

100-Tonner am Haken

Der beste Weg, den Auftrag durchzuführen, war es, unseren 100-Tonner am Haken des 250-Tonnners in die trockengelegte Schleuse einzuheben“, erklärt Gerd Chmeliczek, Projektmanager bei Weiland Autokrane aus dem südhessischen Lampertheim. Die Neckarschleuse Heidelberg wurde komplett erneuert und erhielt neue Ober- und Untertore. Der Zugang an das Bauwerk ist problematisch, da an dieser Stelle das Tal besonders eng ist. Nur ein kurzer Abweg an den Neckar selbst auf Höhe der Untertore ist vorhanden. Der geeignetste Standplatz für einen Mobilkran zum Einheben der jeweils 18 Tonnen schweren Oberhauptore war in der trockengelegten Schleuse selbst.

„Das Tiefbauamt genehmigte das Aufstellen auf der oberhalb verlaufenden Uferstraße nur unter hohen Auflagen“, berichtet Chmeliczek. So wären unter anderem größere Platten und Querstützen auf der Standfläche notwendig gewesen, um die Versorgungsleitungen, die sich unterhalb der Fahrbahnen befinden, zu schützen. Um aber den Kran in die Schleuse abzulassen, musste der 250-Tonner sich direkt oberhalb der neu installierten Schleusenwand aufbauen. Berechnungen der Drücke auf die Wand

Um Schleusentore im Neckar neu einzusetzen, hob Weiland Autokrane kurzerhand einen 100-Tonner in die Schleuse ein. Wie es dazu kam, dass der LTM 1100/1 am Haken eines 250-Tonnners hing, hat Rüdiger Kopf am Ort des Geschehens nachgefragt.



Möglichst nahe an die Mauer wird der LTM 1250/1 dirigiert



Die Mitarbeiter von Weiland Krane rüsten den Block des 250-Tonnners für den Hub des „kleineren“ Krans



Der 100-Tonner am Haken des LTM 1250/1



Der LTM 1100/1 in der trockengelegten Schleuse

zeigten, dass dies möglich war. Zudem mussten die Schienen des installierten Turmdrehkrans, ein Liebherr 112EC-H des Bauunternehmens Wayss & Freitag, teilweise zurückgebaut werden, um den notwendigen Platz für den Einsatz zu haben.

**Morgens runter,
Abends rauf**

Früh morgens um sieben Uhr hob der Kranfahrer Jürgen Steinhuisen des LTM 1250/1 den „kleineren“ Kran mit einem Gewicht von 54 Tonnen an dessen ausgefahrenen Stützen und setzte das Gerät sauber in die nur zwölf Meter Breite und rund sieben Meter tiefe Schleuse ein. Der 250-Tonner war vollballastiert mit 97,5 Tonnen ausgerüstet und hatte eine Ausladung von 14 Metern. Der 100-Tonner wiederum packte sich seine 35 Tonnen Ballast selbst auf. Dazu wurde Jürgen Schroth, Kranfahrer des LTM 1100 über Funk vom oben stehenden Siegfried

Bernstorff, ebenfalls Kranfahrer des 250-Tonnners, eingewiesen“.

Der Auftraggeber Sibau aus Gentin, lies die Schleusentore per Schiff anliefern. Die zwei jeweils 24 Tonnen schweren Untertore wurden vom 250-Tonner eingesetzt: Das Einsetzen der Oberhauptore mit jeweils 18 Tonnen war Aufgabe von Jürgen Schroth mit seinem 100-Tonner.

Nur acht Stunden später wurde der Kran wieder aus dem Bauwerk herausgehoben. Um Verdrehungen des Seils beim Anheben und ein Anschlagen gegen die Schleusenwand zu verhindern, wurde der 100-Tonner abgespannt. „Das Projekt ist wie geplant gelaufen“, sagt Chmeliczek zufrieden und meint weiter: „Der Zeitplan wurde genau eingehalten“.



Vorsichtig wird der Kran aus der Schleuse gehoben