



# Duft der weiten Welt

**Das passt: Im Piraten-DAF fährt Helmut Kühfuss Früchte aus aller Herren Länder.**

**L**assen sie uns über Globalisierung reden. Ein Zauberwort aus dem Lexikon des modernen Menschen. Was Globalisierung ist, lässt sich nämlich wie unter einem Vergrößerungsglas auf 13,60 Meter Länge und 2,60 Meter Breite studieren und begreifen. Das sind die Standardmaße eines europäischen Frigo-Aufliegers, wie er

zu Tausenden im Einsatz ist. Ein Auflieger, wie ihn auch Helmut Kühfuss aus Markgröningen mit seinem schmucken DAF XF105 über die Autobahnen zieht.

Helmut ist ein alter Freund. Wir haben uns vor Jahren kennengelernt, auf einem Trip nach Bosnien: Da waren gerade die Amis mit ihrem Kriegsgerät eingerückt, um den Bruderkrieg auf dem Balkan zu beenden – und obwohl man noch nicht recht wusste, ob die Aggressoren über Nacht einigermaßen friedlich geworden waren, mussten Lastwagenfahrer die Schutztruppe aus den USA mit dem Nötigsten versorgen. Was Helmut und seine Frau Sabine seitdem erlebt haben, würde ein Buch füllen.

Immer wieder treffen wir uns, regelmäßig beim Truck GP auf dem Nürburgring, und zwischendurch, wenn es sich ergibt, irgendwo auf einem Truck Stop. Jetzt wollen wir endlich mal wieder eine gemein-

same Tour machen. Recht viel mehr, als dass der selbstfahrende Unternehmer aus Schwaben inzwischen für eine holländische Spedition Obst und Gemüse fährt, weiß ich vor dem Start auch nicht. Wir verabreden uns auf dem Hof des Auftraggebers in einem Industriegebiet am Rande von Rotterdam.

## **WEN INTERESSIERT, OB DIE WOCHENPLANUNG PLATZT?**

Die Tour beginnt ganz typisch: Helmut kommt mit Verspätung. In der Nacht vorher war bei einem Fruchtsaftproduzenten die Produktionsanlage ausgefallen, die Trucker hatten eben zu warten, bis die Technik repariert, der Saft produziert war. Ob dadurch einem die Wochenplanung durcheinander geraten ist? Wen interessiert das?

Ach ja – Globalisierung sollte das Thema sein: Die Firma steht zwar in Deutschland, gehört aber einem holländischen Konzern. ▶



„Pirat“ mit Handy: Helmut Kühfuss steht auf karibische Motive



DIPATE

HS Schoch

DAF



Globalisierung auf 13,60 Metern: Obst und Gemüse aus der ganzen Welt stapeln sich in Helmut's Kühlaufleger. Schwäbischer Fruchtsaft landet in Holland



Jetzt wird der Fruchtsaft aus schwäbischen Äpfeln nach Holland geschafft. Zuerst einmal in irgendein Zwischenlager, von denen es im Logistikland Holland mehrere Tausend gibt.

**IN HOLLAND WIRST DU BESSER BEHANDELT**

45 Minuten dauert das, und es ist ja klar, dass den Job der Fahrer machen muss. Aufladen, abladen: Das gehört inzwischen ganz selbstverständlich zum Berufsbild des Lastwagenfahrers, die meisten haben sich damit arrangiert.

So wie Helmut: „Es macht mir nichts mehr aus, wenn das verfügbare Equipment ordentlich ist und vor allem, wenn du als Fahrer normal behandelt wirst.“ In Holland, das ist jedenfalls seine Erfahrung, funk-

tioniert das besser als in Deutschland: „Da gibts oft frisch gebrühten Gratis-Kaffee für die Fahrer. Bei uns findest du höchstens Automaten. Oder es hängen irgendwo Zettel mit Bußgeldkatalogen, falls wir was falsch machen. Es ist unglaublich, was sich die Speditionen vor allem von den großen Handelskonzernen gefallen lassen.“

Bevor sich Kühlfuss in seine Kabine verzieht, tut er seinem Auftraggeber noch einen Gefallen. Im Hafen von Rotterdam, keine 30 Kilometer weit weg, sind noch ein paar Kisten zu holen. Eine Palette Melonen, eine Kiste Ananas, zwei Kisten Grapefruit. Die Früchte kommen aus Südafrika und Südamerika – und schon jetzt lässt sich erahnen, dass Helmut Kühlfuss ein winziges Rädchen in einem durchorganisierten Geschäft mit globalen Dimensionen ist. Bis zum späten Nachmittag wird im Kühlhaus der Spedition die Ladung zusammengestellt, die diesmal im Nachtsprung nach Deutschland gehen soll.

Auch wenn man als Verbraucher im Supermarkt all die exotischen Früchte schon einmal gesehen (oder auch gekauft) hat: Es ist schlicht unglaublich, was der deutsche LKW-Fahrer an diesem Nachmittag alles in seinen Kühlaufleger

schleppt: Bohnen aus Kenia, Kiwi aus Neuseeland, Granadillas aus Kolumbien, Bio-Tomaten aus Spanien, Karambole aus Südafrika, Granatäpfel aus Indien, Knoblauch, mal aus Frankreich, mal aus China, Bio-Grapefruit aus Mexiko, Mandarinen aus Argentinien, Honigmelonen aus Brasilien, Pitahayas aus Vietnam, Baby-Bananen aus Südafrika, Süßkartoffeln aus Israel, Bananenblätter aus Thailand, Rivergold-Orangen aus Swaziland. Die

**KOMMISSIONIERUNG DANN IN ROTTERDAM**

Liste ist keineswegs vollständig. Es ist buchstäblich die ganze Welt, die sich hier auf dem Lastwagen des deutschen Trickers trifft. Das Zeug wird per Schiff, per Flugzeug oder auch per LKW – wie eine Fuhrer französischer Salat oder die europäischen Weintrauben – nach Rotterdam gebracht, dort kommissioniert und dann an Lebensmittelkonzerne in Deutschland geliefert.

**OFT RÜDER UMGANG IN DEUTSCHEN LAGERN**

Nach rund eineinhalb Stunden nimmt Helmut mit klammen Fingern die Papiere entgegen und klettert in die Kabine seines DAF: „Auf den Papierkram musst du hier nur



**Für Helmut längst selbstverständlich: Laden und Entladen**

ganz selten einmal warten. Die Organisation ist top.“ Er wirft zuerst die kürzlich erworbene Senseo-Maschine an – irre praktisch im LKW mit den Pads.

Dann macht er sich auf die Reise. Hofft, dass keine Staus den Vorwärtsdrang bremsen, sonst könnte es wieder eng werden mit der Fahrzeit. Er weiß, dass er im Stuttgarter Großmarkt schnell fertig sein wird, dafür im Lager eines Lebensmittelkonzerns um so länger warten muss. Bei denen ist der Fahrer ein Niemand, der behandelt wird, wie ein entlaufener Sklave. Man fragt sich, mit welchem Grund manche Mitarbeiter dieser Konzerne den Fahrern den Respekt verweigern, den sie selber lautstark fordern ...

Es sind die Pole des Fernfahrerlebens, zwischen denen sich Kühfuss bewegt: Laden, Abladen, Fahren, Pausen, Schlafen. Eigene Freizeit hat er kaum, die Eigentumswohnung hat er inzwischen fast abbezahlt. Zum zweiten Mal übrigens, als die Hypothek beim ersten Mal fast weg war, kamen der Konkurs der damaligen Auftraggeber dazwischen. Das Übliche eben: Man sucht sich ein paar Fahrer, zahlt einigermaßen pünktlich und dann plötzlich nicht mehr.

Zwei oder drei Monate sind dann beisammen, bei zehn Subunternehmern ist so ein Konkurs eine durchaus rentable Angelegenheit. Hat man schon einmal gehört, dass jemand dafür zur Verantwortung



**Wiedervereinigung: Wenn es geht, trifft sich Kühfuss mit seiner Frau**

gezogen worden wäre? Im Unterschied zu vielen Kollegen hat Helmut Kühfuss einen unschätzbaren Vorteil. Er muss nicht wochenlang warten, um seine Frau Sabine zu sehen. Die ist aus Überzeugung und mit Leidenschaft – Fahrerin.

**PAAR AUF ACHSE: FRAU SABINE FÄHRT AUCH LKW**

Früher fuhren die beiden gemeinsam, wechselten sich ab auf dem langen Weg nach Spanien und wieder zurück. Seit ein paar Jahren fährt Sabine ihren eigenen Truck, wenn es sich einrichten lässt, fahren sie hintereinander nach Holland und zurück. Und wenn die Spedition Helmut wissen lässt, dass wieder einmal eine Hammertour

ansteht, lässt Sabine ihren Vampir-DAF stehen und sie fahren wieder gemeinsam: „Diese Touren werden aber auch entsprechend bezahlt“, erwähnt der Unternehmer einen nicht ganz unwichtigen Aspekt.

Die beiden sind mit ihrem Leben zufrieden, auch wenn Helmut manchmal von alten Zeiten träumt: „Da hast du alle zehn Tage einmal die Plane aufgemacht, ansonsten bist du gefahren.“ In die Türkei, den Nahen Osten, nach Osteuropa – auch eine Spielart der Globalisierung, mit den Lastwagenfahrern als Speerspitze. Nur nannte man das damals noch nicht so. Und hatte vielleicht etwas mehr Respekt vor der Leistung dieser Männer – und Frauen. *Richard Kienberger*

**Glanzlichter: Fürs Foto macht Helmut auf Licherorgel – bis hin zu den obligatorischen DAF-Spacelights**

