



1 Joann Blaga und Danilo Sommer sind ein bewährtes Fahrerteam | 2 Lebenselixier Sauerstoff – Danilo überprüft den Druck in den vier Vorratstanks



Aber bitte mit Sahne

Lebendfischtransport ist ein kniffliger, eher exotischer Job, der hohe Anforderungen an die Fahrer stellt.

Forelle blau, Müllerin Art oder vom Grill: Immer häufiger stehen Süßwasserfische als Delikatesse ganz oben auf der Speisekarte. Aber wer weiß schon, wie und von wem diese Fische vom Erzeuger bis fast auf den Teller des Verbrauchers über oft Tausende von Kilometer transportiert werden? Lebendfische zu fahren, ist ein anspruchsvoller Job – einer, der viel vom Fahrer verlangt. Wir haben einen Transport begleitet und das Staunen gelernt!

„Forellen sind hart im Nehmen wenn sie in einen Transportbehälter oder in ein Becken gespült werden. Aber sie sind sehr empfindlich wenn es um den Sauerstoffgehalt im Wasser und um die Wassertemperatur geht!“, beginnt Danilo Sommer seine Erklärungen in Sachen Lebendfischtransport. Dabei wirft er einen prüfenden Blick auf ein Manometer, das am Rahmen seines blauen Scania sitzt, auf der Fahrerseite, wo er es beim Aussteigen im Blick hat.

„Der Sauerstoffgehalt ist so wichtig, dass wir sogar einen Warnsummer in der Kabine haben. Der gibt Laut wenn der Druck in unseren Sauerstoffflaschen zu weit absinkt“, ergänzt er. Die vier Vorratsbehälter stehen fest montiert auf der Ladefläche, drei auf dem Zugfahrzeug und einer mittig auf der Lafette seines LKW, ein Wechselbrückenfahrzeug mit Spezialaufbau. Von dort wird das Lebenselixier über Druckleitungen auf die Becken mit dem Fischbesatz verteilt.

BEI NUR 4,8 TONNEN LADEGUT EIN GESAMTGEWICHT VON 40 TONNEN

Dann beginnt Danilo die 2500 Liter großen GfK-Transportbecken mit reinem Quellwasser zu befüllen. „Nur halb voll, denn nachher müssen noch jeweils 400 Kilo Speiseforellen als Ladung rein“, erklärt er. Wirtschaftlich klingt das nicht: 40 Tonnen Gesamtgewicht und nur knapp fünf Tonnen Ladung. Doch werden die Becken dichter ▶

Ankunft beim Kunden.
Über eine Rutsche wird die
lebende Fracht entladen

3 Regenbogenforellen sind äußerst anspruchsvolle Passagiere | 4 Beladen wird der LKW mit einem Stapler





1



2



3



4

1 Mit dem Wasser stürzen die Fische in den Laderaum | 2 Exotisch: Scania mit Fischtransportaufbau | 3 Lagebesprechung mit dem Chef, Heiner Feldmann | 4 Handelsübliche Schlagsahne ist ein wichtiges Transporthilfsmittel

besetzt, steigt der Stress für die empfindlichen Passagiere und Ausfälle sind vorprogrammiert.

Rund eine halbe Stunde dauert es, bis Danilo die Becken befüllt hat, dann beginnt die Laderoutine. Dabei steht er in rund drei Meter Höhe auf den Transportbehältern und weist einen Staplerfahrer an, einen prall mit Fischen gefüllten Nirosta-Container zentimetergenau vor einem der Behälterdeckel zu platzieren. Öffnet er jetzt eine Schütte am Container, strömen die Fische in den Laderaum.

ZUERST EINMAL GILT ES ZU LERNEN, DIE FISCHSORTEN AUSEINANDERZUHALTEN

Während der Stapler Nachschub holt, ist Danilo pausenlos in Bewegung: öffnet Ventile, lässt etwas Wasser aus Becken ab, die schon mit Fisch besetzt sind, füllt frisches nach und ... kippt jeweils einen ordentlichen Schuss Sahne rein!

Mit Vorbereitungen für ein besonders exotisches Kochrezept hat das allerdings nichts zu tun. Die Sahne verhindert lediglich, dass sich beim Transport Schaumkronen aus Fischschleim und Sauerstoff bilden, aus den Containern quellen und sich in der Gegend verteilen.

„Das Fett in der Sahne bindet die Partikel“, erklärt Danilo, der seit zwei Jahren beim Fischzüchter Heiner Feldmann im schwäbischen Pfullendorf in Lohn und Brot steht. Zuvor fuhr der 39-Jährige schon fast alles, was die Transportbranche zu bieten hat, am liebsten Fernverkehr, von der Plane über Kühler bis zu Schwertransporten.

„Am schwersten war es für mich, die verschiedenen Fischarten auseinanderzuhalten“, erzählt Danilo von den Herausforderungen der Anfangszeit in der neuen Branche. Neben Regenbogen- und Lachsforellen züchtet und produziert Feldmann Saiblinge und Seeforellen in seinen sieben deutschen und französischen Anlagen. Die liefert er vom kleinen Setzling bis zum schlachtreifen Speisefisch an Fischfarmen, Wiederverkäufer und verarbeitende Betriebe.

OBERSTE PRÄMISSE BEI DEN TOUREN: STRESSFREI UND IMMER LEBEND

„Und dann gab's noch ein paar echte Überraschungen“, erinnert sich Danilo an seine ersten Monate als Lebendfischfahrer. Einmal öffnetet er

Die Passagiere an Bord reagieren sehr empfindlich auf Wärme und Licht

nachts bei einer Kontrolle den Deckel eines Beckens und leuchtete mit der Taschenlampe hinein. „Dabei ist mir ein gutes Dutzend Forellen regelrecht entgegengesprungen! Die haben sich so erschreckt, dass ich sie nachher von der Straße auflesen musste. Lustig war das allerdings nicht, denn unsere oberste Prämisse lautet: „Möglichst stressfrei und immer lebendig! Das gilt für jeden einzelnen Fisch.“ Seitdem stellt er den Truck bei der Kontrolle der Fischbecken lieber unter einer Laterne ab. Das gedämpfte Licht vertragen seine Passagiere besser.

Danilo macht auf eine weitere Besonderheit aufmerksam: Anders als bei anderen Fahrzeugen, die Flüssigkeiten transportieren, sind die Ladetanks von Fischtransportern nicht hermetisch geschlossen. Im Deckel sitzt ein Gitter und in Kurven oder bei heftigen Bremsmanövern kann Wasser auf die Straße schwappen. „Ein Mal musst du das erlebt haben. Erst dann fährst du wirklich so defensiv, dass es dir nie wieder pas-



1



2

JOBPROFIL

Feldmann KG,
Fischzucht 35, 88630 Pfullendorf
Tel. (+49) (0)75 52 / 16 40
www.feldmann-fisch.de

Hauptaktivitäten

Internationale Touren, intensive Lade-
tätigkeiten im Freien, Desinfektion von
Fahrzeug und Ausrüstung

Anforderung

Selbständiges Arbeiten, hohes Verant-
wortungsbewusstsein, Teamfähigkeit,
perfektes Rangieren von Hängerzügen,
Bereitschaft im Zweierteam zu arbeiten

Bezahlung

Festlohn + Spesen über üblichem
Niveau; Ausgleich Sa/So mit Urlaub



3

1 Nach dem Laden kommt ein Schuss Schlagsahne in jedes Becken | 2 Auch die Arbeitskleidung muss desinfiziert werden | 3 Nach zwei Jahren hat Danilo Sommer noch immer Spaß an der Arbeit

siert“, meint Danilo und lacht: „Zum Glück waren bei meinem ersten Mal keine Fußgänger in der Nähe!“

TRANSPORTIERT WIRD BEVORZUGT WÄHREND DER KÜHLEN NACHTSTUNDEN

Von Joann Blaga, Danilos Beifahrer, ist noch nichts zu sehen. Den gebürtigen Rumänen brachte Danilo vor einem Jahr zu Feldmann. Nicht ganz selbstlos, wie er gesteht, denn Fischtransporte werden meist zu zweit gefahren. Wegen der Lebendware darf es auf den Touren keine Unterbrechungen geben und so lassen sich die Lenk- und Ruhezeiten einhalten. „Da musst du dich in einer LKW-Kabine hundert Prozent gut verstehen“, meint Danilo. Bei den beiden Fahrern klappt das super, Joann ist Danilos Schwager.

Da zum Laden ein Mann reicht, wird Joann an diesem Tag erst auftauchen kurz bevor die beiden zur Tour nach Österreich und Tschechien aufbrechen. Die Kunden, die sie diesmal beliefern, sind ein Schlachtbetrieb und eine Fischzucht. An anderen Tagen steuern Danilo und Joann die Feldmann-Niederlassungen in der französischen Normandie an, erledigen dort

Umfahren oder bunkern Fisch für Kunden in Deutschland. Komplettladungen sind dabei selten. Viel öfters beliefern sie kleine Fischerzeuger, Händler oder sogar Restaurants und leeren dort nur ein, zwei oder drei Transportbehälter. Und das sehr oft mitten in der Nacht. Gefahren werden Lebendfischtransporte wenn möglich nachts, besonders in den Sommermonaten. Die Wassertemperatur in den vollisolierten GfK-Tanks bleibt dann länger im Optimalbereich zwischen zehn und achtzehn Grad.

DIE FAHRZEUGE WERDEN PEINLICHST GENAU GEREINIGT UND DESINFIZIERT

Wieder zu Hause auf dem Hof sind beide Fahrer für die Fahrzeughygiene zuständig. Mit normaler Fahrzeugwäsche hat das allerdings wenig zu tun. Vielmehr geht es darum, den Truck innen und außen mit extrastarken Chemielösungen zu desinfizieren, von den Rädern bis zu den Fischbehältern und der Arbeitskleidung.

Nur so lässt sich das vermeiden, wovor alle Fischzüchter Panik haben – das Einschleppen von Fischkrankheiten. Eine solche Katastrophe hat schon so manchen Fischzuchtbetrieb an den

Rande des Ruins gebracht. Die Fahrer sind mitverantwortlich für die Hygiene!

Drängt sich die Frage auf: „Welche Voraussetzungen muss ein Chauffeur für den Job als Lebendfischfahrer mitbringen?“ Firmenchef Heiner Feldmann bringt es auf den Punkt: „Da kann man nicht jeden nehmen! Erst einmal muss einer bereit sein, sich intensiv mit einem neuen Thema zu beschäftigen und danach sehr selbstständig und verantwortungsbewusst arbeiten. Zudem verlangen wir von Fahrern, dass sie perfekt rangieren können. Die schmalen Zufahrten zu den vielen kleinen Fischzuchtbetrieben verzeihen keine Fehler!“ Erst kürzlich musste ein Feldmannfahrer während der Probezeit die Firma verlassen. Er war den hohen Ansprüchen nicht gewachsen. Beim Transport der Fische war einfach zu viel schief gelaufen.

Und wie schätzt Danilo Sommer selbst die Herausforderungen seines Jobs ein? „Ich möchte keinen anderen mehr machen“, erklärt der. „Wenn du mal weißt, worauf du achten musst, dann ist die Kombination aus Arbeiten an der frischen Luft, Fernverkehr und viel Zeit zu Hause einfach traumhaft!“

Reiner Rosenfeld