



Holztransporte in Kanada, 200 Tonnen im Rücken

In den meisten Teilen Europas - abgesehen von Skandinavien - ist die Holzindustrie heute von absolut untergeordneter Bedeutung. Und die wenigen Wälder, in denen - sofern sie nicht ohnehin schon vom Waldsterben angegriffen sind - hier noch Holz geschlagen wird, können nur noch einen kleinen Teil des heimischen Holzbedarfs decken. Landstriche auf anderen Kontinenten, in denen es noch Holz im Überfluss gibt, versorgen die Welt mit diesem natürlichen Rohstoff. Allein die Sowjetunion, Kanada und die USA liefern drei Viertel des auf der Erde benötigten Holzes. Kanada, drittgrößter Lieferant, verdient jedes Jahr 23 Milliarden Dollar an der Holzindustrie. Da überrascht es nicht, daß dort fast jede Stadt mit dem Fällen der Bäume oder deren Weiterverarbeitung zu tun hat. Mehr als eine Million Menschen leben dort direkt von diesem Industriezweig. Wenn man alle mitzählt, die auch an der Infrastruktur beteiligt sind, die sich rund um das "logging" (log = gefällter Baumstamm) angesiedelt hat, ist fast ein Viertel der kanadischen Bevölkerung vom Holz abhängig.

Und selbstverständlich gehören dazu auch die Transporteure, die in den drei walddreichsten Provinzen Quebec, Ontario und British Columbia, jedes Jahr die mehr als 250 Million gefällten Bäume abtransportieren. Auch hier spielen Lastwagen der Sonderklasse eine wichtige Rolle. Der Schweizer Reiseunternehmer Adrian Arm gilt als Kenner der Verhältnisse und schrieb den folgenden Bericht:

Obwohl in ganz Kanada der Holztransport abseits der öffentlichen Straßen ein spektakuläres Geschäft ist, findet Metern man doch die ausgefallensten, oft geradezu unglaublichen Transporte entlang der Westküste und im Innern von British Columbia, wo dichte Wälder noch eine kräftige Holzreserve für die Zukunft bilden. Die natürlichen Verhältnisse haben hier über Tausende von Jahren ein Klima geschaffen, das für riesige Bäume mit bis zu vier Umfang und über 100 Meter Länge wie geschaffen ist. Riesige Bäume erforderten natürlich auch gigantische Lastwagen zum Abtransport. Vancouver Island im äußersten Westen ist die Spielwiese dieser Supertrucks. Insel Lastzüge mit bis zu 200 Tonnen Gesamtgewicht Jeden Tag sind auf dieser stark bewaldeten und bergigen Insel Lastzüge mit bis zu 200 Tonnen Gesamtgewicht unterwegs, um die eindrucksvoll dimensionierten Baumstämme von den Einschlagplätzen zu den Lagerstellen am Wasser oder direkt in die Sägewerke zu bringen. Keiner dieser schweren Laster, manche bis zu vier Meter breit, wird je ein normales Straßensystem erreichen. Wenn man den schwersten Brummern begegnen will, muß man sich schon tief ins Zentrum von "logging country" begeben. Den Supertrucks sind nur private Wege erlaubt.





Langholz Laster im Dickicht

Hier, weitab von der Zivilisation, teilen sich Menschen und Maschinen die herrliche Landschaft voller Berge, Wälder und Seen noch mit den Bären und Hirschen. Im Gegensatz zu den Holzgewinnungspraktiken manchen Länder in der Dritten Welt, unterliegt aber in Kanada das Abholzen, Transportieren und die weitere Verarbeitung des Holzes zahlreichen strengen Regeln und Einschränkungen, die sicherstellen sollen, daß das Wohlbefinden von Mutter Natur auch in Zukunft gewährleistet ist. Im dünn besiedelten British Columbia wird die Hälfte des Bruttosozialprodukts mit dem Holz erwirtschaftet. Neben kleineren Firmen kümmern sich auch zahlreiche landesweit bekannte Unternehmen wie British Columbia Forest Products (BCFP), Toko, Interfor, Weyerhaeuser oder Hayes Ltd. um den Nachschub an Holz. Die zuletzt genannte Firma begann ihre Unternehmungen auf Vancouver Island schon 1934, und seit dieser Zeit hat sie sich ständig weiter ausgedehnt. Heute ist sie der Marktführer im westlichen Kanada.

Bis 1953 wurde der Großteil der Baumstämme noch auf kleinen Schmalspurbahnen, die von uralten Dampfloks gezogen wurden, abtransportiert. Heute zeugen manchmal noch übriggebliebene Gleise und alte Holzbrücken von den Zügen vergangener Tage. Während einige Bahnlinien allmählich wieder vom Wald überwuchert werden, wurden andere Trassen verbreitert, um jetzt den schweren Langholzlastern als Straße zu dienen. Natürlich konnten die Dampfzüge nicht jeden Baum erreichen, der irgendwo in den Bergen geschlagen wurde. Deshalb benötigte man schon immer entweder Pferde oder Traktoren, um die Stämme an einen Sammelplatz der Bahn zu schleppen. Als die schweren Dieselmotoren der Trucks Anfang der fünfziger Jahre auch in den USA, wo man noch lange auf Benzinlaster schwor, immer zuverlässiger wurden, lösten sie auch im kanadischen Dickicht die Bahn ab. Weil sie zum Beladen direkt an den Einschlagsort im Wald fahren konnten, waren die Dieselbrummer erheblich ökonomischer als die Dampfrösser. Schon bald arbeiteten alle bedeutenden Logging Companies mit speziellen Schwerlastschleppern, die sogenannte "pole trailers" für den Langholztransport hinter sich her zogen. Der 1946 gegründete Konzern BCFP, der heute mehr als 8000 Leute beschäftigt, besitzt mittlerweile auch eine Flotte etwas zivilerer Holztransporter. Die bringen dann nur ein Gesamtgewicht von 65 Tonnen auf die Waage, und sie dürfen auch öffentliche Straßen benutzen. BCFP hat, wie andere Companies auch, nicht nur eigene Lastzüge laufen, sondern sie läßt einen großen Teil ihrer Holzfahren von Subunternehmern erledigen. Oft sind das kleine Unternehmer, die nur den einen Truck besitzen, den sie auch selbst fahren.





Während bei den rund 150 bis 200 Kilometer langen Touren auf öffentlichen Straßen zu den Sägewerken an der Küste sich die Beanspruchungen für Laster und Fahrer noch in Grenzen halten, erfordert das Logging in den Bergen der Honeymoon Bay die schwerste und beste Ausrüstung, die zu haben ist. Auf rauen Privatpisten schleppen dort Lastzüge mit dem dreifachen Gewicht der Straßentrucks, also mehr als 200 Tonnen, ihre Fracht zum Bestimmungsort. Die meisten Companies und ihre Subunternehmer haben jahrelang mit den verschiedensten Lastwagengespannen und den unterschiedlichsten Tonnagen experimentiert, um möglichst wirtschaftliche Transporte zusammenzustellen. Zur Zeit hält man eine

Ladung von 120 bis 150 Tonnen für optimal. Das sind dann 80 bis 100 Festmeter Holz, die auf einen Lastzug gepackt werden. Hunderte dieser Monstertrucks rumpeln täglich über die staubigen Straßen durch die Wälder Kanadas. Eine Pause gibt es nur für einige Tage im Winter, wenn in den höher liegenden Regionen zuviel Schnee liegt, und die Holzfäller nicht arbeiten können. Um den Transport auch in den freundlicheren Jahreszeiten reibungslos laufen zu lassen, unterhält die Franklin River Division, die zur Company Hayes gehört, eine Abteilung von mehr als 300 Leuten, die nichts anderes machen, als Wege befahrbar zu halten und neue Wege durch den Urwald anzulegen. Jedes Jahr werden von der Franklin River Mannschaft mehr als 100 Kilometer Wege durch das wildeste Dickicht gesägt und planiert, und manche Verbindung erinnert eher an einen Eselspfad als an eine Lkw Spur. Bis zu 1200 Meter Höhenunterschied werden mit solchen Trassen überwunden, und obwohl es auf den ersten Blick nicht so aussieht, hat jeder Kilometer dieser Schneisen runde 80 000 Mark gekostet. Schließlich muß jeder Meter der Piste fest genug sein, um einen 200 Tonnen schweren Laster zu tragen.

Ein Job für harte Männer

Leider sind die Straßen aber nicht immer im Bestzustand. Wind und Wetter sind oft schneller als die Reparaturkolonne. Jedes Jahr gibt es immer wieder schwere Unfälle, wenn besonders bei Bergabfahrten nach ausgiebigen Regengüssen plötzlich die kaum befestigte Straßendecke unter den 200 Tonnen schweren Giganten nachgibt, und der Fahrer die Kontrolle über den kompletten Zug verliert. Die meisten Trucker haben mit ihren Langholzlastern, schon haarsträubende Erfahrungen gemacht. Umgestürzte Gespanne sind dabei noch das kleine Übel. Wenn sich aber bei der Rutschpartie auch die Dutzende von Tonnen schweren Baumstämme selbständig machen und nach vorn drücken, gibt auch das stählerne Schutzschild des Fahrerhauses seinen Widerstand oft zu schnell auf. Unter dem Druck eines solchen Baumes zerknickt die Fahrerkabine wie eine Streichholzschachtel. Der Pilot hat dann, wenn er nicht frühzeitig abgesprungen ist, keine Chance mehr. Das Problem ist offenbar kaum in den Griff zu bekommen. Mit trauriger Regelmäßigkeit wiederholen sich diese Unfälle jedes Jahr. Um nicht noch andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden, hat man inzwischen die meisten privaten Strecken für den Holztransport für alle anderen Fahrzeuge gesperrt.





Von der Franklin River Division werden jährlich allein 800 000 Festmeter Holz von rund 50 Trucks befördert. Auf den abgelegten Straßen durch Staub und Dreck wird die Größe der Fahrzeuge und ihr Gewicht nur durch das Angebot der Lastwagen Hersteller begrenzt. Es gibt keinerlei Bestimmungen, nach denen etwa die Geschwindigkeit der Trucks kontrolliert werden könnte. Auch fragt niemand danach, wie lange die Fahrer hinter dem Lenkrad sitzen. Die Trucker bewältigen gewöhnlich pro Tag ein bis zwei Trips über 80 bis 100 Kilometer. Die Einsätze sind aber selten miteinander zu vergleichen, weil die Orte, an den die Stämme aufgeladen werden, unterschiedlich schwer zu erreichen sind. Außerdem hängt die Fahrtfrequenz von der Kapazität der Ladekräne ab. Manchmal dauert es schon bis zu zwei Stunden, bis Stämme mit dem Gewicht von zusammen 120 Tonnen sicher auf den Langholztransportern verstaut sind. Gefahren wir nur tagsüber, obwohl die Holzfäller Mannschaft mit dem "grappelyarder" einer Maschine, die über ein Windensystem die gefällten Bäume von der Einschlagsstelle zum Ladeplatz zieht, und auch die Verladearbeiter in zwei Schichten zu je acht Stunden im Einsatz sind. Auch die

Holzfäller direkt vor Ort arbeiten in Acht Stunden Schichten zu denen noch längere An und Abfahrtszeiten von und zu ihrem Camp hinzukommen.

Die Fahrer der schweren Holztransporter sind sämtlich Experten auf ihrem Gebiet und gewöhnlich schon seit Jahren in der Holzindustrie tätig. Viele sind sogar draußen im Wald geboren, und sie können sich oft gar nichts anderes vorstellen, als in den Fußstapfen ihrer Väter, logging zu betreiben. Es gibt in dieser Gegend Kanadas auch gar keine andere Möglichkeit, Geld zu verdienen. Es wäre aber sicher falsch, die Trucker im kanadischen Busch für einfache, etwas einfältige Hinterwäldler zu halten. Um so einen schweren Holzbrummer heil ans Ziel zu bringen, braucht man neben Händen und Füßen auch allerhand Geschick, Intelligenz und Erfahrung.





Sprinkler System für Bremsen

Besonders lebenswichtig ist, daß man die Fahreigenschaften seines Trucks genau kennt. Es ist schon erstaunlich, auf was für Pfaden die rund vier Meter breiten und sechs Meter hohen Holztransporter täglich eingesetzt werden. Da gibt es Erfahrungen

Streckenabschnitte, die wie mit dem Rasiermesser in den Busch geschnitten scheinen, andere Schneisen hat man mit Dynamit durch Felsen geschlagen. Dazwischen kommen dann Steigungen und Gefälle mit bis zu 22 Prozent, die den härtesten Geländewagenfahrer blaß werden lassen. Solche Abfahrten gehören zu den gefährlichsten in diesem ohnehin harten Geschäft, und selbst Fahrer, die schon seit Jahren auf dem Bock sitzen, geben gern zu, auf solchen Strecken immer wieder eine Gänsehaut zu bekommen. Denn wenn der Truck hier ins Rutschen kommt, hat der Fahrer nur noch Zeit für ein kurzes Gebet.

Um die enormen Bremsenprobleme dieser überschweren Züge in den Griff zu bekommen, hat man den Spezialfahrzeugen neben ihren konventionellen Bremsen noch maschinelle und hydraulische Retarder spendiert. Und da auch das nicht immer hinreichend erscheint, wird oft eine Art Sprinkler System eingebaut, durch das Wasser zur Kühlung auf überhitzte Bremstrommeln gesprüht wird. Für den außenstehenden Betrachter wirkt so ein logging Truck, der eine dicke Staubwolke hinter sich herziehend, einen Berg herunterdröhnt, natürlich schon beeindruckend. Dabei vergißt man oft, daß die Technik auch heute noch bei solchen Fahrzeugen an ihre Grenzen stößt. Kein Wunder, daß man deshalb auf Fahrer Wert legt, die genau wissen, "Auf einer Gefällstrecke macht man mit 200 Tonnen im Rücken einen Fehler nur einmal".