



Präzisionsarbeit bei Eis und Schnee: Dick eingemummelt in warme Klamotten weist Klaus Pezl den Fahrer der Ramme ein, die die schwere Stahlbohle ins Bett der Mulde treibt. An der Brückenbaustelle geht die Arbeit trotz Frost weiter. Foto: André Neumann

Dicht am Wasser ist es wärmer

Trotz strengem Frost gehen die Arbeiten zum Wiederaufbau der Brücke weiter

Grimma. Laut hallt das metallische Schlagen durch die kalte Luft die Mulde entlang und bricht sich in einem dumpfen Echo am Tempelberg. An der Brückenbaustelle ruhen die Arbeiten auch bei fünf und mehr Grad unter dem Gefrierpunkt nicht.

Das Hämmern kommt von einer Maschine, die RGT 16 heißt. Sie schlägt die elfenhalb Meter langen Stahlbohlen senkrecht in den Grund unter der Mulde. Auf diese Weise wird um die stadtseitigen Pfeiler der beim Hochwasser 2002 zerstörten Pöppelmannbrücke ein Kasten gebaut, innerhalb dessen in den nächsten Monaten die Pfeiler saniert werden sollen.

Die größere Schwester der Ramme, die RGT 19, setzt die schweren Stähle zuvor an und schiebt sie mit schnellen Vibrationen so weit es geht in den Bo-

den. Manchmal stößt der Stahl auf einen großen Stein im Flussuntergrund, den gräbt dann ein Bagger aus.

Während die Fahrer des Baggers und der beiden Großgeräte nur wenig von der Kälte mitkriegen, denn die Kabinen sind beheizt, müssen die Helfer sich im Wortsinne warm anziehen. Denn egal, ob das Thermometer fünf oder zehn oder noch mehr Grad unter Null zeigt, die Arbeit ruht hier nicht.

Klaus Pezl von der Firma Perner Spezialtiefbau dirigiert die Ramme, die den Stahl einfädelt. Er achtet auf die richtige Flucht, die saubere Verbindung mit der Nachbarbohle und prüft mit der Wasserwaage, dass die Bohle gerade in den Boden gleitet. Sein Gesicht schaut dabei

aus einer dicken, von einem Schal gehaltenen Kapuze hervor. Einen Handschuh zieht er höchstens aus, um sich ganz schnell eine Zigarette anzuzünden, wenn die Ramme ihn gerade nicht braucht. „Ich habe drei Paar Hosen an“, gesteht er lachend. Und sagt noch, dass auch bei dem jetzigen Wetter durchgearbeitet

wird. „Für uns Spezialtiefbauer sind solche Temperaturen nicht ungewöhnlich.“

Das bestätigt auch Polier Uwe Kerling von Billfinger und Berger. „Hier in Mitteleuropa setzt das Wetter unserer Arbeit keine Grenzen.“ Der Diesel der Baumaschinen halte bis minus 35 Grad aus und der Arbeitgeber stelle seinen Leuten Winterklamotten zur Verfügung. Und während außerhalb des aufgeschütteten

Uwe Kerling: Hier in Mitteleuropa setzt das Wetter unserer Arbeit keine Grenzen.

Dammes Eisschollen vorbeischwimmen, erklärt Kerling, friere der Boden unter dem Fluss, in den die Bohlen getrieben werden nicht ein. Außerdem, sagt der Polier, „ist es in Wassernähe immer zwei bis drei Grad wärmer“.

Mittlerweile ist ein gutes Drittel des so genannten Spundbohlenkastens geschafft, für den immerhin 180 Tonnen Stahl verbaut werden, wie Bauleiter Hans-Georg Hanke sagt. Innerhalb des Kastens, der Ende Januar fertig sein soll, werde dann das Wasser abgesenkt, dann ertüchtigen die Spezialisten die Fundamente der Pfeiler. Die Stahlbohlen, erklärt Bauüberwacher Andreas Apelt, bleiben für immer im Fluss. Wenn die Arbeit an den Pfeilern fertig ist, werden sie unten im Fluss abgeschnitten und dienen dann noch als Schutz für die Fundamente.

André Neumann