

emporsteigt. (Vergl. Fig. 461.) Bescheidenere Beispiele sind dargestellt in Fig. 258: *Scala della Zucca* zu Genua, Fig. 259: Treppe zwischen Kaiser- und Adlersstraße zu Nürnberg, Fig. 260: Treppe zur hoch gelegenen Strandstraße in Blankenberge. Auch die im 8. Kapitel dieses Abschnittes zu besprechenden öffentlichen Plätze *del Popolo* und *del Campidoglio* zu Rom (Fig. 343 u. 409), *Colombo* und *Corvetto* zu Genua (Fig. 441 u. 346) sind mit solchen Treppen- und Rampen-Anlagen verbunden. Rampen verdienen für den Verkehr stets den Vorzug, sei es, daß sie hinreichend sanft zum Befahren angelegt werden können, sei es, daß sie absatzweise eine Stufe erhalten und so ein Mittelding zwischen Fahrrampe und Treppe bilden, wie z. B. die Treppenrampe zum römischen Capitol. Zwei sich kreuzende, leider zu kleinlich angelegte Rampen zeigt Fig. 261, zum Appellhofs-Platz in Köln hinaufführend.

208.
Brückenrampen.

Als besondere Art von Rampenstraßen sind die städtischen Brückenrampen zu erwähnen, welche entweder im Inneren der Stadt in der Brückenrichtung beginnen und senkrecht zum Strom führen oder als Seitenrampen parallel zum Ufer gelegt werden. Im ersteren Falle ist gewöhnlich die Uferstraße zu überbrücken (London, Köln, Koblenz); eine alte senkrecht zum Fluß hinabfallende Straße bleibt oft am Rampenfusse liegen (Köln), und andere dem Ufer parallele Straßen werden treppenförmig mit der Brückenrampe verbunden (Würzburg, Fig. 262). Beispiele für den zweiten Fall sind Mainz und Rotterdam (Fig. 263); die Seitenrampen stören den Verkehr am Ufer entlang, wenn der Platz nicht, wie in Mainz, die Anordnung derselben in erheblichem Abstände vom Ufer gestattet, und bilden gewöhnlich eine unvollkommene Verbindung zwischen der Brücke und den Stadtstraßen.

Fig. 262.

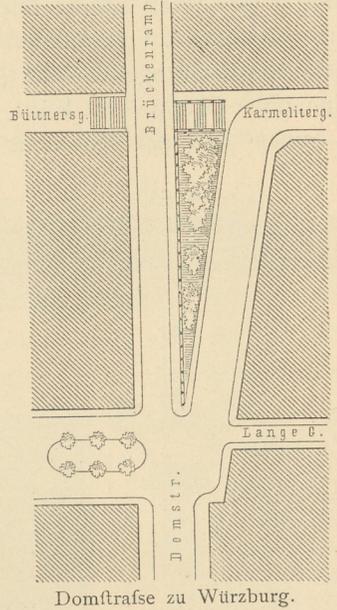
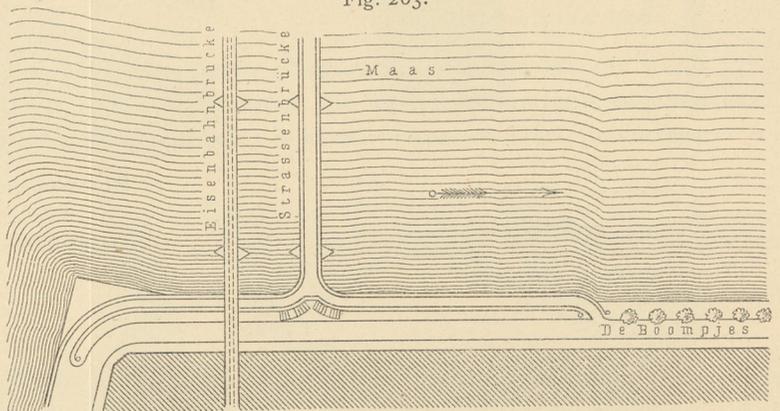


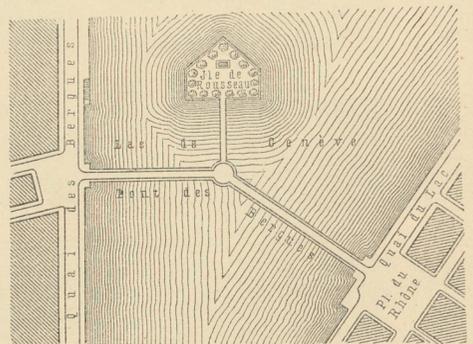
Fig. 263.



Aus Rotterdam.

1/5000 n. Gr.

Fig. 264.



Rouffseau-Infel zu Genf.

1/2500 n. Gr.