



## Wahlers' Chef-Chauffeurin

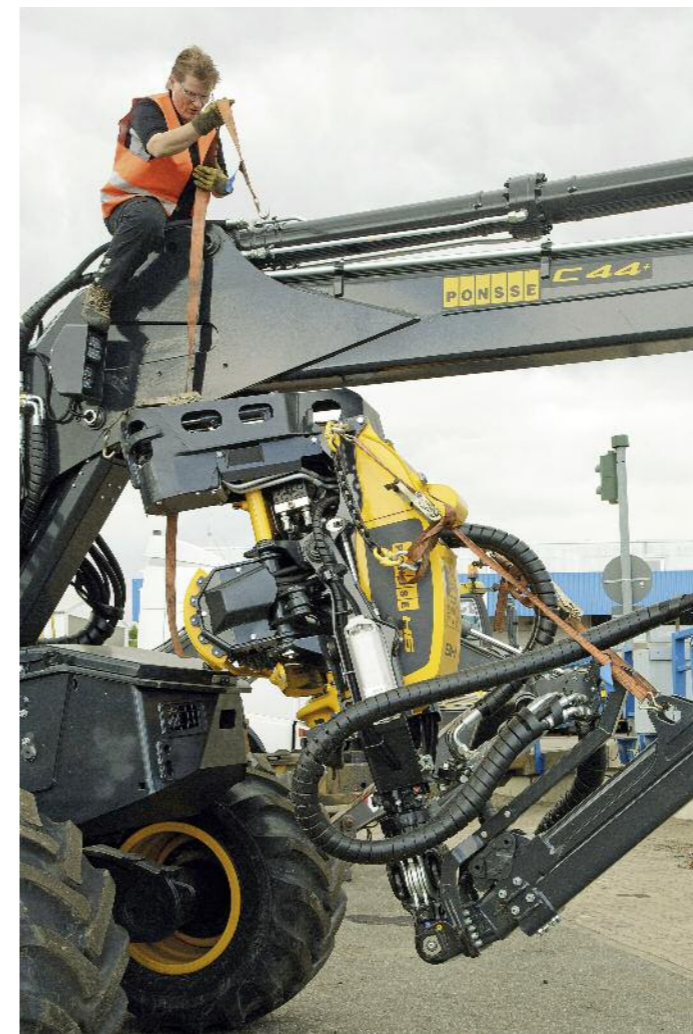
Wie Ponsse-Harvester und -Forwarder vom Hafen sicher zum Kunden kommen

**Kerstin Tödter fing einst als Hauswirtschafterin bei Wahlers Forsttechnik an. Doch inzwischen fährt die Freundin starker Motoren sämtliche Ponsse-Maschinen – zuerst den kurzen Weg vom Verladeplatz auf den Lkw-Tiefflader und dann mit einem 460 PS starken MAN quer durchs Land.**

Dienstagmorgen, kurz nach sechs Uhr auf dem Betriebshof der Wahlers Forsttechnik GmbH im niedersächsischen Stemmen. Es ist noch nicht viel los um diese Zeit: Für die meisten Mitarbeiter beginnt der Arbeitstag erst eine Stunde später, noch liegt entspannte Ruhe über dem Firmengelände. Doch plötzlich wird die morgendliche Stille abrupt von lauten Motorengeräuschen unterbrochen. Es ist ein Ponsse Scorpion King, der mit seinen 286 PS die morgentliche Ruhe stört. Der achträdige Harvester aus Finnland ist am Abend zuvor eingetroffen und muß nun vom firmeneigenen Tiefflader gefahren werden, um Platz für eine neue Fuhre zu schaffen. Am Steuer: Kerstin Tödter, langjährige Wahlers-Angestellte mit besonderer Vorliebe für starke Motoren.

Oben in der Harvester-Kabine blickt die 48-Jährige konzentriert nach rechts und links aus dem Fenster, während sie die gut 21 Tonnen schwere Maschine routiniert rückwärts vom Tiefbett über die beiden Hinterachsen des Tieffladers und schließlich auf den Hof steuert. Es ist Zentimeter-Arbeit, und doch sind die richtungsweisenden Handbewegungen von Werkstattmeister Detlef Lustig eigentlich überflüssig. „Da bewundere ich sie schon, wie sie das schafft, die Dinger gerade rauf- und runterzufahren“, sagt Lustig anerkennend. „Ich brauche meistens zwei oder drei Versuche, und im Hafen ist niemand, der ihr hilft – da muß sie das ganz allein machen.“ Seit Juli 1992 steht Kerstin Tödter bei Wahlers bereits auf der Gehaltsliste. Dabei kann man sowohl

den Start als auch die weitere Entwicklung ihrer Arbeitsstelle als durchaus kurios bezeichnen: Ihren Job bekam sie vor 23 Jahren nach einem auf Plattdeutsch geführten Vorstellungsgespräch im Haus des damaligen Seniorchefs Hans Wahlers per Handschlag. Angestellt wurde die im landwirtschaftlichen Bereich ausgebildete Hauswirtschafterin ursprünglich in ihrem erlernten Beruf, aber in kürzester Zeit entwickelte sie sich zum sprichwörtlichen „Mädchen für alles“: Sie arbeitete im Garten, auf dem Hof und im Wald, fuhr Ersatzteile zu Kunden und bekam vom Trecker bis zum Chefwagen die unterschiedlichsten Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Hans Wahlers bemerkte schnell, daß seine neue Mitarbeiterin am liebsten draußen unterwegs war – und fragte sie kurzerhand, ob sie nicht den Lkw-Führerschein machen wolle. Kerstin Tödter wollte. „Ich habe schon in meiner Ausbildung gemerkt, daß mich Kühe, Schweine und Pferde nicht so sehr interessieren“, erzählt sie rückblickend. „Ich brauche einfach etwas mit Motor.“ Und so ging sie ein weiteres Mal in die Fahrschule, absolvierte auf eigene Kosten den Führerschein Klasse 2 und wurde zur Chef-Chauffeurin von Wahlers Forsttechnik.



Dieser Ponsse Ergo wurde per Schiff frisch aus Finnland geliefert. Im Travemünder Hafen sichert Kerstin Tödter oben auf dem Kran die Ladung.



Das Hafenspersonal hat mit dem Greifer den Asphalt aufgerissen, das Aggregat blieb heil.



Ein Arbeitsplatz mit 460 PS: Frauen, die Forstmaschinen mit Lkw transportieren, sind selten.



Der Wahlers-Chauffeurin macht auch der Zoll nichts vor, dafür kennt sie ihren Job zu gut.

### Stemmen - Travemünde und zurück

Der Scorpion King ist mittlerweile sicher abgestellt, der Lkw – ein MANTGA 26.460 mit 460 PS – vollgetankt. In ihrem Führerhaus bereitet sich Kerstin Tödter auf die heutige Tour vor. Das Ziel: der Hafen von Lübeck-Travemünde, wo zwei weitere aus Finnland importierte Forstmaschinen

auf ihre Abholung warten. Die gebürtige Rotenburgerin überprüft noch einmal ihre Papiere und Unterlagen und kontrolliert, ob alles an seinem Platz ist. So gut es geht, hat sie es sich behaglich gemacht in ihrem „zweiten Zuhause“: In der Mitte der Frontscheibe baumeln zwei Würfel ihres Motorradclubs, eine kleine gelbe Quietsche-Ente und ein vor einer Weile aus Finnland mitgebrachter Elch, an der Sonnenblende hängt ein silbernes Herz mit einem Foto ihres Patenkindes. Links vom Armaturenbrett steht eine Diddl-Maus im Fenster. Den für Fernfahrer obligatorischen Fernseher hat die 48-Jährige so angebracht, daß er nur von der Liege hinter dem Fahrersitz aus zu sehen ist – damit sie nicht in Versuchung kommt, ihn während eines Staus einzuschalten. „Das ist also mein Arbeitsplatz“, sagt sie. „Ich sitze vor meinem Bett, gucke aus dem Fenster und bekomme Geld dafür.“ Dann überlegt sie kurz. „Andererseits“, fügt sie schließlich hinzu, „kann man Millionen in den Sand setzen, wenn man einmal nicht aufpaßt.“ Die Fahrt beginnt. Ein Navigationssystem benötigt sie nicht: Diese Strecke fährt sie so oft, daß sie den Weg vermutlich im Schlaf finden würde.

Rund 140 Kilometer einfache Fahrt, auf der Autobahn vorbei an Hamburg, fünf Stunden hin und zurück, wenn es gut läuft. Wann immer die sonn-tägliche Fährre aus Helsinki eine Lieferung für einen Wahlers-Kunden an Bord hat, macht sie sich am Tag darauf auf den Weg, um die Maschinen abzuholen. Diesmal waren es sogar drei Maschinen, und da sie am Montag nur eine davon geschafft hat, stehen die übrigen zwei für heute auf dem Tourenzettel. „Ich habe einen guten Job“, meint die Frau mit den dunkelblonden Haaren, die als äußeres Zeichen ihrer PS-Leidenschaft Ohrhinge in Form von Motorrädern trägt. „Das Speditionsgewerbe ist knallhart, aber ich habe den Vorteil, daß ich meine Fahrten in Absprache mit dem Werkstattmeister selbst einteilen kann. Und ich bin fast jeden Abend zuhause.“ Wenn sie nicht gerade nach Travemünde fährt, liefert sie die Harvester und Forwarder an Kunden aus oder bringt die Maschinen für Reparaturen oder Wartungen in die Werkstatt nach Stemmen. Von Zeit zu Zeit stehen auch noch, wie früher, Ersatzteil-fahrten auf dem Programm. Besonders schätze sie an ihrer Arbeit die Vielseitigkeit, sagt Kerstin Tödter. Landstraße, Autobahn, Stadt und immer

wieder auch Wald: „Ich habe viele verschiedene Einsatzgebiete, das macht es sehr abwechslungsreich.“

### Exotin auf der Straße

Kerstin Tödter ist eine Exotin auf deutschen Straßen. Auch wenn es nach ihrer Wahrnehmung inzwischen mehr Frauen am Lkw-Steuer gibt als zu Beginn ihrer Karriere als Kraftfahrerin: Dieser Job ist nach wie vor eine absolute Männerdomäne. Laut einer Studie des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) gab es im Dezember 2013 knapp 535.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrer im Güterverkehr, nur 1,7 Prozent davon waren Frauen. Im Vergleich zum Vorjahr war ihr Anteil sogar noch einmal um 0,2 Prozent gesunken. Wohl die wenigsten von ihnen fahren eine Zugmaschine mit Tieflader. Und einen Tieflader mit Forstmaschinen darauf? „Da kenne ich in Deutschland keine andere Frau“, sagt Kerstin Tödter. „Die geringe Frauenquote wird innerhalb der Branche unter anderem mit der teilweise schweren körperlichen Arbeit (zum Beispiel bei Be- und Entladevorgängen) und der vermeintlichen Unsicherheit auf Rastplätzen begründet“, heißt es in der BAG-Untersuchung. Das Gespann, das die Berufskraftfahrerin da fährt, ist in der Tat respekteinflößend: 20 Meter lang, ohne Ladung 19 Tonnen schwer und auf bis zu 23



**Reifenprüfung:** Kerstin Tödter kontrolliert eine kleine Macke an einem Reifen, um anschließend festzustellen, daß es sich um normale Verladespuren handelt.

Tonnen Nutzlast ausgelegt. „Respekt gehört dazu“, sagt sie, „aber man muß auch die Entfernung zu Hindernissen einschätzen können. Das fällt vielen Frauen schwer: Die fahren mit dem Auto nicht mehr da durch, wo ich mit dem Tieflader durch-

fahre.“ Ihr Motto: einfach machen. „Der Tieflader kommt schon hinterher“, meint sie und grinst. Ihr ist es in all den Jahren nur ein einziges Mal passiert, daß sie hinten angeeckt ist – bei tausenden von Fahrten eine ziemlich gute Quote. In seltenen



Fällen kann aber auch sie nervös werden, vor allem bei plötzlich auftretenden Gefahrensituationen, die sie selbst nicht kontrollieren kann. Glätte zählt dazu, aber auch so mancher Autofahrer, der extrem langsam fährt oder in hohem Tempo von rechts auf die Autobahn geschossen kommt.

Da ist es gut, wenn man sich mit Gleichgesinnten austauschen kann. Kerstin Tödter nutzt dafür eine Gruppe im Internet, in der sich rund 15 Truckerinnen zusammengefunden haben. Zu ihrer „Mädelsgruppe“ hält sie über ihr Mobiltelefon Kontakt. Da geht es um Staus, Baustellen und andere berufliche Themen, aber auch um Privates. „Was immer uns gerade beschäftigt, teilen wir der Gruppe mit“, erzählt sie. „Das ist mir sehr wichtig.“ Mit männlichen Kollegen hat sie dagegen seltener Kontakt. Aber sie werde von ihnen respektiert: „Blöde Sprüche habe ich noch nie zu hören bekommen.“

### Ein Kraftakt und viel Geschick

Wenig später erreicht sie den Skandinavienkai in Travemünde. Im Einfahrtsbereich an den Kontrollhäuschen ist es sehr eng, weil dort gerade gebaut wird, was einen Kollegen aus den Niederlanden offensichtlich verunsichert. Er wendet seinen Lkw und sucht sich einen anderen Weg. Nicht so Kerstin Tödter. Sie fährt durch die Einfahrt, alles gar kein Problem. Die beiden gelb-schwarzen Forstmaschinen sind schon von Weitem zu sehen: ein Ponsse Buffalo Rückezug und ein Ponsse Ergo Harvester, vom Hafenspersonal direkt vor der Auffahrt zur Finnlines-Fähre „Nordlink“ geparkt. Kerstin Tödter stellt ihren MAN-Lkw ab und steigt aus, um die Lieferung auf mögliche Transportschäden zu überprüfen. Beim Buffalo ist alles in Ordnung, die rostigen Greifspuren an den Reifen sind normal und stammen von der Verladung auf die Bahn. Nicht normal ist, was kurz darauf am Ergo zu sehen ist: Beim Abstellen des Harvesters hat offenbar jemand einen falschen Knopf gedrückt. Die Greifer des Aggregats haben ein Loch in den Boden geschlagen

und sich im Asphalt verkeilt. Bei näherer Betrachtung wird glücklicherweise schnell deutlich, daß das Aggregat unbeschadet davongekommen ist.

Normalerweise benötigt Kerstin Tödter etwa 45 Minuten, um eine Maschine aufzuladen und den Hafen wieder zu verlassen. Heute dauert das Ganze fast zwei Stunden. Zuerst muß der Buffalo auf den Tieflader gefahren und in einem echten Kraftakt mit mehreren Stahlketten befestigt werden. Anschließend ist für den nächsten Transport des Tages schon einmal der Ergo zu sichern. Es braucht eine ganze Weile und viel Geschick, bis das Harvester-Aggregat unter dem Kran eingeklemmt und damit für die Fahrt geschützt ist. Zum Anbringen der Sicherungsgurte muß Tödter mehrere waghalsige Klettertouren auf der Maschine veranstalten. „Bei gutem Wetter ist das ja alles okay“, ruft das nur 1,55 Meter große Energiebündel von oben, „aber wehe, wenn es naß und rutschig wird.“ Das ist jetzt nicht der Fall, und so ist die Arbeit wenige Minuten später erledigt. Zeit für eine kurze Mittagspause mit Bratwurst und Kartoffelsalat aus dem kleinen Lkw-Kühlfach, bevor es später als geplant auf den Rückweg nach Stemmen geht. Kurz hinter Hamburg klingelt das Mobiltelefon. Ein Kunde aus dem Landkreis Rotenburg hat technische Schwierigkeiten mit einem älteren Ergo und möchte, daß die Maschine noch heute zur Reparatur aus dem Wald abgeholt wird. Mit der vorgesehenen zweiten Fahrt nach Travemünde könnte es jetzt knapp werden, denn länger als zehn Stunden pro Tag dürfen Berufskraftfahrer nicht hinter dem Steuer sitzen. Eventuell muß sie darum heute unterwegs übernachten. Aber auch das ist kein Problem für Kerstin Tödter. „Ich habe hier doch alles“, sagt sie. „Fernseher, Bett, Telefon, Kühlschrank – was brauche ich mehr?“

ANNE-KATRIN WEHRMANN

[www.wahlers-forsttechnik.de](http://www.wahlers-forsttechnik.de)



**Maßarbeit:** Der über 22 Tonnen schwere Scorpion King paßt nur mit Augenmaß genau auf den Lkw-Tieflader.

Fotos: Martin Egbert



## Teil der Branche

Das Magazin  
**Forstmaschinen-Profi**  
Für die Profis im Wald

Kostenloses Probeheft anfordern:  
Tel. +49 (0) 4263 9395-0  
[info@forstfachverlag.de](mailto:info@forstfachverlag.de)  
[www.forstfachverlag.de](http://www.forstfachverlag.de)