

gehalt. In der Flussschifffahrt kamen an: 26518 Schiffe und Flösse mit 9660975 t. Tragfähigkeit, wovon über die Hälfte Schleppkähne, und gingen ab: 26152 Schiffe mit 9365263 Tons Tragfähigkeit.

Das Verzeichnis des Beienpersonals siehe Abschn. I. Näheres Inhaltsverz. unter Hafens-, Lots-, Leucht- u. Tonnenwesen

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden, unter 1) bis 8) genannten Schleusen haben den Zweck, die Alster, die Bille und die Hammerbrookkanäle gegen die stark wechselnden Elbwasserstände abzuschließen und die Höhe des Wasserspiegels im Interesse der Schifffahrt und der Entwässerung in bestimmten Grenzen zu halten.

Table with 2 columns: 'Wasserstandshöhen der Elbe:' and 'der Alster:'. It lists various water levels and heights in meters for different locations and conditions.

- 1) Alsterschleuse, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1525/46, umgebaut 1801/92, zwischen Mittelbassin und Alster, mit 2 Kammererschleusen von 24,25 m und 26,50 m nutzbarer Länge...
2) Graskellerschleuse, erbaut 1828/39, umgebaut 1846/47, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 1 Kammer von 23,28 m nutzbarer Länge...
3) Michelsenschleuse, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 2 Kammern von 25,18 und 21,16 m nutzbarer Länge...
4) Mühlentückenschleuse, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittelbassin, Staueschleuse von 9,17 m lichter Breite...
5) I. Hammerbrookschleuse, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 1 Kammer im Aussenhaupt von 25 m nutzbarer Länge...
6) II. Hammerbrookschleuse, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 2 Kammern im Aussenhaupt von je 30 m nutzbarer Länge...
7) Brandshofer Schleusenanlagen, zwischen Elbe und Bille. a. Kleine Brandshofer Schleuse, erbaut 1846 mit 1 Kammer von 21,00 m nutzbarer Länge... b. Grosse Brandshofer Schleuse, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge...
8) Tiefstuckschleuse, erbaut 1898/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Aussenhaupt...
9) Brookthorschleuse, erbaut 1868/69, verbindet den Sandthorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 68,55 m nutzbarer Länge...
10) Baakenschleuse, erbaut 1889/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 109 m nutzbarer Länge...
11) Grevenhofschleuse, erbaut 1868/1900, zwischen Kuhwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbarer Länge...
12) Ellerholzschleusen, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholzhafen und Reiherrstieg, mit Kammern von je 120 m nutzbarer Länge...
13) Müggenburgerschleuse, erbaut 1904/1906, zwischen Norderelbe und dem östlichen Ende des Müggenburgerkanals mit 2 Kammern von je 120 m nutzbarer Länge...

Die Freihafenspeicherstadt

steht bei der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Dieselbe wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen und Brookthorhafen, im Westen vom Niederhafen und Brundenburgerhafen und im Osten vom Oberhafen begrenzt.

Durch einen 25 m breiten Kanal, welcher auf seinem westlichen Ende sowohl mit dem Binnenhafen als auch mit der freien Elbe in Verbindung steht, wird dies Terrain in ganzer Länge durchschnitten und auf der Strecke vom Niederhafen bis Brookthor in zwei, von da bis zum Oberhafen infolge Abzweigung des Kanals in drei Teile geteilt.

Auf den hierdurch entstandenen s. g. Landzungen erheben sich ausser einigen Kai- und Zöllschuppen, einem Staatspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehen

henden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorenhaus, sowie eine elektrische Akkumulatoren-Unterstation.

Der grössere Teil der Speichergebäude ist von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft selbst entworfen und erbaut worden, teilweise sind dieselben auch nach Plänen verschiedener Privat-Architekten entstanden.

Die Pläne für den Speichercomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speichermiether, sowie die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten.

Die fünf- bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in der Richtung von Westen nach Osten mit Block A, B, C, D, E, G, H, P, S, T, W; auf der Südseite, ebenfalls von Westen nach Osten, mit Block J, K, L, M, N, O, Q, R, U V und X bezeichnet.

Die Verbindung der durch die Flete getrennten Strassen und der Speicher unter sich ist durch eine grössere Anzahl von Brücken hergestellt worden.

Ausserdem stehen unter der Leitung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft noch die vom Staate pachtweise übernommenen beiden Kapspeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr. Am Südlufer der Elbe, auf dem Meinerkerfer, am Moldahafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E. Ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

In den verschiedenen Speichergebäuden der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft werden alle für die Lagerung zugelassenen Waaren, hauptsächlich aber Caffee, zur Einlagerung gebracht.

Die Speicherblocks J, K, L, 9, 6, W, 8/10, die beiden Kapspeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldahafen sowie am Dessauer Ufer dienen dem eigenen Speicherbetrieb der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.

Die übrigen Speicherblocks werden dem Hamburgischen Handelstande mitersweise zur Benutzung überlassen und sind dicselben ausser mit Lagerräumen, auch teilweise mit Kontoren ausgestattet.

Als Hebevorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waaren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebeische eingebaut, ausserdem sind für den Notfall noch Handwinden vorgesehen.

Das Druckwasser für die hydraulischen Hebezeuge der Gesellschaft, ausserdem aber auch für die Kräne in den Zollabfertigungsstellen am Zollkanal, sowie der beanspruchte elektrische Strom, sowohl zur Beleuchtung der Speichergebäude und -assen, als auch zur Speisung der Elektromotore in den maschinellen Betrieben, wird von der in der Mitte des Speicherbezirks am Sandthorquai liegenden kombinierten hydraulischen und elektrischen Zentralstation geliefert.

An die Zentralstation angeschlossen sind ausserdem eine grössere Anzahl in den Strassen des Freihafenspeicherterrains angebrachter Hochdruckhydranten, mit den nötigen Rohrleitungen in den Treppenhäusern, mittels welchen das Druckwasser der hydraulischen Anlage in Verbindung mit dem Wasser der städtischen Wasserleitung zur Feuerlöschung bei Brandfällen in den Freihafenspeichern benutzt werden kann.

Die durch ihre Grösse und gediegene Bauart imposanten Riesenpeicher sind architektonisch sehr wirkungsvoll ausgeführt, auch hat die ein so grosses Terrain umfassende Speicherstadt infolge der reicheren Ausbildung der Fassaden einen gewissen malerischen Reiz erhalten.

Der Bau des Elbtunnels St. Pauli-Steinwärders.

a. Beschreibung.

Der im Bau befindliche Elbtunnel soll das linkselbische Hafengebiet, besonders zwischen Reiherrstieg und Köhlbrand, mit der Stadt verbinden. Er wird das die beiden Strassenetze verbindende Zwischenglied sein und ist für Wagen und Fussgänger, nicht aber für Strassenbahnen bestimmt.

b. Zahlenangaben.

Abkürzung des Weges Kuhwärder-Rathhausmarkt 4200 m; Entfernung der Schachtmitten 448,50 m; Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m; Hubhöhe der Aufzüge 23,50 m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10000 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks: Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80 m; Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,06 m; Lichte Weite eines Tunnels 4,70 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5-6 m; Wassertiefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10-11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn -15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Baumsumme M. 10722600,-.

c. Bauleitung.

Baudeputation, Baubureau Elbtunnel, Grevendam 1; z. Z. 1 Baumeister, 3 Ingenieure, 14 Techniker, 1 Schreiber, 6 Arbeiter.

d. Bauausführende Firma.

Ph. Holzmann & Cie., G. m. b. H., Frankfurt a. M., Baubureau Hamburg, Hafenstrasse 45 II; z. Z. 1 Oberingenieur, 3 Ingenieure, 3 Techniker, 9 Aufseher, 90 Handwerker, 1 Maschinenmeister, 1 Buchhalter, 6 Schreiber, 270 Arbeiter.

e. Bauausführung.

Der Baugrund ist auf der St. Pauli-Seite in 10-15 m Tiefe fester Ton, der auf der Elbbreite abfällt. Auf ihm liegt plastische Kleie, von der Mitte des Elbettes ab und in Steinwärders Sand und Kies. Es muss deshalb der Schacht Steinwärders und die Tunnels unter Zuhilfenahme von Pressluft gebaut werden, während der Fahrtschacht St. Pauli offen unter Wasserhaltung niedergebracht werden konnte.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.