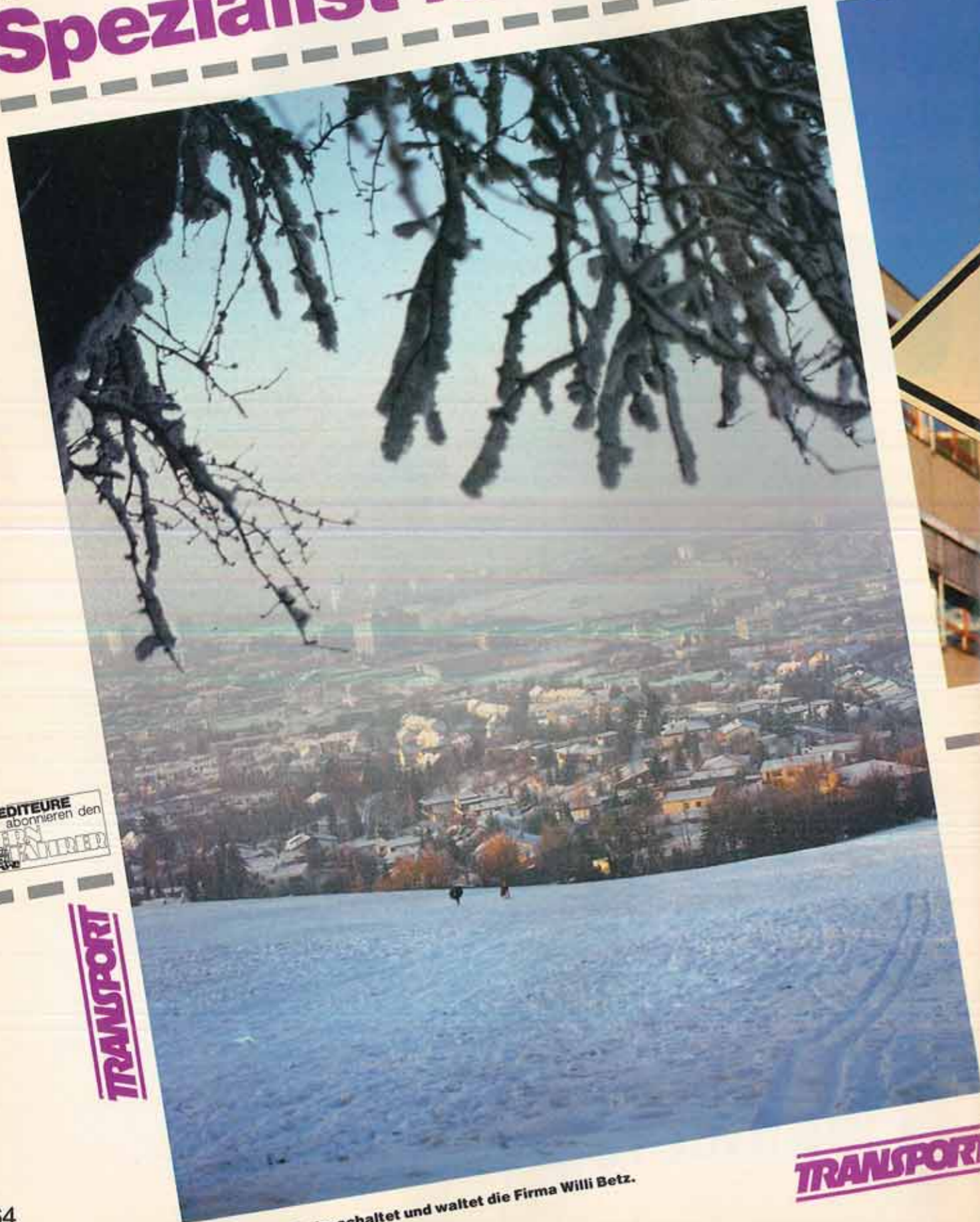


Willi Betz Spedition

Spezialist für Nahost



Am Fuß der Achalm schaltet und waltet die Firma Willi Betz.

SPEDITEURE
abonnieren den
TRANSPORT

TRANSPORT

TRANSPORT



TRANSPORT

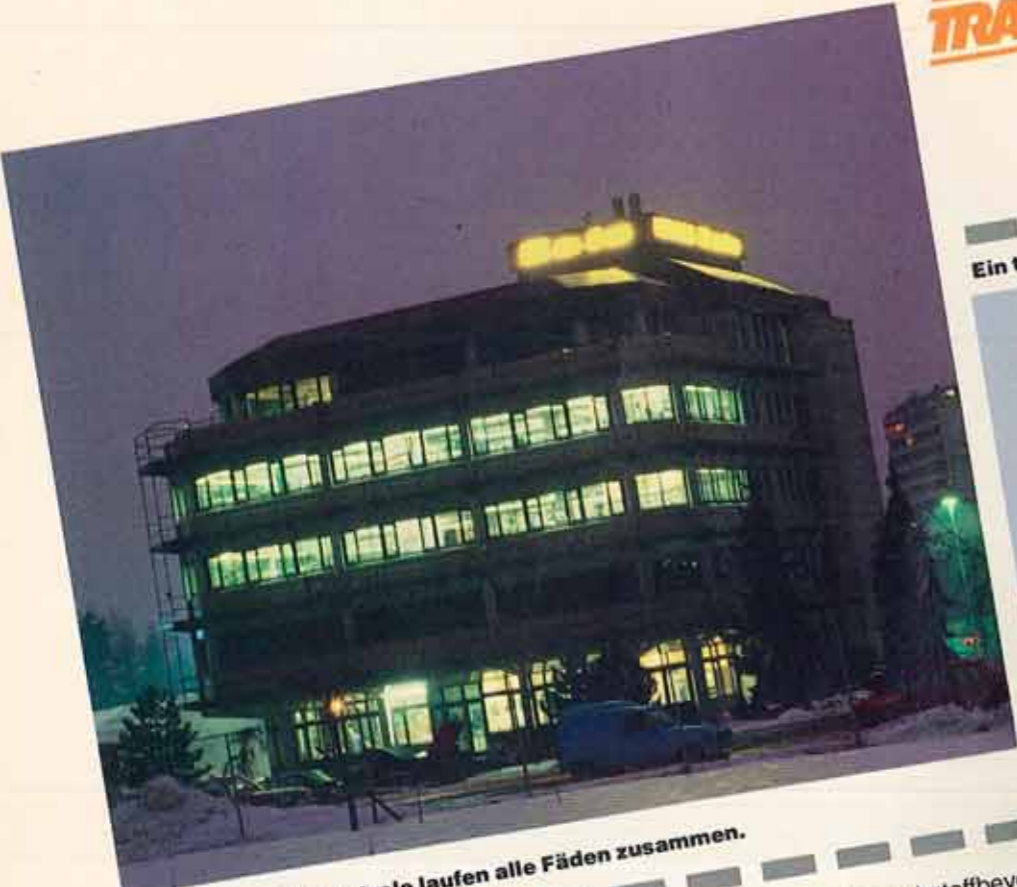
Die Hinweisschilder lassen internationale Beziehungen ahnen.

Aus den Anfängen: Mit diesem Lkw begann das Geschäft.



«Man merkt, daß der Alte mal auf dem Bock gesessen hat,» meint ein Fahrer. Die Rede ist vom Firmengründer der gleichnamigen Spedition Willi Betz. Wir sind in Reutlingen. Draußen klirrende Kälte, im neuen Verwaltungsgelände gedämpfte, edle Großraumbüroatmosphäre. Ein Blick durch die getönten Scheiben: draußen werden Lkw be- und entladen. Manch einer der Fahrer tritt auf der Stelle, um sich warm zu halten. Hin und wieder streikt sogar die Technik; neue Technik bei Betz: Kofferauflieger mit Rollenböden – automatisiertes Verladegeschäft, aber leider bekommt den Sensoren die Kälte nicht. Hier ist dann wieder der Fahrer gefragt, der mit gezieltem Griff in die Steuerungs-Elektronik seines Lkw den Sensor erneut in Gang setzt.

Keine Frage, Willi Betz hat's geschafft. 1945 hat er zunächst mit einem Lkw angefangen: Betz, Spedition, Undingen/Würt., Tel. Nr. 55. Im wirtschaftlichen Aufschwung der sechziger Jahre nutzte er die Chance, mit den Bulgaren zu kooperieren, die anfänglich über eine Kapazität von fünfundsiebzig Fahrzeugen verfügten und überwiegend Agrarprodukte aus dem Balkan transportierten. Es lag nahe, zur Vermeidung von Leerfahrten entsprechende Runterladungen zu organisieren. Heute ist der Nahost-Handel fester und attraktiver Bestandteil der Geschäfte der Spedition. Die Bulgaren haben ihre Kapazität inzwischen auf 4000 Fahrzeuge aufgestockt. Manch ein durch Reutlingen Reisender



In der Geschäftszentrale laufen alle Fäden zusammen.

zeigt sich leicht verblüfft beim Anblick der Hinweisschilder zur Spedition, die bulgarisch beschriftet sind.

Eine Spedition der Größenordnung Betz funktioniert nur arbeitsteilig. Betz-Reutlingen obliegt die zentrale Disposition des gesamten Fuhrparks. Betz unterhält Grenzbüros in Helmstedt, Waidhaus und Salzburg; Niederlassungen in München und Saarbrücken. Vierzehn Unternehmen bilden die Betz-

Gruppe, die sich geographisch über acht Länder, von England über den Iran bis Zaire erstreckt. Die Fahrzeuge werden technisch in sechs Terminals gewartet: in Paris, München, Reutlingen, Helmstedt, Waidhaus und Kundl/Tirol.

Betz-Reutlingen investiert zur Zeit mit dem Neubau einer ultra-modernen Lagerhalle in einen Geschäftsbereich namens Logistik, d.h. es soll Unternehmen der komplette Ser-

vice, von der Rohstoffbevorzugung und Zufuhr bis zum anschließenden Abtransport, der Lagerung und Verteilung der Fertigprodukte noch umfangreicher angeboten werden. Das Konzept sieht auch die Verfügungstellung von innerbetrieblichen Transportsystemen vor.

Der Fuhrpark zählt 700 eigene und mit den Subunternehmern ca. 1500 bis 1700 Fahrzeugeinheiten. Vom Umsatz wird



«Noch sieht man ihnen die schwere Arbeit nicht an, die...

Ein typischer Vertreter des heutigen Fuhrparks.



... dann in Zaire auf sie wartet.»

nicht geredet. Es wäre ein Faß ohne Boden, wollte man die unterschiedlichen Fahrzeugtypen aufzählen. Die Säulen des Fahrzeugparks sind unterschiedliche Varianten von Hängerzügen (etwa auch Tandem-Jumbozüge und Autotransporter) und Sattelzüge (Koffer- und Planenfahrzeuge, zum Teil ausziehbare Tiefla-

der, Jumboauflieger, Tanksattelauflieger für flüssige Lebensmittel, Silofahrzeuge und Kipper). Bei der Betz-Tochter, die S-L Spedition und Logistik GmbH, kommt die «leichte Klasse» bis runter zum Transporter zum Einsatz.

Seit 1981 können sich die Betz-Fahrer neben einer Prämie für

unfallfreies Fahren, die je nach Fahrzeugtyp bis zu 1200 DM betragen kann, ein weiteres Taschengeld verdienen durch eine sogenannte «Dieselsparprämie». Immerhin sind es theoretisch bis zu fünfhundert Mark im Vierteljahr. «Dreihundert Mark», meint ein Fahrer, «sind im Schnitt realistisch.» Grundlage der Berechnungen

sind die Wochenberichtsbögen. Anschließend vergleicht Kollege Computer den Soll- und Istverbrauch. Dabei nutzt er ein reichlich kompliziertes Programm, das u.a. Gewicht, Leerfahrten, Aufliegerart, sogar Luftleitsysteme, Witterung und mitlaufende Kompressoren berücksichtigt. Die Prämie rechnet sich selbstverständlich auch für die Unternehmensleitung, da langfristig nicht nur Diesel gespart wird, sondern auch der Verschleiß abnimmt. «Pech», meint ein Fahrer, «hat nur der, der einen Montagswagen erwischt hat – mit schlechter Einspritzanlage.»

V. Hammermeister

MECHANIKER
abonnieren den
FEHN KÄMPFER



Als technische Innovation gelten die Kofferauflieger mit Rollenboden.



Auf dem Gelände des jetzigen Terminals stand in den 70er Jahren bereits eine ansehnliche Fahrzeugflotte.