

Brückenwaagen.

a) städtische:

Stadtleich 46	Gasanstalt Earmbeck, Flotowstrasse
St. Pauli, Hafenstr. zw. 108-105	" Tiefstack, Ausschlagerallee
Verbrennungsanstalt Bullerleich 6	Länge Mühlen, Wasch- u. Badeanstalt
alter Teichweg 61	Brookthor, gegenüber d. Käferwallung
Gasanstalt Grabsbrook, Gaserwerkstrasse	

b) private:

Heidenkampsweg 31/25, W. Strücken	Gärtnerstr. 67, Hansa-Brauerei
Heidenkampsweg 51, H. Eggers Wwa	Scheideweg 12/16, Hammonia-Brauerei
Winterhuderweg 28, H. W. Heldmann	Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb
Winterhuderweg 78, Löwen-Brauerei	Barmbeckerstr. 188, Hinrich Dwingler
Barmbeckerstr. 19, Winterhuder-Brauerei	Jarrest. 34, Westphal & Co
Gertigstr. 48, Unlon-Brauerei	

Brücken.

Adolfsbrücke. Erbaut 1841-1845, Gewölbeschittel (Mittelföhrung) + 7,58 m Länge 97,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 31,1 m Durchfahrtsweite.

Adolphstrassenbrücke. Erbaut 1895, Länge 10,60 m, Breite 13,1 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

Ahrensburgerbrücke. Bogenbrücke in Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 40,0 m, Breite 17,0 m, lichte Weite 20,0 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

Alfredstrasse, Brücke in der. Erbaut 1900, Länge 22 m, Breite 17,3 m.

Alsterdorferstrasse, Unterführung. Länge 33,20 m, Breite 8,00 m, lichte Weite 23,0 m, 2 Öffnungen je 4,10 m, 1 Öffnung 14,80 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m.

Alsterstreek südliche Überführung der Hochbahn, Unterkante + 12,70 m, Länge 37,0 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 32,0 m, erbaut 1911.

Alsterstreek nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkante + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,75 m, lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Altonwallbrücke. Erbaut 1840-1841, Verbreitert 1910, Gewölbeschittel + 7,80 m, Länge ca. 20 m, Breite ca. 29 m, eine grössere Durchfahrtsweite von ca. 8,20 m, eine kleinere Durchfahrtsweite von 4,10 m Weite.

Am Markt, Viadukt der Hochbahn, erbaut 1911, Länge 412 m, Breite 9,30 m und 8,90 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

St. Annenbrücke. Erbaut 1884-1885, Länge 25,6 m, Breite am südl. Widerlager 20,2 m, am nördl. Widerlager 30,4 m, zwei Durchfahrten von zusammen 22,2 m, Konstruktionsunterkante + 8,50 m.

Arndtstrassenbrücke. Erbaut 1867, Länge 9,50 m, Breite 7,40 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m. 1894 Erneuerung des gesamten oberbaues. Erneuert 1911/12 in Eisenbeton, Länge 14,38 m, Breite 14,38 m, lichte Weite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, Tragfähigkeit 35.000 kg.

Beakenbrücke, eiserne Brücke. Erbaut 1887, Länge 87,40 m, Breite 15,30 m. Die Brücke kann mittelst hydraulischer Vorrichtung aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 17 m für die Schifffahrt frei werden.

Beakenschlusse, Beakenwärderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 16,50 m, Breite 15 m, eine Öffnung.

Bachstrassenbrücke. Erbaut 1879, Länge 11,70 m, Breite 11 m, lichte Weite 9,90 m, Durchfahrtshöhe 3,45 m. 1904-1905 Erneuerung des Oberbaues und Verbreiterung um 1,7 m.

Bankskanal, Lippelstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1911, Länge 26,50 m, Breite 17 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Barmbecker Stöckkanal, Unterführung, Länge 28,30 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 29 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m, erbaut 1910/11.

Barmbeckerstrassenbrücke, siehe jetzt Goldbeckbrücke.

Barmbeckerstrasse und Vossberg (Hochbahn), Unterkante von + 14,80 m bis + 15,4 m, Länge 127 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m, erbaut 1910.

Beesenlandbrücke, Eisenbahnbrücke. Erbaut 1907, Länge 56,18 m, Breite 11,80 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m, Konstruktionsunterkante + 9,63 m.

Bellevuebrücke. Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,10 m, Breite 8,15 m, lichte Weite 5,40 m, Durchfahrtshöhe 2,91 m, 1894 gründliche Ausbesserung der Landjoche.

Berlinerthordamm, Brücke im. Erbaut 1908, Länge 31 m, Breite 18,5 m.

Billhorner Brücke, Billhorner Brückenstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1886-1888, Länge der festen Brücke 57,28 m, der Rollbrücke 50,99 m, Breite 18 m, Konstruktionsunterkante + 10,60 m. Die Rollbrücke kann mittelst einer hydraulischen Vorrichtung ausgefahren werden, wodurch eine freie Öffnung für die Schifffahrt von ca. 14 m Weite entsteht.

Bille, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Ballerleich und Billstrasse. Erbaut 1901, Länge ca. 77 m, 2 Seitenöffnungen à 18 m und 1 Mittelföhrung à 20 m Durchfahrtsweite.

Bille, eingeleisige Eisenbahnbrücke über die, im Billwärder-Ausschlag. Erbaut 1900, Länge ca. 78 m, 2 Seitenöffnungen à 17 m und eine Mittelföhrung à 20 m Durchfahrtsweite.

Bille, Blaue Brücke, hölzerne Brücke, Länge 58,00 m, Breite 18,00 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,80 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Bille, Rothe Brücke, hölzerne Brücke, Länge 25,00 m, Breite 6,00 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,30 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Bill-Brack, dreigleisige Eisenbahnbrücke über das. Erbaut 1846, erweitert und verbreitert 1901, Länge ca. 116 m, 1 Öffnung à 30 m und 3 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite.

Bill-Brack, zweigleisige Eisenbahnbrücke für die Hochbahn, Länge ca. 87 m, Breite 7,80 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 18,80 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 33,00 m, und 1 Durchfahrtsöffnung von 34,50 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Billbrook-Kanal, hölzerne Eisenbahnbrücke für die Südostarmsee-Kreisbahn, Länge 62,00 m, Breite 7,50 m, 2 Durchfahrtsöffnungen à 12,50 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m.

Billekanal, im Zuge des Ausschlagers Billedeiches, hölzerne Brücke. Erbaut 1911, Länge 62,60 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 10 m lichte Weite mit 4 Seitenöffnungen.

Billekanal, Bille, Deich, hölzerne Brücke. Erbaut 1899, Länge 48,70 m, Breite 9,10 m, sechs Öffnungen. Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

Billekanal, über den, eingeleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bille und Rangierbahnhof Rothenburgsort. Erbaut 1901, Länge ca. 67 m, 2 Seitenöffnungen à 11,5 m und 1 Mittelföhrung à 20 m Durchfahrtsweite. Konstruktionsunterkante + 9,40 m.

Billekanal, hölzerne Brücke, im Zuge der Grossmannstrasse, Länge 50,00 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen à 10,50 m, Konstruktionsunterkante + 8,50 m.

Billhorner Canal, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Billhorner Röhrendamm und Billstrasse. Erbaut 1901, Länge ca. 55,5 m, 2 Öffnungen à 13 m Durchfahrtsweite.

Billhorner Canal, Billhorner Brückenstrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1900, Länge 27,30 m, Breite 10 m, fünf Öffnungen.

Billhorner Canal, Billstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1904-1905, Länge 24,55 m, Breite 17 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m, eine Öffnung.

Billwärder Bucht, Brücke über die. Erbaut 1905, Länge 138 m, Breite 4,50 m, 4 Durchfahrten von zusammen 80,6 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante zwischen + 9,0 und + 10,54. Der mittlere, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 14,9 m überspannende Teil der Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden.

Birkenau, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 29,1 m, Breite 8,5 m, 3 Öffnungen 2 à 7,3 m und 1,10 m lichte Weite, Durchfahrtshöhe 13,9 m.

Bleichenbrücke. Erbaut 1841-1845, Gewölbeschittel + 7,7 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 12 m, zwei Durchfahrten von zusammen 26,4 m Durchfahrtsweite.

Blumenstrassenbrücke. Erbaut Ende der 80er Jahre, Länge 14,40 m, Breite 8,40 m, lichte Weite 3,30 resp. 5,90 m, Durchfahrtshöhe 2,40 m.

Bogenstrasse, Unterführung. Länge 25 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1909-1911.

Borgweg, Überführung. Unterkante + 15,9 m, Länge 46 m, Breite 12,20 bis 15,50 m, erbaut 1910.

Borstelerbrücke, Eppendorferlandstrasse. Erbaut 1865, Länge 22,70 m, Breite 16,85 m, lichte Weite 5,65 m, Durchfahrtshöhe 2,60 m. 1901 Verbreiterung um 2,20 m.

Brahmsallee, Unterführung. Erbaut 1909-10, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 15 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 5 m.

Bramfelderbrücke, Bramfelderstrasse. Erbaut 1866, erneuert 1900-1901, Länge 30,900 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m.

Brandhoferschleuse, Kleine, eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 24 m, Breite 23 m, Konstruktionsunterkante + 6,88 m, eine Öffnung. Verbreitert 1892 von 17,8 m auf 23 m.

Brandhoferschleuse, Grosse, eiserne Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsweite 21,86 m, eine Öffnung, erbaut 1908-1909, Konstruktionsunterkante 6,90 m.

Brandstvieterbrücke. Erbaut 1868-1869, Gewölbeschittel + 8,03 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 13,10 m Durchfahrtsweite.

Brauerstrassenbrücke. Erbaut 1866, Konstruktionsunterkante + 7,9 m, Länge ca. 9 m, Breite ca. 11 m, eine Durchfahrt von 7,7 m Durchfahrtsweite.

Brooksbrücke, B. d. neuen Krahn. Erbaut 1886-1888, Länge 48,04 m, Breite 17 m, Weite der Durchfahrt 42 m, Konstruktionsunterkante + 9 m im Scheitel, + 8,52 m am Widerlager.

Brookthorqualbrücke. Erbaut 1883-1885, Länge der südlichen Brücke 24,8 m, der nördlichen Brücke 24,4 m, Breite 11,35 bzw. 37 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,289 m. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückendeckeln auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Käsegleisen einen nach der Zollabfertigung Brookthorhafen führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Käsegleise am Brookthorqual. Von der Gesamtbreite dieser Brücke entfallen 17,80 m auf die Strasse und 19,20 m auf den Bahnkörper.

Brookthorhschleuse, Brücke über die, eiserne Brücke. Erbaut 1870, Länge 12,45 m, Breite 17,20 m, eine Öffnung.

Brücke im Weg No. 199 in Hamm. Erbaut 1901, Länge 29 m, Breite 8 m.

Brücke im Weg No. 200 in Hamm. Erbaut 1901, Länge 63 m, Breite 8 m.

Bullenhusenkanal, Ausschläger Billedeich, Holzbrücke, erbaut 1908, Länge 67,10 m, Breite 9,10 m, 6 Öffnungen, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

Bundesstrasse, Unterführung. Erbaut 1910-1911, Länge 113 m, Breite 9 und 12 m, 8 Öffnungen von je 80 m zwischen den Pfeilern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

Carlstrassenbrücke. Erbaut 1859, Länge 10,90 m, Breite 7,20 m lichte Weite 8,90 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1896 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.

Catharinenbrücke, Grimm. Erbaut 1877-1878, Konstruktionsunterkante + 8 m, Länge ca. 16,50 m, Breite ca. 13 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

Catharinenbrücke, Kleine, B. d. Mühlen. Erbaut 1887-1888, Konstruktionsunterkante + 7,8 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

Clärchenbrücke, Clärchenstrasse. Erneuert 1910 in Eisenbeton, Länge 18,90 m, Breite 14,50 m, lichte Weite 7,00 m, Durchfahrtshöhe 3,90 m.

Dorotheenstrasse, Unterführung. Unterkante + 13,4 m, Länge 22 m, Breite 8,10 m, lichte Weite 17 m, erbaut 1911.

Dorotheenstrassenbrücke. Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,25 m, Breite 11,40 m, lichte Weite 5,50 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m. 1899 Verbreiterung um 8 m.

Eilbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den. Erbaut 1905, Länge ca. 19 m eine Öffnung à 10 m Weite.

Eilenau, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 26 m, Breite 8 m, Öffnung von 25,3 m lichte Weite, Durchfahrtshöhe + 14,43 m.

Eilbecktal, Brücke im mass. Unterbau, eis. Ueberbau, erbaut 1909, Länge 23 m, Breite 17 m, lichte Weite 10 m, Durchfahrtshöhe 1,90 m.

Eimsbüttelerbrücke, Eisenbetonbrücke über den Isebeckkanal, erbaut 1910, Länge 42 m, Breite 19 m, 9 Öffnungen, davon 2 Durchfahrten à 9,50 m, Durchfahrtshöhe 4,27 bzw. 4,62 m.

Eilbrücke, Alte

Eilbrücke, Neue, eiserne Brücke. Erbaut 1884-1887, Länge ca. 400 m, Breite 18 m, drei Stromöffnungen à 102 m, Konstruktionsunterkante + 10,60 m, vier Flutöffnungen à 21 m.

Ellerholzkanal, Eisenbahnbrücke über den. Erbaut 1912, Länge 75,98 m, Breite 9,50 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 45 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

I. Ellerholzschleuse, Strassen- und Eisenbahnbrücke über die. Beide Brücken sind aus Eisen hergestellt und stehen auf massiven Widerlagern. Erbaut 1900, Länge der Strassenbrücke 21,97 m, Breite 11,80 m, Länge der Eisenbahnbrücke 21,97 m, Breite 5,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m für die erstere und + 9,63 m für die zweite.

II. Ellerholzschleuse, Strassen- und Eisenbahnbrücke über die. Diese Brücken sind ebenfalls aus Eisen hergestellt und stehen auf massiven Widerlagern. Erbaut 1904, Länge der Strassenbrücke 20,17 m, Breite 11,44 m, Länge der Eisenbahnbrücke 20,17 m, Breite 4,82 m, Konstruktionsunterkante der ersten + 9,60 m, für die zweite + 9,62 m.

er Röhren-
Öffnungen
baut 1900,
05, Länge
40 m, eine
ste 4,50 m,
te, Kon-
er mittlere,
Teil der
den.
(Öffnungen
9 m,
e ca. 31 m,
en 26,4 m,
m, Breite
2,40 m,
ichte Weite
m, erbaut
e 12,20 bis
0 m, Breite
1901 Ver-
und 10 m,
höhe 5 m,
1900-1901,
höhe 4,15 m,
änge 24 m,
e Öffnung.
fahrtsweite
unterkante
8 m, Länge
ca. 13,10 m,
+ 7,9 m,
von 8,70 m
4 m, Breite
ante + 9 m
en Brücke
20,37 m,
weite, Kon-
ste ante + 9 m
en Brücke
20,37 m,
weite, Kon-
ste ante + 9 m
Die süd-
nach der
l. Die nord-
verkehrs-
reits dieser
m auf den
1870, Länge
seite 8 m,
seite 8 m,
08. Länge
unterkante
rette 9 und
rn, Durch-
ichte Weite
hölzernen
unterkante
chfahrt
nstruktions-
Durchfahrt
ige 13,90 m,
00 m,
2 m, Breite
ge 14,25 m,
20 m, 1899
ge ca. 19 m
fnung von
Länge 23 m,
m,
erbaut 1910,
urchfahrten
00 m Breite
unterkante
1908, Länge
11,20 m,
Konstruk-
3 m für die
ese Brücken
if massiven
ke 20,17 m,
rote 4,82 m,
die zweite

Ellerthorsbrücke. Erbaut 1668, Gewölbeschitel (Mittelföpfung) + 10,9 m, Länge 26 m, Breite 12,6 m, eine Schleuse von 4,60 m Durchfahrtsweite, zwei Brückenöffnungen von zusammen ca. 17,2 m Weite.
Backeplatz gegenüber, Fussgängerbrücke über den Stadtgraben; eiserne Bogenbrücke. Erbaut 1909, Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 3 Öffnungen, die Mittelföpfung wird von einem Bogen überspannt. Spannweite 44 m.
Eppendorfer Baum, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 27 m, Breite 12 und 14 m, lichte Weite 22,96 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,50 m.
Eppendorferbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1883, Länge 26,50 m, Breite 12 m. 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 19 m, Durchfahrtshöhe 4,20 m. Zwei Durchfahrtsweiten à 7,9 m, eine à 4,5 m.
Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserne Drehbrücke. Erbaut 1869-1871, umgebaut 1908-1909. Länge 36 m, Breite 8,96 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 12,5 m für die Schifffahrt frei werden. Konstruktionsunterkante + 7,48 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager.
von Eisenstrassenbrücke. Erbaut 1893, Länge 28 m, Breite 10 m, Durchfahrtshöhe + 11,3 m.
Fährkanalbrücke, Länge 64 m, Breite 4 m, eine Öffnung 8 m, Konstruktionsunterkante + 9,20 m, Klapbrücke.
Fährstrassenbrücke. Erbaut 1883-1884, Länge 10,40 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1895 Reparatur und teilweise Erneuerung des hölz. Oberbaues. 1903 Erneuerung der Joche, 1908 größere Reparatur des Oberbaues.
Feentelchbrücke, Schöne Aussicht. Erbaut 1884, Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 8,40 m.
Fernsichtbrücke. Erbaut 1891, Länge 40,40 m, Breite 10 m, lichte Weite 6 resp. 7,90 m, Durchfahrtshöhe 8,45 m. 1903 Erneuerung der Joche, 1908 größere Reparatur des Oberbaues.
Finkennau, Unterführung. Erbaut 1908-1909, Länge 21,7 m, Breite 8,20 m, eine Öffnung von 20 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 14,75 m.
Flachsland, Unterführung. Länge 18,20 m, Breite 8,22 m, lichte Weite 17 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1910.
Flurstrasse, Unterführung. Länge 43 m, Breite 9,22 m und 13 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 15,80 m lichter Weite und 4,40 m Durchfahrtshöhe, Mittelföpfung für Fussgänger 4,55 m lichte Weite und 8,90 m lichte Höhe, erbaut 1909-1910.
Flurstrassenbrücke. Erbaut 1901, Länge 29,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtshöhe 4,10 m.
Friedrichsbergerbrücke, Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1899, Länge 10 m, Breite 10 m, Konstruktionsunterkante - 10,3 m.
Fuhsbüttelerstrasse, Unterführungen beim Bahnhof Barmbeck. Südliche Unterführung: Länge 30,60 m, Breite 4,55 m und 7,50 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m; nördliche Unterführung: Länge 31,85 m, Breite 4,35 m und 8,20 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1908-1909.
Fuhsbüttelerstrasse, südliche Unterführung. Länge 48,60 m, Breite 9,21 m, lichte Weite 25,87 m, Durchfahrtshöhe 4,70 m, erbaut 1908-1909.
Gaswerkbrücke, Osterbeckstrasse. Erbaut 1901, Länge 13,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 3,75 m.
Görtwietenbrücke. Erbaut 1843, Gewölbeschitel + 7,45 m, Länge ca. 12,60 m, Breite ca. 10,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsweite.
Goebenstrasse, Holz-Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1908-1909. Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, 2 Durchfahrten à 8 m.
Goebenstrasse. Erbaut 1909-1910, Länge 29 m, Breite 8,20 und 11,20 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
Goethestrassenbrücke. Am Langenzug. Erbaut 1893, Länge 9,60 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.
Goernebrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1910-1911, Länge 85 m, Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, Tragkraft 25000 kg.
Goldbeckbrücke, erbaut 1912-1913 in Eisenbeton, Länge ca. 47,00 m, Breite 20,25 m, Breite 20,35 m, lichte Weite 20,90 m, Durchfahrtshöhe 8,65 m.
Goldbeckkanal, Überführung der Hochbahn. Unterkante + 10,75 m, Länge 26,50 m, Breite 7,90 m, lichte Weite 20 m, erbaut 1910.
Graskellerbrücke. Erbaut 1886-1888, verbreitert 1846-1847, Gewölbeschitel (der Schleuse) + 8 m, Länge ca. 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schleuse von 5,4 m Durchfahrtsweite, zwei Freigerinnen von zusammen 5,3 m Weite.
Grevenhofbrücken, Eine Strassen- und 2 Eisenbahnbrücken über den Grevenhofkanal (eiserne auf massiven Widerlagern). Erbaut 1898, Länge 81,50 m, Breite der Eisenbahnbrücken je 4,60 m, der Strassenbrücke 11,23 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
Grevenhofschleuse, Strassen- und Eisenbahnbrücken über die. Zwei gerade Eisenbahnbrücken und eine Strassenbrücke mit 2 Fußwegen sind zusammenhängend gebaut. Neben diesen Brücken befindet sich noch eine schiefe Eisenbahnbrücke. Breite der geraden Eisenbahnbrücke und Strassenbrücke 27 m. Erbaut 1900, Breite der schiefen Eisenbahnbrücke 6,18 m, Konstruktionsunterkante - 9,60 m, Länge der ersteren beiden 19,70 m, Länge der schiefen 22,48 m.
Gründelberg, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 38,70 m, Breite 8 und 11 m, lichte Weite 29,40 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,49 m.
Grüningerbrücke, Hopfensack. Erbaut 1466-1868; verbreitert 1894-1895, Gewölbeschitel + 7,57 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsweite.
Grosshaldesteg, 5 m breite Bogenträgerbrücke auf Eisenbetonwiderlagern. Erbaut 1911/14 für Überführung grosserer Gasfordertungen über den Osterbeckkanal, dient nebenher dem Fussgängerverkehr. Lichte Durchfahrtsweite 48 m, Trägerunterkante am Widerlager + 10,90 m, in der Mitte - 10,91 m.
Grosshaldestrasse, Unterführung. Unterkante + 18,40 m, Länge 22,5 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 17 m, erbaut 1910.
Grovebrücke, Osterbeckstrasse. Erbaut 1875, Neubau 1907 in Stein und Eisen, Länge 9,40 m, Breite 16 m, Durchfahrtsweite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 2,55 m.
Grüne Brücke, über die Bille, Billw. Steindamm, eiserne Brücke. Erbaut 1911-1912, Länge 60 m, Breite 23 m, 3 Durchfahrtsöffnungen, mittlere Durchfahrt 20 m, seitliche Durchfahrten à 18,20 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.
Guanofethbrücke auf Steinwärdler, Nordelberstrasse. Erbaut 1874, Länge 38 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 5,80 m, 8 von 6,40 m lichter Weite. Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1896 Erneuerung des östlichen Landjoches etc. 1907 Erneuerung der äusseren Tragbalken.
Güntherstrasse, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 28 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 26 m, 7 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 15 m.

Gurttinsinsel, Fussgängerbrücke. Erbaut 1874, Länge 19 m, Breite 3,0 m Konstruktionsunterkante + 8,70 m.
Gustav Freytag-Brücke, Gustav Freytagstr. Länge 10 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtshöhe 2 m. 1896 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.
Gustavcanal, Schwabenstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 15,55 m, Breite 8,30 m, zwei Öffnungen.
Gustavcanal, Süderquaistr., eiserne Brücke. Erbaut 1899, Länge 16,30 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.
1. Hammerbrookscheleuse, Stadtdelch. Erbaut 1546, Länge 8,6 m, verbreitert 1912 auf 11 m, in Eisenbeton, eine Öffnung, Klinkergewölbe.
2. Hammerbrookscheleuse, Stadtdelch, eiserne Brücke. Erbaut 1888, Länge 25,60 m, Breite 11,80 m, zwei Öffnungen.
Hammersteindamm, Brücke im. Erbaut 1907, Länge 29 m, Breite 15,8 m.
Hansa-Brücke. Erbaut 1891, Länge 25,40 m, Breite 27,60 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
Haynstrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 33 m, Breite 8 und 9,80 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
Hegestieg, hölz. Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1899, Länge 23,60 m, Breite 8,25 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 14 m.
Helligongesbrücke, Erbaut 1888-1889, Gewölbeschitel (Mittelföpfung) + 8,8 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,5 m, drei Durchfahrten von zusammen 32,2 m Durchfahrtsweite.
Hellwigbrücke, Hellwigstr., Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1897, Länge 15,08 m, Breite 15,08 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m bezw. 4,8 m, Durchfahrtsweiten 7 m, 7,85 m und 7,10 m.
Hellwigstrasse, 2 Unterführungen. Erbaut 1908-1909, Länge 28 m, Breite 8,75 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
Hellbrookstrassenbrücke, erbaut 1912/13, über den Barmbecker Stichkanal. Länge 21,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 8,65 m.
Hellenenbrücke, Bei den Mühren. Erbaut 1875-1876, Konstruktionsunterkante - 8,5 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.
Hochwasserbasin, Süderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1907-1908, Länge 40 m, Breite 20 m, 3 Öffnungen à 12 m lichte Weite. Konstruktionsunterkante + 6,90 m.
Hochwasserbasin, Werftenstrasse, in Holz erbaut 1885, Länge 37 m, Breite 10 m. Drei Durchfahrtsöffnungen à 6,60 m.
Hofbrücke, dritte, Eisenbahnbrücke. Erbaut 1918, Länge 66,88 m, Breite 6,60 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 42 m.
Hofwegbrücke. Erbaut 1891, Länge 9,50 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.
Hohebrücke, Kaje. Erbaut 1886-1887, Gewölbeschitel + 9,17 m, Länge ca. 48 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.
Hohebrücke, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1884, Länge 28,18 m, Breite 12 m, 1902 erneuert auf Länge 34,70 m, Breite 19 m, Durchfahrtsbreite 4,1 m, zwei Durchfahrten à 8,08 m.
Hohenfelder Brücke, a. d. Alster. Erbaut 1875, Länge 14 m, Breite 22,4 m, Durchfahrtsbreite 10 m.
Holländischbrookfeth, Brücke über das, in der Holländischenreihe. Erbaut 1909-1902, Länge 20,82 m, Breite 8,78 m, lichte Weite der Durchfahrt 19,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,31 m am Widerlager.
Holsteinischerkamp, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 34,5 m, Breite 8,6 und 12 m, 2 Öffnungen von 15 und 11 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 17,2 m.
Holzbrücke, Mattenwiete. Erbaut 1846-1847, Gewölbeschitel (Mittelföpfung) + 8,41 m, Länge ca. 49 m, Breite ca. 12,30 m, drei Durchfahrten von zusammen 35,65 m Durchfahrtsweite.
Hornerweg, Brücke im. Erbaut 1901, Länge 25 m, Breite 20 m.
Hubbrücke, Strassen- und Eisenbahnbrücke über den Verbindungskanal des Segelschiffs- und Moldanahafens. Erbaut 1886/87 (eiserne auf massiven Widerlagern). Das eine Ende der Brücke kann mittels hydraulischer Hubvorrichtung um 3,0 m gehoben werden. Länge 24,00 m, Breite 4,75 m, für Eisenbahnverkehr, und 13,25 m für Strassenverkehr. Konstruktionsunterkante + 9,00 m.
Hudtwalckerstrasse, Unterführung. Länge 38,10 m und 36,80 m, Breite 10,20-10,4 m. Lichte Weite 30,00 m, 2 Öffnungen je 6,10 m 1 Öffnung 17,80 m. Lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.
Hufnerstrasse, südliche Unterführung. Länge 25,40 m, Breite 12,15 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 4,90 m, erbaut 1906-1909.
Hufnerstrassenbrücke. Erbaut 1891, Länge 26,60 m, Breite 12,90 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,10 m.
Innocentiastrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 22 m, Breite 6 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5 m.
Isebeckkanalbrücke. Erbaut 1909-1910, Länge 106 m, Breite 8,50 m und 13,50 m, lichte Weite 82,50 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5,80 m, Durchfahrtsweite 20 m.
Isebrücke, Betonbrücke über den Isebeckkanal, Oderfelderstrasse. Erbaut 1919 anstelle der alten Holzbrücke, Durchfahrtsbreite 4,15 m, Durchfahrtsweite 25 m.
Jungfernbrücke (Fussgängerbrücke) über den Zollkanal, Zippelhaus. Erbaut 1887-1888, Länge 41,9 m, Breite 4 m, Weite der Durchfahrt 40,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,88 m im-Scheitel, + 8 m am Widerlager.
Jungfrauenthal, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 80 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5 m.
Käthnerortbrücke, erbaut 1900, Holzbrücke, Länge 80,70 m, Breite 12 m lichte Weite, 2 Öffnungen à 6,25 m, 1 à 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,0 m, bezw. 4,20 m.
Kajebrücke, Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 6,68 m, Länge ca. 17 m, Breite ca. 22,20 m, eine Durchfahrt von 6,40 m Durchfahrtsweite.
Kammercanal, Engelstr., eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 28,20 m, Breite 10 m, eine Öffnung.
Kannengieserbrücke, neuer Wandrahm. Erbaut 1884-1886, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.
Kannengieserortbrücke. Erbaut 1890-1891, Länge 22,56 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.
Kehrwiederbrücke. Erbaut 1884-1885, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.
Kehrwiedersteg, Erbaut 1886-1888, Länge 25,56 m, Breite 5,08 m, Weite der Durchfahrt 24,29 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.
Kellinghusenstrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 56,50 m, Breite 30 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m, Durchfahrtsweite zwischen den Säulen 8,65 m.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

Kersten Miles-Brücke, Seewarstr. Erbaut 1896-1897, Gewölbeschiffel + 23,10 m, Länge ca. 90 m, Breite ca. 22 m, eine Durchfahrt von ca. 37,0 m Durchfahrtsweite.

Kibbelstieg, Erbaut 1886-1886, Länge 35,56 m, Breite 5,63 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.

Klosterallee, Unterführung, Erbaut 1909-1910, Länge 56,50 m, Breite 10 und 8 m, 8 Öffnungen, davon 2 à 14 m und 1 à 18,50 m, Breite 30 m, Lichte Weite 18,50 m zwischen den Widerlagern besw. Skalen, Durchfahrtsweite 4,50 m.

Klosteralleebrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal, Erbaut 1888, Länge 88,60 m, Breite 12 m, 1905 erneuert auf Länge 53,20 m, Breite 17 m, holzerner Unterbau, eiserner Oberbau, Durchfahrtsweite 4,15 m, 3 Durchfahrten, Lichte Weite 17,50 m, 3 Durchfahrtsweite 4,15 m, Erbau Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 8,90 m, Breite 13 m, Lichte Weite 7 m, Durchfahrtsweite 2,20 m.

Kornhausbrücke, Brandst. Erbaut 1886-1888, Konstruktionsunterkante + 9 m, Länge 41 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 40,3 m Durchfahrtsweite.

Krugkoppelbrücke, Erbaut 1891, Länge 71 m, Breite 10,44 m, lichte Weite 8,00 u. 9 m, Durchfahrtsweite 5,10 m, 1906/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.

Kuhmühlenteichbrücke, Erbaut 1878, Länge 24 m, Breite 17,3 m, Durchfahrtsweite - 10,45 m.

Kuhmühlenteichbrücke, Erbaut 1910/11, Länge 66,6 m, Breite 7,3 m, 1 Öffnung von 55,4 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14 m.

Langenkampbrücke, Erbaut Ende der 60er Jahre, 1885 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 13,00 m, Lichte Weite 7 m, Durchfahrtsweite 2,20 m.

Langenzugbrücke, Adolphstr. Erbaut 1864, Länge 18,50 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrtsweite 3,44 m. Neuban 1909-1910, massive Konstruktion, Länge 54,0 m, Breite 17,50 m, 3 Durchfahrten 2 à 8,0 m, 1 à 13,00 m, Durchfahrtsweite 4,40 m bzw. 3,85 m.

Lettenkamp, Unterführung, Länge 31,45 m, Breite 15,10 m, Lichte Weite 30,6 m, 2 Öffnungen je 6,10 m und 1 Öffnung 17,80 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Leichterkanal, Eine Strassen- und drei Eisenbahnbrücken über den Verbindungskanal zwischen Kaiser Wilhelm-Hafen und Ellenhofhafen (eiserne auf massiven Widerlagern). Erbaut 1901, Strassenbrücke Länge 26,00 m, Breite 9,74 m, Eisenbahnbrücke Länge 25,00 m, Breite 5,10 m, Schiffe ausbrücken Länge 26,07 m, Breite 5,20 m, nördl. Eisenbahnbrücke Länge 30,85 m, Breite 7,00 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Leinpfad, Unterführung, Südliche Unterkante + 13,40 m, Länge 16 m, Breite 8 m, lichte Weite 14 m.

Leinpfadbrücke, Erbaut 1890, Neubau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, Lichte Weite 8,50 m, Durchfahrtsweite 8,10 m.

Leinpfadkanal, Unterführung der Hochbahn, Unterkante + 12,10 m, Länge 17,80 m, Breite 7,80 m, lichte Weite 14,33 m, erbaut 1911.

Lerchenfeld, Unterführung, Erbaut 1909, Länge 34,7 m, Breite 8,4 m, 3 Öffnungen, 2 à 9,2 m und 18 m lichter Weite, Durchfahrtsweite - 13,6 m.

Lombardsbrücke, Erbaut 1868-1868, verbreitert 1900, Gewölbeschiffel (Mittelfahrt) + 10,9 m, Länge ca. 85 m, Breite ca. 50 m, drei Durchfahrten von zusammen 51,8 m Durchfahrtsweite.

Loogestieg, Unterführung, Erbaut 1909-1910, Länge 20,8 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 17 m, zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsweite 4,40 m.

Lübeckercanal, Appellstr., eiserne Brücke, Erbaut 1881, Länge 28,40 m, Breite 16,40 m, vier Öffnungen.

Mansteinbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal, Bogener, Erbaut 1901, Länge 82,85 m, Breite 16 m, Durchfahrtsweite 4,15 m, 2 Durchfahrten à 8,08 m.

Maria Louise-Brücke, Maria Louise-Str. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1899 erneuert, Länge 9,00 m, Breite 16,70 m, lichte Weite 7 m, verbreitert 1914, um ca. 3,0 m nach Norden, Durchfahrtsweite 3 m.

Maria Louise-Strasse, Überführung, Unterkante + 13,80 m, Länge 38 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,85 m.

Marktcanalbrücke, Feutenstr. Erbaut 1910-1911, Durchfahrtsweite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,61 m.

Marschnerstrasse, Unterführung, Erbaut 1908, Länge 18,80 m, Breite 7,60 m, eine Öffnung von 17,20 m lichte Weite, Durchfahrtsweite + 16,90 m.

Matentwietenbrücke, Erbaut 1874, Konstruktionsunterkante + 8,2 m, Länge ca. 10,40 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von ca. 16,40 m Durchfahrtsweite.

Maurienstrassen-Brücke, Erbaut 1901-1902, Länge 29,25 m, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsweite 4,30 m.

Maxstrassenbrücke, Erbaut 1907-1908, Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrtsweite 10,06 m.

Meyerstrassen-Drehbrücke, eiserne Brücke, Erbaut 1872, Länge 85 m, Breite 9 m, Die Brücke kann mittels Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 11,5 m für die Schifffahrt frei werden.

Michaelisbrücke, Erbaut 1882-1888, Konstruktionsunterkante (Südseite) am nordwestlichen Auflager + 8,5 m, Konstruktionsunterkante (Nördliche) am südöstlichen Auflager + 9,5 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleppe von 6 m Durchfahrtsweite, ein Freigerinne von 4,3 m Weite.

Mittelcanal, Amineckstr., eiserne Brücke, Erbaut 1913-1914, Länge 33 m, Breite 19,70 m, eine Durchfahrtsöffnung von 25,80 m, Weite 7 m.

Mittelcanal, Ausschlagweg, eiserne Brücke, Erbaut 1908-1904, Länge 21,30 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

Mittelcanal, Borstelmannweg, hölzerne Brücke, Erbaut 1909, Länge 80 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittelcanal, Diagonalstr., hölzerne Brücke, Erbaut 1902, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittelcanal, Grevonweg, hölzerne Brücke, Erbaut 1894, Länge 26,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

Mittelcanal, Hammerbrookstr., eiserne Brücke, Erbaut 1890-1891, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1900 von 13,50 m auf 15,10 m.

Mittelcanal, Heidenkampsweg, hölzerne Brücke, Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbeschiffel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

Mittelcanal, Heidenkampsweg, eiserne Brücke, Erbaut 1877, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20 m.

Mittelcanal, Louiseweg, hölzerne Brücke, Erbaut 1894, Länge 50,60 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

Mittelcanal, Nagelweg, eiserne Brücke, Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Mittelcanal, Osterbrook, hölzerne Brücke, Erbaut 1909, Länge 80 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittelcanal, Bonstr., eiserne Brücke, Erbaut 1884, Länge 25,90 m, Breite 8,80 m, drei Öffnungen.

Moorfuhrbrücke, Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 22 m, Breite 16,30 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsweite 3,66 m.

Moorkanalbrücke, Erbaut 1913, Länge 31,50 m, Breite 14 m, eine Öffnung von 30 m.

Müggengurgenschloß, Strassen- und Eisenbahnbrücke über die (eiserne auf massiven Widerlagern). Erbaut 1905, Länge der Eisenbahnbrücke 18,80 m, Breite 5,82 m; Länge der Strassenbrücke 18,80 m, Breite 8,44 m; Länge des Fußweges 18,80 m, Breite 2,52 m; Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Mühlenbrücke, gr. Johannistr. Erbaut 1844-1845, Konstruktionsunterkante + 7,9 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 17 m, Breite ca. 17,40 m, eine Durchfahrt von 9,2 m Durchfahrtsweite.

Mühlenkampbrücke, Erbaut 1889, 1889-1890 Erneuerung der Brücke in Stein und Eisen, Länge 30 m, Breite 15,45 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsweite 8,60 m.

Mühnenbrücke, b. d. Mühnen. Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 7,15 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 20 m, eine Durchfahrt von ca. 12 m Durchfahrtsweite.

Münzstrasse, eiserne Brücke für Fußgänger, Erbaut 1906, Spannweite 36 m, Breite 3,6 m.

Mundsburgerbrücke, Mundsburgerdamm, Erbaut 1869-70, Länge 20 m, Breite 54,4 m, Durchfahrtsweite + 9,36 m.

Neuerwallbrücke, Erbaut 1724, verbreitert 1845, Gewölbeschiffel + 8,4 m, Länge ca. 6,80 m, Breite ca. 14 m, eine Durchfahrt von 6 m Durchfahrtsweite.

Neuerwegbrücke, St. Annenplatz, Erbaut 1885-86, Länge 56,01 m, Breite 16 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 3,806 m.

Neuhofbrücke, auf Steinwärdern, Neuhofstr. Erbaut 1890, Länge ca. 34,50 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 11,00 m; 1 von 7,60 m und 6,0 m, 7,0 m lichter Weite; Konstruktionsunterkante: im Scheitel + 10,44 m, am Widerlager + 8,90 m.

Niederbaumbrücke, Baumwall, Erbaut 1878-1880, Länge ca. 82 m, Breite ca. 11 m, drei Durchfahrten von zusammen 75 m Durchfahrtsweite, 1912 Umwandlung der Drehbrücke in eine feste Brücke und Höhersetzung der Brücken-Konstruktionsunterkante auf + 9,4 m in der Mitte, + 9 m am Widerlager.

Niederfelder, Erbaut 1897-1899, Eisenbahnbrücke, Erbaut 1916, Länge 77,70 bis 88,40 m, Breite 11,50 m, eine Öffnung von 71,81 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m, 2) Eisenbahnbrücke, Erbaut 1914/15, Länge 75 m, Breite 7,80 m, eine Öffnung, Durchfahrtsweite 56 m, 3) Sassenbrücke, Erbaut 1915/16, Länge 75,52 m, Breite 15,20 m, eine Öffnung, Durchfahrtsweite 50 m, Konstruktionsunterkante bei beiden Brücken + 9,60 m.

Nordcanal, Amineckstr., Erbaut 1894, Länge 44 m, Breite 15,40 m, drei Öffnungen.

Nordcanal, Hammerbrookstr., eiserne Brücke, Erbaut 1876, Länge 15,65 m, Breite 14,63 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1898 von 8,73 m auf 14,63 m.

Nordcanal, Heidenkampsweg, eiserne Brücke, Erbaut 1874, Länge 16,20 m, verbreitert 1909 auf 20 m.

Nordcanal, Nagelweg, eiserne Brücke, Erbaut 1875, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20,0 m.

Nordcanal, Repoldstr., eiserne Brücke, Erbaut 1877, Länge 16,60 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Nordcanal, Sonnenstr., eiserne Brücke, Erbaut 1908, Länge 16,40 m, Breite 14,74 m, zwei Öffnungen.

Norderlochbrücke (Stein und Eisen), auf Steinwärdern, Eilerholzdam, Erbaut 1897-1899, Länge 36,87 m, Breite 5,66 m, Durchfahrtsweite 30,0 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m.

Norderloch (Nordersand), provisorische Brücke über, Die Brücke hat eine mittlere Durchfahrtsöffnung und 3 Nebenöffnungen auf jeder Seite. Die mittlere Öffnung beträgt 19,80 m, Breite 3,70 m, Konstruktionsunterkante + 9 m, Erbaut 1896, (Eisenbahn).

Norderloch, zweite Überbrückung über, nach den Guanoverken, Eisenbahnbrücke, Länge 64 m, Breite 4,60 m, Konstruktionsunterkante + 9 m, Erbaut 1896.

Nordersandbrücke, auf Steinwärdern, Nordersand, Erbaut 1876, Länge 36 m, Breite 4 m, 4 Öffnungen von 7,10 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m, 1897 Erneuerung der Stromjoche und äusseren Tragbalken, Länge 31,50 m, Breite 4 m.

Oberhafen, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den, zwischen Hannoverischer Bahnhof und Billwärder Neudeich, Oberhafenkanal, Erbaut 1901, Länge ca. 204,7 m, 7 Öffnungen von zusammen ca. 155 m Durchfahrtsweite.

Oberhafen, zweigleisige Dreh-Brücke über den Oberhafenkanal, Erbaut 1902-1905, Konstruktionsunterkante + 8,806 m, Länge ca. 115 m, Breite ca. 14,20 m. Die Drehbrücke wird durch Pressluft gehoben und gedreht, wodurch zwei Durchfahrten von je 16,80 m frei werden, ausserdem hat die nördliche feste Brücke zwei Durchfahrten von 20,0 m resp. 22,0 m, die südliche von 10,00 m.

Ohlsdorferstrasse, stül. Unterführung, Länge 39,50 m und 38,20 m, Breite 8,0 und 12,30 m, lichte Weite 55,0 m, 2 Öffnungen je 11,90 m und 1 Öffnung 11,20 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Ohlsdorferstrasse, nördliche Unterführung, Länge 53,80 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 52,25 m, 3 Öffnungen 11,63, 31,60 und 9,02 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Osterbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Osterbeckkanal, Erbaut 1905, Länge ca. 34 m, eine Öffnung à 20 m Weite.

Osterbeckkanal, Überführung der Hochbahn, Länge 18,20 m, Breite 8,20 m, eine Durchfahrtsöffnung von 26 m Spannweite und 9,32 m Höhe, erbaut 1908-1910.

Osterbeckschweg, Unterführung, Länge 22,40 m, Breite 8 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsweite 4,50 m, erbaut 1902.

Osterstrasse, siehe Elmblüthenbrücke, Länge ca. 40,0 m, Breite 20,0 m, drei Öffnungen.

Peuter Brücke, erste, Erbaut 1912, Länge 45 m, Breite 16 m, Durchfahrt 42 m, eine Öffnung.

Peutercanal, zweite Peuterbrücke, provisorische Brücke über den Peutercanal, im Zuge der Hofstr., eiserne Brücke, Erbaut 1908/1909, Länge 79 m, Breite 8,80 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seiten-Öffnungen je 14,20 m (lichte Weite). Konstruktionsunterkante + 9,65 m.

Pickhubenbrücke, Erbaut 1885-86, Länge 26,484 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,808.

Poggenmühlenbrücke über Wandrahmfließ, Zwei Brücken von je 10,90m Breite, Länge 51,86 m, Konstruktionsunterkante + 8,79 m, Erbaut 1911.

Postbrücke, Poststr., Erbaut 1845-1846, Gewölbeschiffel (Brückenöffnung) + 7,5 m, Länge ca. 27 m, verbreitert 1909, Breite 18,00 m, eine Brückenöffnung von 6,7 m, und einen Alsteran von 4,7 m Weite.

Projektirte Strasse bei der Finkenau, Unterführung, Erbaut 1908, Länge 15,6 m, Breite 10 m, eine Öffnung von 17 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14,4 m.

Pulv
Quer
II. Q
Rang
Rees
B. d. Mü
Regl
I. Re
II. Re
Reim
Reim
Rich
Rich
Rein
Rink
Roos
Rosl
Sach
Sand
Scha
Scha
Scha
Schle
Schle
Schle
Schle
Schw
Schw
Schw
Schw
Seng
Sieri
Sieri
Sime
Slam
Sonn

Pulverturmsbrücke. Erbaut unter dem Namen Herrngartenbrücke 1775, erneuert 1903, verbreitert 1913 auf 14 m Breite, Konstruktionsunterkante + 9,93 m in der Mitte zwischen beiden Widerlagern, Länge ca. 23 m, eine Durchfahrt von 13,9 m Durchfahrtsweite.

Querkanalbrücke am Stillhornerdamm. Strassen- und Eisenbahnbrücke gleichzeitig von Reihertstieg. Erbaut 1884. (Stein und Eisen). Länge 26,30 m, Breite 9,75 m, Konstruktionsunterkante + 8,29 m, 2 Durchfahrten à 10,50 m lichter Weite.

II. Querkanalbrücke. Strassen- und Eisenbahnbrücke. Erbaut 1906. Länge 31,50 m, Breite 16,40 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Rangierbahnhof. über den, eiserne Brücke, Rothenburgsort, im Billhoner Deich. Erbaut 1902-1905, Länge ca. 130 m, Breite 20 m, eine Strassenöffnung, eine Kanalöffnung, vier Eisenbahnöffnungen.

Reesendammsbrücke. Jungferntieg. Erbaut 1866-1844, verbreitert 1900, Gewölbeschheit (Mittelföffnung) + 9,20 m, Länge ca. 45 m, Breite im Mittel ca. 50 m, 5 Durchfahrten von zusammen 36 m Durchfahrtsweite.

Reginortbrücke. Eisenbahnbrücke. Erbaut 1907. Länge 31,50 m, Breite 8,70 m, eine Öffnung. Durchfahrt 50 m, Konstruktionsunterkante + 9,70 m.

I. Reihertstiegbrücke. Strassen- und Eisenbahnbrücke (Stein und Eisen). Erbaut 1890. Die Drehbrücke wird durch einen Otto'schen Gasmotor angetrieben, beim event. Versagen desselben auch durch Handbetrieb. Spannweite der Drehbrücke 45,93 m, ganze Länge 86,74 m, Breite 9,36 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

II. Reihertstiegbrücke. Erbaut 1906. Das Drehen der Brücke erfolgt durch elektrischen Antrieb, beim event. Versagen desselben auch durch Handbetrieb. Länge der Drehbrücke 46,90 m, Gesamtlänge 88,90 m, Breite 10,10 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Reimersbrücke. Erbaut als Fusswegbrücke in Holz 1867-1868; Neubau als befahrbare Brücke in Eisenkonstruktion 1912; Konstruktionsunterkante: Mittelföffnung + 3,90 m, Seitenöffnungen + 3,25 m, Länge 5,59 m, Breite 8,50 m, drei Durchfahrten von zusammen 56 m.

Reimerstwielenbrücke. Erbaut 1860. Konstruktionsunterkante + 7,45 m, Länge ca. 7 m, Breite ca. 6 m, eine Durchfahrt von ca. 6,50 m Durchfahrtsweite.

Richardstrasse. Unterführung. Erbaut 1909. Länge 19,8 m, Breite 8,10 m, eine Öffnung von 17,20 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 10,5 m.

Richardstrassenbrücke. Erbaut 1899, Länge 24 m, Breite 17,9 m, Durchfahrtsbreite 17,7 m.

Rinkerskanal. Wendensstrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 31 m, Breite 15 m, 4 Öffnungen.

Rinkerskanal. Duingstrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 31 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Roosenbrücke. Baumwall. Erbaut 1874-1875, Konstruktionsunterkante + 7,5 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 17,6 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.

Rosebrücken. Erbaut 1911/12 a) Strassenbrücke. Länge 52,02 m, Breite 11 m, b) Eisenbahnbrücke. Länge 52,02 m, Breite 8,75 m, beide im Zollausland. c) Strassenbrücke wie unter a) im Zollinland. Bei allen drei Brücken eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 45 m, Konstruktionsunterkante + 9,63.

Sachsen-Brücke. Erbaut 1880. Länge 31,50 m, Breite 16,80 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Sandbrücke. auf dem Sande, zwischen Sandthorwall und Kehrweider. Erbaut 1886-1887, Länge 27,19 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 24,20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,568 m.

Schaarsteinwegbrücke. Erbaut 1885, verbreitert 1885, erneuert 1906, hölzerne, 1912, Konstruktionsunterkante + 8,25 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 28 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

Schaarthorsbrücke. Erbaut 1867-1868 mit 2 Gewölben à 12 m und einer Breite von ca. 11,80 m. Neubau 1912 mit einem Gewölbe von ca. 25,3 m Weite, Länge ca. 23 m, Breite 17 m, Gewölbeschheit + 8,70 m, Widerlager ca. 6,70 m.

Sohanzengraben. provisorische Eisenbahnbrücke über denselben. Erbaut 1896. (hölzerner Unterbau und eiserner Oberbau). 6 Öffnungen, Länge 69,40 m, Breite 3,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,00 m.

Schleusenbrücke. Erbaut 1843-1846, verbreitert 1898-1894, Gewölbeschheit (Mittelföffnung) + 9,1 m, Länge ca. 37 m, Breite ca. 17,80 m, zwei Durchfahrten von zusammen 14,4 m Durchfahrtsweite und ein Freigerinne von ca. 7 m Weite.

Schleusenkanal. Bankstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 22,10 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

Schürbeckerstrasse. Unterführung. Erbaut 1911, Länge 8,87 m, Breite 8,4 m, 4 Öffnungen von 21 m, 29 m, 17 m und 10,5 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 13,6 m.

Schürbeckerstrasse. Unterführung. Erbaut 1910-1911, Länge 125 m, Breite 7,3 m, 7,5 m und 9,8 m, 7 Öffnungen von 8 à 15 m, 15 m, 85 m, 11,7 m und 10,7 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 13,9 m.

Schwanenwikbrücke. Erbaut 1874, Länge 24 m, Breite 19,5 m.

Schwanenwik. Männerbadeanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1869, Länge 9,90 m, Breite 8,88 m, 1 Öffnung von 8,63 lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,17 m.

Schwanenwik. I. Frauenbadeanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1901, Länge 9,35 m, Breite 8,3 m, 1 Öffnung von 8,40 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

Schwanenwik. II. Frauenbadeanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1906, Länge 9,35 m, Breite 8,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

Schwarze Brücke. Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1902/1909, Länge 59,89 m, Breite 28,9 m, drei Öffnungen, je 17,51 m (lichter Weite). Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Sengelmannstrasse. Unterführung. Länge 86,70 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 35,00 m, 2 Öffnungen je 11,90 m und 1 Öffnung 11,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Sierichstrasse. südliche Unterführung. Erbaut 1911, Unterkante + 13,40 m, Länge 1 à 26 m, 1 à 26 m, Breite 4,80 m, 2 Öffnungen à 4,10 m, 1 à 14,8 m.

Sierichstrasse. nördliche Unterführung. Länge 28,90 m, Breite 8,00-8,80 m, lichte Weite 28,00 m, 2 Öffnungen je 4,10 m und 1 Öffnung 14,80 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Sierichstrassenbrücke. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 9,80 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 8,43 m, lichte Weite 29,56 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrtsbreite von 30 m Durchfahrtsweite.

Simon von Utrecht-Brücke. Seewartenstrasse. Erbaut 1804-1805, Gewölbeschheit + 29,56 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrtsbreite von 30 m Durchfahrtsweite.

Slamatjenbrücke. Admiralitätsstrasse. Erbaut 1875-1876, Gewölbeschheit (östliche Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 12,60 m, zwei Durchfahrten von zusammen 18,9 m Durchfahrtsweite.

Sonnkanal. am Mittelkanal, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,30 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Spreehafenbrücke. Erbaut 1902. Länge 36,26 m, Breite 14 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Stadthausbrücke. Erbaut 1888-1889, Konstruktionsunterkante + 8,7 m, Länge ca. 29,4 m, Breite ca. 20 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,4 m Durchfahrtsweite.

Steintwietenbrücke. Erbaut 1848, Gewölbeschheit + 7,45 m, Länge ca. 13 m, Breite ca. 11,70 m, eine Durchfahrt von 11,50 m Durchfahrtsweite.

Steinwärdiger Canalbrücke. früher Mittelcanalbrücke, Norderdammstrasse. Erbaut 1875, Länge 42,0 m, Breite 4 m, fünf Öffnungen von 7,40 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,50 m, am Widerlager + 8,54 m. 1895 Erneuerung des westlichen Stromgusses, 1897 Erneuerung der Stromgüsse und äusseren Tragbalken.

Stillhornercanalbrücke. Kleiner Grasbrook, Stillhornerdamm. Erbaut 1889, Länge 12,40 m, Breite 20,10 m, Durchfahrtsbreite 11,5 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

Stroekbrücke. Maria-Louisen-Strasse. Erbaut 1870, Länge 38 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,45 resp. 9,15 m, Durchfahrtsbreite 8,43 m, 1904 teilweise Erneuerung der Holzkonstruktion. Erneuert 1912-1913 im Eisenbeton, Länge ca. 35,00 m, Breite 20,60 m, 3 Durchfahrten: 2 à 7,90 m, 1 à 13,00 m, Durchfahrtsbreite 3,50 m, Tragfähigkeit 13.000 kg.

Südcanal. Amsinckstrasse. Erbaut 1902, Länge 29,60 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

Südcanal. Ausschäferweg, eiserne Brücke. Erbaut 1912-1913, Länge 26,70 m, Breite 20,80 m, eine Öffnung.

Südcanal. Bankstr. Erbaut 1874, Länge 21,30 m, Breite 17,90 m, zwei Öffnungen, 1891 verbreitert von 12 m auf 17,90 m.

Südcanal. Borstelmannsweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1909. Länge 30,9 m, Breite 12,0 m, vier Öffnungen.

Südcanal. Grenzweg, eiserne Brücke. Erbaut 1911-1912, Länge 26,40 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

Südcanal. Hammerbrookstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1900 von 13,50 m auf 15 m.

Südcanal. Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1876, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20,0 m.

Südcanal. Louisenweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1893, Länge 30,45 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

Südcanal. Nagelweg, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,85 m, Breite 7,75 m, zwei Öffnungen.

Südcanal. Osterbrook, hölzerne Brücke. Erbaut 1909. Länge 30 m, Breite 12 m, vier Öffnungen.

Südcanal. über den zweigleisige Eisenbahnbrücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbeschheit + 10,66 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

Südcanal. über den verbreiterten, eingleisigen Eisenbahnbrücke, beim Nagelweg. Erbaut 1901, Länge ca. 64,5 m, 2 Seitendöffnungen à 15 m und eine Mittelföffnung à 26,5 m Durchfahrtsweite.

Südcanal. über den, zweigleisigen Eisenbahnbrücke zwischen Amsinckstrasse und Nagelweg. Erbaut 1900, Länge ca. 31,4 m, 2 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite.

Sülzbrücke. über die Sülzdurchfahrt. Erbaut 1910, Länge 14,00 m, Breite 21,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,64 m.

Theerhofsbrücke. Erbaut 1908-1909, Länge 26,50 m, Breite 12,00 m, Weite der Durchfahrt 25,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,60 m, Scheitel + 8,40 m am Widerlager.

Tiefstackkanal. zweigleisige Eisenbahnbrücke für die Berlin-Hamburger Eisenbahn; Länge 97,75 m, Breite 9,50 m, eine Durchfahrtsöffnung von 35,60 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m.

Tiefstackkanal. eingleisige Eisenbahnbrücke für die Süd-Stormarnsche Eisenbahn; Länge 61,50 m, Breite 5,40 m, eine Durchfahrtsöffnung von 38,70 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m.

Trifttunnelbrücke. Feldstrasse. Erbaut 1891, Länge 15,50 m, Breite 17,30 m, 1899 verbreitert auf 15,60 m.

Trostbrücke. b. d. alten Rathhause. Erbaut 1880-1881, Gewölbeschheit + 8 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 12,30 m Durchfahrtsweite.

Umlandstrasse. Unterführung. Erbaut 1911, Länge 24 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 23 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 14,48 m.

Umfahrt. Laufbrücke über die. Länge 36,00 m, Breite 4,78 m, Konstruktionsunterkante + 8,88 m, Erbaut 1908.

Veddelkanalbrücke. Erbaut 1902, Holzbrücke mit eisernem Oberbau. Länge 64,2 m, Breite 13,00 m, fünf Öffnungen.

Viktoralcanal. Albertstrasse. Eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Viktoralcanal. Nordquestrasse. Eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 16,10 m, Breite 13,5 m, zwei Öffnungen.

Volkdorferstrasse. Unterführung. Erbaut 1909. Länge 22,6 m, Breite 8,0 m, 1 Öffnung von 21,0 m lichter Weite. Durchfahrtsbreite + 16,8 m.

Vorhafen der Tiefstackschleuse. Ausschäfer Weidch, hölzerne Brücke. Erbaut 1900, Länge 92,70 m, Breite 10 m, elf Öffnungen.

Vulkanbrücke. Strassen- und Eisenbahnbrücke über den Rosenkanal. Erbaut 1911. Länge 54,18 m, Breite 12 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 45 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Wagnerstrasse. Unterführung. Erbaut 1911, Länge 46,2 m, Breite 3,2 m und 12,9 m, 8 Öffnungen von 6,5 m, 21 m und 9,6 m lichter Weite. Durchfahrtsbreite + 16,6 m.

Wagnerstrassenbrücke. Erbaut 1891, Länge 97 m, Breite 10 m, Durchfahrtsbreite + 10,87 m.

Wallstrasse. Brücke in der. Erbaut 1866, erneuert und verbreitert 1904, 1907 verlängert auf 36 m, Breite 16,7 m.

Waltershofbrücken. a) Strassenbrücke. Erbaut 1911. Länge 52,56 m, Breite 14 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 45 m. - b) Eisenbahnbrücke. Erbaut 1911. Länge 52,56 m, Breite 5 m, eine Öffnung. Durchfahrtsbreite 50 m. Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Wandbereiterbrücke. b. St. Annen. Erbaut 1902, Länge 25,32 m, Breite 21,60 m, Weite der Durchfahrt 28 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m im Scheitel, + 8,315 m am Widerlager.

Wandrahmsbrücke. Gr., Messberg. Neu erbaut 1908/1909. Weite der Durchfahrt 62,60 m, Länge 65,0 m, Breite 20 m, Konstruktionsunterkante + 9,55 m im Scheitel, + 8,15 m am Widerlager.

Wandrahmsbrücke. Kl., alter Wandrahm. Erbaut 1887-1900, Länge 16,9 m, Breite 38,275 m, zwei Durchfahrten von je 6,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,29. Von der Gesamtbreite der Brücke (38,275 m) entfallen 13,275 m auf den Zollhof, 10 m auf das Zollabfertigungsgebäude und 15 m auf die Strasse Alter Wandrahm.

Wandrahmsfisch. Brücke über das, in der Holländischenreihe. Erbaut 1898-1900, Länge 26,06, Breite 8,748 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,51 m am Widerlager.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

Die Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern erhöhen sich für jede Grabstelle bei dem Erwerb:

- 1. eines hinterpflanzten Grabes um 50 v. Hundert,
2. eines an drei Seiten umpflanzten Grabes um 100 v. Hundert,
3. eines an vier Seiten umpflanzten Grabes um 150 v. Hundert,
4. eines Grabes in bevorzugter Lage um 200 bis 400 v. Hundert.

Beerdigungsgebühren: für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 50.-, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrabe M. 40.-, für die Beerdigung im Einzel- und im Familiengrabe M. 60.-, für die Ausgrabung einer Leiche M. 60.-, für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 bis zu 5 Jahren die Hälfte dieser Sätze zu entrichten. Firdie Beisetzung Nichtberechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben.

Die Gebühren betragen für Bepflanzung einer Grabstelle oder eines Aschengrabplatzes mit Pflanzen, die vom Auftraggeber geliefert werden, für jede Grabstelle M. 8.-, für Unterhaltung (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich für jede Grabstelle a) im gemeinsamen Grab M. 4.-, b) im Genossenschaftsgrab M. 6.-, c) in eigenen Gräbern M. 8.-. Die Kosten der Unterhaltung reicher ausgeschmückter Gräber sind mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur am Friedhofs-Bureau in der Stadt, Alterwall 76, I., (geöffnet von 9 bis 4, an Sonn- und Festtagen geschlossen) zu geschehen; die Annahme von Aufträgen für Bepflanzung und Unterhaltung der Gräber erfolgt sowohl an diesem Bureau als auch in Ohlsdorf, nur wochentags von 9 bis 4 Uhr.

Der Leichentransport ist zu festen Tarifsätzen Lorenz Stegelmann, Mühlenstrasse 34/37, übertragen.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf gelegen, ist 1909/10 erbaut. Die Kosten einschließlich der Grundstücke betragen M. 238.993,03. Das Krematorium nebst einer dasselbe umgebenden Beisetzungs-Anlage (Urnenfriedhof) zur Aufnahme von Asche-Überresten Feuerbestatter ist als eines der größten in Deutschland sehenswert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1908 hergestellten jetzgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.130,67. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Ende 1913 wurden 9367 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch grosse Erweiterungsarbeiten eine Empfangshalle, ein Wartezimmer für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine geräumige Orgelstube hergestellt. Das Krematorium ist am 1. April 1915 vom Hamburgischen Staate erworben und wird seitdem von diesem betrieben.

Gebührenordnung für Feuerbestattung in Hamburg.

- 1) Für die Feuerbestattung der Leichen von Personen, die zur Zeit ihres Ablebens im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz gehabt haben, sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
a. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf im gemeinsamen Grabe oder in einem Genossenschaftsgrabe beigesetzt werden sollen, einschliesslich der Beisetzung M. 20
b. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einer andern zur Beisetzung von Aschenüberresten staatlich genehmigten hamburgischen Anlage in einem Einzelgrabe oder auf einem Aschengrabplatze beigesetzt werden sollen .. 35
c. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder einem anderen hamburgischen Begräbnisplatze in einem Familiengrabe beigesetzt werden sollen .. 50
d. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste nicht in einer in Hamburg dafür staatlich zugelassenen Anlage beigesetzt werden sollen .. 50
2) Für die Einschüerung der Leiche einer Person, die zur Zeit ihres Ablebens nicht im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz hat, sind zu entrichten M. 100
3) In den unter Ziffer 1 b. u. c. und unter 2) bezeichneten Fällen sind zu entrichten:
a. für jede Beisetzung von Aschenüberresten (sowohl ober- wie unterirdisch) M. 30.-
b. für jede Umsetzung von Aschenüberresten (sowohl ober- wie unterirdisch), 50.-
4) Für die Beisetzung der Aschenüberreste von Nichtberechtigten in eigenen Gräbern oder auf Aschengrabplätzen von 2 1/2 qm Grösse ist die Hälfte der unter Ziffer 3 genannten Gebühr mehr zu entrichten.
5) Die unter Ziffer 1) bis 4) aufgeführten Gebührensätze sind zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob es sich um die Einschüerung der Leichen und die Beisetzung der Aschenüberreste von Erwachsenen oder von Kindern handelt.
6) Für die Erwerbung von Aschengrabplätzen sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
a. für die Erwerbung eines Grabplatzes in der Grösse von 1/2 qm auf 25 Jahre für eine Person M. 10
b. für die Erwerbung eines Grabplatzes in der Grösse von 2 1/2 qm auf 25 Jahre zur Benutzung für den Erwerber, seine Ehefrau und seine Kinder .. 50
c. für die Verlängerung der Benutzungszeit eines unter b. bezeichneten Grabplatzes um 25 Jahre .. 25

Gefängnisse.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.
Mittelungen über die Gefängnisse und ihre Belegungsfähigkeit siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Der Hamburger Hafen.

Ausdehnung. Die älteren Anlagen des Hafens schlossen sich unmittelbar an den Südrand der Stadtteile St. Pauli, Neustadt, Alstaddt, Hammerbrook und Billwärder Ausschlag an und dehnten sich dort, von Entenwärder Zollhafen bis zur Altonaer Grenze, über eine Länge von etwa 6 km aus. Der Hauptteil des Hafens, und zwar der neuere, liegt aber auf dem jenseitigen, linken Elbufer und hat, von den Mägenburger Schlesen bis zum westlichen Kanalanschluss auf Finkenwärder, eine Längenausdehnung von etwa 16 km, in der Achse der Elbe gemessen.

Bedeutung des Stromes. Der Strom trennt also, in einer durchschnittlichen Breite von etwa 300 m innerhalb des Stadtgebietes, den Hafen in zwei Teile und bildet somit zugleich einen wesentlichen Bestandteil der Hafendfläche. Vor allem aber hat er für den Hafen die Bedeutung eines Verkehrstrümmers von hoher Leistungsfähigkeit. Auf ihm münden daher alle Hafenbecken, und, jedes für sich, den Schiffsverkehr vom Strom her aufzunehmen oder an ihm abzugeben. Er setzt eine der lebhaftesten Schifffahrtsstrassen der Welt, die durch den Arnekanal an den bedeutendsten Welthäfen Europas vorbei in die Nordsee führt, bis in das Herz des deutschen Binnenlandes fort. Denn die Elbe ist vom hamburgischen Staat auf der ganzen 105 km langen Strecke von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Hafen von Hamburg so weit vertieft, daß bei normalen Wasserständen den Schiffen bei N. W. eine Fahrhöhe von 10 m zur Verfügung steht. Neben der Vertiefung und Erhaltung dieser bedeutenden Fahrstrasse besorgt Hamburg auch ihre Besetzung durch Tonnen und Baken, in der Nacht durch Leuchtfeuer. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Mill. M. ausgegeben. Durch so bedeutende Opfer hat es

erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den grössten Schiffen der sogenannten „Grossen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichtern usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Wie Hamburg gerade an der Stelle liegt, über die hinauf die Seeschifffahrt aus Strom- bauschiffen Gründen nicht vordringen kann, so setzt der Strom durch seine unterhalb Hamburgs beginnende beachtliche Erweiterung und so in damit umhülliger werdendes Wasser auch der von oben kommenden Flussschifffahrt an der gleichen Stelle ein Ziel. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Transportmittel im Hamburger Hafen zu einer wirkungsvollen Verkehrsreihe, die durch seine Umschlagseinrichtungen erst vollkommen wird. Und diese Vereinigung von See- und Flussschifffahrt ist um so bedeutsamer, als auch die Oberelbe mit ihren Nebenflüssen und Kanalverbindungen bis nach Böhmen und Rußland hinein einer der wichtigsten Verkehrswege Europas ist. Außerdem setzt sich durch Hamburgs Vermittlung die von der Nordsee kommende Schifffahrt durch den nahen Nordostseekanal nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Brunsbüttel keine Rolle spielen, so beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrsweegen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostseekanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnlinien, die in Hamburg enden. In der Vereinigung all dieser Verkehrsbeziehungen zum Zwecke des Umschlages beruht die Bedeutung des Hamburger Hafens.

Die Natur des Stromes, der den Hauptanteil am Verkehr liefert, bedingt auch in anderer Beziehung den Ausbau und die Erhaltung der Elbe. Er führt die Elbe welle bis weit über seine obere Grenze hinaus. Infolgedessen wechselt der Wasserstand im Hafen, und zwar im Mittel um 2 m. Diese Flutgrösse, die im Vergleich zu vielen anderen Häfen als eine geringe zu bezeichnen ist, ermöglichte es, den Hamburgischen Hafen als jederzeit zugänglichen Tidehafen auszubauen, wogegen die Hafenplätze mit grösserem Tidehub zur Anlage von Docks mit Schliessensabschluss gezwungen waren. Auch die durch Ebbe und Flut verursachte Tidenströmung ist dank der geringen Flutgrösse so mässig, dass sie, ebenso wie die durch die Oberwasser hervorgerufene Strömung, durch einfachen Verschluss der oberen Hafeneingänge mit Schieberen aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche ihn so weit zu senken, dass der Unterschied zwischen den bisher beobachteten Tiefen und Hochen aussergewöhnlichen Wasserständen rund 8 m beträgt. Im Rücksicht hierauf wurde die Oberkante der Kais im allgemeinen 4,20 m über dem normalen Hochwasser angeordnet. Die Kalkante liegt demnach bei den tiefsten Häfen, die, wie die Unterelbe, eine Tiefe von 10 m unter N. W. haben, 16,2 m über der Sohle. Die dadurch erforderliche sehr tiefe Gründung der Kaimauern und deren hohe Kosten bedeuten aber immer noch einen geringeren Nachteil, als die Anlage von geschlossenen Docks mit festem Wasserspiegel und geringerer Hafentiefe für den Schiffsverkehr verursacht hätte.

Verkehr. Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Unterelbe und Oberelbe in gleichem Masse beitragen, zog in Gemeinschaft mit den erwünschten allgemeinen technischen Vorteilen des Hafens in der Binnzeit des deutschen Wirtschaftslebens einen gewaltigen Verkehr in den Hamburger Hafen. Im letzten Friedensjahre 1913 kamen von See her in Hamburg über 16000 Schiffe mit 14,2 Mill. Netto-Registertons an und fast 18000 Schiffe mit 14,5 Millionen Netto-Registertons verliessen den Hafen. Sie brachten über 165 Mill. Doppelzentner Waren im Werte von 4,7 Milliarden Mk. und fährten 89 Mill. Doppelzentner im Werte von 2,9 Milliarden Mk. aus. Dazu kam ein kaum minder gewaltiger Warenaustausch im binnländischen Verkehr: auf der Eisenbahn, der Oberelbe und der Niederelbe wurden über 106 Mill. Doppelzentner im Werte von 2,2 Milliarden Mk. nach Hamburg eingeführt und fast 99 Mill. Doppelzentner, also mehr als im entgegengesetzt gerichteten Seeverkehr, im Werte von 2,9 Milliarden Mk. ausgeführt. Vergleicht man diese Summe mit anderen Häfen und berücksichtigt man beim Seeverkehr nur den ausländischen Verkehr, also ohne die Fahrt nach den heimischen Küstenplätzen — so stand Hamburg seiner Verkehrsgrösse nach vor dem Kriege an der Spitze aller Welthäfen Europas. Als Binnenhafen nahm es gleichfalls eine überragende Stellung unter allen Flussschiffhäfen Europas ein.

Die Waren setzten sich dank der überaus vielseitigen Handels- und Schifffahrtsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen der ganzen Welt zusammen. In der Einfuhr herrschen die Rohstoffe, Lebensmittel und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Ausfuhr bestand daher in weiterem Umfang als die Einfuhr aus Stückgütern. Indessen erhielt die Ausfuhr auch einer grossen Anteil aus dem in Hamburg vom Überseedampfer in den kleinen Küstendampfer der europäischen Fahrt umgeschlagenen Einfuhrgut. Denn, wie in älteren Zeiten London, so verließ von dem Hafen Hamburg die überaus importierte an diejenigen europäischen Länder, die keine eigenen Überseeverbindungen in ähnlichem Umfang unterhalten können. Ebenso sammelte es aus diesen Ländern die zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Güter.

Dementsprechend nahmen unter den Umschlagsgütern die in ganzen Schiffsladungen eintreffenden Massengüter neben dem hochwertigen Stückgut einen sehr breiten Raum ein. Die Vereinigung beider drückte dem Gesamtbild des Hafens den Stempel auf. Insbesondere lassen einige der wichtigsten Umschlagsgüter, wie die Steinkohle, das Getreide und das Petroleum, ihre Einwirkung auf die Hafengestaltung deutlich erkennen.

Gesamtanordnung. Das so entstandene Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglichst bester Bescheinigung des Umschlagsgeschäfts. Die fächerförmige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unter möglichst geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsachsen erleichtert die Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfuhr. Um für den Wasserschlag die Flut- und Hafenzüge in möglichst Nähe bei der Hand zu haben, liegt hinter jeder Gruppe von Seeschiffen eine solche von Flussschiffen und flussschiffbaren Kanälen, die zum grössten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtsstrassen für die Flut- und Hafenzüge dienen. Hinter dem Sandtor, Grasbrook- und Magdeburger Hafen liegt der Brooktorhafen, Erien-graben, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segelschiff-, Hanse- und Indu-hafen der Moltau-, See- und Sprechen, hinter dem Kulwärder, Kaiser Wilhelm-, Ellerholz-, Oder- und Rohhafen der Rodewisch-, Trave- und Klütjenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reihertstieg, Grevenhofkanal und Ellerholzkanal; endlich hinter dem neuen Wallerhöfer Hafen der Rugenberger Hafen, dem an der Elbe der Maakenwärderhafen als Liegeplatz für die Unterelbeschifffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhafen, der Flussschiffhafen auf der Peute, der alte und der neue Petroleumhafen, der Kohlenschiffhafen und die Holzhafen bei Billwärder.

Der grösste Teil des Hafens ist beim Zollanschluss Hamburgs im Zollausland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören mit Ausnahme des Kohlenschiffhafens sämtliche Häfen mit Seeschiffen und der grösste Teil der Flussschiffhafen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt ist rückwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zöllgittern bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und läßt zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstrasse frei, die es der von oben kommenden Schifffahrt gestattet, das Freihafengebiet zu umgehen; von der im Strom angelegten Begrenzung des Niederhafens aus überschreitet die Zollgrenze die Elbe, folgt dem linken Ufer bis zur östlichen Begrenzung des Kohlenschiffhafens, lehnt sich an dessen östliche

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

Ufer und schließt sich südlich des Rodkanals im wesentlichen der Landesgrenze an. Das so umschlossene Freihafengebiet hat eine Wasserfläche von 776 ha.

Die erwähnte Wasserstrasse zur Umgehung des Freihafens weist noch eine an der Mündung beginnende Ausweitung (Kriegsgraben-Brookthorchen-Magdeburger Hafen) auf und erfüllt damit noch eine weitere Aufgabe: Indem alle Brücken über diese Wasserstrasse beweglich angeordnet sind (eine Rollbrücke und fünf Drehbrücken, ermöglicht sie den hochgebauten Fahrzeugen die Umgehung der festen Brücken. Soweit der Zollkanal der Umgehung des Hafens dient, hat er sein Gegenstück im Süden des Hafens, nämlich in dem Kanalzug: Kügenburger Kanal-Zollhafen-Vollkanal-Elberholzerkanal-Roskanal-Rogenbergerhafen-Kohlent. Er ermöglicht es den Flußfahrzeugen, die Fahrt auf der Seeschiffahrt beliebigen Ebbe zu vermeiden und die hinteren Höhenfahrten zu erreichen.

Gliederung des Hafens. Wie also die Gesamtanordnung auf möglichst glatte Abwicklung des Schiffsverkehrs hinzielt, so suchen die Einzelanlagen nach Möglichkeit der beschleunigten Fertigung der Umschlag im Umschlagbereich ist zwischen Massengut und Stückgut zu unterscheiden. Dieses verlangt die komplizierteren, weitläufigeren und damit teureren Kaimanlagen. Sie werden auch von einem großen Teil des Massengutes beansprucht, so weit es nämlich als solches sich nur durch seine Menge kennzeichnet, aber seiner Verpackung nach sich von Stückgut nicht unterscheidet. Daher überwiegen die Kaimanlagen für Güter in Stückgutverpackung die Anlagen für Massenumschlag von Gütern in loser Schüttung bei weitem. Ihre Anordnung ist in den meisten Häfen dieselbe geblieben wie in den ältesten. Nur ihre Ausmaße haben erheblich zugenommen.

Kaimanlagen. Die Seeschiffkaim sind durchweg mit senkrecht abschließenden Kaimauern eingefasst. An diesen macht das Seeschiff in der Regel mittels der auf der Mauer stehenden Poller ansetzbar fest; in einzelnen Fällen hat es durch Abklemmen der Kaimauern sich und der Mauer einen Zwischenraum, der den an beiden Längsseiten herandrängenden kleinen Leichtern oder Flußfahrzeugen als Liegeplatz dient. Mit den weitläufigeren Kränen auf dem wasserseitigen Kaimrand vor den Schuppen und den Hebevorrichtungen des Schiffes selbst können also auch die abgeklemmten des amerikanischen Verkehrs zugewiesen. Die Länge der Kaim ist die älteren auf dem Gr. Grasbrook der europäischen Fahrt, die neueren der „Großen Fahrt“ und unter ihnen wieder die allgeringsten auf Kahlwärder der Schuppen sind von 35 auf 400 m angewachsen. Ihre gesamte Längsfläche beträgt rund 488000 qm.

Die überraglich ausgebreiteten Waren können nun bequemer von ihren Empfängern beschickt werden und diese können über den soeben weiter bewegten Hafenfahrzeugen verfügen. Denn die Schuppen sind an der Landseite mit mehreren Lade- und Verschubgleisen, viele auch mit einem weiteren auf der Wasserseite versehen. Ihre Laderampen sind so hoch gelegt, daß die Güter bequem auf die Eisenbahnwagen überladen werden können. So stehen die Schuppen in unmittelbarer Verbindung mit den Hamburger Rangierbahnhöfen, von denen drei im Hafengebiet liegen. Hier werden die einzelnen Wagen zu Zügen zusammengesetzt und dem deutschen Eisenbahnnetz zugeführt. In dem „Flecken“ bis in das Herz der Seeschiffahrt eindringen und ihren Inhalt an die städtischen Speicher abgeben. Im Keitverkehr spielt daher unter den drei genannten Beförderungsmitteln das billige Hafenfahrzeug die weitaus bedeutendste Rolle. An zweiter Stelle folgt erst in weitem Abstand das Landfuhrwerk und ein dritter die Eisenbahn. Unter den Kaimanlagen sind einige hervorzubeben, die einer besonderen Bestimmung dienen. Dazu gehört zunächst der Sammelschuppen am östlichen Kai des Magdeburger Hafens. Er dient zum Sammeln solcher Stückgüter aus dem Freihafen, die nicht auf den Hamburger Bahnhöfen, sondern erst am Zollkanal in der Seeschiffahrt verladen werden oder unverzollt mit Begleitbetriebl durch das deutsche Zollland hindurch ins Ausland gehen. Solche Stückgüter werden in dem Schuppen zu ganzen Wagenladungen zusammengestellt. Sein Sonderzweck kennzeichnet sich auch durch seine Anlage. Er hat je eine Anfahrstrasse an der Landseite und die Gleise sind in die Gleise an der Wasserseite geführt. Sein Gegenstück findet sich in dem fünfeckigen Verteilungsschuppen am Ostende des Baakenhafens. Er dient zur Verteilung der aus dem Zollland oder dem Ausland in Wagenladungen ankommenden Stückgüter und entlastet sie von der sonst auf den Staatsbahnhöfen erforderlichen Zollabfertigung. In dem dreieckigen Ausfuhrschuppen am Westkai des Magdeburger Hafens werden diejenigen Ausfuhrgüter gesammelt, die von den Seeschiffen nicht am Kai, sondern auf dem Strom eingekommen werden. Das ist in besonders ausgedehnter Maße auf dem linken Elbufer der Fall, wo die Schiffe der „Großen Fahrt“ in der vorgeschriebenen Liegefrist wohl Massen, aber nicht auch Lasten können. Eine Überschneidung der Liegefrist würde sie zur Zahlung erhöhter Zusatzgebühren nötigen. Deshalb ziehen sie es meist vor, ihre Ladung „im Strom“ einzunehmen. Diese wird also im Ausfuhrschuppen gesammelt und von hier wird sie in Schuten an die Liegeplätze der Seeschiffe befördert.

Eine besondere Bauart weisen die fünf Fruchtschuppen am Magdeburger Hafen und am Baakenhafen insofern auf, als sie für die Lagerung von Südrichtheln im Winter geeignet werden können und zu diesem Zweck allseitig abgeschlossen sind. Der neueste unter ihnen, der Fruchtschuppen C, zeichnet sich noch besonders durch Anlage eines Obergeschosses aus. Neben ihm weist diese Eigentümlichkeit nur noch ein am Prager Ufer des Moldanahafens für die Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften errichteter Schuppen auf, der dem Umschlag vom Oberländer Kahn in die Schute dient. Er ist zudem so weit über die Wasserfläche in den Hafen hineingebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fahren und durch Luken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschoß dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längswänden ausgebildet. Der Hauptgrund für die Beibehaltung des alten, ebenerdigen Schuppens im Hamburger Hafen hat also auch hier die völlige Durchführung des Obergeschosses unternommen erscheinen lassen: Die Notwendigkeit, an allen Stellen gleichmäßig helle Räume zu schaffen.

Der Kaimumschlag für den Ausfuhrverkehr vollzieht sich in umgekehrter Richtung mit den gleichen Mitteln. Neben dem öffentlichen vom Staat ausgeübten Kalbetrieb verwalten einige der bedeutendsten Reedereien die ihr zugewiesenen Kalstrecken selbständig. Dieser Privatbetrieb hat allmählich einen erheblichen Umfang angenommen. Er beruht auf der Verpachtung der betreffenden Kalstrecken an die Reederei, die damit für ihre eigene Schifffahrt die freieste Verfügung über die Benutzung ihrer Kaim erhält. Zu diesen Reedereien gehören vor dem Kriege die Hamburg-Amerika Linie, die Woermann- und Deutsch-Ostafrika Linie, die Hamburg-Südamerika-Linie und die Deutsche Levante-Linie.

Hebevorrichtungen. Die dem schnellen Umschlag im Lade- und Ladebetrieb dienenden Hebevorrichtungen sind sehr mannigfaltig; die Hauptrolle spielt der fahrbare Kalkran an der Wasserseite der Schuppen. Der alte Doppelrollkran mit eigenem Dampfkegel, der sich auf einem eigenen Geleis am Rande des Kais entlang bewegt und somit den Verkehr einer wertvollen Streifen entzieht, verschwindet immer mehr aus dem Hafenbild. Er ist z. B. noch an den Kais des Sandthorhafens, des Hiesens und der Hafenböden, anzutreffen. Der neuzeitliche Kran steht auf einem ungleichenkigen Winkelgerüst, dessen kürzerer senkrechter Schenkel auf einer Last in der Kalkante liegenden Schiene läuft, während der wasserrechte Schenkel sich mittels eines Rades auf eine an der Wand des Schuppens angebrachte Schiene stützt. Unter diesem Winkelgerüst verbleibt also der freie Raum bis fast an die Kalkante dem Verkehr. Durch die damit bewirkte Hebung des Krans ist zugleich die bequeme Bedienung der bei Hochwasser und im unbeladenen Zustande hoch über den Kai ragenden neuzeitlichen Kalkendampfer wesentlich erleichtert. Auch diese sogenannten Halbportalkrane waren ursprünglich auf Dampftrieb eingerichtet, nur wurde ihnen der Dampf aus einer zentralen Kesselanlage durch ein bewegliches Rohrsystem zugeführt. Indessen hat sich diese am Petersenkanal des Baakenhafens betriebene Anlage so wenig wirtschaftlich erwiesen, daß dort sehr bald der Halbportal-Dampfkran mit Einzelkessel eingeführt wurde, bis auch dieser im Jahre 1912 dem elektrischen Betrieb weichen mußte. Auch sonst haben alle neueren Schuppenkrane elektrischen Antrieb erhalten. Unter ihnen ragt durch erhöhte Leistungsfähigkeit der Doppelkran hervor. Er verbindet den normalen Druckkran, dessen Anlege in diesem Falle vertikal verstellbar werden kann, mit einer unter ihm rechtwinklig zur Kalkante beweglichen Laufkatze. Damit wird erreicht, daß an demselben Punkt des Kais zwei Haken zugleich arbeiten können. Schiebt man nun mehrere einfache oder Doppelkrane dicht aneinander, so können sogar mehrere Krane gleichzeitig arbeiten, wodurch das Umschlaggeschwindigkeit erheblich gefördert wird. Die Doppelkrane sind schon an ihren viel höheren, über das Schuppendach ragenden Aufbauten leicht erkennbar und sind bisher in mehrfacher Ausführung am Petersen-, Australien- und Mönckebühlkanal in Betane vertrieben im allgemeinen 2,5 oder 3 t, die Laufkatzen der Doppelkrane 1,5 t zu heben.

Daneben sind die Schuppen noch an der Landseite mit kleineren an der Wand befestigten, jetzt auch meist elektrisch betriebenen Kränen von 1/2-1 t Hubkraft ausgerüstet. Nur in Ausnahmefällen sind auch an der Landseite Halbportalkrane aufgestellt. Für schwerere Lasten sind die Kais an einzelnen Stellen mit festen Kränen ausgerüstet, die puerdings durchweg als sogenannte Turm- oder Hammerkrane ausgebildet werden und neben der kreisförmigen Bewegung der Last auch eine radiale gestatten. Der größte feste Kran im öffentlichen Kalbetrieb stammt allerdings noch aus der Zeit der Anlegekrane; er steht am Krahndock und hebt bis zu 150 t. Hamburg verfügt zwar über noch größere Krane, deren gewaltiger 250 t hebt und zugleich den größten Kran der Welt darstellt; aber diese Riesenkrane dienen ausschließlich dem Werftbetrieb.

Umschlag im Strom. Für den direkten Umschlag des eigenen Massengutes in loser Schüttung, wie Salpeter, Kalkstein usw., in gewissen Fällen auch von Stückgut sind besondere Anlagen eingerichtet, die entweder dem direkten Umschlag zwischen Seeschiff und Fluß- oder Leichterfahrzeug oder zwischen Seeschiff und Eisenbahn dienen. Im ersten Fall legen die Seeschiffe überhaupt nicht am Ufer, sondern im Strom oder in der Mitte der hierfür besonders breit ausgehauenen Hafenbecken und Dückelbahren an. Sie vermeiden so die Kalkbühnen, was vornehmlich dem Segelschiff zugute kommt. So finden sich solche Dückelbahren neben den auf der freien Elbe angeordneten zuerst im Segelschiffhafen und zwar hier sogar in zwei Reihen. Weitere Anlagen dieser Art weisen der Baakenhafen, der Hansahafen, der alte Petroleumhafen und die breiten neuzeitlichen Becken auf Kahlwärder, Roß-Neuhof und Waltershof auf.

Freiladekais. Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn vollzieht sich, ohne Vermittlung von Schuppen an den sogenannten Freiladekais, am Hothusenkanal, am Afrikaal des Indiakais und in ausschließlicher Berücksichtigung der Kohle am Kirchenpauerkanal und am Hofkanal auf der Peute. Hier treten als Hebevorrichtungen an die Stelle der Halbportalkrane die Vollportalkrane, deren beide senkrechte Schenkel auf den Schienen laufen, die auf dem Kai liegen. Gegenüber den alten Rollkränen haben sie aber gleich den Halbportalkränen den Vorzug, daß sie mit ihren hohen Unterbauten über die Eisenbahnwagen sich fortbewegen, also keinen besonderen Kaimaum für sich beanspruchen. Für den Kohlenumschlag von der Bahn ins Schiff sind die Kohlenkais außerdem mit Kippern ausgerüstet, die den ganzen Eisenbahnwagen kippen und seinen Inhalt, am Kirchenpauerkanal in die Seeschiffe, am Hofkanal in die stromaufwärts fahrenden Flußschiffe stützen. Eine dritte, ältere Anlage dieser Art betreibt die Hamburg-Amerika Linie an ihrem Kohlenkai.

Neben den festen Umschlageneinrichtungen auf dem Lande gibt es noch eine Reihe von schwimmenden. Der Kohlenhafen östlich der Köhlbrandmündung vereinigt beide. Hier findet der Umschlag der aus England in großen Mengen im Seeschiff ankommenden Steinkohle auf die Leichterfahrzeuge statt, die ihrerseits die Heizkohlen an die Seeschiffe im Hafen verteilen. Neben ihren festen Umschlageneinrichtungen am Ufer betreiben hier die Kohlenstauber-Gesellschaft und die Kohlenheber-Gesellschaft ihre schwimmenden Kohlenheber. In den Kahlwärder-Häfen vollzieht sich der Umschlag von Getreide mittels zahlreicher schwimmender Getreideheber. Auch sie sind ergänzt durch feste Heberanlagen vor dem Getreidedeilo an der Wurzel des Kahlwärder-Hafens. Endlich dienen dem allgemeinen Warenumschlag verschiedene Schwimmladungen, die jeweils an die aus dem Betriebe sich ergebende Umschlagstelle geschleppt werden können. Im ganzen sind im Hafen 1484 Hebevorrichtungen mit einer gesamten Hubkraft von rund 8000 t vorhanden.

Speicher. Die Kaimschuppen dienen nicht für längere Lagerung der Waren. Hierfür sind vielmehr die Speicher bestimmt. Sie unterscheiden sich von den Kaimen durch die Höhe der Kaimen, die sie massiver gebaut sind, mehrere Stockwerke aufweisen, mit einer einzigen Ausnahme an nur fünfstufigen Kanälen gelegen sind und auf der Landseite im allgemeinen nur Strassen, also keinen Eisenbahnananschluß haben. Um sie den Geschäftsläuten, die dort ihre Waren zeigen und verkaufen wollen, leicht zugänglich zu machen, hat man sie zum größten Teil in der Nähe der Geschäftstadt untergebracht. So hat sich eine ganze Speicherstadt längs des Zollkanals am nördlichen Rande des Freihafengebiets entwickelt. Die erwähnte Ausnahme bildet der Kaiserpeicher mit seinem weithin sichtbaren Turm an der Spitze der Kaimzone zwischen Sandtor und Grasbrookhafen. Er liegt also am seeschiffbaren Wasser. Da sich aber herausgestellt hat, daß die für den Speicherbetrieb vorwiegend in Betracht kommenden Stückgüter einer vorzuziehenden Sortierung nach Empfängern und Warenarten bedürfen, so ist es bei dem einen Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sichtung und Probenahme nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf dasjenige Elbufer verwiesen. Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, die alle bisher erwähnten Speicher betreibt und an deren Gewinn der Staat nach gewissen vertraglich festgesetzten Grundätzen beteiligt ist, hat daher für die erwähnten Massengüter im Moldau- und Saalehafen eine Reihe von Speichern in Betrieb genommen. Im Gegensatz zu diesen öffentlichen Speichern finden sich eine ganze Reihe privater Lagerhäuser. (Näheres im Sonderartikel „Freihafenspeicherstadt“, Adressbuch 1917.)

Hafenbecken für besondere Zwecke. Neben den bisher besprochenen Hafenbecken für den allgemeinen Warenumschlag dienen, ist noch einiger Hafenbecken für besondere Zwecke zu gedenken. Der Kohlenstoffhafen ist schon erwähnt. Gleich ihm dient der neue Petroleumhafen seinem Namen gemäß einer

bestit
brenn
und l
ander
Klein
Zweck
Hafen
hatte.
erfüllt
Arbeit
in fast
um i
Grum
abges
ausge
abfert
Zollg
hafen
auf d
der E
sich t
Kont
spiele
ist se
ein-
bestat
hamb
Linie
gebelt
vom
den p
flin s
rechts
„Hain
„Hain
Versel
und d
für d
Hafen
jeder:
das li
Stellen
Eisen
liegt,
kontr
der El
Eisen
überfl
heutig
richti
zwei ei
in des
beweg
Ufer-
dem V.
Zahl
verfah
um di
und d
zwei i
Vau e
preuß
Tunne
und F
Trajek
sonkr
nehme
Schiff
wechs
Fahrz
Werk
richti
reiche
den St
Die w
n liegen
Grasb
waidg
nach i
dung
420 ml
Seebah
s. d. f.
findet
Raum
sonst
auf V
entbeh
Hafen
finden
in seit
umgep
So im
dehnte
anber
legen
mit gu
Räume
und G
den so
Blomh
besond
Vorhal

haben, der Jachthafen, der Waltershofer Hafen mit dem Parkhafen, der Rugenberger und der Maakenwälder-Hafen dem Betrieb übergeben. Der Waltersboder Beschiffhafen, der in seinen Abmessungen alle älteren Hafenbecken weit übertrifft, ist einseitig nur mit Böschungen eingefasst. Sein katmässiger Anbau, wie die Fortsetzung der für Waltershof geplanten Bauten überhaupt, muss fürs erste der Zukunft überlassen bleiben.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I. Siehe auch unter Hafen-, Lots-, Leucht- und Tonnenwesen.

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden Schleusen haben den Zweck, die Älster, die Bille und die Hammerbrookkanäle gegen die stark wechselnden Ebbwasserstände abzuschliessen und die Höhe des Wasserspiegels im Interesse der Schifffahrt und der Entwässerung in bestimmten Grenzen zu halten. Die Schleusen im Hafengebiet sind lediglich Sperrschleusen.

Table with water levels for Älster, Hammerbrookkanäle, and Bille. Columns include water level (Mittl. Niedrigwasser, Hochwasser, etc.) and corresponding measurements for different sections.

Eine Beschreibung der einzelnen Schleusen siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Die Frolshafenspeicherstadt.

Mitteilungen über diesen Speicherkomplex und seine Einrichtung siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Ausgaben; Veränderungen sind im letzten Jahre nicht vorgenommen.

Eibtnunnel St. Pauli-Steinwärders.

Mitteilungen über den Eibtnunnel siehe im Adressbuch 1917 und in früheren Jahrgängen. Näheres über die Bauausführung und die Bestimmungen der Verkehrsordnung siehe Adressbuch-Jahrgänge 1912-1914.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Über die Gebäude und Einrichtungen des Post- und Telegraphengebäudes am Stephansplatz und an der Ringstrasse, des Paketpostamts Ringstr. 3, des Telegraphenamts, des Postgebäudes am Hauptbahnhof mit den Postämtern 1 und 7, des Postamts 11 und über die Betriebseinrichtung des Postcheckamts sind ausführliche Mitteilungen in den Adressbuch-Jahrgängen bis 1917 enthalten.

Das Fernsprechgebäude

Schlüterstrasse 53, 55, Binderstrasse 26, 28, 30, ist auf einem von hamburgischen Staats erworbenen, 11429 qm grossen Grundstück erbaut. Das Gebäude ist unter Oberleitung des Geheimen Baurats Schippman durch den Postbauspektor Sucksdorf in den Jahren 1902-1906 aufgeführt worden. Die Strassenansichten sind unter Verwendung von roten Verbundsteinen und gelbem schweleischen Sandstein in gotischem Stile gehalten. Die Holansichten sind in Ziegeln hergestellt. In dem Gebäude sind untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg, das Postamt 13 und das Telegraphenzentrum. In dem Gebäude ist eine Umformeranlage zur Versorgung des Licht- und Kraftnetzes mit elektrischer Energie und zur Ladung der Fernsprechbatterien vorhanden. Die Umformung des Betriebsstroms des Hamburgerischen Elektrizitätswerke in entnommenen Drehstromes in Gleichstrom geschieht durch Motorgeneratoren mit einer Gesamtleistung von 250 Kilowatt. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt. Für die Fernsprüche ist eine Lüftungs- und Kühl-Anlage eingerichtet, durch welche erreicht werden soll, dass die Temperatur in den Sälen im Sommer nicht über 25° Celsius steigt. Ausserdem besteht eine Ozonanlage, die für Verbesserung der Luftverhältnisse sorgt. Die bebauten Grundfläche des Hauses beträgt rund 6182 qm. Die drei Höfe sind zusammen 3750 qm, die Vorgärten und Vorplätze 1381 qm gross. Die Länge des Gebäudes beträgt an den Strassen 148 bzw. 73 m, die Breite des Gebäudeteils an der Schlüterstrasse 21,5 m, die des hinteren Langhauses 13,90 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut. Zurzeit wird das Gebäude durch einen Anbau erweitert.

Technische Einrichtung der Fernsprechanstalt Hamburg (Bänder- und Schlüterstr.).

Das Ortsamt der Fernsprechanstalt vermittelt den Orts-Fernsprechverkehr der Teilnehmer in Hamburg, Altona und Wandsbek untereinander sowie den Verkehr mit den Vororten Harburg, Blankenese und Bergedorf. Es enthält z. Zt. Einrichtungen für 60000 Anschlussleitungen. Die Anschlüsse sind im Amte in Gruppen zu je 10000 unterteilt. Gegenwärtig bestehen 6 Gruppen (Hansa, Elbe, Älster, Nordsee, Merkur, Vulkan). Das Hamburger Ortsamt, das im Jahre 1910 von der Firma Deutsche Telephonwerke G. m. b. H. in Berlin gebaut worden ist (Zentralbatteriesystem, Glühlampensignalisierung, selbsttätiger Anruf, automatische Schlusszeichengabe, Überwachungs-, Kontroll- und Messerichtungen für alle Vorgänge des Betriebes und dergl.), und z. Zt. umgebaut wird, um es mit den in Aussicht genommenen halbautomatischen Aussenämtern in Verbindung bringen zu können, unterscheidet sich von der Mehrzahl der neueren Amte dadurch, dass es eine Anrufverteilung besitzt. Die beim Amte eingehenden Anrufe der Teilnehmer werden an besonderen Plätzen - Verteilern - mit Hilfe geeigneter technischer Einrichtungen auf solche Arbeitsplätze des Abfrageamtes weitergeleitet, deren Beantwärtung gerade nicht anderweit beschäftigt und demnach zur sofortigen Erledigung der gewünschten Verbindung bereit sind.

Das Fernamt vermittelt die Verbindungen nach auswärts und ist für 600 Fernleitungen eingerichtet. Gegenwärtig werden 288 Fernsprechdoppelleitungen betrieben. Eine Anzahl dieser Leitungen wird unter Anwendung der sogenannten Doppelsprechschaltung mehrfach ausgenutzt, sodass im ganzen 308 Fernsprechverbindungen zur Verfügung stehen. Ausserdem werden 51 Leitungen zum gleichzeitigen Telegraphieren mitbenutzt. Für die Entgegennahme der Anmeldungen dient das Meldesamt. Anfragen der Teilnehmer werden an das Meldesamt gerichtet und von einer besonderen Auskunftsstelle beantwortet. Für den Nachtverkehr dienen besondere Nachterschranke. Ein Klinkenumschalter dient zur Untersuchung und schnellen Umlagerung der Fernleitungen.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag, Speersort 5-11.

Im August des Jahres 1915 waren an das Hamburger Fernsprechamt 85406 Haupt- und rund 59100 Nebenschlüsse herangeführt. Bei dem Fernsprechamt werden rund 3400 Beamte und Unterbeamte, darunter 3000 weibliche Personen, beschäftigt.

Der Post- und Telegraphen-Verkehr in Hamburg 1918.

Table showing postal and telegraph statistics for Hamburg in 1918. Categories include incoming and outgoing letters, parcels, telegrams, and telegraph traffic.

Post- und Telegraphengebühren ab 1. Oktober 1919

Table detailing postal and telegraph fees as of October 1, 1919. Lists fees for various services like letters, parcels, telegrams, and telegraph traffic.

Luftpostverkehr Berlin - Hamburg.

Zur Flugbeförderung sind zugelassen: gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten und Briefe sowie Pakete und Zeitungen. Ausser der gewöhnlichen Postgebühr kosten Postkarten eine Fluggebühr von 10 Pf., Briefe von 20 Pf., über 20-50 g 40 Pf., über 50-100 g 60 Pf., über 100-250 g 1.20 M. Wenn Eilbestellung gewünscht wird, wird die gewöhnliche Eilbestellgebühr dafür besonders erhoben.

Flugpostpakete. Gebühren wie für ein dringendes Paket, ausserdem ist eine Fluggebühr von 5 M. für jedes angelegene Kilogramm zu entrichten. Höchstgewicht 20 Kilogramm, größte Ausdehnung 60 Zentimeter in jeder Richtung, Freimachungsschwang.

Auskunft über Abflugzeiten und Flugpreise, sowie Annahmestelle für Reisende und Pakete: Hamburg-Amerika Linie, Abteilung Luftverkehr, Alsterdamm 25, Fernspr.: Nordsee 42.

Vertical text on the right margin, possibly a page number or reference code.