



Preiswerte Anfahrt: Zum Ladeort oder nach Entladung bezahlt der 40-Tonner nur für zwei Achsen LSVÄ.

Schweizer Innovation im Rundholztransport

Die Familie Schilliger betreibt seit 155 Jahren einen inzwischen etwa 300 Mitarbeitende zählenden Sägereibetrieb mit grosser Fertigungstiefe. Innovationen sichern den Erfolg der in fünfter Generation geführten Familien-AG.

Ursprünglich betrieb die Familie Schilliger Landwirtschaft mit Mosterei und Sägerei. In den ersten 100 Jahren entwickelten die Inhaberfamilien den Betrieb zu beachtlicher Grösse. Doch im Jahr 1962 zerstörte ein Grossbrand die Sägerei und das Landwirtschaftsgebäude. Nach diesem Schicksalsschlag baute man nur noch die Säge wieder auf sowie das bis heute erhaltene Wohnhaus mit der Wirtschaft zur Säge. Dies war der Grundstein für die industrielle Entwicklung des Unternehmens. Neue Maschinen brachten eine höhere Produktivität, und 1969 wurde eine erste Profilerspanneranlage mit Stapelanlage

und einer Jahresleistung von 40 000 Festmetern Rundholz gekauft.

Heute beschäftigt Schilliger Holz in den Schweizer Werken 170 und im französischen Werk 120 Mitarbeitende. Allein in Haltikon und Perlen beträgt die Jahresleistung 250 000 bis 280 000 Festmeter schweizerisches Stammholz, rund zehn Prozent der in der Schweiz eingeschlagenen Menge. Das Unternehmen beliefert Kunden in der Schweiz und exportiert in europäische Länder, nach Nahost und Übersee.

Die Schilliger Holz AG betreibt einen eigenen Fuhrpark mit 15 Sattelzugmaschinen, fünf Lastwagen mit Anhänger (davon drei kranverlad-

bar) und einem Langholzzug. Das neueste Fahrzeug ist ein «Faltauflieger», eine geniale Idee von Walter Schilliger, neben Beat, Ernest und Roland Schilliger einer der Geschäftsführer der international tätigen Familien-AG.

Geniale Konstruktion

Der Faltauflieger misst neun Meter (9000 mm) und hat in der Mitte ein hydraulisch bedientes Gelenk, über welches sich das Heck dank umlegbarer Exte-Kurzholzlängen mit dem Dreiachsaggregat nach vorn auf das Vorderteil aus- und einklappen lässt. Die vom zentralen Schaltpult aus ebenfalls bedienten Sattelstützen verleihen



Keine Schneeketten: Normalerweise wären beim Wendemanöver mit leerem Auflieger Ketten nötig.



Kollege und Kollegin: Stefan und Sarah vor ihren LSVA-Sparlastern.



Der beladene Zug mit Faltauflieger fährt sich wie ein gängiger Rundholzflug.



Geschickter Wurf: Sarah Schmid wirft den Sicherungsgurt über die Rundholzladung.

der Zugmaschine die notwendige Stabilität. Stehen die Aufliegeräder auf der Fahrbahn, hebt Chauffeurin Sarah Schmid die Sattelstützen an und fährt den Auflieger mit dem hydraulisch verschiebbaren Königszapfen um etwa 40 Zentimeter zurück, um den notwendigen Abstand zum Fahrerhaus herzustellen. Dabei gleiten zwei Stahlprofile am Auflieger aus Halterungen am Zugfahrzeug. Der Faltmechanismus des Aufliegers sowie der verschiebbare Königszapfen werden mechanisch ent- und verriegelt. Ist der Auflieger «entfaltet», richtet Chauffeurin Schmid die jeweils zwei Rungenpaare auf Front und Heck auf, und der Zug ist lade- und fahrbereit. Nach der Entladung geschieht der ganze Ablauf umgekehrt.

Mobas passt die Zugmaschine an

Als Zugfahrzeug wurde ein schon länger eingesetzter Scania R500 4x2 von Aufliegerhersteller Mobas eigens für den Einsatz mit dem innovativen Auflieger ausgestattet. Damit das genial ausgedachte Fahrzeugsystem funktionsfähig und einsatzbereit werden konnte, musste ein kompetenter Partner zu dessen Verwirklichung gefunden werden. Dies war der Fahrzeug- und Kranaufbauer Mobas in Wil SG. TIR transNews hat Sarah Schmid auf einer ihrer ersten Fahrten mit dem Prototyp begleitet. Dabei treffen wir uns mit ihrem Kollegen Stefan Brennwald mit seinem Volvo FH mit Loglift-Kran und verladenem Anhänger. An einem gemeinsamen Ladeort bei Domat-Ems wird Stefan beide Last-



In wenigen Minuten ladebereit: Sarah Schmid «entfaltet» den von Mobas gebauten Faltaufleger vom zentralen Bedienpult aus.

züge mit seinem Kran beladen. Vorher demonstrieren Sarah und Stefan den Prototypen. Der ganze Vorgang von Öffnen und Schliessen dauert trotz noch mangelnder Routine nur wenig über fünf Minuten, samt Aus- und Einschleiben von Königszapfen und Sattelstützen.

Für Rundholzaufleger typisches Fahrverhalten

Auf der verschneiten Forststrasse wendet Sarah Schmid die Zugmaschine mit dem Faltaufleger dank guter Traktion zügig. Nach der Bereitstellung des Zuges erfolgt das Entfalten ohne Verzögerung, und Stefan Brennwald beginnt die Beladung mit zwei Stapeln zu je fünf Meter Länge. Nach der Ladungssicherung erfolgt das Umstellen des Triton, des Mautgeräts auf fünf Achsen, und der Zug setzt sich in Bewegung. Auf der nun folgenden Fahrt auf Autobahn und Landstrasse über den Hirzel nach Küssnacht stellen wir die üblichen Fahreigenschaften eines mit Rundholz beladenen Lastzugs fest.

Auf die Frage, ob man schon über den Bau eines weiteren Faltauflegers nachgedacht hat, antwortet der für die unternehmensinterne Technik und den Fuhrpark verantwortliche Roland Schilliger: «Wir setzen den Faltaufleger ein und verfolgen die Ergebnisse. Das betrifft sowohl das Fahrverhalten, die Unterhaltskosten und die eingesparte Maut. Um den Faltaufleger noch flexibler einsetzen zu können, überlegen wir, für ihn eine Dreiachszugmaschine mit Kran und der notwendigen Zusatzkonstruktion ausrüsten zu lassen.»

Text und Bilder: Gerlach Fronemann

Fremdbeladung vorgesehen:
Der Loglift 145Z hat mehr Hubleistung
als bei Kurzholzzügen meist üblich.



Sarah geht um den «entfalteten» Aufleger und verschiebt ihn dann dank beweglichem Königszapfen nach hinten.

