

## Außergewöhnliche Instandsetzungen

In Fortführung der in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Zeitschäden an Brückenbauwerken wurden 1950 folgende größere Maßnahmen durchgeführt:

**Reesendammbücke.** Die alten abgängigen Schutzpfahlgruppen vor den Pfeilern der Brücke sind durch Stahlfederdalben (System Wedekind) ersetzt worden. Diese Bauart hat den Vorteil einer bedeutend längeren Lebensdauer und bietet außerdem dem Schiffsverkehr größere Sicherheit. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurden einige Kriegsschäden am nordöstlichen Widerlager behoben und der ordnungsgemäße Anschluß an den verbreiterten Ballindamm hergestellt.

**Feldwegbrücke Hohenbuchen.** Die abgängige Fahrbahn der Brücke zum Gutshof (Holzkonstruktion) ist durch eine massive Fahrbahndecke ersetzt worden. Die alten Widerlager wurden ausgebessert.

**Bleichertwietenbrücke in Hamburg-Bergedorf.** Die über die Brookwetterung führende Brücke ist mit einer breiteren massiven Fahrbahndecke versehen worden. Die Arbeiten, insbesondere die Straßenanschlüsse, wurden im Mai 1950 fertiggestellt.

Die Fußgängerbrücke über die Oberalster in Hohenbuchen-Mellingburg konnte im Juli 1950 der Öffentlichkeit übergeben werden. Sie liegt im Zuge des Wanderweges an der Oberalster und verbindet die rechts und links der Oberalster gelegenen Ortsteile.

Die Mühlenbachbrücke in Hamburg-Billstedt führt im Zuge der Bundesstraße 5 über die Glinder Au. Sie liegt in einer unübersichtlichen Kurve und genügt nach Tragfähigkeit und Breite nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen der Bundesstraße 5. Die Pfeiler des um 4,50 m verbreiterten Teiles sind auf abgesenkten Brunnen gegründet und mit Stahlbetongewölben in der Bogenform der bestehenden Brücke überspannt worden. Die Stirnseite ist mit Hartbrandklinkern verblendet und verputzt. Nach Fertigstellung der Verbreiterung wurde auch der vorhandene alte Brückenteil mit einer neuen Isolierung versehen, um das alte Gewölbe vor weiteren Zerstörungen zu schützen. Die Arbeiten werden im Mai 1951 vollendet.

Die Altmanstraßenbrücke überspannt die Anlagen der Bundesbahn im Bereich des Hauptbahnhofes im Zuge Steinstraße — Altmanstraße. Unter der Gehbahn an der nordöstlichen Ecke waren die alten Belagseisen (Zorreseisen) durch Rost derart zerstört, daß eine sofortige Beseitigung erforderlich wurde. Auf der Tragkonstruktion wurden bewehrte Stahlbetonbohlen verlegt, mit einer doppelten Bitumenisolierung gedichtet und der Gehbahnbelag wieder aufgebracht. Der Eisenbahnverkehr und der Straßenverkehr wurden nicht gestört.

An der Verladebrücke Borsigstraße auf dem Gelände der Verbrennungsanstalt wurde der Unterbau erneuert. Gründung auf Stahlbetonpfählen, durch Stahlbetonkonstruktion verbunden. Tragwerk für den Verladekran in Stahl.

Die Ellerntorsbrücke, durch Kriegseinwirkung stark beschädigt, wurde im letzten Rechnungsjahr wieder hergestellt und dem Verkehr wieder übergeben. Weiter hatte sich der Mauermörtel des über 300 Jahre alten Bauwerks im mittleren und westlichen Gewölbe zersetzt und die Tragfähigkeit der Gewölbe gefährdet. Zur Abwendung dieses Gefahrezustandes wurden etwa 200 Löcher von 5 bis 6 cm Durchmesser und 85 cm Tiefe in die Gewölbeleitung gebohrt und mit Zementmörtel ausgepreßt. Die Arbeiten wurden im Monat März durchgeführt. Die Brücke ist nunmehr wieder völlig verkehrssicher.

## Neubauten

### a) B r ü c k e n

Die Tunnelstraßenbrücke wurde als Bestandteil der Autobahneinfahrt Veddel dem Verkehr übergeben. Die unterführte Straße ist in einen Stahlbetontrog gelegt, um sie bei Elbhochwasser vor Grundwasser zu schützen. Die Hauptbalken der Fahrbahnplatte sind als Spannbetonbalken nach Freyssiner ausgeführt.

Die Brücke der Autobahn über den Ostarm der Veddeler Bundesstraße wurde als Stahlverbundkonstruktion ausgeführt. Der Stahlüberbau der Brücke war bereits im vorigen Rechnungsjahr fertiggestellt. Durch einen Bombeneinschlag waren die granitene Widerlagerwände rechts und links der unterführten Straße schwer beschädigt. Die Ansichtsflächen wurden durch Verblendung mit neuen Granitplatten wiederhergestellt.

Die Heckkatenwegbrücke, bereits 1949 begonnen, wurde Mitte Mai 1951 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die Neuengammer Hausdeichbrücke ist in ihren Hauptteilen bereits 1949 ausgeführt worden. Die Fahrbahn mit den Isolierungs- und Pflasterarbeiten wurde bis Ende Mai 1950 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die Wilhelmsburger Brücke, bereits 50 Jahre alt und kriegsbeschädigt, genügt anwachsenden Verkehrsanforderungen nicht mehr. Es wird deshalb eine zweite Brücke im Abstand von rd. 50 m von der alten Brücke errichtet. Die neue Brücke wird auf Stahlbetonpfählen gegründet, erhält massive, mit Granitverkleidung versehene Widerlager und einen Überbau aus Spannbetonträgern. Die lichte Weite der Brücke beträgt 42 m. Von der Gesamtbreite von 16 m entfallen 9 m auf die Fahrbahn. Die Fertigstellung ist im Herbst 1951 zu erwarten. Anschließend soll der stählerne Überbau der alten Brücke beseitigt werden, der Unterbau verstärkt und ein Spannbetonüberbau, der dem Überbau der neuen Brücke entspricht, hergestellt werden.

### b) H o c h b a u e n

Mit der Erweiterung der Blumenmarkthalle wurde im Januar 1950 begonnen. Das dreigeschossige Gebäude von 39 m Länge und 27 m Breite wurde auf Francki-Stahlbetonpfählen gegründet. Das Tragwerk ist als Stahlbetonskelettbau ausgeführt und mit einem Schalendach abgeschlossen worden. Der Erweiterungsbau liegt mit den Decken der alten Halle in einer Ebene und ist an den Altbau unmittelbar angeschlossen. Das Kellergeschoß der neuen Halle ist als Großlager- und Versandraum ausgebildet worden. Durch eingebaute Lichtbänder wurde eine günstige Belichtung der neuen Halle geschaffen. Die Schalendächer haben eingebaute Oberlichte aus Glasbausteinen erhalten. Die Halle wurde mit roten Hartbrandklinkern dünnen Formats verblendet. Sie ist mit Auf-