

DREI TONNEN MIT einem GRIFF

Ein Schiff schafft was weg: Holzverladung im Hafen Bonn



Der Niederländer Ron ten Voorde gründete sein Unternehmen „Devobo Forest Service“ vor 40 Jahren: gleich, als er volljährig war. Seitdem ist er in Sachen Holzernte und -handel international herumgekommen. Seit zwei Jahren lässt er regelmäßig Schiffe im Bonner Hafen beladen, ein Großteil der Fracht ist Käferholz aus dem Bergischen Land.

Erstmal bewegt sich nicht viel hier an Rheinkilometer 658, Hafen Bonn – Graurheindorf für Ortskundige. Der Greifer des Kaikrans benötigt eine Reparatur. Kleiner Eindruck der Dimension: Der leere Greifer wiegt fünf Tonnen und muss für die Reparatur mit einer Leiter erklimmen werden.

Zu bewegen hätte der Stahlkoloss genug an diesem strahlenden Frühlingsnachmittag: Über 30 Lkw-Ladungen Holz – gute 2.000 Festmeter – liegen griffbereit und sollen schnellstmöglich im Schiffsbauch verstaut werden. Mitarbeiter und ein Werkstattwagen des Hafenbetreibers „Am Zehnhoff-Söns“ kriegen den Greifer wieder flott, und die Teamarbeit zwischen Kaimauer und Frachtraum kommt in Gang wie ein gut geöltes Uhrwerk.

Groß und Klein im Duett

Damit das Ladevolumen bestmöglich ausgenutzt wird, macht der Große das Grobe, und für das akkurate Stapeln an Bord sorgt ein kleiner Bagger mit seinem Greifer. Das Modell von Liebherr kaufte ten Voorde gebraucht: Für die Arbeit bei der Schiffsverladung ist er unerlässlich, „aber der kann auch zwischendurch eine Weile stehen“ – schließlich füllt er nicht jede Woche ein ganzes Schiff ab. Bevor es losgehen kann, hebt der Große den Kleinen nach unten an



Der Bear zählt zum Maschinenbestand von ten Voorde.



Keine halben Sachen: Den Parkplatz bei seiner längerfristigen Unterkunft in Deutschland ließ ten Voorde für die Firmenfahrzeuge herrichten. Die haben zwar Allrad, aber besser is' das. Fotos [2]: ten Voorde



Ron ten Voorde und sein Sohn Sven. Fotos: Waid



Gut zwei Meter über die Höhe der Bordwand wird das Holz mit einer leichten Neigung nach innen aufgeschichtet.



Auf Schienen (Pfeile im Bild unten) verfährt der Kran entlang der Kaimauer.



Nur kein wertvolles Volumen verschenken: Mit gekonnten Handgriffen stößt der Fahrer die Greiferladung bündig, bevor er sie dem großen Stapel hinzufügt.

Bord. An Land kann der Kran aus dem Vollen der gewaltig hohen Polter schöpfen: Da rasseln die Ketten, surren die Stahlseile und ächzt die Hydraulik. Je nach Position ertönt das helle Kling-Bing einer Warnglocke, wenn der Kran sich auf seinen Schienen in Bewegung setzt.

Eine Greiferladung von diesem schon sehr trockenen Holz bringt es auf rund drei Tonnen: Die senkt der Fahrer auf den Boden des Schiffes und überlässt sie einem Devobo-Mitarbeiter. Dessen kleiner Bagger wirkt auf dem 85 Meter langen Kahn fast ein wenig verloren. Als nächstes halt ein mächtig-dumpfes Klong-Bong über das Hafengelände: An der Bordwand des Schiffes stößt der Feinmotoriker das aufgenommene Holz bündig, bevor er es auf den langsam, aber stetig wachsenden Stapel hievt. Weil das Gewicht bei dieser Ladung keine Rolle spielt, zählt jeder einzelne Abschnitt, der noch sicher verstaut werden kann. Die Ladewanne ist fünf Meter tief, gestapelt wird noch bis zwei Meter darüber. Am Ende wird das Schiff 800 Tonnen Holz an Bord haben, mehr gibt die Stapelstatik nicht her. Theoretisch zugelassen sind 1.700 Tonnen Zuladung – die kommen aber nur bei Gütern mit anderer Dichte zum Tragen.

Der Niederländer setzt auf Finnen

Dieses Holz kaufte ten Voorde auf dem Stock, und er regelt alles von Ernte und Rücken, über Lkw-Anlieferung bis zur Verladung im Bonner Hafen. Seine Forstmaschinen sind derzeit im Bergischen Land im Einsatz: Ein Ponsse Bear und der Ergo eines Subunternehmers ernten. Für einen zweiten Ergo fehlt derzeit der Fahrer, Ron selbst hat dazu schlicht keine Zeit: „Ich habe soviel zu organisieren, inklusive der Einweisung der Lkw-Fahrer. Da geht heute vieles per Whats-App.“ Die Rückarbeit kann ein eigener Ponsse Buffalo mit flexibler Ladefläche und Kran K100 erledigen, bei weiterem Bedarf werden Subunternehmer vor Ort engagiert.

Bis der XXL-Kran im Bonner Hafen mit seiner seilgeführten Konstruktion das Schiff fertig gestaut hat, dauert es rund zwei Tage – unter optimalen Bedingungen anderthalb Arbeitstage. Es ginge noch schneller, wenn ein hydraulikgeführter Umschlagsbagger zum Einsatz käme: „Damit ist dieselbe Menge in sechs bis acht Stunden möglich“, so ten Voorde. Er hat zwei Schiffe im Kölner Hafen beladen lassen, aber auch dort seien die Krane nicht auf dem neuesten Stand. Dann also Bonn: Auf dem Typenschild des Krans steht das Baujahr 1986, aber einiges andere entspricht schon eher den Vorstellungen von guten Bedingungen. Dieser Hafen ist super zu erreichen, die Autobahnbrücke in Sichtweite ist nur wenige Minuten entfernt. Ebenfalls nicht zu verachten: „Der Hafentreiber bietet gute Unterstützung und denkt mit“, lobt der Unternehmer.

Diesmal ab ins Biomasse-Heizwerk

Per Schiff hat er schon unterschiedliche Abnehmer beliefert lassen, natürlich auch immer abhängig von der Qualität des Holzes. Wo geht die aktuelle Reise hin? Gut zwei Tage dauert die Fahrt bis nach Drachten im niederländischen Friesland. Dort wird das Holz in einem Biomasse-Heizwerk verbrannt. Für diesen Abnehmer ist das Holz so gerade recht: Schon auf 25 bis 30 Prozent Feuchte getrocknet. Ron ten Voorde erläutert: „Das ist so direkt einsatzfähig, bei den daraus erzeugten Hackschnitzeln bildet sich kein Schimmel. Auch eine Eigenerwärmung findet nicht statt.“ Na dann – ab dafür. Bald heißt es „Leinen los“ an Rheinkilometer 658.

JOHANNA WAI
www.devobo.nl