



Riesenkran und filigrane Arbeit: Die erste Hälfte der neuen Grimmaer Muldebrücke wurde gestern punktgenau auf die Pfeiler aufgesetzt.

Foto: Klaus Peschel

120 Tonnen schweben über der Mulde

Viele Interessierte verfolgen das Aufsetzen der ersten Stahlkonstruktion der neuen Brücke

Grimma. Der erste Teil der Brückenkonstruktion, die mit Teilen der historischen von der Flut zerstörten Pöppelmannbrücke ein neues Viadukt über die Mulde ergeben wird, überspannt seit gestern 15.30 Uhr den Fluss. Mit einem 52 Meter hohen 800-Tonnen-Kran wurde das 120 Tonnen schwere Brückenteil auf die Pfeiler gesetzt.

Am Tag zuvor rollten in Grimma 14 Tieflader aus der Nähe von Kassel mit den Einzelteilen des blauen mächtigen Gitterkranes an. „Fahrbare Kräne dieser Größenordnung gibt es in ganz Deutschland nur drei“, weiß Andreas Apelt von der GUB, Bauoberleiter beim Grimmaer Brückenbau. Eigentlich sollte das Spektakel schon der vergangenen Woche stattfinden. Doch der Kran, der in Richtung Grimma unterwegs war, hatte einen Motorschaden. Ein anderer Kran stand nun erst eine Woche später zur Verfügung.

Mit Hilfe von zwei kleineren Hilfskränen rüsteten die Mannen der Firma Maxikraft das blaue Monster am Dienstag auf. Peter Drabsch, Chef der Truppe, war am Abend optimistisch und kündigte das Aufsetzen der am Boden liegenden fertigen Stahlkonstruktion für den Zeitraum zwischen 9 und 12 Uhr an.

Viele Grimmaer und Muldentaler ka-

men gestern Vormittag an die Brückenbaustelle auf den Volkshausplatz. Warteten geduldig, gingen erstmal, kamen wieder, warteten... Vier Schulklassen des Gymnasiums St. Augustin nutzen die Zeit, um hier Physikunterricht zum Anfassen

durchzuführen. „Lehrer“ war Bauoberleiter Andreas Apelt, der im Zusammenhang mit dem Brückenbau vieles zu Statik, zu Durchflussgeschwindigkeiten, zu Eigenschaften des roten Rochlitzer Porphyrs und manch anderes vermittelte.

Auch Erwachsene mogelten sich dabei unter die Schüler, um Informationen aus erster Hand zu erlangen.

Während die Interessierten stundenlang geduldig warteten, hatten die Kranführer Nico Stein und Matthias Keller von Maxikraft schon kräftig zu tun. Auf den „Pfeiler 50“, der als Betonklotz und Hilfsstütze in der Mitte des Flusses steht und nach dem Abschluss des Brückenbaus verschwindet, musste eine Stahlkonstruktion aufgesetzt und mit dem Pfeiler verschweißt werden. Dieses Stahlgerüst sollte dann als Auflage für die Halbbrücke dienen.

Punkt 15 Uhr war dann der lang ersehnte Moment gekommen. Mit Hilfe von vier mehr als armdicken Stahlseilen und mit viel Fingerspitzengefühl von Nico Stein hob der Kran die Brückenkonstruktion im Zeitlupentempo in die Höhe. Am Seil musste das 37,5 Meter lange Teil in der Schwebephase über der Mulde gedreht werden, damit es zentimetergenau auf den Pfeilern aufliegt. Nach einer knappen halben Stunde zeigte sich: Alle Beteiligten hatten perfekte Arbeit geleistet. „Es passte auf den Zentimeter genau, das Aufsetzen des Brückenteils konnte optimaler nicht laufen“, sagte schließlich Andreas Apelt mit stolzem Blick auf „sein Kind“.



Wird noch per Hand in die richtigen Bahnen gelenkt: Das 37,5 Meter lange Brückenteil kurz vor dem Aufsetzen auf den beiden Pfeilern. Foto: Silke Hoffmann

Silke Hoffmann