

B e r i c h t

Betr.: Hubbrücke über den Elbe-Trave-Kanal - Schleuse -

Am 29.2.1948 musste die Hubbrücke auf Veranlassung des Wasserstrassenamtes Lübeck hochgezogen werden, da die Hochwasserwelle weiter anstieg und bereits einen Pegelstand von 5,55 m anzeigte. Die Durchfuhrröhe zwischen Wasserstand und Unterkannte Brücke betrug nur noch 3,80 m gegenüber dem Sollmass von 4,50 m. Die Brücke musste in den letzten drei Jahren jedesmal wegen Hochwasser hochgenommen werden. Die Kosten hierfür sind immerhin hoch, da die Firma Hitzler mit ihrer Barkasse, Pumpen und Hilfsbedienten in Anspruch genommen werden muss, um die Schwimmbassins zum Heben der Brücke mit Wasser zu füllen und beim Senken die Bassins wieder zu entleeren.

Diese Arbeiten konnten früher durch einen Arbeiter mit geringen Kosten durchgeführt werden. Festgestellt ist, dass die Schwimmanlage schon in der Kriegszeit und wahrscheinlich auch schon früher so stark verrostet war, dass die Verbindungsstützen zwischen Hubbrücke und Schwimmer im Jahre 1945 abgebrochen vorgefunden und von der Stadtverwaltung wieder erneuert wurden. Leider konnte der bestehende Handbetrieb s.St. wegen Materialmangel nicht repariert werden, da die dazugehörigen Eisenteile, wie Schotten und Schieber, die vollständig von Rost zerfressen und abgefallen waren, nicht beschafft werden konnten. Auch sind die Zu- und Abflussleitungen für das in die Schwimmbassins ein- und auszulassende Wasser verstopft und zerstört; ebenso sind die Zugseile durchgerostet und zerrissen.

Diese gründliche Reparatur ist in erster Linie nötig, um alljährlich die hohen Kosten einzusparen.

Sodann weise ich darauf hin, dass auch die Brückenkonstruktion selbst überholt werden muss. Ich habe festgestellt, dass die Auflagerflächen bei beiden Brückentürmen sehr stark vom Rost angefressen und dadurch so geschwächt sind, dass sie nach unten durchbiegen.

Vom Schleusenmeister wurde mir die Abschrift eines Briefes des Wasserstrassenamtes Lübeck an die Stadtverwaltung Nr. 758/42 J.v. 16.3.1942 vorgelegt. In diesem weist Herr Baurat Hartmann darauf hin, dass beim Bau der Brücke im Jahre 1901 eine Belastung von 3 Loren à 2,4 to und 1 Pferd mit 0,6 to, insgesamt 7,8 to vorgesehen ist. Bei der damaligen Besichtigung ist festgestellt, dass die Brücke jetzt - Lokomotive 10 to + 5 - 6 Loren im Durchschnitt 17 to - insgesamt mit ca 27 to belastet würde. Die Berechnungen für die Sicherheit ergeben, dass dem gegenüber die Eisenkonstruktionen bis an den Fliessrand beansprucht seien und eine Verstärkung der Konstruktion dringend vorgenommen werden müsse.

Die