



Vielseitigkeit ist Trumpf

Den Rundholztransport drücken hohe Kosten, Konkurrenz, Leerfahrten und Maut. Norbert Steinbach und sein Sohn Mike stellen sich dem harten Alltag mit einem vielseitig einsetzbaren Fuhrpark. Die letzte Errungenschaft war auf der Interforst zu sehen: Ein Mercedes Arocs mit einem gewichtsoptimierten Kombi-aufbau von Huttner Fahrzeugbau.

Marialinden, ein Ortsteil von Overath im Bergischen Land, liegt nur wenige Kilometer vom Großraum Köln entfernt. Doch hier, auf rund 300 m Höhe, beherrschen noch Landwirtschaft und dichte Wälder das Bild. In diesem dörflichen Umfeld lebt seit Generationen die Familie Steinbach von der Land- und Forstwirtschaft. Vater Josef Steinbach und sein älterer Sohn Werner verdienten ihren Lebensunterhalt überwiegend mit der Landwirtschaft und der Holzrückung, für die sie mehrere Unimog 406 einsetzen. Norbert, der mittlere Sohn, machte sich 1982 mit der Steinbach GBR selbstständig, rückte und transportierte Holz mit einem Uni-

mog U1700. 1998 kam sein jüngerer Bruder Rainer gleichberechtigt ins Geschäft, wechselte jedoch 2011 in eine eigene Firma und fährt seither mit einem Actros Langholz.

So kommt es, dass Norbert Steinbach heute mit seinem Sohn Mike zusammenarbeitet, der im Jahr 2005 als Gesellschafter in die Firma eintrat. Das Unternehmen setzt zwei Kombi-Züge ein. Sohn Mike fährt einen Scania R 480 6×2 mit Aufbau von Müller-Eslohe und Huttner-Zwanglenker mit Kombibrücke. Der Vater arbeitet mit einem nagelneuen Mercedes Arocs 2851 6×2, der komplett bei Huttner aufgebaut wurde und auf der diesjährigen Interforst Aufsehen erregte.

Schon die Achsauslegung 6×2 mit gelenkter Nachlaufachse erstaunt, denn für den Langholzeinsatz – noch dazu in den Bergen – setzen die Kollegen meist auf 6×4, also auf zwei Antriebsachsen. Norbert Steinbach begründet seine Wahl so: „Die Forststraßen sind heute meist so gut befestigt, dass du auch mit dem 6×2 durchkommst. Bei aufgeweichtem oder verschneitem Untergrund bleibst du auch mit dem 6×4 meist hängen oder musst Ketten auflegen. Außerdem werden die Polter ja zunehmend an günstigen Stellen oder zentralen Plätzen angelegt.“

Mit Kombizügen haben die Steinbachs im Laufe der Jahre viel Erfahrung gesammelt. Mit ihren beiden Kombizügen



Abb. 1: Norbert Steinbach setzt den Nachläufer mit der integrierten Ladebrücke ab.



Abb. 2: Er löst die Rahmenverriegelung und zieht den Doppelteleskoparm der Ladebrücke nach vorn, um ihn am Lkw-Schemel zu arretieren.



Abb. 3: Hier ist die Ladebrücke verankert.



Abb. 4: Weil der schmale Fahrweg so schlammig ist, belädt Steinbach die Ladebrücke nur vorne.



Abb. 5: Trotz der halben Ladung fährt sich Norbert Steinbach bei der Abfahrt auf dem schlammigen Weg fest.



Abb. 6: Rückeunternehmer Maic Hartkopf schleppt des Arocs mit seinem Ritter R185-6 frei.

Abb. 7: Beim nächsten Polter schiebt Norbert Steinbach den Kombirahmen voll aus, und Maic Hartkopf belädt auch den hinteren Teil der Ladebrücke.

können Vater und Sohn Leerfahrten vermeiden, weil sie auf der Rück- oder Weiterfahrt gut Kurz- oder Schnittholz befördern können. Außerdem haben sie ihr Angebot längst über den üblichen Holztransport hinaus erweitert. Sie fahren auch Brennholz, Maibäume und Strohballen für die Landwirtschaft und ab dem Frühherbst sogar Weihnachtsbäume.

Das erste Fahrzeug dieser Art kaufte 1989 der Bruder Rainer. Der Actros 2657 mit Diebolt-Kran, Diebolt-Deichselanhänger und ausziehbarer Ladebrücke hatte da-

mals ein Eigengewicht von 25 t. Die ideale Langholzkombination für ihre Zwecke besteht aus einer robusten und dennoch leichten Zugmaschine und aus einem zwangsgelenkten, aufsattelbaren Nachläufer mit einer integrierten ausziehbaren Ladebrücke für Kurzholz.

Huttner-Kombizug

Die beiden Zugmaschinen haben Sechszylindermotoren mit 480 PS (Scania R 480) und 510 PS (Mercedes Arocs 2851). Die gelenkte, entlastbare Nachlaufachse

ist nur einfach bereift. Der Tank fasst nur 400 l Diesel, und auch der Adblue-Tank ist klein bemessen. Der für Hydrauliköl enthält wie üblich 200 l. Die Fahrzeuge haben Staukästen mit Aufstieg zum Epsilon-Kran S290L HPLS. Dieser wird in einem Einschnitt im Dach abgelegt, den ein regionaler Karosseriebetrieb vorgenommen hat. Wo immer möglich, ist Leichtmetall verbaut. Das gilt auch für die Rungenverlängerungen, die von den Fahrern von Hand gesteckt werden. Auf Teleskopierungen oder eine pneumatische Bedie-



Fotos: G. Frommann

Abb. 8: Hier wird der Kombizug von Huttner für den Transport von Langholz eingesetzt.

Abb. 9: Das Langholz geht in ein örtliches Sägewerk, wo Mike Steinbach seinen Vater trifft, der mit seinen Kombizwanglenker bereits wieder auf den Mercedes geladen hat.

Abb. 10: Der neue Kombizug von Huttner steht leer vor der Holzspedition Steinbach. Hinter dem Führerhaus sind die Rungenverlängerungen zu sehen.

Abb. 11: Für den Transport von Strohballen führt Norbert Steinbach die Alurohre in die horizontal in Fahrtrichtung angebrachten Halterungen ein.

Abb. 12: Norbert Steinbach

Abb. 13: Mike Steinbach



nung verzichten die Steinbachs zugunsten der Nutzlast. Im Gegenzug sind an den Aufbauten zusätzliche Halterungen angeschweißt. Diese nehmen Alurohre für die Beladung mit Strohballen auf. Untergebracht sind sie am Abstützbalken in einem Alukasten. Norbert Steinbach führt sie vorn und am Aufliegerheck in horizontal in Fahrtrichtung angebrachte Halterungen ein und schafft damit die notwendige Auflage für die Strohballen. „Wir sichern das mit Spanngurten in Längsrichtung, da wir keine Winde haben, Nutzlast eben!“, sagt der Senior.

Nachläufer mit Einfachbereifung

Bei der Wahl des Kombinachläufers blieben sie beim Huttner-Zwanglenker. Diese Lösung setzen die Steinbachs schon mit dem Scania erfolgreich ein. Für das neue Fahrzeug wünschten sie allerdings einige Änderungen an der Serienausführung. Die wichtigste war die Einzelbereifung der Größe 425/65 R 22,5. Dazu kamen die oben genannten zusätzlichen Halterungen. Das Doppelachsaggregat wird über Hydraulikzylinder gelenkt und ist luftgedefert. Auf diese Weise erreicht das fahrbereite Fahrzeug ein Einsatzleergewicht von nur 19,7 t. Mit dem deutlich schwereren Euro-6-Fahrgestell war das für einen Kombizug eine technische Herausforderung.

Ob sich diese Ausführung im Alltag beim Holztransport bewährt, bezweifelten einige Fuhrleute auf der Interforst. Um die-

ser Frage nachzugehen, hat Forst & Technik Norbert und Mike Steinbach einen Tag lang im Bergischen Land begleitet. Der Arocs-Zug war erst seit wenigen Tagen im Einsatz.

Die Konstruktion bewährt sich

Wir fahren über schmale Kreisstraßen auf eine Anhöhe, wo ein Buchenholzpolter für einen Brennholzhändler bereitliegt. Mike zieht mit dem Scania vor, platziert ihn richtig und fährt die Kranabstützung aus. Dann setzt er den Nachläufer auf die Fahrbahn, schiebt ihn etwas zurück und löst die Rahmenverriegelung, um den Doppelteleskoparm vom Kran aus nach vorn zu ziehen und ihn am Lkw-Schemel zu arretieren. Dies geschieht durch stabile Bolzen mit der Rungenbewegung des Hydraulikschemels. Jetzt kann er das Heck mit Sechsmeterholz beladen, schiebt danach den Rahmen samt Zwanglenker zurück und belädt den vorderen Teil.

Vater Norbert stößt derweil mit seinem Mercedes Arocs einen abschüssigen, aufgeweichten Forstweg mit tiefen Fahrspuren rückwärts hinab. Wasser läuft in den Radspuren und lässt die Räder tief einsinken. „Da käme ich jetzt auch mit einem 6×4 allein nicht mehr raus“, kommentiert er das Missgeschick. Doch es ist rasch gelöst, denn in solchen Fällen hilft Rückeunternehmer Maic Hartkopf mit seinem Rückeschlepper Ritter R185-6 gern. Er hat Bogiebänder aufgelegt und schleppt den vorne schwer beladenen Holzzug bis zum oberen Polter bergauf. Dort wird ein Teil abgeladen, Vater Steinbach schiebt den Kombirahmen aus, und Maic Hartkopf belädt mit seinem Kran den Zug wieder.

Dabei achten Norbert und Mike Steinbach genau auf die Einhaltung der Gesamtgewichtsgrenzen: „Wir sehen das ja an der Ladeanzeige. Langfristig bringt Überladung nichts. Sie beansprucht das Material unverhältnismäßig. Wirst du erwischt wird es



Kurven, Gefällen, Steigungen sowie Ortsdurchfahrten zügig zu einem Brennholzanbieter. Dass dies so problemlos geht, liegt neben dem fahrerischen Können auch an den luftgefederten BPW-Achsen. Und nicht zuletzt hat sich die Konstruktion von Huttner bewährt. Der Zug von Sohn Mike ist seit nunmehr zwei Jahren täglich im Einsatz.

Anschließend fahren wir mit dem aufgeprotzten Kombisystem zurück in den Wald und auf einer gut unterhaltenen Forststraße zu einem Polter mit Langholz bis 20 m. Das Verfahren ist bekannt. Zuerst hebt Mike Steinbach den Zwangsenker auf die Fahrbahn, rückt ihn mit dem ersten Stamm in die richtige Längenposition und greift Stamm um Stamm. Anschließend lädt der Senior auch sein Fahrzeug, allerdings nicht ganz voll.

An der Einfahrt auf eine Vorfahrtstraße wird es eng. Doch die beiden „Long Vehicles“ meistern die Ecke bestens. Dabei ist von Vorteil, dass die Standfläche des Doppelachsaggregats immer gleich groß bleibt und auch im engen Radius den Nachläufer stabil hält.

In einem Seitental liegen weitere Stämme. Norbert Steinbach setzt in einem Zug erstaunlich schnell zurück: „Das kannst du nur mit dem Zwangsenker“, sagt er. Dabei fällt die links vom Lenkrad angebrachte, herausnehmbare Fernbedienung der Lenkung ins Auge. Rechts vom Chauffeur ist eine weitere Bedieneinheit mit verschiedenfarbigen Knöpfen montiert. Hier werden die Arbeitsscheinwerfer und die Lenkung ein- und ausge-

schaltet, die Anhängerbremse gelöst oder geschlossen und die Verriegelung der Ladendecke bedient. Wir sitzen im Scania und verfolgen den Lauf des neuen Huttner-Nachläufers in den Kurven. Er folgt exakt. An einem kleinen Sägewerk laden beide Steinbachs ihre Züge ab. Der Sägewerksbetreiber bestaunt den neuen Lastzug und setzt sich hinein: „Großartig“, ruft er zu Norbert Steinbach hinab, „da hast du’s ja fast wie im Wohnzimmer.“ Inzwischen hat auch der Junior seinen Zug entladen und den Zwangsenker wieder aufgepackt.

Heute ist früh Feierabend. Am nächsten Morgen geht es dafür wieder zeitig in die Wälder. Mike Steinbach: „Bei der Arbeit musst du Freude an der Natur und guter Fahrzeugtechnik haben, denn du bist bei Wind und Wetter draußen, musst sowohl das Fahrzeug wie den Kran beherrschen und die im Winter verschneiten Wege richtig einschätzen können. Das Problem ist, dafür engagierte und geeignete Nachwuchsfahrer zu finden.“ Damit spricht er abschließend eines der Probleme der Branche an. „Deshalb haben die meisten Betriebe auch nur ein oder zwei Fahrzeuge.“ Oft fahren eben Vater und Sohn oder zwei Brüder oder sonstige Familienmitglieder. Norbert Steinbach: „Wichtig sind da für uns erfahrene Spezialisten wie Huttner, die Fahrzeuge nach Maß liefern und auf unsere ganz besonderen Anforderungen konstruktiv eingehen.“ Bei diesem Spruch müssen den Landsbergern eigentlich die Ohren geklungen haben ...

Gerlach Fronemann ■



teuer, mittlerweile ja auch für den Auftraggeber, z. B. den Säger.“ Ihre Gesetzestreue wird durch die Leichtbauten von Huttner unterstützt. Beide Kombizüge bringen voll ausgerüstet nur 19,7 t auf die Waage! Oft wiegt ein solcher Zug 21 t bis 23 t, je nach Hersteller oder Bauart auch mehr.

Auf der Straße

Auch auf der Straße machen sich die beiden hoch beladenen Holzfuhrwerke gut. Es geht auf Landstraßen mit teils scharfen