



Eigentlich ist sein Arbeitsplatz die Disposition in der Verwaltung der „PfaU GmbH“. Doch wenn zum Beispiel einer der mächtigen „Harvester“ umgesetzt werden muss, die bei der Holzernte gebraucht werden, ist das für den Speditionskaufmann Pascal Mudersbach eine willkommene Gelegenheit, selbst einmal wieder einen solchen Transport zu fahren.

Seite 2



Beim Einsatz der Holz-Lkw könne jeden Moment etwas Unvorhergesehenes den besten Plan durcheinanderbringen, sagt Pascal Mudersbach. Deswegen entspannt er in der Freizeit gerne mit Tätigkeiten, bei denen er nicht über jedes Detail nachzudenken braucht.

Seite 6

Wege schlecht, Reifen kaputt

„Disposition, so'n bisschen ‚Mädchen für alles‘“, antwortet Pascal Mudersbach augenzwinkernd auf die Frage nach seinen Aufgaben bei der ‚Pfau GmbH‘. Dann wird er – einmal mehr – unterbrochen: Ein oder mehrere Telefone hat er immer in Griffweite, sie klingeln häufig.

So wie jetzt: Ein Fahrer vermisst seine Aufträge für den nächsten Tag. Die werden bei dem technisch erstklassig aufgestellten Unternehmen aus Mauden längst digital übermittelt. Mittels Tablet im Führerhaus erfährt jeder Lenker eines Holz-Lkw, wo seine Fracht für den nächsten Tag liegt und wohin er sie bringen soll. Elektronische Karten, ein

Tablet

grafisch aufbereitetes Verzeichnis der über das ganze Land verteilten Polter (Holzstapel) im Wald unterstützen ihn dabei. Die benötigten Daten dafür bringt Pascal Mudersbach an den drei Bildschirmen auf seinem Schreibtisch auf den Weg.

Das Verfahren hat „Mudi“, wie ihn alle nennen, einst auf

Wochenbasis umzustellen und zu planen versucht. Doch zu viele Unwägbarkeiten – „Wege schlecht, Fahrer krank, das Auto fällt aus, die Zange am Kran funktioniert nicht, der Reifen ist kaputt, der Lkw muss morgens erst in die Werkstatt“, listet er auf – verteilten das Vorhaben.

Manche (Stamm-)Kunden von Pfau erhalten jeden Monat eine definierte Menge Holz. Es gebe dazu Absprachen, auf wie viele Anfahrten sie aufgeteilt werden soll, damit der Sägebetrieb nicht stockt, führt Pascal Mudersbach aus. In der Pfau-Verwaltung bestehe die Aufgabe somit darin, das Holz stets in der benötigten Qualität und Menge, den bestellten Maßen im richtigen Moment verfügbar zu haben und auch die

Fahrzeuge so einzusetzen, dass dessen Abholung und der Transport zum Sägewerk in

drei verschiedenen Längen bei einem großen Stammkunden stellen zusätzliche Herausfor-

eingehalten werden. So kann ich etwa bei der einen Länge, die vielleicht gerade als ein-



„Andere Leute fahren da noch nicht einmal mit dem E-Bike rein, wo wir morgens mit Langholz rausgefahren kommen.“ Da brauche man schon besondere Lkw-Fahrer, der Job sei nicht für jeden geeignet, beschreibt „Mudi“. Von seinen Kollegen „draußen“ bekomme er eine Menge wertvoller Hinweise für die Disposition.

passenden Zeitspannen funktioniert.

Spezielle Wünsche wie die Belieferung mit einem Mix aus

derungen bei dieser Planung dar. „In diesem Beispiel, an das ich gerade denke, muss der Mix auf den Monat gesehen

zige an einem Platz liegt, wohin die Zuwegung zwar be-

Fortsetzung Seite 3

Fortsetzung von Seite 2
sonders schlecht ist, ich aber in

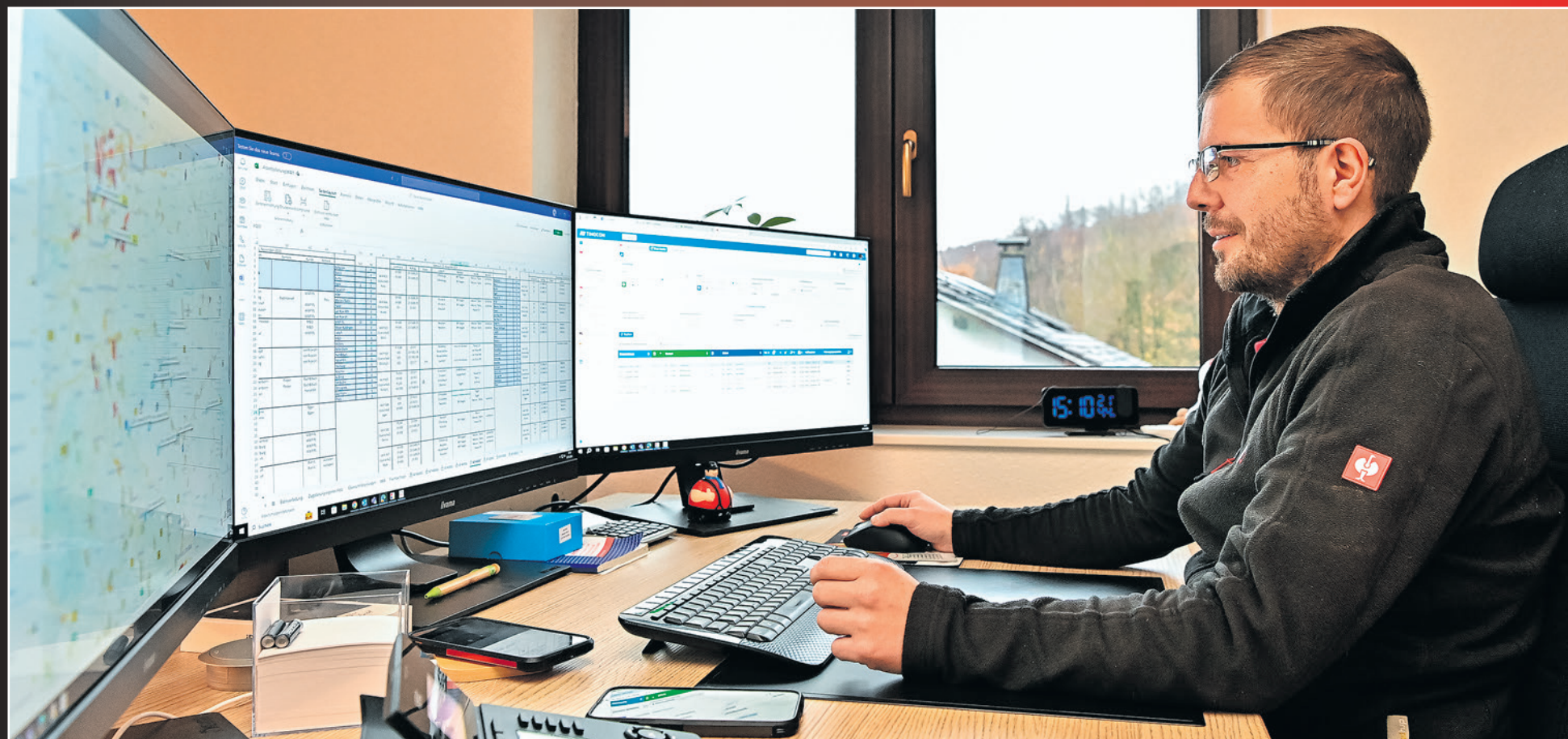
der laufenden Woche den-
noch drankomme, weil die
Sonne geschienen hat und es

trocken ist, sagen: Also fahre
ich in dieser Woche nur diese
eine Länge, und in der nach-

folgenden bringe ich die an-
deren Dimensionen, die der
Kunde für den Mix bestellt

hat“, erklärt der Disponent.

Fortsetzung Seite 4



Bis Anfang Januar ist der Disponent momentan für vier Wochen in Elternzeit.

Fotos: Schmalenbach

Fortsetzung von Seite 3

Um die dauerhaft feststehenden Belieferungen der Stammkunden baue sich der Arbeitsplan auf, den Pascal Mudersbach jeden Tag schreibt. Doch selbst, wenn der erstellt ist, bedeutet das nicht, dass seine Arbeit getan wäre: Es gebe die Situation, dass ein Kunde plötzlich abends um halb acht anrufe, um mitzuteilen, dass eine disponierte Holzsorte am nächsten Tag doch nicht geliefert werden könne. „Also fängst du an, den Plan abends umzustricken“, schildert „Mudi“.

Ohnehin müsse bei jedem Auftrag berücksichtigt werden, dass es Einsatzstellen gebe, die nur mit bestimmten Fahrzeugen aus dem Pfau-Fuhrpark erreichbar sind: „Mal

Einsatzstellen

musst du das Auto vorsehen, das seinen Anhänger aufladen kann. Mal dreht es sich um Stellen für das Laden, da kommst du nur mit einem ‚Sattel‘ rein, der gelenkte Achsen hat“, erläutert der Disponent. „Dann wiederum gibt es Orte, da kannst du mit



Ungefähr einmal die Woche klettert „Mudi“ weiterhin ins Führerhaus.

einem Holz-Auto und einem Fernverkehrsattel, also mit einer normalen Zugmaschine ohne Allrad, nebeneinander hinfahren. In so einer Situation kann der Fahrer des Holz-Autos mit seinem Kran den Sattel gleich mit beladen und du hast auf einen Schlag direkt zwei Fahren aus dem Wald geholt.“

Spezielle Aspekte wie etwa der Wochentag bei manchen Bahnverladungen seien ebenso im Auge zu behalten: Werde donnerstags und freitags ein Komplettzug beladen, stelle die Bahn in einem konkreten Fall immer am Donnerstag die Wagen um, was bedeute, dass etwaige volle Waggons aus dem Verladebahnhof herausgezogen und leere hineingestellt werden. „Also sollten alle am Donnerstagabend beladen sein“, verdeutlicht Pascal Mudersbach, „damit die Bahn einmal alle komplett durchtauschen kann. Denn die Jungs stehen freitags gerne früh auf, so dass sie mittags früh ins Wochenende kommen. Also muss man sehen, dass sie schon wieder leere Waggons zum Umladen vor-

finden, wenn sie morgens um fünf das erste Mal in den Bahnhof gerasselt kommen“, zwinkert der Disponent.

Der Wunsch, möglichst für jede Fahrt auch eine Rückladung zu organisieren, damit kein Fahrzeug leer Kilometer abspulen muss, ist ein weiterer Punkt, den der Emmerzhäuser im Blick haben sollte. „Es gibt so viele Faktoren, die reinspie-

Aufträge

len“, bestätigt er abermals. Wie die Situation, in der sich ein Fahrer nach der drahtlosen Übermittlung der Aufträge für den nächsten Tag bei seinem Disponenten melde, weil dieser eine Einsatzstelle vorgesehen hat, „wo ich nicht genau weiß, was damit ist – dann ruft, wie vorhin, ein Fahrer an und sagt: ‚Hier bei Dillenburg können wir nicht fahren, der Weg ist so schlecht. Kann ich irgendwo anders laden?‘ Da habe ich direkt signalisiert, dass er alternativ nach Netphen fahren könne. Und so geht das Spiel mit der Telefoniererei von morgens sechs bis abends fünf.“

Fortsetzung Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

Pascal Mudersbach betont, dass es ein „sehr großes und gutes Miteinander“ zwischen Disponent und Fahrer gebe, er viele wichtige Hinweise seiner Kollegen „draußen“ bekomme; Dinge, die er vom Schreibtisch aus nicht immer einschätzen könne. „Da ist der Zusammenhalt hier so gut, dass die Fahrer mich sehr unterstützen. Und sie denken wirklich im Sinne der Firma. Andere Leute fahren da noch nicht einmal mit dem E-Bike rein, wo wir morgens mit Langholz rausgefahren kommen.“ Da brauche man schon besondere Lkw-Fahrer, der Job sei nicht für jeden geeignet.

Der Umstand, dass „Mudi“ selbst eine Reihe verschiedenster Lkw bewegt hat (siehe Seite 6), dürfte seine Akzeptanz bei den Fahrerkollegen vermutlich deutlich erhöhen,

da er eben gleichermaßen die Sicht „von der anderen Seite des Schreibtisches“ kennt und von den Schwierigkeiten, denen seine Kollegen in den Fahrerhäusern begegnen können, aus eigener Anschauung weiß. Er bedauert deswegen, dass Speditionskaufleute in Deutschland, anders als beispielsweise in der Schweiz, wo Selbstfahren in diesem Berufszweig Pflicht ist, in der Regel keine eigene Erfahrung hinter dem Steuer eines Lkw hätten: „Wenn man selbst gefahren ist, hat man ein anderes Standing bei den Fahrern, weil sie wissen, dass man weiß, worüber man spricht.“

90 Prozent seiner Arbeitszeit bei Pfau verbringt Pascal Mudersbach im Büro. „Es sei denn, es kommt mal ein Maschinentransport, wo zum Beispiel unser ‚Harvester‘, ein Bagger oder Rückezug umgesetzt werden muss.“ Wenn er

darüber spricht, dass er in solchen Momenten den Schreibtisch verlässt und doch wieder im Führerhaus Platz nimmt, leuchten die Augen des Westerwälders noch ein wenig mehr als sonst. Seine Erfahrung aus der Schwertransportzeit bei einem ehemaligen Arbeitgeber ist da natürlich von Vorteil. „Das lasse ich mir

Maschinentransport

auch nicht nehmen“, lacht er, „wenngleich mein Chef Alexander sagt, mein Platz sei hier im Büro.“

Durchschnittlich einmal die Woche einen halben Tag sitze er mithin noch immer „auf dem Lkw“, verrät der 36-Jährige, und man merkt, dass der Umstand, dass er auf diese Weise seine Leidenschaft fürs Lkw-Fahren nicht völlig aufgeben muss, obwohl sein Arbeitsplatz mittlerweile der Schreibtisch ist, einer der Gründe dafür ist, dass er mit seiner aktuellen Beschäftigung hochzufrieden ist. „Hier in der Firma“, unterstreicht „Mudi“ am Ende des Gesprächs noch, „wird Menschlichkeit wirklich großgeschrieben!“

Uwe Schmalenbach



Einiges von dem Holz, das die Kunden bestellen, schneidet die Pfau GmbH mit ihren Spezialisten und Gerätschaften wie dem „Harvester“ selbst im Wald, anderes wird zugekauft und zuweilen per Bahn herangefahren. „Die Mengen, die unsere Kunden benötigen, gibt der Westerwald alleine einfach nicht mehr her“, blickt Pascal Mudersbach auf eine Folge des Klimawandels.

Entspannung bei Pferdemist

Bei aller Begeisterung für Lastkraftwagen: Manches Mal zieht Pascal Mudersbach eine einzige Pferdestärke den Hunderten der Pfau-Lkw vor – und reitet auf einem der drei Pferde, die er gemeinsam mit seiner Frau Jannika in seinem Wohnort Emmerzhausen versorgt.

Pascal Mudersbach ist gelernter Speditionskaufmann, er hat seine Ausbildung in Siegen 2005 bis 2008 absolviert. „Ich habe im Lehrbetrieb ein weiteres Jahr als Disponent gearbeitet, doch es gab anschließend einen Wechsel in der Geschäftsführung. Im Zuge dieser Umstellung habe ich mich dort verabschiedet.“

Da er schon während seiner Ausbildung parallel den Lkw-Führerschein erworben hatte (Mudersbach: „Den habe ich mir finanziert, indem ich samstags Lastkraftwagen in meinem Ausbildungsbetrieb gewaschen habe“), konnte er ohne Weiteres um- und in verschiedene Fahrerhäuser einsteigen, ist im Anschluss an die Anstellung in Siegen rund fünf Jahre lang Lkw gefahren – „von Siebenhalbtannern, über

Wechselbrücke (Anm. d., Red.: damit ist ein austauschbarer Träger für die Ladung eines Lkw gemeint), irgendwann dann Schwertransporte – lang, breit, hoch, schwer“, schmunzelt er.

2010 jedoch kehrte er erstmals zurück ins Büro. „Da war meine erste Ehefrau schwanger, und so habe ich gesagt, dass ich es nicht mehr möchte, Sonntagabend um zehn Uhr

Bürojob

wegzufahren und samstags nach Hause zu kommen. Ohnehin habe ich schließlich auch einen Bürojob gelernt.“ Aus der Entscheidung wurde ein Engagement in Herborn bei einer Stückgutspedition. Dort habe sich die Tätigkeit um Paletten und Kleinsendungen gedreht. Pascal Mu-

dersbach disponierte die entsprechenden Fahrten.

Von Herborn führte ihn sein beruflicher Weg nachfolgend nach Haiger zu Firma „STL“: „Da drehte sich alles rein um Schwertransporte.“ Dort kümmerte er sich um die für diese besonderen Beförderungen erforderlichen Dinge – „Ausnahmegenehmigungen, Transportbegleitung,

Schwertransporte

Polizei bestellen. Da bin ich selbst nachts mit raus gefahren, um irgendwo Verkehrsschilder zu ziehen, wenn sie den großen Spezialfahrzeugen im Weg standen“, erinnert sich der Westerwälder.

Anschließend ging es für ihn noch einmal zurück in Richtung Siegerland, zu einem Unternehmen in Kreuztal. „Auch eine Schwertransportfirma“, erzählt Pascal Mudersbach. „Da war ich eigentlich ebenfalls fürs Büro eingestellt, habe aber eine ganze Zeit lang ‚Schalendachwagen‘ von der ‚Krombacher Brauerei‘, die

zum Beispiel auf Festen wie der Soester Allerheiligenkirchmes stehen, durch ganz Deutschland gefahren, von

Schalendachwagen

einem Schützenfest zum nächsten. Überall hin.“

Hauptsächlich war seine damalige Firma jedoch im Schwertransport-Sektor tätig, unter anderem mit einer „Kesselbrücke“ (Anm. d. Red: ein in Höhe und Breite variabler Rahmen, mit dem spezielle Behälter, Maschinen oder große Transformatoren befördert werden können). So sammelte Pascal Mudersbach mit einem solchen Fahrzeug gleichermaßen Erfahrungen, signalisierte seinem Arbeitgeber in Kreuztal nach einigen Monaten jedoch, dass er „das mit der Fahrerei“ ja eigentlich nicht mehr wolle und dafür ins Büro zurückkehren möchte – „und abends zu Hause schlafen.“ Sein seinerzeitiger Chef wollte den Wunsch indes nicht erfüllen, Mudersbach trennte sich daraufhin von der Firma.

Begeistert stieg er in die Selbständigkeit ein, kaufte sich in eine Firma ein und hat, wie er schildert, „mit fünf Kipper-Lkw eigentlich ganz gute Arbeit gemacht. Sand, Schotter, Material für Autobahnbaustellen.“ Aus privaten Gründen sei das Unternehmen jedoch ein Jahr darauf auseinandergegangen. „Leider“, bedauert der jetzige Pfau-Mitarbeiter noch heute.

Also: abermals ein Job-Wechsel. Pascal Mudersbach fing bei einem Fahrzeugaufbauer in Kassel als Außendienstmitarbeiter an „und da habe ich Holz-Lkw verkauft.“ Gleichwohl wurde dieses Engagement ebenfalls bald schon zu einer Enttäuschung für den vielseitigen Westerwälder, denn Absprachen seien, insbesondere hinsichtlich einer monetären Beteiligung an den Umsätzen, nicht eingehalten worden. Später sei das Unternehmen ohnehin liquidiert worden. „Doch so

Fortsetzung Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

bin ich eigentlich ‚ins Holz geraten‘.“

Tatsächlich führte ihn seine Anstellung in Kassel vorher noch zur „Pfau GmbH“, die ihren Sitz doch nur „einen Steinwurf“ von seinem Heimatdorf Emmerzhausen entfernt hatte... Bei Pfau wollte er einen Holz-Lkw verkaufen. Allerdings entdeckte Pascal Mudersbach kurz vor dem entsprechenden Angebotsgespräch bei dem Maudener Unternehmen, dass dieses zu jener Zeit einen Berufskraftfahrer suchte.

Es kam, zufällig in derselben Phase, eine private Veränderung hinzu: Sein 13-jähriger Sohn wollte nicht mehr bei seiner Mutter leben, sondern beim Papa (das Paar hatte sich zwischenzeitlich ge-

Veränderung

trennt). So fasste der Vater den Entschluss: Das viele Herumfahren in seiner Außendiensttätigkeit, der Firmensitz in Kassel – „das funktioniert nicht mit einem Kind zu Hause! Selbst, wenn man vielleicht noch zwei Tage aus dem

Home-Office arbeiten kann.“

Also traf sich Pascal Mudersbach „mit den beiden Herren Pfau“, zwinkert er (Anm.

d. Red.: gemeint sind Senior-Chef Uli Pfau und sein Sohn und Junior-Chef Alexander), und plötzlich ging es nicht

mehr um den Lkw-Verkauf, sondern um ein Einstellungsgespräch. „Die waren erst etwas skeptisch“, gesteht der



Dieser „DAF 6x4“ war nach der kurzen Episode mit der Kippmulde sein erstes Fahrzeug bei Pfau. „Das einzige bei uns auf dem Hof, dass alle Auflieger ziehen kann und auch darf“, schwärmt „Mudi“. „Es hat sowohl eine Kipperhydraulik für Kippmulden als auch eine Ölpumpe für eine spezielle Lenkung, könnte Langholznachläufer fahren und eben das Tiefbett. Dafür war der DAF hauptsächlich gedacht.“

Disponent, „denn es gibt in dem Gewerbe einfach sehr viele Leute, die haben schon sehr viel gemacht, alles Mögliche gefahren. Bei mir mussten sie daher auch zunächst herausfinden: Bleibt der länger im Unternehmen? Kann man sich auf ihn verlassen? Das ist gerade in unserem Gewerbe wichtig. Man braucht Leute,

Panik

die nicht gleich in Panik aus dem Wald fliehen, wenn mal ein Schlauch am Lkw platzt.“

Zunächst begann der Emmerzhäuser bei Pfau als Fahrer einer zweiachsigen „Kippmulde“ des Herstellers DAF, belieferte damit Baustellen. „Dann war das neue Tiefbett gerade im Zulauf. Ich habe den Pfau gesagt, dass ich so ein Tiefbett dieses Herstellers schon gefahren bin und mich damit auskenne.“ Er stieg auf jenes Fahrzeug um. „Danach hat sich relativ schnell herauskristallisiert, dass bei mir nicht nur viel Gerede ist, sondern ich was kann.“

So fuhr er also wieder Lkw. Doch eines Tages stand ein

Fortsetzung Seite 8

Fortsetzung von Seite 7

Wechsel in der Disposition an, Alexander Pfau fragte Pascal Mudersbach daraufhin, ob er wieder ins Büro, in seinen alten, erlernten Beruf als Disponent zurückkehren wolle. „Unterdessen war meine jetzige, zweite Frau mit meinem zweiten Kind schwanger. Und wenn man im Wald mit dem Lkw unterwegs ist, weiß man oft nicht, wann man heimkehrt – Reifen platt, irgendwo festgefahren, du musst Ketten aufziehen, kommst ans Holz nicht heran, es wird abends spät.“ Darum wollte er sich ansehen, wie es mit dem Bürojob bei der „Pfau GmbH“ laufe.

„Ich hatte zuvor noch nie Holz disponiert – keine Ahnung gehabt, wie das lief“, blickt der Speditionskaufmann zurück. Allerdings stellte sich heraus, dass es für alle Seiten sehr gut funktionierte, „mittlerweile kümmere ich mich täglich um eine zweistellige Anzahl Autos, Bahnverladungen, Fernverkehr, Baustelle – da laufen die Fäden alle so ein bisschen bei mir zusammen.“ (Siehe Seite 2) „Und was ich heute an beiden Pfau

schätze: Sie stehen immer voll hinter dir, stärken dir den Rücken – selbst, wenn man in der Dispo eine Entscheidung im Nachhinein hätte anders treffen können, ich einen Fehler mache. Alles sehr menschlich und familiär.“

Apropos Familie: Die be-

Sohn Knut zur Welt, den Pascal Mudersbach mit seiner zweiten Frau Jannika umsorgt. Sie ist gelernte Bereiterin, wendet sich vor allem „Problempferden“ zu. Durch ihr Elternhaus auf einem Bauernhof in Meinerzhagen sei sie schon immer so geprägt gewesen



Geschehe einmal nichts Außergewöhnliches, sei es fast immer so, dass er am nächsten Tag gerade daheim auf der Couch sitzt und sich mit den beiden Kindern beschäftigt oder am Pferdestall sei – „dann klingelt das Telefon und einer hat eine Reifenpanne in Buxtehude.

steht inzwischen nicht mehr nur aus dem 13-jährigen Julian, der zum Vater zurück wollte. Vor fünf Monaten kam

und habe die ihre Tiere seinerzeit beim Umzug nach Emmerzhagen mitgebracht, berichtet ihr Ehemann. Des-

wegen gehören neben Pascal, Jannika, Julian und Knut nunmehr auch eine Appaloosa-Stute und zwei kleine Shettys zur Familie in Emmerzhagen. Als sei das noch nicht genug „Leben in der Bude“, hat „Peanut“ ebenso ihren Platz im Hause Mudersbach, eine Mischlings-Hündin, die aus einer weißrussischen Tötungsstation stammt.

Trotz der mithin zweifelsohne vorhandenen familiären Pflichten: Nicht nur im Feierabend, sondern noch am Wochenende ist Pascal Mudersbach, falls dringend erforderlich, durchaus für dienstliche Belange ansprechbar. Er geht sogar häufig am Sonntagmorgen eine halbe oder dreiviertel Stunde ins Büro, um Arbeitspläne für den Montag rauszuschicken, da sich samstags zuweilen noch viel tue, wie er erläutert – etwa, weil ein Fahrzeug noch in der Werkstatt steht. „Die fahren die ganze Woche, am Freitag und Samstag wird geschraubt – dann kommt plötzlich ein Ersatzteil nicht und du kannst das Auto am Montag nicht einsetzen. Bevor ich daraufhin am Montagmorgen

alles umstricken muss, gucke ich eben am Sonntag noch einmal über den Plan.“

Entspannung, Zerstreuung in der Freizeit findet der 36-Jährige unter anderem im Posaunenchor Emmerzhagen, der mit 18 bis 20 Aktiven noch erstaunlich gut aufgestellt ist. Dort spielt „Mudi“ seit 27 Jahren Bassposaune. „Das ist einfach einmal abends eine

Bassposaune

Stunde den Kopf aus, Noten lesen – fertig.“

Und dann sind da ja noch die drei Unpaarhufer, die Frau Jannika aus dem Sauerland mit in den Westerwald gebracht hat: „Selbst, wenn ich nur sehr gelegentlich reite: Auch das Mist wegfahren, am Stall etwas reparieren, einfach eine Stunde, wo man nicht nachdenken muss, das ist ein herrlicher Kontrast zum Arbeitsalltag“, beschreibt Pascal Mudersbach. Denn dabei müsse er stets „über alles und jeden“ nachdenken, „alle zehn Minuten stellt sich eine neue Situation ein.“ Da sei es eine wunderbare Zerstreuung, einfach mit dem Traktor Pferdemit wegzufahren.