

Abb. 313. Rabenstraßensteg, Ansicht.

Als Beispiel der letztgenannten Brücken ist in Abb. 315 und 316 die Brücke im Ausschlägerweg über den Südkanal wiedergegeben. Die Behandlung der schmiedeeisernen Geländer ist aus Abb. 317 zu ersehen. Die Widerlager und Flügel sind aus Beton hergestellt und mit Basaltlava im Sockel, darüber mit Bockhorner Klinker und Muschelkalkstein verblendet. Aus Muschelkalkstein besteht auch der von Alfred Hoffmann geschaffene bildhauerische Schmuck an den östlichen Widerlagern, der die Arbeit (Abb. 318) und die Ruhe (Abb. 319) verjüngt. An der Südseite begrenzt der östliche Brückenflügel einen Landungsplatz, nach dem eine Treppe den Verkehr der Fußgänger vermittelt. An der Nordostseite schließt sich an die Brücke ein kleiner Grünplatz an; im Zusammenhang mit ihm ist am Brückenflügel eine Brunnenanlage ausgeführt.

Für die Berechnungen werden die Fahrbahnen im allgemeinen mit einem Fuhrwerk von 18 t und im übrigen mit Fuhrwerken von 10 t Gesamtgewicht belastet angenommen. Die gesteigerten Ansprüche des Lastverkehrs haben dazu genötigt, bei Berechnung neuer Brücken in wichtigen Verkehrszügen den Wagen von 18 t durch einen solchen von 25 t Gesamtgewicht zu ersetzen. Falls durch vorstehende Wagenbelastung nicht eine stärkere Beanspruchung entsteht, wird eine gleichmäßig verteilte Belastung durch Menschengedränge von 450 kg/qm angenommen. Der Fußwegberechnung wird eine Belastung durch Menschengedränge mit 560 kg/qm zugrunde gelegt.

Ein sehr eigenartiges Bauwerk, die Oberhafenbrücke, soll mit Rücksicht auf die sie behandelnde ausführliche Veröffentlichung (Merling: „Die Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen in Hamburg“, Zeitschrift für Bauwesen 1907) nachstehend nur kurz erläutert werden.

Die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg bedingte eine Überbrückung des Oberhafens für vier Eisenbahngleise in einem oberen Geschoß und für eine Fahrstraße mit zwei seitlichen Fußwegen in einem unteren Geschoß, unter Anordnung einer Drehbrücke mit zwei freien Durchfahrten von je 14,6 m lichter Weite.

Auf Grund eines beschränkten Wettbewerbes wurde im Jahre 1902 die Ausarbeitung des endgültigen Entwurfes und

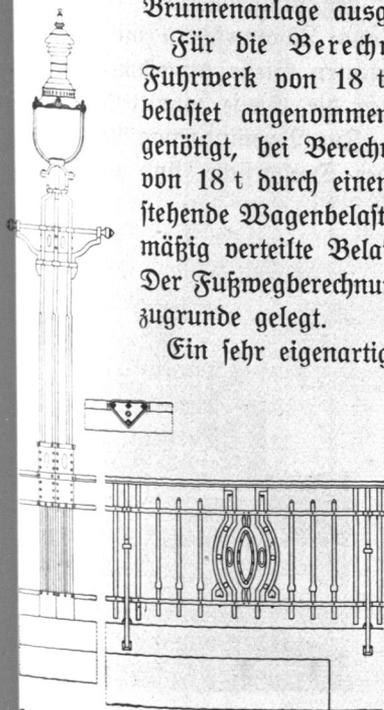


Abb. 314. Rabenstraßensteg, Geländer und Laternenträger.