

Irgendwo in Iowa

Inmitten des endlosen, flachen Landes trifft der amerikanische Traum von Freiheit und Unterwegssein auf die Realität. Hier machen die Lkw-Fahrer Rast, am größten Truck Stop der Welt



Wie ein Strom aus Stein und Stahl zieht sich die Interstate 80, eine vierspurige Schnellstraße, quer durch die USA. Die Trucker, die sie befahren, sind für viele Amerikaner immer noch der Inbegriff von Unabhängigkeit. Aber seit der Wirtschaftskrise ist auch bei vielen von ihnen der Lack ab. FOTO: JETTA PRODUCTIONS/GETTY IMAGES

VON CHRISTOPH GURK

Man kann das Schild schon von Weitem sehen: ein stählerner Mast, vier Stockwerke hoch, und auf seiner Spitze thront eine riesige Weltkugel. Aus der Ferne könnte man meinen, hier habe jemand eine gigantische Stecknadel in die Erde gerammt, als ob er etwas festpinnen wollte, damit es auf keinen Fall verloren geht.

„World Largest Truck Stop“, steht über der Weltkugel, darunter prangt ein riesiger roter Pfeil. Er zeigt schräg nach unten, direkt auf Iowa 80, die größte Lkw-Raststätte der Welt. Als könnte man sie übersehen. 85 Hektar ist sie groß, 500 Menschen arbeiten hier in drei Schichten, Tag und Nacht, 24 Stunden lang, sieben Tage die

Woche. Zwei Fast-Food-Ketten und ein Restaurant gehören zu Iowa 80, außerdem ein Kino, eine Kapelle, zwei Tankstellen, eine Werkstatt und eine Waschanlage. Eingehüllt wird das alles von einem Parkplatz, 800 Trucks können auf ihm stehen, Tür an Tür, ein Meer aus Chrom und blubbernden Motoren.

Der Truck Stop steht etwa drei Meilen außerhalb von Walcott, Iowa, im Mittleren Westen der USA. Das Land hier ist flach, endlose Wiesen und abgeerntete Maisfelder, unterbrochen nur von der Interstate 80, einer vierspurigen Schnellstraße, die sich wie ein Strom aus Stein und Stahl in die Landschaft gegraben hat. Man kann auf ihr von San Francisco nach New Jersey fahren, einmal quer durch die USA, von der Westküste an die Ostküste, fast 3000

Meilen weit, und irgendwo in der Mitte steht Iowa 80.

Hier findet man Trucker aus dem ganzen Land, aus Texas, Kalifornien oder Wyoming, vor allem aber findet man hier auch zwei uramerikanische Träume. Der erste verheißt, dass jeder frei sein kann, wenn er es nur will – zum Beispiel, indem man Trucker wird. Denn für viele Amerikaner sind die gigantischen Lkws immer noch der Inbegriff von Unabhängigkeit. Truckfahrer sind für sie moderne Cowboys, ausgestattet mit Motoren statt Mustangs und PS statt Pistolen. Der zweite Traum verheißt, dass es jeder schaffen kann, wenn er nur hart genug dafür arbeitet. Es ist das Versprechen, das Amerika zugrunde liegt: vom Tellerwäscher zum Millionär, oder, im Falle von Iowa 80, vom kleinen Tank-

stellenpächter zum Besitzer der größten Lkw-Raststätte der Welt. Dort treffen also beide Träume zusammen – und gleichzeitig treffen sie auch auf die Realität. Und weil die seit der Wirtschaftskrise auch in den USA immer härter geworden ist, drohen die Träume immer öfter an ihr zu zerplatzen.

Die Iowa 80 Kitchen ist das Restaurant des Truck Stops. Country-Musik dudelt leise, zwei Trucker in Jeans und Karohemden laden sich an der Salatbar ihre Teller voll, 15 Meter ist sie lang. „Essen“, sagt Delia Moon Meier, „ist wichtig.“ Delia ist die Besitzerin des Iowa 80 Truck Stops, eine zierliche Frau mit leiser Stimme, sie trägt Strickjacke und die braunen Haare zum Bob geschneitten. Seit knapp 20 Jahren führt sie die Geschäfte, in dieser Zeit hat

sich viel verändert, nur eines nicht: „Trucker“, sagt Delia, „gehen dahin, wo es gutes Essen gibt.“

Das Restaurant steht genau an dem Ort, an dem vor knapp 50 Jahren alles begann. Amerika hatte damals einen jungen und dynamischen Präsidenten, die Wirtschaft wuchs und der Liter Benzin kostete weniger als zehn Cent. Bill Moon, Delias Vater, hatte kurz zuvor angefangen, für Standard Oil zu arbeiten. Im Auftrag der Öl-Firma reiste er durch die USA, um Tankstellen zu bauen – alle beinahe identisch, mit einem halben Dutzend Zapfhähnen und einem kleinen Restaurant. So kam Bill im Sommer 1963 auch nach Walcott, Iowa, und hier, in einem Maisfeld, beschloss er, sein Glück zu versuchen.

Bill baute eine Tankstelle in das Feld, aber statt danach weiterzuziehen, pachtete er sie. Mit Frau und Kind zog er von Kansas nach Walcott, sechs Monate alt war Delia damals. Seitdem hat sie mehr Zeit am Truck Stop verbracht als zu Hause. „Eigentlich waren meine Eltern immer hier“, sagt sie, „wenn ich sie sehen wollte, musste ich zum Truck Stop.“

Delias Vater arbeitete hart – und: Er hatte eine Vision. Seine kleine Tankstelle wollte er zu etwas Einzigartigem machen. Stück für Stück baute Bill den Truck Stop aus, jahrelang, bis er größer war als alle anderen. Bis Bill selbst nicht mehr einfach nur ein kleiner Pächter war – sondern der Besitzer des größten Truck Stops der Welt. 1993 starb Bill. Seinen amerikanischen Traum leben seitdem Delia und ihre Geschwister weiter.

Delia muss heute das Auto nehmen, wenn sie Besuchern den Iowa 80 zeigen will. Sie rollt über den Parkplatz, vorbei an monströsen Lastwagen und der Diesel-Tankstelle, hoch zur Werkstatt, der Waschanlage und wieder zurück zum Hauptgebäude. Es ist ein klobiger Bau mit Naturstein-Fassade und Pfeilern aus wuchtigen Holzstämmen, sie lassen den Truck Stop aussehen wie ein Kavallerie-Fort aus einem Wildwestfilm. Hier, hinter der Glas-Schiebetür, verbirgt sich eine Kleinstadt: Es gibt Restaurants, ein Café und einen Supermarkt, außerdem bieten im ersten Stock ein Friseur, ein Zahnarzt und ein Chiropraktiker ihre Dienste an. Wer will, kann seinen Kindern Geschenke kaufen, seine Kleider waschen oder sich duschen. Außerdem gibt es noch ein hauseigenes Kino und eine kleine Kapelle. Der Iowa 80 ist das Vollprogramm, nonstop, seit der Eröffnung 1964 war er keine Minute geschlossen, viele Türen haben darum nicht einmal Schlösser.

Die größte Attraktion jedoch ist der Super Truck Showroom, eine riesige Halle mit 50 000 verschiedenen Lkw-Teilen und Zubehör. Hier gibt es alles, von der Glühbirne über Fußmatten bis zu verchromten Auspuffrohren. Zwischen den Regalen streifen Trucker mit Baseball-Caps umher, mit verklärten Augen bewundern sie glitzernde Radkappen oder betasten Lenkrad-Schutzpolster. Auf einer im Boden eingelassenen Scheibe dreht sich eine goldgelbe Zugmaschine um sich selbst, daneben kann man hydraulische Sitze kaufen oder eine Hupe, die 140 Dezibel schafft. Eine ganze Wand hängt voller Scheinwerfer, und wer will, kann sich ein Foto seines Trucks auf ein T-Shirt stecken lassen.

„Viele unserer Kunden wollten schon als Kind Trucker werden“, sagt Delia Moon Meier. Bis heute glauben sie an das Klischee von einsamen Straßen und ultimativer Freiheit auf dem Highway. Seit Jahrzehnten wird es von Songs und Filmen befeuert, aber auch vom Iowa 80. Schließlich verdiente Bill Moon damit gutes Geld. Zudem war er und sind seine Kinder selbst vom großen Traum der Trucker überzeugt. Seit 1979 veranstalten sie das „Jamboree“, ein jährliches Großtreffen der Trucker-Szene, gleichzeitig sammeln sie alte Lastwagen und stellen diese kostenlos in einem Museum auf dem Gelände aus. Das Museum erzählt von den glorreichen Zeiten der Trucks in den USA – sie scheinen lange schon vorbei zu sein.

Restaurant, Chiropraktiker, Zahnarzt, Kino: der Truck Stop gleicht einer Kleinstadt

Mitch Hucknan weiß, wie sich das anfühlt. Seit dem frühen Morgen ist er unterwegs, jetzt steht sein Truck mit blubberndem Motor auf dem Parkplatz des Iowa 80. Mitch hat kurze graue Haare und breite Schultern, seine Augen versteckt er hinter einer Terminator-Sonnenbrille. Seit 30 Jahren ist er Trucker und kann sich keinen anderen Job vorstellen. Diese Woche liefert er Stahlstreben nach Texas, acht Tage wird er unterwegs sein. Hinter der Fahrerkabine hat er ein Bett, eine Mikrowelle und einen Computer, mehr braucht er nicht, sagt er, nur ein bisschen mehr Geld, das wäre gut.

Mitch gehört zu keiner Spedition. „Seit ich aus Vietnam zurück bin, komme ich nicht mehr so gut mit Befehlen klar“, sagt er. 20 Prozent der Trucker in den USA arbeiten wie er, sie wollen die absolute Freiheit – und die hat ihren Preis. Mitch muss knallhart kalkulieren, und bei steigenden Spritpreisen und sinkenden Löhnen wird das immer schwieriger. „Seit der Wirtschaftskrise laufen die Geschäfte schlecht.“ Eigentlich wollte er bald in Rente gehen, doch seine Altersvorsorge steckt in einem Haus – und das hat die Hälfte seines Werts eingebüßt. Also arbeitet Mitch weiter und hofft, dass es aufwärts geht. Ob er am 6. November Obama wählen wird? Auf keinen Fall, sagt Mitch: „Eher geb' ich meine Stimme Mickey Mouse!“

Auch Delia wird nicht für Obama stimmen. „Er war nicht gut für die Wirtschaft“, sagt sie, „die Firmen glauben, dass es sich für sie nicht lohnt zu investieren – also bleiben sie auf ihrem Geld hocken.“ Auch der Truck Stop hat unter der Krise gelitten. „Es gab zeitweise 20 Prozent weniger Trucks auf den Straßen“, sagt sie, „die haben uns als Kunden gefehlt.“ Delia sparte, wo es ging, außerdem verhängte sie einen Einstellungsstopp. So kamen sie durch die Krise. Und nach den Wahlen, hofft Delia, wird ohnehin alles besser. Vorausgesetzt, ihr Kandidat gewinnt: Mitt Romney.

Am nördlichen Ende des Truck Stops wird schon wieder gebaut. Delia lässt dort den Parkplatz vergrößern, noch mal 110 Plätze, zu den 800, die es schon gibt. „Egal, was man macht: Es macht mehr Spaß, wenn man der Beste ist“, sagt Delia. Davon abgesehen, gibt es noch einen weiteren Vorteil: Je größer etwas ist, desto unwahrscheinlicher ist es, dass man es verliert.

2008 taumelten die USA in eine der schwersten Wirtschaftskrisen seit den 1930er Jahren. Am Truck Stop, sagt Delia, konnte man sie schon ein Jahr zuvor spüren: „Trucks sind ein Wirtschaftsindikator.“ Lastwagen transportieren in den USA fast zwei Drittel aller Waren. Sie fahren Rohstoffe zu den Firmen und liefern deren fertige Produkte aus. Drosseln die Firmen wegen einer Krise ihre Produktion oder kaufen die Kunden weniger, gibt es auch weniger Bedarf an Truckern. „Sie leiden doppelt“, sagt Delia. „Die letzte Krise hat sie hart getroffen.“

Mitch Hucknan weiß, wie sich das anfühlt. Seit dem frühen Morgen ist er unterwegs, jetzt steht sein Truck mit blubberndem Motor auf dem Parkplatz des Iowa 80. Mitch hat kurze graue Haare und breite Schultern, seine Augen versteckt er hinter einer Terminator-Sonnenbrille. Seit 30 Jahren ist er Trucker und kann sich keinen anderen Job vorstellen. Diese Woche liefert er Stahlstreben nach Texas, acht Tage wird er unterwegs sein. Hinter der Fahrerkabine hat er ein Bett, eine Mikrowelle und einen Computer, mehr braucht er nicht, sagt er, nur ein bisschen mehr Geld, das wäre gut.

Mitch gehört zu keiner Spedition. „Seit ich aus Vietnam zurück bin, komme ich nicht mehr so gut mit Befehlen klar“, sagt er. 20 Prozent der Trucker in den USA arbeiten wie er, sie wollen die absolute Freiheit – und die hat ihren Preis. Mitch muss knallhart kalkulieren, und bei steigenden Spritpreisen und sinkenden Löhnen wird das immer schwieriger. „Seit der Wirtschaftskrise laufen die Geschäfte schlecht.“ Eigentlich wollte er bald in Rente gehen, doch seine Altersvorsorge steckt in einem Haus – und das hat die Hälfte seines Werts eingebüßt. Also arbeitet Mitch weiter und hofft, dass es aufwärts geht. Ob er am 6. November Obama wählen wird? Auf keinen Fall, sagt Mitch: „Eher geb' ich meine Stimme Mickey Mouse!“

Auch Delia wird nicht für Obama stimmen. „Er war nicht gut für die Wirtschaft“, sagt sie, „die Firmen glauben, dass es sich für sie nicht lohnt zu investieren – also bleiben sie auf ihrem Geld hocken.“ Auch der Truck Stop hat unter der Krise gelitten. „Es gab zeitweise 20 Prozent weniger Trucks auf den Straßen“, sagt sie, „die haben uns als Kunden gefehlt.“ Delia sparte, wo es ging, außerdem verhängte sie einen Einstellungsstopp. So kamen sie durch die Krise. Und nach den Wahlen, hofft Delia, wird ohnehin alles besser. Vorausgesetzt, ihr Kandidat gewinnt: Mitt Romney.

Am nördlichen Ende des Truck Stops wird schon wieder gebaut. Delia lässt dort den Parkplatz vergrößern, noch mal 110 Plätze, zu den 800, die es schon gibt. „Egal, was man macht: Es macht mehr Spaß, wenn man der Beste ist“, sagt Delia. Davon abgesehen, gibt es noch einen weiteren Vorteil: Je größer etwas ist, desto unwahrscheinlicher ist es, dass man es verliert.



Anreise: Flug ab Deutschland nach Chicago mit KLM hin und zurück ab 549 Euro, www.klm.com; der Truck Stop liegt knapp 200 Meilen von Chicago entfernt an der Interstate 80, Ausfahrt 284. Von Chicago fahren täglich Busse nach Davenport, zum Beispiel mit Greyhound, hin und zurück für 50 Dollar, www.greyhound.com; von hier sind es mit dem Regionalbus noch 20 Meilen bis zum Truck Stop. Übernachtung: Im Comfort Inn gegenüber dem Truck Stop, DZ ab 70 Euro, www.comfortinn.com. Weitere Auskünfte: Um Wartezeiten zu überbrücken, lohnt sich ein Ausflug in die Figge Art Museum direkt neben der Busstation in Davenport, www.figgeartmuseum.org; der Iowa 80 Truck Stop im Internet: www.iowa80truckstop.com

1929 ERÖFFNETE HIER DIE ERSTE SKISCHULE DER SCHWEIZ. DIESEN WINTER ÜBERRASCHEN WIR UNSERE GÄSTE WIEDER.

Mit der zweiten Hotelübernachtung kostet der Skipass CHF 25.- pro Person/Tag.



Leiter der Schweizer Ski- und Snowboardschulen in Engadin St. Moritz (von links nach rechts): Stephan Müller / «Lupo» Fredy Wolf / Franco Moro / Patrik Wiederkehr / Duri Campelli

Diese Berge. Diese Weite. Dieses Licht!



Engadin St. Moritz war schon immer ein Pionier. Hier wurden die zwei einzigen Olympischen Spiele der Schweiz ausgetragen. Hier fand die Berghotellerie zu ihrer Blüte. Und in diesem Jahr hieven wir den Winterrurlaub auf eine neue Ebene. Denn mit der zweiten Hotelübernachtung kostet Sie der Skipass während der Dauer Ihres Aufenthalts CHF 25.- pro Person und Tag.

Entdecken Sie die Angebote unserer jüngsten Leistung auf www.engadin.stmoritz.ch/T +41 81 830 00 01