

**Die Renner von Ruthmann:
Arbeitsbühnen-Steiger in jeder
Ausführung**



Ruthmann

Lader und Steiger

Groß geworden ist die Maschinenfabrik Ruthmann mit der Herstellung von Hubwagen und Hubarbeitsbühnen.

Bekannt geworden ist das Unternehmen mit dem „Steiger“, dem hydraulisch zu verfahrenen Arbeitskorb. Zuvor (1949) aber hatte Anton Ruthmann bereits das Patent (DE 849076) für einen Einachsanhänger mit höhenverstellbarer Ladefläche angemeldet. Dieser Anhänger besaß einzeln aufgehängte Räder, um die Ladepritsche bis zum Boden absenken zu können. Dazu einen Seilzugmechanismus zur vertikalen Bewegung der Pritsche, die auf verschiedene Rampenhöhen oder mittels Überfahrblech auch zu einer Ladefläche des Zugfahrzeugs eingestellt werden konnte.

Zehn Jahre später meldet Ruthmann den später als Hubwagen bezeichneten

LKW-Triebkopf mit Gabelfahrge­stell und Scherenhub auf beiden Seiten zum Patent an. Die Grundidee ist jeweils die gleiche: eine Ladeplattform von Boden über die Fahrhöhe auf verschiedene Rampenhöhen einstellen zu können.

Die Steiger. Die seinerzeit wichtigste Erfindung aus Gescher ist im Patent DE 966945 beschrieben: „Aus einem Kraftfahrzeug und einem höhenverstellbaren Arbeitskorb bestehendes Montagefahrzeug.“ Die Bekanntmachung erfolgt 1956. Damit begründet Ruthmann die Hubarbeitsbühnen-Technik, den Steiger.

Der geschützte Markenname beschreibt heute Hubarbeitsbühnen mit

Arbeitshöhen von 11 bis 100 m. Während die leichten Ausführungen auf Transporter der Gewichtsklasse ab 3,5 t montiert werden, stehen die schweren Geräte auf sechsachsigen Sattelfahrge­stellten und bringen es auf ein Zuggewicht samt 6x4-Zugmaschine von etwa 80 t. Gebrauch­ werden die Großgeräte häufig bei der Montage oder Wartung von Windkraftanlagen.

Zwischen den kleinen Einheiten und den ganz großen gibt es verschiedene Arbeitshöhen-Bereiche. Ab 37 m wechselt das Schwenkwerk aus Gründen der Lastverteilung von der Mitte des Fahrge­stells zum Heck hin. Um den Arbeitskorb noch unterzubringen, wird er unter den Teles-

Hochmoor
Stadt Gescher
Kreis Borken

Seit 40 Jahren Standort
von Ruthmann:
Gescher-Hochmoor



kopausleger geparkt. Das erfordert einen besonderen Schwenkarm, was aber angesichts der Varianten, auf die sich Ruthmann versteht, kein Problem ist. Auch nicht, den Arbeitskorb selber an einen eigenen „fly-jib“ anzuhängen, um auch an schwierige Einsatzstellen zu gelangen. Dieses Bauteil heißt im Hausgebrauch Rüssel.

Je nach Einsatzart können die Teleskoptechnik und die Zusatzausstattung sehr unterschiedlich sein. Rund 100 Patente

1956 begründet Ruthmann die Hubarbeitsbühnentechnik, den Steiger.

wurden über die Jahrzehnte von Ruthmann in Deutschland angemeldet und – bisher – nur wenige in Nachbarländern oder als europäisches oder Weltpatent.

Den Fähigkeiten in der Konstruktion auch ausgefallenster Hubtechniken entspricht die Herstellungsseite: Von den produktionstechnischen Möglichkeiten

Für Schiene und Straße: Steiger mit Unimog-Lafette ...oder mit Eonic

her ist Ruthmann darauf eingestellt, von der Blechbearbeitung bis zur Endmontage fast alles selbst zu bauen. Daraus ergeben sich spezielle Steiger-Aufbauten für Binnenschiffe (für die Brückenkontrolle) oder solche für Straße-Schiene (Zweiwege-)Unimogs, wo die Ausleger-technik ohne Vierpunktstützung am Gleis konzipiert ist.

Im vergangenen Jahr vorgestellt wurde eine Kombination aus Rettungsbühnen- und Feuerlösch-Steiger. Auf ein 8x4-Chassis ist eine Hubarbeitsbühne in besonders verstärkter Ausführung aufgebaut. Zur Arbeitsbühne gehört eine Löschwasser-Spritzanlage, die in der maximalen Arbeitshöhe von 70 m mit fünf bar Druck arbeitet und wofür Ruthmann eigens teleskopierbare Wasserrohre konstruiert hat. Gesteuert werden kann die Anlage vom Arbeitskorb oder vom Boden aus mittels Fernsteuerung.

Allein die Kundschaft der Steiger hat sich über das halbe Jahrhundert etwas gewandelt: Fragten in den 50er-Jahren zunächst die kommunalen Betriebshöfe und die Bundespost (vor allem zur Bestückung von Telefonmasten) den Steiger nach, sind es heute in der Mehrzahl die Arbeitsbühnen-Vermieter. Oberstes Kriterium ist in unserer Zeit eben, dass man für diese Technik den erforderlichen Auslastungsgrad und – nicht zu unterschätzen – das geeignete Personal hat. Arbeitsbühnen darf man heute, analog zum Ladekran, nur nach entsprechender Ausbildung bedienen.

Die Hubwagen. Um die Hubwagen-Technik auszuprobieren, brauchte Ruthmann früher in Gescher nur rund 200 Meter weit fahren – vom Betriebshof „Am Bahndamm“ in die Raiffeisenstraße zum Güterbahnhof von Gescher. Der ortsansässige

ge bahnamtliche Rollfuhrunternehmer fuhr in den 50er-Jahren Hanomag-Schlepper mit Drehschemelanhänger und pflegte die Ladungspartien eigenhändig zu stauen. Paletten, Überfahrampen oder sonstiger neumodischer Kram kamen erst später.

Nicht der per Seilzug bewegte Anhänger-Hubwagen, sondern der Scheren-Hubwagen mit Triebkopf Unimog Typ 411 wurde ab 1956 zum Gütertransport-Renner bei Ruthmann. Nur mit ihm konnte man die bleischweren Collico-Kisten der Bahn ohne Auf- und Entpacken auf jeder gewünschten Höhe be- und entladen, lange bevor die Ladebordwand eingeführt wurde. Die nächste Stufe der Entwicklung war der Ladebehälter des Hubwagens als austauschbarer Ladungsträger. Diese Variante entwickelte sich in vielen Industrieunternehmen als flexibles innerbetriebliches Transport- und Lager-system, lange bevor EN 284 und EN 30722 und -730 für Absetzer und Abroller festgelegt wurden. Sein Nachteil ist konzeptionsbedingt die fehlende 2.480 mm Ladebreite für Europalettenmaße, die er mit den Innenladern und Absetzmulden teilt. Aber auch dafür fand Ruthmann eine technische Lösung.

Heute ist der ursprüngliche (Scheren-) Hubwagen Teil der Produktfamilie „Loader Systems“ bei Ruthmann. Die wird wiederum differenziert nach Cargo- und

Flexiloader. Die Cargo-Modelle enthalten zunächst die Versionen mit Gabelchassis und festem oder absetzbarem Ladungsträger. Hier wird die Ladebühne waagrecht stehend vertikal bewegt, auch „Parallel“ genannt. Von dieser Technik gibt es seit der IAA 2008 auch eine Abwandlung als Sattelanhänger. Die Ladebreite unterscheidet sich je nach Modell zwischen 1.640 und 1.870 mm.

Die zweite Version ist der Diagonalhub, eine Art Schrägrampe. Auch sie wird hinter einem Triebkopf montiert und besitzt als Absenktechnik eine seitlich ausfahrbare Kurbelachse, in DE 3044226 A1 beschrieben. Die insgesamt zum Heck hin abgesenkte Ladeplattform besitzt einen Auffahrwinkel von knapp sechs Grad. Auf einem 18-t-Zweiachser werden bis zu 8,75 t Nutzlast erreicht. Der Vorteil dieses Systems ist die volle Ladebreite von 2.470 mm. Mit dieser Technik können auch Sattelanhänger bis 21 t Nutzlast gefertigt werden.

Zur RAI 2007 erstmals vorgestellt wurde der Flexiloader. Der entspricht im Prinzip der Ladebühnentechnik von Ruthmanns Patent von 1949, allerdings mit dem Unterschied (elektro-)hydraulischer Antrieb mittels vier doppelwirkender Zylinder und Einbau in einen Transporter-Kastenwagen mit Frontantrieb. Für diese Idee besitzt Ruthmann das erste europäische Patent des Hauses.

Der Flexiloader. Das Prinzip des Flexiloaders ist: Man nehme einen handelsüblichen 3,5-t-Transporter, entferne die nicht angetriebene Hinterachse und ersetze diese durch zwei Einzelrad-Schwingen, die auch luftgefedert sein dürfen. Die Bodengruppe wird ausgeschnitten und erhält die in der Breite rund 1.400 mm messende Ladeplattform, die Länge ist abhängig von der Transporter-Laderraumlänge. In Fahrhöhe schließt diese Plattform mit dem Bodenrahmen ab, so dass man auch die volle Ladebreite ohne die Hubfunktion nutzen kann. Es ist aber

Eine Bandscheiben-OP samt Reha kommt teurer als die Installation eines Flexiloader von Ruthmann.

auch möglich – Ruthmann konstruiert und baut ja alles selbst –, vor Ort jede andere Ausstattung zu ordern. Es gibt inzwischen Flexiloader für den Krankentransport (vermeidet das Umbetten des Patienten), für Feuerwehr-Geräteausführungen, Rollcontainertransport, Reifendienst und ähnliche Einsatzzwecke, wo das Auf- und Abbuckeln von Ladungen ungesund und zeitraubend ist.

Davon gibt es bekanntlich viele. Dass bisher – von Einzelfällen in den Niederlanden abgesehen – keine Konzepte für einen rationellen Distributionsverkehr mit ebenerdiger Be- und Entladung bei Transportern vorgestellt wurden, mag vielleicht damit zusammenhängen, dass man Be- und Entladezeiten sowie Kraftaufwand der Beschäftigten unterschätzt hat. Das wird sich demnächst bestimmt zügig ändern, denn nicht nur der gewerbliche Transporterfahrer wird älter, auch der Außendienst-Mechaniker, Reifenmonteur, Fernsehtechner und so weiter.

Damit erübrigt sich auch die Diskussion über den Preis der Flexiloader-Installation. Eine Bandscheiben-OP samt Rehabilitationsmaßnahmen, Arbeits- und Lohnkompensation ist teurer als das Gerät von Ruthmann. Dazu kommt noch der Vorteil, dass die Ladebühne unter dem Transporterdach eingebaut ist, so dass



Flexiloader, Ladeposition



Ab zum Service: Kundenfahrzeuge zur Prüfung

jubiläum kaufen Heinrich Winkelmann und Heinz-Jürgen Buss im Jahre 2003 das Unternehmen. Seitdem entwickelt Ruthmann eine europaweite Verkaufs- und Serviceorganisation, besitzt einen detaillierten Internetauftritt, entwickelt neue Produkte und könnte im Prinzip viel mehr, als bis heute gemacht wird.

Die gegenwärtige Relation von 85 Prozent Umsatz mit den Steigern und 15 mit den übrigen Transportkonzepten muss ja nicht so bleiben bei jemandem, der in Sachen Teleskop und Hydraulik alles selber konstruieren und bauen kann. Da gibt es in Sachen Schnittstellen von Ladung und Transportgerät bestimmt noch mehrere Themen. Vielleicht sollten Transporteure mit derartigen Fragen einfach mal bei Ruthmann anklingeln.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

die Sicherheitsaspekte einer außen angebauten Ladebordwand unberücksichtigt bleiben können. Von Nachteil ist, dass die Hinterachse breiter baut als der Transporter-Querschnitt, weshalb Ruthmann inzwischen Markierungsleuchten auf die Kotflügel baut.

Aussichten. Nach dem Boom mit Steiger und Hubwagen in den 60er-Jahren hat man die Maschinenfabrik Ruthmann außer in Fachkreisen nie so recht wahrgenommen. Das blieb auch so nach der

Umsiedlung des Stammwerks von Gescher nach Gescher-Hochmoor in den 70er-Jahren, wo das Unternehmen sich produktionstechnisch richtig entfalten konnte. In den Jahren danach hat sich die Welt der Arbeitsbühnen-Technik durch den Markteintritt neuer Hersteller stark gewandelt, und der Hubwagen-Bereich blieb im Grunde eine Ruthmann-Spezialität, beschränkt auf wenige Anwendungsbereiche.

Kurz nach der Vorstellung des ersten 100-m-Steigers zum 100-jährigen Firmen-

VERTRAUEN IST GUT, TRANSPARENZ IST BESSER.

Bei EURO-Leasing kommt zusammen, was zusammengehört.

Wir bieten mit starken Partnern jetzt das perfekte Mietpaket für noch mehr wirtschaftlichen Erfolg. Mit dynamischen Lösungen sorgen wir für mehr Flexibilität in Ihrem Fuhrpark.

Und das Beste daran ist: Mit unserem ONE-STOP-SHOPPING Komplettservice sparen Sie nicht nur Zeit und Geld. Sie schonen vor allem auch Ihre Nerven.

VERKAUFSZENTRALE

Hansestraße 1
27419 Sittensen
Tel.: 0 42 82 / 93 19-0
Fax: 0 42 82 / 93 19-30
info@euro-leasing.de
www.euro-leasing.de

EURO[®] LEASING
Immer in Bewegung