

Tragkonstruktion zu verhindern. Mit den nunmehr zur Verfügung stehenden technischen Mitteln ist das problemlos möglich. Nicht minder wichtig ist die Gewährleistung der Ebenflächigkeit der Fahrbahn, um höhere dynamische Beanspruchungen fernzuhalten. Selbstverständlich muß die Brücke den Vorschriften entsprechend regelmäßig fachgerecht überprüft und Mängel und Schäden behoben werden.

Ausgelöst durch die an der Brücke festgestellten Mängel und Schäden wurde der sinnvolle Gedanke erwogen, zur Entlastung und damit zum Schutz des technischen Denkmals in deren Nähe eine neue Elbbrücke zu planen. Dieser Gedanke ist nicht neu. Schon in den zwanziger und dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts gab es Planungen zum Bau einer Elbbrücke ober- oder unterhalb des »Blauen Wunders«.

Um die Loschwitz-Blasewitzer Brücke auch im nächsten Jahrzehnt eingeschränkt nutzen zu können, sind weitere Reparaturen nicht ausgeschlossen. Art und Umfang der Reparaturen sollten zusammenhängend mit verkehrsverändernden Maßnahmen in dieser Region betrachtet werden. Für leichten Verkehr ist die Brücke ohne Einschränkungen verwendbar. Vielleicht kann das »Blaue Wunder« dem Beispiel der berühmten Hängebrücke in New York zwischen Manhattan und Brooklyn folgen, die 1983 hundert Jahre alt wurde, heute noch dem Pkw-Verkehr dient und täglich von über 100 000 Fahrzeugen befahren wird. Nun erreicht auch das »Blaue Wunder« das für Stahlbrücken hohe Alter von 100 Jahren. Möge die Brücke als technisches Denkmal, als ein Wahrzeichen der Stadt und Zeugnis des hochentwickelten Stahlbrückenbaus im 19. Jahrhundert weiterhin der festen Verbindung zwischen Loschwitz und Blasewitz dienen und der Nachwelt erhalten bleiben.