

ben ab (ursprünglich) Mündungsfließ, neu von Stein erden musste. Um unter derselben zu Verlängerung von gen, jeder 27 Fuss

Geländer.

Freibogen daselbst über Null hoch. dungstreppe von ichtet. Die Mauer elegt; am Fusse as Mönkedamm-

ücke das Wasser h dem Eingehen der Mühlen- d zwar in Ueber- nen Alster aufge- nn. Die Schleuse tungen, eine ent-

sehen, sammt wänden ringsum inem Steinpflaster der Sturmthüren chleuse aus guss-

w; die darunter e Sturmthüren in ter der Decke der efnliche eiserne usenwärter, und die Winden zum r Brücke besteht

Zwischen der 2 verschleiss- gemarktfließ, das führt, und zur mfließ aus dienen.

5 Fuss weit und liegenden Einmün- uss, 8 Fuss hoch, so weit diese äge von 514 Fuss Wassertrappe ver- ung des Rödinger- ter Nail.

erwölbte Mühlen- mfließ eine Länge her er unter dem durch führt, ist ung 12 Fuss weit;

Fuss 4 Zoll über einen, unter der Fuss über Null Fuss und ist am ch behufs Ablass

sa breit, befinden. des untern Canals abgebäuet, und ist er für die Mühle aus dem, bis zu n das Wasser zu-

h, und weiter vermündung 2 Fuss s und der unterste mmen die Brücke en so wenig Statt eusenbrücke über des Postgebäudes

naus breit. — Die ant bekleidet, so ie Brücke hat ein mfließ ist 40 Fuss

breit und besteht aus 2 Bögen, jeder 46 Fuss weit, welchen der achte Theil der Weite zur Höhe gegeben ist. Die Widerlagsmauern sind 2 Fuss, der Mittelpfeiler 4 Fuss unter Null fundirt. Die Stirnen der Brückenbögen sind, wie bei der Adolphi- brücke, mit Sandsteinquadern eingefasst und die Brückenwangen mit Bildhauersarbeit in Sandstein ausgestattet. Das Geländer von Gusseisen enthält Mittel- und Endpostamente von Sandstein, auf ersteren befinden sich gusseiserne Candelaber. Gleich der in ihrer Verlängerung liegenden Adolphi- brücke, so trat auch die Bleichenbrücke in die Stelle der hier früher befindlich gewesenen hölzernen Fussbrücke.

Die aus einem Bogen bestehende Neuenwallbrücke über den das Bleichenfließ mit der kleinen Alster verbindenden Quercanal, welche erhalten blieb, musste in Ueber- einstimmung mit der neuen Strasse ebenfalls verbreitert werden, was wegen der da- selbst befindlichen Schleusenthüren (in der Regel offen stehend) vermittelst gusseiser- ner, 24 Fuss im Lichten sich frei tragenden Balken etc., wie bei der Graskellerbrücke, bewerkstelligt wurde.

Ueber den untern, im Bereich des neuen Stadttheils liegenden Canälen sind neu erbauet die Brücken in der Stein- und Görttwiete über dem auf 45 Fuss verbreiter- ten kleinen Deichstrassenfließ. In Uebereinstimmung mit den Strassen ist erstere 40, letztere, welche in schiefem Winkel über das Fließ geht, 36 Fuss breit. Jede Brücke besteht aus einem Bogen von 40 Fuss Weite. Die Widerlagsmauern, 1 Fuss unter Null fundirt, sind mit Felsenquadern bekleidet, und die Brücken mit gusseisernen Geländern versehen.

Ferner die Börsenbrücke in der neu angelegten Strasse vom Adolphiplatz nach dem Ness, ebenfalls aus einem einzigen Bogen von 34 Fuss rechteckiger Weite be- stehend. Das Nebenfließ, worüber jene Brücke liegt, nimmt an dieser Stelle eine andere Richtung an, in Folge dessen der Brücken-Durchfahrt eine abgerundete Form gegeben, und demnach die Widerlagsmauern Kreisstücke bilden. Die Breite der Brücke beträgt 60 Fuss. Das Gusseisen- Geländer darauf ist zwischen Sandstein- postamenten eingesetzt.

Unter den verschiedenen Landungsplätzen und Treppen zeichnet sich der am grossen Canal beim Hopfenmarkt besonders aus, so wie mit ihm die damit in Verbindung stehende, neu erbauete sogenannte Holzbrücke, ein Brückenbau, der wegen Abgängigkeit der alten hölzernen, übrigens ausser dem Bereich des abgebrann- ten Stadttheils liegenden Brücke, zugleich mit vorzunehmen nöthig war.

Der Landungsplatz am Hopfenmarkt bildet ein 90 Fuss langes, 36 Fuss weit in den Canal vortretendes und 9 Fuss über Null liegendes Plateau, welches durch die darauf ruhende Brückenmauer und die vor dieser befindlichen Niedrigwasser-Trep- pen in 2 Seitenhälften getheilt wird, die jedoch hinter der Brückenmauer durch eine Passage mit einander verbunden sind. Zu beiden Seiten der Brücke führen Treppen auf das Plateau hinunter. Die 12 Fuss breiten Haupttreppen jedoch, welche die Verbindung des Landungsplatzes mit dem Markt herstellen, führen unter den am Ende der Brücke seitwärts abliegenden Trottoirs durch und münden auf dem Platz vor der Brücke zwischen Trottoir und Fahrstrasse aus, so dass eine Collision des Verkehrs mit der Fusspassage dadurch vermieden wird. Die erstbenannten Treppen werden dagegen zu Zeiten benutzt, wenn das Plateau überschwemmt ist. — Zu bei- den Seiten des Plateau's befinden sich Wasserbäume, zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den anliegenden Fahrzeugen und dem Landungsplatz. Zur Verhinderung von Schmutzanhäufung in den Winkeln des Landungsplatzes ist unter dem Plateau ein Verbindungscanal durchgeführt, der dem Ebbe- und Fluthstrom durchzufließen ge- stattet. Die in der Mitte über den Landungsplatz führende Brücke ist 40 Fuss breit und besteht aus 3 Bögen, von welchen der mittlere 48, jeder der beiden Seitenbögen 44 Fuss weit ist, und deren Höhe $\frac{1}{3}$ ihrer Weite beträgt. Die Widerlagsmauern der Brücke und Voretzmauern des Landungsplatzes sind auf 2 Fuss, die Brückenpfeiler auf 4 Fuss unter Null fundirt, letztere, so wie die Bogenstirnen und Treppen aus Granit gearbeitet, erstere mit diesem Material an den Wassereiten bekleidet. Das Geländer auf der Brücke und um die Treppen ist von Sandstein. Die über die Brücken- wangen vortretenden Postamente, auf welchen sich gusseiserne Candelaber befinden, werden von darunter angebrachten Tragsteinen unterstützt. Durch Herstellung des ganzen Unterbaues aus Wasser von norwegischem Granit, so wie Vernehmung aller sonst exponirten Stellen des Bauwerkes mit diesem Material, ist eine Solidität und Dauerhaftigkeit desselben erzielt worden, die Nichts zu wünschen übrig lässt, nicht- destoweniger aber auch bei dem dasselbi- garten lebhaften Verkehr als noth- wendig zu betrachten ist.

Die hier beschriebenen Bauwerke sind in nachstehender Zeitfolge vollendet wor- den: Mit Ende des Jahres 1843 die Brücken in der Stein- und Görttwiete und die Börsenbrücke; 1844 im Sommer die Altenwall-Brücke, im Herbst der obere Theil des Mühlen-Canals und mit Ende des Jahres die Mönkedammquaimauer, das Spülfließ nach dem kleinen Deichstrassenfließ und die Reesendammbrücke; — 1845 im Früh- jahr die Adolphi- und Bleichen-Brücke, im Sommer die Neuenwall-Brücke und mit Ende des Jahres die Abschlussmauer des Rödingermarktfleises und die Mühlenbrücke nebst Schleuse darunter; — 1846 im Sommer die Alsterschleuse mit den Freigerinnen zur Seite und der Schleusenbrücke darüber, und mit Ende des Jahres die Reesen- dammquaimauer mit Zubehör, und die Verlängerung des Mühlen-Canals nebst Brücke in der Poststrasse, in Verbindung mit dem Mühlengrundwerk; — und 1847 im Früh-