Synchronfahrer!

Wie positioniert man eine Eisenbahnbrücke von 53 m Länge und einem Gewicht von 280 t über einem Fluss? Auf diese Frage musste Wagenborg eine Antwort finden. Die Antwort gab das Unternehmen dann vor einigen Wochen in Bremervörde.

Die Brücke wurde zunächst auf einer Schienenbahn vom Montageort in die passende Richtung gebracht und dann über den Fluss „verschlittet".

Wagenborg wurde von der Stahl- und Brückenbau Niesky GmbH beauftragt, eine optimale Lösung zu erarbeiten und umzusetzen, mit der eine vor Ort vormontierte Brücke an ihren Bestimmungsort verbracht werden könnte. Eine echte Herausforderung für das Wagenborg-Team.

Als ideale Lösung ermittelte die Engineering-Abteilung des Unternehmens einen kombinierten Einsatz mittels eines Raupenkrans der 400 t-Klasse und eines 60 m langen Verschubsystems, bei dem die Brücke zunächst auf einer Schienenbahn vom Montageort in Richtung und dann über den Fluss „verschlittet" wurde. Anschließen sollte das „Tandem" aus Raupenkran und Kletterpressen dafür sorgen, die Brücke auf die Widerlager abzusetzen.

Da aber die Schwerkraft an einem ziemlich genau zu berechnenden Punkt das Bauwerk hätte einfach in den Fluss fallen lassen, wurde der Raupenkran benötigt, um genau dies zu verhindern. Er nahm von der gegenüberliegenden Flussseite das Brückenende an den Haken, um quasi als „Vorführkran" die Brücke sicher über den Fluss zu führen.

Dabei mussten die Verschubgeschwindigkeit und die Verfahrgeschwindigkeit exakt koordiniert werden, um Schrägzug auszuschließen.

Es versteht sich von selbst, dass dieser kombinierte Einsatz von Schwertransport- und Hebetechnik äußerst gründlich und umsichtig projektiert werden musste. Vor Ort aber war bei diesem „Technik-Teamwork" insbesondere die Umsicht des gesamten Wagenborg-Teams gefragt. Mithilfe des Verschubsystems wurde die Stahlbrücke so weit wie möglich von der einen zur anderen Uferseite über den Kanal verschoben, bis diese exakt unter den Haken des auf der anderen Seite platzierten Raupenkrans angelangt war.

Von da an arbeiteten Kran und Verschubsystem zusammen, um die Stahlkonstruktion sicher über den Widerlagern zu platzieren. Dabei mussten die Verschubgeschwindigkeit und die Verfahrgeschwindigkeit exakt koordiniert werden, um Schrägzug auszuschließen. Mithilfe der Kletterpressen auf der Verschubseite und des Raupenkrans auf der anderen Seite wurde die Brücke dann auf die Widerlager abgesetzt, nachdem die Verschubbahn demontiert worden war. Auch hierbei galt es, die Arbeitsgeschwindigkeiten der beiden Hebesysteme präzise aufeinander abzustimmen, um eine Überlast des Raupenkrans zu vermeiden. Teamwork vom Allerfeinfühligsten eben!

STM

Ein 60 m langes Verschubsystem und ein Raupenkran der 400 t-Klasse kamen bei dieser Brückenaktion gemeinsam zum Einsatz.

Vor Ort war bei die Umsicht des gesamten Wagenborg-Teams gefragt.

E.P.O.S.
Einsatz-, Planungs- und Organisations-System
DIE SOFTWARE FÜR DIE GESAMTE SCHWERLASTBRANCHE
MODULAR INDIVIDUELL ANPASSUNGSFÄHIG
MATUSCH
Matusch GmbH Wassergasse 11 96450 Coburg Tel. +49 9561 8194-0 info@matusch.de www.matusch.de