

Die Drei von der Brücke

So zumindest sah die Geräte-kombination aus, die Weiland Autokrane (Lampert-heim) als Hubar-

beitsauftragnehmer beim Einheben der neuen, etwa 160 Tonnen wiegenden Auto- und Fußgängerbrücke über den Neckarkanal bei Ilvesheim zum Einsatz brachte. Die Mitwirkenden: als Träger der Hauptlast ein Mobilkran Liebherr LG1550 mit 63 Meter SL-Ausleger dazu als „Assistenten“ auf der einen Seite des Kanals ein LTM 1250-6.1 und auf der anderen Seite ein LTM 1500-8.1. Nicht zu vergessen der Selbstfahrer, genaue Bezeichnung SPMT (self propelled modules trailer) von Scheuerle, ein nach dem Baukastensystem aufzubauendes und kombinierendes Gerät, das in der hier verwendeten Zusammenstellung auf eine Antriebsleistung von ca. 400 PS, verteilt auf 48 Räder (davon vier angetrieben) und eine theoretische Tragkraft von 360 Tonnen kommt.

Dieses sinnreiche Gerät sowie der Großkran wurden vom Kooperationspartner Riga (Niederlassung Mainz) zur Verfügung gestellt. Dem „Großen“ wurde zur Bewältigung der Aufgabe ein Ballast von 200 Tonnen aufgebürdet, sechs Tonnen wogen allein die Unterlegplatten, die auf dem gut vorbereiteten Untergrund nahe des Kanalufers zur Aufnahme der Abstützung ausgelegt werden mussten. Sieben LKW schafften Gewicht und weiteres Zubehör zum Einsatzort.

Fast ein Volksfest

Bei besten Wetterbedingungen konnten zahlreiche Zuschauer am Kanalufer den eigentlichen Einhebevorgang verfolgen, der innerhalb eines Arbeitstages abgeschlossen wurde – immerhin war während dieser Zeit aus Sicherheitsgründen der Schiffsverkehr auf der Wasserstraße unterbrochen. Das vorgefertigte Brückenelement wurde über Traversen zunächst vom Großkran an einer Seite aufgenommen und angehoben, das andere Ende hob dann der 250-Tonner ebenfalls an. Darunter wurde der Selbstfahrer positioniert, danach die Brücke auf diesen

Was braucht man für das Einheben einer Brücke über einen Kanal? Drei Krane und einen Selbstfahrer, fand Jürgen Hildebrandt heraus.



Die Brücke hängt am 250-Tonner (vorn), sowie im Hintergrund am LG1550

abgelassen. Zentimeterweise schob nun der Selbstfahrer die Brücke in Richtung Wasser, während die vordere Last durch die Drehbewegung des Großkrans mitgeführt wurde. Ein Hilfskran – ein Liebherr LTM 1100/2 – beförderte, als die Brücke schon zu einem großen Teil über dem Kanal „schwebte“, zwei Mann in einem Korb über die Brücke, die die Traversen für die Übernahme der Last durch den auf der anderen Kanalseite postierten 500-Tonner anschlugen. Am Ende des möglichen Fahrwegs für den Selbstfahrer auf dem Brückenportal wurden dann die Anschlagpunkte für den „Großen“ vom vorderen Brückenteil (das ja nun lastmäßig schon der 500-Tonner übernommen hatte) auf den hinteren verlegt. Dieser Teil wurde dann angehoben, um mit dem Fahrgestell darunter, das seine Aufgabe erfüllt hatte, wegfahren zu können. Der „Rest“ wie

Ablage der Brücke auf den provisorischen Widerlagern der Portale sowie das Lösen der Anschlagmittel vom Arbeitskorb aus sowie deren Ablage auf einem Schiff, das unter die Brücke fuhr, war dann Routine für die erfahrenen Kranführer. Nach Aufbringung der Fahrbahnen und der erforderlichen Anschlussarbeiten, soll die Brücke noch im Sommer für den Auto- und Fußgängerverkehr freigegeben werden.



Der Selbstfahrer wird unter die Last gefahren



Schon fast auf der anderen Seite und sicher angehängt an den LTM 1500-8.1