

Wartehäuschen. Um die Mittelöffnung für die Dampfer mit ihren etwa 3,2 m über den gewöhnlichen Wasserpiegel von + 6,60 m *H. N.* ragenden Schornsteinen tunlichst weit ausnutzen zu können, wurden die Rämpfer höher als bei den bisher behandelten Brücken gelegt (+ 9 m statt bisher + 8 bis + 8,50 m). Der mittlere Bogen, für den zwischen Pflaster- und Brückenunterkante im Scheitel nur eine Höhe von 0,50 m zur Verfügung stand, ist zwischen

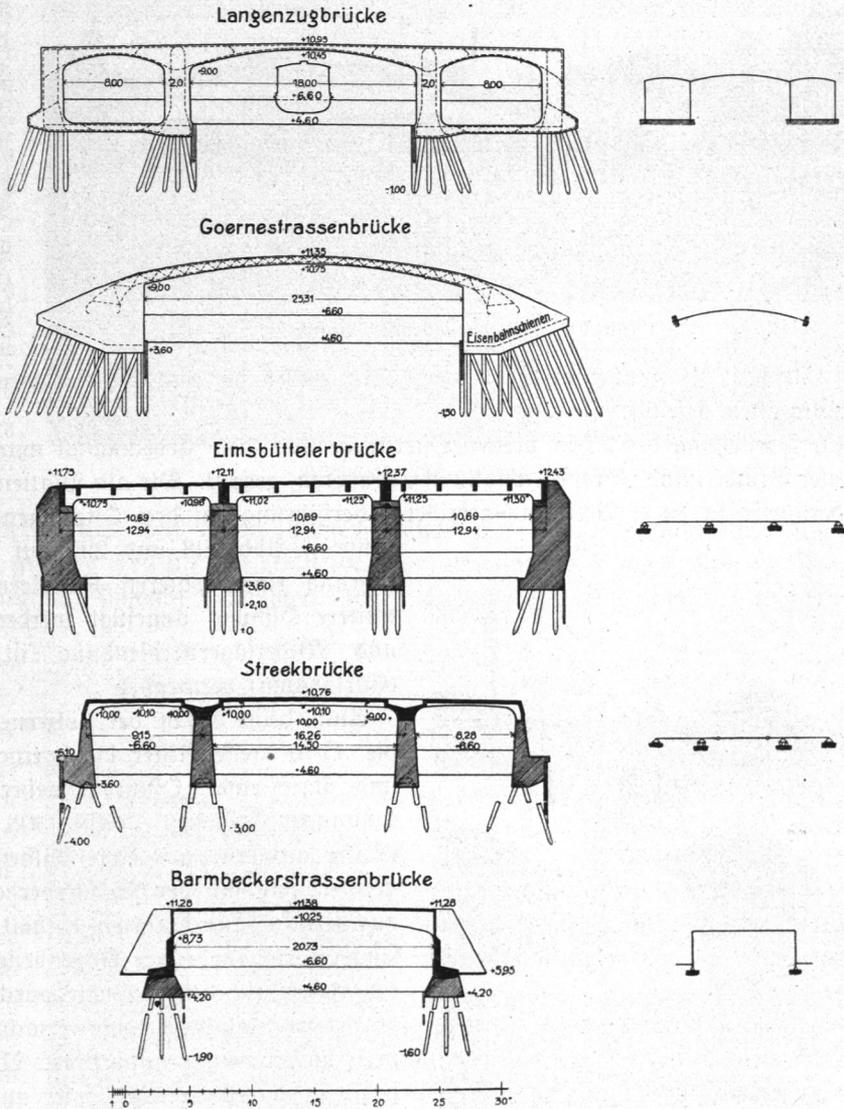


Abb. 294 bis 303. Grundformen von Eisenbetonbrücken.

die Seitenöffnungen eingespannt, die als völlig steife Rahmen mit einer je ein Widerlager und einen Pfeiler unter der Flußsohle verspannenden Eisenbetonsohle berechnet und ausgebildet sind (Abb. 294 und 295); das mit Rundeseiseneinlagen versehene Eisenbetonbauwerk ist mit Muschelkalk verblendet. Die Brückensfahrbahn und die angrenzenden 1 : 50 fallenden Rampen sind mit Hartgußasphalt auf Beton, die Fußwege mit Asphaltplatten befestigt.

Bei Durchführung des Straßenzuges Goernestraße—Clärchenstraße über die 35 m breite Alster wurde eine Öffnung von 25 m Lichtweite vorgesehen.