

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-Treppen in zwei 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 beiden Seiten des Plateaus befinden sich Wasserbäume, zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den anliegenden Fahrwegen und dem Landungsplatz. Zur Verhinderung von Schmutzanhäufung in den Winkeln des Landungsplatzes ist unter dem Plateau ein Verbindungs canal durchgeführt, der dem Ebbe- und Fluthstrom durchzufließen gestattet. Die in der Mitte über den Landungsplatz führende Brücke ist 40 Fuss breit und besteht aus 3 Bogen, von welchen der mittlere 48, jeder der beiden Seitenbögen 44 Fuss weit ist, und deren Höhe $\frac{1}{3}$ ihrer Weite beträgt. Die Widerlagemauern der Brücke und Vorsetzmauern 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 Wasserseiten bekleidet. Das Gefänder auf der Brücke und um die Treppen ist von Sandstein. Die über die Brückenwangen vortretenden Postamente, auf welchen sich gussiserne Candelaber befinden, werden von darunter angebrachten Tragsteinen unterstützt. Durch Herstellung des ganzen Unterbaues am Wasser von norwegischem Granit, so wie Versetzung aller sonst exponirten Stellen des Bauwerks mit diesem Material, ist eine Solidität und Dauerhaftigkeit desselben erzielt worden, die Nichts zu wünschen übrig lässt, nichtdeshalb weniger aber auch bei dem daselbst stattfindenden lebhaften Verkehr als nothwendig zu betrachten ist.

Die hier beschriebenen Bauwerke sind in nachstehender Zeitfolge vollendet worden: Mit dem Ende des Jahres 1843 die Brücken in der Stein- und Görtswiete, die Börsenbrücke, so wie der obere zweiarmlige Theil des Mühlen-Canals; — 1844 im Sommer die Altenwall-Brücke und mit dem Ende des Jahres die Mokedamsqualmauer, das Spülafel nach dem kleinen Deichstrassenfleet und die Reesendammsbrücke; — 1845 im Frühjahr die Adolfs- und Bleichen-Brücke, im Sommer die Neuenwall-Brücke und mit dem Ende des Jahres die Abschlussmauer des Rödingsmarktfleets und die Mühlenbrücke nebst Schlenne darunter; — 1846 im Sommer die Alsterchlenne mit den Freigerinnen zur Seite und der Schlennebrücke darüber, und mit dem Ende des Jahres die Reesendammsqualmauer mit Zubehör und die Verlängerung des Mühlen-Canals nebst Brücke in der Poststrasse in Verbindung mit dem Mühlengrundwerk; — und 1847 im Frühjahr die Graskeller-Brücke nebst Schlenne darunter, und mit dem Ende des Jahres die Holzbrücke mit dem Landungsplatz. — Von den gänzlich neu erbauten 8 Brücken haben 3 früher nicht existirt, nämlich die Schlennebrücke, die Brücke in der Poststrasse und die Börsenbrücke, ausserdem sind 2 von ihnen früher nur Fussbrücken gewesen, die Adolfs- und Bleichen-Brücke; dagegen sind eingegangen: die Brücke über dem Rödingsmarkt vor der Görtswiete, die Brücken vor den Alstermühlen, wofür jetzt der den Jungferstieg durchschneidende Mühlen-Canal in die Stelle getreten, und die Bank-Fussbrücke in Folge des Baues der Börsen-Brücke; ferner haben in Folge des Eingehens der kleinen Canäle zwischen der kleinen Alster und dem Niederdamm 5 darüber geführte Fahrbrücken und eben so viel Fussbrücken zu existiren aufgehört.

Schliesslich mag hier noch beigefügt werden, dass die Gesammtzahl der innerhalb der Stadthore befindlichen öffentlichen Brücken, mit Ausschluss von drei, wegen der jetzigen Hafenerweiterung und Zudämmung des Fleets hinter dem Kehr wieder eingehenden, — 63 beträgt. Hierunter befinden sich 17 steinerne, wovon 16 gewölbt sind und Eine mit einem platten, steinernen, von eisernen Balken getragenen Brückendeckel versehen ist; in dieser letztern Art sind auch 2 der im neuen Stadtheil beibehaltenen gewölbten Brücken verbreitert worden. Von den übrigen 46 hölzernen Brücken haben 22 ganz oder zum Theil steinerne Vorsetzen; Sieben dieser hölzernen Brücken sind nur Fussbrücken. Eine Eigenthümlichkeit bei den hölzernen Brücken in der Stadt besteht darin, dass bei vielen derselben die Vorsetzen darunter von den angrenzenden Privaten ganz oder theilweise zu unterhalten sind. Wie bei den steinernen Brücken der Fall, so werden jetzt mehr und mehr auch die hölzernen Brücken mit einer Asphaltirung ihres Fahr- und Fussweges versehen. Seit dem Jahre 1849 sind ausserhalb des neuen Stadtheils 8 Brücken gelegentlich ihres Neubaus oder daran vorgenommener Reparatur verbreitert worden. Die Vorstadt St. Georg zählt ohne die Eisenbahn-Brücken, jedoch mit Einschluss der beiden Brücken an der Grenze über die Bille bei Brandshof, im Uebrigen fast sämmtlich im Hamerbrook belegen, 2 steinerne und 22 hölzerne Brücken. Auf dem Grasbrook findet sich gegenwärtig nur eine Brücke von Holz vor. Kettenbrücken oder eiserne Bogenbrücken sind zur Zeit in und bei der Stadt nicht vorhanden. Zur Verbindung der Alster und der höher belagerten Canäle der Stadt unter sich und mit der Elbe dienen zwei steinerne Kastenschleusen und 3 Stauschleusen, wovon jedoch nur eine der ersten in der obersten Abstufung liegt. Von den Stauschleusen sind zwei von Stein und eine von Holz. Ausserdem befinden sich noch vor 2 Canälen der Stadt hölzerne Fluthschleusen. Im Stadtdich der Vorstadt St. Georg liegen 2 steinerne Kastenschleusen, welche die Verbindung zwischen den öffentlichen Canälen des Hamerbrooks und dem

Eisenbahn-Canal daselbst in begrenzende Bille bei Brandshof allein zum Abfluss des Wasserschlusse ist. Diejenigen Schiffe, die dort vorhanden sind, die sonstigen kleinen Flussfahrzeuge, welche in der oben angeführten

Buchdruckereien deren eine bedeutende Anzahl hervorgehen, die denen aus Geschichte der Buchdruckerei Hamb. J. A. Meissner. 18 stungen grösstentheils höchst durchsinn- und geschmackvoll selbst des Auslandes, sich wenn man Vergleiche mit Erfreuen wir uns freilich befinden sich doch unter Männern, die keine Fortschritte sind, sich um die Vervollständigung 1) Ackermann et Wolff, bei gr. Reichstrasse no 44. 3) (auch lithographische Anstalt) bahn no 9. 6) J. E. G. Fabricius, Rödingsmarkt (auch lithographische Anstalt) 11) Grund'sche Erben (Druckstrasse no 43. 12) J. F. Alterwall no 66. 13) Hart Erben (Druckerei der Ham 15) G. R. L. Höber, Dam der Abendzeitung der Börs 1840 no 52. 18) J. F. K. Haus no 11. 19) J. C. F. Köhler, Steinwiete no 13 hoff'sche Buchdruckerei, A strasse no 5. 24) J. A. M. W. C. Meack, Mokedam 27) F. H. Nestler et Mell bei der alten Börse no 5, Michaeliskirche no 12. 30) gr. Drehbahn no 37. 32) no 67. 34) C. H. Stern, B 36) H. G. Voigt, gr. Reich 39) J. A. Wagen 39) J. G. L. Wichers, Grimm no 2. 41) J. W. mer jun. et Comp., Kraien und in Bergedorf: 1) J im Rauben Hause in Horz platt Wwe., Ritzbüttel, Buchhandlung: hardstrasse no 2, in St. Paul et Comp., Königstrasse no Kreuzweg no 27. 5) Gebrüder antiquarischen Buchhandlung Leihbibliothek). 6) W. Be hardt'schen Leihbibliothek) 7) J. P. Erie, Börsenbrücke der Künste und nützlichen bibliothek). 9) C. D. S. Altoser Buchhandlung (J sche Buchhandlung (E. N lung, neust. Fuhlenwiete 14) Wilh. Jowien, Rathha tenhandlung, Bücher- und handlung, Bergstrasse no Bureth no 12. 17) L. M pensteh no 1, (Verlag, un der hiesigen Gerichte, o kl. Johannisstrasse no 2. thümer einer der bedeut Börsenbrücke no 2, (auch