

Probleme beim Transport von Langholz

Von Hans Huttner, Raisting/Oberbayern

Die Sägewerke sind darauf angewiesen, pünktlich, wie es der Produktionsbedarf erfordert, und auch kostengünstig mit Langholz versorgt zu werden. Die Fuhrunternehmer, die diese Aufgabe zu erfüllen haben, geraten immer mehr in Spannungsfelder, so daß sie ihre Arbeit häufig nicht mehr verrichten können, ohne in irgend einer Weise mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen. Da der einzelne Fuhrmann überfordert ist, eine Änderung eines Gesetzes oder einer Richtlinie durchzusetzen, so wendet er sich häufig an den Fahrzeughersteller mit seinen Problemen. Aus dieser Situation heraus wurde dieser Beitrag geschrieben.

Das Feld der Probleme wird nachfolgend aufgelistet. Der Sägewerker- und der Fuhrunternehmer-Verband sollten sich mit den Vertretern der einzelnen Landesregierungen an einen Tisch setzen und bundeseinheitliche Richtlinien für den Langholztransport erstellen.

Überlängengenehmigung

Zum Transport von Langholz ist immer eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 StVZO erforderlich, da durch den Ladungsüberhang die zulässigen Längenmaße überschritten werden. Die Genehmigung erteilt die untere Verwaltungsbehörde. Sie kann eine allgemeine Dauerausnahmegenehmigung von maximal 3 Jahren Laufzeit und einem Geltungsbereich im ganzen Bundesgebiet erteilen. Abbildung 1 zeigt einen Standard-Langholzzug, der Stämme mit 21 m Länge transportiert. Bei einem genehmigten Ladungsüberhang von z. B. 6 m ergibt sich dabei eine Zug-Gesamtlänge von 21 m. Die nach StVZO zulässige Zug-Gesamtlänge beträgt beim Sattelzug 15 m und beim Anhängerzug 18 m, von Vorderkante Lkw bis Hinterkante Anhänger gemessen. Da in unserem Beispiel die zulässige Länge um 3 m überschritten wird, ist zusätzlich eine Ausnahmegenehmigung (AG.) nach § 70 Abs. 2 StVZO erforderlich.

Diese AG. betrifft das Fahrzeug, und sie wird durch die Landesregierung erteilt. Zur Erlangung dieser AG. ist allerdings ein TÜV-Gutachten notwendig. Es muß nachgewiesen werden, daß der Lastzug mit Überlänge die vorgeschriebenen Spurlaufeigenschaften aufweist und sich auch insgesamt in einem technisch einwandfreien Zustand befindet, der die Erteilung einer AG. rechtfertigt. Um die Spurlaufeigenschaften

um 1,2 m längere Stämme geladen werden. Der hinter dem Fahrerhaus quer zusammenlegbare Kran wird dadurch benachteiligt; dies ist unverständlich, da sich Hersteller und Fuhrunternehmer bemüht haben, die Zug-Gesamtlänge zu reduzieren.

Außer dieser berichtigungswürdigen Ungeheimtheit wurden die einheitlichen Richtlinien von den Fuhrunternehmern befriedigt aufgenommen und sollten nun von allen Bundesländern übernommen werden.

Auflagen

Die unterschiedlich gemachten Auflagen in Verbindung mit einer AG. erhöhen immer wieder die Gemüter, da dadurch auch starke Wettbewerbsvor- oder -nachteile entstehen können. Abweichend von den allgemeinen Richtlinien für Langmaterial-, Großraum- und Schwertransporte sind speziell für den Langholztransport zugeschnittene Richtlinien dringend erforderlich. Sicherungsmaßnahmen, die für den relativ selten vorkommenden Schwerlasttransport mit Überbreite sinnvoll sind, können jedoch übertrieben oder sogar schädlich für den Langholztransport sein.

Langholzzüge sind normale 38-t-Züge ohne Übergewicht und Überbreite; sie sind nur ein paar Meter länger als ein normaler Lastzug und fügen sich problemlos in den fließenden Verkehr ein. Zu große Begrenzungen sind bei diesen Fahrzeugen nicht angebracht.

62 km/h auf Autobahnen

In Verbindung mit der Überlängengenehmigung ist auch meist eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 62 km/h gegeben. Auf Landstraßen darf ein Lastzug ohnehin nur 60 km/h fahren, die Begrenzung wirkt also nur auf den Autobahnen. Für einen vielachsigen Schwerlastzug mag die Geschwindigkeitsbegrenzung gerechtfertigt sein, nicht aber für einen Langholzzug. Von seiten der Technik stellt es kein Problem und kein Unfallrisiko dar, wenn diese Züge 80 km/h fahren und sich auf der Autobahn in den Fluß der Lkw-Kolonnen einreihen. Im Werktagverkehr ist die rechte Spur durch die Lastzüge belegt, die verbleibende 2. oder 2. und 3. Spur belegen die Pkws. Befindet sich ein Lastzug mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bahn, so sind alle nachkommenden Züge gezwungen, diesen zu überholen. In dieser Vielzahl von Überholungen liegt das Unfallrisiko, aber nicht darin, wenn der Langholzzug 80 statt 62 km/h fährt. Die paar Meter Überlänge stören auf der Autobahn überhaupt nicht; sie werden

Toleranz bei Übergewicht

Bei Transporten liegen üblicherweise Frachtpapiere vor, die das exakte Gewicht der einzelnen geladenen Güter ausweisen, und so kann der Fahrer das Gesamtgewicht eindeutig bestimmen. Bei Schüttgütern oder Flüssigkeiten kann über das spezifische Gewicht vom Volumen auf das Ladungsgewicht genau umgerechnet werden. Völlig anders ist jedoch die Situation beim Rundholztransport. Der Fahrer hat keine andere Möglichkeit, als sein Ladegewicht im Wald zu schätzen, und hierbei können Fehler vorkommen:

- Das Spezifische Gewicht des Holzes muß geschätzt werden, und je nach Feuchtigkeitsgehalt variiert dies sehr stark. Hat der Lastzug z. B. 21 t Nutzlast und liegt trockene Fichte mit einem Spezifischen Gewicht von 0,7 vor, so können 30 Fm Holz geladen werden.
- Will der Fahrer nun 30 Fm Holz aufladen, so kann er sich bei dieser Mengenbestimmung ebenfalls wieder verschätzen.
- Holz hat oft Übermaß wegen schlechter Qualität. Das Übermaß ist dem Fuhrmann aber nicht bekannt. Er hat nur einen Lieferschein in Händen, auf dem die Holzmenge in Fm angegeben wird, die der Sägewerker dem Holzverkäufer bezahlt, und diese Holzliste liegt auch der Berechnung des Fuhrlohnes zugrunde.

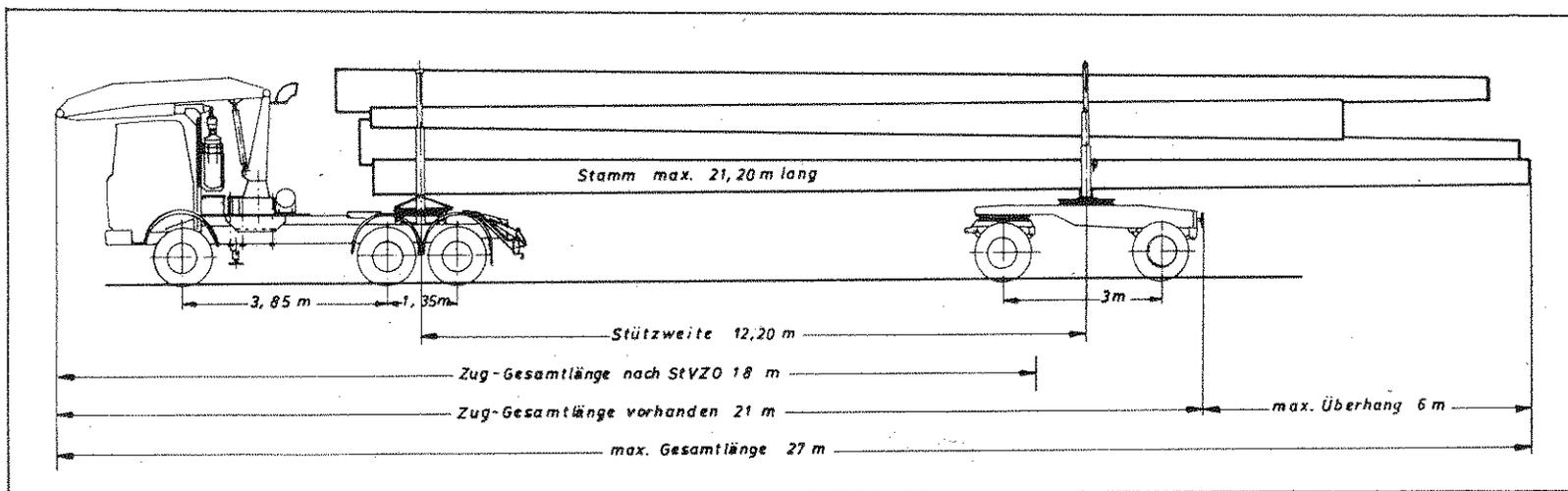


Abbildung 1 Standard-Langholzzug (mit Bemaßung)

Z. B. stellt die am Ladungsende anzubringende Tafel ein Problem dar. Die Tafel soll mindestens 1000 x 400 mm groß sein. Solch eine Tafel

kaum wahrgenommen, die Behinderung durch die langsame Fahrgeschwindigkeit stört aber erheblich.

d) Wird Holz mit Rinde transportiert, so wird das Fm-Gewicht üblicherweise um 5 bis 6% erhöht. Der Rindenanteil macht aber oft 10%

freien Zustand befindet, der die Erteilung einer AG. rechtfertigt. Um die Spurlaufeigenschaften eines Nachläufer-Zuges beurteilen zu können, muß dieser beladen den BO-Kraft-Kreis befahren. Der Fahrzeughersteller kann für den Nachläufer keine generelle AG. für die Überlänge nach § 70 StVZO erlangen, da der Anhänger alleine keine Überlänge hat und sich die Überlänge erst in Zusammenstellung mit dem jeweiligen Lkw ergibt.

Mit einer AG. für überlange Straßenfahrzeuge und hinausragende Ladung sind auch immer bestimmte Auflagen für die Kenntlichmachung vorgeschrieben. Der TÜV-Ingenieur hat die erforderlichen Auflagen in seinem Gutachten zu benennen, und er muß sich dabei an die bundeseinheitlichen Richtlinien halten.

Liegt nun die AG. nach § 70 StVZO vor, so muß der Fahrzeughalter bei der unteren Verwaltungsbehörde noch eine Einsatz-Erlaubnis für das überlange Fahrzeug beantragen. Hierzu ist eine AG. nach § 29 Abs. 3 StVO erforderlich. Bei landkreis-überschreitenden Transporten, die ja immer vorliegen, dürfen nur Dauerausnahmegenehmigungen von maximal einem Jahr Laufzeit ausgestellt werden.

Für jeden Langholzzug muß somit jedes Jahr die Prozedur des Genehmigungsverfahrens durchwandert werden, mit keinem unerheblichen Kosten- und Zeitaufwand. Die Genehmigungsdauer für alle 3 erforderlichen AG. sollte auf 3 Jahre erhöht werden.

Die AG. nach § 70 StVZO könnte für Langholzzüge entfallen und an deren Stelle könnte eine Hersteller-Bescheinigung über Spurlaufeigenschaften des Nachläufers treten. Eine Vielzahl von Messungen an Langholzzügen verschiedener Hersteller haben gezeigt, daß diese die vorgeschriebenen Spurlaufeigenschaften aufweisen und zudem hat sich herausgestellt, daß die in engem Bereich variierenden Lkw-Radstände sich kaum meßbar auf den Spurlauf des Nachläufers auswirken. Der verkehrssichere Zustand der Lastzüge wird durch Zwischenuntersuchung, Bremssonderuntersuchung und Hauptuntersuchung überwacht und bedarf eigentlich keiner weiteren Begutachtung. Die Ministerien der Länder Baden-Württemberg und Bayern haben einheitliche Richtlinien herausgebracht, die der Genehmigung von Langholz-, Schnittholz- und Holzleimbinder-Transporten zugrundegelegt werden. Die Erlangung einer AG. wird dadurch wesentlich vereinfacht, da auf das Anhörungsverfahren für Gesamtlängen bis 25 oder 27 m verzichtet werden kann.

Wenn der Ladekran vorne übersteht, werden 27 m, wenn der Kran nicht übersteht, nur 25 m Gesamtlänge genehmigt. Der über dem Fahrerhaus abgelegte Kran steht selten mehr als 0,8 m über die Stoßstange hinaus. Da 2 m Mehrlänge genehmigt werden, können mit diesem Fahrzeug

Z. B. stellt die Anbringung von überlängende Tafel ein Problem dar. Die Tafel soll mindestens 1000 x 400 mm groß sein. Solch eine Tafel ist an schwingenden Baumstämmen nicht sicher zu befestigen, und es besteht die Gefahr des Verlierens, wodurch wiederum ein schwerwiegender Unfall verursacht werden kann. Ein oder zwei Fahnen am Stammende sollten ausreichen. Die Absicherung des Überhangs kann besser durch ein gelbes Rundumlicht am Heck des Anhängers erfolgen. Das bis jetzt noch vorgeschriebene Schild soll nur 1 m über der Fahrbahn angebracht sein. Bei engen Ortsdurchfahrten kommt es aber vor, daß der Überhang über Bürgersteige, Zäune und parkende Autos hinwegstreicht. Solche Rangiermanöver geschehen selbstverständlich im Schrittempo, aber ein Schild am Ladungsende darf dabei nicht angebracht sein.

Die gelben Seitenstrahler an der Ladung sollten nur bei schlechten Sichtverhältnissen verlangt werden, da für die Anbringung keine praktikable Lösung bekannt ist.

Einige Landratsämter begrenzen die erlaubten Fahrzeiten. So darf z. B. im Berufs- oder Stoßverkehr früh, mittags und am Spätnachmittag nicht mehr gefahren werden und auch nicht bei Dunkelheit, Nebel oder Glatteis. Bei Einhaltung dieser Begrenzung wären viele Langholzfahrer nicht mehr in der Lage, ihren Beruf auszuführen, da die Tagesleistung auf ein unwirtschaftliches Maß zurückginge.

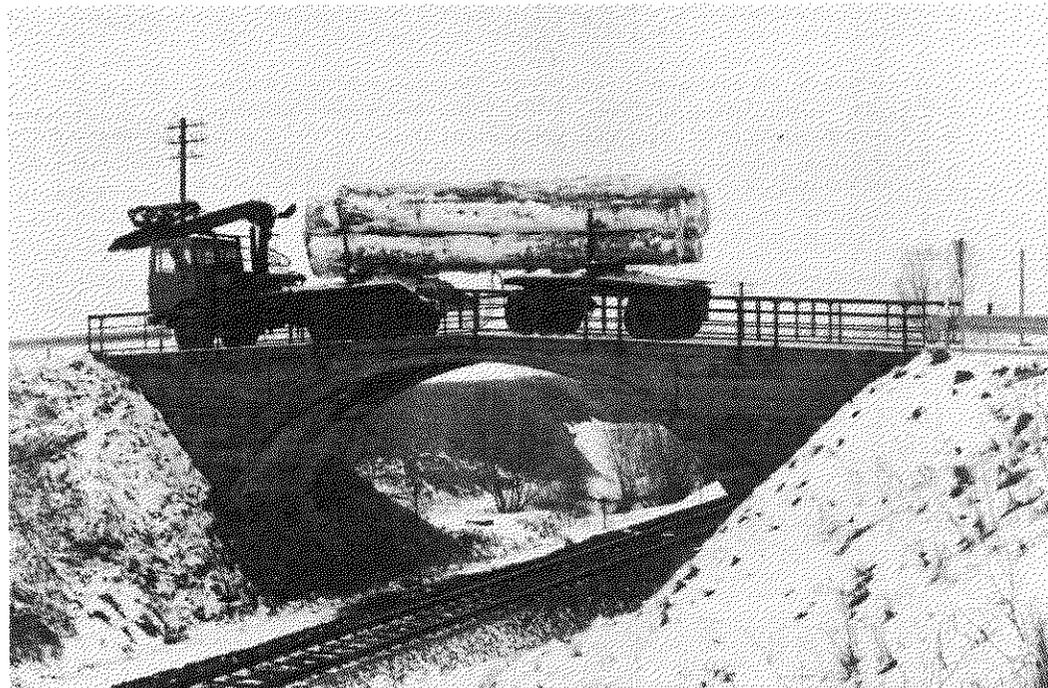


Abbildung 2 Aus vielen Forsten kann Holz nur über Brücken mit unzureichender Tragkraft abtransportiert werden

kaum wahrgenommen, die Behinderung durch die langsame Fahrgeschwindigkeit stört aber erheblich.

Ungleiche Lastverteilung

Die Wahl der Stützweite zur Erzielung einer gleichmäßigen Lastverteilung, entsprechend der Nutzlast von Lkw und Anhänger, muß vom Fahrer geschätzt werden. Neben leicht möglicher Fehler bei dieser Schätzung muß auch noch auf den zulässigen Ladungsüberhang geachtet werden oder darauf, daß enthaltene kürzere Stämme von den Rungen noch erfaßt werden. Wird nun das Holz aufgeladen entsprechend der Nutzlast des Lastzuges, so kann es zu einer ungleichen Lastverteilung kommen, indem z. B. der Lkw zu wenig Last trägt und der Anhänger überladen ist. Bei einer Gewichtskontrolle durch die Polizei führt dies zu einer Anzeige. Bei einem Sattelzug hätte dies keine Anzeige zur Folge, da dieser als eine Einheit verwogen wird und nicht Lkw- und Auflieger-Achsen separat betrachtet werden. Beim Langmaterialzug liegen die gleichen Verhältnisse wie beim Sattelzug vor, nämlich eine Ladung, die sich gleichzeitig am Lkw und Anhänger abstützt. Es liegen keine Einzelladungen vor, welche sich getrennt dem Lkw oder Anhänger zuordnen lassen. Aus diesem Grund müßte bei der Verwiegung der Langholzzug auch als komplette Einheit betrachtet werden wie der Sattelzug.

d) Wird Holz mit Rinde transportiert, so wird das Fm-Gewicht üblicherweise um 5 bis 6% erhöht. Der Rindenanteil macht aber oft 10% des Holzgewichtes aus.

Da es nicht möglich ist, das Ladungsgewicht im Wald genau zu bestimmen, sollte eine Ausnahmeregelung für die Rundholztransporte gefunden werden. Richter haben bei einschlägigen Verhandlungen schon gefordert, daß jeder Stamm über eine Federwaage angehoben und dann das Stammgewicht notiert werden muß. Daß dies keine praktikable Lösung ist, muß wohl nicht weiter erörtert werden. Die Gerichte machen es sich hier zu leicht, wenn sie nicht auf die vorhandene Ausnahmesituation eingehen. Es ist jedoch in diesem Fall der Gesetzgeber gefordert, die Schranken beim Gesamtgewicht etwas zu lüften. Eine Möglichkeit wäre, die Strafverfolgung bei Überladung bis zu einem Gesamtgewicht von 46 t auszusetzen, wenn der Lastzug technisch für dieses Gewicht ausgelegt ist. Dann wäre der erforderliche Spielraum vorhanden, um die Fuhrleute vor der ständigen Sorge der Straffälligkeit zu befreien.

Fuhrpreise

Durch die Rezession der Bauwirtschaft in den letzten Jahren sind die Erlöse für Holzprodukte stark zurückgegangen. Besonders nachteilig wirkt sich dabei aus, daß die Rundholzpreise nicht im gleichen Maße abgenommen haben und der Staatsforst eine Politik der Macht betreibt. Zusätzlich belasten Billigimporte aus den Ostblockländern den Markt und haben schon eine Reihe von Sägewerken zur Betriebsaufgabe gezwungen. In dieser Situation ist verständlich, daß auch die Fuhrlöhne für das Massenprodukt Rundholz sich auf einem kaum noch die Selbstkosten deckenden niedrigen Niveau eingestellt haben.

Fahrzeuge haben eine verhältnismäßig kurze Lebensdauer, und auf der Strecke bleiben die notwendigen Neuinvestitionen und damit die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit bei der Rundholzversorgung. Die Situation beim Fuhrlohn muß in der Weise geändert werden, daß das transportierte Gewicht auch bezahlt wird. Die Sägewerke rechnen mit einem zu geringen Spezifischen Gewicht. Holz wird heute oft im Saft geschlagen und schnell verarbeitet, so daß im Wald keine Zeit zur Austrocknung bleibt. Kommt noch die Rinde und etwas Übermaß hinzu, kann der Umrechnungsfaktor für Fichte statt 0,7 bis zu 1,1 betragen, um vom Fm-Wert des Lieferscheins auf das Ladungsgewicht zu kommen. Im o. g. Beispiel können dann bei 21 t Nutzlast nur noch 19 Fm geladen werden. Die Fuhrpreise sind auf Fm-Basis ausgehandelt, und die Transportkosten werden nur gedeckt, wenn mit dem Faktor für leichtes Holz umge-

Probleme beim Transport von Langholz

Fortsetzung von Seite 1938

rechnet wird und im Werk pro Fuhre etwa 30 Fm Holz angeliefert werden.

Die Sägewerker sind aufgefordert, mit ehrlichen Umrechnungswerten zu arbeiten, und der Verband sollte neue Umrechnungswerte herausgeben, die allgemein verbindlich sind und den im Wald lagernden Holzgewichten besser entsprechen als die z. Z. üblichen Faktoren.

Längenaushaltung

In einigen Gegenden ist es üblich, daß Langholz auf 10 cm Durchmesser abgezopft wird, ohne Beachtung der sich dabei ergebenden Stamm-länge. Überschreitet der Langholzzug mit diesen Stämmen die nach Ausnahmegenehmigung zulässige Gesamtlänge, muß der Fahrer die Stammspitze mit der Motorsäge ablängen. Das Arbeiten mit der Motorsäge über Kopf ist sehr gefährlich, und es sind auch schon schwere Unfälle durch Kettenrückschlag vorgekommen. Das Kuratorium für Waldarbeit und Forsttechnik (KWF) sollte sich nicht nur um die Sicherheit der direkt im Forst Beschäftigten kümmern, sondern sich in diesem bereichsüberschneidenden Fall auch ein paar Gedanken um die Sicherheit der Langholzfahrer machen. Die Forstbetriebe müssen umgehend dazu bewegt werden, das Langholz wieder auf transportable Längen auszuhalten.

Die Forstbetriebe gehen in letzter Zeit in Bayern und Baden-Württemberg vermehrt dazu über, Langholz auf 21 m Länge einzuschneiden. Dies ist sicherlich in den neuen einheitlichen Richtlinien der Länderregierungen begründet, die AG. bis 27 m Gesamtlänge für den Langholztransport generell akzeptieren. Viele Langholzzüge haben jedoch nur AG. bis 24 oder 25 m Gesamtlänge, da die untere Verwaltungsbehörde ihr örtliches Straßennetz nicht für eine größere Länge für geeignet hält. Die Forstbetriebe haben sich also auch hier wieder mit dem Fuhrunternehmer zu unterhalten, welche maximale Holzlänge er transportieren kann. Die Einschnittlänge kann nicht von der Forstdirektion oder Oberforstdirektion für ein ganzes Land einheitlich diktiert werden, sondern muß sich nach den örtlich erlaubten Transportlängen richten.

Brücken

Im forsteigenen Straßennetz gibt es eine Vielzahl von Brücken mit zu geringer Tragkraft für den üblichen 38-t-Zug. Der Fuhrunternehmer trägt ein hohes Risiko, wenn er diese Brücken be-

fährt. Wenn zu schwache Brücken vorhanden sind, müßte das Holz bis nach der Brücke gerückt werden.

Auch ist ein bestimmtes Waldgebiet oft nur über Fluß- oder Bahnbrücken mit zu geringer Tragkraft zu erreichen. Abbildung 2 zeigt eine Brücke der Bundesbahn mit 6 t angegebenen Zulässigen Gesamtgewicht. Diese Brücke ist durch den leeren Lastzug schon überfordert. Auch in diesem Fall müßte das Holz mit kleinen Fahrzeugen bis nach der Brücke vorgeliefert werden.

UVV-Bestimmungen

Auch bei den Richtlinien der Berufsgenossenschaft zur Unfallverhütung gibt es schädliche Vorschriften. Punkte die der Diskussion bedürfen sind z. B.:

- a) vorgeschriebene Rungen-Verbindungsketten oder Seile
- b) Spannwinden mit Rückschlagsicherung
- c) Überlast-Abschalteneinrichtung beim Hydraulik-Ladekran
- d) Zweite Begleitperson oder Ein-Mann-Betrieb

Die Erörterung dieser Probleme würde eine eigene umfangreiche Abhandlung erfordern.

Die Polizeikontrollen haben sich in den letzten Jahren stark vermehrt; die Regierung hat eine neue Einnahmequelle entdeckt. Szenen zwischen Fuhrleuten, die sich in ihrer Existenz bedroht sehen, und Polizisten, die das Recht durchsetzen wollen, häufen sich. Es ist an der Zeit, dem Sondertransport Langholz angepaßte Ausnahmebedingungen zu schaffen, damit die Arbeit auf diesem Gebiet wieder befriedet fortgeführt werden kann.

Aus der Forschung

Erfassung immissionsbedingter Schadstoffbelastungen von Waldökosystemen

mit Hilfe hochintegrierender Biomonitoren

bfh. Die Gefährdung von Ökosystemen und ihres Nutzungspotentials durch Immissionen, Immissionswirkungen sowie Verstärkung oder Entlastung der Immissionssituation können nur an den jeweils vor Ort lebenden Organismen erkannt und gemessen werden. Standortbedingungen, natürliche und wirtschaftsbedingte Strukturen machen Wälder besonders immissionsgefährdet. Hier sind somit die ersten und die stärksten Effekte zu erwarten. Durch direkte Immissionen und/oder durch immissionsbedingte Mobilisierung geraten organische und anorganische Schadstoffe in Nahrungsketten. Standorttreu wildlebende Säugetiere und Vögel sind solchen Immissionswirkungen andauernd unmittelbar ausgesetzt und als Warmlüter bestmöglich geeignet, das Gefährdungspotential auch für zum Menschen führende Nahrungsketten erkennbar zu machen.

Tiere mit großen Aktionsräumen integrieren Informationen über Schadstoffbelastung auf natürliche Weise in wenige Einzelproben und ermöglichen so, den Aufwand bei der Probeziehung und Analyse wesentlich zu drosseln. Erfolgreiche Pilotprojekte des Instituts für Weltforstwirtschaft der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft, Hamburg, in Zusammenarbeit mit der Kernforschungsanstalt Jülich,

unter anderem mit Habichten, weisen geeignete Arten für Routineuntersuchungen aus und versprechen gute Erfolge bei der Vertiefung der Fragestellung auf weitere Schadstoffe und einer Ausweitung der Probeziehung auf weitere Arten mit spezifischen Habitatansprüchen. Die Blei- bzw. Cadmiumgehalte bestimmter Habicht-Mauerfedern, die in der näheren Umgebung von 17 Immissions-Meßstationen der Kernforschungsanstalt Jülich im west-mitteleuropäischen Raum gesammelt wurden, korrelieren mit den dort durch automatische Regensammler gewonnenen und auf der Grundlage vieler Einzelmessungen im Jahresverlauf ermittelten nassen Deposition dieser Stoffe mit einem Korrelationskoeffizienten von $r = 0.95$ für Pb und $r = 0.93$ für Cd.

Biomontierung mit Hilfe geeigneter Waldtierarten bietet somit preiswerte Möglichkeiten zur extensiven und doch aussagekräftigen Erfassung und Überwachung von räumlichem Muster und zeitlichem Trend von Schadstoffbelastungen, zur Interpolation zwischen Meßstationen bzw. zur Extrapolation über Meßnetze hinaus, für erste Erkundungen in bisher unbekanntem Terrain und darüber hinaus zur Frühwarnung in bezug auf den Menschen und/oder auf die genutzten bzw. die geschützten Komponenten von Ökosystemen.

Belegexemplar

siehe Seite 1945

E 3843 B X

Blatt

Stuttgart, Mittwoch, 31. Oktober 1984

110. Jahrgang

Nr. 131/132

Febr. 1984	187,39	468	Aug. 1984	171,82	430
März 1984	184,54	461	Sept. 1984	172,35	431

Kiefernstammholz B 2a entrindet und gerückt

	DM/Fm	%MZ		DM/Fm	%MZ
Okt. 1983	114,13	336	April 1984	127,75	376
Nov. 1983	113,79	335	Mai 1984	121,56	358
Dez. 1983	119,85	353	Juni 1984	118,20	348
Jan. 1984	133,71	393	Juli 1984	116,86	344
Febr. 1984	148,08	436	Aug. 1984	118,33	348
März 1984	131,44	387	Sept. 1984	112,75	332

Terminkalender Angaben ohne Gewähr

- 2. 11. 1984. Achern/Baden. Arbeitsgemeinschaft baden-württembergischer Sägewerksverbände; „Große internationale Laubholzbesprechung“
- 7.-9. 11. 1984. Bad Soden (Taunus). CDH-Bundesfachgemeinschaft Holz und Baubedarf; erweiterte Delegiertensitzung und Jahrestagung 1984
- 8.-12. 11. 1984. Brüssel (Belgien). Internationale Möbelmesse
- 8. 11. 1984. Rosenheim. Holzbörse Rosenheim
- 8. 11. 1984. Straßburg (Frankreich). Fédération Européenne des Menuiseries Industrielles du Bâtiment (FEMIB) und Confédération Européenne des Industries du Bois (CEI-Bois); Jahrestagung
- 9. 11. 1984. Trier. Verband Rheinischer Sägewerke; Mitgliederversammlung