

Blick über den Zaun.

Kooperation ist im Berufsalltag unerlässlich. Dazu muß man wissen, was der Andere tut. **pädextra sozialarbeit** will einen Kommunikations-Zusammenhang zwischen all jenen herstellen, die im Sozialbereich tätig sind: Psychologen, Pädagogen, Sozialarbeiter und Erzieher. **pädextra sozialarbeit** stellt neue Praxisansätze vor, stellt theoretische Beiträge aus verschiedenen Arbeitsfeldern zur Diskussion, bringt aktuelle Informationen, hat einen praxisorientierten Medienteil mit vielen nützlichen Hinweisen. Und Spaß zu lesen macht es auch, denn **pädextra sozialarbeit** ist kein abgehobenes Verbandsblatt, sondern ein Magazin, wo der Leser auch Autor ist.

Kurzum: am besten mal Kennenlernen.

Das Blatt für die Praxis

pädextra sozialarbeit erscheint monatlich mit 72 Seiten

ausschneiden, einsenden an: pädex Verlag,
Bahnhofstraße 5, 6140 Bensheim

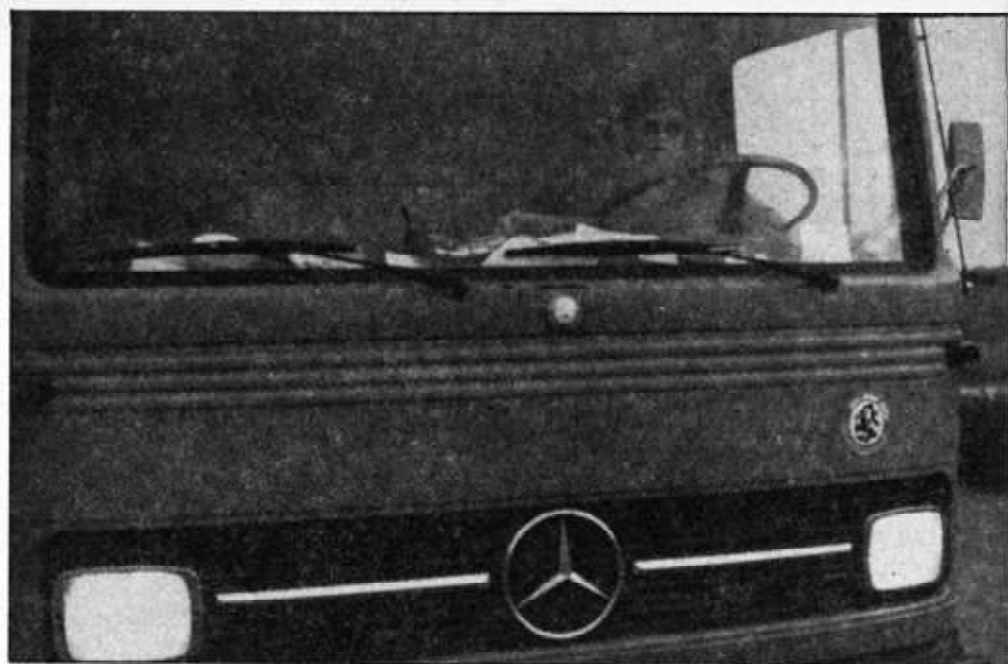
Ich bestelle päd. **extra sozialarbeit**
zum nächstmöglichen Termin DM 56,-*
*abzgl. DM 3,- bei Abbuchung

Name _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____



„Mann am Steuer, das

Ich bin 23 Jahre alt und von Beruf Kraftfahrerin. Nach Beendigung meiner Ausbildung als Apothekenhelferin ging ich für zwei Jahre nach Südfrankreich und jobbte durch die Gegend. Als ich zurückkam, arbeitete ich in Fabriken für miesen Lohn, wozu ich bald keine Lust mehr hatte.

Durch meinen Freund bekam ich einen Aushilfsjob bei einem kleinen Fuhrunternehmen, welches LKWs mit Fahrer an große Speditionen vermietete. Ich fuhr auf kleinen LKWs im Nahverkehr und machte einige Monate später den Führerschein Kl. 2. Kurz darauf wurde ich fest eingestellt.

Inzwischen habe ich die Firma gewechselt, aber im Prinzip ist es dasselbe. Ein kleines Fuhrunternehmen, das sich an große verkauft. Meistens haben diese kleinen Unternehmen keine festen Verträge mit den Speditionen, so daß sie von einem Tag auf den anderen rausfliegen können.

Morgens muß ich gegen 6 Uhr aufstehen, damit ich zwischen 7 und 7.30 Uhr in Stuttgart bei der Spedition bin. Dort hole ich mir dann im Büro die Papiere (Lieferscheine, Zollscheine bei Zollgut usw.) für den Tag und sortiere sie, so daß der Lieferschein für die Firma, die zuletzt angefahren wird, obenaufliegt, denn das muß ja zuerst aufgeladen werden. Nun fahre ich an die Rampe der Halle, wo ich aufzuladen habe. Sobald ich in die Halle komme, geht

das allmorgendliche Geplänkel los, wie „Dein LKW gehört ja auf'n Schrott“, oder wenn ich eine Sendung mit zurückbringe (Retour): „Hattest wohl gestern keine Lust zu arbeiten.“ In der gleichen Weise gebe ich auch meinen Senf dazu.

Anfangs war es ziemlich schwer für mich, mit den Lagerarbeitern zurechtzukommen, denn sie begrüßten mich mit Sprüchen wie: „Das ist doch keine Arbeit für eine Frau“, oder ich solle doch lieber heiraten und Kinder großziehen. Auch wollten sie mich keine schweren Sachen aufladen lassen, z.B. Ölfässer; sie werden mit einem Spezialkarren geladen, was wirklich nicht schwer ist, wenn man es beherrscht. Doch ich ließ mir nichts gefallen, und sie haben bald gesehen, daß ich genauso arbeiten kann wie sie, worauf sich ihre ablehnende Haltung mir gegenüber recht schnell geändert hat.

Nun beginnt das Aufladen. Bei uns wird alles transportiert, was man transportieren kann: Maschinen, Spielzeug, Lebensmittel, Babykost usw. Für die Ladung und wie sie aufgeladen ist, bin ich als FahrerIn voll verantwortlich; wie aufgeladen wird, ist eine Sache der Erfahrung und Übung. Einmal ist mir eine ganze Sendung mit Babykost (30 Kartons) von einer Rolle mit einer Tonne Stahlseil überrollt worden, weil ich das Ding nicht richtig befestigt hatte. Natürlich war alles kaputt, und es gab ziemliches Theater mit der Spedition

und der Versicherung. Mein Chef drohte mir an, daß ich den entstandenen Schaden von DM 400,- selbst zu zahlen hätte, wogegen ich mich aber gewehrt habe, und zum Schluß hat die Versicherung doch bezahlt.

Gegen 9 Uhr bin ich fertig mit Aufladen und kann losfahren. Meistens habe ich pro Tag 10 bis 15 Kunden und fahre ca. 200 - 300 km. Zwischen 12 und 14 Uhr muß ich bei der Spedition anrufen und nachfragen, ob noch irgendwo was abzuholen ist. Wann mein Arbeitstag zu Ende ist, hängt davon ab wieviele Kunden anzufahren sind und wie schnell ich arbeite, ob ich Pause mache oder nicht. Manchmal bin ich schon gegen 15 Uhr fertig, manchmal erst um 18 Uhr. Es kommt aber auch vor, daß ich abends noch zur Spedition fahren muß, um etwas abzuladen oder für den nächsten Tag vorladen. Das ist jedoch ziemlich selten.

Beim Abladen gibt es normalerweise keine Probleme. Nur ab und zu, wenn besonders schwere Sendungen dabei sind. Einmal hatte ich einen stoßempfindlichen elektrischen Heizkörper mit über 100 kg für einen Privathaushalt. Da die Kundin nicht mit anpacken konnte, mußte ich zu ihrer Installationsfirma fahren, die die geeigneten Hilfsmittel zum Abladen hat. Das bedeutete für mich einen Umweg von ca. 40 km. Bei manchen Firmen gibt es auch Typen, die meinen, sie könnten mich warten lassen, „bloß“, weil ich eine Frau bin. Wenn sie nach meiner zweiten Aufforderung abzuladen (denn normalerweise ist das nicht meine Sache), immer noch nicht anfangen, gehe ich eben zu ihren Vorgesetzten und beschwere mich. Plötzlich geht es dann auch ganz flott mit dem Abladen. Manchmal nehme ich die Sendung einfach wieder mit und erkläre der Spedition, warum ich das Zeug zurückbringe. Sie sind dort zwar nicht besonders erfreut, aber es ergeben sich für mich keine Schwierigkeiten.

Es gibt auch angenehme Erlebnisse: In einer Chemiefabrik, wo ich regelmäßig etwas abholen muß, arbeiten fast nur Frauen, die mich jedesmal mit einer Kleinigkeit, wie Schokolade, Äpfeln oder anderem, überraschen. Wenn ich nicht allzu sehr im Streß bin, bleibe ich immer ein paar Minuten da, und wir unterhalten uns über ihre Situation in der Fabrik und meine als Kraftfahrerin.

Trotz der Lohngleichheit zwischen meinen Kollegen und mir in „unserem“ Betrieb bin ich vom Arbeitsgesetz her doch nicht gleichberechtigt. Es gibt sogar im „12. Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“ (AETR) Punkt 12 h, 14 Artikel für Arbeitnehmerinnen, eine „Verordnung über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen“. Der § 2 z.B., daß Arbeitnehmerinnen bei Einstellung eine ärztliche Untersuchung der letzten 6 Monate nachweisen müssen. Ebenso sind sie verpflichtet, sich alle 18 Monate (mindestens) einer genauen ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Dies müssen die männlichen Kollegen nicht, was für einige sicherlich ganz günstig ist. Bestimmt würde man einige Fahrer nicht weiter beschäftigen. Ich habe Fahrer gesehen, die täglich total besoffen fahren, die sich ohne ihren morgendlichen Schnaps nicht mal ans Steuer trauen. Oder andere mit Herz- und Kreislaufschäden. Laut § 6 der Verordnung bin ich sogar verpflichtet, eine Zweitschrift des ärztlichen Gutachtens bei mir zu führen.

Auch dürfte ich nach § 11 keine Lasten mit mehr als 10 kg ohne Hilfsmittel heben oder tragen. Aber natürlich ist es nicht möglich, sich immer daran zu hal-

ten, auch fällt es mir nicht schwer, mehr als 10 kg zu heben.

Die Pausenregelung würde bei mir auch anders aussehen. Mir würden mehr Pausen in kürzeren Abständen als meinen männlichen Kollegen zustehen, das läßt sich genausowenig einhalten. Ich würde es auch meinen Kollegen gegenüber unfair finden, wenn ich auf allen Pausen bestehen würde, denn sie, die ja sowieso schon weniger Pause haben, würden nicht mit ihrer Tour fertig werden, wenn sie, wie vorgeschrieben, Pause machen würden. Vor allem, wenn man Termingut hat oder im Fernverkehr tätig ist. Wenn ich in eine Polizeikontrolle komme und sie merken, daß ich die Pausen nicht einhalte (das kann anhand der Tachographenscheiben festgestellt werden), bin ich ganz allein dafür verantwortlich. Auf der anderen Seite aber würde mich keine Firma einstellen, wenn ich nicht genauso arbeite, wie meine Kollegen.

Die meisten Firmen bezahlen auch keine Strafzettel, die man als Fahrer bekommt. Z.B. muß ich mehrmals in der Woche zu einem Kunden in dessen Straße auf beiden Seiten durchweg absolutes Halteverbot ist. Da dort aber immer eine größere Sendung abzuladen ist, muß ich wohl dort anhalten, was mich auch schon einen Strafzettel gekostet hat. Den hat weder mein Chef, noch die Spedition bezahlt.

Trotz der Nachteile und ständigen Anmache macht mir dieser Beruf Spaß, weil ich recht gut verdiene und eine relativ selbständige Tätigkeit ausübe. Von meinen Kollegen werde ich nun auch nach anfänglichem Staunen und Mißtrauen voll akzeptiert. Sie wunderten sich immer, daß ich fast zentimetergenau an die Rampe fahre, was mir auch Bewunderung eingebracht hat. Denn es gibt Fahrer, die schaffen das nach 20 Jahren Praxis noch nicht. Zwischendurch jedoch können sie das Frotzeln nicht lassen. Auf Sprüche wie: „Frau am Steuer“, bekommen sie von mir die Antwort: „Mann am Steuer, das wird teuer.“ Wodurch eine allgemeine Heiterkeit ausgelöst wird. Wir verstehen uns gut, obwohl es nicht möglich ist, mit ihnen über manche Dinge ernsthaft zu reden, wie über die Anmache bei Firmen oder von Lagerarbeitern. Denn sie haben nicht solche Erlebnisse und können meine Wut nicht verstehen, und einige von ihnen verhalten sich zuhause ihrer Frau gegenüber auch nicht besser. Manche sind weiterhin der Meinung, daß so ein Job zu schwer für eine Frau ist, ich sei da eben eine „Ausnahme“. Deshalb würde ich es toll finden, wenn Frauen, die ähnliche Berufe ausüben, sich über Courage bei mir melden würden, um Erfahrungen, Erlebnisse und Gefühle auszutauschen.

Christina Scharnies

wird teuer!”

Beruf: Lastwagenfahrerin



Fotos: Christina Scharnies