

die Abdeckplatten aus Werkstein ausgeführt. Im übrigen sind aber die Brückenbalken einschließlich der oberen Pfeiler und Widerlager und die Brüstungen in einem granitartigen Versagbeton gelassen.

Um eine Verbindung des Stadtparks und des in ihm hergestellten Sees mit der Außenalster für den Ruder- und Dampferverkehr zu ermöglichen, mußte der bisher an der Straße Moorfurtweg endigende Goldbeckkanal nach Osten bis zum Stadtparksee und weiter bis zum Barmbecker Stichkanal verlängert werden. Es wurden hierdurch zwei Brückenneubauten, die Moorfurtwegbrücke und eine Brücke im Zuge der Barmbecker Straße, erforderlich.

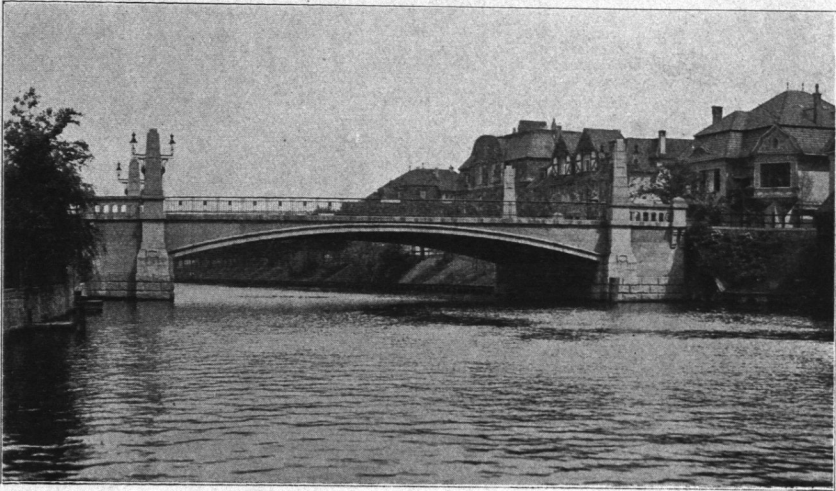


Abb. 306. Goernebrücke, Ansicht.

Beide Bauwerke überbrücken den 30 m breiten Kanal mit 20 m Spannweite. Um die Öffnungen in ihrem größten Teil für den Wasserverkehr ausnützen zu können, sind die Brücken als Rahmenträger mit nur schwach gewölbten Bogen ausgeführt. Die gewählte Ausbildung der Rahmenträger mit Kragarmen, die insbesondere bei der Moorfurtwegbrücke durch die außerordentlich geringe Konstruktionshöhe im Scheitel von nur 0,50 m bedingt war, geht aus den Abb. 302 und 303 (S. 175) hervor. Die Vorteile des Eisenbetons hat man auch bei dem Neubau des Rabenstraßensteiges an der Außenalster (Abb. 313 und 314) benutzt und statt der bisherigen

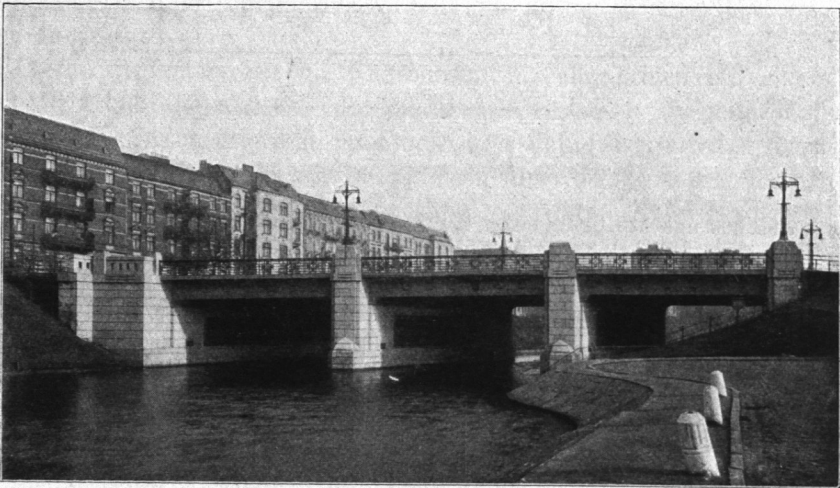


Abb. 307. Eimsbütteler Brücke, Ansicht.

hölzernen Brücke eine gefällige und dauerhaftere Zugangsbrücke nach dem Dampfersteg geschaffen. Die Verwendung des Eisenbetons für diese Brücke ermöglichte die Anlage einer Öffnung mit vergrößerter Spannweite landseitig vom Anlegesteg zwecks Durchführung des Ruderbootverkehrs.

Bei vielen zum Ersatz abgängiger oder zur Erweiterung vorhandener Brücken erforderlichen Bauten im südöstlichen Marschgebiet wurden wie bisher eiserne Balkenbrücken mit zwei Öffnungen und einem Zwischenpfeiler gebaut.