

Der kann alles - und noch viel mehr

Holztransporteur Geiger überlebt durch seine Vielseitigkeit

Klaus Geiger (54) ist Holztransporteur in Rheinzabern an der B9. Geiger ist ein sogenannter Einzelkämpfer. Ein Mann und ein Auto. Er beschäftigt zwar einen Aushilfsfahrer (Rentner), macht aber in der Regel alles selbst. Geiger ist Holztransporteur, er transportiert aber nicht nur Holz, sondern noch viel mehr. Auf sein Auto paßt einiges drauf.

Die Rückfracht spielt bei ihm eine große Rolle und liegt in seinem Betrieb bei knapp über 60 Prozent. Klaus Geiger hat auf seinem DAF CF 85.510 6x4 eine Huttner Kombibrücke vom Typ ATLZK-22/9.0 aufgesattelt. Durch die Verwindungsfähigkeit der Kombibrücke kann er in der Tat fast alle Längen fahren, die in der Forstwirtschaft erzeugt werden. Also auch zwei Meter lange Hölzer; die Rungentaschen für die Zweimeter-Querverladung sind vorhanden. Aber richtig los geht's mit drei, vier, und fünf Meter Abschnitten. Zur Zeit fährt er Pappelabschnitte nach Frankreich. Die gehen bei einer Länge von drei bis vier Metern los bis zu zwölf Metern, wobei es sich hierbei um Palettenholz handelt. Geladen hat er heute für die Kamera 24 Tonnen, dazu kommen dann 22,3 Tonnen Zuggewicht, so daß er mit 46 Tonnen Gesamtgewicht Richtung Grenze fährt. Er hat hewußt etwas überladen, denn für das Frankreich-Geschäft gönnt er sich einen sogenannten "Risikofaktor". Hinter der französischen Grenze ist er dann wieder legaler Holztransporteur, denn in Frankreich darf ein Holz-Lkw mit fünf Achsen 52 Tonnen Gesamtgewicht aufweisen, mit sechs Achsen sogar 63 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht fahren. Zudem haben die Franzosen noch den Vorteil der legalen Heizölumschaltung beim Kranbetrieb. Das können je Stunde schon mal acht Liter sein, die durch die Einspritzpumpe laufen. Das summiert sich über Wochen, Monate und Jahre ganz schön. Da hat Geiger natürlich einen erheblichen Wettbewerbsnachteil, gerade im Grenzgebiet zu Frankreich. Er überlebt aber durch seine Vielseitigkeit. Er fährt nicht nur Holz, auch in andere Bereiche riecht er oftmals hinein. Darum hat er sich eine Stirnwand



konstruieren lassen, die über zwei Steckverbindungen vorne an der Kombibrücke befestigt werden kann. Geiger hat auch gleich einen Vergleich parat: in anderen Transportbereichen beziehungsweise Branchen ist es ein völlig anderes Preis- und Auftragsniveau, ein besseres ... Um noch vielseitiger zu sein, hat er seinen Greifer mit einer Säge versehen. Bis neunzig Zentimeter beträgt die Schnittlänge der Greifersäge. Das ist hier bei den dicken Pappeln aber auch nötig, denn es sind schon einige gewaltig dicke Dinger darunter. Der Kran ist übrigens wie gemacht für diese Pappeln; es handelt sich um den Kesla 2024, einen 24 Metertonnen-Kran, der größte Kran im Kesla-Sortiment. Noch etwas mehr hebt er, wenn die elektronisch zuschaltbare Hubkraftehöhung aktiviert ist. Das ist gerade beim Aufprotzen der Kombibrücke von großem Vorteil. Damit er sich vor Überladung schützen kann, ist eine Kranwaage von Intermecato über dem Rotator eingeschaltet. Die zeigt ihm bis auf plus/minus hundert Kilogramm der Gesamtladung das Gewicht an. Und je ruhi-

ger der Greifer beim Wiegevorgang hängt, desto besser und präziser wiegt das Gerät. Die Daten werden vom Rotator zur Anzeige am Fahrersitz per Funk übertragen. Jeder Greifervoll wird per Knopfdruck registriert und vom Gerät auch addiert. Wichtig ist, den Greifer auspendeln zu lassen, sagt Geiger. Wenn der Fahrer an diesen Vorgang völlig ruhig und gelassen rangeht, kann er die Messung dadurch präzisieren, so daß das Gewicht fast aufs Gramm stimmt. Um in Frankreich fahren zu dürfen, holt er sich eine kostenlose Genehmigung der dortigen Behörde. Dazu muß er an seinem Lkw vorne und hinten je zwei Rundumleuchten aufgebaut haben, sowie vorne und hinten je ein Schild mit der Aufschrift "Convoi Exceptionnel" angebaut haben. So ausgestattet hat er sein Einkommen. Er könnte mit der Ausrüstung zwar sechzig Tonnen leicht fahren, Auto und Aufbau lassen das von der Ausführung her zu, aber er darf nicht, das sind eben die deutschen Gesetze. Er hat sich bewußt für schwere und stabile Rungen entschieden; aus Leichtmetall würden sie bei den schweren Laubholzstämmen,

Großes Foto unten: Klaus Geiger hat die Kombibrücke auf die passende Länge gezogen und beginnt mit der Verladung.

Kleines Foto: Bernhard Huber von Kesla (links) und Klaus Geiger arbeiten schon länger zusammen.

Fotos: Biernath



Oben und links: Durch die Vielseitigkeit der Kombibrücke ist auch der Holztransporteur vielseitig und dadurch sehr wettbewerbsfähig. Das Gewicht der Ladung wird durch eine Kranwaage ermittelt und auf einem Display angezeigt (oben).



Oben: Geiger bei der Ladungssicherung. Oben rechts: Die Taschen für das Stirngitter. Rechts: Vier zusätzliche Alurungen sind immer an Bord.



die er größtenteils fährt, nicht so lange halten. Um jetzt drei Kurzholzstöße hintereinander auf die Brücke laden zu können, führt er vier zusätzliche Alurungen mit Schnellverschluß in einer Kiste an Bord mit, die er bei Bedarf nur in die Rungentaschen einzustecken braucht. So ist der Transporter schnell auf Kurzholz umzurüsten. So wie das Fahrzeug jetzt zum Fototermin aufgestellt ist, kann er bis maximal 15 Meter langes Holz fahren. Wenn Geiger aber die Brücke ausklinkt, also vom Zugfahrzeug trennt und zusammengeschieben wie einen Nachläufer einsetzt, hat er eine Gesamtlänge bis zu 26 Meter. Also 20 Meter lange Stämme auf einem Fahrzeug, das dann noch sechs Meter übersteht. Für extreme Wegeverhältnisse protzt er die zusammengeschiebene Brücke einfach auf, er setzt also das sogenannte Huckepack-Verfahren ein. So kann er auch enge Wald- und Gebirgsstraßen problemlos rückwärts einfahren oder an engen Stellen wenden.

DTETER BIERNATH