

Sarens installiert Stahlbrücke über den Rhein-Herne-Kanal in Duisburg

Sarens bewegt und positioniert Gartroper Brücke für den Kunden Amand GmbH

Sarens freut sich sehr, beim Transport der Gartroper Brücke in Deutschland in ihre Endposition mitgewirkt zu haben. Die Brücke wurde zuvor an Land vollständig vormontiert und musste zwecks Installation über das Wasser geschoben werden. Sarens wurde von der Amand GmbH hinzugezogen, um diese Operation abzuschließen, bei der die 530 t schwere und 74 m lange Stahlbrücke an ihren Platz befördert wurde.

Der Kanal war zur Installation der Brücke an einem Wochenende 36 Stunden lang für den Verkehr gesperrt worden. Sarens führte die Operation in mehreren Schritten durch:

- Hubsystem. Vor dem Widerlager wurde ein Hubsystem (4 CS250) mit Gleitkufen

montiert. Die Herausforderung bestand darin, dass die Montage unter dem Brückendeck erfolgen musste, da für die Aufstellung des Krans nur eingeschränkt Platz zur Verfügung stand.

- Heben und Verschieben mittels SPMTs. Als Nächstes wurden auf der Rückseite der Brücke SPMTs platziert. Die SPMTs hoben die Brücke und die Gleitkufen auf das Hubsystem. Danach schoben sie die Brücke ca. 25 m vorwärts.
- Bewegen der Brücke. Der Ponton Jozef wurde mit seinen 4 CS250 Hubtürmen unter dem Vorderteil der Brücke in Position gebracht und übernahm die Last von den Gleitkufen. Gemeinsam

bewegten die SPMTs und der Ponton die Brücke dann vorwärts. Danach wurde die Brücke erneut auf die Gleitkufen gehoben und die SPMTs wurden entfernt. Nun mussten Ponton und Gleitkufen das gesamte Brückengewicht allein tragen.

- Endpositionierung. Zwischen den Gleitkufen und dem Brückenende wurden Litzenheber angebracht, die die Brücke über die Gleitkufen in die endgültige Position schoben. Danach wurde sie mit Hilfe des CS250 Hubsystems auf ihr Tragwerk abgesetzt.

Das Projekt wurde erfolgreich durchgeführt und der Kunde war voll des Lobes. „Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um Ihnen für den erfolgreichen Transport der Brücke

zu danken. Vor allem hat das ruhige und wohl durchdachte Herangehen aller vor Ort tätigen Mitarbeiter wesentlich zu dessen Erfolg beigetragen“, sagte Sven Diers von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Die auf dem Ponton Jozef verwendete Ausrüstung wurde auf diesen aufgeladen und übers Wasser zum Standort transportiert. Der Transport der restlichen Ausrüstung erfolgte per LKW.

Alles in allem nahm die Montage der gesamten Ausrüstung zehn Tage in Anspruch. Der Zusammenbau an Land war wegen des eingeschränkten Platzangebots ziemlich schwierig, denn dem Sarens-Team standen zwischen den Hubtürmen und dem Kanalufer nicht mehr als ca. 2 m zur Verfügung.



Die Ausrüstung von Sarens brachte für diese Operation die folgende Ausrüstung zum Einsatz:

- Ponton Jozef
- 2 8-Achslinien-SPMT K2400-ST
- 2 45-t-Litzenheber
- 8 Hubtürme CS250 (vier an Land, vier auf dem Ponton)
- 2 Gleitkufen 5 x 100 t
- verschiedene Hydraulikwinden
- Ballastsystem 100 t/h

