

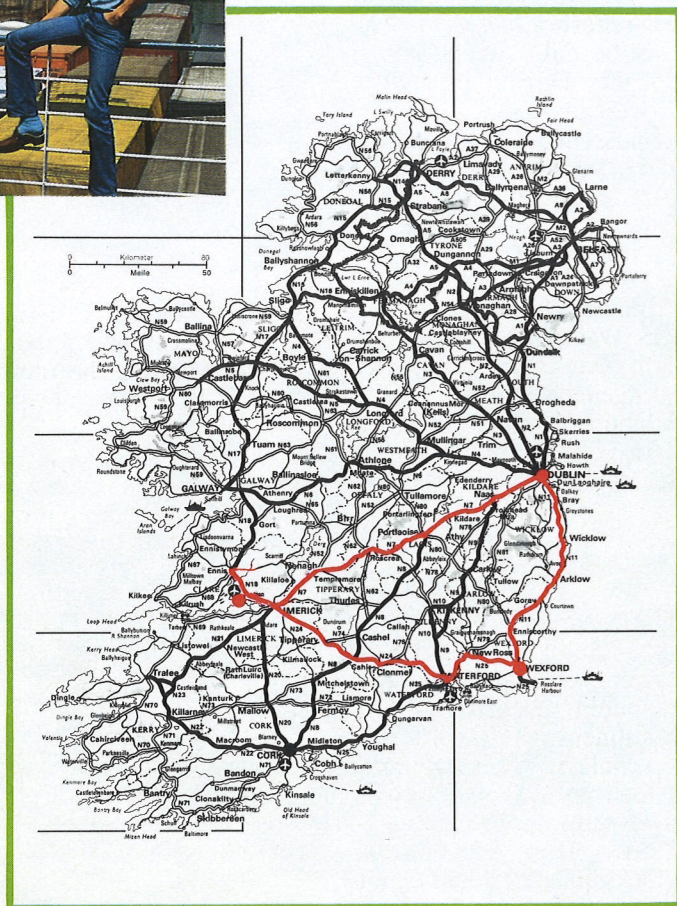
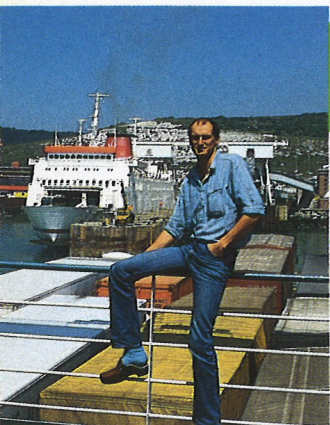
Mit dem Truck durch Irland (Teil 1):

Zwischen Guinness und Gallonen

Von Jan Bergrath

Rund hundert Lastzüge verkehren monatlich zwischen Irland und der Bundesrepublik Deutschland. Eine Handvoll davon werden von deutschen Truckern und einer Truckerin im regelmäßigen Wochentrip gesteuert. Jan Bergrath fährt solche Touren und berichtet darüber für TRUCK LIFE.

Von seiner Tour (rot) durch Irland berichtet Trucker Jan Bergrath



Irland, die grüne Insel mit ihrem feucht-milden Maritimklima, hat seit seinem Beitritt in die EG 1973 einen interessanten Weg beschritten. Vom reinen Agrarexporteur hat das Land sich durch eine von der staatlichen Entwicklungsbehörde (IDA) geplante, konsequente Wirtschaftsförderung zu einem kleinen Industrie-Paradies entwickelt; jedoch zum überwiegenden Teil für „Fremdproduzenten“. Über 900 ausländische Unternehmen — darunter fast 100 namhafte deutsche Firmen — haben die ihnen gebotenen Steuervorteile und das große Angebot an Arbeitskräften in einem Niedriglohn-Land genutzt und sich in angelegten Industrie-

parks niedergelassen. Hier werden Rohstoffe angeliefert, verarbeitet und als Endprodukte wieder verschickt. Dieser ständig gestiegene Warenaustausch zwischen Deutschland und Irland liegt in der Hand einiger weniger Spediteure, von denen die in Augsburg ansässige BTG-RM-Gruppe und die Speditionen Ressler und Danzas federführend sind, wobei nur BTG-RM eigene Niederlassungen unter deutscher Leitung in Irland hat.

Jürgen Runge, der Niederlassungsleiter von RM in Neuss, kann aufatmen. Die beiden schweren Paletten mit Ersatzteilen für die

Guinness-Brauerei in Dublin sind soeben mit einem Express-Truck aus Norddeutschland gekommen und passen haargenau auf den Motorwagen. Die Jungs von der BTG Frankfurt haben gut geladen. Vorne die leichteren Paletten und Kartons mit Rohstoffen und Reagenzgläsern, dahinter der eingeschweißte Käse, komplettiert mit einer fast vier Meter langen Maschine in stapelgerechter Holzkiste und Sammelgut auf dem Hänger. Knapp 18 Tonnen Ladung auf einem DB 1633, Zweiachs-Kühlbox als Motorwagen mit einem luftgefederten Zweiachs-„Plananhänger“ — auf der Insel wegen der Dimension als „road train“ bezeichnet.

Durch den wachsenden Konkurrenzdruck gegenüber ihren kürzeren Sattelzügen reagierten die Engländer mit einer Beschränkung auf 32 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (für Hängerzüge). Es lohnt sich deshalb also nicht, eine schwere dritte Achse mit auf die Reise zu nehmen.

Liebenswert und chaotisch

Es ist Dienstagabend gegen acht. Der Hof ist leer, zwei irische Sattelzüge sind schon vor mir weggefahren, und Karl-Heinz mußte mit seinem doppelbödigen Zug 70 Paletten bei Nattermann laden. So war es die einzige



Die moderne Severn Bridge macht am Anfang Mut. Im Landesinnern gibt es ganz andere Brückenkonstruktionen

Möglichkeit, mich über Neuss zu leiten, um die eilige Sendung noch bis Freitag nach Dublin zu schaffen. Nun geht es also endlich richtig los, nachdem ich Montagfrüh ziemlich kurzfristig Helmut's Zug als Urlaubsvertretung übernommen hatte, mit drei T 2, jeder Menge Rechnungen und einem vollen Kühlschrank für den Proviant sowie in der freudigen Erwartung, ob sich drüben im letzten halben Jahr etwas an den liebenswürdig-chaotischen Verhältnissen geändert hat.

Gut vier Stunden dauert es über Venlo, Eindhoven und Antwerpen bis nach Ostende, neben Calais, Zeebrügge und Rotterdam der wichtigste Kontinentalha-

fen im Englandverkehr. Noch einmal die drei Tanks aufgefüllt, dann geht es in den Fährhafen.

Es herrscht typisches Sommergewimmel, etliche Busse und Wohnwagen und weit über vierzig Trucks aus aller Herren Länder warten auf die Fähre. Allen voran Hughey Doyle, ein „owner driver“ aus Irland, der mit geschlossenen Vorhängen vor der Verloaderampe steht. Nach dem lang anhaltenden Streik der P&O-Seeleute von Anfang Mai bis Mitte Juni, der für viele Fahrer ein nervenzehrendes, tagelanges Warten bedeutete, hat sich die Lage nun wieder weitgehend normalisiert. Ich buche mich für die Acht-Uhr-Fähre ein und lege mich bis dahin aufs Ohr.

Der Diesel und das Schnarchen

Gegen zwölf Uhr englischer Zeit laufen wir in Dover ein, dem Dreh- und Angelpunkt Englands zum Kontinent. Als ich den Motor anlasse, steigt Hughey neben mir aus seiner Koje und schwingt sich hinter Steuer. Trotz des Fährunglücks im letzten Jahr bleibt er, wie viele seiner Kollegen, während der Überfahrt im

Truck. Weil die Kabinen der meisten Schiffe auf dieser Linie tief im Schiffsbauch neben dem Maschinenraum liegen und weil man sich mindestens mit einem schnarchenden Kollegen den Raum teilen muß. Kurzzeitig sackt der Körper vor Müdigkeit in einen tiefen Schlaf. Dann wird man abrupt vom wummernden Vibrieren der Schiffsdiesel und den Schnarchgeräuschen des Kollegen wieder geweckt.

Beißender Dieselqualm erfüllt den Laderaum und verhindert den Blick auf die berühmten weißen Klippen. Für die Männer, die ohne Atemschutz, aber mit eindringlichen Bewegungen die Trucks herausdirigieren (obwohl es eh nur nach vorne geht), dürfte das ein gesundheitsgefährdender Job sein.

Auf dem Warteplatz vor den Zollkontrollstellen treffen dreißig Trucks aus

Irland-Tour: Das heißt alte Brücken, oft abenteuerliche Straßen und wunderschöne Landschaften



Ostende mit mehr als 40 aus Calais zusammen, so daß wir fast eine Stunde brauchen, um in die Transitspur zu gelangen. Dort dauert es eine weitere Stunde, bis die überkorrekten englischen Zöllner die Papiere sämtlicher Züge kontrolliert haben, während nebenan auf der Inlandsspur Herren im Blau, mit Taschenlampe bewaffnet, die Ladefläche eines Belgiers erklimmen, um nach eventuell geschmuggelten Zigaretten zu fahnden. Als wir dann endlich dem freundlichen Bobby am Ausgang unseren rosaroten Laufzettel in die Hand drücken, scheint zum ersten Mal die Sonne.

Der Wechsel zum Linksverkehr erfolgt automatisch, die Straßenführung erlaubt gar keine andere Möglichkeit. Nichts scheint natürlicher, als mit einem links gesteuerten „Lorry“ (Lastwagen) auf der linken Seite zu fahren, und außerdem wird man auf den ersten Meilen mit großen Tafeln immer wieder zum Linksfahren ermahnt. Warum die gleichen Tafeln allerdings auf der Gegenfahrbahn, also nach etlichen bereits gefahrenen Meilen wieder angebracht sind, ist mir bis heute ein Rätsel. So geht es über die ersten Roundabouts auf die A2 Richtung London, durch die wunderschöne hügelige englische Heckenlandschaft.

Zeit ist genug, spätestens um zwei Uhr morgens müssen wir in Fishguard sein; und seit das britische Transportministerium den Bau der Ringautobahn um London und den Ausbaudern nun fast durchgängigen Schnellstraße von Swansea nach Fishguard beendet hat, wurde die reine Fahrzeit in den letzten sieben Jahren von über neun auf rund sieben Stunden verkürzt. Für uns German-Trucker wohlge-merkt, denn für Hängerzüge sind nur 70 Stundenkilometer zugelassen, deren Ein-

haltung aber so gut wie nie kontrolliert wird.

Für die Iren jedoch bedeutet die dreispurige Autobahn eine Befreiung von den ganzen kontinental-europäischen Restriktionen, und mitunter verkürzen sie mit ihren PS-starken Maschinen die Fahrt auf knapp sechs Stunden. So gibt Hughey nun schon auf der Schnellstraße tüchtig Gas, weil er beim Gate Service seinen Lunch einnehmen möchte. Und ich habe Mühe, dranzubleiben. Doch wenige Kilometer vor der Autobahn winkt uns ein energischer Polizist auf den Parkplatz: Truck-Kontrolle durch das „Department of Transport“.

Aber wir scheinen heute Glück zu haben. Weil die meisten der Zivilbeamten mit messendem Schritt um einen holländischen DAF mit überlangen Landmaschinen laufen, der seinen Kurzkoppelhänger mit einem normalen Motorwagen zieht und somit auf stolze 19,5 Meter kommt, begnügt man sich bei uns mit einem raschen Blick auf die Frachtbriefe und schickt uns auch nicht über die Waage.

4000-Pfund-Kontrolle

Dabei hätte es auch anders kommen können, so wie es letzte Woche dem Kollegen Robert auf einer Tour nach Manchester passiert ist. Bei einem sogenannten „continental day“, einem Tag, an dem nur ausländische Trucks kontrolliert werden, stellten die Beamten bei einer Achsverwiegung neun Prozent Überladung, also 600 Kilogramm, auf der ersten Achse fest. Zusammen mit 20 anderen „Insel-Truckern“ mit ähnlichen Vergehen wurde er verhaftet. Die Nacht mußte Robert im Gefängnis verbringen, und am nächsten Morgen wurde er dem Schnellrichter vorgeführt. 275 englische Pfund Strafe waren



fällig, die der englische BTG-Partner „Laser Transport“ vorstreckte. Dann durfte Robert unter Geschwindigkeitsauflagen weiterfahren, ohne Übergewicht abladen zu müssen.

Nach vorsichtigen Schätzungen dürften an diesem Tag über 4000 Pfund zusammengelassen sein, die der englische Staat mit Sicherheit für EG-fördernde Maßnahmen einsetzen wird.

Nach einem kurzen Snack im Gate Service, bei dem mich Hughey mit seiner Kombination aus Eiern, Pommes frites und smaragdgrünen Erbsen verschreckt, geht es zügig weiter. Aber schon eine Stunde später stehen wir im Stau auf der M 25 und hören im Radio, daß ein englischer „flat-trailer“ einige Kisten mit lebenden Hühnern verloren hat und die Polizei aus Sorge um das nervöse Federvieh die gesamte Bahn sperren mußte. Wieder haben wir Zeit verloren und geraten nun in den Berufsverkehr auf der M 4, auf der London seine Arbeitnehmer in ländliche Vororte ausspuckt. Dennoch läuft das Fahren reibungslos. Fast 90 Prozent aller britischen Autofahrer

blinken auf und lassen uns zum Überholen ausscheren — darin sind sie Gentleman in einem Land, auf dessen Autobahnen es bis auf eine Hochbrücke bei Manchester kein Überholverbot für Trucks gibt, nicht einmal an Baustellen. So ist es bereits früh am Abend, als wir die Leigh Delemere Services, den Rastplatz auf der Hälfte der Strecke, erreichen.

Auf der Gegenfahrbahn zieht Klaus — Popeye genannt — vorbei, zwei Ressler-Trucks im Schlepptau. Ein paar Worte über CB-Funk, die Bahn durch Wales ist frei, und schon sind sie gemeinsam weiter auf dem Weg nach Deutschland.

Die Konkurrenz zwischen den Firmen zählt für die Fahrer nicht.

Auf dem Rastplatz treffen wir Ressler's Hardy, der mit am längsten die Irlandstrecke fährt und schon fast zum Inventar der Insel gehört, wie seine Kollegen schmunzelnd sagen. Nach einer ausgedehnten Kaffeepause brechen wir schließlich gegen die untergehende Sonne nach Wales auf. Wir entrichten unser Pfund für die

Langes Warten auf die Einschiffung. Der Zoll schreibt langsam, ohne Eile — das ist die typische Inselmentalität

Doch in den vier Jahren hat sie sich gegen die anfängliche Skepsis der Männer durchgesetzt und zu Beginn auch schon mal deren Rangierhilfe in Anspruch genommen. Nun wird sie von allen respektiert. Während Hughey sich zu seinen Kollegen setzt, geselle ich mich mit Hardy zu Anna und Gerd, der vor sechs Jahren dem Reiz einer irischen Naturschönheit erlag, nun ein Haus in Wicklow besitzt und

wöhnt. Im Sommer dauert es zum Glück meist nur einen halben Tag, bis es aufklärt. Im Winter dagegen kann die lange, regennasse Kälte die Menschen schon in eine unglückliche Lethargie stürzen. Nicht umsonst haben die keltischen Ureinwohner hier den Whiskey erfunden.

Punkt sieben Uhr legt die St. Brendan im Hafen von Rosslare an. Es ist ein kleines, verschlafenes Nest an

Welcome to Ireland — mit Guinness



Überquerung der Severn Bridge und erreichen ohne größere Schwierigkeiten gegen Mitternacht Fishguard.

Das Dröhnen etlicher Kühlgeräte legt sich über die Stille der ruhigen irischen See, und ein klarer Sternenhimmel taucht die walisische Steilküste in schillernde Schattenspiele. Nur irische Trucks und zwei Engländer stehen heute im kleinen Hafen von Fishguard.

Rangierhilfe für Anna

Die St. Brendan, die zweimal am Tag nach Irland fährt, läuft gerade ein. Die Abwicklung im Sealink-Büro läuft persönlich, die Angestellten kennen die meisten Trucker beim Namen. Hier tauschen die ankommenden Fahrer, denen eine lange Nacht durch England bevorsteht, letzte Informationen mit denen, die nach Hause fahren. Eine kleine Sammelbüchse für die Familie eines verunglückten Kollegen zeugt vom Zusammenhalt der rauhen Gesellen eines Landes, das seit über 25 Jahren Fleisch und Fisch in alle Teile Europas und sogar

nach Afrika und Asien verschickt.

Kurz nach zwei Uhr werden wir verladen und versammeln uns alle in der Freight Driver's Lounge an Deck, dem vom Massentourismus abgetrennten Restaurant. Wieder dieses Gefühl der Gemeinsamkeit, auch die Kellner kennen ihre Jungs und Anna, die einzige Truckerin auf dieser Strecke, die nicht nur Lkw fährt, sondern auch zwei DAF-Züge ihr eigen nennt. Anna hat es nicht leicht gehabt, nachdem sie ihren Bürojob bei RMF in Wexford aufgab.

für einen irischen Unternehmer fährt. Bei Kaffee und für diese frühmorgendliche Zeit sicher ungesunden Spiegeleiern kommen wir schnell ins Erzählen. An der Bar genehmigen wir uns dann ein erstes Guinness und legen uns schlafen, als das Schiff das Hafenbecken verläßt.

Ureinwohner — Whiskey

Irland empfängt uns mit einer feucht-nebligen Suppe. Daran hat man sich ge-

der irischen Ostküste: wenig mehr als 20 Häuser, vier Hotels und drei Tankstellen — aber trotzdem der bedeutendste Hafen des Landes. Drei Fährgesellschaften — Sealink, B&I aus Pembroke und die Irish Continental Line aus Le Havre/Cherbourg — laufen den Hafen an. Sie bringen gerade im Sommer die für das Land so wichtigen Touristen und natürlich die Trucks: überwiegend Kühlzüge mit Obst und Gemüse. Erst mit der planmäßigen Industrialisierung hat sich die Zahl der Sammelgut-Ladungen allmählich erhöht.

Trotzdem wirkt der Hafen wie aus dem letzten Jahrhundert. Und während wir auf den Zollhof fahren, die Sammelgutzüge mit der langen Wartezeit wie gewohnt auf die linke Seite gewunken werden, offenbart sich ein Wesenszug der irischen Mentalität, der deutschen Termingut-Spediteuren viel Kopfzerbrechen bereitet.

„Als Gott die Zeit schuf, hat er genug davon gemacht“, heißt ein altes irisches Sprichwort, und beim vertrauten Anblick der vergammelten Trailer fällt mir spontan ein neuer Spruch ein: „Gott hat es uns gegeben, Gott wird es uns wieder nehmen.“ Warum also wegräumen?

Dennis, bei RMF für die Verzollung zuständig, sammelt die T2 und Rechnungen ein. Bis zum Mittag hofft er, daß wir fertig sind. Eine gewagte Prognose, aber auch hier hat sich allmählich die Vorabfertigung mit Fernschreibern und Telefax durchgesetzt. Bis auf den Zollarbeiten alle Beteiligten mit modernsten Systemen. Nur leider trifft die neue Bestimmung von 1982 — nach der die Steuer (V.A.T.) komplett im Ankunftshafen bezahlt werden muß, bevor die Warefreigegeben wird — mit der bereits genannten Mentalität zusammen. Und während die wenigen Zöllner nun im „Long Room“ bei vielen Teepausen über unseren „entries“ brüten und Seamus, der CIE-Wärter, auf einer verlassenen Kiste bis zur nächsten „examination“ vor sich hindöst, sattelt Hughie seinen Scania ab und fährt uns zu einem ausgedehnten Frühstück in der Harbour Lodge.

Schlaglochpisten und Steilkurven

Natürlich bin ich der letzte, der kurz nach der Mittagspause den Hafen verläßt. Jetzt heißt es schnell



sein, das Stückgut, die Maschine und auch der Käse müssen heute noch runter, um den Zeitplan einzuhalten. Zwanzig Kilometer sind es bis Wexford. Hier hat die RMF seit 1981 ihr erstes Lager. Jim, der Lagermeister, zieht schnell das Stückgut vom Hänger. Keine halbe Stunde später bin ich schon wieder auf dem Weg Richtung Wicklow, mit einem Tourplan, der nicht viel Spielraum läßt. Um halb fünf ist ein Kran für die Maschine bestellt, bis sechs Uhr kann ich den Käse in Bray abladen, um Freitag um neun Uhr pünktlich bei Guinness zu sein. Also muß ich den Zug ein bißchen laufen lassen, bei Straßenverhältnissen, die für Europa wohl einmalig sein dürften. Es wechselt zwischen Schlaglochpisten, die so schmal sind, daß man links schon halb im

Buschwerk hängt und immer noch um den rechten Außenspiegel fürchten muß, der im Laufe der Zeit schon mehrmals Opfer eines überbreiten irischen Holztrucks geworden ist, und nürburg-ähnlichen Ausbaustrecken mit herrlichen Steilkurven, deren Randstreifen beim Überholen nach einem eingespielten Rhythmus von den entgegenkommenden Autos als Ausweichmöglichkeit genutzt werden. Fast jeder entgegenkommende Truck grüßt freundlich, denn die paar deutschen Hängerzüge, die hier regelmäßig rüberkommen, sind bekannt wie bunte Hunde.

Zum Glück kenne ich die Ballyfree Hühnerfarm bei Wicklow. Vor fünf Jahren genau hatte ich schon einmal eine leichtere Maschine dort

Durch die schöne Landschaft schlängeln sich überbreite Feldwege, gerade ausreichend für einen Truck. Wehe, ein Kollege kommt entgegen

abgeladen. Beim Gabelstapler funktionierte damals allerdings nur der Rückwärtsgang und der Hebemechanismus, so daß wir mit sechs Mann das Unikum unter die Kiste schieben mußten. Diesmal haben sie mal einen Kran organisiert. Zwar schmeckt mir der Gedanke an das Abplanen gar nicht, hatte ich doch die Maschine in knapp zehn Minuten von der Seite geladen, aber es läßt zumindest hoffen.

Fortsetzung in Heft 11/88

TRUCK LIFE 1988, Heft 10

Mit dem Truck in Irland (Teil 2):

Zwischen Guinness und Gallonen

Von Jan Bergrath

Trucker Jan Bergrath fährt regelmäßig im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland. Für TRUCK LIFE hat er seine Erfahrungen aus dem Alltag auf der grünen Insel aufgeschrieben.

Die Wicklows sind ein Küstengebirgszug mit bis zu 600 Meter hohen Bergen, dessen karge Hänge Zeugen einer zum Teil recht rigorosen Abholzung im 19. Jahrhundert sind, und lieblichen Seitentälern mit klaren Bächen. In einem dieser Täler liegt Glendalough, eine alte keltische Siedlung mit dem typischen Rundturm. In einem Gebäude ist die Hühnerfarm, mein nächstes Ziel. Pünktlich bin ich da, hinter mir, eigentlich schon ein Wunder, der Kran. Es ist fast unmöglich, auf dem Farmgelände zu wenden, aber als ich es schließlich geschafft

habe, kommt das Führerhaus direkt neben dem großen Abfallcontainer mit nicht verwertbaren Hühnerteilen zu stehen. So schnell war ich noch nie raus zum Abplanen. Zehn Minuten, dann steht die Kiste frei.

Neben mir hat der Kran seine Standbeine ausgefahren. Aber nichts passiert. Lediglich ein verdächtiges Hämmern dringt unterhalb des ölverschmierten Gefährtes hervor. Fragendes Staunen erscheint auf den Gesichtern der Umstehenden. Dann kriecht ein dicker Ire hervor, legt den Hammer

resigniert beiseite, zupft eine Hühnerfeder aus dem rötlichen Bart und verkündet mit dem unschuldigsten Lächeln der Welt, daß der Anlasser nun endgültig den Geist aufgegeben hat.

Na prima, denke ich mir, damit ist der Tourplan schon bei der ersten Etappe gescheitert. Eine kurze Diskussion mit dem Vorarbeiter der Farm, der mir zwei Alternativen anbietet: Entweder ich warte bis morgen früh auf einen neuen Anlasser, oder aber ich fahre runter in den Hafen von Wicklow, wo der zweite Kran der Firma

steht, der leider nicht kommen könne, weil die Lenkung gebrochen sei. Aufregen bringt gar nichts, ich willige mit einem freundlichen Lächeln ein, zurre die Plane notdürftig fest und fahre mit dem Ire als Führer in den Yachthafen von Wicklow. Immerhin unterschreibt mir der Vorarbeiter schon einmal den Frachtbrief.

Truck-Stops sind unbekannt

Der Hafen ist ein schönes Plätzchen, alte Boote gammeln in einem abgetrennten Gelände vor sich hin. Ein

fünfhundert Meter langer Kiesweg führt zu dem zweiten Kran: Diesmal habe ich keine Möglichkeit zu wenden. Also muß ich die gesamte Strecke zurückstoßen und dem Hänger am Ende noch den richtigen Linksdreh geben, damit der Kran auf seinen völlig verschlissenen Reifen nur ganz vorsichtig geradeaus zu fahren braucht. Natürlich habe ich

Durch schmale Ortsdurchfahrten quälen sich die Trucks

alle Bewunderung der Ire bei diesem Manöver, mit einem für diese Gegend ungewöhnlichen Gefährt. Und während sie sich nun zu dritt ans Abladen rantasten, leihen sie mir lachend eine Leiter, damit ich vom nächsten Hausdach einige Aufnahmen machen kann. Schließlich muß ich doch vorsichtig vorfahren, damit der Kran die Kiste absetzen kann. Voller Stolz über ihre nun vollbrachte Tat überstürzen sich die lieben Leute dann geradezu und helfen mir in Windeseile, wieder aufzuplanen. Schließlich bekomme ich noch eine Tasse Tee, werde mit Lachen und Händeschütteln verabschiedet und fahre gemütlich Richtung Bray. Denn für den „Käsetermin“ dürfte es nun endgültig zu spät sein.

Sepp Riedler, der deutsche Leiter von RMF Dublin, den ich zwischendurch

telefonisch informiert hatte, schlug hörbar die Hände über dem Kopf zusammen, mußte aber einsehen, daß auch Termingut in Irland andere Laufzeiten hat. Mit einem stoischen „Morgen früh“ entließ er mich quasi in den Feierabend.

Reine Truck-Stops sind in Irland nicht bekannt. Pubs oder kleine Restaurants am Straßenrand übernehmen diese Rolle. Vor Bray halte ich an einem Pub mit einem großen Parkplatz, mache mir mein Abendbrot und will mich bei einem kühlen Bier eigentlich nur nach dem Weg für morgen früh erkundigen. Nun ist Irland aber ein

Die Firma Flemming in Tulla: modernste Produktion in einer verkehrstechnischen Einöde



Beim Abladen im Hafen von Wicklow



Schwierigkeiten gibt's beim Abladen auf der Hühnerfarm

kleines Land, hier kennt jeder jeden, und so ist es kein Wunder, daß der Barmann auf meine Frage kurzerhand einen unteretzten Herrn im Anzug an die Bar holt und mir als den Chef von Chieftain-Foods vorstellt, der hier sein allabendliches Pint genießt. Vielleicht möchte er mich für seinen Käse in Sicherheit wissen, jedenfalls fahren wir nach einem weiteren Pint gemeinsam zu seiner Lagerhalle und laden die Paletten ab. Ein wenig ungeschickt hantiert er mit dem „fork lift truck“, während ich mit dem „pallet truck“ die Paletten ins Kühlhaus fahre und neben die herrlichsten französischen Käsespezialitäten stelle. Fast jedes bewegliche Teil heißt hier übrigens „truck“.

Er schenkt mir zum Abschluß einen Brie, und ich revanchiere mich mit drei Flaschen Becks. Dann stelle ich die Kühlung ab und fahre doch noch nach Dublin.

Dublin: Stadt der Widersprüche

Dublin, die Hauptstadt der Republik Irland, feiert in diesem Jahr sein 1000jähriges Jubiläum, ein ganzjähriges Fest, das die tägliche Produktion von acht Millionen Gläsern Guinness, bei knapp mehr als drei Millionen Einwohnern in Irland, noch um einiges erhöhen dürfte. Ein Drittel der gesamten Bevölkerung lebt in dieser widersprüchlichen Stadt am trägen River Liffey, deren Architektur aus einer Mischung von alten viktorianischen Herrschaftshäusern und häßlichen Büroneubauten besteht. Es ist nicht nur die Wirtschafts- und Kunstmetropole eines Landes mit über 16 Prozent Arbeitslosigkeit, sondern hat leider auch eine große Drogenszene und ausge dehnte Armenviertel, von denen die „Liberties“ rund um die Guinness Brauerei zu den ältesten gehören. Hierher kommen die „Brücken-

Impressionen aus dem County Clare

Irische Devise: Mit Ruhe und guter Laune



kinder“, die tagsüber in den sanierten Geschäftsvierteln der Stadt betteln gehen und die Jugendlichen, die nachts auf Diebestour sind.

Dutzende Trucks parken auf der linken Uferstraße, kein allzu sicherer Platz, und die Fahrer gehen selten weit weg. Aber Günther stellt seinen Jumbo-Sattel direkt vor Paddy's Pub und drückt Jo, dem Türsteher, zwei Pfund in die Hand, damit er ab und zu ein Auge auf das Fahrzeug wirft. Ich traf Günther beim Esso-Restaurant an der Naas Road, nachdem ich dort im Industriegebiet meinen leeren Hänger bei RMF an die Rampe gestellt hatte. Günther fährt seit sieben Jahren nach Dublin. Und wenn er in der Stadt ist, dann kehrt er hier ein, obwohl der Pub mit Sicherheit nicht zu

den Glanzlichtern der hiesigen Kneipenszene zählt.

Kaum sitzen wir an der Theke, da tritt schon ein leicht benebelter Ire im speckigen Anzug und typischer Kappe zu uns, murmelt etwas von Totengräbern und will dem armen Günther, der sich mit ein paar Brocken Englisch, die er über die Jahre gelernt hat, verzweifelt verständigt, allen Ernstes zwei Särge verkaufen. Die Kellnerin drängt ihn zwar immer wieder ab, aber bis zur Sperrstunde versucht er, uns von der Qualität eines echten, regenfesten, irischen Sarges zu überzeugen.

Ein Hauch von Freiheit

In den Zwischenpausen jagt eine Geschichte die an-



Treffen auf der Schnellstraße: Auch Karl-Heinz fährt zwischen Deutschland und Irland

Europa technische Neuerungen und gesetzliche Bestimmungen das Leben eines Fernfahrers mehr und mehr reglementieren, herrscht in Irland, und nur hier, zumindest ein Hauch von Freiheit.

Der Berufsverkehr weckt mich am Morgen, und besonders die Windböen der Doppeldeckerbusse lassen die Kabine tüchtig erschüttern. Weiße Wolkentürme und eine frische Brise liegen über der Stadt. Günther ist schon früh weiter nach Mullingar.

Ich habe etwas Mühe, in dem ausgedehnten Guinness-Komplex das richtige Tor zu finden, lade aber dennoch pünktlich neben Hunderten von leeren Fässern

meine Ersatzteile ab: Die Produktion für die nächste Zukunft ist somit gesichert. Dann frühstücke ich schnell bei Esso und hole bei RMF meinen Hänger, der nun mit Stückgut für Shannon beladen ist, das Gerd aus Neuss mitgebracht hat.

Nur keine Hetze

Auf den ersten zwanzig Kilometern aus Dublin heraus geht es über die M7, dem einzigen Stück Autobahn in der Republik Irland, zügig voran. Danach fahre ich mehr ruckartig auf einigermaßen erträglichen Straßen durch eine saftige, grüne Landschaft, dem Zentrum der irischen Milch- und Viehwirtschaft. Es gibt so gut wie keine Ortsumgehungen, der Verkehr führt mitten durch die Ortschaften. Hier wird in Doppel- oder Dreierreihen geparkt, daneben noch aus Sattelzügen ein- und ausgeladen. Und wenn in diesem geschäftigen Treiben der Ortspfarrer im Auto auf der Gegenseite eins seiner sündigen Schäflein zur Rede stellt, dann bricht schon mal der Verkehr für kurze Zeit völlig zusammen, ohne daß es allerdings zu einem Hupkonzert kommt. Denn Zeit haben bis auf uns Trucker in Irland alle. Aber Hetze kommt keine auf, und es reicht noch für ein Schwätzchen mit Karl-Heinz, der eine Fähre früher reingekommen war und bei Waterford aus- und in Galway an der Westküste neu geladen hatte: mitten auf der Schnellstraße zwischen Limerick und dem Shannon Airport Industrial Estate.

Karl-Heinz hat schon vor Jahren seinen Job bei der Bundeswehr im walisischen Pembroke an den Nagel gehängt und sich auf den Bock gesetzt. Nun hat er zumindest eine regelmäßige Anlaufstelle, um dort einen Teil seines Wochenendes zu verbringen. Kaum zehn Minuten, schon rauscht er wieder weiter, denn die Abendfähre

will er auf jeden Fall noch erreichen.

Zwischen Atlantik und Shannon

Meine Fahrt geht erstmal weiter ins Mündungsgebiet des Shannon, dem längsten irischen Fluß, der vor allem bei den deutschen Touristen wegen der urigen Hausboottouren sehr beliebt ist.

Der weiträumige Industriepark in Shannon wurde angelegt, nachdem der Flughafen seine Bedeutung als Auftankstation für Amerikaflüge allmählich verloren hatte. Besonders ausländische Firmen der Computer- und Elektronikbranche wurden mit finanziellen Anreizen in die planmäßig angelegten Fabrikhallen gelockt, um dadurch die heimische Zulieferindustrie zu fördern. Hier hat RMF neben Cork im Südwesten seine vierte Niederlassung. Aufgrund der hier üblichen Flachbauweise sind Rampen äußerst selten, so daß die Beladung meistens mittels Gabelstapler erfolgt. Zwei Kleinlaster warten schon auf mich, um die Ladung heute noch bis in den kleinsten Winkel zu bringen. Ich stelle den Hänger vor dem Lager ab und fahre solo nach Tulla im County Clare, dem regelmäßigen Wendepunkt dieser Tour.

Diese karge, von Hecken und Steinzäunen aufgeteilte Landschaft zwischen Atlantik und Shannon zählt wegen ihrer Urtümlichkeit zu den schönsten Gegenden Irlands. Hier ist die Zeit einfach stehengeblieben. Die Straßenschilder zeigen noch in gälisch und englisch die Ortsnamen und — entgegen der allgemeinen Veränderung — die Entfernung in Meilen. Getankt wird an wackligen Zapfsäulen beim Pub oder am Eisenwarenladen: in Gallonen.

Im Sommer bringen die Touristen Geld und Leben in

diesen Landstrich, aber wenn im Winter die Torffeuer in den Kaminen flackern und ihren herben Rauch in den tristen Himmel schicken, dann sagen sich Schaf und Bauer hier mehr als „Gute Nacht“.

Nur 20 Kilometer sind es bis zum Werk von Flemming, eine Strecke auf Wegen, die nur wenig breiter sind als der Daimler. Es geht über abenteuerliche Steinbrücken, an denen die beiden kräftigen Lufthörner für den nötigen Respekt sorgen; dennoch dauert die Fahrt über eine Stunde und fordert einige Iren zu haarsträubenden Ausweichmanövern zwischen Truck und massiven Steinzäunen. In dieser verkehrstechnischen Einöde taucht plötzlich, etwas abseits vom Wegesrand, eine der modernsten Firmen für chemische Erkennungsmittel in Europa auf, ein Zweigwerk der Firma Human aus

Taunusstein: mit einer wunderschönen Kopframpe, an die aber nicht einmal ein Truck-Weltmeister den Hänger setzen könnte, weil die lieben Iren auf dem riesigen Areal einfach die Wendeschleife zu kurz gebaut haben.

Die Ladung: Schwangerschaftstests

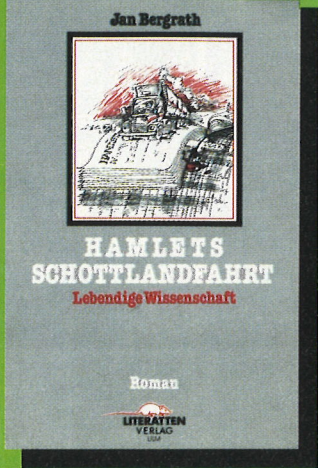
Rund 110 Leute, vorwiegend Frauen, beschäftigt Flemming hier und zählt damit zu den größten Arbeitgebern der Region. Die Firma trägt mit dazu bei, daß gerade die jungen Chemiker des Landes aus Mangel an Arbeitsplätzen nicht ins Ausland abwandern. John lädt schnell die Paletten mit Rohstoffen ab und den ganzen Truck mit Schwangerschaftstests und anderen Reagenzien wieder voll; eine Ladung, die bei plus vier

Grad Celsius ständig gekühlt werden muß.

Nach dem Laden nutze ich die seltene Gelegenheit, eine saubere und tatsächlich funktionierende Dusche zu benutzen. Die sanitären Einrichtungen für Trucker in diesem wasserreichen Land sind jedenfalls so gut wie

nicht vorhanden und, wenn da, nur als äußerst bescheiden zu bezeichnen. Kurz nach vier Uhr fahre ich mit einem gut ausgelasteten Motorwagen wieder vorsichtig mit Hupe und Bremse zurück nach Shannon.

Fortsetzung in Heft 12/88



Der Autor dieses Artikels, Jan Bergrath, hat auch ein amüsanter Buch zum Thema Irland geschrieben. „Hamlets Schottlandfahrt“ ist eine lustige Geschichte um Fernfahrer, Frauen und Shakespeare. Die Story umfaßt 212 Seiten und kann beim Literaten Verlag, Weichselstraße 21, 7910 Neu-Ulm, zum Preis von 18 Mark (Best.-Nr. ISBN 3-926217-11-1) bestellt werden.

Das Modell.

Maßstab 1:50 Made in Germany.
In den TRUCK LIFE-Farben und in limitierter Verkaufsaufgabe:
den TRUCK LIFE-FREIGHTLINER gibt's nur 250 mal.
Für 67 Mark 50 (DM 62,50 + DM 5,- Versandkosten).

Lieferung solange der Vorrat reicht gegen V-Scheck oder Überweisung
(Kreissparkasse Hannover, Kto.-Nr. 4 408, BLZ 250 502 99).
Stichwort „TRUCK 1“



eMedia GmbH

Bissendorfer Straße 8 · 3000 Hannover 61
Telefon (05 11) 53 52-1 60



Mit dem Truck durch Irland (Teil 3):

Zwischen Guinness und Gallonen

Von Jan Bergrath

„It's a long way to Tipperary“ — so heißt der weltbekannte Song, — und die amerikanische Westernindustrie vermarktete diesen Hit. Aber es gibt auch ein Tipperary in Irland. Ob die irischen Auswanderer den Ort gegründet haben? Es gibt auch Limericks in unserem Sprachgebrauch — Zungenbrecher für gequältes Lächeln, in Illustrierten für Intellektuelle sehr beliebt. Vielleicht dokumentiert diese Mischung aus irischer Tradition — Guinnessbier — Gallonen und viel Grün das unverständliche für „grüne Trucker“, die erst einmal verstehen müssen, was der Begriff „Inselzeit“ bedeuten kann.

Tony ist sauer. Der stämmige Ire, der mit seinem dichten Bart und den Tätowierungen wie ein direkter Nachkomme der Kelten aussieht, sitzt im Führerhaus seines Scantias, kaut lustlos auf gutem deutschen Brot und schenkt mir Kaffee aus seiner 2-Liter-Thermoskanne ein, die er in Deutschland gekauft hat. Brendan kriegt heute wieder nichts auf die Reihe. Er wieselt im Anzug zwischen Stapler und Schreibtisch hin und her, hat kein Verständnis, daß es schon weit nach acht Uhr abends ist. Seit fünf Uhr ist Tony auf den Beinen, war fast in Sligo oben, unsere Züge sind beladen und er muß auf eine dämliche Kiste warten, die von irgendwo irgendwann noch kommen soll. Und weil der ganze Ärger personifiziert werden muß, ist er halt stinkig auf Brendan, den RMF-Leiter in Shannon. Tony ist ein prima Kerl, er arbeitet für den selben Unternehmer wie Gerd. Wir wollen zusammen zurück nach Wexford fahren, und nun kommen wir nicht weg. Dabei drängt die Zeit eigentlich gar nicht. Morgen abend um Viertel vor zehn läuft die Fähre aus, Tony wohnt in Naas bei Dublin, kommt also sowieso nicht mehr nach Haus und ich muß in der Frühe bei Waterford noch laden. Aber es ist nervig, in einem gottverlassenen Industriegebiet auf eine Kiste zu warten. Zehn nach neun kommt die Kiste tatsächlich, ist vier Meter lang, ziemlich schwer und paßt nicht auf den Trailer, weil Brendan eher mit Palettengröße gerechnet hatte. Also müssen wir einige

leichte Kartons umladen; Brendan balanciert mit dem Stapler die Kiste in den geschlossenen „box trailer“, bis auf halber Höhe das Gas vom Stapler ausgeht. Die Ersatzflasche ist auch leer. Brendan jagt mit quiet-schenden Reifen davon, eine neue Flasche zu holen, und wir stehen im wahrsten Sinne des Wortes im Regen. Viertel vor zehn geht's mit neuem Antrieb weiter, aber die Kiste ist zu schwer, um sie auf die Paletten hieven zu können. Also setzt sich Tony auf den Stapler, Brendan holt den Kleinlaster und schiebt die Kiste mit der Rückwand langsam hinein. Vorsichtig zeigt Tony an, Brendan rutscht von der Kupplung ab, aber die Kiste ist verladen, Klappe zu. Lackschäden gehören in Irland dazu. Verschwitzt im weißen Hemd reicht uns Brendan gegen zehn die Papiere.

300 Pfund für den Trucker

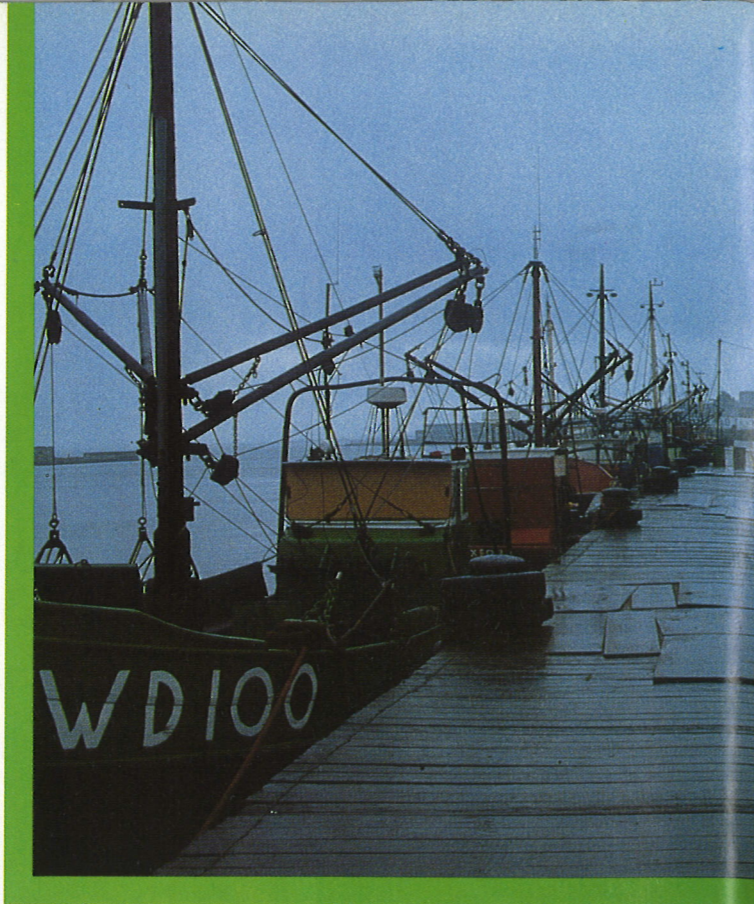
Bei gemütlicher Fahrweise sind es um die vier Stunden bis Wexford. Aberschon in Tipperary, der nächst größeren Stadt nach Limerick, hält Tony an der Seite an und steuert schnurstracks auf einen Pub zu. Es ist Festivalzeit in Tipperary. Brechend voll ist es in der urgemütlichen Kneipe und in der Ecke sitzt eine zusammengewürfelte Band und spielt irische Volkslieder. Schon beim zweiten Lied singt Tony mit, ein feuchter Glanz tritt bei all den Songs von Abschied und fremden Ländern in seine Augen. Zwischen 250 und 300 irische Pfund verdient ein irischer Fernfahrer im Monat—inklusive Spesen—(1 irisches Pfund = 2,80 Mark). Und dafür muß er ganz schön viel tun. Tony nimmt noch einen kräftigen Schluck und singt ein Lied alleine, einen lustigen Song von einer Frau, die ihren Liebhaber vor dem Ehemann versteckt. Morgen

kommt Tonys Frau für ein paar Stunden in den Hafen, bevor er wieder auf Tour geht.

Ein einziges Bier war uns vergönnt, dann ist schon wieder Sperrstunde, und der Wirt mahnt lauthals zum Aufbruch. Wir setzen uns zu einer Gruppe Frauen an den Tisch, die von Tonys Gesang begeistert waren. Tony flüstert mir etwas über die Liebesqualitäten der Irinnen ins Ohr und weiß doch sehr genau, daß der liebe Gott hier oben ein wachsames Auge auf seine Töchter hat. Dennoch schrecken wir eine Stunde später in der hintersten Ecke auf dem Parkplatz bei Cahir ein Liebespärcchen in ihrem Auto auf. Gerade haben wir nebeneinander geparkt, da fährt ein alter 14er Scania mit einem Bell-Container ruckend vom Parkplatz auf die Straße. Zwar trägt er die vorgeschriebenen gelb-roten Reflektoren an den Seiten, aber nicht ein einziges Rücklicht brennt am Auflieger. Ich will noch hinterherlaufen, doch Tony winkt lachend ab. Keine Aufregung, schließlich hat der Hintermann ja Scheinwerfer, und außerdem wird es bald wieder hell. Da gegen diese Mentalität einfach kein Kraut gewachsen ist, lege ich mich nach einem langen Tag kommentarlos schlafen.

Im Vorgarten des Metzgers

Vor neun Uhr tut sich in Irland nichts, schon garnicht an einem Samstag. Kein Kaffee, noch nicht einmal eine Waschgelegenheit. Ein Bad im Fluß unterhalb der Burg von Cahir ist die einzige erfrischende Alternative an diesem Morgen. Um halb acht sind wir schon wieder auf den Beinen, Tony zieht vor und läßt's laufen, er muß mit den Papieren früh in Wexford sein, weil dort der größte Teil auf andere Züge nach Holland, England, Frankreich und Deutsch-



land umgeladen wird. In Waterford trennen wir uns, und ich folge der exakten Beschreibung von Richard, dem RMF-Disponenten, zu meiner Ladestelle. Hinter dem Depot der Bell Container Line rechts ab und immer geradeaus. „You can't really miss it“. Du kannst es eigentlich überhaupt nicht verfehlen, ist der Spruch, der den Trucker überall in Irland begleitet. Tatsächlich weist auch bereits ein Schild zu Ellickson Engineering und am Wegende vor einem Waldgelände taucht eine große Fabrik auf.

Aber das ist es noch nicht. Nur noch wenige hundert Meter, sagt der Pförtner. You can't really... Danke, ich werd's schon finden. An der nächsten Gabelung mit drei Wegen steht leider kein Schild, ich entscheide mich für den mittleren, der am ehesten als geradeaus zu erkennen ist und lande im Vorgarten des örtlichen Metzgers, der seinen Lieferwagen neben dem Haus stehen hat und mit einem Schlachtermesser seine Rosen kürzt.

Links hätte ich fahren sollen, das weiß doch hier jeder, sagt er und deutet in die Richtung, aus der ich gekommen bin, die von einigen abgebrochenen Zweigen markiert wird. Lediglich beim Anblick meines Zuges gerät er etwas ins Grübeln, nennt mir eine Stelle ein Stückchen weiter, wo ich vielleicht wenden könnte und deutet auf eine dicke Buche.

Dort rechts. „You can't really miss it“. Immer dichter wird der Wald, der Weg enger, aber er endet in einer Häuseransiedlung, in der ich unter Beifall der Kinder in drei Zügen wenden kann. Schon sause ich mit den Lufthörnern, die wie Nebelhörner klingen, wieder am Metzger vorbei, dem vor Schreck das Messer auf den Fuß fällt. Die Buche war tatsächlich der richtige Tip. Mit einer guten halben Stunde Verspätung erreiche ich Ellickson und lade unter freiem Himmel die drei Laderampen hinter die Computer. Links, und dann wieder rechts geht's auf die

TRUCK LIFE 1988, Heft 12



Hafen von Wexford



Hauptstraße nach Wexford. Der Chef persönlich drückt mir die Papiere in die Hand. You can't really miss it.

Hino – gebräuchlichster Truck im inneririschen Verkehr

Von nun an geht es ohne Probleme bis Wexford, nur unter einer Eisenbahnbrücke bei New Ross, die von keiner Seite einzusehen ist, kommt es zu einem Beinahezusammenstoß mit einem irischen Hino Truck. Dieses japanische „Feld-Wald-und-Wiesen-Auto“ (Daimler-Benz-Produktionschef, Richter, im Spiegel 42/88) zählt aufgrund seiner PS-Stärke und Robustheit zu den beliebtesten Trucks im inneririschen Verkehr. Und in seiner typischen Freundlichkeit setzt der irische Fahrer tatsächlich rückwärts in die Wiese und läßt mich vorbeifahren. „Guinness is good for you“ — lächelt der irische Driver und dokumentiert damit die Mentalität des Landes und der einheimischen Trucker.

TRUCK LIFE 1988, Heft 12



Beim örtlichen Metzger im Vorgarten



Laden unter freiem Himmel



RMF in Wexford

Mit zwei Telefonhörern am Ohr sitzt Richard vor einem Haufen Papieren an seinem Schreibtisch. Über seinem Kopf hängt eine kleine Postkarte, mit einem herrlichen Spruch: „The only man, who got his work done by Friday, was Robinson Crusoe“ (Der einzige Mann, der seine Arbeit bis/von Freitag erledigt bekam, war Robinson Crusoe). Samstag ist Hauptverladetag bei RMF in Wexford und die Computer, mit denen Paula die Zoll- und Frachtpapiere schön ordentlich vollendet, sind ein krasser Widerspruch zu dem leichten Chaos im Lager. Acht Trucks sind heute zu beladen. Zwei Rampen, zwei Stapler und eine Toreinfahrt, viel Spielraum für die drei Lagerleute, von denen jeder tatsächlich das Paket findet, was der andere versteckt hat. Die Schilder mit den Zielorten der Lager in Europa dienen nur der Großorientierung. Das Frachtaufkommen von RMF ist enorm gestiegen, allein die fünf Depots der BTG-RM-Gruppe in Deutschland werden mehrmals in der Woche mit Eigen- und Fremdfahrzeugen angefahren. Diese Eigenfahrzeuge stehen im festen Vertrag mit der Spedition und fahren ausschließlich deren Lager und Kunden an, während bei Frachtüberhang Fremdunternehmer eingesetzt werden, die sich um ihre jeweilige Rückladung selber kümmern müssen.

Das leichte Grausen der Zöllner

Fast alle sind wieder da, Anny, Hughey und Gerd sowie Helmut Schubert, der auch in Irland wohnt und mit zwei Zügen für RMF fährt, mit seinen beiden Fahrern, Frank und Danny. Der kleine Kantinenschuppen platzt aus allen Nähten, und es herrscht eine eifrige Diskussion. Tony erzählt, wie letzte Woche ein Fahrer aus einem

Planzug einen „flat-trailer“ gemacht hat, indem er 25 Tonnen Spanplatten im Schaufenster der Bank of Ireland von New Ross ablad. Gute Fahrer seien nur noch schwer zu bekommen, viele würden ihr Glück als „owner driver“ versuchen, ihre Frau die nötige Lizenz erwerben lassen, mit der grenzenlosen EG-Genehmigung alles fahren, was sie kriegen und so auf Dauer die Preise und die Laufzeiten kaputt machen. Und so sind wir schnell, teils englisch, teils deutsch, bei 1992 angelangt, dem Jahr, dem hier alle mit sehr gemischten Gefühlen entgegensehen und die Möglichkeit, daß eines Tages die Güter in Europa nur noch von Spaniern, Griechen und Iren gefahren werden, erscheint uns Deutschen mehr als eine Schreckensvision. Denn niedrige Löhne, günstige Steuern und mangelnde Sozialvorschriften in einem Land, in dem die Tachoscheibe weitestgehend als Fremdkörper behandelt wird, lassen auch die Iren konkurrenzlos billig fahren.

Um zwei bin ich vollständig beladen, Brillengläser, Pullover, Elektromotoren und Kleinkram noch auf dem Hänger. Danny hatte einen Trailer mit Stoffen nach Wexford gebracht, nun zieht er einen Trailer mit „hanging garments“, fertigen Anzügen, wieder nach Stuttgart. Hughey fährt mit Stückgut nach Holland, Anny nach Paris, Gerd nach Neuss und Tony nach München. Als erster ziehe ich runter zum Hafen nach Rosslare, nehme für alle die Zollpapiere mit und reiche sie in dem winzigen Abfertigungsgebäude ein.

Den Zöllner überkommt ein leichtes Grausen bei der Masse vorgeschriebener T-Forms, die er nun abstem-peln und unterschreiben muß. Er legt den Stapel erst mal beiseite und widmet sich dem Rest der Fahrer, die noch um drei auf die Fähre nach Le Havre wollen.



Waterford Bell Container Line

Ähnlich wie in England, hängt die Versorgung Irlands weitestgehend von den Trucks und natürlich einer reibungslosen Fährverbindung ab. Mit deftigen Passagen zwischen 600 und 1000 Mark pro Überfahrt, halten die Transporteure ihrerseits die Fährgesellschaften das Jahr über mehr oder weniger am Leben. Umso unverständlicher erscheint daher die Politik, daß gerade in der Sommerzeit die Touristen mit Bussen und Pkw bevorzugt werden, weil sie kurzfristig eine größere Einnahme versprechen. Trotz fester Buchung mußte schon so mancher Truck im Hafen bleiben, weil er schlichtweg nicht mehr aufs Schiff paßte.

Zum ersten Mal in diesem Jahr hat jetzt zumindest die Irish Continental Line ein reines „freight ship“ zusätzlich eingesetzt, das fast 70 Trucks aufnehmen kann und nur eine Viertelstunde nach dem Linienschiff in Frankreich ankommt.

Mit einer Sammelladung und zwölf einzelnen T-Forms sollte man es also vermeiden, eine halbe Stunde vor Abfahrt beim Zoll zu erscheinen. Zu groß ist die Gefahr, daß der Zöllner beleidigt die Dokumente in die Ecke legt und dem Kollegen der Frühschicht überläßt.

Noch herrscht Ruhe im Sealink-Büro. Die freundli-



Vor dem Schiffsbauch Hunderte von Trucks, die auf ihre Verladung warten

che Liz bucht mich ein. Über 40 Trucks haben sich angemeldet und wenn alle tatsächlich kommen, dann könnte es etwas eng werden. Bis zur Einschiffung dauert es allerdings noch etwas. Zeit genug für einen langen Spaziergang am menschenleeren Strand und einem letzten Guinness im Hotel Rosslare.

Gegen sieben sind die meisten Trucks für das Abendschiff im Hafen. Eine lange Schlange steht vor dem geschlossenen Holzfenster der Zollbude und draußen knattern die Kühlgeräte.



Hughey Doyle – irischer „owner-driver“

Trucker Hardy von Ressle gehört zum Inventar der Insel



zugegebenermaßen doch erleichtert, die Papiere für die kommenden Grenzübergänge vor. Auch Hardy ist wieder dabei, unsere „road trains“ werden so ziemlich zum Schluß geladen, dann erst können wir uns zu einem 3-Gang-Menü in der Drivers Lounge niederlassen. Ein unnötiger Nervenkitzel zum Abschluß einer schönen Tour.

Um eins laufen wir in Fishguard ein; wieder braucht der englische Zoll eine Ewigkeit, um unsere Transitpapiere zu kontrollieren. Zeit für einen labbrigen Tee aus dem Automaten, und eine letzte Ölkontrolle. Der Diesel wird noch bis Belgien reichen. Wieder benötige ich meinen Paß für die englische Einwanderungspolizei, die Computer-Checkliste zeugt nach Tagen wieder von europäischer Zivilisation.

Einer nach dem anderen verläßt den Hafen, die Schnellstraße nach Swansea wird zur Rennstrecke und auch ich lasse bei der Fahrt in den walisischen Morgen etwas den Iren raus. Bei Leigh Delamere sind alle wieder zusammen, einige schlafen

zwei Stündchen, nur Anny, Danny, Tony und ich fahren nach einer Kaffeepause im Konvoi direkt weiter nach Dover, immer im Sog von Anna, die mit ihrem 95er DAF vornewegfährt. Keine Spur von weiblicher Zurückhaltung in einer Männerwelt.

Schon um halb elf sind wir in Dover, etwas müde von der langweiligen Bahn durch England, das nächste Schiff läuft um eins nach Ostende aus. Anna fährt um zwölf nach Calais. Etwas essen, dann in die Kabine und noch einmal vier Stunden bis Neuss. Wenn am Sonntagabend in Deutschland die Trucks so langsam wieder ins Rollen kommen, werde ich meinen „road train“ nach rund 2500 Kilometern und einigen ungewöhnlichen Erlebnissen auf dem Hof wieder abstellen. Ein Nahverkehrsfahrer wird dann den Zug übernehmen, damit die Ladung pünktlich am Montag früh in Frankfurt ausgeliefert werden kann. Für mich ist dann Feierabend – bei einem anständigen Kölsch, versteht sich.

Samstag abend gehen die meisten Iren mit ihrem Fleisch auf Reise, damit sie Montag früh ausladen können, einige in England, einige bei den amerikanischen Kasernen in Deutschland, die meisten in Frankreich.

Unnötiger Nervenkitzel

Schwere Rinder- und Hammelhälften in französischen Lambaret-Kühlaufliegern, überwiegend von großen Scania gezogen, die wegen ihres hohen Wiederverkaufswertes zu den

meistgefahrenen Zugmaschinen zählen. Der Stapel mit unseren Dokumenten liegt immer noch auf dem Tisch – schlichtweg über die Teepause vergessen. Irgendwann hat es ein Ende mit der irischen Mentalität, besonders wenn man Richtung Heimat will. Höflich weise ich den Zöllner darauf hin, er zuckt nur mit den Schultern und nimmt sich lieber ein Einzel-T2 eines Fleischfahrers. Erst eine Stunde später, nach mehrmaligem Nachfragen, erhalte ich als letzter RMF-Fahrer meine Papiere, stelle mich in die lange Warteschlange und bereite,