

Precyzyjne manewry ważącym tony kolosem

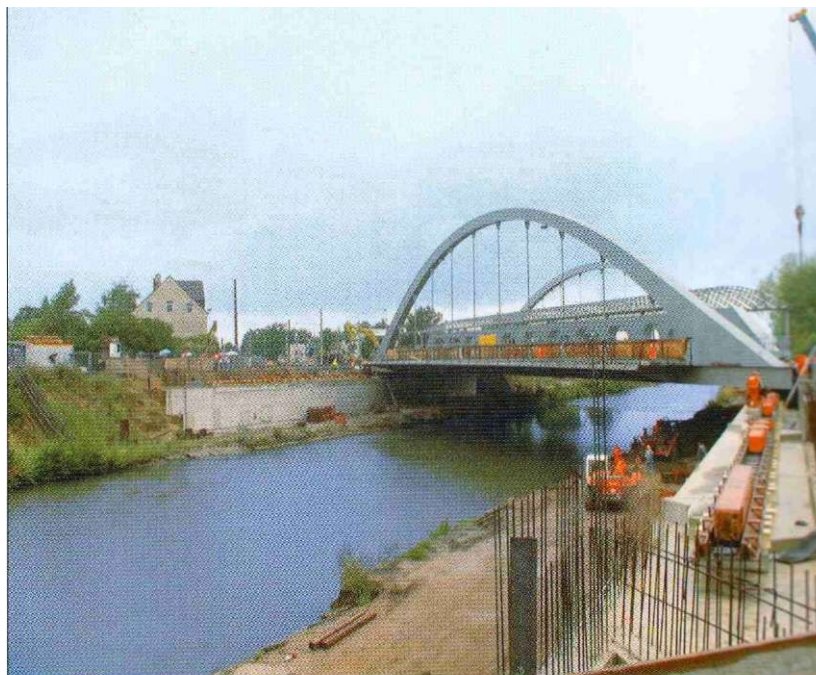
Dirk Altwig

Celownik radionamiernika geodety Karla Krause precyzyjnie skierowany jest na nowy most Podbi-Brücke nad Kanałem Śródlądowym. Jest niedziela, godz. 9:37. Stalowy gigant jest już prawie na swoim miejscu. Osiem godzin później niż planowano ...

Początki: W piątek, 06 sierpnia 1999 r. o godz. 22:00, most zostaje zamknięty. W tym momencie znajduje się jeszcze w niewłaściwej pozycji (zdjęcie 1). Pracownicy przygotowują się do wycenionego na 150.000 marek przesunięcia mostu o 35 metrów na wschód. Ostatni tramwaj przejeżdża o 22:02. O 22:08 zakład komunikacji miejskiej Üstra odłącza prąd. To sygnał do rozpoczęcia prac na moście. Piłami i palnikami budowlańcy rozbierają szyny. Demontowana jest sieć trakcyjna. Jeszcze tej nocy specjaliści odspajają podpory mostu.

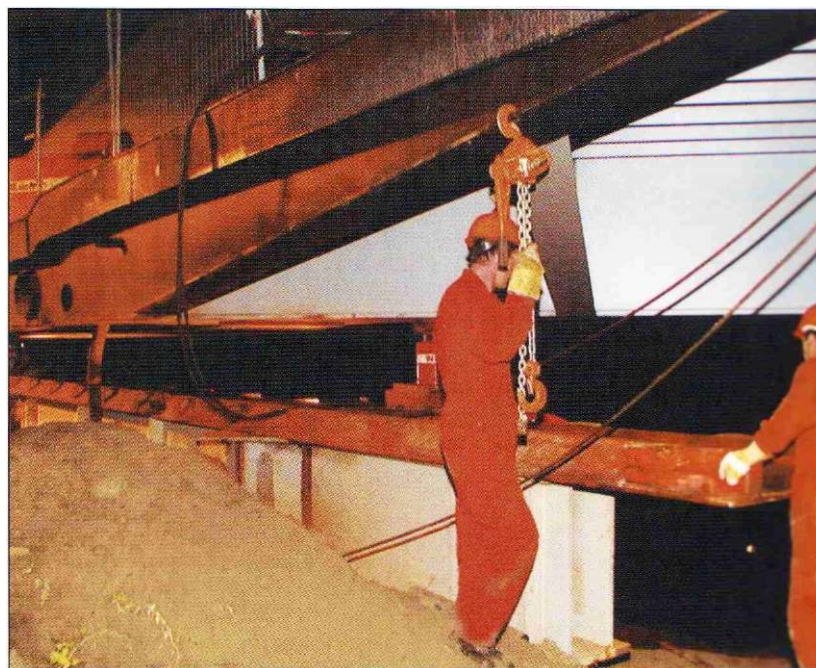
Aby przesunąć most, należy podnieść i nałożyć na szyny kolos ważący 1668 ton. Jego wymiary to: długość 1078,24 m, szerokość 41,45 m, a koszt to 21 milionów marek. Holenderscy technicy mają ustawić most we właściwej pozycji. Ciężar mostu nie robi na nich wrażenia. „Przemieszczaliśmy już części na platformach wiertniczych, które ważyły 15.000 ton” – mówi szef dziesięcioosobowego zespołu. Ale: „Jak na most jest nieprzeciętnie duży.”

W sobotę co chwilę na plac budowy pada deszcz. Ale prace trwają nadal. Pod mostem ustawiono osiem pras hydraulicznych. Z ich pomocą budowla podniesiona zostaje o pół metra. Następnie montowane są suwnice (zdjęcie 2), na których most zostaje osadzony. Spoczywa teraz na dwóch szynach o szerokości 30 cm. Mają one teflonową powłokę, aby zapewnić poślizg, kiedy osiem pras rozpocznie nacisk. Aby utrzymać ciężar mostu, któremu odpowiadają 42 ciężarówki po 40 ton, obie skarpły Kanału zostały wzmocnione betonowymi ścianami.



Widok z przodu mostu przed przesunięciem

Zdjęcie 1: Most przed przesunięciem



Zdjęcie 2: Pracownicy przygotowują suwnice

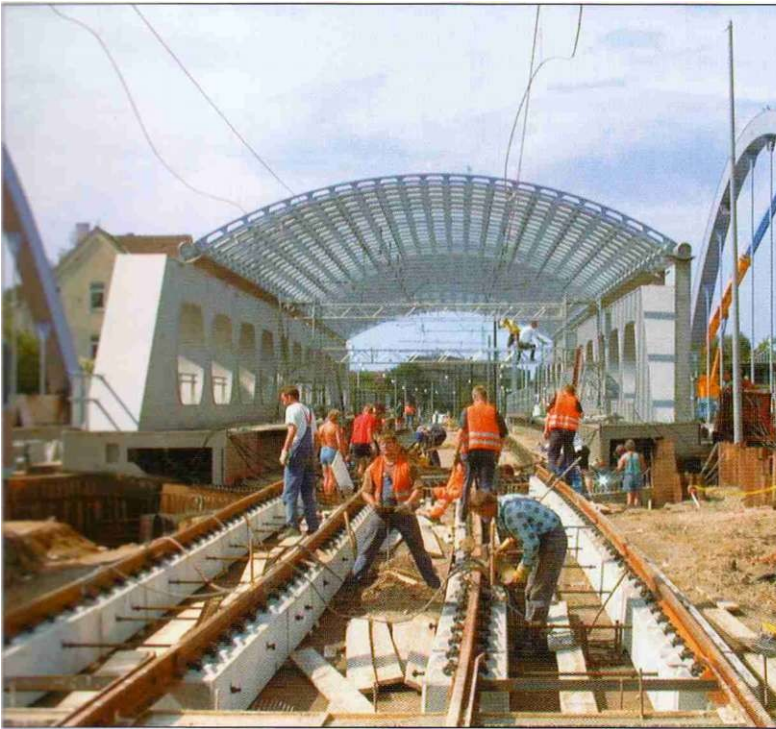


Zdjęcie 3: Mieszkańcy przyglądający się nocnym pracom

Sobota, godz. 23:00: Teraz powinno rozpocząć się przesuwanie... Mieszkańcy ustawili się w pobliżu kanału (zdjęcie 3). Jest piwo, zapach kiełbasek roznosi się wokoło. Lecz gwiazda wieczoru nie porusza się. Montaż pras i suwnic trwa znacznie dłużej niż przypuszczano.

Hans Moser z urzędu ds. budowy mostów tłumaczy: „Musieliśmy pracować w 70-centymetrowej szczelinie pomiędzy mostem a skarpą. Stąd opóźnienia. Nie można było tego przewidzieć.” Prace mają być kontynuowane następnego dnia o czwartej. Mieszkańcy, zmęczeni i trochę zawiedzeni, wracają do domów.

Niedziela, godz. 5:00: Most stoi wciąż na starym miejscu. Obok niego Reinhold Hartmann, pełnomocnik budowy z ramienia urzędu ds. budowy mostów. W ciemności nie można zobaczyć wyrazu jego twarzy. Głos brzmi poważnie: „Wygląda to źle...”



Zdjęcie 4: Prace po pomyślnie przeprowadzonym przesunięciu mostu

Czekanie. Dwóch zmęczonych widzów stoi jeszcze przy barierkach: „Jesteśmy tu od wczorajszego wieczora. Nie odejmiemy, póki się to nie skończy. Nie chcemy tego przegapić.”

Godz. 5:55: Wysoki na 14 m łuk mostu lśni jasno. Wschód słońca. Dziesiątki inżynierów i pracowników stoją na moście. Gestykują, dyskutują. Rozchodzą się. I w końcu: godz. 6:55. Bardzo powoli, na początku prawie niewidocznie, most się porusza. Bez hałasu, nikt nie wiwatuje. Do ostatecznej pozycji pozostało jeszcze 35 m w kierunku wschodnim. Jednorazowo prasy są w stanie przesunąć konstrukcję na odległość 1 m. Później wracają i ustawiane są na nowo. Nie zawsze odbywa się to równomiernie. Czasami most przekrzywia się. Na ostatnich 39 mm Holendrzy manewrują przez 45 min.

Godz. 10:23: „Tak zostaje” – decyduje kierownictwo budowy. Podróż trwała prawie trzy i pół godziny. 30 minut dłużej niż to było w planach. Geodeta Karl Kruse wykonuje pomiary po raz ostatni: „Zgadza się co do 5 mm.” Niedługo później robotnicy przystępują do podłączenia mostu do ulicy i szyn tramwajowych.