

alten Fahrbahn hinaufreichte. In der ältesten Stadtansicht von 1553 (Abb. 14) ist dies sehr deutlich zu sehen. Die alte Fahrbahn lag bis zum Umbau 1728 um etwa 1 m tiefer (Abb. 49 u. 50). An einigen Stellen hat man noch Spuren des alten Pflasters gefunden — so auf Pfeiler 9 etwa 65 cm unter Oberkante Deckplatte, auf Pfeiler 10 etwa 70 cm unter Oberkante Deckplatte, auf Pfeiler 22 sogar 1,42 m unter der jetzigen Gangbahn. Holzreste, die man da und dort vereinzelt in den Pfeilern fand, stammen zweifellos nur von Rüstungen bei Pfeilerreparaturen, wo man sie einfach mit einmauerte. Besonders im Pfeiler 18 wurden einige noch zusammenhängende Holzteile festgestellt (vergl. Abb. 10 u. 13).

Die Gründung der Pfeiler und Borköpfe, die nur eine sehr geringe Tiefe hatten, — im Strom ruhten die Pfeiler teilweise direkt auf dem Flußbett — war durchgehend in sehr schlechtem Zustand. Nirgends fand man aus alter Zeit eine Konstruktion, die dazu bestimmt gewesen wäre, die gewaltige Last der Brücke zweckmäßig auf den Grund zu verteilen. Die vereinzelt gefundenen Roste, die beim Abbruch gefunden wurden, gehören mit Ausnahme eines am Pfeiler 22 (Abb. 19), der aus dem Jahre 1503 stammt, alle späteren Zeiten an. Auch die den Pfeilern und Borköpfen vorgelegten Schichten, die gerade ein besonderes Kennzeichen der Augustusbrücke waren, verdanken in der uns bekannten abgerundeten Ausbildung (Abb. 1), erst dem 18. und 19. Jahrhundert ihre Entstehung. Früher waren es nur rechteckig vortretende Sockelschichten. In den Brückenrechnungen erscheinen dieselben wiederholt als die Pfeilerbänke, schon 1470/71 genannt, die als rechtwinklig ausgearbeitete Stufen um die Pfeiler gelegt und mit eisernen Klammern miteinander verbunden waren. Noch im Anfang des 18. Jahrhunderts müssen wiederholt die Eisschollen, die sich auf diesen Bänken ablagerten, weggeräumt werden, und auch den Fischern wurde bei Strafe verboten, ihre Schiffe an den Klammern der Bänke festzumachen oder sonst die Absätze der Bänke irgendwie zu benutzen.<sup>64)</sup>

Durch den Abbruch läßt sich auch genau die Stelle nachweisen, wo die in den bisher mitgeteilten Rechnungen genannte mittlere Holzbrücke sich befunden hat. Es ist dies der Bogen 16, der nicht einheitlich gewölbt war, sondern aus zwei Seitenteilen bestand, die erst 1547 hergestellt wurden, und aus einem, aus wesentlich kleineren Steinen gebildeten Mittelteil, das beim Pöppelmannschen Umbau 1728—30 eingesetzt wurde (Abb. 15, 16 u. 22). Der neben dem

<sup>64)</sup> Vgl. den Bericht der Baukommission, die den Zustand der Brücke 1718 untersucht. S. St. N. Loc. 14 625.