



MELSUNGER ALLGEMEINE

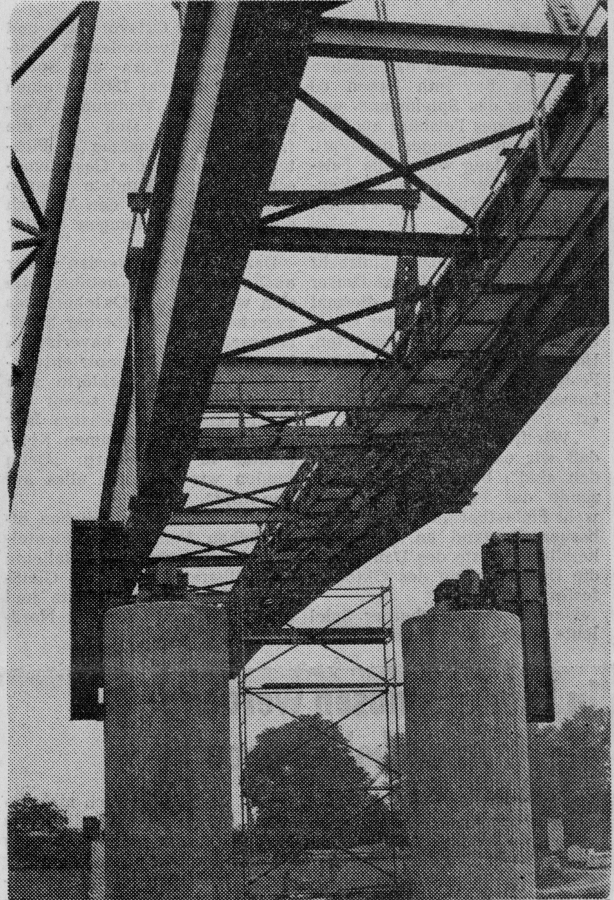
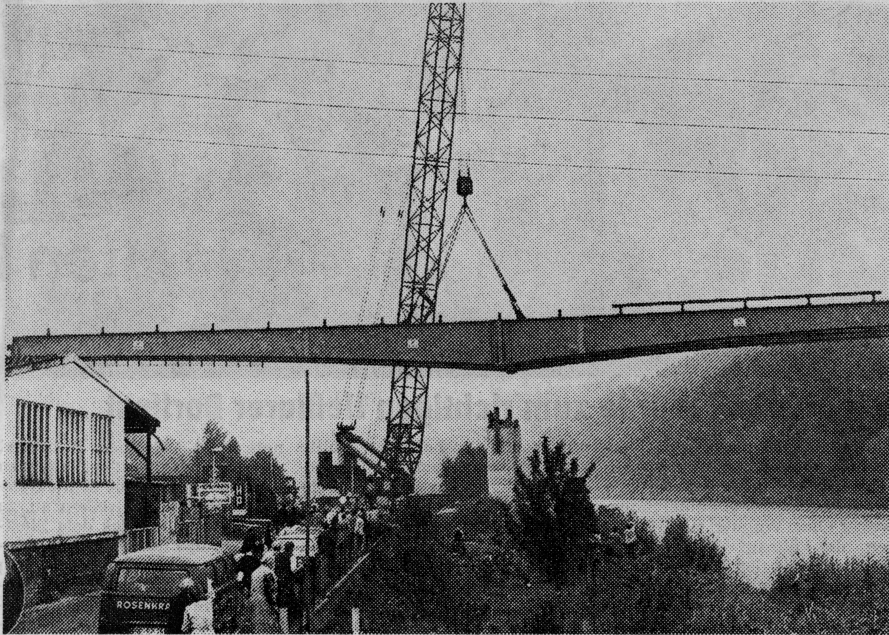
Melsunger Tageblatt

Verlagsgeschäftsstelle Melsungen, Kasseler Straße 17. Tel. Redaktion 60 76, Anzeigen und Vertrieb 60 77 (Montag bis Donnerstag 8-12 Uhr, 13.15-17 Uhr, Freitag 8-12 Uhr, 13.30-17 Uhr, Samstag 8.30-10 Uhr). Anzeigenannahmestellen Melsungen: Buchdruckerei A. Bernecker Kasseler Straße 26, Tel. 68 86. Böddiger H. Eichel, Gensungen U. Herwig, Parkstr. 20, Tel. 10 01. Spangenberg: Buchhandlung Ellrich, Klosterstraße 18, Tel. 407. Anzeigenvertreter für den Kreis Melsungen: Siegfried Wey, HNA-Geschäftsstelle Melsungen, Tel. 0 56 61 / 60 77.

Nummer 228

Mittwoch, 1. Oktober 1980

Verköndungsorgan für den Schwalm-Eder-Kreis, die Städte Melsungen Spangenberg, die Gemeinde Malsfeld sowie für das Amtsgericht Melsungen



Riesenträger am Riesenkran

Guxhagen: Spektakulärer Brückenschlag über Fulda

Guxhagen (gmu). Ein für unsere Breiten ungewöhnliches technisches Schauspiel begann gestern in Guxhagen: Ein neuer Brückenschlag über die Fulda, der im Zuge der künftigen Guxhagener Ortsumgehung der Landesstraße 3221 erforderlich ist. An sich sind Brückenbauten nichts Sensationelles mehr, doch tun sich in Guxhagen Dimensionen auf, die zumindest im Kreis Melsungen ihresgleichen suchen dürften.

Der Leiter des zuständigen Hessischen Straßenbauamtes Eschwege, Baudirektor Siegfried Desenritter, machte sich gestern morgen an Ort und Stelle ein Bild von den Arbeiten, bei denen Spezialisten Millimeterarbeit leisteten. Denn schließlich ist diese sogenannte Dreifeldbrücke, die mit ihren insgesamt 170 Metern Länge 15 Meter hoch die Fulda überquert, keine Kleinigkeit.

30 Großbohrpfähle

Mit den umfangreichen Gründungsarbeiten des Bauwerkes war im März dieses Jahres begonnen worden. 30 Großbohrpfähle aus Stahlbeton, im Durchmesser je 1,30 Meter stark, wurden in den anstehenden Boden bis in 14 Meter Tiefe vorgetrieben. Anschließend wurden die Widerlager und die Brückenpfeiler (240 cm Durchmesser) in Stahlbeton erstellt.

Der etwa zwölf Meter breite Überbau wird als zweistufiger

Plattenbalken in Verbundbauweise hergestellt. Die Stege bestehen aus Stahlträgern und sind in einem Abstand von sechs Metern angeordnet. Darüber spannt sich dann eine 34 Zentimeter dicke Spannbeton-Fahrbahnplatte, die über Kopfholzendübel mit den Stahlträgern verbunden wird.

Wie Baudirektor Desenritter gegenüber der HNA erklärte, erlaube die Verbundbauweise eine enorme Bauzeitverkürzung der Brücke, da die Stahlhauptträger schon während der Errichtung der Unterbauten (Widerlager und Stützen) in einem Stahlwerk in Homburg/Saarland hergestellt werden konnten.

Zwölf Transporter

Die bis zu 4,20 Meter hohen Stahlträger wurden in den vergangenen Wochen in Teilen von rund 30 Meter Länge auf zwölf Tieflader-Transportern vom Saarland in Nachfahrten zur Baustelle nach Guxhagen gebracht. Großes fahrtechnisches Können war notwendig, die fast 30 Meter langen Transporte sicher durch die engen Straßen von Guxhagen zu führen, wozu dann auch die Polizei im Einsatz war.

Auf der Baustelle wurden die zwölf Einzelträger während der letzten vier Wochen zu zwei großen Einheiten zusammengebaut und verschweißt. Jedes der beiden Teilstücke ist nunmehr an die 83 Meter lang und wiegt

rund 205 Tonnen, was dem Gewicht von 205 Mittelklasse-Autos entspricht.

In jüngster Zeit rollten dann, auf fünf Tiefladern verteilt, die Einzelelemente für einen 600-Tonnen-Autokran an, der in diesen Tagen die beiden insgesamt 410 Tonnen schweren Stahlträger auf die Widerlager und Pfeiler auflegt, einen davon gestern.

Um ein Überkippen der beiden Trägereile bis zum endgültigen Zusammenschweißen über der Fulda zu vermeiden, werden sie an den Widerlagern mittels Stahl-Spannanker festgehalten.

Und erst wenn die zwei Trägereile zu einem Träger zusammengefügt sind, wird mit einem etwa 15 Meter breiten Schalwagen in sechs Betonierabschnitten die 170 Meter lange und 34 Zentimeter dicke Fahrbahnplatte aus Spannbeton hergestellt.

Die Fertigstellung der neuen Fuldastraße in Guxhagen ist nach den Worten von Baudirektor Siegfried Desenritter im Frühsommer 1981 vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden für die Stahlkonstruktion rund 410 Tonnen Stahl, für die Unterbauten sowie für die Fahrbahnplatte einschließlich der Gehwegkappen rund 2200 Kubikmeter Stahlbeton — das entspricht den Stahlbetondecken von 60 Einfamilienwohnhäusern — und rund 250 Tonnen Baustahl und Spannstahl verarbeitet sein. Kosten der Brücke: 5,3 Millionen Mark.

Gestern morgen in Guxhagen: Hoch am 600-Tonnen-Superkran, der in Einzelelementen zur Baustelle transportiert worden war, schwebt ein stähleres, 83 Meter langes und 205 Tonnen schweres Teilstück der neuen Brücke über der Fulda (Foto oben links). In Maßarbeit, sachte, ganz sachte, wird die Trägereinheit auf das Pfeilerpaar aufgesetzt, von denen jeder 2,40 Meter im Durchmesser mißt (Foto oben). Das Riesenbauwerk über die Fulda, das im Zuge der L-3221-Umgehung erforderlich ist, ist eine sogenannte Dreifeldbrücke mit Stützweiten von 48, 79 und 43 Meter. Sie hat eine Länge von insgesamt 170 Metern. (gmu/Fotos: pri)

Baulichen Reichtum Mündens kennengelernt und verglichen

Spangenberg (us). Die Sektion für Hessische Geschichte und Landeskunde im Heimatverein Spangenberg unternahm eine Bus-/Schiffsreise nach Hann. Münden, um die Stadt in ihrer Geschichte und ihrem baulichen Reichtum vertiefend kennenzulernen.

Der Leiter der Sektion, Kurt Knierim, legte in einem Kurzreferat die Geschichte der Dreiflüssestadt dar, bevor man von Kassel mit dem Schiff nach Hann. Münden fuhr.

Oberstudienrat Karl Brethauer entwickelte bei einer Stadtführung mit seinem reichen Wissen ein eindrucksvolles Bild der Stadt. Der Referent kennzeichnete dabei insbesondere die

großartige und künstlerisch disziplinierte Rathausfassade von 1603, in der die Weser-Renaissance auf so glückliche Art innerhalb Mündens zum Ausdruck kommt.

Dabei fesselten auch die gezielten Restaurierungsarbeiten an den meist mittelalterlichen Fachwerkhäusern der Stadt, bei denen angemessene Farbgebung und richtige Fenstereinbauten eine besondere Rolle spielen.

Nach einer zweistündigen Führung, die durch zahlreiche Diskussionsbeiträge angereichert wurde, war nur noch wenig Zeit, um die Stadt auf eigene Faust kennenzulernen.

Die Fahrt ging dann durch das Werratal nach Spangenberg zurück.