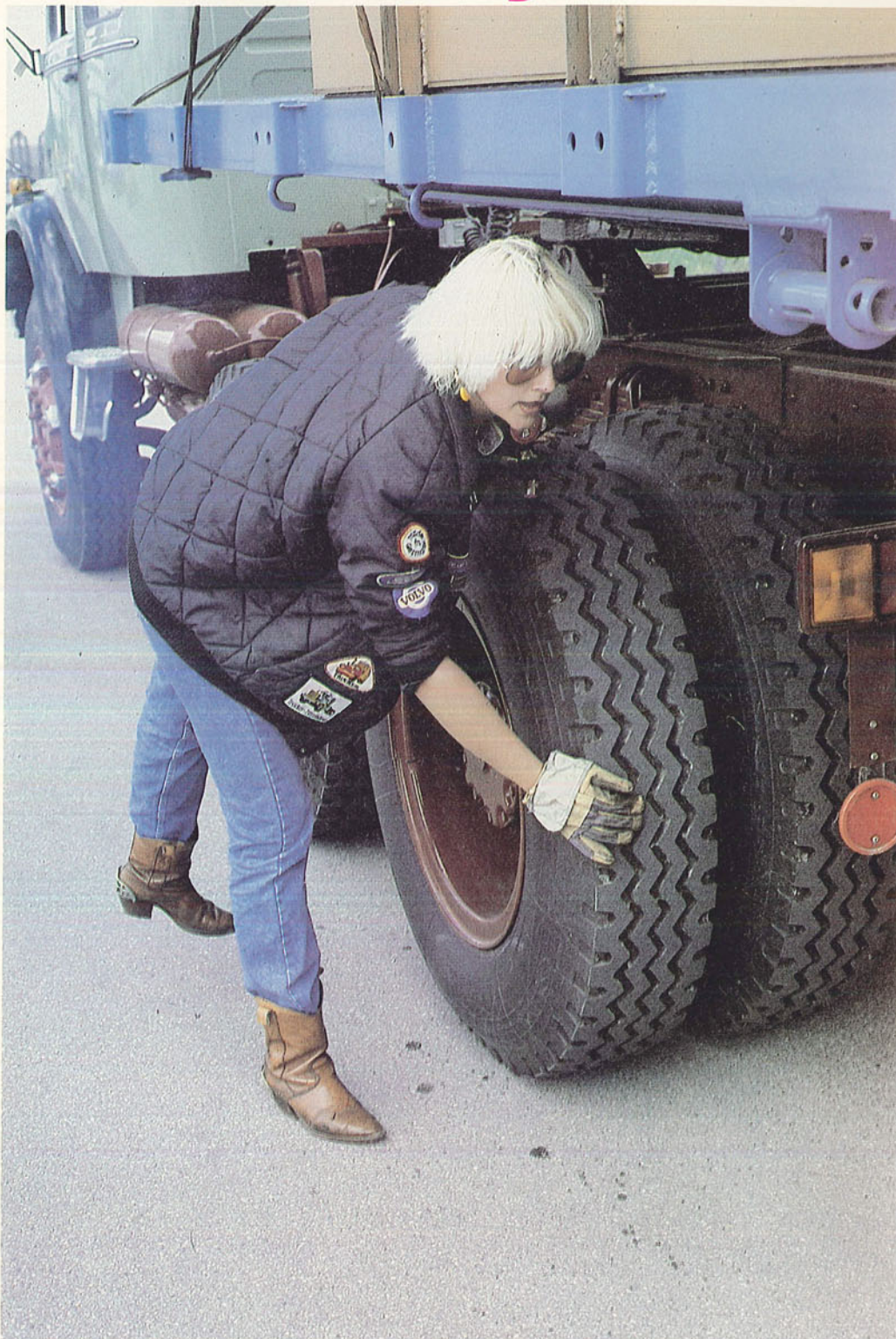


Wie eine junge Dame zum Trucker mit Herz und Seele wurde – Portrait der 25jährigen Sylvia Klein aus Fürth.

## Killerlady



Etwas gespannt war ich nun schon auf das Treffen mit der jungen Dame mit der zarten Stimme. An unserem Treffpunkt, dem SVG-Autohof in München, stand mir dann jedoch wider Erwarten ein gestandenes Mannsbild, pardon, Frauenzimmer gegenüber. In ihrer Truckerjacke machte Sylvia Klein trotz meiner 1,93 m und ihres Namens einen großen Eindruck auf mich.

Meine erste Frage beim gemeinsamen Frühstück im Wienerwald war natürlich, wie ein Mädchen zu dem ungewöhnlichen Beruf des Fernfahrers kommt. Und schon legte Sylvia mit atemberaubender Geschwindigkeit in echt fränkischem Dialekt los: „Mein Faible für technische Dinge habe ich wohl von meinem Vater geerbt, der in seiner Jugend Gelände- und Straßenmotorradrennen gefahren ist. Statt mit Puppen zu spielen, frisierte ich Motorräder und mein sehnlichster Wunsch war es denn auch, Kfz-Mechaniker zu werden. Doch daraus wurde nichts. Meine Mutter war der Ansicht, daß man in diesem Beruf zu schmutzig wird und dies somit nichts für ein Mädchen sei. Basta!

So begann ich mit 14 schweren Herzens eine Lehre als Zahnarzthelferin.“

Auf meine Feststellung, daß das wohl nichts für sie gewesen sei, meinte sie: „Eigentlich war es gar nicht so schlecht, als aber die Landpraxis, in der ich gelernt hatte, geschlossen wurde, gings bergab. Die Arbeit in der modernen Stadtpraxis war eine Qual. Die Patienten wurden schnell abgefertigt und persönlicher Kontakt war nicht mehr möglich.

**Mit einem alten Hauben-LKW fing alles an**

Und dann erzählt mir Sylvia mit leuchtenden Augen von ihrem Schlüsselerlebnis: „Eines Tages tauchte ein

*Vor jeder Fahrt muß das Fahrzeug gewissenhaft überprüft werden.*



*(Nur) Hinter'm Steuer fühle ich mich wohl – Fernfahrerin mit Herz und Seele.*

Bekannter mit einem Hauben-LKW auf und erklärte, er würde jetzt Lastwagen fahren. Am nächsten Tag kündigte ich in der Praxis und nach der gesetzlichen Frist begann ich in einer Spedition zu arbeiten. Mein erstes Fahrzeug: Ein alter Hanomag F 45, mit dem ich im Stadtverkehr fuhr. Bald war ich der Liebling vom Boß und wurde fürstlich bezahlt, doch dafür mußte ich auch etwas bringen. Mein Arbeitstag begann um 6 Uhr morgens und ab 16 Uhr fuhr ich dann noch häufig die „Quelle-Tour“ bis 23 Uhr. Mein Chef hatte vollstes Vertrauen zu mir, aber um in diesem Beruf zu bestehen, muß man eben noch ein bißchen mehr ackern als die Männer, um sich gegen sie zu behaupten. An den Förderbändern des Quelle-Terminals war ich natürlich bald bekannt und genoß so manche kleine Vergünstigung, wie z. B. kürzere Wartezeiten. So wechselte ich dann zu einer Spedition, bei der ich ausschließlich Aufträge für das Großversandhaus Quelle übernahm.

In den Ferien fuhr ich dann immer mit Kollegen in ihren großen LKW's auf der Frankreichtour mit.“ Mit einem spitzbübischen Augenzwinkern fährt Sylvia fort: „Für ein wenig Betteln ließen die mich dann immer schwarzfahren und so sammelte ich meine erste Fahrpraxis auf den „Großen“. Als mein Boß Wind davon bekam, meinte er, nachdem ich sowieso gerade 21 geworden sei, solle ich doch den 2er-Führerschein machen. Nun, die technischen Sachen waren für mich ein Klacks, die Theorie konnte ich auswendig herunterbeten und trotzdem – die Sache war nicht ganz leicht. Während die 5 anderen Prüflinge, allesamt Männer, höchstens 15 Minuten gepeinigt wurden, ließ sich der unfreundliche Prüfer mehr als eine halbe Stunde Zeit – es hat ihm sichtbar weh getan, als er mir nach fehlerloser Fahrt den Schein aushändigen mußte.

**Führerschein Klasse II, das Kücken legt los.**

Nachdem wir im Wienerwald bezahlt haben, erzählt Sylvia auf der Fahrt zu einer bekannten Überführungsagentur in Eching weiter: „Mit dem neuen Führerschein ließ mich mein Chef

Wechselbrücken fahren, um mich sicher durch den eben einsetzenden Winter zu bringen. Nach ein paar Wochen wurde mir das zu langweilig. So habe ich kurzerhand gekündigt und mich bei einer anderen Spedition beworben. Allen Unkenrufen zum Trotz – da kriegst du nie einen Job – war ich am nächsten Tag engagiert. Als ich zufällig einen Gesprächsfetzen von ein paar Kollegen, die durch einen Stapel Paletten verdeckt waren, auffing, hörte ich wie sie sagten: „Die hält sich höchstens 6 Wochen.“

Bereits nach 2 Wochen Bewährungszeit auf einem alten Faun-Hängerzug bot mir der Chef die erste Tour auf einem Ford Transcontinental an. Ab und zu war es dann doch ein etwas mulmiges Gefühl mit dem Riesending auf verschneiten und vereisten Straßen durch die Landschaft zu kurven.

Tja, und noch in diesem, meinem ersten Winter mit dem 2er-Führerschein hatte ich meine erste Bewährungsprobe zu bestehen: Maschine und Hänger waren beladen mit Bier von der Patrizierbrauerei Nürnberg. Zielort: Donaueschingen. Ab Stuttgart setzte dichter Schneefall ein, der sich bis



*Killerlady wird das 1,86 m große Mädchen im Hamburger Freihafen genannt.*

Donaueschingen zum handfesten Schneesturm gemauert hatte. Es waren kaum noch Fahrzeuge unterwegs. Ich kämpfte mich im Kriechtempo bei minimaler Sicht vorwärts und verließ die Autobahn an der Ausfahrt Donaueschingen. In der Kurve sah ich plötzlich, daß die Einfahrt in die Bundesstraße durch eine hohe Schneewächte, die der Schneepflug aufgetürmt hatte, versperrt war. Zum Bremsen war's zu spät, also gab ich Gas, um den Wall zu durchbrechen. Trotz aller Vorsicht ein wenig zu viel – der Anhänger schmierte im Zeitlupentempo von der Straße und hing quer zur Zugmaschine die Böschung hinunter. Nachdem ich mich vom ersten Schock erholt hatte, sah ich mir das Schlammassel genauer an. Die Deichsel war Gott sei Dank so gut wie unbeschädigt, doch weit und breit war kein Mensch zu sehen, der hätte helfen können, und die nächste Notrufsäule ging in den Schemen des Schneesturms unter. Es blieb mir also nichts übrig als selbst anzupacken, und nach einer halben Stunde harten Kampfs gab es einen Ruck und ich hatte den Hänger mit Glück und Mut frei bekommen. Im Schrittempo gings dann auf total verschneiten Straßen weiter bis Donaueschingen, wo ich mich in die gleiche Polizeistation rettete, um mich aufzuwärmen. Die

freundlichen Beamten, die Informationen hatten, wo steckengebliebene Fahrzeuge die Straße blockierten, lotsten mich dann bis zu meinem Bestimmungsort im Industriegebiet. Beim Entladen stellte ich fest, daß keine einzige der Bierflaschen bei dem Ausrutscher zu Bruch gegangen war.“

## Vor- und Nachteile für die Lady

Die Fahrt von Eching zu einem Ford Nutzfahrzeughändler im Münchner Westen wird durch den Berufsverkehr auf dem Mittleren Ring durch zahlreiche Stauungen unterbrochen, was Sylvia die Gelegenheit gibt, mehr aus ihrem Fernfahrerleben zu berichten. Mein Hauptinteresse gilt natürlich der Frage, wie Sylvia mit ihren männlichen Kollegen klar kommt, für die eine Frau am Steuer eines Lasters immer noch eine Rarität darstellt. Dazu als beispielhaftes Ereignis die Geschichte mit der kaputten Standheizung: „Nach einem gemeinsamen Abendessen mit Kollegen im Rasthaus fragten diese mich, weshalb ich mich denn nicht in die Falle lege, obwohl mir die Augen schon halb zufielen? Der Grund war meine seit Wochen kaputte Standheizung. Ich zog es vor, todmüde im warmen Lokal zu sitzen, als biebernd in meinem LKW zu liegen. Schließlich rollte ich mich doch in meinen Daunenschlafsack und knallte mich in die Koje. Gegen 2 Uhr erinnerte ich mich frierend an das Angebot des Kollegen, in sein warmes Führerhaus zu kommen. Als ich es mir auf dem Vordersitz bequem machte, wachte sein Beifahrer auf und stellte mich, den Eindringling, entgeistert zur Rede. Ich erklärte ihm kurz den Sachverhalt, worauf er mir ganz gentlemanlike seine Koje anbot und sich diskret in meinen eiskalten LKW zurückzog. Dies war die erste Nacht, wo ich mal so richtig gut geschlafen

## Kleinere technische Arbeiten an der Maschine führt Sylvia selber durch.

habe. Insgesamt ist zu sagen, daß die Fernfahrerkollegen alle unheimlich nett, kumpelhaft und hilfsbereit zu mir sind; und ab und zu helfe ich auch etwas nach.“

## Nicht geizen mit Reizen

„Als ich mit einer Reifenpanne im strömenden Regen liegengeblieben war und weder Lust hatte, den Schaden selbst zu beheben, noch mir die Schmach antun wollte, den Reifendienst zu bestellen, stellte ich mich einfach an den Straßenrand und winkte. Die vom Regen durchnäßte Bluse war doch ziemlich durchsichtig und verfehlte ihre Wirkung nicht. Drei freundliche Fernfahrer erledigten den Reifenwechsel in Rekordzeit.“ Unangenehme Erlebnisse im Umgang mit Berufskollegen hat Sylvia keine zu berichten, eine einzige kleine Ausnahme stellt eine Episode im Hamburger Freihafen dar. „Als wir beim Entladen meines Hängers bis zum hinteren, sehr dunklen Drittel der Ladefläche gelangt waren, sah ein Lagerarbeiter seine Chance für eine eindeutige Annäherung gegeben. Zweimal sagte ich ihm ‚Laß deine Finger von mir‘, dann gab's eine Ordentliche vor den Latz. Daß ich schon seit einiger Zeit Bodybuilding betrieb, machte die Sache für den Jungen um so schlimmer. Durch das Gepolter angelockt kamen Kollegen, die den Unglücksraben aus dem Hänger zogen.“ Seitdem trägt Sylvia in Hamburg den Spitznamen „Killerlady“ und das immerhin 1,86 große und knapp 2 Zentner schwere Mädchen wird nunmehr respektvoll behandelt.

## Wechselnde Routen und Fahrzeuge

Zwischen 1980 und 1982 fuhr Sylvia mehrere Monate ein Scania Silofahrzeug, mit dem sie chemische Granulate im Pendelverkehr Rot-



terdam-Hannover transportierte, und anschließend für längere Zeit einen Volvo hauptsächlich im französischen Raum. „Für Frankreich habe ich eine ganz besondere Vorliebe, ich mag das Land und die Leute.“ Im Oktober 1982 begann dann die Misere, Sylvia wurde arbeitslos. Seitdem schlägt sie sich mit häufigen Aushilfseinsätzen durch. „Diese Unregelmäßigkeit macht mich jedoch total gribbelig und die Möglichkeit im Stückgutverkehr zu fahren, befriedigt mich nicht sonderlich“, meint Sylvia etwas niedergeschlagen und mit leuchtenden Augen fügt sie hinzu: „Am besten geht's mir, wenn ich auf Achse bin. Mein Beruf ist mein Hobby, und dafür habe ich sogar eine Freundschaft aufgegeben. Selbst wenn ich krank bin, bleibe ich so lange auf

dem Bock, wie es vertretbar ist, allein die Vorstellung, daß ein anderer während meiner Abwesenheit mit meiner Maschine fährt, läßt mich nicht krank werden.“

## Zum Ausgleich: Rennslalom

Da Sylvia zur Zeit nicht soviel auf Achse ist, braucht sie einen Ausgleich – sie fährt Rennslalom. Ihr Wettbewerbsauto, ein Escort RS 2000, hat sie selbst modifiziert. Das tiefer gelegte Fahrwerk und die 160 PS, die sie in das Triebwerk gezaubert hat, machen sie durchaus konkurrenzfähig. Ihr nächstes motorisiertes Fortbewegungsmittel: eine Yamaha 650 Special. „A weng schwach is die mit ihre 50 PS ja scho, aber zum rumkutschen langt's“, meint sie trocken. Und ja, dann hat sie noch ein

weiteres Faible: Amischlitten. Im Moment bastelt sie an einem Buick Le Sabre. „Ich liebe den Platz, die Sicherheit und den Gegensatz zu meinem kleinen Renn-Escort“, klärt sie mich über ihr 2½ t schweres, 5,70

## – Rangieren – für Sylvia kein Problem.

m langes und 2,10 m breites Schiff auf.

## Nachteile für Frauen

Was mich als letztes interessiert, ist die Frage, was Sylvia für ihren Beruf alles in Kauf nehmen muß. „Es ist unheimlich schwer einen Freundeskreis aufzubauen und zu halten, wenn man ständig unterwegs ist. Wenn



man seine Freiheit gewohnt und sehr selbständig ist, scheut man sich auch eine engere Bindung einzugehen.“ Die Frage nach dem Heiraten beantwortet sie: „Ja schon, aber erst in ein paar Jahren.“

Als die härteste Diskriminierung der Frau im Fernfahrerberuf empfindet Sylvia die staatliche Vorschrift der jährlichen Gesundheitsuntersuchung, die nur für Frauen gilt, sowie die Hebebeschränkung von 10 kg, die sie als Farce ansieht. „Letzte Woche z. B. habe ich Tag für Tag 14 t umgeladen.“

Als weiteres Manko führt unsere Lady die Zustände auf den Raststätten an. „Für Frauen gibt es oft gar keine oder nur sehr ungepflegte Waschräume. Oft mache ich mir die Waschräume mit Sagrotan und Putzmittel begehbar, und wenn ich dann Katzenwäsche an einem der Waschbecken mache, schauen mich andere Frauen oft ganz entgeistert an. Oft gehe ich schon aus Gewohnheit auf Herrentoiletten, weil dort die Waschgelegenheiten besser sind. Wesentlich frauenfreundlicher geben sich da die französischen Rasthäuser“, lobt Sylvia.

„Trotz allem möchte ich so bald als möglich wieder als Fernfahrerin arbeiten, dies ist mein größter Wunsch. Frigo- oder vielleicht auch Gefahrguttransporte würden mir Spaß machen. Ich glaube Frauen sind als Fernfahrer sehr zuverlässig und können voll ihren Mann stehen.“

In diesem Sinne wünschen wir unserer Sylvia toi, toi, toi und wir würden uns freuen, wenn sich auf diesem Wege ein Fuhrunternehmer finden ließe, der unserem Mädchen ein neues Aufgabengebiet anbieten könnte.

PS.: Bei Interesse können Sie Sylvia's Anschrift bei der Redaktion erfragen.

Auch im Führerhaus auf dem Vormarsch: Das zarte Geschlecht!

Die Fernfahrer-Redaktion sucht tolle Typen für unsere ständige Rubrik PORTRAIT. Kennen Sie einen? oder sind Sie selbst einer?

Dann schreiben Sie bitte an:

**Fernfahrer-Redaktion**

Postfach 400 265  
8000 München 40  
oder rufen Sie an:  
Telefon 0 89/30 40 61