

Holztransport mit System

Die Huttner Fahrzeugbau GmbH in Landsberg am Lech fertigt ausschließlich Aufbauten und Fahrzeuge für den Holztransport und zählt zu den europaweit bedeutendsten Herstellern auf diesem Gebiet.

Der 1998 von Raisting an den heutigen Standort umgesiedelte Betrieb hat eine bemerkenswerte Fertigungstiefe. So baut Huttner nicht nur die Rahmen in eigener Regie, sondern fertigt beispielsweise auch seine Hydraulikzylinder selbst, was die Ersatzteilversorgung selbst alter Fahrzeuge unproblematisch macht. In einer großen Sandstrahl- und Lackieranlage werden die Fahrzeuge korrosionsgeschützt für ihre langjährigen Einsätze vorbereitet. Zusätzlich betreibt Huttner eine Reparaturabteilung für hydraulische Ladekräne bis hin zur Unfall-Instandsetzung mit eigener Rahmenrichtbank.

Hans Huttner (62) ist seit einigen Jahren dabei, seinen Sohn Niklas einzuarbeiten. Niklas Huttner hat Maschinenbau und Informatik studiert und bringt die Voraussetzungen für die neue Zeit mit. Er kann sich auf ein junges, motiviertes Team stützen. Der für LKW-Aufbauten zuständige Techniker Philipp Freisens ist seit 15 Jahren im Betrieb und hat sich im Kundenkreis große Anerkennung erarbeitet. Konstruktion wie Arbeitsvorbereitung von Anhängerfahrzeugen untersteht Heinrich Fischer-Holl. Er hat im Betrieb gelernt und erfolgreich die Meisterschule abgeschlossen. Er entstammt einer Holzrucker- und Holzfuhrmann-Familie und kennt die spezielle Problematik von Kindesbeinen an.

Im Februar wurden drei komplett neue Langholzzüge mit Zwangslenkung an die Firma Albert Kolb, Dettigen, ausgeliefert. Auf dem ersten der drei Fahrzeuge wurde der 1000. neue Holzladekran montiert, seit den Anfängen im Jahr 1968 mit dem legendären Jonsereds Super Z.

Viele Schwerpunkte. Huttner baut ausschließlich Fahrzeuge zum Holztransport

und hat viele Schwerpunkte, die mit hoher Fachkompetenz betreut werden und in der Summe den besonderen Wert dieses Betriebes ausmachen: Kurzholzaufbauten mit Pritsche, Schemeln oder Alurahmen; 2- und 3-achsige Anhänger in verschiedenster Ausführung; Tandem-Anhänger, Langholztransportzüge mit Selbstlenker oder Zwangslenker; 3- und 4-achsige Selbstlenker für Elementtransport; Langholz-Ladeschemel mit mechanischer, hydraulischer oder pneumatischer Rungenbetätigung; Sattelaufleger gerade oder gekröpft, ausziehbar mit hydraulischer Lenkung; hydraulische Lastverschiebesysteme; Anhängerlenkungen; robuste Fahrzeuge für den Einsatz in Sibirien oder den Transport von Tropenholz; drei Varianten von Kombizügen zum Transport von Kurz- und Langholz; spezielle Lade- und Transportsysteme zum Ferntransport ohne Ladekran; mobile Sondermaschinen.

Obwohl immer wieder von einer deutlichen Abnahme des Langholztransports gesprochen wird, stellt diese Fahrzeugkategorie nach wie vor ein wichtiges Segment dar. Die Nachfrage schwankt stark nach Konjunktur. So wurden im ganzen Jahr 2002 nur sechs Selbstlenker gebaut, im letzten Jahr waren es 31. Nach Sturm Kyrill im Januar stieg die Zahl der Bestellungen auf bereits 26 Einheiten bis Ende Januar.

Kombi ist Trumpf. Steigende Energiepreise und häufig unbefriedigende Frachtraten setzen die Holztransporteure unter erheblichen Kostendruck. Der Gedanke an ein Fahrzeug zur Kombination von Lang-, Kurz- und Schnittholztransporten lag also nahe. Eine den harten Anforderungen entsprechende Lösung, die einen schneller Umbau vom Kransitz aus zuließ, musste jedoch zuerst einmal ent-

wickelt und technisch abgenommen werden. Die Lösung ist der Kombizug mit dem aufnehmbaren Anhänger LNJK-20 mit Zwangslenkung. Der Anhänger hat eine breite Rahmenkonstruktion, die sich stabil mit den beiden Längsrahmen des LKW-Aufbaus verbinden lässt. Der Fahrer tut dies mit dem Greifer des vom Sitz aus bedienten Krans. Laut Huttner bietet diese Lösung mit Verbindungen über die beiden Außenrahmenträger besonders stabile Fahreigenschaften.

Trotz des Zwischenhochs bei den Langholztransportfahrzeugen ist man sich im Hause Huttner bewusst, dass die Zukunft dem Kurzholz gehört. Obwohl die Technik relativ einfach ist, kommt man auch hier nicht ohne Erfahrung aus. „Es hat keinen Sinn ein ultra leichtes Fahrzeug zu bauen, das nur knapp die Garantiezeit übersteht. Damit ist dem Kunden nicht gedient“, sagt Hans Huttner. Er habe schon oft solche Zeitströmungen gelassen über sich ergehen lassen. Er berichtet vielmehr von verstärkten Anfragen über Kurzholzaufbauten von einem Kundenkreis, dessen Aufbauer nur noch einen Standardtyp liefern wollen. Viele Kunden sind „mit solcher Bevormundung aber nicht einverstanden“. Wenn sie schon Geld ausgeben, sollen sie ihre Vorstellungen verwirklicht sehen.

Nachdem man derzeit die zwei- bis dreifache Zahl an Fahrzeugeinheiten über die Kapazitätsgrenze an Aufträgen hereinholen könnte und leider ständig ablehnen muss, hat man bei Huttner keine großen Sorgen vor der mit Sicherheit wieder kommenden Flaute. Die Investition in Landsberg ist solide finanziert. Man denkt bereits über eine eigene Reparaturhalle nach, will aber den Bedarf noch genauer sondieren, den die große Zahl an Transporten zum nur einen Kilometer



Huttner-Holzaufleger, hydraulisch gelenkt, mit Peterbilt-Sattelzugmaschine



Spezialisten aus Landsberg (von links): Niklas, Jutta und Hans Huttner



Blick in die Werkstatt

entfernten, neuen Klausner-Werk mit sich bringen werden.

Denken in Systemen. Auch der Holztransport wird heute in logistische Gesamtkonzepte eingebunden. Ob Langholz zur Säge und mit demselben Zug Schnitware zurück geladen wird, oder Auflieger im Wald mit Rundholz vorgeladen und mit Straßen-LKW zur Weiterverarbeitung gebracht werden – Huttner bietet umfassende Systemlösungen. So hat Hans Huttner bereits im Jahre 1992 ein Konzept für nutzlastoptimierte Langholztransporte über weitere Strecken ohne Ladekran erarbeitet. Von einem LKW mit Ladekran,

der die Ladung aus dem Wald holt, kann die Ladung mittels eines speziellen Ladeschemels auf einen LKW ohne Kran umgesattelt werden, welcher dann den Ferntransport durchführt (System TuN).

1998 stellte Huttner eine Variante für Kurzholz vor. Einen Umschlag im Wald von Containern mit Abrollkippern attestierte man bei Huttner keine generelle Praxistauglichkeit und entschied sich dazu, mit Sattelauflegern ins Sägewerk zu fahren und nannte das neu entwickelte System deshalb SiS. Hier findet bei der Sattelzugmaschine ebenfalls eine Trennung von Lade- und Transportfahrzeug statt. Als Lademaschine dient eine zwei-

oder dreiachsige Allrad-Zugmaschine mit einem starken Ladekran mit 9,5 m Ausladung und einer um 1,2 m hydraulisch verschiebbaren Sattelkupplung, die auch wieder eine Huttner-Spezialkonstruktion ist. Der Auflieger ist nur 9,2 m lang und ausreichend wendig für den Einsatz im Wald. Er kommt in der Regel ohne Lenkung aus, ist aber mit hydraulischer Zusatzlenkung zum Rangieren lieferbar. Durch die niedere, abgekröpfte Bauweise wird ausreichend Ladevolumen zur Verfügung gestellt. In Verbindung mit einer Standard-Zugmaschinen (4 x 2) ohne Ladekran lässt sich eine Nutzlast von 28 t erreichen.

GERLACH FROEMANN