

Die Hubbrücke wird zur Geschichte

Zwei riesige Raupenkräne des Bauunternehmens Tiesler transportieren die Huntebrücke von 1953 ab



Im Abendrot lässt die Baufirma Tiesler das Geschehen rund um die Huntebrücke von einer Drohne fotografieren.

FOTO: WESSELS/TIESLER-BAU

VON VOLKER KÖLLING

Wesermarsch. Die alte Hubbrücke über der Hunte ist Geschichte. Am Wochenende hob das Elsfl ether Bauunternehmen Tiesler das Bauwerk mit zwei riesigen Raupenkränen vom Fluss weg. Direkt vor Ort begannen Männer mit Schneidbrennern, die genieteten Fachwerkstrukturen auseinander zu trennen. Hatte der Bau 1953 noch fast zwei Jahre in Anspruch genommen, so wurde die Brücke jetzt binnen zwei Tagen demontiert.

Sonnabend um zwei hat die ganze Mannschaft von Bauleiter Rainer Wessels ziemlich kleine Augen. Die meisten sind nur für ein bis zwei Stunden ins Bett gekommen: „Das war eine spannende, wirklich aufregende Nacht. Abends hatten wir Windstille und konnten mit den beiden Kränen wunderbar arbeiten“, berichtet der Ingenieur, der ein dreiviertel Jahr akribischer Vorbereitung in das Projekt investiert hat. Alles ist fast bis auf den Handgriff niedergeschrieben, vorgeplant, jedes Gewicht genau berechnet.

Wessels hat schon einige Brücken gebaut und auch welche abgerissen. Trotzdem ist der Job an der Hunte für ihn und die zusammen genommen dreißig Mann seiner Mannschaft und der Krancrew ein Besonderer: „Einmal ist es ja eine Brücke in der Nachbarschaft, ein wirklich historisches Bauwerk, das wir alle

kennen. Und dann ist es aber eben auch eine bewegliche Brücke, was den Abbau zu einer besonderen Herausforderung macht.“ Anders als beim Brückenbau von unten nach oben müsse man jedes Teil, was man oben wegnehme in seinen Auswirkungen auf die Gesamtstatik des Bauwerks berechnen.

24 Tonnen Gewicht ersparnis

Soviel sei verraten: Wessels Plan geht auf. Vor ein paar Tagen schon sind die Brückenhäuser auf den beiden seitlichen Türmen der Hubbrücke abmontiert worden. So sah man erstmals von weitem auch die Laufträger der Stahldrahtzüge. Außerdem hat Rainer Wessels die Asphaltfahrbahn von der Brücke abfräsen lassen. 24 Tonnen Gewicht ersparnis bringt das allein, hat er berechnet. Nachts hängen dann als erstes die beiden fast dreißig Meter hohen Türme an den Siebzig-Meter-Auslegern der niederländischen Wagenborg-Raupenkräne. Rainer Wessels erlebt eine kleine Überraschung: Statt der in den alten Plänen angegebenen vierzig Tonnen hängen hier 49 und 51 Tonnen am Haken. Wessels winkt beruhigend ab: „Für den Kran ist das kein Problem.“

Im Abendrot lässt die Baufirma Tiesler die spektakuläre Baustelle von einer Flugdrohne fotografieren. Sven Lüers von der Firma Sky-pic-Media macht plötzlich neben seiner Profidrohne ein UFO aus. „Da ist irgendein Amateur mit einer unbeleuchteten Drohne ohne jegliche Genehmigung herumgeflogen. Die konnten wir so natürlich nur hören, aber nicht sehen.“ Es bleibt die einzige Störung im Baustellenablauf. Rainer Wessels lobt sogar die zahlreichen Schaulustigen, die sich ansonsten tadellos benommen hätten.

Sonnabendmittag etwa steht Ralf Ripken nur ein paar Meter von seinem Elternhaus entfernt auf dem südlichen Widerlager der alten Brücke aus der Kaiserzeit und macht für seinen Vater Fotos: „Der war hier zehn Jahre lang Brückenwärter. Als Kinder hatten wir eine besondere Mutprobe: Wir haben uns heimlich auf die Brücke gelegt und sind mit hochgefahren, wenn die geöffnet wurde.“

Er schaut sich lachend um und meint zu seiner Nachbarin Ute Wilkens, dass solche Taten ja wohl heute - 30 Jahre später - verjährt seien. Auch ihr Vater war hier Brückenwärter, sogar noch vor Ripken senior. Die beiden erzählen von einer unbeschwernten Kindheit in Huntebrück zu einer Zeit, als der Ort noch fünf Kneipen und sogar einige Läden hatte. „Hier tobte das Leben. Am Fluss gab es Bollwerke, wo die Binnenschiffe entladen wurden.

Es gab immer etwas zu gucken.“ Rainer Wessels muss sich ab halb drei nur noch um das Hier und Jetzt kümmern: Sein Team hat in sechs Metern Höhe an der Fachwerkkonstruktion große Augen für vier riesige Stahlschäkel anschweißen lassen, von denen jeder 55 Tonnen tragen kann. Jetzt picken sich hier die Kräne ein und heben den 54 Meter messenden Mittelteil der Brücke ganz leicht an. Der nördliche Kran hebt und zieht, der südliche führt das Bauwerk Zentimeter für Zentimeter über die Hunte.

Seit einigen Stunden fährt hier schon kein Schiff mehr. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt bewacht das Wasser mit seinen Schiffen, damit das auch jetzt im entscheidenden Moment so bleibt. Um 18.30 Uhr ist es geschafft und die Brücke liegt komplett auf dem Elsfl ether Ufer. Rainer Wessels ist ziemlich

stolz, weil auch die Rangiererei auf engstem Raum reibungslos funktioniert hat: „Alle haben super mitgearbeitet und waren durchgängig mit viel Engagement bei der Sache. Das hat toll geklappt.“

In den nächsten Tagen wird die grüne Fachwerkstruktur vor Ort zerlegt und recycelt. Auch die Brückenrampen mit den Beton-Widerlagern wird die Firma Tiesler abtragen, bis vom Standort der Brücke von 1953 nichts mehr zu sehen ist. Wessels: „Wir haben den Auftrag, hier den normalen Deichquerschnitt wiederherzustellen.“ Im Wasser werden noch elf Dalben aus dem Huntegrund gerüttelt. Dann ist die Baustelle endgültig beendet. Der Kernjob aber ist Sonnabend Abend geschafft. Um 20.30 Uhr ist Feierabend und die Männer dürfen nach Hause - den verlorenen Nachtschlaf nachholen.



Die Väter von Ralf Ripken und Ute Wilkens waren Brückenwärter an der Hunte, beide haben an der alten Huntebrücke gespielt und wollten sich nun vor Ort ein Bild vom Abbau machen.



Mit Schneidbrennern wird den genieteten Konstruktionen zu Leibe gerückt.



Die Fahrbahn wurde eigens abgefräst, das spart Gewicht. Mit Hilfe riesiger Stahlschäkel wird der Mittelteil angehoben, jeder dieser Schäkel kann 55 Tonnen tragen.

FOTOS: KÖLLING (3)