

Transporte. Taliban



In Pakistan werden Lastwagen gehegt und gepflegt. Selbst nach 40 Jahren macht dieser Bedford-Truck einen guten Eindruck

und Überfälle

Trucker



mehr Fotos im
TRUCKER E-Paper

Pakistan gilt als eines der gefährlichsten Länder der Welt. Auch Lkw-Fahrer leiden unter Bombenterror und Kriminalität. Trotzdem hat der Beruf seinen Reiz nicht verloren. ▶



© Reiner Rosenfeld

Jamsher Khan transportiert mit dem Bedford Obst nach Kabul. An die Zeit, als Taliban das pakistanische Swat-Tal kontrollierten, erinnert er sich mit Schrecken.

Iffthker Khan ist Lkw-Fahrer, seit 18 Jahren. Ein ruhiger, distanzierter Mann, einer der wenig redet und nur selten lacht. Dennoch huscht ein breites Lächeln über sein dunkles Gesicht als ich ihm die eine, für mich so wichtige Frage stelle. Eine Frage, die ich schon an so viele andere Fahrer gerichtet habe: „Magst du deinen Beruf?“ Diese Frage bewegt mich, seit ich in Pakistan unterwegs bin, um herauszufinden, wie Lkw-Fahrer ihren Arbeitstag in einem der angeblich gefährlichsten Länder der Erde organisieren. In einem Land, dessen Leben geprägt ist durch Überfälle, Bombenterror, Taliban und Korruption.

„Ja, ich mag meinen Beruf sogar sehr, auch wenn er mit Gefahren verbunden ist!“, antwortet mir Iffthker Khan ernsthaft, dann schweigt er. Kurz darauf beginnt der 33-Jährige aber doch von den Überfällen zu berichten, die ihm und seinen Kollegen das Leben schwer machen. Vier Mal hat Khan bereits in die Mündung einer Waffe blicken müssen, seit er Lastwagen durch Pakistan lenkt. Ein Land doppelt so groß wie Deutschland, in dem 180 Millionen Menschen leben, davon viele unter der Armutsgrenze.

„Eine Chance, dich gegen die Überfälle zu schützen, gibt es so gut wie nicht“, erklärt Iffthker, „denn die Kriminellen entwickeln immer neue Ideen, wie sie dich ausrauben können. Außerdem wissen sie ganz genau, wo du dein Geld am Lkw versteckst.“

Das stimmt mit dem überein, was mir andere Fahrer über die Überfälle erzählt haben. Inzwischen weiß ich, dass die Verbrecher immer als Gang operieren und Lastwagen oft während der Fahrt angreifen. Dann setzt sich ein Fahrzeug auf freier Strecke neben oder vor den Lastwagen und ein Gangmitglied richtet aus dem fahrenden Auto heraus eine Waffe auf den Fahrer. Oft sind Pickups im Einsatz, auf deren Ladefläche die Männer mit den Waffen sitzen. Weigert sich der Fahrer anzuhalten, wird geschossen. Da nützt es auch nichts, dass Trucks im Fernverkehr fast immer mit drei Mann bestückt sind: zwei Fahrern und einem Handlanger.

GEFAHREN WIRD IM KONVOI

Bei der Gewaltbereitschaft der Verbrecher ist es besser, klein beizugeben. Und doch gibt es ein paar Möglichkeiten, die Wahrscheinlichkeit eines





1 Iffthker Khan wurde vier Mal überfallen. Seinen Beruf liebt er trotzdem | 2 Lastwagen und ihre Fahrer bilden das Rückgrat der pakistanischen Wirtschaft | 3 Besonders im Grenzgebiet zu Afghanistan bekämpft das Militär die Taliban | 4 Vor Bombenterror ist niemand sicher. Spezialkräfte erhöhen die Sicherheit | 5 In Städten sind Security Checks an der Tagesordnung | 6 Ohne Schmuck geht es nicht. Bunte Lastwagen bestimmen das Straßenbild



“Seit die Taliban dreißig Prozent von Karachi kontrollieren, hat die Kriminalität stark zugenommen.“

Dr. Muhammad Farooq Sattar, MQM-Präsident

Überfalls oder Diebstahls zu reduzieren: Wann immer möglich bilden Fahrer kleine Konvois aus zwei, drei oder mehr Fahrzeugen. Solche Karawanen lassen sich schwerer stoppen. Gefahren wird mit Ladung rund um die Uhr. Stopps, um in einem Restaurant am Straßenrand zu essen, sind kurz. Zum einen wollen die pakistanischen Kunden genau wie die in Europa nicht lange auf Ladung warten, zum anderen erhöhen die Non-stop-Fahrten die Sicherheit. Dabei verbringt jeder Mann einer Zweifahrerbesatzung täglich zwölf Stunden hinterm Steuer; sechs am Tag und sechs in der Nacht. Nur wenn bekannt wird, dass eine bestimmte Strecke besonders gefährdet ist, wird der Rhythmus unterbrochen. Dann wird nachts pausiert.

GEFÄHRLICHER SINDH

Wenn es darum geht, ein Ranking in Sachen Gefahr zu vergeben, sind sich pakistanische Fernfahrer einig: am gefährlichsten ist die Provinz Sindh im Süden des Landes. Hier geschehen die meisten Überfälle.

Wobei sich die Kriminellenszene seit einigen Jahren verändert. Mussten Fahrer bisher meist mit Überfällen leben bei denen es um Geld, Handys und Wertgegenstände ging, sind die Räuber jetzt immer häufiger am Lkw samt Ladung interessiert. Loaded Truck Snatching nennen pakistanische Zeitungen und TV-Sender es, wenn sie von Lastwagen berichten, die mit vorgehaltener Waffe gestoppt und entführt werden.

Besonders dramatisch ist die Situation in Karachi, der Hauptstadt des Sindh. Inzwischen geschehen die Übergriffe auf Fahrer in der 18-Millionen-Stadt schon am hellen Tag und oft vor den Augen der Öffentlichkeit. Wobei die Fälle von Truck Snatching in Karachi ständig zunehmen. So prekär ist die Situation, dass Geschäftsleute laut der Tageszeitung „The Nation“ fordern, bestimmte Industriegebiete Karachis mit Überwachungskameras auszustatten. Das soll Loaded Truck Snatching erschweren.

Warum die Straßenkriminalität in Karachi seit Jahren so dramatisch auf dem Vormarsch ist, das erklärt mir Doktor Muhammad Farooq Sattar, Präsident der MQM, der politisch wichtigsten Partei des Sindh. Nach seinen Informationen beherrschen rund 50.000 Talibanterroristen rund dreißig Prozent des Stadtgebietes ▶



6

von Karachi. Mit mafiaähnlichen Strukturen erpressen sie in allen Lebens- und Geschäftsbereichen Geld, um ihre Kämpfer im pakistanisch-afghanischen Grenzgebiet zu finanzieren. So ist in den letzten Jahren in großen Bereichen Karachis ein Machtvakuum entstanden, das andere Kriminelle und kriminelle Netzwerke zu nutzen wissen.

KAMPF UMS SWAT-TAL

Andere Landesteile sind dagegen sicherer geworden. Aushängeschild der pakistanischen Regierung für diese positive Entwicklung ist das berühmte Swat-Tal mit seinen malerischen Seen im Nordwesten Pakistans. 2009 hatten Taliban dort ihr strenges islamisches Regime errichtet. Nur durch eine groß angelegte Operation des pakistanischen Militärs konnten die Islamisten wieder in die zerklüftete Bergregion in Afghanistan zurückgedrängt werden. Mit Erschrecken erinnert sich Jamsher Khan (Foto erste Seite), der mit seinem 41 Jahre alten Bedfordtruck seit 18 Jahren Obst von Hyderabad über den berühmt-berüchtigten Kyberpass ins afghanische Kabul transportiert, an diese üble Zeit.

Den 42-Jährigen treffe ich in Mingora, der größten Stadt im Swat-Tal. Gerade hat er seine Frau und seine sechs Kinder besucht, die in Galaam, im hintersten Winkel des Tals wohnen. Seit das Militär wieder die Kontrolle hat, kann Jamsher sie wieder problemlos erreichen und das auf erstaunlich guten Straßen. Spuren der Kämpfe sind heute kaum noch zu sehen.

SONNIGE SEITEN

Voller Stolz zeigt mir Jamsher seinen Lkw. Der ist, wie so viele andere pakistanische Lastwagen auch, ein absolutes Schmuckstück. Ein Unikat, das außen und innen veredelt ist mit fein ziselierten Blechen, die in den buntesten Farben filigran bemalt und beklebt wurden. Handwerker und Künstler müssen daran wochenlang gearbeitet haben. Und in der Kabine runden helle leuchtende Tücher und Gebilde aus Plastikketten das Gesamtbild ab. Eine Stelle, die nicht verziert ist, scheint es nicht zu geben. Die Kabine des alten Engländers wirkt dadurch unglaublich heimelig. Einen Lkw ohne Schmuck zu lenken, das können sich pakistanische Fahrer nicht vorstellen. Dem tragen die meistens Chefs Rechnung



1

1 Abwechslungsreiches Pakistan: im Nordwesten blühende Täler, im Süden karge Wüsten | 2 Vorteil und Nachteil des Fahrerjobs: gutes Gehalt, aber lange unterwegs | 3 Orientalisches Outfit: Die Schlafkabine im Nissan-Truck



2



3

INFRASTRUKTUR

Effiziente Werkstätten

Äußerst positiv ist in Pakistan die Infrastruktur, die Fahrer in den großen Handelszentren wie Islamabad, Karachi, Lahore oder Peschawar vorfinden. Sie steuern dort



Werkstattbesitzer Ghafar besitzt ein Diplom



1



2



3

1 Mega-Teamarbeit: Reparaturen werden in kürzester Zeit erledigt | **2** Bei Bedarf werden Lastwagen auch nachts repariert | **3 Plus und Minus der Kinderarbeit:** In Werkstätten lernen Kinder einen Beruf mit Zukunft. Aber für Schule bleibt keine Zeit

meist einen Bereich an, in dem sich Leistungen rund um Lastwagen, Ladung und Transporte bündeln. In Lahore beispielsweise die so genannte Truck Adda, den Lkw-Bahnhof. Hier treffen sich Hunderte von Fahrzeugen, werden durch Ladungsbroker Transportaufträge vermittelt und finden Fahrer Restaurants oder Unterhaltung.

Und, was ganz besonders wichtig ist, Werkstätten, die mit erstaunlicher Effizienz und Einsatzbereitschaft, oft die ganze Nacht hindurch, ihre Arbeit erledigen. Genau diese Werkstätten sind es, die den pakistanischen Transportmarkt mit seinen vielen überalterten Fahrzeugen am Laufen halten.

So wie Ghafars Diesel Laboratory an der Main Ravi Link Road, in der Einspritzpumpen und -düsen gecheckt und repariert werden. Rund vierzig Firmen gibt es in Lahore, die den gleichen Service anbieten, aber Herr Ghafar hat ein



Hino: Für Pakistans Fahrer die Marke der Zukunft

Alleinstellungsmerkmal. Ein Diplom, das belegt, dass er eine Ausbildung absolviert hat. Das sorgt für volle Auftragsbücher. Denn ansonsten lernen Mechaniker in Pakistan das Geschäft eher vom Vater oder werden als kleine Kinder in die Werkstätten geschickt. Dort dienen sie sich vom Handlanger langsam zum Mechaniker hoch.

und lassen die Fahrzeuge für viele zehntausende Rupien möglichst individuell gestalten. Firmen, die sich auf die teuren Umbauten spezialisiert haben, gibt es in jeder größeren Stadt.

Dabei hat das Fahrerleben in Pakistan aber noch deutlich mehr zu bieten als schöne Trucks. Zum ersten den verhältnismäßig guten Verdienst. Der liegt mit 12.000 bis 15.000 Rupien monatlich, umgerechnet 100 bis 125 Euro, über dem pakistanischen Durchschnitt. Oben drauf kommen im Fernverkehr bis zu 60 Euro monatlich durch die Tagesspesen. Mit dem Nachteil allerdings, dass im Fernverkehr Fahrer ihre Familien oft monatelang nicht sehen. Zwei, drei oder sogar vier Monate am Stück unterwegs zu sein, ist in Pakistan keine Seltenheit.

Zum anderen profitieren viele Fahrer von Transportorganisationen wie der Goods Transport Association oder der Goods Carriers Association. Die übernehmen Krankenhauskosten wenn Fahrer ernsthaft verletzt werden oder zahlen im Todesfall Gelder an die Hinterbliebenen. In Pakistan sind solche sozialen Leistungen eher Ausnahme als Regel. Gleichzeitig setzen sich die beiden großen Transportorganisationen für bessere Arbeitsbedingungen ein. Immer wieder legen sie dabei mit massiven Streiks Karachi, das wichtigste Transportzentrum Pakistans, lahm, unter anderem, um sicherere Transportrouten einzufordern. Denn jährlich sterben Dutzende Fahrer durch Überfälle und Terrorattacken. Beliebtestes Ziel der Terroristen: Treibstofftransporte für die Nato-Truppen in Afghanistan. So wurden etwa im März 2014 nahe Peschawar zwei Fahrer eines Konvois, beladen mit Nato-Gütern, getötet. Die Taliban hatten von einem Motorrad aus das Feuer auf den Transport eröffnet.

HINO, DIE MARKE DER ZUKUNFT

„Welcher Lkw-Marke gehört in Pakistan die Zukunft?“ Diese Frage stelle ich beim Besuch in Ghafars Diesel Laboratory in Lahore (siehe Kasten links). Den alten Bedford-Langhaubern, die seit den 70er-Jahren fest verwurzelt sind im Straßenbild oder den moderneren Trucks à la Hino, Nissan und Mazda? Unisono entscheiden sich die Mechaniker für den Hino. Aus ihrer Sicht ist er zur Zeit der Beste auf Pakistans Straßen. Das bedeutet auch, er ist belastbar. Denn maximal zulässige Gesamtgewichte werden in Pakistan ▶

eher selten beachtet. Das beschreibt ein Mechaniker in Lahore mit den Worten: „Zehn Tonnen dürfen drauf, aber geladen werden fünfzig!“ Kein Wunder, dass so viele Lkw in den Werkstätten stehen und Achsen, Radlager oder Differenziale repariert werden.

Wenn Fahrer oder ihre Auftraggeber Gewichtsgrenzen einhalten, dann auf jeden Fall bei Fahrten über die modernen vierspurigen Highways, von denen es in Pakistan rund 700 Kilometer gibt. Zum einen, da Lastwagen vor Einfahrt auf die mautpflichtigen Autobahnen oft von der National Highway Authority gewogen werden; bei Überladung wird die Highwayfahrt verweigert und zeitintensive Umwege sind die Folge. Zum anderen wartet dort die pakistanische Polizei an Wiege- und Kontrollstationen. Jede Tonne zu viel kostet dann offiziell 1000 Rupien.

DIE KORRUPTION IST ALLGEGENWÄRTIG

Doch tatsächlich ist das Strafmaß in Pakistan verhandelbar. Möglich wird das durch die Allgegenwart der Korruption. Mag sein, dass das im ersten Moment positiv klingt, aber tatsächlich leiden Fahrer und Transporteure massiv unter den Schattenseiten. So werden Fahrer oft grundlos aufgehalten und müssen Strafen zahlen für Vergehen, die sie nicht begangen haben. Oder Polizisten erheben Wegezölle und lassen das Geld in die eigene Tasche wandern. So kostet beispielsweise jeder 20-Fußcontainer, der die Stadtgrenze von Islamabad überschreiten soll, 2000 Rupien extra. Das erfahre ich vom Inhaber eines großen international tätigen Transportunternehmens, den ich in Islamabad treffen kann.

UND DIE ZUKUNFT?

Und wie sieht die Zukunft für die Straßentransportbranche aus? Nach 2014 erst einmal nicht wirklich positiv. Mit dem Abzug der Nato-Truppen aus dem Nachbarland Afghanistan gehen auch die lukrativen Aufträge verloren, Nato-Güter von Karachi's Hafen ins afghanische Kabul zu bringen. Ohne Auswirkungen auf den Transportmarkt und seine Preise bleibt das sicher nicht. Bleibt zu hoffen, dass sich die Entwicklung nicht negativ auf die Löhne der Menschen auswirkt, die eine wichtige Säule der pakistanischen Wirtschaft bilden – Pakistans unerschrockene und leistungsstarke Fahrer! *Reiner Rosenfeld*



1



2

1 Unglaubliche Dimensionen – Lastwagen werden oft maximal beladen | 2 Wiegeaktion an der Autobahn: Bei Überladung wird die Einfahrt verweigert | 3 Geschwindigkeitskontrolle: Straftickets sind verhandelbar



3

Teil 2 im TRUCKER 4/2015:
Art Trucks in Pakistan

Kipper Leichte Lieferwagen

Ladungssicherung

Nutzfahrzeuge

ES Cür

erzeuge

Kü

er m

e Lieferwagen

Die

Le

Ge

ai

te

ur

rt

Jetzt sichern:
Das Nachschlagewerk
für Transport-Profis.

verkehrs **SPEZIAL**
RUNDschau

Nutzfahrzeug KATALOG 2015

Das Jahrbuch für den Transport-Profi



12 LASTWAGEN UND TRANSPORTER Alle Neuentwicklungen seit der IAA – vom leichten Verteilerfahrzeug bis zur Schwerlastzugmaschine

77 ANHÄNGER, AUFBAUTEN UND LADEHILFEN Brandneue Entwicklungen etlicher Kategorien inklusive erweiterter Adressen



Jetzt bestellen.

- Alle neuen Nutzfahrzeuge.
- Aller Klassen.
- In jeder Größe.

Alle auf einen Blick. Der Nutzfahrzeugkatalog 2015:

- Alle großen LKW-Typen geordnet nach Hersteller und Einsatzart
- Inklusive aller Transporter, City Vans und Pick Ups
- Testberichte der wichtigsten LKW, Trailer und Transporter
- Praxistipps zu Anhängern und Aufbauten
- Die wichtigsten Adressen der Branche
- Mit großem Serviceteil: Ladehilfe und Ladungssicherung, Zubehör, u.v.m

Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Nutzfahrzeugkatalogs 2015 zum Einzelpreis von je 4,90 € (inkl. 7 % MwSt., zzgl. Versandkosten)

An folgende Adresse

■ Firma (falls Firmenanschrift) ■ Funktion

■ Telefon

■ Name ■ Vorname

■ Fax

■ Straße ■ Nr.

■ E-Mail

■ PLZ ■ Wohnort ■ Land

■ Datum ■ Unterschrift

Bei gegebenem Anlass werden wir Ihre E-Mail-Adresse nutzen, um Sie über ähnliche Waren bzw. Dienstleistungen zu informieren. Sie können dieser Nutzung jederzeit durch eine E-Mail an vertriebsservice@springer.com oder ein Fax an (089) 20 30 43 21 00 widersprechen, ohne dass hierfür andere als die Übermittlungskosten nach den Basistarifen entstehen. Es gelten die AGB der Springer Fachmedien GmbH - www.springerfachmedien-muenchen.de/agb

Springer Fachmedien München GmbH
Verlag Heinrich Vogel
Aschauer Str. 30
81549 München

■ E-Mail und Internet
vertriebsservice@springer.com
www.nutzfahrzeugkatalog.de

■ Bestell-Telefon
089/20 30 43 1100

■ Bestell-Fax
089/20 30 43 2100

ANNFK2015