



# Lademeister

Je genauer die Behörden auf die Einhaltung der zulässigen Gesamtgewichte achten, umso mehr kommt die Holzlogistik mit kranlosen Trailerfahrzeugen in Mode. Vielfach werden zum Beladen normale Holz-Lkw eingesetzt. Tilo Meißner aus Tharandt hat sich stattdessen eine Spezialmaschine bauen lassen



Fotos: H. Höllerl  
**Mit den massiven Stützfüßen lässt sich die Maschine seitlich versetzen, so dass sie auch neben dem Weg stehen kann, um einen Trailer zu beladen**

## **+ TECHNIK**

### **VERLADEMASCHINE F. MÜLLER**

**Fahrgestell: Scania G 410 6x6**

Typ	13 I-6 Zyl. CR
Leistung	300 kW
Drehmoment	2150 Nm
Radstand	4100 mm
Hydraulikanlage	Dreikreis LS 400 l/min

#### **Kran: Diebolt**

Typ	D 35. 125 DT
Reichweite	12,5 m
Hubmoment	300 kNm
Schwenkmoment	44 kNm

#### **Krankabine: F. Müller**

Hubhöhe	200 cm
Ausstattung	Fahr- und Lenkfunktion Klimaanlage Standheizung

#### **Ausrüstung**

Abstützung	vierfach, Stützweite 5,20 m, seitlich verfahrbar
Wiegeeinrichtung	Steelyard Peson 8 t

#### **gewicht**

vollgetankt	25,8 t
-------------	--------

**G**roße Baustellen dürfen es schon sein. Damit eine reine Lademaschine sich rechnet, sollte sie am Tag möglichst 500 Fm umschlagen. Bis zu 1000 Fm wären rechnerisch möglich. Das heißt, je nach Transportdistanz können fünf bis sieben Trailerfahrzeuge im Rundlauf damit ausgelastet werden. Deswegen sollten pro Revier auch mindestens 1000 Fm bereitliegen. In „Friedenszeiten“ ist die Firma Holztransporte Meißner bevorzugt in Tagebaurevieren anzutreffen. Bei den häufigen Sturm- und Käferkalamitäten

der vergangenen Jahre ist eine solche Schlagkraft aber immer öfter gefragt.

Die Motorleistung des Basisfahrzeugs ist erst einmal vergleichsweise bescheiden. Der 13-l-Motor des Scania G410 liefert 300 kW. Das Getriebe überträgt die Kraft an alle sechs Räder, zur Not auch mit einer zusätzlichen Untersetzung, falls eines der Trailergespanne, die üblicherweise nicht so geländegängig sind, aus dem Wald geschleppt werden muss. Der Aufbau ist dafür umso imposanter. Die Spezialität von Ferdinand Müller in Eslohe im Sauer-



**Kompakt gebaut:**  
Der Diebolt-Kran hat einen sehr kurzen Hauptarm, damit er sich hinter dem Führerhaus ablegen lässt



**Kleine Sonderausstattung:** Damit die Krankabine nicht schmutzig wird, bekommen die Schuhe draußen ihre eigene „Garage“

**Perspektive des Fahrers mit der Informationszentrale der Steelyard Peson-Kranwaage**



**Ein Standard-Holzkrane würde die Dauerbelastung gar nicht aushalten**

land ist die große, separate Krankabine mit ihrer Scherenmechanik für eine Hubhöhe von bis zu 2 m. Darin sitzt der Fahrer überaus geräumig, mit einer anständigen Klimaanlage und ein Stück weit entkoppelt von den Stößen, die vom Kran ausgehen. Dieser stammt noch weiter aus dem Westen: Nur der französische Hersteller Diebolt konnte bei einer gewünschten Reichweite von 12,5 m einen so kurzen Hauptarm bieten, dass sich der gesamte Ausleger noch hinter dem Führerhaus zusammenfallen lässt. Laut Aufkleber handelt es sich dabei um einen 350-kNm-Kran, der jedoch für den Dauerbetrieb abgelastet wurde auf 300 kNm. Das ist auch gleich ein entscheidender Punkt: Herkömmliche Holzladekrane sind nur für einen intermittierenden Betrieb gebaut. Werden sie ohne Modifikation für die dauerhafte Trailerverladung eingesetzt, verschleßen sie sehr stark. Zusammen mit dem mächtigen Drehkranz-Schwenkwerk fordert der lange Arm des Diebolt eine ordentliche Hydraulikleistung. Das Load-Sensing-System mit drei Kreisläufen entwickelt einen Druck von 300 bar bei einer maximalen Fördermenge von 400 l in der Minute.

## Neben der Spur

Desweiteren stechen die vier gewaltigen Stützen ins Auge, die das gesamte Fahrzeug nicht nur in die Höhe wuchten, sondern auch noch quer verschieben können. Das ist vor allem dort vorteilhaft, wo die Waldwege zu schmal sind, als dass Lademaschine und Trailerfahrzeug nebeneinander stehen könnten. Wie auf unserem Bild schön



Nicht wirklich schön, aber nur so zulässig: Weil in die Lenkanlage technisch nicht eingegriffen werden darf, muss die Steuerung bei Rangierfahrten im Wald über das Reibrad an der A-Säule erfolgen

zu sehen, lässt sich die Lademaschine so ganz einfach über den Graben stellen.

Einen weiteren Effizienzvorteil bietet die Verfahrmöglichkeit aus der Krankabine heraus. Um zum nächsten Holzpolter vorzuziehen, braucht der Fahrer seinen luftigen Arbeitsplatz gar nicht verlassen. Für die Lenkung musste der Aufbauer etwas tüfteln. Nachträglich darf nicht in das Lenksystem eines Fahrzeuges eingegriffen werden. Deswegen kommt hier ein Reibrollenantrieb direkt am Lenkrad zum Einsatz. Das ist optisch vielleicht nicht perfekt gelöst, aber funktionieren tut es auf jeden Fall.

## Umgewöhnung

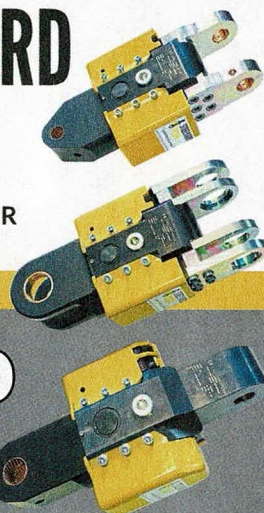
Für Stefan Meißner, den älteren Sohn von Firmenchef Tilo, war das nicht die einzige Sache, an die er sich mit dem neuen Auto erst gewöhnen musste. Da wären zum Beispiel auch die elektrischen Joysticks für die Kransteuerung zu nennen. Letztlich ist die ganze Arbeitsweise anders als bei einem „normalen“ Holzfahrer. Das zeigt ein Blick auf die Betriebsdaten: In drei Jahren hat die Lademaschine gerade einmal 50 000 km absolviert, dafür stehen auf dem Zähler aber schon 6 000 Betriebsstunden. Daran lässt sich ablesen, welchen Anteil die Ladetätigkeit hier einnimmt. Stefan ist zugleich der Disponent für die ganze Trailerflotte und hat des öfteren Aufträge für bis zu 10 000 Fm im Auto liegen.

Kritiker dieses Systems bemängeln, dass die Lademaschine hier selbst gar kein Holz mitnehmen kann. Auch bei kleinen Restmengen muss eigentlich immer ein zweites Fahrzeug dabei sein. Der kompakte Scania verfügt zwar über eine Anhängerkupplung, darf aber als selbstfahrende Arbeitsmaschine auf der Straße nichts transportieren. Dem steht wiederum als strategischer Vorteil gegenüber, dass bei dieser verkehrsrechtlichen Einstufung kein Tachograph gefordert ist und keine Lenkzeiten eingehalten werden müssen. Das ermöglicht eine wesentlich freiere Zeiteinteilung.

Als Tilo Meißner dieses Gerät 2016 auf der KWF-Tagung der deutschen Fachwelt zeigte, war er mit diesem Konzept noch ziemlich alleine auf weiter Flur. Doch mittlerweile haben sich noch ein paar Kollegen gefunden, die auch so arbeiten.

Heinrich Höllerl

**STEELYARD PESON**  
DIE WIEGEMEISTER



**STEELYARD PESON**

stellt Ihnen seine Wägesysteme vor!

**Eine vollständige Kranwaagenreihe:**

**4 t, 8 t, 16 t und sogar 32 t**

Exklusive Lösungen für all Ihre Bedürfnisse. On-board-Wägesysteme für Krane und Bagger.

Nach Einstellung, garantiert **STEELYARD PESON** eine **Messgenauigkeit von 99%**.

**GANZ NEU, EIN NOCH EINFACHERES TOUCHSCREEN**

- Eine verbesserte Kundenverwaltung.
- Ein optimiertes Management für die Lastverteilung auf Ihrem LKW (Zug- und Anhängerfahrzeug mit bis zu 8 Holzstapel).

Gemäß der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG und von TÜV SÜD DIN EN ISO 12100 zertifiziert.

**3 Jahre Garantie\***

\*auf Ersatzteile und Arbeitskosten nach Rücksendung an unser Werk STEELYARD PESON.



Kontaktieren Sie uns: Mob. +33 (0)673418822  
commercial@steelyard-peson.com  
**www.steelyard-peson.com/de**

## SONDERHEFT **TECH STARK**

### HOLZERNT

Harvester, Forwarder  
und Skidder

### KANADA

Die Welt der  
Feller-Buncher

Bodenschutz

# Zwillingssreifen

Nr. 1  
Deutschland 6,90 €  
Österreich 7,60 €  
Schweiz 11,00 SFR  
Benelux 8,20 €



dlv