KRAN & SCHWERTRANSPORT MAGAZIN

Großer Kran in kleinem Dorf

von Rainer Bublitz

Als der Elbe-Lübeck-Kanal, damals noch Elbe-Trave-Kanal genannt, im Jahre 1900 im Beisein von Kaiser Wilhelm II, feierlich eröffnet wurde, galt er als sehr modern und vorbildlich. Über 100 Jahre später ist die Bedeutung des Kanals als eher gering anzusehen. Umbaumaßnahmen sollen dies nun ändern. Eine tragende Rolle spielt dabei der LG 1750 von Grohmann.

Die kleinen Schleusen und geringen Brückenabmessungen des Elbe-Lübeck-Kanals erlauben keinen wirtschaftlichen Containertransport. Auch Binnenschiffe mit Schüttgütern können den Kanal nur bis zu einer Tragfähigkeit von bis zu 1.000 t befahren. Um dies zu ändern, und den Kanal fit für die Zukunft zu machen, beginnt das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt in Lauenburg mit zahlreichen Umbaumaßnahmen. Die erste davon ist ein Brückenneubau in dem verträumten Dörfchen Dalldorf, fünf Kilometer nördlich von Lauenburg.

Fast geschafft: jetzt muss die Brücke nur noch auf den Widerlagern positioniert werden.

Kraneinsatz sorgt für Volksfest-Stimmung

Zahlreiche Zuschauer waren bereits morgens um 7:00 Uhr zur Baustelle gekommen, um sich „das" Ereignis nicht entgehen zu lassen. Alle Einwohner von Dalldorf, inklusive der Kindergartengruppe, schienen sich auf der 106 Jahre alten Brücke versammelt zu haben, um dem Schauspiel beizuwohnen.

Die neue Brücke, am Westufer des Kanals vorgefertigt, war bereits am Vortag an den LG 1750 der Firma Grohmann angeschlagen worden. Dieser, in SL-Ausführung mit 49 m Hauptmast und 31,5 m Derrick, stand auf einer eigens für ihn betonierten Fläche unmittelbar am Kanal. Eine sichere Standfläche war bei 170 t Drehbühnen- und 270 t Schwebeballast auch dringend erforderlich. Aber nur mit diesen Gewichten konnte Kranfahrer Christian Schulz die 175 t schwere Brückenkonstruktion auf die neu errichteten Brückenköpfe setzen.

Pünktlich um 8:00 Uhr begann sich unter dem Raunen der Zuschauer die Brücke in die Luft zu heben. Nach einem langsamen 90°-Schwenk, das Führungsseil wurde per Motorboot auf die andere Kanalseite gebracht, schwebte die 45 m lange Brücke über dem für die Schifffahrt gesperrten Kanal. Und bereits nach 30 Minuten konnte die Brücke bei einer Ausladung von 36 m auf den Widerlagern abgesetzt werden.

Nun wird es noch einige Zeit dauern, bis die neue Brücke für den Verkehr freigegeben wird. Anschließend wird mit dem Abriss der 106 Jahre alten Brückenkonstruktion begonnen. Für die dann verbaute Investitionssumme von 2 Millionen Euro können Binnenschiffe

Damit der LG 1750 trotz Ufernähe einen sicheren Stand hatte, war zuvor die Aufstellfläche betoniert worden.

mit bis zu 12 m Breite, 112 m Länge und einer Durchfahrtshöhe von 5,25 m die Dalldorfer Brücke passieren.

Bis dahin ist dann auch wieder Ruhe im verträumten Örtchen Dalldorf eingekehrt. Vielleicht wollen nach diesem Erlebnis allerdings einige der Kindergartenkinder später nicht mehr Kapitän oder Lokführer, sondern Kranfahrer werden.

KM

Technische Daten:

Grohmann Liebherr LG 1750

Hauptausleger:	SL 49 m
Derrick:	31,5 m
Drehbühnenballast:	170 t
Schwebeballast:	270 t / 18 m Radius
Ausladung:	36 m
Abstützung:	12 x 12 m
Gewicht der Last:	175 t inkl. Traverse

Pünktlich um 8:00 Uhr wurde mit dem Hub begonnen. Bereits am Vortag war die 45 m lange Brücke angeschlagen worden.

Um die Brücke in die richtige Position zu bringen, war ein 90°-Schwenk nötig. Dabei wurde das Führungsseil per Motorboot an die andere Uferseite gebracht.

Der größte Teil des Hubes, über den Kanal hinweg, ist bereits gelaufen. Hier sieht man schon wie die neue parallel zur alten Brücke, auf der sich zahlreiche Schaulustige versammelt haben, verlaufen wird.