

Bleed Through Soiled Document

Herr J. E. Schulenburg, Procurist und Buchführer.
- H. L. D. Carstens, zweiter Buchführer.

Herr H. Günther, }
- C. Johns, } Secrétaire des Lesezimmers.

Herr A. Reckahn, Factor der Druckerei.
- H. Friedr. Cordts, Maschinenmeister.
- G. Kieffer, Expeditur der Zeitung.

Michaelson, Schweizer.	Lieberenz,	} Boten.
Schwalling, Portier.	Möller,	
Büsing sen., }	Schmidt,	
Büsing jun., }	Böger,	
Postboten.	Dabelsteis,	

Brücken, Schleusen, Quaimauern, Canäle etc. — Den Verheerungen des grossen Brandes von 1842 konnten auch die im Bereich des eingescherten Stadtheils be- legenen Brücken nicht entgehen, da sie meistentheils von Holz erbaut waren. Die wenigen steinernen Brücken gingen bei Adoption des neuen Stadtplans theils ein, theils waren sie wesentlichen Abänderungen unterworfen. So wurde beim Wiederauf- bau des neuen Stadtheils eine Anzahl Brückenbauten unternommen, wie sie wohl schwerlich wieder auf Einmal vorkommen dürfte. — Gleichwie für Herstellung an- gemessener Strassen-Verbindungen über die den neuen Stadtheil durchschneidenden Canäle, so wurde nicht minder für Erweiterung und Verbesserung der Wasser-Com- municationen gesorgt, in welcher Beziehung namentlich die Schiffahrtverbindung der Alster mit der Elbe, welche früher nicht existirte, als ein Gegenstand von Be- deutsamkeit zu bezeichnen ist; ausserdem wurde auf Sicherung der Alster gegen Sturmfluthen, so wie auf Spülung von Canälen etc. Bedacht genommen; endlich musste wegen der beschlossenen Verlegung der Alstermühlen an's Bleichenfleet eine Zuleitung von der Alster dahin geführt werden. Zur Erreichung dieser verschiedenen Zwecke war daher, ausser den Brückenbauten, auch der Bau von Schleusen, Stau- werken, Quaimauern, Landungsplätzen, Canälen etc. erforderlich, wovon namentlich die Schleusen- und Stauwerke mit den Brücken in enger Verbindung stehen und mit ihnen, indem letztere darüber führen, ein vereinigt Bauwerk ausmachen. — In Ansehung der Wasserstandsverhältnisse muss vorgängig bemerkt werden, dass die Höhe der ordinären Fluth der Elbe bei Hamburg zu 6 Fuss 8 Zoll über den Null- punkt am Elbfuthmesser oder ordinär niedrig Wasser angenommen wird; die grös- ten Sturmfluthen erreichen nach der Erfahrung eine Höhe von über 20 Fuss. Der Normalstand der Alster (das Hochwasserbassin) beträgt 13 Fuss über Null, auf welcher Höhe dieselbe möglichst constant erhalten wird. Was dagegen die zwischen der Alster und den unteren in gleicher Höhe mit der Elbe stehenden Canälen der Stadt belegene Kleine Alster, nebst Mönkedammfleet und Bleichenfleet (zusammen das Mittelbassin bildend) betrifft, so fallen diese zwar mit der Elbe und steigen mit der Fluth, jedoch nur innerhalb gewisser Grenzen, wobei alddann eine freie Verbindung mit den untern Canälen Statt findet, sonst sind jene Gewässer an ihren Ausmündungen in dem jetzt durchgängig über die höchste Fluthhöhe gebrach- ten Niederdamm (Strassenzug von der Johannisstrasse über den grossen Bureth und Graskeller bis zur Ellerthorabrücke) durch Schleusen geschlossen, sowohl wegen Erhaltung eines Staus im Mittelbassin bei Niedrig-Wasser, als auch wegen Sicher- ung gegen Sturmfluthen, sobald diese die Höhe von 11 Fuss über Null überschrei- ten; im letztern Fall hört zugleich alle Schiffahrtverbindung zwischen den untern Canälen und denjenigen des Mittelbassins auf. Sämmtliche Bauwerke sind von Stein erbaut, d. h. in ihrer Hauptmasse von Mauerwerk, welches auf seinen frei gegen das Wasser liegenden Seiten eine Vorbildung von Klinkern erhalten hat. Freilie- gende Ecken oder sonstige vortretende Theile der Bauwerke am Wasser, wie die Köpfe der Brückenpfeiler und Schleusenmauern etc. sind mit Granit aus Norwegen, Böhmen oder dem Hannoverischen bekleidet. Im Oberbau ist dagegen zur Einfassung und Bedeckung des Mauerwerks Sandstein angewendet. Die Bauwerke, im untern Theile in Trassmörtel, im oberen in Cementmörtel gemauert, sind meistentheils auf Pilotenrost fundirt, welcher am Wasser ringsum mit Spundwänden eingefasst ist. Die Brückengewölbe sind zur Abhaltung der von oben eindringenden Feuchtigkeit mit einem Asphalt-Ueberzug versehen, die Brücken in der Fahrbahn entweder mit Stein oder Holz gepflastert, die Trottoirs entweder mit Sandsteinplatten oder Asphalt belegt etc. Wo bei dem einen oder andern Bauwerke hinsichtlich der Construction oder Materialanwendung im Wesentlichen ein anderes als im Obigen im Allgemesi- nen beschriebenes Verfahren befolgt ist, wird solches in der nachstehenden kurzen Beschreibung derselben beiläufig erwähnt werden. In Betreff der steinernen Brücken ist im Allgemeinen noch zu bemerken, dass bei ihrer niedrigen Lage (die am höch- sten belegenen erheben sich bis circa 25 Fuss über Null) auch die Bogenweite der- selben nur eine mässige bleiben konnte. Durch Anwendung meist sehr flacher Bögen ist sowohl mit Rücksicht auf möglichste Geräumigkeit der Durchfahrt unter der Brücke als auf Material-Ersparung, unbeschadet der Solidität eine thunlichst grösste Bogen- weite jedesmal zu erreichen gesucht worden. Sämmtliche Brücken haben dieselbe Weite, wie die der Strassen, worin sie liegen, erhalten.

Die Reesend Alster in d auf dem ei Bergstrasse und enthält auf folgen beträgt 1/3 dung mit Alster hier Null. Unte geführt. A und Trotto Brücke ha Das Schluss Breite von Granitvors der Stelle schütten at Null hatte. Die Reesend über Null Sandsteinp befindet sic ter Halbme der kleiner — An der Verbindu Ablasen c Schleusen- jede von 2 unter dem derselben l Paar Zwies durchpassi ersparung 10 Zoll üb den untern Alster, kar Zur Füllun rend die E erfolgt. Di diese. — I einem jed schüttlich Alsterwass beiden Sei ter. Das l Bauwerk i Concret-Ur bettungen gewölben der Stelle über die l 3 Bögen, Hogen ein Sandsteinq ler 3 Fuss zu beiden l aber eric Die k unter dies Seiten der und Brück ein bedeut fluthen he Brücke zu eine Läng Verbreiter hend aus schen gele der Fahr: gewölbt. l schwellen Abschluss