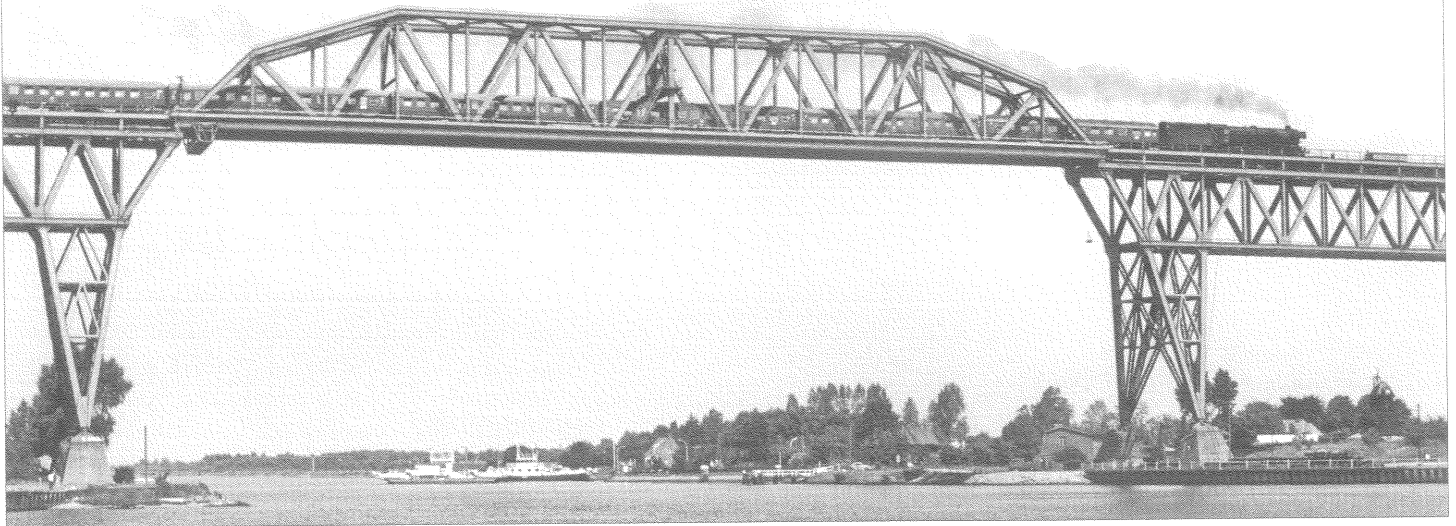


Bis Sommer 1972 machte der Dampfbetrieb vor schweren Schnellzügen die Hochbrücke Hochdonn zum Pilgerziel vieler Eisenbahnfans: eine 012 am 19.7.72 auf dem jetzt in gleicher Form ersetzten Schwebeträger.

Kurt Otto



Schwimmkrans. Doch wenn der Wind zu stark weht, hätte er das Brückenteil nicht anheben dürfen. Daher bauten die Techniker stattdessen zwei bewegliche Kranportale auf der Brücke, beiderseits des Schwebeträgers, auf.

Doch das alte Brückenteil konnte nach seinem Ausbau nicht einfach abgelassen werden. Acht Hydraulikstempel einer Schweizer Spezialfirma stemmten das gewichtige Stahl-Segment zunächst wenige Zentimeter hoch. Dann wurde es mit viel Fingerspitzengefühl schräg durch die beiden Auflagerträger hindurch „gefädelt“ und abgesenkt. 42 m tiefer wartete ein Schwerlastponton auf den Abtransport. Kurz nach 21.15 Uhr am 6. November zogen zwei Schlepper die ungewöhnliche Fracht in die große Schleuse von Brunsbüttel. Im nahen Elbhafen begann umgehend die Zerlegung – ein Stück Eisenbahngeschichte und Ingenieurbaukunst ging den Weg des alten Eisens ...

Verrechnet: der neue Schwebeträger

Seit Juni 2006 wurden im Kieler Nordhafen 1275 Tonnen Stahl durch die Firma Krupp zur neuen Brücke zusammengeschweißt. Ein Stahlkoloss mit gigantischen Maßen: 121 m lang, 10,5 m breit, 15,6 m hoch. Gegenüber der in Nietbauweise errichteten alten Brücke wiegt die neue 125 t weniger. In der Nacht zum 8. November ging es an Bord eines dänischen Schwerlastpontons von Kiel zur Einbaustelle am Kilometer 18,778 des Kanals.

Dort wurde der Schwebeträger an vier Kranseilen befestigt und über zwei gewaltige Kranportale mit einer Geschwindigkeit von zehn Metern pro Stunde nach oben gezogen. Für die Dauer der Montage war der Nord-Ostsee-Kanal für den Schiffsverkehr gesperrt.

Doch trotz umfangreicher Kontrollmessungen und Überprüfungen der Baupläne wollte das „Einfädeln“ in die Hochbrücke erst einmal nicht klappen.

Die Pläne der alten und der neuen Konstruktion waren offenbar nicht sorgfältig genug abgeglichen worden. So war der Schwebeträger an einigen Stellen exakt 10 mm zu breit für die Kranportale. Auch bei der Länge der Schwellenlängsträger hatte man sich verschätzt: Rund eineinhalb Meter mussten in schwindelerregender Höhe abgetrennt werden. Durch Funkenflug der Flex-Schleifer und Schneidbrenner wurde das Spektakel für die Hunderten von Zuschauern noch atemberaubender. Statt nach zehn Stunden war der neue Schwebeträger erst nach weiteren schweißtreibenden sieben Stunden an seinem Platz. Für die rund 60 Schiffe, die bereits wieder in den Kanal eingefahren waren, hieß das langsamste Fahrt.

Die Arbeiten an der Brücke laufen noch bis ins Frühjahr 2008. Dann wird sie wieder für 80 km/h und zweigleisig nutzbar sein. Die Sanierung garantiert nach Aussagen der Ingenieure die Haltbarkeit der Brücke für die nächsten 40 Jahre.

Über flachem Land: 2218 m Länge braucht die Brücke, um die erforderliche Höhe zum Queren des Nord-Ostsee-Kanals zu gewinnen. Im Herbst 1971 erledigten noch ölgefeuerte 012 (01¹⁰) den D-Zug-Verkehr auf der Marschbahn.



Hans Gerner Christiansen