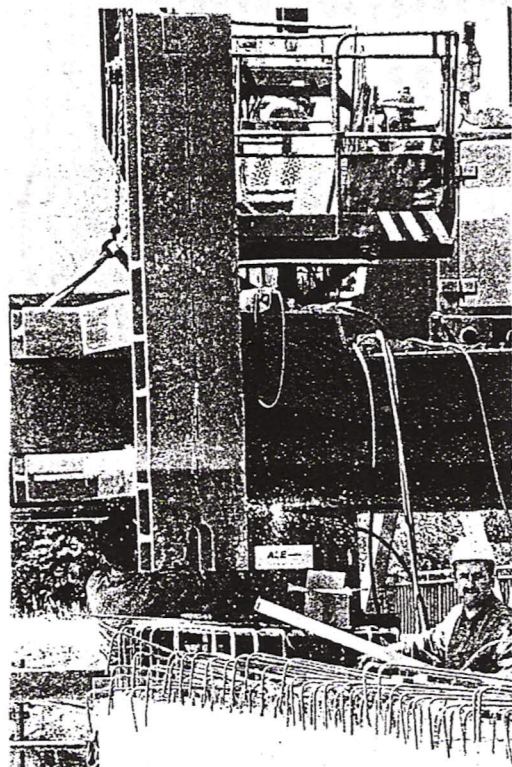


Schon vormittags war es geschafft: Die neue Brücke überspannt den Kanal. Voraussichtlich im Herbst wird der Verkehr über die neue Grube-Brücke rollen. Fotos: -west-



Die Hilfskonstruktionen, die zum Verschieben der Brücke installiert wurden, mussten nach getaner Arbeit wieder „abgeflex“ werden.

„Teflon“ lässt 330 Tonnen Stahl über den Kanal gleiten

Lange Gesichter bei Schaulustigen: Arbeiten verliefen „zu schnell“

-west- Lüdinghausen. Was wäre die Menschheit ohne Teflon? Früher schützte das Material Astronauten beim Wiedereintritt in die Atmosphäre. Heute sorgt es dafür, dass selbst der größte Küchenschreck Eier in der Pfanne braten kann, ohne dass sie anbacken. Und da ist noch das Bügeleisen, das sanft über das Oberhemd gleitet. Für das richtige Gleiten war Teflon auch gestern zuständig. Über das Weltraum-Material rutschten 330 Tonnen Stahl. Die neue Grube-Brücke verschob die Fachfirma ALF Lastra aus den Niederlanden von der Ostseite des Dortmund-Ems-Kanals ans westliche Ufer. Ab dem Spätherbst soll der Verkehr über diese Brücke rollen.

Wenn 330 Tonnen Stahl in Bewegung geraten, ist das natürlich ein spektakuläres Ereignis. Kein Wunder, dass den ganzen Tag über viele Zuschauer das Schauspiel verfolgen wollten. Zumindest bei denjenigen, die in den Mit-

tags- oder Nachmittagsstunden eine Tour in den Tüllinghoff gemacht hatten, gab es lange Gesichter: Bereits gegen 10 Uhr war das Spektakel mehr oder weniger gelaufen. Früher, als zunächst geplant (und angekündigt) hatte das niederländische Team die Arbeiten in Angriff genommen. Da alles wie am Schnürchen klappte, war das Spektakel früh beendet. Um 14.30 Uhr konnte die Wasserstraße auch schon wieder für die Schifffahrt freigegeben werden.

An anderen Kanal-Baustellen war bisher zumeist das Einschwimm-Verfahren angewendet worden. Die Brücke wird dabei auf einem schwimmenden Ponton abgesetzt und dann über die Wasserstraße transportiert. Das niederländische Team erledigte das gestern mit einer anderen Methode: Ein 400-Tonnen-Autokran hielt den Stahlkoloss in der Waage, um ihn dann auf der westlichen Seite des Kanals auf den Stützen abzusetzen. Dennis Polak hat für die

Verwendung dieser Technik eine verständliche Begründung: „Mit dem Kran geht es schneller.“ Der Autokran musste auch erst eingreifen, als das Bauwerk bereits 31 Meter freischwebend über den Kanal „hing“. Schwerstarbeit musste der Kran dabei übrigens (für seine Verhältnisse) nicht leisten. Er musste das Bauwerk nur in der Waage halten. Wie sich dabei herausstellte, wurde er maximal mit 110 Tonnen belastet. Für den Verschluss wurde dagegen hydraulisch gesorgt.

Dafür, dass die Arbeiten schon früher als zunächst angekündigt in Angriff genommen wurden, hatten die Verantwortlichen der Fachfirma und des Wasserstraßen-Neubauamtes Datteln eine plausible Erklärung. Als am Samstag die Vorbereitungen wie am Schnürchen liefen, war man sich einig, am Sonntag angesichts optimaler Wetterbedingungen frühzeitig die 74,3 Meter lange Brücke anzuschleppen.