

# Auch Liseberg bekommt eine hölzerne Achterbahn

Schwedische Auflagen führen dazu, dass Kesseldruckimprägnierte Kiefer aus der Lüneburger Heide eingesetzt wird

Der Freizeitpark Liseberg im Herzen von Göteborg will seinen Besuchern in der kommenden Saison eine neue Attraktion bieten: Eine Achterbahn mit hölzernem Tragwerk. Zurzeit läuft die Montage. Die Bahn ist sozusagen die kleine Schwester der „Colossos“-Bahn im Heide-Park Soltau, die seit dem 1. August 2001 in Betrieb genommen wurde. Beim Bau kauften die Schweden die Erfahrung gleich mit, die die bei dem sehr ähnlichen Projekt in der Heide beteiligten Firmen gesammelt haben.

In einigen nordeuropäischen Metropolen finden sich in Zentrumslage Freizeitparks, die für diese Städte wichtige Bestandteile im Tourismuskonzept darstellen. Sei es der berühmte Tivoli in

Kopenhagen, Linnanmäki in Helsinki, Särkänniemi in Tampere, Gröna Lund in Stockholm, um nur einige Beispiele zu nennen. Liseberg in Göteborg fehlte bisher eine Achterbahn. Mit einer Holzkonstruktion wollte man hier der Kundschaft etwas Besonderes bieten.

Seit Mai läuft die Fertigung der Teile, der Montagebeginn war im Juli, und noch in diesem Jahr sollen erste Probefahrten durchgeführt werden.

Spezielles Problem in Göteborg sind die im Vergleich zu Soltau beengten Platzverhältnisse. Liseberg ist eingezwängt zwischen der Autobahn Oslo – Malmö und dem Messegelände. 7500 m<sup>2</sup> Grundfläche stehen hier zur Verfügung. Diese Platzverhältnisse stellen besondere Anforderungen an die Konstrukteure. Man konnte nur teilweise auf die Erfahrungen aus Soltau zurückgreifen, viele Teile mussten neu konstruiert werden.

Zurzeit wird nun das hölzerne Tragwerk montiert, im Prinzip ein großes Fachwerk. Mit 35 m am Scheitelpunkt ist die Lisebergbahn deutlich kleiner als „Colossos“ in der Heide, zeichnet sich aber durch sehr enge Kurvenradien aus. Wenn die Mitfahrer mit einem mehrfachen ihres Körpergewichts in die Sitze gepresst werden, soll das einen Nervenzitter garantieren, der dem Absturz aus 60 m Höhe und der insgesamt schnelleren Bahn in Soltau nicht nachstehen soll. So zumindest die Meinung ihrer Konstrukteure.

Auch wenn man sich um eine Standardisierung vieler Bauteile bemüht hat: 50 verschiedene Fachwerkknoten und viele enge Kurven erfordern mehr unterschiedliche Bauteile als man in Soltau benötigte.

Außerdem ließ die staatliche schwe-



Derzeit wird in Göteborg montiert.

Prüfungsanstalt, SP) für die Konstruktion der Bahn nur unverleimtes Kiefernholz zu, alles in DIN-Qualität, S 10 und S 13. Lamellierte oder keilgezinkte Ware durfte nicht verwendet werden. Da das Tragwerk ständig der über das Jahr gesehen recht feuchten Witterung des Göteborger Klimas ausgesetzt ist, wurde eine Kesseldruckimprägnierung vorgeschrieben, aus Gründen der Umweltverträglichkeit chromfrei mit Wolmanit CX-8.

Den Belastungen entsprechend müssen die Tragwerkskomponenten vielfach entsprechend groß dimensioniert sein: Bis 20 x 38 cm, und das in Längen um 4,50 m. Eingesetzt werden aber auch gebogene Bauteile mit den Maßen



Enge Kurvenradien sollen für Fahrspaß sorgen.

Fotos: L. Pirson

Die Kombination der Dimensions- und Längenanforderungen hatte zur Folge, dass man bei den Holzlieferungen nicht auf das Holz nordeuropäischer Lieferanten zurückgriff, sondern das Sägewerk Harling aus Bergen-Eversen mit Heidekiefer zum Zuge kam. Sie hatte schon das Holz für die Heide-Park-Bahn geliefert.

Keine Auflage ohne Ausnahme: Für den Gleiskörper wird doch verleimtes Holz verwendet. Die Schienen bestehen aus räumlich gekrümmten und tordierten Furnierschichtholzträgern (Kerto) mit Querschnittsmaßen von 200 x 400 mm. Die Schienenabschnitte sind mit Wolmanit CX-S durchimprägniert und werden auf CNC-Fräsen aus größeren Kerto-Rohlingen herausgefräst. Die einzelnen Abschnitte werden durch scharnierartig ausgebildete Anschlüsse verbunden. Der Furnierschichtholz-

10 mm dicken Stahlblechabdeckung versehen. Diese Bauteile werden bei Merk-Holzbau in Aichach zugeschnitten und imprägniert. Kerto ist für die Imprägnierung mit dem verwendeten Holzschutzmittel zugelassen. Imprägnierung, Verleimung und Holzqualität werden durch die schwedische Prüfanstalt überwacht.

Generalunternehmer für das Gesamtprojekt ist die Firma Intermim aus Wollerau/Schweiz. Ing.-Holzbau Cordes aus Rotenburg/Wümme ist Generalunternehmer für den Bereich Abbund und die Montage, wobei für die Montage schwedische Subunternehmer eingesetzt werden.

Da Liseberg im Winter geschlossen ist, wird die Bahn offiziell erst im kommenden Frühjahr eingeweiht. Bis dahin dürfte das auffällige Tragwerk direkt an der Stadtautobahn genug Neugierde ge-



In Teilstück der Bahn am Ende des 5 Meter hohen ersten Ablaufberges: Kiefer aus Furnierschichtholz mit etw.