

als Laternenträger für elektrische Beleuchtung dienenden Aufbauten bestehen ebenso wie die Endwiderlager nebst Brüstungen aus Muschelkalkstein.

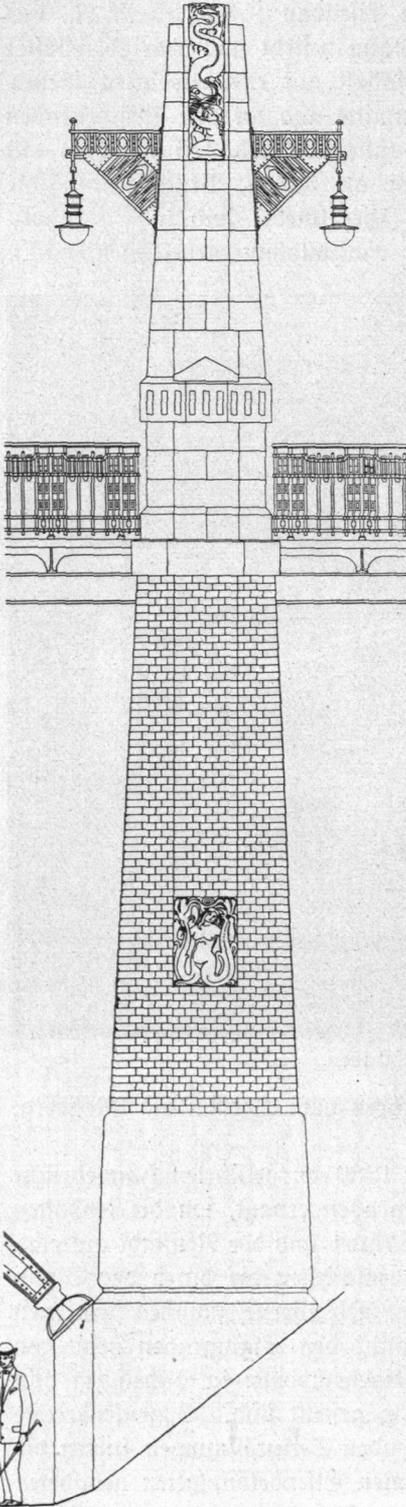


Abb. 282. Fußgängerbrücke über den Stadtgraben, Brückenpfeiler.

Die Regelung des Straßenzuges Baumwall—Steinhöft—Schaartor unter Aufhöhung der Straßen auf die sturmflutfreie Höhe von + 9,20 m H. N. und die wegen des lebhaften Schiffsverkehrs zwischen Alster und Elbe wünschenswerte Beseitigung des Zwischenpfeilers der alten steinernen Schaartorbrücke erforderten den Neubau dieser Brücke (1911 bis 1913) in einer dem Straßenzuge entsprechenden Breite von 17 m. Die Brücke wurde als eingespannter Bogen mit 26,35 m Lichtweite und einem Pfeilverhältnis von 1 : 15 in Eisenbeton ausgeführt (Scheitelunterkante + 8,70 m, Fahrbahnoberkante in Brückenmitte + 9,60 m). Die Widerlager der alten Brücke sind beibehalten und durch Pfähle, soweit zugänglich, verstärkt und zur Verminderung der Wirkung des wagenrechten Schubes an den Rückseiten mit Kragarmen versehen. Die Stirnflächen sind mit Klinkern verblendet, die Brüstungen aus Klinkermauerwerk mit Füllungen aus Terrakotta hergestellt und mit Granit abgedeckt. (Abb. 283.) Die Abschlüsse der südlichen Brüstung werden durch zwei Kamelreitergruppen aus Bronzeuß (Bildhauer Bock, Hamburg) gekrönt, die auf die Handelsbeziehungen Hamburgs mit dem Morgenlande hinweisen. (Abb. 284 und 285.)

Im Gebiet der kanalisierten Alster und der in sie einmündenden Seitenkanäle entstanden infolge der lebhaften Entwicklung der nördlichen, vorwiegend dem Wohnbedürfnis dienenden Stadtteile zahlreiche neue Brücken.

In dem als Schlußglied der Korsostraße um die Außenalster hergestellten Straßenzuge Krugkoppel—Bellertstraße wurden (1890 bis 1892) zur Überbrückung der Alster und des Rondeelkanales die Krugkoppelbrücke (Abb. 286) und die Fernsichtbrücke in Holz erbaut, erstere mit fünf Durchfahrten und zwei an Zwischenpfeilern angeordneten Dampferstegen nebst Wartehäuschen und Treppenanlagen, letztere mit drei Öffnungen.

Mit dem wachsenden Verkehr in den Außengebieten mußten vielfach die dort zunächst in vorläufiger, hölzerner Ausführung hergestellten Brücken in endgültiger Weise ausgebaut werden.

So wurden die aus den 60er Jahren stammenden hölzernen Brücken über Seitenkanäle der Alster in der Sierichstraße und Körnerstraße, in der Straße am Langenkamp und im Hofweg in den Jahren 1891 bis 1895 durch eiserne Balken- oder Bogenbrücken zwischen steinernen Widerlagern ersetzt.

Weiter wurden an Stelle von Holzbrücken erbaut die Werftbrücke (1899) über den Leinpfadkanal und die Grovebrücke über einen Stichkanal des Osterbeckkanals (1907), beide mit flußeisernen Balkenträgern, die Leinpfadbrücke (1907) und die Arndtstraßenbrücke (1911) als Eisenbetonplattenbalken,