

# Ohne Kran ins Werk

*In Plößberg, nördlich von Weiden und nahe der tschechischen Grenze, hat das Holztransport-Unternehmen von Gregor Wurm seine Heimat. 25 Holzzüge zählen zum rollenden Inventar des engagierten Oberpfälzers. Darunter auch einige Sattelaufliegerzüge nach dem System SiS – Sattel ins Sägewerk –, das Wurm gemeinsam mit Firma Huttner entwickelt hat.*

**D**ie Nähe zur tschechischen Grenze ist allgegenwärtig: In der lokalen Tageszeitung „Der neue Tag“ finden sich Einkaufstipps für Karlovy Vary, die Bedienungen in Gaststätten kommen oft von jenseits der Grenze, und auch so mancher Lkw-Fahrer von Gregor Wurm kann mit dem typischen Akzent seine tschechische Herkunft nicht verleugnen. „Die Tschechen“, sagt Wurm, „kommen hierher, um gut zu verdienen, machen gute Arbeit und sind zuverlässig.“ Auf die deutschen Kollegen, die mit ihm zusammen den Betrieb aufgebaut haben, lässt er erst rechts nichts kommen. „Das sind überwiegend Bauernburschen, die schon als Kinder mit großen Traktoren und Maschinen umgegangen sind.“ Auch Gregor Wurm selbst stammt vom Bauernhof, kaufte sich mit 23 Jahren eine erste, gebrauchte Sattelzugmaschine und machte dann das, was nicht wenige in dieser waldreichen Gegend tun: Holz fahren.

Die harten Einsatzbedingungen – teilweise laufen die Lkw rund um die Uhr – erfordern solide Technik. Das gilt für die Zugmaschinen, aber erst recht für die Krane, Auflieger, Aufbauten oder jene Nachläufer, wie sie im Langholztransport üblich sind. Während Gregor Wurm sich bei den Lkw nicht eindeutig festgelegt hat und vier Marken einsetzt, schwört er beim übrigen Equipment auf genau zwei Lieferanten: Krane von Loglift oder Jonsered und Auflieger, Aufbauten sowie Nachläufer vom Huttner Fahrzeugbau in Landsberg am Lech.

Zu den großen Kunden von Gregor Wurm zählt die Betzenmühle, die sich nur ein paar Kilometer entfernt vom Firmensitz befindet. Im Zweischichtbetrieb, von 5 bis 23 Uhr wird Bauholz produziert. Wurms Aufgabe ist es, für kontinuierlichen Nachschub an den beiden Entrindungsmaschinen zu sorgen. Zwölf eigene und zwei Subunternehmer-Langholzzüge sind hier im Einsatz, die im Viertelstundentakt einlaufen. Die Fahrer



beherrschen ihr Metier souverän. Ankommen, Gurte lösen, Nebenantrieb einschalten und rauf auf den Loglift 241, jenem beim Langholztransport so typischen Kran.

Der größte Teil der Langhölzer kommt aus der nahen, waldreichen Umgebung. „Ohnehin“, so Wurm, „rechnet sich der Transport besser, wenn die Entfernun-

gen nicht zu groß sind.“ Denn abgerechnet wird hauptsächlich nach angelieferten Festmetern und nur bedingt nach der Transport-Entfernung. Rund 2 200 Fm Langholz liefern die Züge täglich in der Betzenmühle an.

Zwei Typen von Langholzzügen sind hier im Einsatz. Zum einen **dreiaxsig** Lkw mit **Zwangsenker-Nachläufern** und zum anderen **Sattelzüge mit ausziehbaren Aufliegern**. Die Lkw mit den Nachläufern sind auf den Langholztransport zugeschnitten. Die hydraulische Zwangsenkung, die sich nicht nur bei Gregor sicherer als eine Selbstlenkung erwiesen hat, folgt exakt den Drehbewegungen auf dem Lkw. Nach dem Entladen hievt der Kran den Nachläufer auf das Lkw Heck und setzt diesen an der Ladestelle wieder ab. Der größte Teil dieser Dreiaxser verfügt über Allradantrieb, um das Holz auch auf unbefestigten Wegen laden zu können, zumal in der Region fünf Monate im Jahr Schnee im Wald liegt.

### Anders die Sattelzüge

Ausgerüstet mit verschiebbaren Rungen sind die Sattelzüge auch für Kurzholz einsetzbar. Für den Langholztransport

lassen sich die Auflieger bis auf 21,5 m Länge ausziehen, was eine Zuglänge von 27 m ergibt. Dafür hat Wurm ständige Ausnahmegenehmigungen. Die Achsen der Auflieger sind gelenkt, das ist von Vorteil bei den engen Waldwegen. 460 meist aber deutlich mehr PS leisten die Motoren der Lkw und Zugmaschinen, um auf den bergigen Strecken nicht allzu viel Zeit zu verlieren.

Eine Ausnahme von dieser Regel machen jene beiden und rund 400 PS starken **Zweiachs-Allrad-Zugmaschinen**, die ihr Geld überwiegend als Ladefahrzeuge für Kurzholz im Wald verdienen. Dahinter steckt die Idee, Lade- und Transportfahrzeug zu trennen und somit mehr Festmeter auf der Straße transportieren zu können. **Sattel ins Sägewerk** oder kurz **SiS** heißt dieses System, das Hans Huttner und Gregor Wurm vor sechs Jahren gemeinsam erdacht und entwickelt haben. Derzeit arbeiten die beiden an einem leistungsfähigen System für die Bahnverladung, weil die Transportwege auf der Straße in vielen Fällen aufwändig werden.

„Einschließlich Allradantrieb und Ladekran“, so Wurm, „wiegt ein Holzzug 18–20 t“. 40 t sind auf öffentlichen Straßen in Deutschland oder auch im nahen Tschechien maximal möglich. Mehr wird heute nicht mehr toleriert. Eine Kombination aus leichter 4×2-Zugmaschine (ohne Kran) mit Huttner-Kurzholzaufleger steht nur mit rund 12 t auf der Waage und ermöglicht somit 6–8 t mehr Zuladung.

In der Praxis funktioniert SiS einfach. Das Ladefahrzeug belädt im Wald die Auflieger mit bis zu 30 Fm, zieht diese bis an den Waldrand, stellt die Auflieger ab und übernimmt einen leeren für die nächste Ladung. Sechs, manchmal auch sieben Ladungen pro Schicht schaffen Fahrer und Ladefahrzeug. Allradantrieb ist für diese Arbeit genauso wichtig wie ein kräftiger Kran mit großer Reichweite: Im Fall Wurm ist dies der Loglift F 215 ZT, der sich hinter dem Fahrerhaus zusammenklappen lässt. Die beladenen Auflieger werden anschließend von den herkömmlichen 4×2-Zugmaschinen übernommen und zum Empfänger gezogen.

Was sich so einfach anhört, verlangt allerdings nach einer ganz speziellen Auflieger-Technik. Um bei möglichst geringe Länge möglichst viel Volumen laden zu



Abb. 1–4: Der Auflieger SART-39/3 wird im Wald von einer geländegängigen Allrad-Sattelzugmaschine mit dem Ladekran Loglift 215 Z beladen. Die Sattelkupplung ist hydraulisch um 1,2 m verschiebbar, um den hinteren Stoß laden zu können.

Der volle Sattel wird an einen Übergabepunkt am Waldrand gebracht. Nach dem Absatteln fährt der Allradzug mit einem leeren Sattel zurück zur Ladestelle. Der abgesattelte Auflieger wird am Waldrand von einem Straßenfahrzeug ohne Allrad und ohne Kran abgeholt (s. Abb. 6 u. 7).

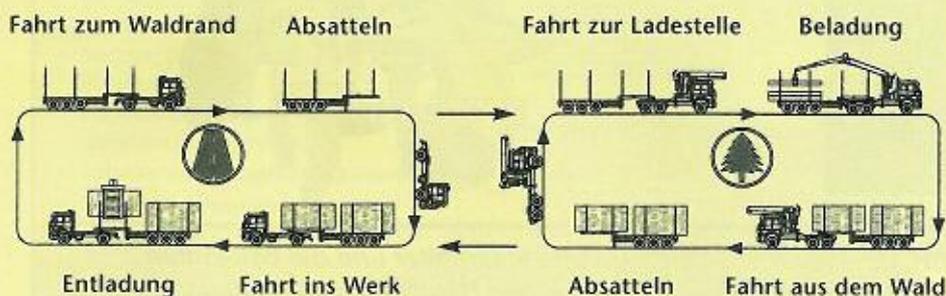


Abb. 5: Arbeitskreislauf im System SiS „Sattel ins Werk“ mit dem SART-39/3 Sattelaufleger von Huttner

können, sind die Auflieger der Baureihe SART-39/3 gekröpft und in Tief-laderbauweise ausgeführt. Die geringe Länge von nur 9,2 m ist nötig, damit der Zug im Wald leicht zu manövrieren ist. Außerdem ergibt sich erst durch die kurze Bauweise das geringe Gewicht von etwa 5 t. Das technische Gesamtgewicht dieser kompakten Dreiachs-Auflieger beträgt 39 t. Gregor Wurm setzt diesen Auflieger überwiegend mit einer zusätzlichen hydraulischen Achsschenkel-Lenkung an den beiden hinteren Achsen ein, um die Wendigkeit im Wald weiter zu erhöhen. Beim Straßen-transport wird die Lenkung in Nullstellung arretiert.

Neben der deutlich höheren Nutzlast, die sich durch diese Arbeitsteilung ergibt, bietet SiS noch eine Reihe von weiteren Vorteilen. Weil das Ladefahrzeug sich fast nur abseits öffentlicher Straßen bewegt, lässt es sich kompromisslos für

die Arbeit im Wald ausrüsten. Hohe Nutzlast spielt keine Rolle, was letztlich auch den Einsatz eines starken und somit schweren Krans mit hoher Leistungsfähigkeit ermöglicht. Vor allen Dingen im Winter zeigt sich ein weiterer Vorteil: Denn das stetige Auf- und Abziehen der Schneeketten entfällt, weil das Ladefahrzeug die Arbeit im Wald erledigt und die Transportfahrzeuge fast nur auf geräumten Straßen unterwegs sind. Vier bis sechs Auflieger sind je nach Transportentfernung nötig, um das Huttner-System auszulasten.

Diese Auslastung zu erreichen, macht Gregor Wurm keine Probleme. Sind es doch insgesamt 3 000–3 500 Fm Lang- und Kurzholz, die seine 25 Züge täglich zu transportieren haben. Gregor Wurm ist freilich nicht nur strategischer Unternehmer an Schreibtisch und Telefon. Er steckt auch mitten im Tagesgeschäft. Nachts beispielsweise ist er oft auf der



**Abb. 6 u. 7:** Der abgesattelte Auflieger wird am Übergabepplatz am Waldrand von einem Straßenfahrzeug ohne Allradantrieb und ohne Kran abgeholt. Ein solches Zugfahrzeug ist kostengünstig, ist nach Verschleiß leicht zu ersetzen und ermöglicht – zusammen mit der Tiefladerbauweise des Sattelaufliers – eine hohe Nutzlast, die Huttner mit ca. 28 t angibt. Zudem muss der Fahrer Offroad- und keine Kranführer-Erfahrung haben.

Fotos: Frank Zeitzen

10 Forst & Technik 12/2004



Betzenmühle anzutreffen, um den Querrörderer der Entrindungsmaschine mit dem tagsüber angesammelten Vorräten zu beschicken. Und wenn Not am Mann ist, übernimmt er auch mal eine Tour als Fahrer. Dass der Betrieb dann trotzdem reibungslos weiterläuft, liegt an der verlässlichen und tatkräftigen Unterstützung durch seine Frau Christine. Komplettiert wird das Büro-Team von zwei weiteren Mitarbeitern. Um die Fahrzeugtechnik kümmern sich drei Monteure in der hauseigenen Werkstatt.

Mitternacht ins Bett und morgens um fünf schon „wieder am Ball“, das ist sein täglicher Rhythmus und Teil seines Engagements, das letztlich dazu geführt hat, dass Gregor Wurm heute eines der größten Holztransportunternehmen in Deutschland betreibt.

Frank Zeitzen

Infos: [www.huttner.de](http://www.huttner.de); [www.loglift.com](http://www.loglift.com)  
Gregor Wurm, 95793 Plößberg