

Selbstfahrer ersetzen altersschwache Brücke



Die größte Herausforderung bei dem Transport stellten neben dem Gewicht insbesondere die Ausmaße der neuen Brückensegmente dar.

Auch Meisterwerke der Technik kommen in die Jahre. Das bewies einmal mehr eine historische Brücke in Schweden, die dem Zahn der Zeit nicht länger standhalten konnte. Zeit für einen Neuanfang! Beim Transport der tonnenschweren Neubauteile zeigten Cometto-Selbstfahrer, was moderne Transporttechnik zu leisten vermag.

Zwischen den schwedischen Städten Vänersborg und Djupedalen verläuft eine regional bedeutende Bahnlinie, die den letzten Ausläufer des Vänernes überquert. Es ist Schwedens größter See, der beeindruckende zehnmal so groß ist wie der Bodensee. Um den Segelbooten die Durchfahrt zu ermöglichen, konstruierten deutsche Ingenieure vor rund 100 Jahren eine klappbare Eisenbahnbrücke. „Deshalb trägt diese Brücke bis heute den Namen ‚Tysk Bro‘ – die deutsche Brücke“, erklärt Joachim Kolb, Sales Manager bei Cometto.



Das längste Brückensegment brachte es auf beachtliche 42 Meter Länge bei 147 Tonnen Gewicht.



Dank der kompakten Bauweise der Cometto-Selbstfahrer gelang es, selbst enge 90-Grad-Wendemanöver in der Halle und die knifflige Ausfahrt durch das Hallentor präzise zu meistern.



Für den Transport setzte das ausführende Unternehmen Jinert auf eine 10-Achs-Kombination im side-by-side-Modus.

Per SPMT durch den Hafen

„Aber auch deutsche Technik erreicht irgendwann ihr Ende“, sagt Joakim Andersson, SPMT-Transportleiter beim schwedischen Unternehmen Jinert. Die historische „Tysk Bro“ hatte ihren Dienst getan und musste aufgrund von Altersschwäche demontiert und verschrotet werden – ein Schritt, der akribisch geplant wurde. „Um den Schienenverkehr möglichst ohne Unterbrechung aufrechtzuerhalten, startete frühzeitig der Bau neuer Brückenteile“, erklärt Andersson. Diese tonnenschweren Elemente wurden schließlich in drei anspruchsvollen Nachttransporten über rund 500 Meter vom

Produktionsplatz zum Schiffspier bewegt, ohne dabei den Hafensbetrieb zu stören.

Drei anspruchsvolle Nachttransporte

Nicht die Strecke, sondern die Größe der Brückenelemente stellte die eigentliche Herausforderung dar. Das Brückenlager wog 120 Tonnen, war 14 Meter lang, 9 Meter breit und 11 Meter hoch. Der Ausleger des Kontergewichts brachte ebenfalls 120 Tonnen auf die Waage und beeindruckte mit einer Höhe von 20 Metern. Die Brücke stach mit 147 Tonnen und einer Länge von 42 Metern noch einmal her-

vor. Für diese Lasten setzten die Experten von Jinert auf eine 10-Achs-Kombination im side-by-side-Modus. Dank der kompakten Bauweise der Cometto-Selbstfahrer gelang es, selbst enge 90-Grad-Wendemanöver in der Halle und die knifflige Ausfahrt durch das Hallentor präzise zu meistern.

„Solche Manöver gelingen nur dank einer elektronischen Lenkung“, erklärt Joachim Kolb und hebt hervor: „Auch der Cometto Night-Light-Kit erweist sich bei der Nachfahrt erneut als unschätzbare Vorteil für maximale Sicherheit.“ Nach der präzisen Nachfahrt wurden die Komponenten per Kran auf eine Barge verladen. Jinert übernahm nicht nur den anspruchsvollen Land- und Flusstransport, sondern sorgte auch für den fachgerechten Einbau vor Ort.

ANZEIGE



Ihr digitaler Beifahrer für Großraum- und Schwertransporte.

Optimiert die Verkehrssicherheit durch präzise Navigation und garantiert die Einhaltung verschiedener Routen auf 13 Sprachen - speziell entwickelt für die komplexen Anforderungen von Großraum- und Schwertransporten.







MESSETERMIN BUCHEN: www.sommer-digital.com/Bauma | www.sommer-digital.com/Breakbulk