



Maik vor seinem „Scania R 590“: Nicht allein, dass es sich bei dem 590-PS-Lkw um ein Fahrzeug „frisch vom Fahrzeugbauer“ handelt – es ist überhaupt das allererste Mal, dass Maik ein fabrikneues „Holztauto“ übernimmt, seit er 2017 zur „Pfauf GmbH“ stieß.

Seite 2



Fichtenholz für die Palettenproduktion. Den Weg zu diesem Polter hat Maik im nagelneuen Arbeitsgerät ein „Wald-Navi“ gezeigt. Es macht jedoch nicht allein Routen-Angaben, sondern auch zur Qualität der Pfade und ist nur eines von zahlreichen Hilfsmitteln im Fahrerhaus.

Seite 8

„Ist halt neu!“

Wenngleich die Steuerung der des Vorgängermodells entspreche: Zwei, drei Tage müssten er und der neue Kran sich wohl noch aneinander gewöhnen, schmunzelt Maik auf der Anfahrt zur Ladestelle. „Ist halt neu“, zwinkert er. Doch nicht allein der „Epsilon TZ18“ ist neu, sondern der gesamte Lkw, an dessen Heck dieses wichtige Hilfsmittel montiert ist. Mit diesem ist der Fahrer der „Pfauf GmbH“ gerade auf dem Weg zu einem Polter Fichtenholz in der Verbandsgemeinde Daaden-Herdorf im nördlichen Rheinland-Pfalz.

Maik hat die Hauptstraße verlassen, biegt mit seinem Arbeitsgerät in eine kleine Seitenstraße ein. Sie ist wahrhaftig nicht allzu breit, und sie wird im Verlauf noch enger. Hier würde mancher sich schon unwohl fühlen, nur einen Pkw zwischen den (zum Teil historischen) kleinen Häus-

Fachwerkbalken

chen rechts und links der Fahrbahn hindurchzusteuern, die Fachwerkbalken und Schieferplatten zieren.

Es geht weiter bergan, vorbei an den letzten Wohngebäuden; vor einem ist ein Auto relativ ungeschickt geparkt worden, Maik hat ge-

rade genug Platz, seinen „Kurzholzzug“ vorbeizulenken, muss dazu allerdings auf einer Seite über den Grünstreifen ausweichen. „Wenn wir nachher beladen wieder runterkommen“, murmelt er, „muss der weg – nicht, dass wir mit dem vollen Gewicht auf weichem Untergrund Probleme bekommen.“

Irgendwann ist der asphaltierte Weg in Richtung Wald zu Ende. Maik sagt allerdings, dass das in diesem Fall „schon Luxus“ sei, dass man auf Asphalt bis so nah ans Ziel, zur Ladestelle komme. Und dann konzentriert er sich wieder auffallend stark auf die Äste, die von links, von rechts und



Maik bei einem der ersten Einsätze mit dem neuen „R 590“.

von oben in den Fahrweg hineinragen: An den „Scania R 590“ soll nach Möglichkeit kein Kratzer kommen. „Ist halt

neu“, betont Maik noch einmal.

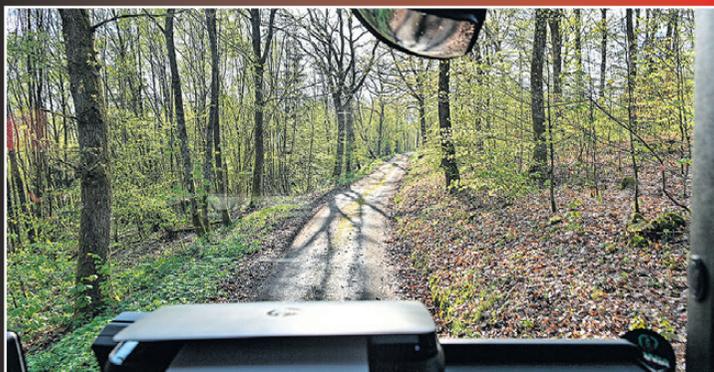
2017 hat der überaus sympathische Westerwälder bei

der „Pfauf GmbH“ angefangen. Er kam aus dem Fernverkehr,

Fortsetzung Seite 4



Der Naurother ist jetzt mit modernster Fahrzeugtechnik unterwegs.



Möglichst keinen Kratzer, wenn es zwischen den Ästen hindurch geht!



Oftmals führen die Wege in den Wald und wieder hinaus durch enge Dörfer.

Fortsetzung von Seite 2

ist lange Zeit Silotransporte für eine Westerwälder Spedition gefahren. „Spanien rauf und runter“, lacht er, „und Portugal, Frankreich. Es war wirklich eine schöne Zeit – aber es war irgendwann auch

mal gut.“ Maik hatte keine Lust mehr, sonntags die Tasche zu packen und erst Freitag zurückzukehren. Der in Nauroth Lebende wollte abends zu Hause sein. Zumal manche Tour nach (Süd-)Frankreich oder Portugal nicht nur eine, sondern mitunter gleich zwei

Wochen Abwesenheit weit weg vom Westerwald bedeutete.

Nach der Zeit bei der Spedition fuhr der heutige Pfau-Mitarbeiter erst noch „ein Jahr Milch“. Sein Ziel war aber das in Mauden beheimatete Familienunternehmen. „Da wird



Ist der eigentlich zu Maiks neuem Lkw gehörende Anhänger erst fertig, wird er diesen komplett auf den Motorwagen aufladen können.

Fotos: Schmalenbach



Viel Platz ist nicht neben diesem Pkw.

sehr darauf geachtet, dass jeder neue Fahrer gut ins Team passt“, schildert Maik. Er habe, davon ist er überzeugt, nur aufgrund der Empfehlung von zwei bereits bei der „Pfau GmbH“ Beschäftigten anfangen dürfen. „Es ist Uli und Alexander Pfau wichtig, dass wir alle gut miteinander auskommen, eine familiäre Stimmung, ein ordentlicher Umgang herrschen“, beschreibt der Naurother. Gerade diese besondere Atmosphäre schätze er an sei-

nem aktuellen Arbeitsplatz, den er vor sieben Jahren bekam.

„Okay, da kriegst du natürlich nicht sofort das neueste Auto“, erzählt Maik über die erste Zeit nach seinem Wechsel zu Pfau. Er startete mit dem ältesten beim in Mauden beheimateten Unternehmen seinerzeit laufenden Lkw – wobei man sagen muss: Wirklich „alte“ Fahrzeuge wurden dort noch nie eingesetzt. Es ist

Fortsetzung Seite 5



Abladen einer Fichten-Fuhre bei den „Westerwälder Holzpellets“ (WWP), direkt auf den Aufgabebereich der dortigen Rundholzsortierung.

Fortsetzung von Seite 4

den Chefs Uli und Alexander Pfau ausgesprochen wichtig, mit dem Fuhrpark nicht nur einen guten Eindruck beim Kunden zu hinterlassen, sondern ihren Fahrern optimales Arbeitsgerät zur Verfügung zu stellen und den Job so angenehm wie möglich zu machen. Zum Beispiel haben die Lastwagen, mit denen etwa Holztransporte durchgeführt werden, großzügig dimensionierte Betten in der Fahrer-

kabine, obwohl die Lkw nicht im Fernverkehr laufen – sollte es doch einmal spät werden, irgendwo Wartezeit entstehen, können die Pfau-Fahrer es sich trotzdem jederzeit gemütlich machen, natürlich klimatisiert.

Im Anschluss an sein erstes pfauertes Auto wechselte Maik auf ein weiteres gebrauchtes Fahrzeug im Pfau-Fuhrpark. „Aber das war am Ende elf Jahre alt und hatte – zumindest für ein Holzauto, das halt erheblich stärker be-

anspruch wird als ein Lkw, der immer nur geradeaus auf der Autobahn fährt – schon recht viele Kilometer drauf.“

Maiks jetziges Auto, das er erst vor wenigen Tagen das erste Mal gestartet hat, war schon seit dem vergangenen Jahr in Planung. Doch wie es heute so ist mit Lieferfristen, dauerte es, ehe es, fix und fertig im Pfau-Design foliert, startklar war – so dass Maik zwischendurch auch noch ein drittes älteres Fahrzeug fuhr. „Was aber gar nicht schlimm war“, unterstreicht er, „denn alle Autos bei uns sind technisch immer vorbildlich in Ordnung, dass ist der Firma wichtig!“

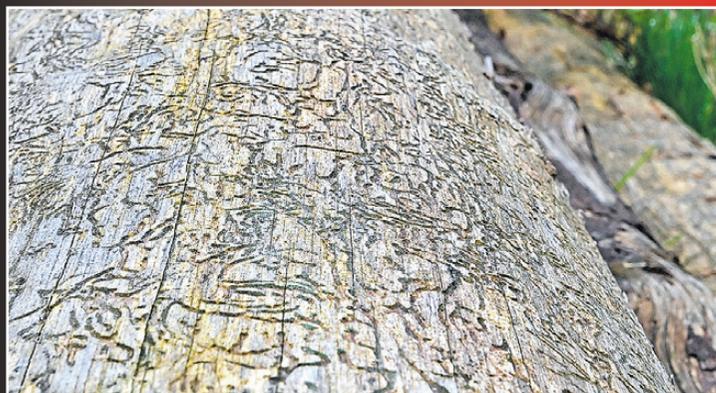
„Ja klar!“, entfährt es dem Westerwälder auf die Frage, ob es einen großen Unterschied zwischen seinem neuen Lkw und den alten Lastwagen gebe hinsichtlich der Technik und Ausstattung: „Die Technik hat sich natürlich sehr verändert.“

Ein ganz wesentlicher Unterschied ist es vor allem, dass Maiks neuer Lkw, genauer gesagt der Motorwagen, künftig

Fortsetzung Seite 6



Die Kabine des Bordkrans ist ebenfalls komfortabel ausgestattet.



Der Borkenkäfer hat auch hier seine Spuren hinterlassen.

Fortsetzung von Seite 5

noch einen speziellen Anhänger bekommen wird, der im Juni ebenfalls fabrikneu vom Esloher Fahrzeugbauer Müller kommen soll, der schon den „Scania“ aufgebaut hat. Ist das Gespann später in dieser Weise komplett, kann Maik den leeren Anhänger einfach mithilfe seines Bordkrans aufladen. Dadurch sei er bei der Anfahrt zu Ladestellen im Wald selbstverständlich erheblich wendiger.

Damit das Verfahren funktioniert, ist der Kran – der neue, an den sich Maik erst

noch etwas gewöhnen will – ein stärkeres Modell als zuvor. Außerdem können die Rungen am Motorwagen nach vorne geschoben werden, so dass genug Platz für das Aufladen des Anhängers ist.

Apropos stärkeres Modell: Der neueste Lastwagen der „Pfauf GmbH“ verfügt über einen V8-Motor und eine Zwölf-Gang-Automatik. Dieser „Scania 6x4“, wie die Fachleute sagen, ist ein Lkw, der sechs Räder an drei Achsen hat, wovon vier Räder angetrieben werden. Allerdings sind in Maiks Fall auf den beiden angetriebenen Hinterach-

sen jeweils Zwillingsreifen montiert. Die grobstollige Bereifung entspricht dabei der von Baustellenfahrzeugen, da die Kurzholzzüge eben regelmäßig auf nur mäßigen Wegen fahren müssen.

„Das ist ebenfalls ein erheblicher Unterschied zu den Autos, die ich vorher gefahren habe: das waren immer nur ‚6x2‘, also welche mit nur einer Antriebsachse.“ Zwar seien solche Lkw etwas wendiger, der neue „Scania“ benö-

Antriebsachse

tigte einen größeren Radius zum Drehen, erklärt Maik, „wobei, wenn es wirklich einmal ans Eingemachte geht, ist der Antrieb mit zwei angetriebenen Achsen hinten stärker, da ist der Vortrieb ganz anders!“ Apropos Vortrieb: Für den sorgen 590 Pferdestärken im neuen Lkw. „Man kann, vor allem auf der Straße, auch mit weniger PS fahren. Aber es ist schön: Wenn du im Wald bist, kommen die Steigungen manchmal ‚von jetzt auf grad‘ – da ist es schon ein angenehmes Fahren, wenn man genug Pferdestärken hat.“

Und nun muss Maik erst

einmal laden. Am Polter Fichtenholz, das im nahen Sägewerk der „Westerwälder Holzpellets“ (WWP) zu Brettern verarbeitet werden wird und für die Palettenindustrie zur Verfügung gestellt werden soll, ist noch deutlich auszumachen, dass der Borkenkäfer auch in diesem Wald gewütet, den Fichten den Gar aus gemacht hat: In den gepolterten Abschnitten der Stämme sind die Fraßspuren der „Buchdrucker“ und der etwas kleineren „Kupferstecher“ unter der Rinde sichtbar.

Zügig greift Maik – er sitzt

derweil in der beheizten Kabine des „Epsilon TZ 18“, geschützt hinter bruchsticherm Kunststoffspezialglas – mit dem neuen Kran am neuen Lkw Stämme um Stämme, und als Laie wundert man sich, wie schnell und geschickt er – beinahe wie beim Spiel „Tetris“ – immer wieder Lücken auf dem Motorwagen und dem Anhänger findet, in die ein Fichtenabschnitt ideal hineinpasst.

Maik sagt dennoch, dass er das in den nächsten Tagen

Fortsetzung Seite 7



Die Fichten, die hier einst standen, werden zu Paletten verarbeitet.

Fortsetzung von Seite 6

noch flotter hinbekommen werde. „Ist halt eben alles neu – die Steuerung vom Kran ist zwar identisch mit der, die ich vorher hatte; das wollte ich auch gerne so. Aber trotzdem ist es ein anderer Kran. Wir sind noch nicht so richtig einig miteinander“, lacht Maik

abermals. Alles müsse erst noch ein wenig geschmeidiger laufen, der Kran reagiere etwas träger als der alte, weil er erheblich kräftiger ist (unter anderem, um eben den besagten Spezialanhänger aufladen zu können).

Nach dem Aufladen der Fichte fährt Maik die Krankabine herunter in die Trans-

portstellung, legt den Kranarm auf einer eigens am neuen „Scania“ vorgesehenen Kranablage ab – und kramt nach einer Dose Kriechöl: Beim Laden hat eines der beweglichen Teile am Bordkran etwas gequietscht. „Geht halt alles noch ein bisschen stramm – ist halt neu!“

Uwe Schmalenbach



Der „Epsilon TZ18“ am neuen Lastwagen hat eine Reichweite von fast elf Metern.



Das Fahrverhalten des „Scania“ gefällt ihm sehr, sagt Maik.

Helfer an Bord: Schöner fahren

„Die heutigen Autos fahren sich schöner: Du hast die ganzen Helferlein hier drin, viel elektronische Unterstützung vom Spurhalteassistenten bis zum Abstandstempomat – eigentlich wie in einem sehr gut ausgestatteten, großen, neuen Pkw“, beschreibt Maik, worin der Unterschied seines neuen Arbeitsgerätes „Scania R 590“ zu den Vorgängermodellen besteht, mit denen er bisher für die „Pfau GmbH“ Holz transportiert hat.

Solche Unterstützung mache das Arbeiten mit dem Lkw angenehmer, sagt der Profi, der nicht nur seit bereits sieben Jahren bei der „Pfau GmbH“ ist, sondern viel Erfahrung aus dem europaweiten Fernverkehr mitbringt (siehe Seite 2). Kamerasysteme helfen ihm beim Rückwärtsfahren, wahlweise sieht Maik auf dem Bildschirm an seinem Armaturenbrett den Blick vom Heck des Anhängers nach hinten oder vom Motorwagen.

Und selbstverständlich kommen von der Klimaanlage, über den digitalen Tacho, bis hin zum Radio mit „Digital Audio Broadcast“ (DAB) weitere Annehmlichkeiten für den Westerwälder hinzu. „Kli-

maanlage hatten die alten Autos natürlich auch. Was dieser Lkw zusätzlich mitbringt, ist eine Stadtklimaanlage: Wenn du wirklich mal nachts irgendwo stehenbleiben musst oder bei 30 Grad im Schatten länger anhalten musst, hast du es in diesem ‚Scania‘ dennoch super angenehm“, ergänzt Maik ein weiteres Komfortmerkmal. „Das passt schon! Da wird bei uns in der Firma nach geguckt, dass wir tolles Gerät haben – egal, ob das ein Dreiachser oder ein Vierachser ist, ein Holzauto oder ein spezielles Fahrzeug für andere Logistikaufgaben. Wir haben eben einen schönen Fuhrpark, der stets in Ordnung ist – das haben andere nicht immer!“

Im „Scania R 590“, den Maik vor kurzem übernommen hat, gibt es an der integrierten Koje sogar eine Fernbedienung für die Klima-

anlage... Doch nicht nur zum Ausruhen bringt der neue Lkw Vorzüge mit sich – er unterstützt den Pfau-Mitarbeiter gleichermaßen besonders bei

dem Vorgang, der neben dem eigentlichen Fahren am häufigsten anfällt: Laden und Ent-

Fortsetzung Seite 9



An dieser Ladestelle kennt Maik sich aus, wusste, dass er von der einen Seite des Berges problemlos anfahren konnte und nachher, ohne umzudrehen, am anderen Ende des Weges wieder auf die Kreisstraße kommt.

Fortsetzung von Seite 8

laden. Beispielsweise wird die Luftfederung des Fahrwerks automatisch gesteuert: Sobald Maik die Hydraulik für den Kran anschaltet, um Holz auf seinen Kurzholzzug zu heben oder davon herunter, sinkt das Fahrzeug tiefer, steht in Ergänzung zu den ohnehin aus-

Komfortsitz

gefahrenen Stützen am Kran dadurch noch sicherer, während der Fahrer in der Kabine des Bordkrans arbeitet. In dieser „Comfort Cab“, die wahlweise über eine Front- oder Seitentür zugänglich ist, gibt es ebenfalls ein digitales Radio mit MP3, USB und zwei Lautsprechern. Ein luftgefederter Komfortsitz sorgt dafür, dass Maik ermüdungsfrei schaffen kann.

„Autobahn ist mit dem Auto besonders schön zu fahren“, fügt er an, „da stellst du deine Geschwindigkeit ein und wann exakt das Fahrzeug selbst aktiv abbremst soll – und du kannst auch den Abstand zum Vordermann einstellen. Also eigentlich teilautonomes Fahren, der



Die roten Linien markieren nicht so gut mit einem 40-Tonnen-Holzauto befahrbare Wege.

Fahrer lenkt im Grunde nur noch.“ Die ganzen Sicherheitsaspekte, die das neue Fahrzeug mitbringt, lobt Maik in besonderer Weise.

Der Westerwälder wohnt

nur dreieinhalb Kilometer vom Platz der „Pfauf GmbH“ entfernt, auf dem der neue Lkw nach Feierabend steht. „Optimal“ sei das, sagt Maik. „Das ist heutzutage auch viel Wert,

wenn du eine Arbeitsstelle hast, zu der du keine weite Anfahrt hast.“

Aber nun geht es erst einmal mit voller Aufmerksamkeit um die Anfahrt zur Ladestelle:

Den schmalen Weg weist dem Fahrer ein „Wald-Navi“. Es zeigt die Route exakt zu dem Polter, an dem geladen werden soll. Mehr noch: Nach dem Ladevorgang kann Maik direkt eine etwaig nicht mehr auf sein Fahrzeug passende (oder aufgrund des zulässigen Gesamtgewichts im Wald zurückgelassene) Restmenge Holz im System aktualisieren, was der Disposition in der Pfauf-Verwaltung in Echtzeit den aktuellen Bestand anzeigt und damit natürlich die jederzeit optimale Versorgung von Kundenwünschen vereinfacht.

Zu den Holz-Abschnitten, die Maik später an der vom „Wald-Navi“ angezeigten Stelle aufgeladen haben wird, kann er mithilfe eines drahtlosen Druckers im Fahrerhaus sofort den passenden Liefer-

Lieferschein

schein erstellen, den er bei der Anlieferung auf dem Rundholzplatz im Kundensägewerk abgibt. „Wir könnten ihn genauso direkt per E-Mail dorthin versenden“, erläutert der Westerwälder.

Fortsetzung Seite 10



Welche Menge geladen wurde und wie viel im Polter zurückbleibt, wird aus dem Fahrerhaus drahtlos in die Zentrale übermittelt.

bei 30 Grad Schneeketten aufzuziehen, damit es weitergeht, das ist auch ein merkwürdiges Gefühl“, schmunzelt Maik. „Das hier muss man wollen. Das ist keine Geschichte, die ich einfach mal mache, weil ich denke: ‚Das sieht schön aus, der Lkw vor der tollen Kulisse im Wald,‘ oder ‚Die haben schöne Autos‘. Wenn einer so einsteigt, der bleibt nicht lange dabei.“ Es sei eben ein Unterschied, ob man bei einem Kunden auf dem Hof rangiere, wo alles asphaltiert ist, „oder man irgendwo dreht, wo es ziemlich unbefes-



Der Kurzholzug ist mit einem Drucker ausgestattet, so dass Maik jederzeit einen aktuellen Lieferschein zur Hand hat.

Fortsetzung von Seite 9

Die Stelle, an der das für die Palettenproduktion bestimmte Fichtenholz gepoltert ist, das Maik heute holen soll, ist ihm bekannt; in dem Areal hat „Forst Pfau“ schon viel gearbeitet. „Hier rum kennen wir uns eigentlich schon ganz gut aus, kennen auch alle Forstwege. Aber wenn wir in für uns neuen Gegenden rumfahren, dann fährst du in den Wald rein und musst erst einmal gucken...“ Es könne durchaus sein, dass man an

einer Stelle nicht wie geplant weiterkommt – oder sogar über längere Strecken rückwärts und mit beladenem Lkw wieder aus dem Wald herausfahren müsse. „Oder erst den Hänger abhängen und dann umdrehen – man ist eben nicht mehr auf der Straße unterwegs.“

Das gelte auch dann, wenn ein Problem zu lösen ist: „Auf der Straße kriegst du immer Hilfe, beim Holz sieht es anders aus: erst einmal ist keiner da. Und wenn der Weg wirklich mal blöd ist: Im Sommer



Peter Platzten (links) von der Rundholzsortieranlage der „Westerwälder Holzpellets“ nimmt den Lieferschein vor dem Abladen in Empfang.

tigt ist. Das ist noch einmal ein kleiner Unterschied!“

Damit Maik mit dem neuen „Scania“ jedoch weitestgehend vor bösen Überraschungen gefeit ist, bietet das Navigations-Gerät neben dem Lenkrad diverse Ansichten, darunter eine, die Höhenlinien einzeichnet, um frühzeitig Steigungs- und Gefällstrecken erkennen zu können. Eine andere ist noch wichtiger für Maik: Sie markiert die Waldwege und Forst-

Fortsetzung Seite 11

Fortsetzung von Seite **10**
straßen in Rot oder Blau. „Die

roten sind nicht so super
Wege, die blauen kann man
gut fahren“, deutet der Pfau-

Mitarbeiter aufs Display und
erklärt so die Hilfestellung
durch die moderne Technik in

seinem nagelneuen Lastwa-
gen. „Aber im Endeffekt muss
man natürlich dennoch immer

selbst die Augen offenhalten;
das hier ist ein Orientierungs-
hilfe.“



Der „Scania R 590“ hat 16 Liter Hubraum und erfüllt die strenge Abgasnorm Euro 6.

Fotos: Schmalenbach