

Abb. 286. Krugkoppelbrücke, Ansicht.

die Clärchenbrücke (1909) (Abb. 287) mit Brückendeckel und Widerlagern aus Eisenbeton und mit schmiedeeisernen Geländern und Laternenträgern, die als Beispiel der bei neueren Brücken gewählten Formgebungen in den Abb. 288 und 289 dargestellt sind. Die vorgenannten Brücken haben zumeist nur die geringe Spannweite von etwa 7 m.

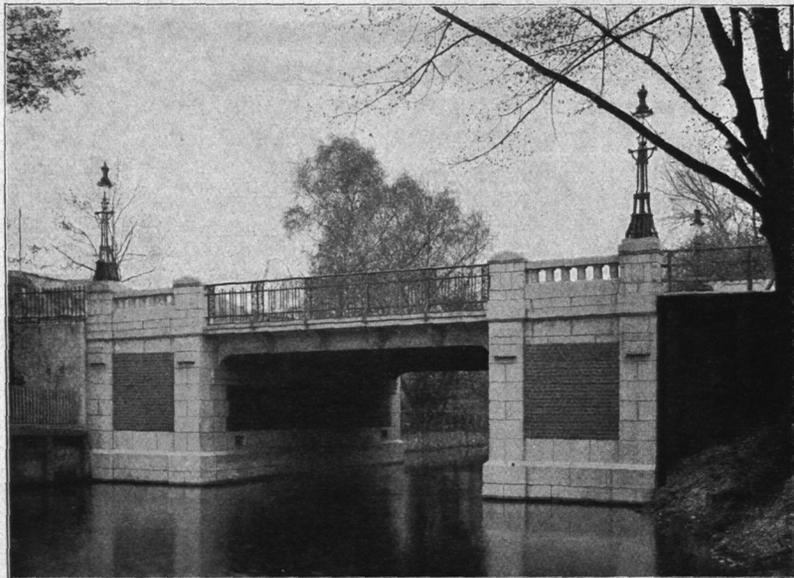


Abb. 287. Clärchenbrücke, Ansicht.

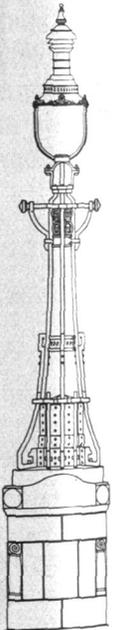
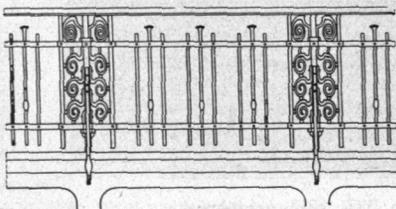
Abb. 288.
Clärchenbrücke,
Latenträger.

Abb. 289. Clärchenbrücke, Geländer.

Die von den genannten Bauwerken überbrückten Zweigkanäle der Alster weisen nur Breiten von 10 bis 14 m auf; sie dienen zumeist dem Verkehr von Ruderbooten im Einzelhausgebiet der Uhlenhorst und von Winterhude und zum Teil auch dem Verkehr der Schuten nach den an einzelnen Stellen der beiden Stadtteile aus älteren Zeiten erhaltenen Fabrikbezirken. Die geringen vorhandenen Breiten der Kanäle lassen einen Verkehr von Schleppern und Dampfern nicht zu, deren Fernhaltung im Einzelhausgebiet auch für den Sportverkehr erwünscht ist. Die Brücken konnten daher in ihrer ganzen Ausführung ohne Rücksicht auf Dampferverkehr ausgebildet werden.