

Brückenschlag

Die Kran-Hag AG hat eine fertig hergestellte Holzbrücke mit einem New Volvo FH 16-600 und einem „panther“ zum Einbauort transportiert. Kranführer und Fahrer zeigten ihr ganzes Können.

Text und Bilder: Gerlach Fronemann



Elegantes Gespann: Die neue Holzbrücke sitzt endlich auf dem Volvo FH 16-600 mit dem Doll „panther“ der Kran-Hag AG.

Was ist das schon, 3,5 km vom Ladeort zum Ziel? Das kommt immerhin auf das Ladegut an. Wenn dies aber eine Brücke mit einer Höhe von 4,5 m, einer Breite von 6,0 m oben und 4,5 m unten sowie einer Länge von 20 m oben und unten noch 14 m ist, sind das schon beachtliche Abmessungen.

Die überdachte Brücke wurde bei der Houmard SA in Malleray gefertigt und von der Kran-Hag AG aus Biel/Bienne aus der Produktionshalle gehoben, auf den Tieflader gesetzt und an das 3,5 km entfernte Ziel, den Fluss

„Birs“, befördert. Dort wurde sie mit dem 130 t-Pneukran (Anm. d. Red.: In der Schweiz Bezeichnung für „Fahrzeugkran“, Pneu = Reifen) der Kran-Hag AG zentimetergenau auf die vorbereiteten Betonfundamente versetzt.

Als Zugmaschine für den Transport war ein New Volvo FH 16-600 6x4 mit 600 PS Leistung und 2.800 Nm maximalem Drehmoment im Einsatz. Die serienmässige I-Shift-12-Gangautomatik überträgt die Motorleistung auf zwei robuste Außenplanetenachsen, wie sie Schwertransporte mit Zuggewichten bis 120 t in der

Schweiz (Anm. d. Red.: Wegen des Adhäsionsgewichts) erfordern.

Wegen der zahlreichen Unterführungen mit weniger als 4.000 mm Höhe in Biel, hat Kran-Hag das normalhohe Fernverkehrshaus mit dennoch großem Platzangebot für den Chauffeur gewählt. Oben an der Rückwand sind geschlossene Staukästen über die ganze Breite montiert, und unter der breiten Liege lässt sich ein großes Schubfach mit Ablagen und Kühlschränken herausziehen.

Die Motorbremse VEB+ und ein Retarder tragen zu hoher

Bremsleistung und damit Sicherheit bei. Mit dem New FH 16-600 hat Kran-Hag zudem einen neuen, teleskopierbaren Tieflader Typ „panther“ von Doll Fahrzeugbau beschafft.

Der Transport erforderte eine sorgfältige Planung im Voraus und große Erfahrung und Geschick bei der Be- und Entladung der Transporteinheit sowie natürlich während der Fahrt selbst. Jürg Halter, Geschäftsführer der Kran-Hag AG, bediente den Liebherr-Kran (Typ LTM 1130-5.1). Mit äußerstem Feingefühl hob er die 20 t schwere und vor al-



Präzise Lenkung: Am Morgen stößt Fahrer Tobias Bieri das Gespann mit dem ausgezogenen „panther“ 1.500 m rückwärts zum Brückenfundament.



Präzisionsarbeit: Jürg Halter hebt die komplette Brücke mit dem Liebherr LTM 1130-5.1 aus der Fertigungshalle auf den Schwertransporter.



lem großvolumige Last auf engem Raum auf den um rund 4 m ausgezogenen Tieflader. Dann sorgten die Fahrer Tobias Bieri und Nicola Tschanz für die fachgerechte Ladungssicherung. Dank reichlich vorhandener Zurrpunkte und -ösen konnten sie die langen Spanngurte, die sie über die Dachkonstruktion warfen, sicher einhängen. Tobias Bieri: „Gleich ob wir 350 oder nur 3,5 km fahren, die Ladung muss absolut sorgfältig gesichert sein. Die Polizeieskorte kontrolliert das auf jeden Fall genau.“

Und so tun dies die gegen 19.30 Uhr eingetroffenen Polizisten, erfahrene Routiniers, die streng, aber schnell überprüfen, ob alles stimmt. Nach einer halben Stunde fährt der Transport ab, eine Eskorte vorn, die andere hinten. Ein Kreisverkehr erfordert das erste schwierige Manöver, denn das in rund 5,5 m Höhe weit überstehende Brückendach könnte Laternenmasten und Bäume beschädigen. Tobias zirkelt den großvolumigen Sondertransport geschickt links um den Kreisel.

Nach einem kurzen geraden Stück wird zu einer Überführung abgelenkt. Entlang der Strecke haben sich inzwischen zahlreiche Neugierige eingefunden und

reicht dieser eine schmale Straße, die zum Glück in spitzem Winkel verläuft.

Tobias Bieri kann ohne größeres Rangieren mit Unterstützung

„Gleich ob wir 350 oder nur 3,5 km fahren, die Ladung muss absolut sorgfältig gesichert sein.“

verfolgen gespannt die Lenkmanöver des dank heller Leimbinderkonstruktion der Ladung im Dunkeln gut erkennbaren Transports. Nach weiteren 500 m er-

seines Kollegen Tschanz rückwärts hineinstoßen. Tschanz sichert in der Finsternis die Rückwärtsfahrt. Bieri hat zusätzlich die Rückfahrkamera zur Hilfe.

Verkehrte Welt: Diesmal muss Tobias Bieri vor allem auf die 6 m Breite in über 5 m Höhe achten.



Ruhe vor dem Sturm: Firmenchef und Kranführer Jürg Halter (li.) und Fahrer Tobias Bieri vor dem entladebereiten Lastzug.

Nach etwa zehn Minuten erreicht der Zug einen von Bäumen begrenzten Parkplatz. Nach einem letzten Rangiermanöver, um die Bäume nicht zu beschädigen, fährt Bieri vorwärts auf den Platz. Feierabend.

Am nächsten Morgen geht es auf einer Schotterstraße nochmals fast 1.000 m rückwärts in Richtung Baustelle. Dort hatten Jürg Halter und Nicola Tschanz

letzte Hand an das Brückenfundament gelegt und die Auflagen für die 20 t wiegende Brückenkonstruktion vorbereitet.

Endlich kann Jürg Halter auf ein Zeichen des verantwortlichen Statikers hin die Brücke anheben. Zentimeter um Zentimeter hebt er die 20 m lange „Passerelle de la Birse“ (Birs-Brücke / Birs-Passerelle) an. Gespannt blicken die Handwerker, Bauingenieure und

Tschanz sichert in der Finsternis die Rückwärtsfahrt. Bieri hat zusätzlich die Rückfahrkamera zur Hilfe.

noch am gleichen Abend den Liebherr-Kran mit 42 t Ballast sowie Stahlplatten für die Abstützungen mithilfe eines MAN-4-Achlers (TGS 35.440 8x4) ausgerüstet mit einem Palfinger-Ladekran Typ PK 74002 aufbaut.

Nach kurzer Zeit steht der FH 16 mit der ausladenden Brücke zur Entladung bereit. Tobias Bieri löst die Ladungssicherungsbänder und bereitet mit einem Kollegen des Bautrupps die vom Kran herüber geschwenkten Hubprofile vor. Bauarbeiter haben derweil

etliche Neugierige auf die Holzkonstruktion, die sich am Haken des Liebherr-Krans in den strahlend blauen Herbsthimmel hebt.

Behutsam schwenkt Firmenchef Halter die Last hinüber zum Brückenlager. Sébastien Blanchard, Chef des Brücken-Erbauers Houmard SA in Malleray, verfolgt erwartungsvoll mit seiner Ehefrau, wie sein Kunstwerk sich hinabsenkt. Zentimeter für Zentimeter nähert der Kranführer die Last ihrem endgültigen Bestimmungsort, die Verbindung über die Birs für Fußgänger und Velo-



Nach der Kontrolle von Ladung und Frachtpapieren durch die Kantonspolizei ist der Transport abfahrbereit.

fahrer (Anm. d. Red.: Fahrradfahrer). Ist sie einmal in Betrieb, wird sie die Verbindung entlang des Flusses sicher machen, weil sie einen nahe gelegenen Bahnübergang umgeht.

Als die „Passerelle“ endgültig auf ihren Lagern aufliegt, erklingen Rufe der Anerkennung und

Begeisterung für das Team der Firma KRAN-HAG AG, das den Transport und Einbau sorgfältig ausgeführt hatte. Wenn sich die Velofahrer und Wanderer nun sicher entlang der Birs in Richtung Malleray begeben, werden sie wohl kaum darüber nachdenken, wie diese Überfahrt dorthin zu-

stande kam. Erfreuen werden sie sich jedoch an der bildschönen Konstruktion der überdachten „Passerelle“, die ihnen zuweilen auch Schutz vor Regen und heißer Sonne bieten wird.

Soweit in die Zukunft denken die Männer der Kran-Hag AG aus Biel aber gar nicht. Sie

rüsten den Liebherr-Kran ab, schieben den auf den Volvo FH 16-600 aufgesattelten Doll „panther“ wieder auf Normalmaß zusammen, verladen Kranballast und Equipment, verstauen Seile, Haken und Spanngurte, um zum nächsten Einsatz zu fahren.

STM

Geschafft: Die „Passerelle“ sitzt leicht auf den Brückenlagern, hängt aber noch am Haken des Liebherr-Krans.

