

Rudolf Scheithauer

Nicht nur Lastwagen

(m)ein ganz persönlicher Rückblick

© 2023 Rudolf Scheithauer

ISBN Softcover: 978-3-347-88451-9

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:

tredition GmbH, An der Strusbek 10, 22926 Ahrensburg, Germany

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter: tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", An der Strusbek 10, 22926 Ahrensburg, Deutschland.



Inhalt

	Vorwort	7
1	Erste Begegnungen mit LKW - Wegebau im Wald	9
2	Urlaub in Österreich – Braunschweig	18
3	Sauerlandlinie – Steinbrüche	29
4	Führerschein – Mein Heimatort	44
5	Edgar – im Nahverkehr	56
6	Berghausen – Henschel	70
7	Käfer – Rennwagen	77
8	LKW-Führerschein – Bundeswehr	91
9	Praktikum – Coca-Cola	101
10	Aachen – Der Neue – Sand und Kies	118
11	Auf der Autobahn – Autowerke in Aachen	140
12	Missgeschicke – bei MAN – Berufsschule	156
13	Oldtimer – Johannes – Bundesbahn	172
14	Werkstattalltag – Automobilausstellung	183
15	Krombacher Pils	197
16	Lehrzeit – im Ausland – Schwarzarbeit	205
17	Der neue Anhänger – gefährliche Situationen	216
18	Werkstattalltag – in Fremdfirmen – Belgier	229
19	Nahost – Kfz-Geselle	242
20	Studium – Fahrräder	251
21	L 206 – Reifenpanne – Winter	257
22	Fernverkehr – Frankreich	274
23	Renault mit Fuller	290
24	Omnibusführerschein – Dekra und TÜV	299

Vorwort

Vor einigen Jahren fragte mich ein Freund, was es denn mit meiner Affinität zu großen Fahrzeugen, speziell zu LKW, auf sich hätte, wie es zu diesem auffallenden Interesse gekommen wäre.

Das gab den Ausschlag, in unserem regelmäßigen Briefwechsel über dieses Thema zu schreiben, ihm einiges zu erzählen.

Dabei kamen bei mir nach und nach immer mehr Erinnerungen hoch, die ich weiterhin aufschrieb. Mit der Zeit entstand so etwas wie (m)eine kleine „LKW-Biographie“, beginnend in den Kinder- und Jugendjahren, über die Ausbildungs- und Studienzeit bis hin zu meinem endgültigen Berufseintritt.

Da ich nicht mehr alle Personen, die in diesen Erinnerungen vorkommen, erreichen und bitten kann, mir zu erlauben ihre Identität zu nennen, gebe ich vielen einen anderen Namen.

Zahlreiche Firmen werden ebenfalls nicht mit Originalnamen genannt. Einige frei zugängliche Informationen aus dem Internet habe ich übernommen und entsprechend gekennzeichnet.

Die meisten Bilder wurden von mir selber aufgenommen oder sie sind mit dem Namen der Fotografen versehen. Alle übrigen stammen aus Herstellerprospekten oder anderen freien Quellen.

Etwaige Fehler bei meinen Beschreibungen des Transportwesens sowie im fahrzeugtechnischen Bereich, die den fachkundigen Lesern sicher auffallen werden, bitte ich zu entschuldigen. Für entsprechende Hinweise und Korrekturen bin ich dankbar.

Den aktuellen, schrecklichen Krieg in der Ukraine habe ich im Kapitel über meine Bundeswehrzeit nicht berücksichtigt.

Rudolf Scheithauer, im März 2023

1 Erste Begegnungen mit LKW – Wegebau im Wald

Mein Interesse für alles was irgendwie mit Lastwagen und anderen großen, schweren Fahrzeugen zu tun hat, bestand schon seit meiner frühesten Kindheit. Irgendwelche nachvollziehbaren Gründe dafür gab es meines Wissens nicht. Geboren in den 50iger Jahren wuchs ich in einer Kleinstadt im sauerländischen Kreis Olpe auf. Weder meine Eltern noch sonstige Verwandte oder Bekannte hatten etwas mit dem Transportwesen oder der Reparatur von LKW zu tun.

Schon im Kindesalter habe ich mich angeblich am liebsten mit Spielzeugautos und dabei besonders gerne mit Spielzeug-LKW beschäftigt. Ein wunder-



barer Kipper, ganz aus Holz gearbeitet, ist mir noch im Gedächtnis geblieben. Auf einem vergilbten Foto bin ich im Alter von vielleicht 3 Jahren zu sehen, auf dem LKW sitzend, stilecht mit Tonpfeife im Mund. Auch im Sandkasten vor unserem Haus gab es nach Auskunft meiner Eltern ausschließlich Nutzfahrzeuge, also Kipper und Bagger. Weder mit irgendwelchen Rennwagen noch mit tollen Limousinen habe ich mich abgegeben. Konkreter wurde es später im Grundschulalter. Es hat ein wenig damit zu tun, dass mein Vater von Beruf Förster war.

In den 50er Jahren wurden in meiner Sauerländer Heimat bei Neuanpflanzungen fast grundsätzlich Fichten eingesetzt. Die kleinen Pflänzchen wurden per LKW aus Baumschulen in Norddeutschland herangefahren. Wenn so ein Lastzug mit zigtausend Pflanzen in meinem Heimatort ankam, war das schon ein großes Ereignis. Ebenso bedeutete es viel Aufregung und Organisationsarbeit für meinen Vater. Als Förster hatte er fast 300 Waldbesitzer zu betreuen. Die meisten davon waren Nebenerwerbslandwirte, die häufig auch ein wenig Wald bewirtschafteten, in denen jedes Jahr Neuanpflanzungen anstanden. Diese Menschen kamen dann zu dem zentralen Platz, auf dem die Lastzüge aus Niedersachsen mit den Jungpflanzen, den „Tännchen“, entladen wurden. Gebündelt zu je 50 Stück wurden die kleinen Bäumchen

direkt vom Lastwagen herunter an die per Traktor und Anhänger angerückten Landwirte verteilt. Der Förster hatte zu organisieren und jedem seine bestellte Menge zuzuteilen. Das dauerte oft Stunden in denen mein Vater viel zu tun hatte.

Für mich war es ein Erlebnis, ihn begleiten zu dürfen. Obschon ich mich ansonsten kaum für seine Arbeit interessierte, bettelte ich dann darum, mitgenommen zu werden. Mir hatten es die LKW angetan. Diese imposanten Lastzüge mit den langen Motorhauben, den Rädern, die größer waren als ich, begeisterten mich sechs-siebenjährigen Knirps.

Die großen Verteilaktionen fanden immer im Herbst statt. Da es damals in den LKW kaum Standheizungen gab, hatten viele Fernfahrer die Angewohnheit, die Motoren in den Wartezeiten permanent laufen zu lassen. Oft während der ganzen Abladeprozedur, um dann einen warmen Arbeitsplatz für die Rückfahrt oder zum Zwischendurch-Aufwärmen vorzufinden. Auch mir wurde kalt, zumindest nach der Meinung meines Vaters, oder sollte ich bloß nicht im Wege herumstehen? Jedenfalls kann ich mich erinnern, dass ich dann von einem mir riesig erscheinenden Mann in Lederjacke mit großen Händen gepackt und in das Fahrerhaus eines dieser LKW gesetzt wurde. Das war ein Erlebnis. Oft stundenlang wie mir schien, durfte ich dort drinnen alleine ausharren, mich umsehen. Waren es die Öl- Diesel- und anderen „technischen“ Gerüche und die anheimelnde Wärme die der gemütlich im Leerlauf vor sich hin brabbelnde Motor verströmte? Oder war es das ganze Ambiente des oft mit dunklem Holz verkleideten Fahrerhauses, mit dem riesigen Lenkrad links und dem gemütlich wirkenden Bett hinter der Sitzbank, welche bleibende Eindrücke auf mich machten? Jedenfalls war meine Liebe zu diesen großen Fahrzeugen von da an endgültig erwacht.



So ähnlich haben die LKW meiner Kindheit ausgesehen

Weitere Kindheitserlebnisse haben auch mit den Neuanpflanzungen im Wald zu tun. Alles was außer Fichten und Tannen an Jungbäumchen neu gesetzt wurde, kam aus heimischen Baumschulen, die zumeist im Hochsauerland angesiedelt waren. Mein Vater wickelte seine größeren Bestellungen immer über die Firma P. aus dem Hochsauerlandkreis ab. Ich kann mich noch erinnern, dass der Chef selber mit seinem LKW bei uns am Hause vorbeikam, um meinen Vater aufzunehmen. Gemeinsam ging man auf die mehrstündige Auslieferungstour in die Dörfer rund um unseren Heimatort. Der Förster war ortskundig und wusste genau, welcher Waldbesitzer die verschiedenen Bäumchen bestellt hatte. Selbstverständlich war mir, noch im Grundschulalter, sehr daran gelegen, die beiden Männer begleiten zu dürfen. Denn es handelte sich bei dem Fahrzeug des Herrn P. um einen LKW. Das war zwar ein kleines Fahrzeug, eher eine Zugmaschine, aber in meinen Kinderaugen schon ganz schön stattlich. Auch die überwiegend aus mittelgroßen Bäumen, Ballenpflanzen, bestehende Ladung war beeindruckend. Sie war geschätzt 3 Meter hochgestapelt und überragte die Bordwände der kurzen Pritsche weit zur Seite. Wenn die Hausaufgaben gemacht waren und mein Vater zustimmte, durfte ich nachmittags, wenn Herr P. kam, mitfahren. Ein schmaler Platz in der Mitte des Fahrerhauses auf der Motorkiste war für mich gerade ausreichend. Wegen des Lärms der Maschine mussten sich die beiden Männer fast anschreien, um irgendetwas zu verstehen. An eine

normale Unterhaltung war in der blechernen Kabine gar nicht zu denken. Trotzdem kamen mir diese Fahrten ungemein spannend vor, fast abenteuerlich, wenn es wegen der Jahreszeit bereits dunkel war. Wir fuhren auch oft in heftigem Schneetreiben. Langweilig war es für mich nie, obwohl sich die Touren hinzogen, weil sich die Männer an manchen Abladestellen recht lang aufhielten, sich mit Hochprozentigem stärkten. Führerscheinprobleme gab es anscheinend in den 60er Jahren noch nicht.



Erst Jahre später habe ich in Erfahrung gebracht, um was für ein Fahrzeug es sich bei dem LKW der Baumschule damals gehandelt hatte. Die kleine Zugmaschine mit Hilfsladepritsche war ein „Eicher-Farm-Express“. Dieses Fahrzeug war von der

Firma Eicher Anfang der 60er Jahre als Konkurrenzprodukt zum „Unimog“ von Daimler-Benz entwickelt worden. Ein Hauptnachteil des von 1963 bis 1967 gebauten 3,8 Tonners „Farm-Express“ war das Fehlen eines Allradantriebes. Nur mit Hinterradantrieb ausgerüstet war er eher eine kleine Straßenzugmaschine. Da der Markt für diese Fahrzeuge recht klein war, erweiterte Eicher schon bald die Baureihe um ein Fahrzeug mit längerem Radstand, dem „Transexpress“. Damit hatte man einen richtigen Lastwagen, konnte Pritschenwagen, Kipper und Sattelzugmaschinen darstellen. Das Gesamtgewicht ging bis 5,8 Tonnen, die verfügbaren Motorleistungen reichten von 54 bis 68 PS.

Immer wieder waren es Erlebnisse in Zusammenhang mit dem Försterberuf meines Vaters, die mich in meinen Kinderjahren in Verbindung mit LKWs brachte.

In den aufstrebenden Wirtschaftswunderjahren der 60er Jahre wurden eine große Zahl von ansonsten untergeordneten Feld-, Wald- und Wiesenwegen instandgesetzt und mit einem Asphaltbelag versehen. Es handelte

sich um ein Projekt des Landes NRW mit dem schönen Namen „Grüner Plan“.

Mein Vater war diesen Sanierungsarbeiten in seinem Element. Ob er wohl seinen Beruf verfehlt hatte? Er entsprach so überhaupt nicht dem üblichen Klischee des Waidmannes. Warum es notwendig war, dass der Förster bei allen Straßen- und Wegebaumaßnahmen in den Wäldern gefühlt ständig dabei sein musste, um irgendetwas zu regeln, weiß ich bis heute nicht. Auf alle Fälle war ich nach der Schule am Nachmittag gerne dabei, wenn mein Vater seine Zeit beim Straßenbau verbrachte. Da zog es mich hin. Ich war begeistert, den aus meiner Kindersicht riesigen Planiererraupen, Asphalt-Maschinen, Walzen und Kipp-LKW bei der Arbeit zuschauen zu dürfen.



Henschel HS 22

Das größte Erlebnis für mich war immer dann, wenn mich einer der Lastwagenfahrer einsteigen und auf den Beifahrersitz klettern ließ, während er vor einen Fertiger rollte, oder wenn er mich sogar mitnahm bei einer

Tour, um neues Material zu holen. An eine Mitfahrt kann ich mich noch ganz gut erinnern. Das Fahrzeug, in das ich als kleiner Knirps einsteigen, eher hochklettern durfte, hatte eine riesige Kiste zwischen Fahrer und Beifahrer, die irgendwie komisch mit einer richtigen Steppdecke verkleidet war. Erstaunlich, so etwas kannte ich sonst nur aus meinem häuslichen Bett. Ich war beeindruckt. Dass sich unter dieser Kiste der Motor des LKW befand, merkte ich schnell. Die Lärmentwicklung der Maschine, speziell an Steigungstrecken, war für mein kindliches Gehör wirklich extrem. Auch das riesig wirkende, flach liegende Lenkrad, an dem der Fahrer drehte, machte Eindruck auf mich. Ebenso wie der mir ellenlang erscheinende Schalthebel, der vorne aus der Motorkiste ragte. Die seltsam knarrend-kratzenden Geräusche, die immer mal zu hören waren, wenn der Fahrer an dem Hebel zerrte, konnte ich mir damals nicht erklären.

Sehr wahrscheinlich hat es sich um einen „Henschel HS 22 TK“ gehandelt. Das war ein etwa Mitte der 60er Jahre gebauter 3-Achs-Kipper mit 22 t Gesamtgewicht und 192 PS Motor. Der Motor befand sich bei diesem sogenannten Frontlenker-Fahrzeug direkt unter dem Fahrerhaus und ragte ziemlich raumgreifend in den Innenraum. Zur Schall- und Hitzedämmung war die Motorabdeckung mit einer dicken Matte bezogen, aus Kunststoff und abgesteppt. Das Fahrerhaus war bei diesem Fahrzeugtyp noch nicht kippbar. Man müsste also, um Kontroll- oder Wartungsarbeiten am Motor durchführen zu können, die ganz Abdeckung im Inneren der Kabine abnehmen oder hochklappen. Das konnte eine schmutzige Angelegenheit werden. Einige Jahre später führte Henschel, wie auch viele andere Nutzfahrzeug-Hersteller, Fahrerhäuser ein, die als Ganzes ca. 60 Grad nach vorne kippbar waren. So konnte man bequemer und sicherer an Motor und andere Aggregate gelangen.

Bald lernte ich, die diversen LKW-Marken und -Typen auseinanderzuhalten. Manchmal konnte ich schon am speziellen Motorgeräusch erkennen, welcher LKW gleich um die Kurve kommen würde.

Da fallen mir besonders die Fahrzeuge von MAN ein. Die konnte man tatsächlich ohne hinzusehen erhören. Ihre Diesel-Motoren hatten damals ein spezielles Verbrennungsverfahren, arbeiteten als Direkteinspritzer mit dem sogenannten Mittelkugel-Einspritzverfahren, eine Entwicklung der Firma MAN. Das Laufgeräusch dieser M-Motoren hörte sich ganz eigentümlich, irgendwie gedämpft „dumpf-blubbernd“ an, war relativ leise und unterschied sich erheblich von denen anderen LKW-Dieselmotoren der Zeit.

Diese Erlebnisse haben sich förmlich in mein Kinder-Gedächtnis, eingebrannt. Und, was noch wichtig ist, ich spreche nicht von irgendwelchen Lastwagen. Für Kinder ist ja alles groß in der Erinnerung. Ich wusste aber schon früh, wo mein besonderes Interesse hinging. Nämlich zum „richtigen“ LKW, also ab 16 Tonnen Gesamtgewicht aufwärts und mit Anhänger und starkem Motor. Da bin ich mir ganz sicher.

Von den vielen Spielzeug-LKW, aus Metall oder Plastikmaterial, die ich als Kind besessen habe, will ich erst gar nicht anfangen. Mein Fuhrpark ist sicherlich im Laufe der 50/60er Jahre ziemlich umfangreich gewesen. Immer

wieder drückte ich mir an den Schaufenstern der Spielwarenläden die Nase platt, erspähte viele LKW-Modelle, die ich liebend gerne gehabt hätte. Die waren aber angeblich zu teuer und in den Augen meiner Eltern irgendwie nicht auch noch nötig in dem ganzen Fuhrpark, den ich schon hatte. Das waren dann traurige Kindheitserlebnisse. Und leider, wie das so ist, existiert von den Modell-Zeitzeugen der Nutzfahrzeuggeschichte, mit denen ich mich als Kind beschäftigt hatte, keines mehr.

Wie schon erwähnt, war mein Vater neben seinem Forstberuf auch irgendwie Straßenbauer. Er begründete das immer damit, dass die Holzabfuhrwege im Wald so gut in Schuss zu sein hätten, dass er überall ohne Probleme mit seinem VW-Käfer durchkommen könnte. Viele der unbefestigten Forstwege wurden auch von Landwirten mit ihren Traktoren für die Zufahrt zu Feld und Wiesen genutzt, waren in einem entsprechenden Zustand, holprig, mit tiefen Spurrinnen, morastig mit tiefen Pfützen bei Regen. Ein Dorn in den Augen meines Vaters. Ich erinnere mich noch gut daran, wie sehr er schimpfte, wenn er sich wieder einmal mit seinem VW irgendwo im Forst festgefahren hatte. Da blieb ihm nichts anderes übrig, als zu Fuß in den nächsten Ort zu stiefeln, um einen Traktor-Besitzer um Hilfe zum Herausziehen zu bitten.

Als Mitte der 60er Jahre weitere staatliche Zuschüsse für die Ausbesserung der Holzabfuhrwege in den Wäldern bereitstanden, organisierte mein Vater ein „eigenes“ Bauunternehmen, um seine Wege kostengünstig instand setzen zu können. Von der Verwaltung unseres Heimatortes wurde ihm dazu der gemeindeeigene LKW mitsamt Fahrer abends nach Feierabend kostenlos zur Verfügung gestellt. Eine „Mini-Job“-Kolonne von 4-5 Männern für die Handarbeit war schnell gefunden. Am späten Nachmittag wurde mit dem LKW das Material, Split und Schotter geholt und in kleinen Häufchen auf die schlammigen Waldwege gekippt. Mit Schaufel und Gabel wurde das Gestein auf kilometerlangen Strecken oder auch nur in einzelnen, größeren Schlaglöchern verteilt und eingeebnet. Diese Arbeiten wurden in der trockenen Zeit während der Sommermonate nahezu täglich bis zum Einbruch der Dunkelheit durchgeführt. Die Materialbeschaffung gestaltete sich einfach, gab es doch damals im Sauerland fast in jedem Ort einen Steinbruch. In der Zeit, in der die Arbeiter im Wald die Schotterladung verteilten, konnte der LKW unterwegs sein, um neuen Split zu holen. Sein Fahrzeug belud der

Fahrer in den kleinen Steinbrüchen selbst. Das Personal hatte wegen der späten Uhrzeit bereits Feierabend, die Fahrzeug-Waage war nicht mehr besetzt. Die Steine lagerten zumeist leicht zugänglich in Vorratssilos. Es brauchte nur ein Schieber geöffnet zu werden, dann fiel das Material von oben auf den entsprechend positionierten LKW. Dieses Selbstlade-Verfahren beruhte auf Vertrauen. Abgerechnet wurde nicht nach exaktem Gewicht, sondern geschätzt nach Fuhren.

Jetzt aber zum Wesentlichen: Mein Vater organisierte und beaufsichtigte dies alles. Sein Sohn, also ich, 12 oder 13 Jahre alt, war nach der Schule fast täglich mit dabei, beim „Wegebau“ im Wald. Aber nicht, weil ich das so interessant fand, sondern ganz allein deswegen, weil ich die ganze Zeit bei Herrn Alois im Lkw mitfahren durfte. Oft wurde ich dabei von meinem damaligen Schulfreund St. begleitet. Der LKW selbst war für mich zwar nicht die große Erfüllung, weil meiner Meinung nach „klein“, aber „in der Not“ nahm ich das in Kauf.



Dieser Mercedes-Benz „LAK 1113“ war ein mittelschwerer, sogenannter „Kurzhauber“-Kipper mit 11 t Gesamtgewicht und einem 126 PS leistendem Motor, gebaut in den Jahren 1963 bis 1969. Wen-

dig, mit einem Radstand von nur 3,60 Metern und mit Allradantrieb war er wie geschaffen für Arbeiten auf schlechten Wegstrecken im Wald.

Geräusche, Motorgerüche, das ganze Ambiente dieses Fahrzeugs waren für mich so anregend, dass ich selbst die scheinbare Langeweile der kurzen, fast immer gleichen Strecken zum Steinbruch faszinierend fand. Stundenlang konnten St. und ich auf der für zwei Person ausreichenden Beifahrersitzbank hocken und dem wortkargen Fahrer bei seiner Tätigkeit zuschauen. Ich beobachtete jede Hand- und Fußbewegung, lernte die Benutzung der

Motorbremse kennen und auch das rechtzeitige Herunterschalten vor steilen Gefällestrecken. Das sah alles irgendwie spielerisch leicht aus. Bald glaubte ich, selbst fahren zu können. Besonders stolz war ich irgendwann, als mir Hilfstätigkeiten wie das Aufziehen des Steinsilos beim Beladen oder das Öffnen der hinteren Bordwandklappe beim Abkippen übertragen wurden. Mein Freund St. war meiner Erinnerung nach nicht so LKW-affin, fuhr aus Kameradschaft einfach mit, weil es unser Zeitvertreib war. Diese ersten, prägenden Mitfahr-Erlebnisse gingen nach meiner Erinnerung ein paar Jahre so, bis ich etwa 14 war. Und irgendwann hatte mein Vater auch alle seine Waldwege saniert.

2 Urlaub in Österreich - Braunschweig

Für meinen Vater war Mobilität die Voraussetzung, um die Tätigkeit als Förster in einem großräumigen Revier im Kreis Olpe ausüben zu können. In den 50er Jahren besaß er diverse Motorräder und ab 1957 waren dann für ihn eine ganze Reihe von VW-Käfer die Fahrzeuge der Wahl. Ich glaube, etwa fünf davon haben meine Eltern in den 1950/60er Jahren besessen. Mein Vater hat die Autos fabrikneu gekauft und nie länger als drei Jahre gefahren. Außer dem Wertverlust sind in der Zeit sicherlich kaum Kosten für Reparaturen angefallen. Die Autos hat meist ein Kollege, der zufällig im gleichen Ort wohnte, übernommen. Ich könnte das jetzt alles in den Unterlagen meines Vaters nachschauen. Er war nämlich auch ein Freund von exakten Zeichnungen für die Nachwelt, oder für wen auch immer. Jedenfalls existieren noch detaillierte Listen, wann und wie teuer jedes Auto gekauft und verkauft worden ist, mit Kilometerständen etc. Interessant war immer die Frage der Lackierungen dieser Fahrzeuge. Meine Eltern hatten das Problem, für ihre Autos eine möglichst „dankbare“ Farbgebung zu finden. Die Autos sollten tunlichst so coloriert sein, dass „man den Dreck nicht sieht“. Noch heute könnte ich mich kaputt lachen, wenn ich an die endlosen Diskussionen am Küchentisch denke, welche Farbe es denn wieder sein sollte für die neue Bestellung. Nie dunkel, denn das waren „Chauffeurs-Wagen“, also einer höheren sozialen Schicht zugehörig. Ich glaube, meine Eltern bevorzugten eher unauffällige elefanten- bis mausgraue Töne. Es gab aber auch gewagte Ausreißer. Ein gelber VW K70 in den 70er Jahren, da war man mutiger. Oder später dann, in der Kohl-Ära, waren es seriöse, dunkle rote oder grüne Töne. Nebenbei, mein Vater steigerte sich im Laufe der Jahre von 30 PS- bis zum 44 PS-Käfer. Die noch stärker motorisierten „Super-Käfer“ der späteren Zeit kauften meine Eltern nicht mehr. Da hatten sie schon gefallen an den „VW 1500/1600“ mit den Ponton-Karosserien gefunden.

Ich glaube, ab Mitte der 60er Jahre fühlten sich meine Eltern irgendwie in der „Mitte der Gesellschaft“ angekommen. Es war die Zeit des Wirtschaftswunders. Da gehörte selbstverständlich eine jährliche Urlaubsreise dazu. Nach Italien, Rimini womöglich, natürlich nicht. Dafür waren sie zu konservativ oder schon zu alt. Österreich, Tirol, die Berge waren die erklärten Ziele. Da herum ranken sich auch die Erinnerungen, die ich als 8-14jähriger an unsere gemeinsamen Sommerurlaube habe. Stets ging es an den gleichen Ort,

ganz spießig wie man sich das vorstellt. In einer Pension am „Wilden Kaiser“ bei Kufstein in Tirol bin ich wohl sechs Mal mit meinen Eltern in den Sommerferien für drei Wochen gewesen.

In Tirol gab es in den 60ern noch keine Inntal- und Brennerautobahn. Der ganze Straßenverkehr und besonders der Schwerverkehr musste sich über die teils kurvige, schmale Inntal-Bundesstraße quälen. Auch damals schon mit Staus und Behinderungen. Und das Beste: Diese Bundesstraße führte ca. 50 m unterhalb der besagten Ferienpension zwischen Kufstein und Wörgl vorbei. Ich hatte also drei Wochen lang die Gelegenheit, einen regen LKW-Verkehr aus nächster Nähe zu beobachten und auch nachts zu hören, wenn unser Zimmer zur Straßenseite lag.

Eine Einschränkung gab es allerdings, nämlich dann, wenn mein Vater eine Bergwanderung für die Familie angesetzt hatte. Ich glaube, wir haben im Laufe der Jahre die Hälfte aller Gipfel des „Wilden“- und „Zahmen Kaisers“ erwandert. Die An- und Abfahrten zu diesen Touren führten oft über die besagte Inntal-Bundesstraße. Dieser Verkehrsweg war seit Jahrhunderten eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen durch die Alpen. So ist es nicht verwunderlich, dass ein nicht kleiner Teil der im Tal ansässigen Gewerbebetriebe direkt oder indirekt mit dem Gütertransportwesen zu tun hatten. Das war toll für mich. Ich wusste kaum, wo ich während den Auto-Fahrten hinsehen sollte, so interessant war alles für mich. Zahlreiche Tankstellen, urige Gasthäuser mit LKW-Parkplätzen, Reparaturwerkstätten, bei denen noch draußen montiert wurde, all das gab es links und rechts der Bundesstraße zu entdecken. Faszinierend für mich waren die damals noch kleinen Betriebshöfe von Speditionen, mit ein paar wenigen Lastzügen darauf, nicht mit hunderten wie heutzutage. Die Stadt Wörgl etwa, als Verkehrsknotenpunkt, war Standort einer ganzen Reihe von Transportfirmen, die damals noch unbedeutend, heute zu *den* europäischen Logistikkriesen zählen. Dann gab's noch die vielen spannenden Ortsdurchfahrten in den Städtchen bis hin nach Innsbruck. Das berühmt-berüchtigte Rattenberg zum Beispiel, ein Nadelöhr, wie ich mich erinnere. Wenn zwei Lastzüge sich begegneten, war es immer abenteuerlich eng. Und wir im Käfer zwischendrin. Da konnte ich staunend die Fahrmanöver der LKW-Lenker aus nächster Nähe beobachten. Auch die Fahrzeuge selbst waren natürlich spannend. Besonders die vielen italienischen Lastzüge waren noch bis in die 80er Jahre wahre „Hingucker“.

Wegen nationaler Achslastbestimmungen hatten diese Züge bis zu 8 Achsen.



Der Fiat 690 N, gebaut von 1960 bis 1977, war der erste Dreiachser-Lkw von Fiat mit zwei gelenkten Vorderachsen. Zwei Ausführungen wurden angeboten: der 690 N als LKW und die Sattel--Zugmaschine 690 T (Trattore). Der Typ 690 wurde wegen seines charakteristischen Kühlergrills umgangssprachlich gerne „Baffo“, also „Schnurrbart“, genannt.

Die Gründe für die Entwicklung dieser italienischen LKW mit den vielen Achsen lagen an den gesetzlichen Vorschriften. Begrenzte Achsdrücke, Gesamt-Gewichte und -Längen sowie Kundenanforderungen führten zu diesen Konstruktionen. In Italien waren die Fahrzeuggewichte ab Mitte der 50er bis in die 70er Jahre auf 14 t für Fahrzeuge mit zwei Achsen, 18 t mit drei Achsen und 22 t mit vier Achsen festgelegt. Das galt für Motorfahrzeuge und auch für Anhänger. Anstatt auf Dreiachser mit hinterer Vor- oder Nachlaufachse setzte Fiat auf Frontlenker mit zwei gelenkten Vorderachsen wegen der geringeren Reibverluste und einem reduzierten Eigengewicht. Das war ein Weg, den auch beispielsweise Mercedes mit dem Typ „LP333“ oder verschiedene britische Hersteller gingen.

Der 690 N war zugelassen für 18 t zul.GG. Mit einem dreiachsigen Anhänger kam man auf 36 t Zuggesamtgewicht, mit einem vierachsigen auf 40 t Zug-GG. Von findigen Fahrzeugbauern zum Vierachser (8x2), umgebaut "erfanden" die Italiener den "Millepiedi" (Tausendfüßler). Mit einem 690 N als vier-achsigen Zugfahrzeug mit 22 t zul.GG und einem vierachsigen Anhänger mit