

Die Goernebrücke (Abb. 306) wurde 1909 aus Eisenbeton, und zwar mit steifen Eiseneinlagen in dem flachgespannten Bogen (Pfeilverhältnis 1:14,5, Rämpferhöhe + 9 m, Scheitelunterkante + 10,75 m, Pflasteroberkante + 11,50 m), ausgeführt. Die Betonwiderlager sind über der Pfahlgründung durch Schienen verstärkt. (Abb. 296 und 297.) Die Verblendung der

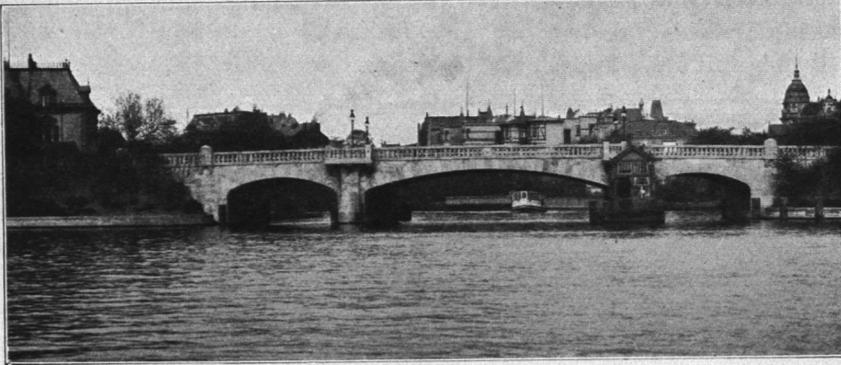


Abb. 304. Langenzugbrücke, Ansicht.

mit rötlichem Vorfazbeton verblendet. Die Fahrbahn und die Fußwege sind mit Stampfasphaltplatten befestigt.

Zur Fortsetzung der 23 m breiten Osterstraße über den Isebeckkanal wurde (1909) die Eimsbütteler Brücke (Abb. 307), gleichfalls in Eisenbeton, gebaut. Die als Plattenbalken auf steinernen Widerlagern in 19 m Breite ausgebildete Überführung hat drei Öffnungen von je 9,5 m Lichtweite (s. Abb. 298 und 299 auf S. 175); zur Durchführung einer späteren Kanalerweiterung kann eine weitere Öffnung angefügt werden. Für die Pfeiler- und Widerlagerverblendung ist nordischer Granit (Carlshamn) verwendet.

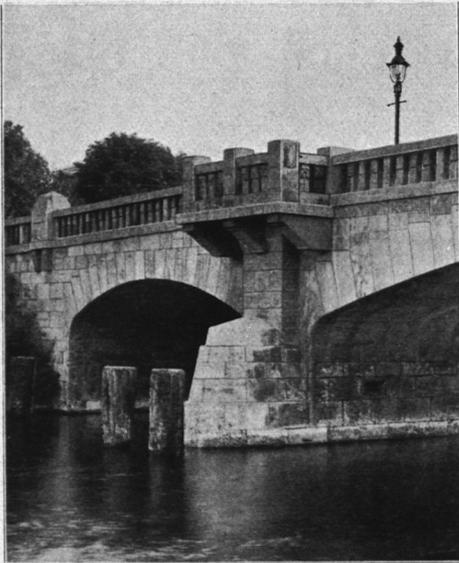


Abb. 305. Langenzugbrücke, Pfeilerausbildung.

Auch beim Ersatz der hölzernen Streekbrücke über die 35 m breite Alster durch einen Neubau (1912/13) sind statt einer Öffnung mehrere, und zwar drei Öffnungen, angelegt. (Abb. 308.) Diese Anordnung wurde gewählt, um eine Balkenbrücke herstellen zu können, die für den Schiffsverkehr in voller Breite ausnugbare Durchfahrten enthält, und zwar bei geringerer Höhe, als eine Bogenbrücke sie erfordert hätte; die Höhenbeschränkung war durch die für die benachbarten Grundstücke besonders nachteiligen Aufhöhungen der Zufahrtrampen notwendig. Wegen der Landungsstege für die Personendampfer an dem Nordwest- und dem Südostufer wurden die 7 m weiten Seitendurchfahrten für den Dampferverkehr bestimmt; der übrige

Verkehr ist auf die 13 m weite Mittelloffnung angewiesen. Der Brückendeckel wird durch Gerberträger mit Gelenken in der Mittelloffnung gebildet. (Abb. 300 und 301, S. 175.)

Während die oben behandelten Eisenbetonbrücken in größerem Umfang mit Werkstein verblendet wurden, sei es wie bei der Langenzugbrücke in den gesamten Ansichtsflächen, oder wie bei der Goerne- und Eimsbütteler Brücke nur an den Bögen Widerlagern und Pfeilern, ist man bei der Streekbrücke erheblich weiter gegangen. Es sind hier nur die dem Stoß der Schiffe ausgesetzten unteren Teile der Widerlager und Pfeiler mit Werkstein verblendet und

Bogenansichten, der mit Laternenträgern gekrönten Vorköpfe und der Widerlager in der Durchfahrt und zum Teil in den Ansichten, ferner die Geländerbrüstungen über den Widerlagern bestehen aus schlesischem Granit (Striegau), die übrigen Flächen, so die Zwickel über den Bogen, sind