

## Eisenschlange rutscht auf Schmierseife vor

VON STEFFI ROHLAND, 18:46h, aktualisiert 20:38h

Manchmal fehlt einem das Verhältnis zu den Dimensionen. Ob es den eiligen Autofahrern später einmal bewusst sein wird, dass sie über Deutschlands längste Stahlverbundbrücke fahren? Beim derzeitigen Bau fühlt man, dass man bei etwas Großartigem dabei ist.

Wie der 73-jährige Harry Ernst aus Rotha, verfolgen viele technikbegeisterte Menschen seit Monaten die Montage der Thyralbrücke bei Bösenrode. Bei einem Treffen ehemaliger Straßenbauer erfuhr er, dass ein neuer Schub erfolgen sollte. "Da muss ich hin", sagte er und nahm gleich einen Cousin und eine Bekannte mit. Die Begeisterung teilt er mit Straßenbauingenieuren, die sogar mit Bussen aus Thüringen, Sachsen und Niedersachsen zur Baustelle kommen.

In einem Radius von 2 500 Metern und einer zweiprozentigen Steigung bewegt sich die 7 300 Tonnen schwere Eisenschlange auf das westliche Widerlager zu. Nach rund sechs Stunden Vorschub erreicht der 27 Meter lange Vorbauschnabel den zehnten Pfeiler. Jetzt sind insgesamt 920 Meter der Brücke verschoben.

"Hydraulische Pumpen bewegen das Teil mit einer Geschwindigkeit von sechs bis acht Metern pro Stunde", sagt Johann Florian, Bauleiter von Brückenbau Plauen. Alle fünf Meter muss er ein Vorschub-Protokoll ausfüllen, das neben den technischen Parametern auch Wetterdaten festhält. Im Moment wird mit 240 bar gedrückt.

Damit alles reibungslos läuft, kommen Schleifpapier und Schmierseife zum Einsatz. "Die Brückenteile brauchen während des Vorschubs einen konstanten Kontakt zu den drei Meter langen beweglichen Lagern", erklärt Florian. "Die Schmierseife hat sich bewährt. Sie ist billig und außerdem biologisch abbaubar." An allen Lagerpunkten, auch auf den Pfeilern, stehen jeweils vier Mann, die unter Aufsicht einer Führungskraft der Brückenbaufirma kontinuierlich die eingefetteten Kunststoffplatten aus Teflon nachschieben.

"Nur fünf Millimeter Toleranz sind zugelassen", sagt Eberhard Donat von der Bauüberwachung. "Sollte das riesige Brückenteil verkanten, besteht die Gefahr, dass die Pfeiler beschädigt werden." Deshalb ist bis zum letzten Pfeiler der Aktion eine Dreifachsicherung eingebaut. Dazu gehört der Sprechfunk, mit der die Pfeilerbesetzungen mit dem Bauleiter verbunden sind.

Die Hilfskräfte, die von der Sangerhäuser Leihfirma Neuteam geholt wurden, sorgen mit für den reibungslosen Ablauf bei diesem Einsatz. "Wir brauchen zuverlässige und höhentaugliche Arbeitskräfte. Deshalb nehmen wir immer wieder gern dieselben Leute", sagt der Bauleiter.

Frank Sackewitz und René Reinsch sind zum zweiten bzw. dritten Mal hier dabei. Natürlich sind sie auch "ein bisschen stolz darauf", hier mitzuarbeiten. Für Reinhard Backhaus ist es bereits der fünfte Einsatz. Beim ersten Einsatz hat der 49-jährige Elektriker die Teflonplatten umgepackt, auf der die Brücke gleitet. Beim nächsten Mal war er schon mit an den Hydraulikpumpen, die zeitweise per Hand gesteuert werden mussten, weil bei den hochsommerlichen Temperaturen die Fernsteuerung ausfiel. Diesmal steht er im Vorschubkeller und überwacht die Vorschubeinrichtung. Auf den Einsatz auf einem der bis über 30 Meter hohen Pfeiler verzichtet er gern. Sein Wunsch: "Beim letzten Schub würde ich gern die Brücke erwarten." Dazu müsste er auf dem westlichen Widerlager zum Einsatz kommen.