

Der Straßenflößer

Fuhrunternehmer Weber transportiert Langholz, das täglich zu Wasser gelassen wird



Der ursprünglichste Art des Holztransports ist die Flößerei. Diese wurde mittlerweile vom Lkw abgelöst. Der Frächter Fridolin Weber versöhnt beide Transportarten, denn er fährt zerlegte Flöße flussaufwärts zum nächsten Einsatz.

Sauberer ist es in einem Operationsaal auch nicht. Die Lkw-Fahrerkabine wirkt, als würde Fridolin Weber mit seinem Truck ausschließlich zum Einkaufen fahren. Aber der Frächter Weber fährt Holz. Dennoch verirrt sich kaum ein Staubkorn auf die Sitze seines MAN TGS 26.540, die Armaturen sind gewischt und selbst im Fußraum liegt kaum ein Krümel. Wie schafft der Mann das nur? Schließlich transportiert Weber täglich Lang- und Kurzholz aus den Wäldern rund um München. Zwangsläufig steht er dabei auch mal im Matsch einer aufgeweichten Forststraße, sitzt bei Regen auf dem Ladekran und holt sich im Som-

mer staubige Klamotten. Selbst der grün lackierte Lkw glänzt wie frisch poliert. „Erstens fährt der Junior häufiger und der ist noch pingeliger als ich. Zudem wird der Lkw jede Woche innen und auch außen saubergemacht“, erläutert Weber. So simpel, so effektiv.

Zerlegte Flöße

Der 60 Jahre alte Fridolin Weber fährt seit Ende der 70er Jahre Holz. Bereits sein Vater war Holzkutscher, Weber gründete aber seine eigene Firma und transportiert zusammen mit seinem Sohn insbesondere die Sortimente aus dem Stadtwald München zu den Sägewerken der Region. Zudem betreibt er einen Holzhandel. Hier verkauft er besonders Fichten- und Tannenholz, das er auf dem Stock oder als Zwischenhändler kauft. Als durchaus außergewöhnlich kann aber die Fracht bezeichnet werden, die Weber beinahe täglich aus München ins 30 Kilometer entfernte Wolfratshausen kutschiert: zerlegte Flöße. Der Grund dafür heißt Michael Angermeier. Der Unternehmer ist in vierter Generation Flößer und organisiert von Mai bis September Isar-Flößtounen für Touristen. Seine Vorfahren lotsten einst das frisch geschlagene Holz aus den umliegenden Gebirgen auf der Isar ins Tal, wo es verkauft

beziehungsweise genutzt wurde. Mittlerweile übernehmen die Eisenbahn und Lkw diese Aufgabe. Aber die Angermeiers flößen noch immer – nun eben Urlauber und Betriebsausflügler. Dafür baut der Flößer mit einigen Mitarbeitern täglich frühmorgens Flöße zusammen – bis zu sieben Stück an Wochenenden – und rauscht beladen mit feierlustigen Gästen von Wolfratshausen isarabwärts zur bayerischen Landeshauptstadt. Dort gehen die Gäste von Bord, und Angermeier und seine Truppe zerlegen die Flöße wieder. Und genau an dieser Stelle kommt Weber ins Spiel. Denn der Spediteur sammelt pro Tour ein Floß stammweise aus dem Wasser und lädt es zwischen die Rungen seiner Zugmaschine und des nachlaufenden Zwangsglenkers. Anschließend rauscht er isaraufwärts zurück nach Wolfratshausen und sortiert die geflößten Stämme aufs Trockendock an der Ablegestelle. Schließlich werden sie hier am nächsten Morgen wieder gebraucht, um – verspannt zu einem Floß – Ausflügler nach München zu tragen. Pro Floß werden 17 oder 18 Stämme verbaud. Die 18 Meter langen Fichten verfügen über einen Mittendurchmesser von 35 bis 38 Zentimeter, mit einem Zopf um die 29 Zentimeter. Es handelt sich also um richtige Sägeware, und tatsächlich



Frächter Fridolin Weber flitzt vom Kransitz, um die Frachtpapiere abzuzeichnen. Er arbeitet gerne zügig und läßt sich nicht lange aufhalten, was auch beim Abladevorgang (oben rechts) gilt. Unten links: Um das Floßholz zu transportieren, nutzt Weber eine Kombibrücke von Huttner, die zusammengeschoben als Zwangsglenker dient. Das Ergebnis der Fahrt: Flöße auf dem Trockendock (unten rechts).



landen die Stämme am Ende der Saison in einem Sägewerk. Bis dahin aber verbringen sie ihr Dasein als Stamm in den Frühjahrs- und Sommermonaten im Pendelverkehr zwischen Ablegestelle und Anlegeplatz. Der Flößer Angermeier und der Frächter Weber verlängern sozusagen die Frist der Fichten, ehe sie als Bretter und Leisten enden.

MAN mit Huttner-Kombibrücke

Seit dem Jahr 1984 bringt Weber die Flöße an den Startpunkt zurück. Die Fahrt meistert er seit jeher mit MAN-Trucks und seit Januar 2015 steuert er einen neuen MAN TGS 26.540 mit Euro-5-Motor, auf dem eine Kombibrücke von Huttner lastet. Auch das Vorgängerfahrzeug war ein MAN TGS 26.540. Weil Weber seine Kombi weiter einsetzen wollte, bestellte er wieder exakt das glei-

che Auto, damit der Fahrzeugbauer Huttner den Ladekran und den Hilfsrahmen ohne größere Anpassungen auf den neuen MAN umsetzen konnte.

Die Kombibrücke ist eine Entwicklung der Huttner Fahrzeugbau GmbH aus Landsberg am Lech, die diese Brücken seit 15 Jahren anbietet. Sinn dieser Lösung ist es, Langholz sowie Kurzholz transportieren zu können. Dafür befindet sich auf dem Zweiachs-Zwangsglenker vom Typ LNZ-20 ein Rahmen, der nicht nur drei ausziehbare Rungenpaare trägt, sondern sich auch selbst zweifach ausziehen läßt. Die Kombibrücke von Weber kann so von etwa vier Metern Länge als reiner Zwangsglenker auf neun Meter auseinandergezogen werden und faßt dann zwei mal Vier- beziehungsweise Fünf-Meter-Holzstöbe. Um die Brücke vom Zwangsglenker zum Lkw-La-

deschemel „zu schlagen“, läßt sich das vordere Ausschubstück am Schemel des MAN verbolzen. Dafür fährt Weber die Rungen des Ladeschemels hydraulisch auseinander, hebt das Rahmenendstück der Kombibrücke in die am Schemel angebrachten Taschen und fährt den Schemel wieder zusammen. Dabei gleiten die an den Rungen angebrachten Bolzen in die Buchsen der Brücke. Lädt Frächter Weber aber Langholz oder eben das Floßholz, schiebt er die beiden Teleskoprahmen der Brücke ineinander und erhält einen kompakten Zwangsglenker.

Tropfnasse Fichte

Heute wird die Kompaktversion benötigt. Weber hat seinen MAN am kleinen Staubecken im Münchner Stadtteil Thalkirchen nahe am Ufer geparkt und den Huttner-Zwangsglenker weit zu-

rückgeschoben. Hier an der „zentralen Floßlande“ endet die Floßfahrt. Kaum, daß die Gäste die schwimmende Plattform verlassen haben, löst sie die Flößer-Mannschaft in die einzelnen Stämme auf und übergibt diese der Greifzange des Holzladekrans S290L-87 HPLS von Epsilon. Mit seinen 241 Kilonewtonmetern Bruttohubmoment rafft der Epsilon-Kran auch die schweren, teils mit Wasser vollgesogenen, Gebirgsfichten zusammen. Bei einer maximalen Auslage von 8,70 Metern wuchtet der Kran noch rund drei Tonnen und hievt seine Beute so aus dem etwas unter Bodenniveau liegenden Wasserbecken. Tropfnaß liegen die Fichtenstämme jetzt zwischen den Rungen des Kombizuges. Weber benötigte nur wenige Minuten, um die 18 Stämme zu bergen. Der Unternehmer arbeitet zügig. Das gilt nicht nur für seine Art, den Kran zu bedienen. Wagner flitzt förmlich die Leiter zum



Wird die Huttner-Kombibrücke auseinandergezogen, kann Kurzholz transportiert werden.

Kranstutz rauf und wieder hinunter, schreitet geschwind zum Flößer, um die Ladepapiere abzuheben und turnt dann flink in sein Fahrerhaus.

Jede Bewegung ist hundertfach eingeübt und läuft so flüssig wie die Isar in ihrem Flußbett. Allerdings strahlt Weber dabei nie Hektik aus, er läßt sich nur ungern aufhalten. Mit einem kurzen Gruß startet er seinen Sechszylinder und fädelt sich wenig später in den Münchner Stadtverkehr ein.

Weber ist MAN-Fan. So auch sein Sohn Beni, weshalb sich dieser einen kleinen Scherz erlaubte: Denn der TGS 26.540 trägt zahlenverdrehte Initialen. An beiden Kabinentüren steht nämlich „TGS 25.640“, als hämmerten 640 PS vor dessen Triebstrang. Ein solcher Motor existiert aber nicht. Um den Lkw mit dem Firmennamen bekleben zu lassen, mußte die Typenbezeichnung abmontiert werden. Die neue MAN-Bezeichnung sortierte dann Beni Weber beim Wiederanbringen um und sorgt bei manchem MAN-Kenner für Irritationen.

Tatsächlich treibt den Euro-5-TGS ein 540-PS-Aggregat an. Dieser 12,4-Liter-Motor war der stärkste in dieser Lkw-Baureihe – die mittlerweile von den Euro-6-Modellen abgelöst wurde – und bietet sich für den Langholztransport an. Übersetzt werden die Pferdestärken von einem 16-Gang-Handschaltgetriebe mit Comfortshift, einem Knopf am Schaltknüppel, der bei Bedarf die Funktion des Kupplungspedals mitübernimmt. Für den Vortrieb auf der Straße sorgt nur eine Triebachse, denn der MAN verfügt über die Achsformel 6x4H-4BL. Der Dreiaxser ist

demnach mit einer hinteren lenkbaren Liftachse, Blattfederung an der Vorder- und Luftfederung an den Hinterachsen sowie mit dem Hydrodrive versehen. Das „H“ bezeichnet diesen zuschaltbaren hydraulischen Vorderachsantrieb – eine am Getriebeausgang sitzende Ölpumpe versorgt mehrere Radnabenmotoren an der Vorderachse mit Öl. Über den Differentialsperren-Drehschalter im Fahrerhaus läßt sich dieser Allradantrieb zuschalten, der sich ab einer Geschwindigkeit von über 30 Kilometer pro Stunde automatisch wieder abschaltet. Laut MAN spart der Kunde mit dieser Antriebstechnik nicht nur ein Gewicht von rund 400 Kilogramm gegenüber einem klassischen Allradantrieb, sondern auch Kraftstoff, da bei Straßenfahrten lediglich die Hinterachse antreibt. Ein Schwarzwälder Holzkutscher würde vielleicht einwenden, der Hydrodrive könne mit einem echten Allradantrieb nicht mithalten. Fridolin Weber gäbe diesem Schwarzwälder sogar recht: „Wenn man nur in den Bergen fährt, braucht man schon eher ein 6x4-Fahrgestell.“ Aber Weber rollt eben mehr auf öffentlichen Straßen und wühlt sich seltener durch schlechte Forstwege. Für seine Zwecke ist der Hydrodrive die optimale Lösung: „Die hintere Liftachse kann ich entlasten, dann ist die zweite Achse belastet und hat volle Traktion. So komme ich fast immer mit einer Antriebsachse aus“, erklärt der Unternehmer. Und im Ernstfall beschert der zuschaltbare hydraulische Vortrieb genau das Quentchen mehr Traktion, das nötig ist, um einen schlammigen Waldweg zu bezwingen. Dazu kommt: Mit der zusätzlichen Lenkachse „ist die Maschine brutal wendig“, schwärmt Weber. Die hohe Agilität des Zuges mit Lenkachse und zusammenge-



schobener Kombibrücke veranlaßt den Frächter zudem, auf das Aufprotzen des Zwangslenkens fast vollständig zu verzichten: „Ich habe dieses Jahr vielleicht zweimal aufgeprotzt und nur, weil ich sonst nicht hätte wenden können.“ Der kompakte Kombizug schlängelt sich also selbst durch das dichteste Münchner Verkehrsgetümmel. Die Kommandozentrale des Straßenflößers Weber ist ein L-Fahrerhaus. Es ist niedriger gebaut, weshalb der Ladekran auf dem Dach abgelegt werden kann, ohne die Vier-Meter-Fahrzeughöhe zu überschreiten. Gleichzeitig läßt die Bau-

art genug Platz für eine Liege. Weber nutzt sie aber höchstens für kurze Ruhepausen, in den meisten Fällen kommt er täglich nach Hause. Wichtig war ihm vor allem, daß die längere Kabine den Kran besser aufnimmt, wodurch er nicht so weit über das Fahrerhaus ragt. In dieser Konstellation bringt der gesamte Zug ein einsatzbereites Leergewicht, sprich vollgetankt und wohnlich eingeräumt, von rund 20.000 Kilogramm auf die Waage.

Der Zug, der von Huttner übrigens auf der Messe Interforst im Jahr 2010 ausgestellt wurde, wird

auch vom Sohn Beni gefahren. Er lenkt den MAN zwei Drittel der Zeit, wodurch der Senior mehr Raum hat, den eigenen Holzhandel zu organisieren. Gleichzeitig wird die Maschine so voll ausgelastet.

An der geschotterten Ablegestelle in Wolfratshausen angekommen, sortiert Weber die Floßstämmе auf's Trockendock. Dabei gilt es, eine bestimmte Reihenfolge einzuhalten. So müssen die Stämme, die später eines der drei Floßruder tragen, stets an der gleichen Position liegen. Aber auch diese Sortierarbeit ist Weber in den Jahren in Fleisch und Blut und Kranbewegung übergegangen. Schon ruht das Holz auf zwei Stahlträgern, um am nächsten Morgen ins Wasser gerollt und dort wieder zum Floß zu werden. Eben noch die Kombibrücke zusammengescho-ben, die Frachtpapiere auf den aktuellen Stand gebracht, hinter den Lenker gesprungen und schon schiebt Fridolin Weber staubend seinen MAN den Schotterplatz zurück auf die Straße – nicht hektisch, aber zügig.

JULIAN DELBRÜGGE

www.weber-holz.de
www.huttner.de