

# Alpiner Kranjob mit Platzmangel

Liebherr-Raupenkran LR 11000 tauscht Bahnbrücken in den Schweizer Alpen aus.



Drangvolle Enge: für Derrickausleger und Schwebeballast ist kein Platz.

**U**nweit des mondänen Kur- und Urlaubsorts St. Moritz im Schweizer Kanton Graubünden hat ein Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11000 eine 176 Tonnen schwere Eisenbahnbrücke eingebaut. Der LR 11000 ist der stärkste Raupenkran in der Schweiz und gehört dem Logistik- und Transportunternehmen Emil Egger AG. Der Job wurde auf knapp 2.000 alpinen Höhenmetern erledigt – wegen

Platzmangels mit außergewöhnlicher Rüstkonfiguration. Insgesamt wurden drei betagte Fachwerkbrücken der Rhätischen Bahn von der Raupe ausgewechselt.

Zum Austausch von drei jeweils rund 100 Jahre alten Eisenbahnbrücken hat Michael Egger, Geschäftsführer der Emil Egger AG mit Hauptsitz in St. Gallen, seinen 1000-Tonnen-Raupenkran in den Südosten der Schweiz transportiert. Herausfordernd waren vor allem

die Arbeiten am ersten Brückenbauwerk: Aufgrund der zur Verfügung stehenden, knapp bemessenen Kranstellfläche direkt an einer befestigten Böschung zur angrenzenden Straße musste auf die Verwendung des Derrick-Auslegers mit seinem Schwebeballast verzichtet werden.

„Um dennoch ausreichend Standsicherheit beim Hub der neuen und deutlich schwereren Eisenbahnbrücke zu haben, mussten wir als





100 Jahre hat die alte Fachwerk-Brücke zuverlässig ihren Dienst geleistet.



Früh übt sich: Fabio Egger aus der vierten Generation des Familienunternehmens packt bereits kräftig mit an.



„Haken auf“: Firmenchef Michael Egger (Bildmitte) mit seinem Kollegen Andreas Schönenberger auf der alten Brücke.

Kompensation für den Schwebeballast den Zentralballast am Kran maximieren“, erklärt Egger, der den Einsatz zusammen mit seinem Kollegen Andreas Schönenberger geplant hat. Im Vorfeld hatte er den Lastfall in dieser ungewöhnlichen Rüstkonfiguration mit den Spezialisten bei Liebherr in Ehingen abgestimmt: „Standardmäßig ist der LR 11000 mit 90 Tonnen Zentralballast bestückt. Wir haben für diesen Einsatz nun 130 Tonnen in den Kran

gepackt, nachdem uns Liebherr das OK dafür gegeben hat.“ Der Drehbühnenballast war mit dem maximalen Gegengewicht von 250 Tonnen bestückt.

Bevor die neue, rund 35 Meter lange und vor Ort aus mehreren Segmenten zusammengebaute Stahlkonstruktion platziert werden konnte, musste zunächst das alte Brückenbauwerk weichen. Die 65 Tonnen schwere Fachwerk-Konstruktion war rasch von den Wider-

lagern gehoben und am Rand des Gebirgsflusses abgesetzt. Danach konnte der Raupenkran die neue Brücke vom Spezialtransporter heben und bei einer Ausladung von rund 22 Metern über dem Fluss positionieren. „Bei dieser Ausladung und einem Bruttolastfall von 205 Tonnen kratzen wir knapp an der Grenze der Traglasttabelle für den Kran in dieser speziellen Rüstkonfiguration“, so Egger.