

Holztransport im Wandel

In der Transport-Praxis ist Holz nicht immer wunderbar

Nicht zu unterschätzende Bereiche im Transportgewerbe sind Holztransporte. Rund 3.000 Unternehmen sind schätzungsweise in diesem speziellem Marktsegment beschäftigt. Überwiegend sind es Familienbetriebe, die von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang aktiv sind. Wie zahlreiche andere Wirtschaftsbereiche auch wird insbesondere das Holztransportgewerbe von Höhen und Tiefen heimgesucht.

Windböen und Stürme schaden zwar Wald und Natur. Holztransportunternehmer können sich dann aber vor Arbeit kaum noch retten. Die Wetterpropheten sagen Klimaveränderungen in Europa mit zunehmend stärker werdenden Windböen und Stürmen voraus. Darauf, sowie auf andere wichtige Details, sollte man sich aber im Holztransportgewerbe keineswegs verlassen. NFM dankt bei dieser Gelegenheit dem Unternehmen Huttner GmbH, Raisting, für die freundliche Unterstützung und Zusammenarbeit, damit dieser Artikel entstehen konnte. Hans Huttner nahm sich als Brancheninsider die Zeit und lieferte einen aufschlußreichen Beitrag über den Bereich Holztransporte.

Die Windwurfkatastrophe in Niedersachsen im Jahre 1972 bescherte den Holztransporteuren und deren Aufbaufirmen zwei Jahre lang stark erhöhte Umsätze, doch dann kam eine



Spezielle Holzrückeunternehmen sind damit beschäftigt, Langholz aus dem Wald zu holen. Früher wurde das überwiegend mit Pferden erledigt.

gewaltige Rezession, die von vielen Betrieben nur mit staatlichen Unterstützungen bzw. Kurzarbeit überwunden werden konnte.

Der Windwurf vom Februar 1990 wirkte sich noch weiträumiger und katastrophaler aus, so daß in der Branche nun wiederum die Sorge von einem kommenden starken Konjunkturrückgang vorhanden ist. Ein Silberstreifen am Horizont ist lediglich in den neuen Bundesländern zu erkennen. Falls dort die Konjunktur in Fahrt kommt und der Bedarf an Transportleistung

und Fahrzeugen steigt, könnte das befürchtete Auftragstief dadurch abgemildert werden.

Sonderfall. Das Wertholz aus dem Windwurf mußte im letzten Jahr möglichst schnell aus dem Wald geholt werden, um es vor Käferbefall und Rotfäule zu schützen. Neben der normalen Versorgung der Sägewerke mußte somit auch noch das zusätzlich angefallene Windwurfholz transportiert werden. Vor allem Langholzpoilder-Stationen wurden im ganzen Land verstreut angelegt, zur Trocken- oder

Naßkonservierung. Eine Vielzahl neuer Langholzzüge mußte darüber hinaus angeschafft werden, um die Arbeit bewältigen zu können. Die Regierung unterstützte die Arbeit durch Sondergenehmigungen für 46 t Zuggewicht und erteilte Fahrerlaubnisse an Sonntagen. Die speziellen Fahrzeugbaubetriebe waren damit überfordert, konnten ihre Stammkundschaft nicht mehr nach deren Terminvorstellungen bedienen und sind Partnerschaften mit anderen Fahrzeugbetrieben eingegangen, um die Lieferbereitschaft zu verbessern. Diese überhitzte Situation ist momentan dabei, sich zu beruhigen. Bei den Transportunternehmen aus einigen süddeutschen Regionen hört man bereits, daß die Züge nicht mehr voll ausgelastet sind und ein erneuter Preiskampf beginnen würde.

Keine Billig-Touren. So kann den Fuhrunternehmern auch hier nur geraten werden, nicht mit Dumpingpreisen zu arbeiten und vorhandene Überkapazitäten wieder abzubauen. Zu beachten ist, daß die Sägewerke von den Lagerplätzen wesentlich schneller mit dem erforderlichen Holzvorrat versorgt werden können als beim Abtransport aus dem Wald. So kann auch den Umständen entsprechend - zumindest bis die Lagerplätze abgebaut sind - sogar ein niedrigerer Fahrzeugbestand als vor dem Windwurf ausreichend sein.

Frisch-Holz. Dies betrifft nun Transporteinheiten für das Sägerundholz. Die Papierholztransporte bleiben von den Windwurf-Ausmaßen weitgehend



Hoppla, wo ist denn die Zugmaschine? Man sieht, daß bei Langholztransporten spezielle Kenntnisse erforderlich sind. Lenkachsen sind schon fast ein Muß beim Holztransport.

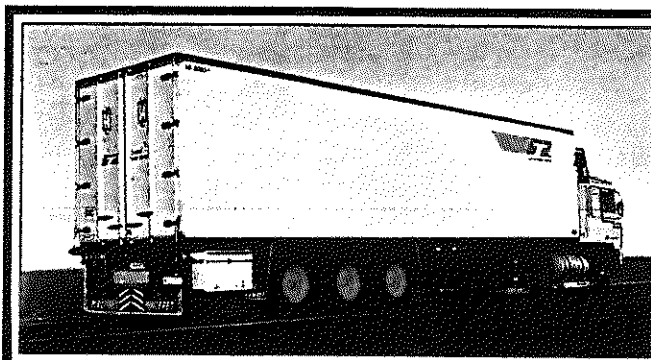
Foto: Doll

verschont, da Papierholz frisch in die Werke gelangen muß und der Qualitätsverfall bei einer vorhergehenden Naßkonservierung zu groß wäre. Im übrigen würden auch die Kosten in keinem akzeptablen Verhältnis zum traditionell billigen Papierholzpreis stehen.

Holz in den Osten. Der vorhandene Überbestand an Transporteinheiten für Sägerundholz kann zur Zeit noch zu einem beachtlichen Teil ausgelastet werden, da das Langholz aus dem Westen über große Transportentfernungen zu Sägewerken in den fünf neuen Bundesländern befördert

werden muß. Dies geschieht allerdings auch nur, da die Umwandlungen der ehemaligen Fortwirtschaftsbetriebe in Staatsforsten nach westlichem Muster oder die Übernahmen in Privatwaldbesitz noch nicht abgeschlossen sind. Die Waldarbeit ruht daher notgedrungen in den neuen Bundesländern, und so muß beispielsweise Rundholz vom Allgäu oder aus der Eifel nach Dresden befördert werden. Das Ende dieser Ausnahmesituation ist jedoch abzusehen.

Neue Betriebe. Neue Betriebe für den Holztransportbereich werden vorrangig in den neuen Bundesländern eröff-



KÜHLFAHRZEUGE
OPTIMAL IN KONZEPTION UND TECHNOLOGIE

MIROFRET – Verkaufsbüro

Johannesstr. 20, D-5137 Waldfeucht 2/Haaren

Tel.: 0 24 52 - 75 86/8 99 14, Fax: 0 24 52 - 8 74 40, Tlx.: 832 126



Das Langholz wird an zugänglichen Stellen von den Spezialfahrzeugen an Ort und Stelle aufgeladen.

Foto: Doll

net. Dieser Bereich entzieht sich dabei industriellen Investoren, da es ein zu breit gefächertes Einzelengagement mit einer Arbeitsleistung von weit über der 40-Stunden-Woche erforderlich macht. Es werden unterschiedliche Betriebe gegründet. So machen sich auch teilweise die Fahrer der ehemaligen Forstwirtschaftsbetriebe in den fünf neuen Bundesländern selbständig. Dabei wird oftmals die Gelegenheit genutzt, die vorhandenen alten Lastzüge billig zu übernehmen. Zum anderen bestehen zu den ortsansässigen Sägewerken noch gute Beziehungen, die auch weiter genutzt werden. So werden hier die Holztransporte überwiegend noch zu etwa gleichen Arbeitsbedingungen durchgeführt wie vor der Wiedervereinigung.

Aufklärungsarbeit wäre hier nun angebracht, denn die guten Beziehungen nützen dem Holzfuhrmann in den fünf neuen Bundesländern in absehbarer Zeit ohnehin nichts mehr. Nur sehr wenige Holzverarbeitende Betriebe haben im Osten eine Überlebenschance.

Auf mehreren "grünen Wiesen" sind

Holzindustrien mit 300.000 fm Jahresumschnitt geplant. Und diese neu entstehenden Werke werden die bestehenden Versorgungsstrukturen auflösen.

Ein Gebrauchter für den Start. Es gilt hier also für die jungen Unternehmer aus dem Osten, eine kurze Zeitspanne erfolgreich zu nutzen, um einen modernen leistungsfähigen Fuhrpark aufzubauen. Einige Fuhrleute konnten sich ihren Traum zwar schon erfüllen und einen neuen Lastzug aus dem Westen erwerben.

Allerdings sollte für die Neuanschaffung eines Holz-Fahrzeuges eine solide finanzielle Basis vorhanden sein, und man sollte sich von einem Neufahrzeug nicht blenden lassen bzw. eventuell auch auf Besitzerstolz unter den gegebenen Umständen erst einmal verzichten. Bis sich die Lage gebessert hat, reicht oftmals schon ein guter "Gebrauchter" aus dem Westen. Ist ein neuer kompletter Langholzzug dagegen zu finanzieren, kann die monatliche Belastung bis 12.000,- DM betragen, und es müssen neben einer guten Auslastung des Langholz-Fahr-

zeuges auch entsprechend hohe Fuhrlöhne gewährleistet sein.

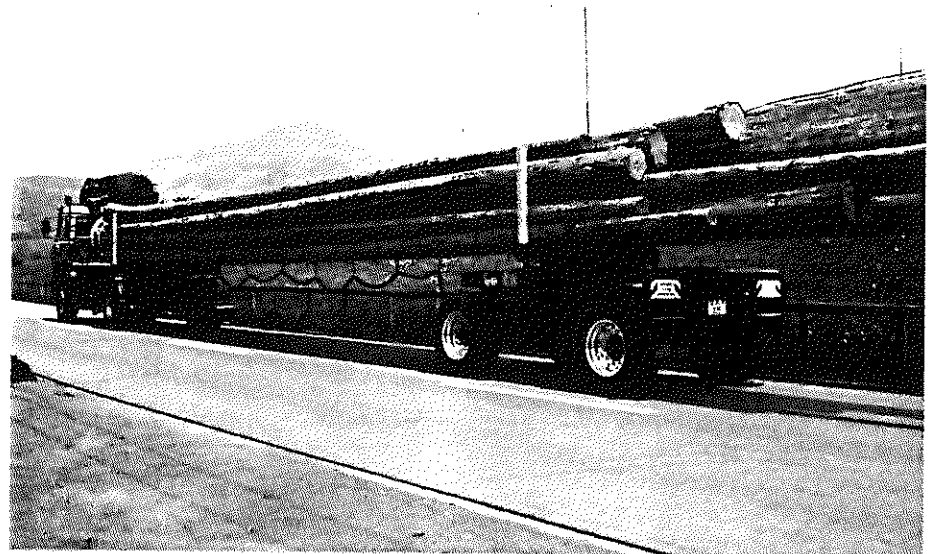
Der Irrglaube. In diesem Zusammenhang soll - das betrifft überwiegend Unternehmer aus dem Osten - auch mit einem Irrglauben aufgeräumt werden, der für Fuhrleute verhängnisvoll enden kann. Zahlreiche Unternehmer glauben, solange ihre Bankschulden höher sind als ihre Einnahmen, hätten sie keinen Gewinn und man könnte über die Frachteinnahmen vollständig verfügen. Vergessen wird oftmals, daß unter Umständen noch hohe Beträge an Steuern zu entrichten sind. Die Steuerberater scheinen hier mit entsprechenden Hinweisen und Aufklärungen in den fünf neuen Bundesländern völlig im Verzug bzw. überfordert zu sein. Um Pleiten zu vermeiden, ist also am Jahresende mit dem Steuerberater der Betriebsgewinn zunächst einmal zu ermitteln und die daraus fälligen Steuern bis zur Veranlagung auf der Bank anzulegen.

Diese Steuerbeträge sollten keineswegs zum Ausgleich der laufenden Finanzierung oder zu weiteren Neuinvestitionen verwendet werden. Wenn der Fiskus erst einmal den Betrieb steuerlich veranlagt und die angefallene Einkommenssteuer fordert, muß diese auch sofort entrichtet werden. Ist das Geld nicht vorhanden, muß für diese Forderung eine neue Finanzierung eingegangen werden; scheitert diese, geht der Betrieb natürlich in Konkurs. Es erscheint hier wichtig, bei den neuen Familienbetrieben im Osten noch einmal die besondere Aufmerksamkeit gegenüber den kaufmännischen Aspekten zu wecken, die gleichrangig neben dem Einsatz der richtigen Technik stehen.

Partnerschaft macht stark. Bei den etablierten westlichen Holztransporteuren dagegen, die in den neuen Bundesländern Zweigbetriebe gründen, geht es vor allem darum, sich von dem vorhandenen Transportvolumen Marktanteile zu sichern, den eigenen Betrieb zu erweitern und die staatli-

chen Fördermaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Zur Betriebserweiterung ist aber vor Ort fachkundiges Personal erforderlich. Dies hat auch bereits eine Reihe von West-Unternehmen dazu veranlaßt, mit Fahrern aus den ehemaligen Staatsbetrieben der fünf neuen Bundesländern gemeinsam Transportbetriebe auf der Grundlage einer GmbH zu gründen. Für den West-Unternehmer ergibt sich der Vorteil, einen motivierten, leistungsbewußten Partner zu haben, der zudem auf das kostbare Transportmittel achtet. Der Ost-Partner kann vom Know-how des Wessi's profitieren, und er spart eventuell teures Lehrgeld.

Einer allein zu schwach. Solche Gesellschaften bzw. Zusammenschlüsse brauchen gar nicht auf Dauer zu bestehen, eine Trennung ist wieder möglich und sinnvoll, wenn die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind, die zur Partnerschaft geführt haben. So werden auch bereits Überlegungen angestellt, sogenannte lose Vereinigungen von Einzelunternehmern in Form von Genossenschaften zu gründen. In gleichem Zuge, wie die bereits erwähnten Holzindustrien entstehen, sollen diese Transportgenossenschaften gegründet werden. Der



Eine Fuhre Langholz auf dem Weg ins Sägewerk. Das kommt oftmals bereits geschält aus dem Wald.

Einzelunternehmer hat eine zu schwache Position, wenn er mit einem Großbetrieb über den Fuhrlohn verhandeln soll. Die Genossenschaft würde die Tarife aushandeln, die Transportaufträge vergeben und die Abrechnungen für die Mitglieder bei der Holzverarbeitenden Industrie erstellen. Die Genossenschaft würde durch eine

Marge aus den Fuhrlöhnen von z.B. 4,5 Prozent finanziert werden. In den alten Bundesländern fielen derartige Ideen bisher auf keinen fruchtbaren Boden. Das Konkurrenzdenken der Fuhrunternehmer untereinander ist zu groß. In den neuen Ländern scheint mehr Bereitschaft zu kollegialer Partnerschaft vorhanden zu sein, und so

KUNDEN-DIENSTSTELLE				
Fahrzeugbau Alex GmbH Berlin	Sophie-Charlotten-Straße 25 1000 Berlin 19	Fernruf 3 21 40 47	Neubauten · Umbauten Reparaturen	LKW-Anhänger · Kipp-Anhänger Bremsendienst § 29

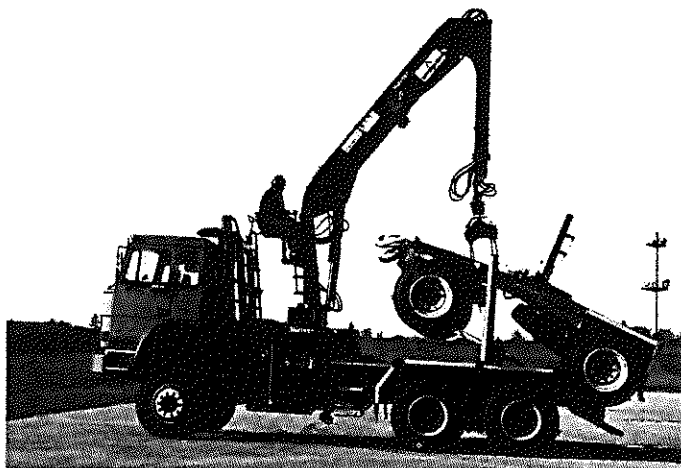
	<h2>KUDA-KATALOG 91/92</h2>	<p>Ja, schicken Sie mir den neuen KUDA-KATALOG 1991/92. DM 10,00 Schutzgebühr liegt in bar bei.</p>
<p>EUROPAS GRÖSSTES ANGEBOT AN LKW-ZUBEHÖR + LKW-KAROSSERIETEILEN</p>	<p>Das komplette Programm auf einen Griff</p>	<p>Schutzgebühr DM 10,00 (wird bei Kauf vergütet)</p>
<h3>KUDA-AERO-SPOILER-GMBH</h3>	<p>Industriestraße 16 • D-2845 Damme-Dümmer 1 Tel. (0 54 91) 30 14 • Fax (0 54 91) 30 17</p>	
		<p>Name _____ Straße _____ Wohnort _____</p>

kann man fast davon ausgehen, daß die in Skandinavien erprobten Genossenschaften auch in den neuen Bundesländern Fuß fassen werden. Es könnte auch sein, daß sich dieses System als überlegen erweist und sich dann auf die alten Bundesländer ausdehnt.

Moderne Holzernte. Nachdem Wiebke und Vivian mit 170 Stundenkilometern in den deutschen Wäldern getobt hatten, haben die Holz-Rückeunternehmer etwa 200 Harvester gekauft. Wer es noch nicht weiß: Harvester, das sind Holz-Vollerntemaschinen für die Einschnitte. Bis zu einhundert Stämme können damit in einer Stunde gefällt, geschnitten und aufgearbeitet werden. Ebensoviele Vollerntemaschinen und Lohnunternehmer kamen damals noch zusätzlich aus Skandinavien nach Deutschland.

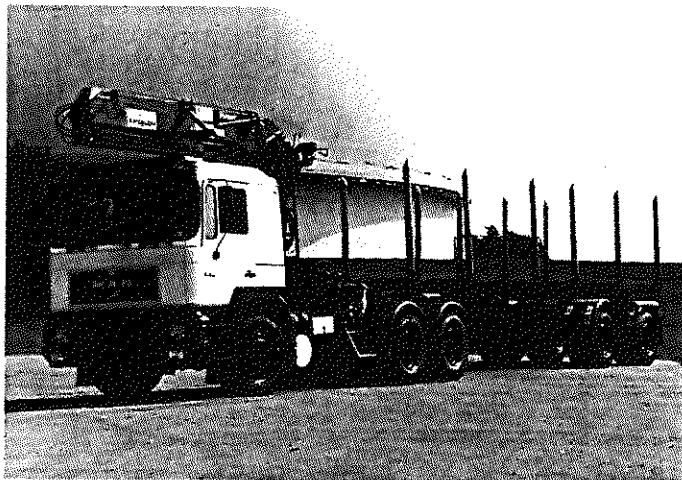
Der Forstwirtschaft wurde dabei überzeugend vor Augen geführt, wie schnell und kostengünstig diese Maschinen arbeiten können, im Vergleich zur Aufarbeitung mit der Motorsäge.

Werbung - Kurzholz. Unternehmer, die sich eine derartige Maschine für über eine halbe Million Deutsche Mark gekauft haben, sowie der einschlägige Maschi-



Für den Holztransport wird der Nachläufer einfach huckepack genommen.

Foto: Huttner



Ein Fahrzeug, das sich besonders für den Transport von Kurzholz-Sortimenten oder Schnittholz eignet.

nenhandel, werben nun damit, daß alles Sägerundholz im Wald auch gleichzeitig auf Länge geschnitten werden muß und der Transport von Langholz mit Sonderfahrzeugen sowie der Einschnitt im Sägewerk volkswirtschaftlich gar nicht mehr zu

vertreten sei. Größere Harvester-Modelle sind darüber hinaus bereits in der Entwicklung, die auch in der Lage sein werden, starkes Langholz aufzuarbeiten. Ein Bedarf für Deutschland von Vollerntern wurde schon mal hochgerechnet. In der

deutschen Forstwirtschaft besteht ein Trend zu kürzeren Umtriebszeiten, um der Marktnachfrage gerecht zu werden und billigeres Mittelklasseholz zu erzeugen. Damit werden gute Voraussetzungen zum Einsatz von Holz-Vollerntern geschaffen, und diese Maschinen werden in den deutschen Wäldern auch verstärkt Einzug halten.

Das läßt sich kaum bestreiten. Nur scheint es angebracht zu sein, die Kauf-euphorie bei diesen Großmaschinen zu bremsen, da die klassischen Bauholzsägewerke eventuell weiterhin doch lieber Langholz verarbeiten wollen und nicht die aus der Prozessortechnik kommenden Sortimente.

Sägewerker bestimmen die Richtung. Ob es in Zukunft noch Langholz gibt oder nicht, wird sich also nicht durch einen Kampf zwischen den Harvesterbetreibern und Langholztransporteuren entscheiden lassen, sondern hier werden letztendlich die Sägewerker bestimmen, nach dem Motto: "Wer zahlt, schafft an."

Wenn wieder normale Verhältnisse im Forst eingekehrt sind, mit Durchforstungen und kleinen Losgrößen, wird es sich erweisen, ob die Prozessortechni-

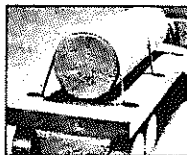
Zurren Noch einfacher und schneller mit neuer Technik

Was ist Niederzurren?

Das Zurrmittel überspannt die Ladung von Anschlagpunkt zu Anschlagpunkt.

Was ist Diagonalzurren?

Die Anschlagpunkte befinden sich am Ladegut, die Konteranschlagpunkte am Lkw.



Niederzurren



Diagonalzurren

Die Zurrart hängt vom Ladegut und von der Lkw-Art ab. Grundsätzlich haben sich Niederzurren und Diagonalzurren als wirtschaftlich erwiesen.

Lieferprogramm: Zurrgurte, Zurrseile, Zurrketten mit DoMess-Kraftanzeiger und sämtlichem Zubehör, dazu Hebebänder, Rundschlingen, Seile, Ketten, Hebezeuge.

Bei der Ausrüstung eines Lkws mit Zurrmitteln – den DOLEZYCH Sicherheitswerten entsprechend – wird ohne Rechnung oder Winkelmessung die nach der VDI-Richtlinie 2702 erforderliche Sicherungskraft erreicht.

DOLEZYCH 4600 Dortmund (Hafen) Hartmannstr. 57, Telefon (02 31) 81 81 81

nik wirklich soviel kostengünstiger ist als die konventionelle Aufarbeitung und ob das angelieferte Längen-Sortimentholz wirklich bedeutend billiger ist als das Langholz.

Holzausbeute - in eigener Regie. Es ist auch kaum vorstellbar, daß die Holzindustrie die Einschnitteinteilung den Maschinenführern im Wald überläßt, sondern diesen wichtigen Arbeitsschritt weiterhin in eigener Regie durchführen möchte.

immerhin kann die optimale Ausnutzung eines Stammes mehr Geld bringen, als vergleichsweise durch ein paar Mark günstigere Aufarbeitungskosten der Stämme eingespart werden können. Die Windwurfaufarbeitung war lediglich ein Ausnahmefall. Wie die Entwicklung tatsächlich weitergeht, ob der Forst für die Sägeindustrie weiterhin das klassische Langholz oder ein Längen-Sortiment zur Verfügung stellen wird, das werden unter anderem bereits die nächsten entstehenden Großsägewerke deutlich signalisieren.

Transportsysteme. Von dem zu transportierenden Holz-Sortiment - kurz oder lang - hängt das zu wählende Transportsystem ab. Die Variationen sind so vielschichtig, daß sie in diesem Beitrag nicht mehr erwähnt werden können.

Wichtig vor einem Kauf bleibt auf alle Fälle das Fachgespräch mit einer kompetenten Aufbaufirma. Bereits vor Bestellung des Lkw-Fahrgestelles ist die

notwendige Ausrüstung mit dem Aufbauer abzusprechen.

In letzter Zeit ist ein Trend zu ausziehbaren Sattelauflegern festzustellen. Diese Fahrzeuge sind schwerer und teurer als z.B. ein normaler Kurzholz- oder Langholzzug. Sie sind eigentlich auch nur wirtschaftlich einzusetzen, wenn Leerfahrten damit vermieden werden können. Wenn es also darum geht, in eine Richtung Langholz zu transportieren, dann sollte in die Gegenrichtung beispielsweise Schnittholzware oder Kurzholz mitgenommen werden können.

Wenn die Kaufentscheidung zu einem ausziehbaren Sattelaufleger nur deshalb fällt, um für alle Gelegenheiten bestens gerüstet zu sein, kann das eine Fehlentscheidung sein. Zu bedenken sind nun einmal die geringeren Nutzlasten und die entsprechend höheren Investitionskosten für die Fahrzeuganschaffung. Darüberhinaus ist es auch nicht immer leicht, Rücktouren zu bekommen.

Letztendlich darf man gespannt sein, wie sich die Holzsortimente und auch die Unternehmensstrukturen im Holztransportgewerbe ändern. Das würde übrigens auch bei den Holztransportfahrzeugen gewisse Änderungen mit sich bringen. Ansonsten zeigt - für so manchen Leser hilfreich, sensibler auf sich abzeichnende Veränderungen zu reagieren - dieser Beitrag einen Einblick in das Holztransportgewerbe. Also, "Gut Holz."

Nutzfahrzeugwäsche in 10 Minuten!

Immer saubere Fahrzeuge als Visitenkarte Ihres Unternehmens durch die

Mobile Bürsten-Waschanlage. TÜV GS-geprüft.

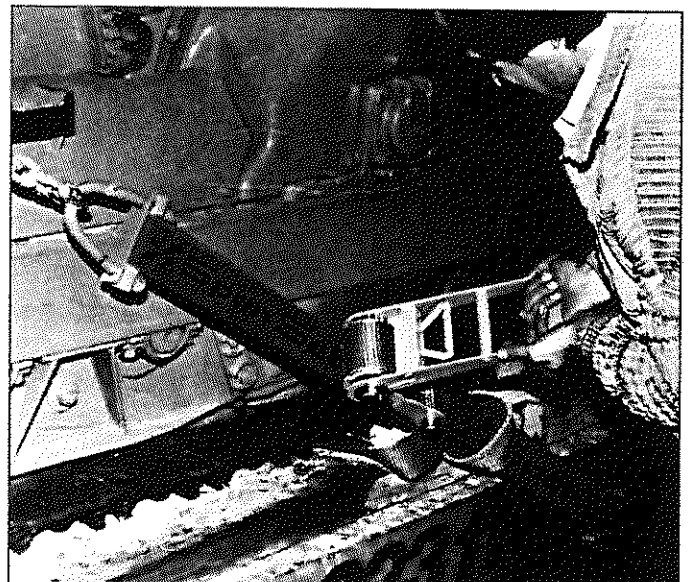
Rationelle und gründliche Reinigung. Von einer Person superleicht zu bedienen, geringer Platzbedarf, im Freien oder in der Halle. **NEU:** Fahrwerk mit Tandem-Pendelachse und Neigevorrichtung zur Reinigung schräger Front- und Seitenscheiben. Verkleidung zum Schutz der elektrischen Anlage, 24-Voll-Sicherheitschaltung, stabile Doppelstreben und große luftbereifte Distanzräder, Flachstrahlröhren. Prospekt, Angebot oder Gratisvorführung:



ERTL GmbH
Industriestr. 4 · 5485 Sinzig
Telefon 0 26 42 / 4 20 61
Telefax 0 26 42 / 74 58
Teletex 17-264 291

Wir stellen aus:

INTERMODAL - AMK Berlin - 12.-14.11.1991, Halle 17 - Stand-Nr. 04
BRAU Nürnberg - 14.-16.11.1991, Halle D - Stand-Nr. 1-4188



Planierraupe gesichert mit 10 t Druckratsche

Ihr Partner in der Hebe- und Zurrtechnik.

SpanSet®

Jülicher Straße 49 - 144 · 5132 Übach-Palenberg
Tel. (0 24 51) 48 31-0 · Telex 8 329 334 · Fax (0 24 51) 40 57