

Ein Kran geht auf Reisen

Sechs Containerbrücken versetzt: Eurogate sortiert sein Arbeitsgerät an der Stromkaje neu

VON CHRISTOPH BARTH

ÜBERSEEHÄFEN. Die ganze Nacht hat es geregnet. In den Pfützen an der Stromkaje spiegeln sich die Lichter des Hafens: die Scheinwerfer der Containerbrücken, die Blinkleuchten der Van Carrier. Wie zähflüssiges Blei verdrängt der Morgen die Dunkelheit über der Weser, aber so richtig hell wird es den ganzen Tag nicht. „Wenigstens ist es heute nicht so windig“, seufzt Stefan Schäfer.

Der Projektleiter von Eurogate Technical Services blinzelt in den Nieselregen an der Containerbrücke empord. Eine große „16“ steht in weißen Ziffern auf dem Stahlgerüst – weil es bei seiner Errichtung 1997 der 16. Kran an der Stromkaje war. Aber die Reihenfolge ist durcheinander geraten, seit die neuen Riesenbrücken aus China dazwischengeschoben wurden. Jetzt sind die kleinen Kräne ein Verkehrshindernis, weil die modernen, höheren Van Carrier nicht unter ihnen hindurchpassen. Schäfers Aufgabe ist es, die Brücken neu zu sortieren: Die älteren sollen ans Südenende der Kaje verschoben werden, damit die Riesenkräne alle nebeneinander stehen.

Ein halbes Jahr lang hat Schäfer den Umzug vorbereitet. „Wir haben überlegt, ob wir's mit 'ner Barge machen, also über die Weser“, sagt der 30-jährige Maschinenbauingenieur. „Aber dann ist man noch mehr vom Wetter abhängig, und von der Tide.“ Also wurde aus dem Seetransport eine



Ein Kran auf Abwegen: Jahrelang rollte die Containerbrücke SK 16 auf Schienen an der Stromkaje auf und ab – in dieser Woche tanzte der 1500-Tonnen-Kran aus der Reihe. Fotos eep

Reise über Land – huckepack auf Spezialtransportern.

Den Auftrag erhielt der belgische Schwerlastspezialist Sarens. „Nichts ist zu schwer, nichts zu hoch“, prahlen die Flamen auf ihrer Internetseite und fügen gleich ein ganzes Register schwerwichtiger Referenzen an: Autobahnbrücken, Stadionsdächer, Umspannstationen und als „Weltrekord“ eine 15 000 Tonnen schwere Offshore-Plattform – al-

les haben sie bereits gehoben, verschoben oder umgeladen. Die lächerlichen 1500 Tonnen einer Containerbrücke wuppen die Belgier vor dem Frühstück.

Bert Lemmens schnallt sich die Fernbedienung um. Die Dieselmotoren der Spezialtransporter heulen auf, schwarzer Ruß schießt aus den Auspuffrohren. SPMT – „Transportmodule mit Eigenantrieb“ heißen die Schwerlastkarren. Am Vortag haben Lemmens und seine Kollegen sie unter die Containerbrücke manövriert. Jetzt genügt ein Knopfdruck und die Hydraulik der SPMTs hebt den Kran in Sekundenschnelle aus den Schienen.

Eingespieltes Team

Ein prüfender Blick, ein paar sparsame Gesten mit Arm, Daumen, Zeigefinger – die Belgier sind ein eingespieltes Team. Mit dem Joystick lenkt Lemmens die fast 400 Räder des Karrengepanns landeinwärts; SK 16 verlässt ihren Arbeitsplatz, huckepack auf einem gummibereiteten Tausendfüßler.

Anderthalb Stunden später setzt Lemmens die Containerbrücke ein paar hundert Meter wei-

ter am Südenende der Stromkaje genauso lässig wieder auf den Schienen ab. Weil alles so gut läuft und der Dauerregen einen belgischen Schwerlasttransporteur nicht von der Arbeit abhält, beschließen die Männer, an diesem Tag auch die letzte der sechs Brücken noch an ihren neuen Platz zu wuchten.

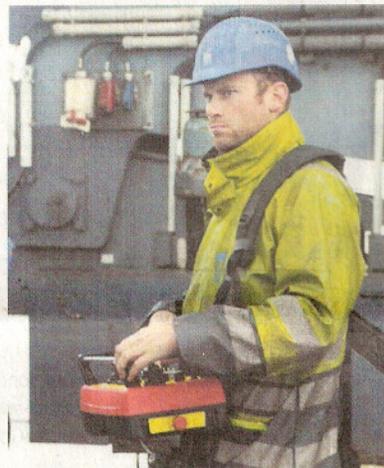
„Sechs Brücken, das reicht dann aber auch“, bilanziert Projektleiter Schäfer. Eine dreiviertel Million Euro kostete der Umzug. Dafür herrscht an der Stromkaje jetzt endlich wieder Ordnung.

Containerbrücken

An der Stromkaje stehen zurzeit 51 Containerbrücken:

▷ 10 ältere im Süden aus den 1970er–90er Jahren, darunter die sechs jetzt verschobenen; zwei von ihnen sollen für den Umschlag von Offshore-Windrädern genutzt, einige dagegen ausrangiert werden.

▷ 41 moderne Riesenbrücken des chinesischen Kranherstellers ZPMC, die groß genug für die neuen Containerjumbos sind: 10 in den Farben des MSC Gate, 13 im Eurogate-Rot/Blau, 18 im Maersk-Hellblau auf dem North Sea Terminal.



Vier SPMT-Schwerlastkarren à 24 Achsen hatten die Monteure unter die Brücke geschoben – macht zusammen fast 400 Räder. Fahrer Bert Lemmens hat sie mit seiner Fernbedienung alle unter Kontrolle.