



Ohne Joëlle (Abb. 1) wären wir hier aufgeschmissen. Sie verhandelt mit den französischen Organisationen, Behörden und Werkstätten und ist immer bereit zu helfen.“ Gerald Becker steht vor seinem Scania und berichtet über die Arbeiten in den verwüsteten Kiefernwäldern und die Zusammenarbeit mit den Rückeunternehmen und Transporteurskollegen. Wir befinden uns an einem Waldrand bei dem Städtchen Labouheyre zwischen Bordeaux und Bayonne. Hier hat Sturm Klaus im Januar 2009 zwischen 30 und 40 Mio. Fm Holz in den Kiefernwäldern der flachen Landschaft Landes, einem der größten geschlossenen Waldgebiete in Europa, geworfen. Einige vermuten sogar, es seien 50 Mio. Fm.

Auf den Straßen des Dreiecks Bordeaux – Bayonne – Casteljalloux rollen unentwegt schwere Rundholzlastzüge. Dabei fällt der recht hohe Anteil nicht-französischer Lastzüge auf: Deutsche, finnische, estische oder lettische Rungenlaster gehören hier derzeit zum Straßenbild.

An den Forstmaschinen ist das nicht so schnell zu erkennen, doch sucht der französisch sprechende Mitarbeiter von Forst & Technik mit einem von ihnen das Gespräch, so antwortet es von den Harvestern und Tragschleppern oft in deutsch, tschechisch, finnisch oder spanisch.

Der eingangs erwähnte Gerald Becker ist Fahrer des Rundholztransporteurs Martin Thomas aus Breitscheid bei Herborn. Sein Chef ist seit Juli im Gebiet um Labouheyre mit drei Lastzügen im Einsatz. Die viel gepriesene Joëlle ist die Ehefrau von Forstunternehmer Sven Uhlig (Abb. 3) aus Großrückerswalde, der selbst mit einer Ponsse Ergo in den Wäldern um Labouheyre arbeitet. Seine Ehefrau Joëlle hat er nach dem Sturm

## Aufräumen in Südfrankreich

**Im Januar 2009 hat Sturm Klaus die Wälder im Departement Landes im Hinterland der Bucht von Biskaya verwüstet. Holzrücke- und Holztransportunternehmen aus ganz Europa sind zu den Aufräumarbeiten angerückt. Forst & Technik hat deutsche Unternehmer im Einsatzgebiet besucht.**

Lothar während der Aufräumarbeiten in den Vogesen kennen gelernt. Heute führen die beiden gemeinsam ihren Forstbetrieb. Joëlle Uhlig: „Wir haben diesen Einsatz seit Februar 2009 vorbereitet und sind seit Mitte Juli vor Ort. Das war die Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Einsatz hier.“ Die Unternehmerin ist zugleich für ein großes, deutsches Holzhandelsunternehmen tätig, das wiederum zahlreiche von uns angetroffene Forst- und Transportbetriebe beschäftigt. Sven Uhlig hat einen eigenen, bestens ausgerüsteten Werkstattwagen mitgebracht und kann so alle anfallenden Wartungsarbeiten und Reparaturen selbst vornehmen. Ja, er hilft auch Kollegen mit seinem Schweißgerät weiter. Ein Problem ist jedoch die Versorgung mit Ersatzteilen. Als Ponsse-Kunde ist er dabei ja noch recht gut dran, denn in Labouheyre hat die Ponsse-Regionalvertretung für ganz Südwestfrankreich ihren Sitz (Abb. 2). Doch deren Ersatzteilbestand ist äußerst mager. Uhlig: „Wir bekommen unsere Ersatzteile schneller von unserem Ponsse-Händler Wahlers Forsttechnik als über die Niederlassung vor Ort.“ Das bestätigt uns später auch der Schweizer Maurice Sulzmann, der mit zwei Maschinen und seit Jahren beschäf-

tigten tschechischen Equipen arbeitet. Die Kunden anderer Hersteller, ob Kay Nobis von der Firma Ronny Techler in Loßnitz mit seinem Valmet 840.3 (Abb. 7) oder Dirk Lücke (Abb. 6) mit seinem John Deere 1110D Eco von der Firma Bültmann in Warstein-Sichtig, die in Zusammenarbeit mit dem Forstunternehmen Christian aus Schmitten arbeitet. Die Ersatzteilbeschaffung ist durchweg schwierig. Außerdem arbeiten selbst große Gebietsvertretungen, wie die im Verkauf von Neumaschinen sehr rührige von Ponsse, oft nicht am



Abb. 4: Französische Sogedep SF25





**Abb. 1 (l.):** Der Finne Teppo, Maschinist bei Chr. Wülbeck, mit Joelle Uhlig

**Abb. 2 (Mitte):** Ponsse Aquitanien liefert viele Neumaschinen aus, ist aber schwach mit Ersatzteilen bestückt

**Abb. 3 (r.):** Rückeunternehmer Sven Uhlig hilft mit seinem Werkstattwagen und Schweißgerät Martin Thomas bei einer Reparatur

Fotos: Gerlach Fronemann

Samstag. Das gilt auch für einen Teil der Lkw-Werkstätten, berichten die Fuhrunternehmer.

## Am Samstag ist oft geschlossen

Fuhrunternehmer Martin Thomas (Abb. 12, Abb. 13) berichtet das selbe von den Häfen Bayonne und Tarnos: „Anfangs haben die Häfen nur im Einschichtbetrieb gearbeitet und dann noch zwei Stunden Mittag gemacht. Jetzt arbeiten sie in zwei Schichten.“ Forst & Technik hat mit drei Transporteuren oder deren Fahrern gesprochen. Martin Thomas aus Breitscheid setzt drei Scania-Züge mit Aufbauten von Müller in Eslohe teilweise auch im Langholztransport ein, die Brüder Hans-Carsten und Oliver Koytek (Abb. 14) aus Göttingen einen MAN mit Doll- und einen Daf mit Röttgen-Aufbau und die Karl Treber GmbH zwei Mercedes und Aufbauten von Röttgers und Auflieger von Doll und Huttner.

Für sie sind die Fragen der Lastzuggesamtgewichte und der Transport-

erlaubnis Unsicherheitsfaktoren. So dürfen sie mit fünf Achsen bei Zwillingsbereifung 44 t, bei sechs Achsen 52 t wiegen. Zeitweilig waren die Sechssachs-züge jedoch auf 48 t beschränkt.

Im Hochsommer gab es wegen der Hitze und der damit verbundenen Waldbrandgefahr immer wieder Arbeitsverbote ab 14 Uhr. Das war aber nicht so schlimm, denn die Hydraulik der Kräne in Maschinen und Lkw wird bei den hohen Temperaturen so heiß, dass die Arbeit eingestellt werden muss. Folglich wurde in den frühen Morgen- und Abendstunden gearbeitet.

## Der Schädlingsbefall hat schon begonnen

Bei der Fahrt durch die fast endlosen, bis zur Küste reichenden Kiefernwälder, stechen immer wieder völlig unbearbeitete Waldflächen ins Auge. Das bringt einerseits unmittelbar die große Gefahr von Waldbränden bei Trockenheit, künftig aber auch die katastrophalen Borkenkäfer- und Raupenbefalls mit sich. Bereits jetzt sind viele selbst junge

Kiefernbestände braun, also befallen. Nach bisher neun Monaten seien erst 40 % des geworfenen Holzes aufgearbeitet. Ob das wenig oder viel ist, lässt sich bei den Bodenverhältnissen mit oft hohem Grundwasserspiegel nicht so einfach beurteilen. Bei unserem Besuch war gerade eine längere Trockenperiode mit viel Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen, was die Arbeiten erleichterte. Doch bereits kurz danach begann es heftig zu regnen. Die Transportwege wurden entsprechend problematisch und die angelegten Polter teilweise für Lastzüge unerreichbar.

Während immer wieder Stimmen laut werden, die sagen, es sei zu lang mit dem Beginn der Aufräumarbeiten gewartet worden, gibt Maurice Sulzmann (Abb. 8) zu bedenken: „Es handelte sich hier um so große Flächen, dass zuerst einmal die Mengen der einzelnen Besitzer erfasst und dann die Arbeiten vorbereitet und die Logistik organisiert werden mussten. Das hat einfach eine gewisse Zeit gedauert.“ Dass die Organisation aber ab und zu im Argen lag, bestätigen einige Gesprächspartner, die



**Abb. 5:** Ein John Deere der Firma Bültmann aus Warstein



**Abb. 6:** Dirk Lücke von der Firma Bültmann





**Abb. 7:** Kay Nobis mit der Valmet 840.3 von Ronny Fechler aus Loßnitz



**Abb. 8:** Maurice Sulzmann: „Hunderte Festmeter Holz warten auf den Abtransport, doch die Bahn hat kaum Trassen frei.“

„faulen“ Auftraggebern aufgefressen sind. Martin Thomas berichtet von Transporteuren, die sehr lang auf ihre Bezahlung warten und deshalb entnervt abreisen oder gar Insolvenz anmelden mussten. So gebe es Auftraggeber, die bereits bekannt seien und nun versuchten, vor Ort nach Aufträgen suchende osteuropäische Transporteure zu gewinnen. Ähnlich ist es auch Forstbetrieben ergangen oder ergeht es noch. Die Krise in der Holzbranche hat die Lage einerseits verschärft, andererseits aber auch Kapazitäten von Unternehmen aus ganz Europa frei gemacht.

## Überlastete Transportwege

Problematisch ist teilweise auch die Beschaffung und Bereitstellung der Bahnwaggons sowie die Erteilung von Eisenbahntrassen für den Schienentransport. So hat Fuhrunternehmer Thomas am 27. Oktober morgens begonnen, an einem vereinbarten Gleis bereit stehende Waggons zu beladen. Er war bereits mit einem davon fertig, als es hieß: Wieder abladen, diese gehen in die Schweiz. Maurice Sulzmann wiederum wartete darauf, dass von ihm seit einer Woche beladene Waggons endlich in Richtung Schweiz abgefertigt würden. Derweil zeigt er uns große Mengen Holz, die zum Abtransport bereit liegen: „Wir bekommen das Holz nicht mit der Bahn weg. Jetzt weichen die Zufahrten auf, und wir müssen die ganzen Mengen nochmals mit Tragschleppern an die Asphaltstrassen befördern. Das bedeutet zusätzliche Kosten.“

**Abb. 9 (l.):** Großes Nasslager einer Forstgemeinschaft bei Morcenx

**Abb. 10 (Mitte):** Gefräßige Schädlinge: Unter der Rinde haben sich längst überall bis zu drei Generationen Borkenkäfer eingenistet

**Abb. 11 (r.):** An vielen Stellen ist die Aufforstung schon wieder im Gange

Große Nasslager sind im gesamten Gebiet eingerichtet worden. Das größte wurde am 15. Oktober unter Beteiligung von Dominique Schmitt, Minister für den ländlichen Raum und Raumordnung, bei Salles nahe Arcachon eingeweiht. Es ist mit 32 ha Fläche für 450 000 t Sturmholz ausgelegt. Die Nationalversammlung verabschiedete am 22. September eine neue Kabotage-Bestimmung, die dem Betreiber Jacques Beynel höchst ungelegen kommt. Sie beschränkt die Kabotage nach einem Transport nach Frankreich auf drei Transporte innerhalb von sieben Tagen, danach muss ein Ausfuhrtransport stattfinden. Jacques Beynel: „Unser Nasslager ist die Antwort auf eine Naturkatastrophe und sichert den Fortlauf der Holzverarbeitung. Es handelt sich um eine Partnerschaft von Ökologie und Ökonomie.“

## Rivalität unter den Transporteuren

Die Holztransporteure sehen das anders. Es gibt Rivalitäten zwischen ihnen und ausländischen Unternehmern. In der französischen Fachzeitschrift *Transport Info Hebdo* (Nr. 250, 2.10.2009) werden französische Rundholztransporteure zitiert: „Im Augenblick nehmen uns die ausländischen Transporteure wenig Ar-

beit weg. Aber wenn der Windbruch in zwei Monaten aufgearbeitet ist, müssen sie heimfahren. Seit Monaten sind sie hier, fahren auch samstags und das oft mit mehr Gewicht als wir, manchmal bis zu 80 t. Die Konkurrenz ist unlauter.“ Unsere eigene Beobachtung bestätigt das nicht. Dass häufig sehr großzügig geladen wird, bestreitet niemand, aber das gilt für alle Holzzüge im Gebiet. Die Fahrer wissen auch, wann die Gefahr kontrolliert zu werden am größten ist, die Franzosen noch besser als die ausländischen Kollegen. Von direkten Spannungen haben wir aber bisher nichts vernommen.

Bei der Ladungssicherung sind die Einheimischen sogar eher schwarze Schafe als ihre fremdländische Konkurrenz. Immer wieder haben wir im Raum Sabre/Roquefort französische Rundholzzüge ohne jede Zurrung gesehen. Bei quer geladenem Rundholz begnügen sich die Kollegen meist mit einem der Länge nach diagonal gespannten Zurrurt.

Welche Kabotage-Bestimmungen genau gelten, ist laut Martin Thomas auch für ihn und seine Kollegen nicht klar, trotz der Unterstützung durch Joëlle. Derzeit gilt wohl, weil es sich um eine Naturkatastrophe handelt, die neue EU-Kabotageregelung nicht. Doch könnte







Abb. 12: Martin Thomas (Breitscheid) befördert Holz zu einem Sägewerk bei Roquefort und nach Bayonne für den Transport per Schiff nach Wismar



Abb. 13: Spanier und Franzosen sichern ihr Kurzholz mit einem diagonal gespannten Gurt



Abb. 14: Oliver Koytek aus Wahnbeck ist zum zweiten Mal in den Landes



Abb. 15: Der Actros der Karl Treber GmbH aus Romrod beim Umladen falsch abgestellter Rungenwaggons

diese laut Transport Info Hebdo schon bald greifen. Dann müssten die deutschen Fuhrleute regelmäßig in ihre über 1000 km entfernte Heimat zurückfahren. Einzig die Kollegen aus dem nahen Spanien hätten diesen Nachteil nicht, aber die fahren das Holz eh gleich ins eigene Land und weiter.

## In den Wäldern wartet noch viel Arbeit

Noch liegt soviel Holz in den Wäldern, die schwachen Stämme und Äste gar nicht gerechnet, dass die aus-

ländischen Rückebetriebe und Transporteure mit ihren Fachkräften weiter gebraucht werden. Maurice Sulzmann sieht wie andere auch die Gefahr, dass es im nächsten Sommer eine Katastrophe durch den Käfer- und Raupenbefall geben kann, falls der Winter mild wird. Er fährt mit uns zu bereits neu angepflanzten Flächen, die dann ebenfalls gefährdet wären. Seine Leute haben soeben ein neues Los von 60 ha in Angriff genommen: „Normalerweise schaffen sie in der Woche 10 ha, läuft es schlecht, brauchen sie acht Wochen.“ Inzwischen hat er auch schon

Kunden für das bisher nicht geräumte Schwachholz gefunden. Es wird per Schiff als Biomasse für die Energiegewinnung nach Norddeutschland und Skandinavien gehen. Außerdem gibt es schon Kontakte nach Asien, vor allem China, wohin der Versand von Rundholz auf einem Schiff mit 10500 BRT geplant ist.

Doch das große Problem bleibt laut Sulzmann weiterhin der Abtransport aus dem Windwurfgebiet: „Die Wege zu den Häfen sind ein Problem. Es gibt nur eine Autobahn entlang der Küste und eine Eisenbahnlinie, aber keine oder kaum freie Trassen.“

Die Wahrscheinlichkeit, dass ausländische Unternehmer auch weiterhin zur Unterstützung bei den Aufräumarbeiten gebraucht werden, soll der Schaden durch Schädlinge nicht im nächsten Jahr eintreten, ist groß. Im waldreichen Departement Landes haben sie mit der Bevölkerung ein gutes, ja sogar freundschaftliches Verhältnis entwickelt. Ihre Arbeit und Hilfsbereitschaft werden geschätzt. Und nicht zuletzt sind sie gute Kunden von Werkstätten, Treib- und Schmierstofflieferanten, Lebensmittel-läden, Hausvermietern, Hotels und Gaststätten.

Gerlach Fronemann

