszeit hält sich die Temperatur höchstens eine viertel Stunde in der Kabine, bevor sie auf die Außentemperatur absackt. Die Matten werden mit Saugnäpfen innen an den Scheiben befestigt, und halten die Wärme drinnen. Und leiser wird's dadurch auch noch. **Tip:** Isomatten helfen übrigens auch, wenn du mit der Standklimaanlage mittags in der brennenden Sonne Pause machen musst. Wenn dann die Frontscheibe zur Sonne gerichtet ist, tun sich

die Anlagen schon verdammt schwer, akzeptable Schlaf-Temperaturen in der Kabine zu erzeugen. Die reflektierende Oberfläche der Matten ist da eine große Hilfe. Thermo-Isomatten gibt's von verschiedenen Herstellern zu akzeptablen Preisen für alle gängigen Lkw-Typen.

Beim Wintercamping solltest du dich aber auch mit richtiger Starthilfe auskennen. Denn deine Batterien kommen nach einem Abend mit ein paar Stunden Videogenuss und neun Stunden Power-Einsatz der Standheizung auch mal an ihre Grenzen. Ein Starthilfekabel hast du an Bord, das hast du dir sicherlich nach der Lektüre von Band 1 besorgt. Hoffentlich kommt der folgende **Tip** dann nicht zu spät. Mit 50 mm² Durchmesser hast du das richtige gekauft. Das reicht für den Normalfall aus. Nur wenn die Batterien wirklich Ratzeputz leer sind, tut sich dann trotz diesem Kabel nichts. Der Widerstand der 50 mm² ist zu groß. Dann muss eines mit 90 mm² Durchmesser her. **Tip:** Aber wichtiger ist noch, dass du weißt in welcher Reihenfolge du die Starthilfekabel am sichersten anlegst:

