

DEUTSCH-DEUTSCHE TESTFAHRT



Die ganze Familie war versammelt, als wir unsere Leserin Sylke besuchten

Jetzt, da aus der Mauer eine grüne Grenze wurde, werden viele westliche Fahrer von der DDR mehr sehen als nur die Transitautobahn. FERNFAHRER war mit einem Scania-Sattelzug „drüben“. Zum Programm der Erkundungsfahrt gehörten Zwischenstopps bei Lesern im anderen Deutschland



BESUCH BEI FREUNDEN

Seit man wieder unbeschränkt im ganzen Deutschland fahren kann, drängen sich Fragen wie diese auf: Wie sieht der Verbrauch eines schweren Sattelzugs auf der Autobahn Cottbus-Berlin aus, wie zügig lassen sich die uralten Straßen durch den Ostharz bewältigen? Unter zumindest ähnlichen Bedingungen wie auf der **FERNFAHRER**-Testrunde führen wir eine große Schleife durch die DDR.

Die Test-Tour beginnt schon Mitte Dezember mit einem langen Marsch durch deutsche Behörden. Zunächst per Telefon: Neuland für Zöllner, paragraphenleerer Raum für die Fachleute bei der Industrie- und Handelskammer. Wer fährt auch schon mit Betonklötzen als Ballast über diese Grenze, durch ein vor kurzem noch nahezu verschlossenes Land, nur um einen Sattelzug auszubasteln?

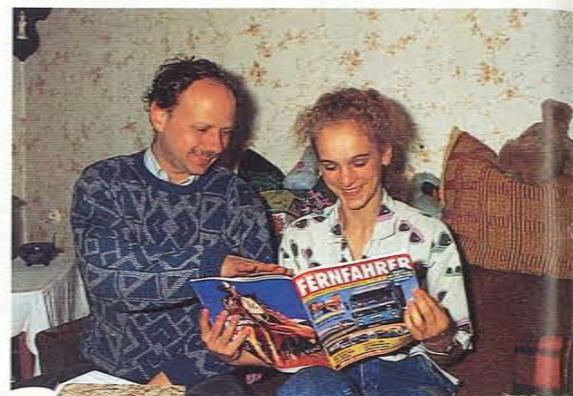
Bald ergibt sich, daß aus östlicher Sicht weniger Probleme gesehen werden: „Im Januar? Selbstverständlich geht das, da brauchen Sie nicht einmal mehr ein Visum. Fahren Sie zu!“, ist die Auskunft des Trans-Büros der DDR in Essen. Beim Koblenzer Hauptzollamt spricht man dagegen von Abholscheinen, Carnets und von der eventuell fälligen Einfuhr-Umsatzsteuer. Entscheidend ist schließlich, daß der Ballast keine Handelsware ist, sondern in diesem Fall eigentlich zum Fahrzeug gehört.

Nach so viel Theorie, nach genauer Routenplanung und mit ein bißchen Magengrummeln geht es am Morgen des 23. Januar tatsächlich los: Klaus-Peter Serafin, der Fahrerschulungs-Guru auf dem „King of the Road“, und Michael Brettnacher im 360er Scania, Peter Breitbach mit dem **FERNFAHRER**-Fotografen Karel Sefrna im Begleit-Pkw.

Am liebsten würden wir die neue und doch traditio-



Auch der Junior mußte im Scania probesitzen



Der **FERNFAHRER** wurde herzlich aufgenommen



Leser Ihloff schaut sich staunend im Scania um

Die Besucher sind überall willkommen

nelle Autobahn Hof-Plauen nehmen; die ist bislang jedoch nur für Pkw freigegeben. Also heißt die erste Etappe München-Rudolphstein. Der deutsche Zoll hat wenig Interesse an unserer Ladung, ein simpler Ausfuhrstempel auf der sogar vom TÜV absegneten „Ballastbescheinigung“, dann ziehen wir vor zur Station Ost.

Freundlich-höflich werden wir empfangen, der DDR-Zöllner ist jedoch ratlos, als wir ihm unser Ansinnen erklären. Mit Papieren, Pässen und Zulassung verschwindet er in seinem Büro. Nach zehn Minuten er-

scheint ein anderer Mann aus dem Osten, offensichtlich mindestens eine Rangstufe höher angesiedelt. Nachdem er gehört hat, was wir vorhaben, verschwindet auch er. Jetzt ist bald eine dreiviertel Stunde vergangen. Nach weiteren Warteminuten kommt die Nummer zwei wieder raus: „Bitte ziehen Sie mal vor und da rechts raus!“

Allmählich kommt Zweifel auf: Sind wir abends, statt in Dresden, wieder in München? Aus einem weiteren einstöckigen Bürogebäude kommt der dritte Grenzer auf uns zu. Die Sterne auf den Schultern werden immer zahlreicher. Die Geschichte wird ein weiteres Mal erzählt. Freundlich hört der Mann zu, geht wieder in sein Büro.

Schließlich kommt er zurück: „Also, was Sie vorhaben, geht. Ich habe Ihnen gleich den Ausreisepunkt Drewitz fertiggemacht, daß Sie da nicht so lange warten müssen. Haben Sie vielleicht Geräte auf der Ladefläche, die Fahrbahnstöße und Schwingungen aufzeich-

nen?“ Wir verneinen, das war wohl die größte Sorge, daß wir schlechte Straßen dokumentieren. Nach knapp zwei Stunden erhalten wir freie Fahrt abseits der Transitwege. Die Grenzer waren insgesamt höflich und kooperativ, nur hatten sie wohl beim Verkehrsministerium in Ost-Berlin anfragen müssen, ob unsere Tour erlaubt werden konnte.

Bis zum Hermsdorfer Kreuz bleiben wir nun – es ist inzwischen später Nachmittag – auf der Transitautobahn. Sie unterscheidet sich nicht wesentlich von unseren Autobahnen, nur die Leitplanken fehlen, außen und auf dem Mittelstreifen. Dann biegen wir rechts ab in Richtung Leipzig. Das Fahrgefühl ändert sich schlagartig: Die Fahrbahnen sind schmaler und vor allem mit stellenweise recht abgefahrenen Betonplatten belegt. Die Kabinenfederung des Topliners wird nun einem harten Test unterzogen.

Auf einige Kilometer alter Betonpiste folgen immerwie-

der geteerte Abschnitte, öfter wird die Monotonie des Fahrgeräusches von Baustellen mit scheinbar willkürlicher Tempobeschränkung unterbrochen: Mal darf man mit 80 durch einen Abschnitt mit Gegenverkehr düsen, mal muß bis auf 20 runtergebremst werden, obwohl nur der Fahrbahnrand ausgebessert wird.

Bei der Fahrt in den Abend fällt auf, daß die Fahrer hier mit dem Licht sparsam umgehen: Sowohl die Trabis als auch die IFA- und Skoda-Lastwagen kommen uns erst mit eingeschalteten Scheinwerfern entgegen, als es fast dunkel ist. Längst fahren wir bereits gewohnheitsmäßig mit Licht. Spannend wird es manchmal an Steigungen, die beladene IFA-Züge recht mühevoll hochziehen. Wir laufen oft sehr schnell auf.

Mit einem nagelneuen Dresdner Stadtplan westlicher Machart und patentiertem aber unpraktischem Handling sucht Klaus-Peter Serafin einen Weg von der Autobahn zu unserem Quartier in der Stadtmitte. Für den Fahrer heißt es da höllisch aufpassen, denn manche Autobahnabfahrten sind tonagemäßig beschränkt, worüber ein West-Plan nicht informiert. Da funktioniert dann die Routenplanung nicht mehr. Überhaupt sind die Autobahnabfahrten mit Vorsicht zu genießen: Meist sind sie gepflastert und erheblich enger als gewohnt, manchmal auch schwer zu erkennen. Bei Regen kann es da schnell zu eng werden.

Die Straßenbahn hat in der DDR immer Vorfahrt. Da alle Ostdeutschen jedoch gegenüber uns „Wessies“ grundsätzlich freundlich sind, will uns sogar ein Dresdner Trambahnfahrer verlassen. Die Verkehrsdichte in der Stadt an einem Dienstagabend um sechs entspricht dem Autoauftrieb einer westdeutschen Kleinstadt am Sonntagmittag. Staus gibt's keine, Spurwechsel sind leichte Übungen und die Ampeln



Über Kopfsteinpflaster holpern die Trabis durch die Straßen



Vielen Fernstraßen fehlt es an der nötigen Breite



Autobahnen im Urzustand mit Betonplatten und Querrippen

stören überhaupt nicht. Die meiste Konzentration geht für die Wegsuche drauf, ein bißchen unangenehm sind die Fahrbahnteile, die mit der Trambahn gemeinsam benutzt werden.

Nach fast 500 Kilometern ist der erste Testtag zu Ende. Trotz vieler Gäste in der Stadt finden wir schließlich ein Restaurant für ein gutes Abendessen. Da steckt für den Fahrer im Fernverkehr das Hauptproblem: Man kann nicht einfach in ein Restaurant gehen und essen. Meist sind die Tische reserviert, oft warten schon andere auf freierwerdende Plätze. Zwar gibt es am Straßenrand gelegentlich Rasthäuser, die einen großen Parkplatz haben, um die Mittagszeit ist der jedoch auch voll. Läden, in denen man sich etwas kaufen kann, muß man suchen, man findet sie nicht wie bei uns an jeder Ecke. Nur auf den Autobahnen ist mit Rasthäusern die Versorgung einigermaßen gesichert. Derzeit ist es noch am besten, sich die Verpflegung von zu Hause mitzunehmen.

Den nächsten Tag beginnen wir mit Fotoaufnahmen. Dazu stellen wir den über 16 Meter langen Zug auf den Platz vor der Semper-Oper. Kein schwieriges Manöver, denn dort ist tagsüber Platz in Hülle und Fülle, nur abends sind die Trabis und Wartburgs hier aufgereiht, deren Besitzer in der Vorstellung sind. Gegenüber der Oper wartet eine Gruppe Bauarbeiter auf ihren Polier. Sie beobachten unser Treiben, wollen Leistung und Gewicht des Scania wissen und freuen sich über Hefte und Aufkleber.

Die ganze Tour-Planung ist an zwei Besuchen bei **FERNFAHRER**-Lesern festgemacht, die uns schon mehrfach geschrieben hatten. Das erste Ziel des zweiten Tages ist Lauter, ein Industriestädtchen am Südrand des Senftenberger Braunkohlenreviers. Das heißt 76 Kilometer Landstraße, teilweise enge

Ortsdurchfahrten und reger Lkw-Verkehr. Auf DDR-Strassen sind 80 Stundenkilometer erlaubt. Das ist allerdings eher ein theoretischer Wert.

Vielfach sind die Strassen gewölbt, relativ schmal, und man kann froh sein, gute 60 fahren zu können, im Schnitt kommen sowieso keine 50 Kilometer in der Stunde raus. Traktoren mit zwei Anhängern nehmen häufig auch längere Strecken unter die Räder, dahinter sinkt dann die Geschwindigkeit auf etwas 30 ab, Überholen ist manchmal erst nach einigen Kilometern geduldiger Verfolgung des landwirtschaftlichen Gefährts möglich.

Grundausrüstung des ostdeutschen Transportwesens ist der IFA, ein Acht- bis Zehntonner, den man in allen denkbaren Varianten trifft. Dreiachskipper älterer Machart sind die sowjetischen Kraz, mit riesiger Motorhaube und geteilter Frontscheibe. Seltener begegnen einem Tatra, allenfalls Skodas trifft man im Nahverkehr. Richtige Lastzüge mit zwei Anhängern sind keine Seltenheit, wir sahen sogar einen Zug in der Kombination Plane + Plane + Kippanhänger, ein „Mixed Train“ also.

FERNFAHRER hatte den Zwischenstopp des Scania bei seiner Leserin Sylke in Lauter angekündigt. Sylke ist eine junge Frau mit deutlicher Schwäche für Lastwagen, Automodelle, Truck-Rennen und allem, was dazugehört. Vom Scania ist sie begeistert, für sie steht fest, daß ihr einjähriger Sohn einmal Fernfahrer wird. Ehemann und Schwiegermutter sind keine geringeren Lastwagen-Freaks, zur Wohnung der Schwiegereltern müssen wir mit dem Zug unbedingt quer durch die Siedlung hinfahren.

Bei soviel Sympathie für Lastwagen haben alle Fahrer bei den künftig stark zunehmenden Fahrten in die DDR gute Aussichten auf ein angenehmes Leben. Häufig wird uns vom Straßenrand aus zugewinkt. Dazu kommt noch,



Josef Augsten vergleicht den Scania mit seinem IFA



Begegnung mit dem Fahrer eines Schwertransports



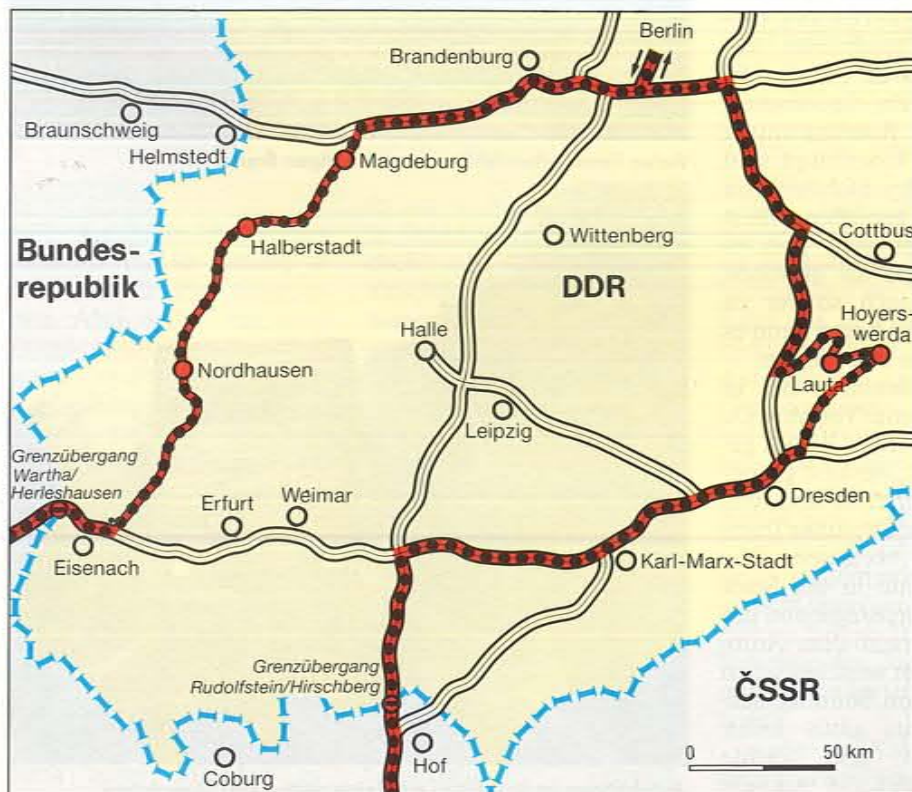
Der Kraz müht sich redlich mit 240 PS

daß die Leute hilfsbereit sind und erklären können, wenn man sie nach dem Weg fragt.

Natürlich verweilen wir viel zu kurz bei unserer Leserin. Das Tagesziel heißt jedoch Berlin. Nach Nordwesten durch den Spreewald

über die vor dem Krieg gebaute Autobahn von Cottbus zum Berliner Ring fahren wir in knapp drei Stunden. An einer Autobahn-Tankstelle bei Lichtenfelde, deren Aussehen wir sonst nur von historischen Bildern kennen,

tanken wir den Scania nach. Hier stehen Pkw und Lkw noch in einer Spur an den Zapfsäulen. Nur durch einen niedrigen Zaun von der rechten Fahrspur getrennt, erlebt man den Verkehr sogar beim Tanken hautnah. Auf dem da-



Abseits der Transitwege nach Berlin führte die Route des Scania durch die DDR

FOTOS: KAREL SEFRNA



Der Jelcz befördert eine leibhaftige Straßenbahn

zugehörigen Lkw-Parkplatz ist beinahe die ganze östliche Typenpalette versammelt: Tatra, Kraz, Jelcz, IFA, Liaz, dazwischen ein paar Volvos der Deutrans, der internationalen Spedition der DDR.

Die Fahrer der DDR-Lastwagen beherrschen ihre Fahrzeuge nicht nur beim Fahren, sondern auch bei allen fälligen Reparaturen. Reifenpannen sind häufig, teilweise werden die Reifen an Ort und Stelle vom Fahrer von der Felge genommen und geflickt. Von einem mobilen Reifen-Service können die Kollegen nur träumen.

Am Kontrollpunkt Dreitz werden wir schon erwartet und vom Grenzer mit dem Satz empfangen: „Na, wie hat er unsere Schlaglöcher überstanden?“. Drei Minuten Ostabfertigung und acht Minuten beim Westberliner Zoll – so geht es auch. Die Fahrt von Deutschland nach Deutschland ist einfacher geworden. Den nächsten Schritt müssen jedoch die westdeutschen Dienststellen tun.

Wie schnell der Osten sich weiterentwickelt, sehen wir daran, daß man uns in Hirsch-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 74

Die Verkehrsregeln in Ost und West stimmen zwar im wesentlichen überein, das Fahren unterscheidet sich jedoch erheblich. Kurven, enge Ortsdurchfahrten und schlechter Straßenbelag bremsen die Fahrt erheblich. Unser Scania konnte sein hohes Drehmoment kein Problem für den 113er, sieht man einmal von Traktionsproblemen auf nassem Pflaster ab. Der Kässbohrer-Auflieger mit 24-Tonnen-Trio-Aggregat und starren Achsen mußte sorgfältig um die Ecken gebracht werden, er läuft stark ein und ist in der Kurve zäh. In Berlin wurden die Radmutter des Aufliegers zum dritten Mal nachgezogen! Das lag wohl an der Übermenge gelber Farbe,

die man den Felgen spendiert hatte. Die Verbrauchsdaten lagen in der DDR erwartungsgemäß höher, weil Schwungfahren nur begrenzt möglich ist. Kleinigkeiten stören ein wenig, so sind die Flaschenhalter neben dem Fahrersitz schlecht platziert, der Beifahrer darf seine Colaflasche ständig in der Hand behalten. Im Zwei-Mann-Betrieb wäre das Radio in der Mitte über der Windschutzscheibe besser untergebracht, schließlich fehlt eine vernünftige Fußstarren Achsen mußte sorgfältig um die Ecken gebracht werden, er läuft stark ein und ist in der Kurve zäh. In Berlin wurden die Radmutter des Aufliegers zum dritten Mal nachgezogen! Das lag wohl an der Übermenge gelber Farbe,

Vergnügen bereitete das Zehnganggetriebe. Es ist leicht zu schalten, gut abgestimmt und reicht in den meisten Fällen aus, zumal der Sechszylinder jetzt eine Charakteristik hat, die schaltarmes Fahren fördert.

TESTDATEN

| Etappe | Länge | Geschw. | Verbrauch | Bemerkungen |
|--|------------------|-------------------|--------------------|------------------------------------|
| 23. Januar München-Hienberg | 177,10 km | 81,73 km/h | 32,01 l/100 | Autobahn |
| Hienberg-Rudolphstein/Grenze | 110,80 km | 77,30 km/h | 39,44 l/100 | Autobahn |
| Grenze-Dresden | 206,60 km | 68,86 km/h | 35,33 l/100 | Autobahn, schlechte Fahrbahn |
| 1. Tag gesamt | 498,60 km | 77,10 km/h | 36,50 l/100 | |
| 24. Januar Dresden-Lauter | 76,27 km | 45,76 km/h | 41,66 l/100 | Landstraße, reger Verkehr |
| Lauter-Autobahn | 33,33 km | 55,55 km/h | 46,92 l/100 | Landstraße |
| Autobahnauffahrt-Raststätte Lichtenfelde | 117,00 km | 69,50 km/h | 33,38 l/100 | Autobahn |
| Lichtenfelde-Berlin-Drewitz | 42,10 km | 58,74 km/h | 33,30 l/100 | Autobahn |
| Dreilinden-Tempelhof | 15,70 km | 39,24 km/h | 51,60 l/100 | Stadtverkehr |
| 2. Tag gesamt | 284,40 km | 56,13 km/h | 38,00 l/100 | |
| 25. Januar Tempelhof-Dreilinden | 23,40 km | 56,16 km/h | 41,02 l/100 | Stadtautobahn |
| Dreilinden-Autobahnparkplatz | 19,80 km | 59,40 km/h | 38,10 l/100 | Autobahn, reger Verkehr |
| Autobahnparkplatz-Ziesar/Tankstelle | 57,67 km | 66,54 km/h | 33,55 l/100 | Autobahn, reger Verkehr |
| Ziesar-Abfahrt Magdeburg | 34,90 km | 80,54 km/h | 32,66 l/100 | Autobahn, reger Verkehr |
| Abfahrt Magdeburg-Halberstadt | 76,90 km | 48,57 km/h | 41,33 l/100 | Fernstraße, Kolonnenverkehr |
| Halberstadt-Eisenach/Autobahn | 144,90 km | 40,81 km/h | 69,00 l/100 | Landstraße, Regen, Blaubasaltpiste |
| Eisenach/Autobahn-Grenze Wartha | 7,00 km | 52,50 km/h | 72,85 l/100 | ansteigende Autobahn, Regen |
| Herleshausen-Koblenz | 242,60 km | 90,97 km/h | 45,70 l/100 | Autobahn, Regen und Sturm |
| 3. Tag gesamt | 615,40 km | 62,05 km/h | 45,22 l/100 | |



An der antiquierten Tankstelle stehen Pkw und Lkw an den Säulen dicht nebeneinander

Rückfahrt mit einem Treffen in Halberstadt

Fortsetzung von Seite 33

berg an der bayerisch-thüringischen Grenze noch Zählkarten aushändigt, die ausgefüllt beim Verlassen der DDR wieder abgegeben werden sollen. Die Schlagzeile in Dresden am nächsten Morgen lautet: „DDR schafft Zählkarten-System ab“.

In West-Berlin stellen wir den Sattelzug bei der KVG, dem dortigen Scania-Stützpunkt ab. Der Testwagen steht in einer Reihe mit den Scanias der TTB, der Transit-Transport Berlin, die gemeinsam mit dem Rheinisch-Westfälischen Fracht-Kontor mit mehreren hundert Lastzügen Berlin-Verkehr betreibt. 284 Kilometer und viele neue Eindrücke haben wir von Dresden bis Berlin gesammelt.

Am dritten Tag führt der Weg von Berlin über die Autobahn bis Magdeburg. Nachdem wir den Berliner Ring verlassen haben und auf der Transit-Autobahn Rich-

tung Helmstedt sind, steuern wir den ersten großen Autobahn-Parkplatz an. Wir treffen auf einen Kraz mit einer russischen T100-Schubraupe auf dem Tieflader-Anhänger.

VEB Tiefbaukombinat Gera, BT Jena, steht auf der Tür des gewaltigen Haubenwagens. Wir kommen mit Fahrer und Beifahrer ins Gespräch. Sie müssen ihre Fracht noch bis Jena bringen, schätzen, dazu doch zehn Stunden fahren zu müssen. Die Zugmaschine ist ein ehemaliger Kipper, Baujahr 1964. 240 PS leistet der Sechszylinder, bei 55 Stundenkilometern ist die Spitze erreicht. „Vielleicht werden wir mal von einer Westfirma aufgekauft, dann bekommen wir sicher bessere Autos“, meint einer der beiden.

Auch sie erzählen von Reparaturen, die sie allesamt selber durchführen müssen. Ein paar Spuren weiter steht der IFA W 50 von Josef Augsten. Er hat ihn vor 22 Jahren neu bekommen und fährt ihn seither ohne Unterbrechung. Der Lastwagen mit Vierzylinder-Diesel und Achttonnen-Anhänger gehört einer landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft, an diesem Morgen kommt Josef aus dem Erzgebirge. Vom Scania ist er

begeistert. Anschließend ist für uns Probesitzen im IFA.

Die Zeit drängt, zum Mittagessen sind wir mit einem anderen Leser, mit André Ihloff in Halberstadt verabredet. Ab Magdeburg geht es über die Landstraße nach Süden, Richtung Harz. Heute herrscht „Traktorfernverkehr“ gleich im Konvoi, drei Traktoren mit je zwei Anhängern hintereinander wollen erstmal überholt sein. Außerdem zockelt eine russische Militärkolonne vor uns her. Entschädigt werden wir mit einigen Kilometern gut ausgebauter, vierspuriger Fernstraße, auf der wir wirklich 80 fahren können.

André erwartet uns wie verabredet am Ortseingang von Halberstadt. Er hat beim VEB Kraftverkehr Halberstadt gelernt und war dreieinhalb Jahre auf dem Bock, ebenfalls auf einem IFA. Nun arbeitet er jedoch als Maurer, weil er da mehr verdient. Als Fahrer bekam er zuletzt mit zehn bis zwölf Arbeitsstunden pro Tag 670 Mark Lohn monatlich. Täglicher Spesenatz 70 Pfennig.

Eine Gulaschsuppe kostet aber bereits 1,05 Mark, ein normales warmes Gericht zwischen vier und fünf Mark. André spricht von 260 bis 280 Arbeitsstunden im Monat.

Fahrtenschreiber sind in den IFAs übrigens keine zu finden.

Bei strömendem Regen ziehen wir weiter in Richtung Nordhausen. Während den IFAs im Harz an mehr als zehnprozentigen Steigungen schon mal die Puste ausgeht, haben wir an Steigungen Traktionsprobleme auf dem nassen Blaubasalt-Pflaster, teilweise auch in Kurven. Wer seinen Führerschein nicht erst seit gestern hat, hat das Blaubasalt-Pflaster zumindest in der Theorie noch als gefährlichen Fahrbahnbelag kennengelernt. Ein idealer Belag, um ASR vorzuführen.

Man kann hier auf keinen Fall einen Fahrdurchschnitt von über 45 schaffen. Von Magdeburg bis Eisenach fahren wir exakt 43,77 Kilometer in der Stunde. Vier Stunden Handling, enge Orstdurchfahrten mit Steigungen und starken Gefällen, kurvenreiche Straßen durch romantische Täler bei zum teil regem Verkehr.

Bei einem Zwischenstopp kurz vor Nordhausen treffen wir zwei Fahrer: Der ältere fuhr früher international und war mit seinem Skoda-Hängergespann bis nach Hamburg gekommen. Jetzt, mit 63 Jahren, fährt er nur noch regional. Er schimpft, weil es in seine Kabine reinregnet. Sein Kollege ist mit einem Jelcz-Sattelzug unterwegs. Er hat eine Uniformjacke an, seine Busfahrer-Dienstkleidung. Beim VEB Kraftverkehr Nordhausen muß er wegen Personalmangel neben dem Jelcz auch noch Omnibus fahren.

Bei weiterhin schlechtem Wetter fahren wir Richtung Grenzübergang Wartha-Herleshausen. Die innerdeutsche Grenze, die nun sogar für unsere Spezialtour durchlässig ist, erreichen wir kurz vor 18 Uhr. Die Bundesrepublik hat uns wieder. Ein bißchen müssen wir uns an die Autobahn erst wieder gewöhnen.

Michael Brettnacher