

FERNFAHRER

DAS INTERNATIONALE TRUCK-MAGAZIN

GROSSER
EXKLUSIV-VERGLEICH

Alle Hauber in Europa

SPEZIAL

**Fahrer in
Amerika**
Der Weg zum
Traumjob

REPORTAGE

Jetzt mit
20 Seiten
Kleinanzeigen
nur 5,-



28 Spedition Die vierte Generation

Vor 100 Jahren fing bei der Spedition Bäumle alles an. Heute ist man in Murg für fast alle Transportaufgaben gerüstet und blickt zuversichtlich nach vorn. **FERNFAHRER** hat das Unternehmen im Badischen besucht.

Die ersten „ziehenden Einheiten“ der Spedition Bäumle im badischen Murg waren noch leibhaftige Rösser. Als Landwirt Theodor Bäumle im Jahr 1900 seine erste überlieferte Transportrechnung an die Heimatgemeinde schrieb, hatte er den Sand zeitgenössisch noch mit der Kutsche gefahren. Ein weiterer Geschäftszweig war das Holzlücken mit starken Kaltblütern im nahen Hotzenwald.

Die vierte Generation

Die ersten Transportaktivitäten liegen 100 Jahre zurück. Mit einem Pferd fing bei der Spedition Bäumle in Murg alles an. Heute sorgt ein bunter Fuhrpark für eine nahezu unbegrenzte Flexibilität. FERNFAHRER hat den Jubilar besucht.

TEXT: FELIX JACOBY • FOTOS: FELIX JACOBY, ARCHIV BÄUMLE, ARCHIV GEMEINDE MURG



Zwei Generationen: Martin (li.), Edmund und Michael Bäumle.

1927 kaufte Ernst Bäumle den ersten Motorlastwagen, einen vom Postbus zum Pritschen-Lkw umgebauten Saurer.

1952 stieß Edmund Bäumle zum Unternehmen. Legendar ist aus dieser Epoche die Krupp-Flotte der 50er und 60er. Bei neuartigen Konstruktionen von Tankaufbauten in den 60er Jahren und Silofahrzeugen in den 70ern gehörte Bäumle jeweils zu den ersten Anwendern moderner Technik. Seit Martin

Bäumle transportiert seit über 100 Jahren

Bäumle 1979 und sein Bruder Michael 1986 in das Unternehmen eingestiegen sind, arbeitet nun die vierte Generation der Fuhrleute-Familie.

Die 90er Jahre standen ganz im Zeichen der Ausdehnung Richtung Schweiz. Das Containertrucking-Unterneh-

men Meba aus Weil am Rhein gehört ebenso zur Firmengruppe wie die Schweizer Unternehmen Bäumle-Steiner in Wallbach und die Fritz Meyer Transporte in Basel.

Zum 100. Firmenjubiläum im Sommer 2000 stellte Spe-

dition Bäumle eine eindrucksvolle Bilanz ihrer Jahresleistung vor: 150 Mitarbeiter, 100 Lastwagen und 200 Auflieger führen zehn Millionen Kilometer, um rund eine Million Tonnen Fracht zu bewegen. Dabei wurden rund

3,5 Millionen Liter Diesel verbraucht.

Ein Großteil des Fuhrparks ist für Spezialeinsätze ausgelegt: Silofahrzeuge, Chemikaliertankzüge und Kipper-Lastwagen ermöglichen alle erdenklichen Transporte. Alle Fahrzeuge sind für Gefahrgutladungen ausgerüstet. Eine weitere Spezialität ist die Belieferung von Baustellen mit pulverigem Material wie Putz und Zement.

Im Bereich des Fernverkehrs mit Si-



Später Umschlag: Die Containerabteilung arbeitet auch nachts.

lozügen ist das Unternehmen an die „Siko“ in Beselich angeschlossen, einen Zusammenschluss von 14 mittelständischen Unternehmen, die im organisatorischen Bereich miteinander arbeiten. Die Bäumle-Fernverkehrssilos bewegen hauptsächlich Rohstoffe für die



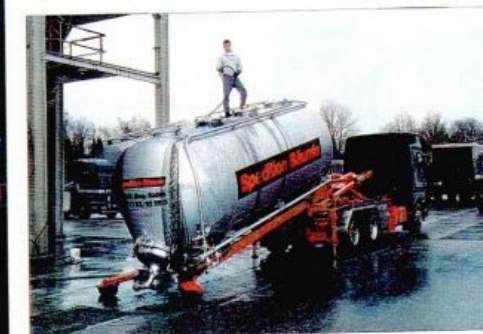
Kurzer Check: Ladungssicherung gab's schon früher.



RECHNUNG



Eigene Stapler: Sackware vom Lager zum Weitertransport laden.



Größte Sauberkeit: Wechselsilo wird von Rückständen gereinigt.

Gemischter Fuhrpark für alle Fälle



Gründliche Pflege: Die Alufelgen bleiben so auf Hochglanz.



Fleißige Werkstatt: Sechs Mechaniker versorgen die Flotte.



Gute Kombination: Die Ladung kommt als Bahnfracht.



Heiße Luft: Mit einem Gasbrenner wird das Silo getrocknet.

Großindustrie, zum Beispiel Schleifstäube oder chemische Vorprodukte.

Fahrer Klaus Winterhalter fährt mit seinem Actros-Silozug viel zwischen dem Ruhrgebiet und der Schweiz, gelegentlich auch mal in die angrenzenden Nachbarländer oder zwischendurch mal eine Tour in die Slowakei. Die Be- und Entladung von Silos bedarf besonderer Kenntnisse. Und wie geschickt ein Fahrer die Reinigung des Behälters unterwegs geregelt bekommt, hat großen Einfluss auf die Kostenrechnung einer Tour.

Aber auch bei den Kollegen, die die Tanklastzüge oder die spezialisierten Kipper mit Palettenbreite fahren, ist besondere Sachkenntnis gefragt. Nerven brauchen Lastwagenfahrer auch bei den häufigen Zollprozeduren an der Grenze zur Schweiz. Die dort gesetzlich vorgegebenen geringeren Lastwagengewichte bringen für die eigene Flotte zusätzliche arbeitsintensive Umladearbeiten, aber auch Extrageschäfte durch Fremdkunden.

Dänische Speditionen bestellen zum Beispiel einen zusätzlichen Silozug zu ihrer Ladestelle in der Schweiz. Dort laden sie mit dem eigenen Fahrzeug nur einen Teil der Fracht und lassen den Bäume-Lkw das Übergewicht bis hinter die deutsche Grenze bringen, um dann diesen Rest auf dem Firmenhof

Gezählt wird durchweg ein Stundenlohn

zu übernehmen. Zusätzlich können Produkte in sechs großen Standsilos bei Bäume zwischengelagert werden.

Dass die Schweiz nun die Lastzuggewichte von 28 auf 34 Tonnen erhöht hat, bringt manchen Vorteil, dafür müssen aber eine Vielzahl von jahrelang bewährten Trans-

portabläufen neu organisiert werden. Auch die „Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ (LSVA), die pro Kilometer 50 bis 70 Rappen (etwa 60 bis 85 Pfennig) kostet, wirft sämtliche bisherigen Frachtkalkulationen durcheinander.

Je zur Hälfte stammt der motorisierte Fuhrpark von Mercedes und MAN. Auch die Spezialaufbauten und Auflieger werden gern bei zwei Anbietern bestellt, um die Serviceabteilungen nicht zu schläfrig werden zu lassen.



Norbert Wassmer (46) aus Albruck ist seit fünf Jahren bei Bäume und hat schon alles Mögliche gemacht. Jetzt fährt er mit dem Vierachsler mit Wechselsystem hauptsächlich Schweiztouren.



Alired Böhler (55) aus Wehr-Öfflingen kam vor zweieinhalb Jahren in die Firma und fährt Nah- und Fernverkehr mit Siloaulliegern. Bei Bedarf kommen auch anderweitige Einsätze dazu.

Die gesamte Kommunikation wird mit gewöhnlichen Mobiltelefonen abgewickelt. Martin Bäume: „Es ist enorm, was teilweise von unseren Fahrern geleistet wird. Wenn dann mal was



Robert Baumgärtner (35) aus Waldshut-Tiengen ist seit Jahren Spezialist für Tanktransporte von Wasserstoffperoxid. Er schätzt es, dass er seine Wochen schon im Voraus planen kann.

schief läuft, egal aus welchem Grund, ist es wichtig, das direkt im Telefonat aufzuklären. Außerdem bekommen wir im persönlichen Gespräch mit den Fahrern wichtige Informationen über unsere Kunden und ihre Wünsche.

Zwar ist die private Nutzung der Autotelefone gesperrt, bei Bedarf schaltet die Dispo solche Anrufe aber ins Netz durch. Das Gehalt errechnet sich, egal ob Nah- oder Fernverkehr, aus einem durchgehenden Stundenlohn. Die Höhe richtet sich nach Betriebszugehörigkeit und persönlichen Fähigkeiten. Dazu kommen Zuschläge für Nachteinsätze und Sonntagsarbeit sowie Anerkennungsprämien für unfallfreies Fahren und Zuverlässigkeit des einzelnen Fahrers.

Auch in dieser Traditionsfirma zwingen die hohen Dieselpreise zu einem sehr kostenbewussten Handeln. Kummer macht zudem die



Frischer Glanz: Fahrzeugpflege ist für die Silofahrer Ehrensache.

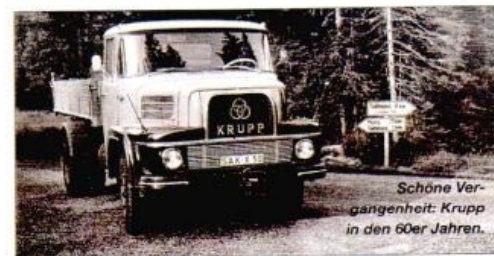
SPEDITION



Wunderbarer Zug: Alter Henschel mit echtem Langholz.

Fakten & Zahlen

Anschrift	Fuhrpark
Spedition Bäume Hauptstraße 76 79730 Murg Tel. 0 77 63/9 22 60 Fax 0 77 63/92 26 50	Über 100 Schwer-Lkw, Solofahrzeuge, Anhänger- und Sattelaufleger, zahlreiche Spezialaufbauten und Wechselbehältersysteme
Gründungs-jahr	Beschäftigte
1900	150
Unternehmensgröße	Eigene Werkstatt
Mittelständische Fachspedition	ja
Inhaber	Eigene Waschstraße
Familie Bäume	Waschhalle mit Strahlern
Umsatz	Einsatzbereich der Fahrer
keine Angaben	Je nach Fahrzeug und Neigung vom Nah- bis Fernverkehr, teilweise international
Schwerpunkt	Fahrleistung der Lkw
Silo-, Tank-, Pritschen- und Kippertransporte im Nah- und Fernverkehr, hauptsächlich Deutschland und Schweiz, Grenzverzollungen, Lagerungen, Umladungen	Nahverkehr: 80.000 Kilometer jährlich Fernverkehr: 120.000 Kilometer jährlich
Fahrer	Offene Stellen
rund 110	Fernfahrer in der Zentrale in Murg gesucht



Schöne Vergangenheit: Krupp in den 60er Jahren.

schlechte Qualität des südbadischen Straßennetzes.

Andererseits musste man schon immer den Kundenwünschen hinterher spüren, da es in der Gegend noch nie Großindustrie mit massenhaftem Ladungsaufkommen gab. Martin Bäume glaubt auch in

für das Fuhrgewerbe schweren Zeiten an die Kraft seiner Firma: „Wir und unsere Leistungen sind nicht so leicht auswechselbar. Mit unseren guten Fahrern müssen wir uns vor ausländischer Billigkonkurrenz nicht unbeding fürchten.“

Alle Angaben laut Martin Bäume