



FALLSTUDIEN

LYDLINCH BRIDGE - ERBAUT 1942 UND IN GUTEM ZUSTAND

Während des zweiten Weltkrieges gab es bereits 1942, das heißt zwei Jahre vor dem sogenannten D-Day, erste Pläne des britischen Verteidigungsministeriums zur Landung der Alliierten in der Normandie.

Wo und wann dies stattfinden sollte, war jedoch streng geheim. Als Voraussetzung für die Invasion musste das vorhandene Straßennetz für eine schnelle Bewegung der Invasionsstreitmacht und ihrer schweren Fahrzeuge in Richtung englischer Südküste ausgebaut werden. In Lydlinch wurde deshalb eine vorhandene schmale Steinbogenbrücke durch eine neue Brücke ergänzt, da sie den schweren Militärfahrzeugen nicht standhalten würde. 1942 errichteten Ingenieure der kanadischen Armee eine mobile Callender-Hamilton-Brücke aus

feuerverzinktem Stahl neben der alten Steinbrücke.

Die Brücke war ursprünglich als temporäre Lösung vorgesehen, hat sich aber als dauerhaftes Provisorium erwiesen. Seit 73 Jahren fließt der Verkehr über die einspurige Brücke. In dieser Zeit erfolgten nur geringfügige Änderungen. Am Holzdeck wurden in den Jahren 1985 und 2009 Reparaturen durchgeführt. An der feuerverzinkten Stahlkonstruktion gab es im Jahr 1996 Ertüchtigungsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die Brücke den Anforderungen der aktuellen Normung entspricht und durch moderne 40 t LKWs befahren werden kann.

Ted Taylor, der leitende Brückeningenieur, sagte hierzu: „*Wir hatten keine*

wirklichen Schwierigkeiten, diese ‚Behelfsbrücke‘ auf den neuen Standard zu bringen, und die Brücke war in einem bemerkenswert guten Zustand“. Die Verstärkung bestand aus der Verschraubung von T-Profilen mit den vorhandenen Querträgern und durch Hinzufügung einiger Längsträger. Die Hauptträger wurden so belassen, wie sie seit 1942 waren.

Die Brücke wurde 2014 inspiziert und war in einem sehr guten Zustand.

Untersucht wurden die wichtigsten Fachwerksdiagonalen, Knotenbleche und Schraubenköpfe. Die gemessenen Zinkschichtdicken der Fachwerksdiagonalen lagen zwischen 126 µm und

167 µm. An den Knotenblechen wurden Zinkschichten zwischen 131 µm und 136 µm ermittelt. Die Schichtdicken der Schraubenköpfe lagen zwischen 55 µm und 91µm.

Fazit: Die Callender-Hamilton-Brücke in Lydlinch ist auch rund 80 Jahre nach ihrer Errichtung noch in gutem Zustand und hat das Potenzial eine Lebensdauer von weit über 100 Jahren zu erreichen.



Image credits: Galvanizers Association



Erfahren Sie mehr über feuerverzinkten Stahl und die Kreislaufwirtschaft

Nachhaltigkeit gehört zur DNA der Feuerverzinkungsindustrie. Feuerverzinkter Stahl leistet wichtige Beiträge zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Feuerverzinkter Stahl ermöglicht innovative Lösungen, die die Dauerhaftigkeit und Zirkularität von Stahlkonstruktionen und -komponenten verbessern.

Feuerverzinken ist ein bewährter, langlebiger und robuster Schutz für Stahl.

Erfahren Sie mehr unter www.zink.green



Industrieverband Feuerverzinken e.V.
Mörsenbroicher Weg 200
40470 Düsseldorf

Fon: +49 211/690765-0
Fax: +49 211/690765-28
E-Mail: info@feuerverzinken.com
Web: www.feuverzinken.com