



18-20

Die Spedition Toni Schmucki Rundholzlogistik ist mit einem neuen Kombizugsystem von Huttner so flexibel, dass ihr die Arbeit nicht ausgeht.



# Flexible Rundholzlogistik

Der Markt für Holz und Holztransport schwächelt vielerorts, doch Nischenanbietern wie Toni Schmucki und seinem Kunden Gebrüder Gebert AG im Züricher Oberland geht die Arbeit nicht aus.

*Gerlach Fronemann*

**T**oni Schmucki Rundholzlogistik, ist ein typischer Familienbetrieb, den Toni Schmucki 1990 in Otikon gegründet hat. Die Ehefrau übernahm die Büroarbeit, ihr Mann beförderte Holz für verschiedene Auftraggeber in der Umgebung. Und da guter Service zählt, kam der Jungunternehmer bald mit einem alteingesessenen Sägewerk im nahen Eschenbach ins Geschäft.

Im Jahr 2002 kaufte sich Schmucki einen neuen Langholzzug und entschied sich dabei für ein damals auf dem Markt noch recht neues Kombizugsystem der

Huttner Fahrzeugbau GmbH in Landsberg. Nach zehn Jahren hat Schmucki seinen ersten Huttner LNPK im vergangenen Jahr durch einen brandneuen Zug mit Zwanglenker und Kombibrücke (Typ Huttner ALTLZK-22/9,0) ersetzt. Mancher Leser hat diesen Zug auf dem Huttner-Stand auf der IAA bestaunt.

**Toni Schmucki hebt den Kombinachläufer am Ladeplatz vom Lkw ▶**

## Neues Lenksystem, mehr Nutzlast

Im Kombisystem von 2002 hatte Huttner die Geberzylinder ähnlich einem Sattelaufleger im Vorderrahmen, der über einem kippbar gelagerten Drehkranz angebracht war, verbaut. Heute integrieren die Landsberger wie bei ihrem bewährten Zwangs-

▼ Der Zug wird mit Fichtenstammholz beladen





Fotos: G. Frittmann



lenksystem die Geberzylinder im Aufbau-rahmen. So lässt sich der Nachläufer über eine Protzvorrichtung aufsatteln, was den Ladekran stark entlastet. Diese Konstruktion ermöglicht nun auch Brücken für 3×4 m. Toni Schmucki hat jedoch die Leichtbauausführung für zwei Stöße Holz ohne Protzvorrichtung gewählt. Ein weiterer Unterschied ist, dass er so die Brücke samt mittleren Schemeln zur Gewichtsreduzierung bei längerem Einsatz nur im Langholztransport herausnehmen kann.

In den kompakten, zwangsgelenkten Nachläufer – eine Lenkversion, die laut Huttner nur die Landsberger bauen – ist ein zur Längen Anpassung zweifach ausziehbarer Rahmen integriert, der sich mit dem Lkw-Ladeschemel fest verbinden lässt und ein Ladebett für Rundholz unterschiedlicher Längen bildet. Der zweifach teleskopierbare Brückenrahmen hat eine integrierte Rahmverriegelung. Am mittleren Rahmen sind vorne ein und am Nachläuferberrahmen zwei weitere Ladeschemel eingeschweißt. Das Ganze macht den Lastzugeinsatz sehr flexibel und erspart teure Leerfahrten oder Umwege zur abgesetzten Ladebrücke, die auch gut 1,5 t wiegt. Die Kombibrücke ist nur um einen Rahmenverschluss und den Unterschied zwischen Lang- und Kurzchemeln schwerer.

Längst setzt Schmucki einen zweiten Zug, einen Anhängerzug für Rundholz, sowie einen Hacker von Wüst in Eggiwil ein und betreibt ein Lagergebäude für Holz und Hackschnitzel, die er an Kunden in der Umgebung liefert. Mit einem Terex-Radlader arbeitet Schmucki auf dem Lagerplatz, hebt Paletten und fährt für die Kommune Winterdienst.

### Langholz aus dem „Pfannenstiel“-Gebiet

Forst & Technik hat Toni Schmucki auf einer Langholztour aus den Wäldern zwischen Zürichsee und Greifensee nach Eschenbach begleitet. Der 42-Jährige steuert seinen MAN TGS 26.540 6×2/2H (Hydrodrive) mit aufgeprotztem Nachläufer über Landstraßen zu den Hügeln des Waldgebiets. Schmucki hat die gelenkte

▲ Am Nachläuferrahmen erkennt man den Ausschub für den Kurzholztransport

▼ Dank Hydrodrive vorn reicht eine Antriebsachse

Unternehmer Toni Schmucki (r.) und sein Kurzholz-Chauffeur Toni treffen sich im Wald



Schleppachse und den Hydrodrive gewählt, weil er so einen besseren Wendekreis erhält und zugleich mindestens ebenso gute Traktion wie mit einem 6×4.

Feuchter Nebel hängt über dem Land und weicht die folgende Forststraße auf. Der MAN-Dreiachser hat nur eine Antriebs- und eine gelenkte Schleppachse. „Mit dieser Achsauslegung und vorne zuschaltbaren Vorderachsantrieb Hydrodrive ist der Zug wendiger und im Verbrauch günstiger als ein 6×4“, erläutert Toni Schmucki. Im Wald bietet das schmalere Fahrerhaus des TGS Vorteile, weil weniger Äste daran streifen.

Nach einer Weggabelung stößt der Unternehmer zurück und hält an zwei Poltern mit Stämmen bis zu 22 m Länge. Nach kurzem Augenschein legt er die Bodenplatten für die Hydraulikstützen bereit, schwingt sich zum Kransitz hoch, fährt die Stützen aus und hebt den Kran vom Nachläufer, um diesen mit dem Greifer am Rahmen zu packen und auf den Boden zu setzen. Nun könnte er den verschiebbaren Rahmen mit dem der Zugmaschine fest verbinden und ausfahren, um das Transportbett für Kurzholz vorzubereiten und die Rungenschemel entsprechend verschieben. Neben Kurzholz und kurzem Sägerholz fahren die Ottikonener auch schon einmal einen kurzen Nuss- oder Apfelbaum, was die Kunden eben wünschen.

Doch neben dem Zug liegt Langholz. Schmucki greift den ersten Stamm und schiebt damit den Nachläufer weit

nach hinten für die passende Ladelänge. Dann beginnt der eigentliche Ladevorgang. Stamm um Stamm wächst der Stapel auf dem Lastzug. Zwischenzeitlich zieht Schmucki die Rungen am Zugfahrzeug mit dem Greifer hoch, am Anhänger geschieht das pneumatisch vom Kransitz aus. Der Epsilon-Kran S300L-95HLS schwenkt dank Schmuckis Geschick zügig hin und her bis das passende Gewicht aufliegt. Dann klappt er den Kran zusammen und legt ihn über dem Fahrerhaus ab.

Aus den aufgeräumten, von Huttner genau den Platzverhältnissen entsprechend angefertigten Alu-Gerätekisten holt der Unternehmer Zurrgurte und wirft sie über die Ladung, vorn sichert er mit dem Stahlseil der Winde. Zum Abschluss hängt er am längsten Stamm einen rotweißen Kegel, befestigt die Versorgungsleitung am Halteseil unter der Ladung und reinigt die Riffelbleche des MAN.

### Möglichst wenige Leerkilometer dank Kombizug

Kurze Zeit später sitzen wir im Lkw. Tonic Schmucki bedient die Lenkung, die sich auf exakten Geradeauslauf einstellt und startet den rund 25 m langen Zug. Im Bildschirm der Rückfahrkamera taucht die Unterseite der Ladung mit dem Spannseil auf: „Ich habe eine Kamera am Heck des Camions und eine am Nachläufer. Damit habe ich immer alles im Blick, den nachfolgenden Verkehr und die Achsen des Nachläufers.“



▲ Der Unternehmer schätzt das stabile Zwangslenkensystem des Huttner-Gespans

◀ Über eine Rückfahrkamera überwacht Toni Schmucki den Nachläufer ...

◀◀ ... im Rückspiegel hat er das Kurvenverhalten des Nachläufers im Blick

Nach einigen hundert Metern wartet auf uns Chauffeur Roger mit dem Kurzholzzug, ebenfalls ein MAN. Er bespricht sich mit dem Chef und setzt dann seine Arbeit eigenständig fort. Er hat 5-m-Holz zum selben Kunden zu fahren. Schmucki fährt weiter, einen steilen Berg hinab, wo der über das Kühlwasser arbeitende Pritarder, ein sehr leichter Retarder von Voith, gute Dienste leistet. Unten müssen wir auf die Hauptstraße einbiegen. Schmucki: „Ich bin von der Huttner-Lenkung überzeugt. Es ist eine Zwangslenkung, bei der der Nachläufer, gleich ob über die Stämme oder den Kombi aufbau verbunden, auch bei Glätte nicht ausbricht. Das bedeutet für mich und andere Verkehrsteilnehmer hohe Sicherheit. Deshalb meine Entscheidung für Huttner.“ Auf die Frage nach dem Kundendienst kommt die Antwort: „Bisher habe ich noch keinerlei Probleme mit dem Fahrzeug gehabt. Die meisten Arbeiten erledigen wir selbst, sonst fahren wir zu unserem MAN-Händler in Lachen. Spezielle Ersatzteile oder Verschleißteile beziehen wir direkt von Huttner.“

In der auftauchenden Einmündung folgt der kurze Zweiachser exakt der Lkw-Spur. Über Rückspiegel und Rückfahrkamera verfolgt Schmucki den Lauf der BPW-Achsen. Schon ist der Zug wieder gestreckt und fährt durch eine Ortschaft

und auf einer Schnellstraße in Richtung Kunde. Am Ortseingang von Eschenbach taucht das Sägewerk Gebert auf. Eine soeben fertiggestellte Halle in hellem Holz und millimetergenau gesetzte Holzstapel fallen auf und sprechen für einen gut geführten Betrieb. Am Holzlagerplatz bestätigt sich dieser Eindruck. Auch heute, mitten in der Woche und kurz vor Mittag liegt nur wenig Rinde auf dem Entladeplatz. Der Maschinist am Rundholzlager sitzt in einer hellen, gepflegten Kabine. Toni Schmucki setzt die Ladung bündig auf einen Stapel, fegt den Zug ab, greift den Nachläufer und setzt ihn auf den Zugwagen. Anschließend legt er den eingeknickten Kranarm darüber, fährt die Versorgungsleitung ein und verstaut die Zurrgurte.

### Sägewerk mit Kistenfertigung

Beim Blick in das Sägewerk der Gebrüder Gebert AG, das sich seit Jahren auf die Fertigung von Kisten von bis zu 6 m Länge spezialisiert hat, sticht erneut die herrschende Ordnung hervor. Nirgends liegen Sägespäne oder Holzreste herum. Alles wird sofort als Energiequelle einsortiert. Der Juniorchef des Acht-Personen-Betriebs arbeitet häufig in der Produktion mit. Wir treffen ihn auf einem Seitenstapler an. Der Transporteur bespricht mit ihm kurz die nächsten Ladungen. Unter anderem sind

das Stämme, die zu diesem Zeitpunkt geschlagen werden und an denen wir vorher vorbeigefahren sind. Beim abschließenden Blick in das Obergeschoss der Säge sehen wir eine nach Gebers Angaben konstruierte Maschine zur Montage von Kistenteilern beliebiger Abmessungen. Sie wird über Bänder von der Gattersägenhalle aus beschickt. Mit der Spezialisierung auf die Kistenfertigung hat das Unternehmen sich von den derzeitigen Konjunkturreinbrüchen zu einem hohen Grad unabhängig gemacht.

Davon profitiert auch Toni Schmucki, der so ein recht gleichmäßiges Auftragsvolumen mit relativ kurzen Leerfahrten hat. Auch weitere Aufträge führen ihn meist nicht weit über die Kantonsgrenzen. Die hohe Flexibilität mit dem von Huttner gelieferten Kombizug nutzt er dabei häufig. Doch das genügt dem rührigen Holzlogistiker nicht: „Wir haben Einlegeböden und Seitenwände für beide Züge gebaut, so dass wir eine Ladefläche für den Transport von Rodungsholz und Buschwerk haben. Das macht uns nochmals flexibler.“ Bei Toni Schmucki wird nur in Tagschichten gefahren. Dennoch kommen zahlreiche Transporte zusammen. „Im Jahr 2011 waren es 480 Rundholztransporte und 28 Waggonverladungen. Nicht mitgezählt sind da die Transporte von Rodungsholz und Büschen mit den Einlegeböden.“