

- gegen gesundheitsschädliche Nahrungsmittel, insbesondere verdächtige schlichte, und Fleischsendungen, gegen Viehschaden, gegen die Heblaus, die San-Jose-Schildlaus, den Kartoffelkäfer, gegen verbotene und unzüchtige Schriften und Abbildungen.
- Damit in Zusammenhang steht die Mitwirkung der Zollbehörde bei der Ausführung des Substitutionsgesetzes vom 14. Juli 1926, des Gesetzes über den Verkehr mit Wein, usw. vom 7. April 1909 und des Gesetzes über den Verkehr mit Margarine und dergl., bei Einführen, welche wegen des Gesetzes zum Schutze der Warenbezeichnungen vom 12. Mai 1894 verboten sind.
- Erteilung der Kennzeichen für die aus dem Auslande eingehenden Fahrzeuge (Ausführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 8. April 1922).
- Reichsgesetz vom 7. Februar 1906, betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande (Gesetz vom 16. Februar 1906, betreffend Anordnung für die Hamburgische Handels- und Schiffahrtsstatistik). Nicht zu verwechseln damit ist die auf das Freihandgebiet bezügliche Handels- und Verkehrsstatistik, die zusammen mit gewissen, auf das ganze Hamburgische Staatsgebiet bezüglichen Statistiken beim Handelsstatistischen Amt der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe bearbeitet wird.
- Die Reichsstatistik über Binnenschiffahrtsverkehr vom 25. Juni 1908
- Die Ausführung des Reichsgesetzes über den Absatz von Kalisalen vom 23. Mai 1910

Das Verzeichnis der Beamtenpersonals siehe Abschn. I. Näheres Inhaltsverzeichnis unter Zöllwesen.

Das hamburgische Münzwesen, Norderstr. 66

(Geschichtliches über das Münzwesen Hamburgs siehe im Adressbuch 1925 unter Sonder-Beiträgen am Anfang des Buches im 1. Band)

Die Münzstätte untersteht der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe.

Vom Jahre 1875 bis zum Ende des Kalenderjahres 1926 sind in der hiesigen Münzstätte geprägt worden:

Reichsmünzen: Doppelkronen aus 900 Tausendteilen Gold und 100 Tausendteilen Kupfer: 399991 Stück; halbe Kronen aus 900 Tausendteilen Gold und 100 Tausendteilen Kupfer: 440870 Stück; 5 Mark-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 452954 Stück; 3 Mark-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 465460 Stück; 2 Mark-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 1878924 Stück; 1 Mark-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 2271841 Stück; 1/2 Mark-Stücke und 50 Pfennig-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 2698876 Stück; 20 Pfennig-Stücke aus 900 Tausendteilen Silber und 100 Tausendteilen Kupfer: 1374154 Stück; 25 Pfennig-Stücke aus Reinnickel: 2460157 Stück; 20 Pfennig-Stücke aus 75 Proz. Kupfer und 25 Proz. Nickel: 2044546 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus 75 Proz. Kupfer und 25 Proz. Nickel: 62064509 Stück; 5 Pfennig-Stücke aus 75 Proz. Kupfer und 25 Proz. Nickel: 608222 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn und 1 Proz. Zink: 2858101 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn und 1 Proz. Zink: 111057650 Stück; 5 Pfennig-Stücke, Eisenmünzen verzinnt nach dem Verfahren von Shepard: 12926220 Stück; 10 Pfennig-Stücke, Eisenmünzen verzinnt nach dem Verfahren von Shepard: 23307914 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus Reinzinn: 99888102 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus Reinaluminium: 4782000 Stück; 50 Pfennig-Stücke aus Reinaluminium: 60488870 Stück; 1 Mark-Stücke aus Reinaluminium: 4096494 Stück; 200 Mark-Stücke aus Reinaluminium: 16095000 Stück; 50 Mark-Stücke aus Reinaluminium: 1006000 Stück; 10 Pfennig-Stücke aus 91 1/2 Proz. Kupfer, 8 1/2 Proz. Aluminium: 1778252 Stück; 10 Pfennig-Stücke aus 91 1/2 Proz. Kupfer, 8 1/2 Proz. Aluminium: 329218 Stück; 5 Pfennig-Stücke aus 91 1/2 Proz. Kupfer, 8 1/2 Proz. Aluminium: 2323245 Stück; 2 Pfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn, 1 Proz. Zink: 2196000 Stück; 1 Pfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn, 1 Proz. Zink: 12494285 Stück; 5 Reichsmark-Stücke aus 500 Tausendteilen Silber und 50 Tausendteilen Kupfer: 48400 Stück; 3 Reichsmark-Stücke aus 500 Tausendteilen Silber und 50 Tausendteilen Kupfer: 4168500 Stück; 2 Reichsmark-Stücke aus 500 Tausendteilen Silber und 50 Tausendteilen Kupfer: 1620500 Stück; 1 Reichsmark-Stücke aus 500 Tausendteilen Silber und 50 Tausendteilen Kupfer: 2165000 Stück; 10 Reichspfennig-Stücke aus 91 1/2 Proz. Kupfer, 8 1/2 Proz. Aluminium: 12748920 Stück; 5 Reichspfennig-Stücke aus 91 1/2 Proz. Kupfer, 8 1/2 Proz. Aluminium: 1349928 Stück; 2 Reichspfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn, 1 Proz. Zink: 5469820 Stück; 1 Reichspfennig-Stücke aus 95 Proz. Kupfer, 4 Proz. Zinn, 1 Proz. Zink: 5469820 Stück.

Nothgeld und Verrechnungsmünzen 1. für den Hamburgischen Staat: 200000 Mark-Stücke und 1/2 Million Mark-Stücke aus Reinaluminium: 4500000 Stück. Für die Stadt Bremen: 50 Pfennig-Verrechnungsmünzen aus Reinaluminium: 488000 Stück. 2. für die Hamb. Bank von 1923 und für die Goldtrobant Schleswig-Holstein: 1/20, 1/100 und 1/200 Verrechnungsmünzen aus Reinaluminium: 3858000 Stück.

Fremdlandische Münzen. Verschiedene Münzsorten aus Silber-Nickel und Bronze: 495187567 Stück.

Das im Jahre 1895 errichtete, früher Poggenmühle Nr. 14 befindliche und seit Beginn seines Bestehens sachlich mit der Münzstätte verbundene, Statistisches-Hütten-Laboratorium ist, durch Übersiedlung nach der Norderstraße Nr. 66 im Jahre 1907, nimmend auch räumlich mit der Münzstätte verbunden.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschnitt I.

Öffentliche Bauten.

Das Rathaus, am Rathausmarkt.

Die Besichtigung des Rathauses kann täglich von 10 bis 4 Uhr stattfinden. Für die Besichtigung wird ein Eintrittsgeld erhoben.

Das Gebäude, zu dem am 6. Mai 1886 der Grundstein gelegt und am 7. Mai 1892 der Dachstuhl gerichtet wurde, ist am 26. Oktober 1897 feierlich eingeweiht worden. Die Gesamtkosten, einschließlich der mobiliaren Einrichtung, haben gegen 10 Millionen Mark betragen. An das am Rathausmarkt belagene hohe Hauptgebäude lehnen sich nach hinten zwei zum Rathaus gehörige niedrigere Flügelbauten an, die mit dem Börsengebäude in Verbindung stehen. Der hierdurch gebildete Rathaushof steht durch Durchfahrten mit den beiden Seitenstrassen in Verbindung. Die Fassaden des Hauptgebäudes sind im Stil deutscher Renaissance ausgeführt. In der Mitte der Vorderfront erhebt sich der 112 Meter hohe Hauptturm. An der Vorderseite des Turmes befindet sich ein Balkon über dem sich in Verbindung mit einer Relieffarstellung der sieben alten städtischen und vorstädtischen Kirchen spiele und der beiden ehemaligen Klöster, nämlich St. Petrus (Bildhauer Kumm-Hamburg), St. Nicolaus (Bildhauer Thiele-Hamburg), St. Catharina (Bildhauer Denold-Hamburg), St. Jacobus (Bildhauer Peifer-Hamburg), St. Michael (Bildhauer Vogel-Berlin), St. Georg (Bildhauer Kruse-Berlin), St. Paulus (Bildhauer Ockelmann-Dresden), St. Johannis und St. Maria-Magdalena (Bildhauer Offermann-Dresden). Auf den vier der Börsen zu-

gekoelten Dachluarnen stehen kupferne Schilddächer, welche die Wappen der vier hiesigen Kontore zu London, Brügge, Bergen und Nowgorod tragen (Bildhauer v. Kramer-München). Der Haupteingang des Gebäudes liegt am Rathausmarkt. Oberhalb desselben, vom Turm überragt, befindet sich eine stehende Mosaikgalerie auf Goldgrund nach dem Entwurfe von A. Pflüger-Bremen (Bildhauer v. Kramer-München) als des Gründers der ersten Kirche in dem von der Turnhalle sich abspaltende Atrium. In der Mitte des Vorderhofes des Freibriefs von 1189 für die Stadt Hamburg, während oberhalb derselben unter Letzern der alte vaterstädtische Spruch: „Hiesigen grossen Staatswapen in goldenen majores, digne sudeat servare posteritas“, lesen ist. „Libertatem quam pepererunt die symbolischen Darstellungen der vier hiesigen Kontore: Tapferkeit, Frömmigkeit (Bildhauer Thiele-Hamburg), Eintracht und Klugheit (Bildhauer Garsberg-Hamburg). Auf gleicher Höhe mit den eben erwähnten Statuen Karls Fassadenbauwerks am alten, 1842 zerstörten Rathaus. In den 18 Nischen der Fensterpfeiler, von der Mitte aus nach beiden Seiten chronologisch geordnet, sind Bronzestatuen nachfolgender deutscher Kaiser: Ludwig der Fromme (Bildhauer Kallmann-Dresden), Ludwig der Deutsche (Bildhauer Kuschardt-Hildesheim), Konrad I. (Bildhauer Thiele-Hamburg), Heinrich I. (Bildhauer Pfannschmidt-Berlin), Otto I. (Bildhauer Vogel-Berlin), Otto II. (Bildhauer Garsberg-Hamburg), Konrad II. (Bildhauer Kumm-Hamburg), Heinrich III. (Bildhauer Giesecke-Hamburg), Lothar von Sachsen (Bildhauer B. Kruse-Berlin), Heinrich VI. (Bildhauer Peifer-Hamburg), Heinrich VIII. (Bildhauer Schürmeyer-Braunschweig), Rudolph I. (Bildhauer v. Kramer-München), Karl IV. (Bildhauer Herzog-Berlin), Max I. (Bildhauer v. Kramer-München), Karl V. (Bildhauer Ungerer-München), Max II. (Bildhauer Dr. Hartzer-Berlin), Joseph II. (Bildhauer Börner-Hamburg), Franz II. (Bildhauer v. Kramer-München), Leopold III. (Bildhauer v. Kramer-München). Der Bronzestatue dieser sowie der meisten übrigen Bronzestatuen der Atriumseite ist vom West- zum Ostflügel über den Bürgerstuhlsaal an der Johannisstrasse in Form von Relieffiguren anesprochen allegorischen Darstellungen des Fortschritts und der Beharrlichkeit (Bildhauer Offermann-Dresden). An der Hofassade befinden sich in den Nischen zwischen den Fenstern des grossen Rathhauseales die in Sandstein ausgeführten Statuen der nachfolgenden sechs geistlichen und weltlichen Fürsten, die für die Entwicklung Hamburgs von hervorragender Bedeutung gewesen sind: Ansgarius (Bildhauer Bone-Berlin), Adalard (Bildhauer Everding-Bremen), Adalbert (Bildhauer v. Kramer-München), Heinrich der Löwe (Bildhauer Möller-Dresden), Adolph III. von Schaumburg (Bildhauer Ockelmann-Dresden), Adolph IV. von Schaumburg (Bildhauer Schürmeyer-Braunschweig). Ein am Rathaushof belagener Nebenhof, die sogenannte Brautpforte, ist mit den Bronzestatuen Hymens, Adams und Evas (Bildhauer Ungerer-München), der Tropfenablenkung zum Rathausweinkeller an der Johannisstrasse mit der alten steinernen Becken-Statue (Bildhauer Mannstadt, 1776) geschmückt, die den Eingang des ehemaligen Ratsweinkellers zeigt und aus dem grossen Brande 1842 gerettet wurde. In der Mitte des Gebäudes, neben dessen beiden Eingängen, ist im poliertem Granit hergestellte Löwenpaare (Bildhauer Börner-Hamburg) ruhen, befindet sich die grosse Springbrunnenanlage. Durch diese wird die für die Ventilation der Innenträume des Gebäudes wichtige frische Luft eingeführt und gereinigt. Der reiche schmiedeeisener Gitter der Hauptingänge betritt man zunächst die Treppenhalle, wobei die Inschrift einer grossen Bronzetafel die Zeit des Beginns und der Vollendung des Baues bekannt gibt. Sodann erreicht man die grosse Rathhauseile. Unterhalb des Aufgangs zur Bürgerschaft befindet sich der innere Zugang zum Rathausweinkeller. Die Rathhauseile, welche auch vom Hofe aus durch einen Windfang Vorbau erreicht wird, bildet den Zugang zu den in allen Stockwerken des Gebäudes verteilten Geschäftsräumen. Das prachtvolle Treppenhaus im Senatsflügel, in italienischem Marmor ausgeführt, zeigt ein glasmosaikbestücktes Obergeschoss mit zwei Marmorfiguren, Gerechtigkeit und Bescheidenheit, die von Prof. August Vogel-Berlin dargestellt sind. Das Treppenhaus im Bürgerschaftsflügel ist einfacher gehalten, hat drei geschmackvoll geformte Glasmosaikfenster (Engelbrecht) und ist namentlich bei elektrischer Beleuchtung von hervorragender Wirkung. Neben dem Prachttritten liegen die Geschäftsstreifen von einfacher Ausstattung. Im Untergeschosse befinden sich Magazinräume des Staatsarchivs. Die Finanzdeputation des ganzen Obergeschosses ein. Auf halber Höhe zwischen Ober- und Untergeschosse des Haupttrittes liegen in den beiden mit der Borse verbindenden Flügelbauten einerseits die Kanzlei des Ausschusses und der Bürgerschaft, andererseits die Kanzlei für auswärtige Angelegenheiten und die Ratstube des Ausschusses. Im Hauptgeschoss befinden sich einerseits die Ratstube der Bürgerschaft und des Senats, andererseits der Sitzungssaal der Bürgerschaft und der Sitzungssaal der Kommissionen der Bürgerschaft. Dazwischen liegen am Rathaushof der Hauptsaal, am Rathausmarkt eine Reihe grosserer und kleinerer Säle, die für grosse Versammlungen und Festzwecke gebraucht werden. In einem Zwischengeschosse sind weitere Magazinräume für das Staatsarchiv bereitgestellt. Im zweiten Geschosse sind einerseits die Geschäftszimmer des Staatsarchivs, andererseits die Räume des Rechnungsbüros, dazwischen die Kanzlei für auswärtige Angelegenheiten und andere Arbeitszimmer untergebracht. Große Teile des Dachgeschosses enthalten Aktenmagazine des Staatsarchivs und anderer Behörden. Die nicht vom Rathausweinkeller in Anspruch genommenen Teile des Kellergeschosses dienen Heiz- und Ventilationszwecken.

Die Ratstube, der Sitzungssaal des Senats, ist ein von oben erhellter Raum, der aus akustischen Gründen verhältnissmässig geringe Abmessungen besitzt. Seine Wände zeigen echte Leder-Tapeten (Hülbe-Hamburg), und geschützte Tüfelung in Eichenholz (Bildhauer Börner-Hamburg), auch eine prachtvolle von vornelichen Damen Hamburgs gestiftete Stuckerei, darstellend das grosse Hamburgische Staatswapen, welche hinter dem Sitz der beiden Bürgermeister die Wand der Marmorkanne mit der von Bildhauer Haas-Hamburg ausgeführten Büste des verstorbenen und um den Rathausbau hochverdienten Bürgermeisters Petersen, ein Geschenk der Rathausbaumeister, schmückt. In die Mahagoni-Tüfelung aller Hamburgischen Bürgermeister seit dem 13. Jahrhundert, ein Geschenk des Vereins für Hamburgische Geschichte. Der Phönixsaal enthält einen Kamin mit Phönix (Geschenk von Max Schinkel), verschiedene Erinnerungen an den Brand und ein Gemälde, Basrelief im Jahre 1860 als Vorzimmer zu den Tafelungen aus Kerbschnittarbeiten zusammengesetzt, welche von Waisenknaben ausgeführt wurden. Die Wände zeigen Landschaften aus den Landherrnschaften während 7 Stühle nach dem Muster der Vieränderstühle (von den Gemeinden geschenkt und mit gestickten Kissens versehen) im Raum aufgestellt sind. Die auf dem Postament stehende von dem Hamburger Bildhauer Denold geschnitzte Statuette stellt den verstorbenen Bürgermeister Hayn dar. Darauf folgt der Bürgermeisterplatz, in welchem die Büsten und Porträts früherer Bürgermeister Platz gefunden haben. Decke und Türen sind Mahagoni. Die Wände mit Ledertapeete bedeckt. Der Turnsaal oder der Saal der Republik zeigt symbolische Darstellungen der vier grossen Handels-Republiken: Athen, Rom, Venedig und Amsterdam. Bemerkenswert sind die Brokavornhänge und die elektrische Beleuchtung, welche letztere durch in den umlaufenden Fries eingesetzte Glühlampen bewirkt wird. Einen besonderen Schmuck bilden die Tors-

Plastic Covered Document Illegible

aus
der
Kar
Für
der
lekt
Er;
der
Kro
Gew
Säle
letz
Med
ein
Kon
mit
Gen
man
Fra
ges
sells
Becl
wäh
Ihre
den
den
Zwe
aber
aus
Dun
sind
burg
sein
Kro
die
ist
die
im
die
Bre
lun
steit
der
Stan
Mar
Ople
befi
ist
Wai
Bach
Mitt
Bach
gefu
eing
Brat
Unt
huch
Wai
sam
dure
lept
best
Aus
meh
Rat
der
Gew
2. Di
vers
zum
Alte
Jahr
erri
dien
Ges
Ska
1000

aus Aluminiumbronze (H. C. E. Eggers & Co.). — Der darauf folgende Raum ist der Kaisersaal zur Erinnerung an die Vorfeier der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1896 bei welcher Gelegenheit der Kaiser und die übrigen deutschen Fürsten in den prächtigen fertiggestellten Festsaal des Rathauses als Gäste der Herren von Ohlendorff, und ein grosses Gemälde, Kaiser Wilhelm I. mit dem Kronprinzen im Kreise seiner Palast- und Hofgeher, von Anton v. Werner. Er enthält u. A. die Büsten von Kaiser Wilhelm I., Bismarck und Moltke, Stiftung des Herrn W. H. Kammerer. Der Kaisersaal, der zweitgrösste der Geschenke des Herrn W. H. Kammerer. Der Kaisersaal, der zweitgrösste der letzte der Festräume, der Bürgersaal. Dieser Saal ist mit den Porträts Medallions der bisherigen neun Präsidenten der Bürgerschaft und einem grossen Bild von Prof. Hans Bohrdt, das Hamburgische Konvovschiff „Kaiser Leopold“. Kapitän Karplinger, im Kampfe mit fünf französischen Kapern vor der Eibmündung, 1678, geschmückt. Das Gemälde ist ein Geschenk der Hamburgischen Bürgerschaft und gelangt man in das Foyer der Bürgerschaft, welches durch die Marmorbüsten der verstorbenen Präsidenten Dr. Baumeister und J. Hinrichsen und durch drei Wandgemälde Rodock's ist, darstellend den Hamburger Hafen mit der „Pennsylvania“ und der „Potosi“ und das Patriotische Gebäude, den früheren Sitz der Bürgerschaft. Das Treppenhaus der Bürgerschaft schliesst sich an das Foyer. Andererseits grenzt an das Foyer der von Ungängen umgebene mit Galerien und Logen versehene Sitzungssaal der Bürgerschaft, in welchem die von der Patriotischen Gesellschaft gestifteten Glasmalereien in den grossen Fenstern bemerkenswert sind. Rechts und links von Sitzungssaal liegen zwei Säle, welche sowohl als Vortragszimmer während der Plenarversammlungen der Bürgerschaft, als auch als Sitzungszimmer denjenigen des Senats erstreckt sich der grosse Saal. Er dient in erster Linie den feierlichen gemeinschaftlichen Sitzungen beider Körperschaften, zu welchem Zweck er mit reich geschmückter Estrade für den Senat ausgestattet ist, dann aber auch zu anderen Festlichkeiten, zu denen die kleineren Säle allein nicht ausreichen. Er enthält eine Musiktribüne und eine Galerie von 7 Logen für die Damen oder andere Zuschauer. Die fünf grossen Gemälde, die im schlichten bürgischen Entwürfen von den frühesten Anfängen bis zum Gegenwart sein Licht erhält der Saal bei Tage durch 7 Fenster, am Abend durch drei Kronleuchter und zahlreiche Wandlarme. Die Länge dieses Saales beträgt 42 m die Breite ohne Galerie 17 1/2 m.

Der Ratssaal enthält 920 Sitzplätze. Der vornehmste Saal darin ist der Rosenkranz, von Professor Dufftke mit einem reichen Fries geschmückt, im übrigen mit reicher Holzschneiderei und Mosaiksteinen ausgestattet. Unter einer Bacchus Statuette befinden sich die Verse:

Unter einer Bacchus Statuette befinden sich die Verse:
 Mit den Rosenkranzen,
 Seht der Jugend Widerschein
 Im Pokale glänzen
 Seht, wie Bacchus fröhlich lacht,
 Dankend alter Tage,
 Denn von seiner Zübernacht
 Kündet uns die Sage,
 Wenn die Maid, so Bacchus küsst,
 Heimlich und verschwiegen,
 Wird beglückt in Jahresfrist
 In Herz besessen.

Der sog Remter, für grössere Gesellschaften bestimmt, zeigt Bilder von Flitzer (Bremen), die bunte Kuh (der Mittelraum Glasmalereien (geschichtliche Erinnerungen aus dem 14. und 16. Jahrhundert) und Bilder von Allers. Im Grundsteinkeller ist der Grundstein des Turmes zu sehen und das Gerät, welches bei der Grundsteinlegung benutzt wurde. Am Eingang zum Ratssteinkeller das Standbild des Bacchus, erschaffen im Jahre 1776 vom schwedischen Bildhauer Manstadt, welches sich an Einbeck sehen Haus befand. Dieses wurde 1842 ein Opfer der Flammen, der Bacchus aber wieder gerettet.

Vom dem am Rathause stehenden Spruche:

Liberatum, quia peperere majores,
 Digne studeat servare posteritas
 befindet sich am Kugelfussende folgende Übersetzung:
 Freiheit haben die Hamburg, die Väter tapfer errungen,
 Freilich wahr sie dir bis auf das späteste Geschlecht!
 Ausserdem gibt es die folgenden Übersetzungen:
 Strebe, junges Geschlecht! die Freiheit, welche die Väter
 Mutig für Hamburg erkämpft, würdig zu wahren der Stadt.
 Freiheit errangen die Väter! Sie Hamburg ewig zu wahren
 Sei auch das späteste Geschlecht, würdig der Väter, bestrebt.
 Die Freiheit, von den Vätern einst erworben,
 Getreulich mög' der Enkel sie bewahren!
 Die Freiheit, die errungen die Alten,
 Moge die Nachwelt würdig erhalten.

Der erwähnte lateinische Spruch prangte Jahrhundertlang am alten Deichthor.

Das alte Rathaus, Admiralitätsstr. 55/56

Ist in den Jahren 1781 bis 1785 durch den Zimmermeister Johannes Kopp als Waisenhaus für Mk 400 000 erbaut. Dasselbe besteht aus einem Mittelbau und zwei Seitenflügeln welche bis zu dem dahinter liegenden Fleet reichen. Der Mittelbau enthält früher die Kirche des Waisenhauses. Die Fassaden sind in Backsteinbau unter sparsamer Anwendung von Granit und Sandstein ausgeführt und zeigen die durch Sonn in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführten Rokostilformen.

Als im Jahre 1842 das Rathaus in der Nähe der Trostbrücke dem grossen Brande zum Opfer fiel, wurde den Angehörigen des Waisenhauses ein anderes Unterkommen auf dem Gelände des ehemaligen Kloster St. Johannis in Winterhude geschaffen und das Waisenhaus zum Rathaus umgebaut. Die frühere Waisenhauskirche diente bis 1860 der Bürgerschaft zur Abhaltung ihrer Versammlungen, dann wurde sie zum Schwurgerichtssaal eingerichtet und später durch Wände in mehrere Räume geteilt, von denen der grösste der Finanzdeputation als Sitzungssaal diente. Im Jahre 1856 wurde durch den Stadtbaumeister Formann ein Sitzungssaal für den Senat, die Ratsstube, angebaut. Ausser dem Senat und der Finanzdeputation waren auch das Staatsarchiv und mehrere Gerichtsbehörden sowie die Deputation für Handel und Schifffahrt im Rathaus untergebracht.

Nach Vollendung des neuen Rathauses im Jahre 1897 war das ganze Haus der Justizverwaltung und dem Landgericht überwiesen und jetzt haben das Gewerbeaufsichtsamt und die Baupolizeibehörde ihr Unterkommen darin.

Börse, am Adolphplatz.

Die neue Börse, der mittlere Teil des jetzigen Börsengebäudes, wurde am 2. Dezember 1841 eröffnet. Sie wurde vom grossen Brande Hamburgs im Mai 1842 verschont, obwohl ringsum alle Häuser niederbrannten. Da die Räume dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügten, wurde im Jahre 1884 der Anbau am Altenwall ausgeführt, der hauptsächlich dem Fondsgeschäft dient. In den Jahren 1908/12 wurde der östliche Erweiterungsbau an der Johannisstrasse errichtet und am 1. April 1912 dem Verkehr übergeben. Dieser Teil des Gebäudes dient besonders den Getreide- und Futtermittel-, Versicherungs- und Schiffahrtsgeschäften. Der Flächenraum der drei Börsensäle mit den sie verbindenden Gangwegen beträgt ca. 4000 qm und die Zahl der täglichen Börsenbesucher ca. 10 000 Personen. Der Zutritt zu den, dem allgemeinen Geschäftsverkehr dienenden

Räumen stand bis zum 1. Dezember 1921 allen anständigen Personen frei, soweit sie nicht durch die Bestimmungen der Börsenordnung ausgeschlossen wurden. Seit diesem Zeitpunkt muß jeder Börsenbesucher im Besitze einer von der Handelskammer ausgestellten Börsenkarte sein, die im allgemeinen nur Inhabern oder Angestellten handelsgerichtlich eingetragener Firmen zugestanden wird. Fremden steht der Besuch der Börse frei. Die Börsenversammlungen finden werktäglich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 Uhr, Sonnabends zwischen 12 und 1 statt. Der Eintritt während der Zeit von 1 Uhr 30 Min. bis 2 Uhr 15 Min. bezw. Sonnabends von 12 Uhr 15 Min. bis 1 Uhr 30 Min. ist nur gegen Zahlung eines Säulensperregeldes gestattet. Die unmittelbare Aufsicht über die Börse liegt der Handelskammer als Börsenaufsichtsbehörde ob. Diese hat Polizeigewalt in dem Börsengebäude für die Handhabung der Ordnung. Diese besteht eine Börsenkommission, die von der Handelskammer ernannt wird und ihre Aufgabe mit Hilfe der von der Handelskammer angestellten Börsenbeamten erfüllt.

Universitätsgebäude

siehe in diesem Abschnitt Seite 27

Justizgebäude.

Oberlandesgerichtsgebäude

am Sievekingplatz, 1907-1912 mit einem Kostenaufwand von etwa 2 Millionen Mark nach Plänen der Architekten Lundt & Kallmorgen von Front erbaut. Grosse, durch zwei reichende Säulenschichten bildet die Fassade, ein säulengeschmückter Giebel in der Mitte charakterisiert den Eingang und über diesem baut sich über dem Schnittpunkt der beiden Hauptachsen des Hauses die Kuppel auf. Die Kraft des Eindruckes, den das Bauwerk auf den Beschauer ausübt, ist aus Mischung neuzeitlicher Gedanken und Formen mit der historischen Bauweise entstanden. — Um eine mittlere geräumige Halle, die durch die drei Stockwerke reicht, und in der zwei seitliche Freitreppen zum ersten Stock führen, sind vier offene Höfe, die ausser Halle sind den anschliessend im Erdgeschoss noch Räume für die Anwaltskammer im ersten Stock die musterhaft eingerichtete Bibliothek mit über 30000 Bänden, Aufenthaltsräume für die Richter und der große Plenarsaal in der Mitte der Vorderfront. Ein mächtiger, architektonisch-kunstvoller Kaminbau schmückt hier die Hauptwand; Plaster aus dunklen Schuppsch-Marmor und breite Bänder aus über-saugs wertem Marmor von einem großen Giebel aus siena de Brocetta. Der Kamin selbst besteht aus Porte d'or, zeigt im Innern eine historische Platte und oben eine riesige Bronzeplakette mit den Wappen der drei Hansestädte. An der Westseite des stimmungsvollen Raumes ist das Bildnis der fünf Präsidenten des Gerichts aus dem Jahre 1904 angebracht; es stammt von dem Grafen Kalreuth und ist eine Leihgabe der Hamburger Kunsthalle. Einer der Sitzungssäle, welche sich im 1. Stockwerk befinden, enthält die von privater Hand gestifteten Ölbilder von Präsidenten des Gerichts seit dem Jahre 1879. Das Mobiliar besteht hier aus Nußbaum, formenschoöne Beleuchtungskronen vollenden die prächtige Ausstattung, dieses sehenswürdigen Saales. Im II. Stock befinden sich die Räume für das Oberverwaltungsgericht und das Verwaltungsgericht und das Handelsregister. Das Untersuchungsgericht enthält Dienstwohnungen und nach hinten umfangreiche Büroräume. Die Verteilung der einzelnen Abteilungen in dem Gebäude ist zu ersehen aus dem Straßenverzeichnis unter Sievekingplatz.

Strafjustizgebäude

Sievekingplatz, 1879-82 mit einem Kostenaufwande von 1572 900 M. im deutschen Renaissancestil errichtet und im Jahre 1894/95 durch einen längeren Flügelbau am Wall erweitert. In dem Gebäude sind die Strafteilungen des Land- und Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft bei dem Hansoat Oberlandesgericht, dem Landgericht und dem Amtsgericht untergebracht. Mit demselben ist das Untersuchungsgefängnis verbunden.

Ziviljustizgebäude

Sievekingplatz, dem Verkehr übergeben im September 1903. Näheres über die Behörden, die sich in dem Gebäude befinden, siehe Abschnitt II unter Amtsgericht, wo sie einzeln in alphabetischer Ordnung aufgeführt sind.

Kirchen und Gotteshäuser

siehe in diesem Abschnitt Seite 9-16

Das Marinegebäude

Admiralitätsstr. 46, enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marineverwaltung, das Seemannsamt, die Schiffsregister-Behörde, die Schiffsvermessungs-Behörde und die Fischereidirektion. Es ist in den Jahren 1892 bis 1904 auf dem Platze des früheren Marinecasinos erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Wartehalle in Form eines mit Glas überdeckten Hofes; um diese herum liegen die Räume für die An- und Abmusterung der Seeleute und die Kasse zur Auszahlung der Heuer sowie die Diensträume für das Hafenamt des 2. Bezirks und der Fischereidirektion. Die Einrichtung ist so getroffen, dass eine grosse Anzahl von Personen in kurzer Zeit abgefertigt werden kann. Im 1. Stock ist ein Saal für das Seemannsamt, in dem über Streitigkeiten zwischen dem Schiffsführer und der Mannschaft u. dgl. gerichtlich verhandelt wird. Daran schliessen sich die Kanzlei, Registratur und die Arbeitszimmer für Statistik, sowie für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute. Ebenda haben die Marineverwaltung, das Hafenamt, der Hafenkapitän und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermessungsbehörde im 2. Stock (Fleetside) untergebracht ist. Das dem Hafenkapitän unterstellte Arsenal hat im Kellergeschoss Platz gefunden. Die Einrichtung ist hier so getroffen, dass die für die Elbe bestimmten Tonnen (zur Bezeichnung des Fahrwassers) und die dazu gehörigen Ketten, Anker u. s. w. vom Fleet aus mittelst eines elektrisch getriebenen Kranes ein- und ausgebracht werden können. Das Seemanns-Gerichtshof für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein, an der Fleetseite befindet sich die Dienstwohnung des Hafenkapitäns.

Museen

siehe unter wissenschaftliche Anstalten laut Inhaltsver.

Das Patriotische Gebäude

beim alten Rathaus an der Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft ist ein gotischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten Th. Bülow errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1898, hielt die Bürgerschaft ihre regelmäßigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Die Patriotische Gesellschaft hat ihr ganzes Haus an den Oberseeclub in Hamburg verpachtet. Der Oberseeclub hat das Gebäude für einen Zeitraum von 30 Jahren übernommen und gleichzeitig dasselbe für seine Zwecke vollständig umgestaltet, auch hat er bei dem alten Patriotischen Gebäude einen Aufbau für Kontorzwecke vorgenommen. Die Räume des Oberseeclubs sind so eingerichtet, daß sie insbesondere dazu dienen können, um Kaufleute, die von Übersee kommen, den nötigen Anschluß an hiesige Kreise zu gewährleisten, auch geben sie die Möglichkeit, größere Gesellschaften, Vorträge und Beratungen zu veranstalten. Der frühere Sölgerschulsaal ist in großartiger Weise umgebaut, dient heute insbesondere für die Vorräge des Oberseeclubs. Dagegen sind die vielen angeschlossenen Vereine des Vereinsbetriebes in dem Gebäude ein gutes Lesezimmer, in dem Zeitungen, Zeitschriften des In- und Auslandes ausliegen, ebenso befindet sich dieselbst die technisch wirtschaftlich eingestellte Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft, die auch im Lesezimmer benutzt werden kann.

Badeanstalten.

Warmbadeanstalten.

Hamburg besitzt 7 Warmbadeanstalten, deren Betriebsführung seit 1. April 1924 den Hamburger Wasserwerken G. m. b. H. übertragen ist.

Die Badeanstalt ohmstedtstr.

Steinstrasse Nr. 2 mit 66 Wannenbädern 1. und 2. Klasse und 18 Brausebädern für Männer und Frauen wurde als erstes Volkbad in Deutschland von einer gemeinnützigen Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von A. 206 250 erbaut und 1865 eröffnet. Der Staat unterstützte das Unternehmen durch Lieferung des Bauplatzes und des Wassers.

Die Badeanstalt Scharmarkt

Scharmarkt o. Nr. 1 mit einem 21,8 x 6 m großen Schwimmbecken, das Dienstage und Freitage Frauen zur Verfügung steht, im übrigen aber von Männern benutzt wird und 44 Wannenbädern 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen, wurde mit einem Kostenaufwand von A. 401 000 von derselben Gesellschaft erbaut, 1881 eröffnet und vom Staat in der gleichen Weise wie die Anstalt in der Steinstrasse unterstützt.

Die Badeanstalt Hohewiede

Hohewiede Nr. 15, wurde vom Staat mit einem Gesamtkostenaufwand von A. 705 000 erbaut, 1896 mit einem Schwimmbecken und 60 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen eröffnet und bis zum 1. Januar 1900 zusammen mit den Anstalten Steinstrasse und Scharmarkt von der obengenannten Gesellschaft betrieben.

In den Jahren 1905 und 1906 wurde die Anstalt wesentlich erweitert; sie enthält jetzt ein 24 x 12 m großes Schwimmbecken für Männer, ein 19 x 12 m großes Schwimmbecken für Frauen, 80 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 17 Brausebäder für Männer und Frauen.

Die Badeanstalt Lübeckertor

Lübeckertor, wurde vom Staat mit einem Kostenaufwand von A. 966 000 erbaut und 1904 eröffnet; sie enthält ein 24 x 12 m großes Schwimmbecken für Männer, ein 19 x 12 m großes Schwimmbecken für Frauen, 67 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 25 Brausebäder für Männer und Frauen.

Die Badeanstalt Barmbeck

Bartholomäustrasse Nr. 95, wurde vom Staat erbaut und 1908 eröffnet; sie enthält ein 24 x 12 m großes Schwimmbecken für Männer, ein 19 x 12 m großes Schwimmbecken für Frauen, 77 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 80 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Bankkosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken eine öffentliche Bücherhalle und ein Ständesaal untergebracht sind, haben 975 000 A. betragen.

Die Badeanstalt Hammerbrook

Heidenkampsweg 141, wurde vom Staat erbaut und 1912 eröffnet; sie enthält ein 24 x 12 m großes Schwimmbecken für Männer, ein 20 x 8 m großes Schwimmbecken für Frauen, 68 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 37 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Bankkosten der Anstalt, in der außer den genannten Bade- und Betriebsräumen eine öffentliche Bücherhalle untergebracht ist, haben 971 400 A. betragen.

Die Badeanstalt Eppendorf

Goernestrasse Nr. 21, gegenüber der Hochbahnhaltestelle Kellinghusenstrasse, wurde vom Staat erbaut und 1914 eröffnet; sie enthält ein 24 x 12 m großes Schwimmbecken für Männer, ein 19 x 12 m großes Schwimmbecken für Frauen, 68 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 30 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Bankkosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken ein Ständesaal und Räume für eine öffentliche Bücherhalle untergebracht sind, haben 1 030 000 A. betragen.

Die Kassen der Badeanstalten sind werktätig von 7 bis 19 Uhr geöffnet; an den Tagen vor Ostern, Pfingsten, Weinachten und Neujahr werden sie um 17 Uhr geschlossen. An Son- und Feiertagen sind die Anstalten gänzlich geschlossen.

Ein Schwimmbad kostet für Erwachsene 80 A (6 Karten A 1 60) für Kinder unter 14 Jahren bei Benutzung eines offenen Auskleidekabinets 10 A. Der Schwimmbad kostet in der 1. Klasse für Erwachsene A. 6.-, für Kinder A. 3.-. Ein Wannenbad kostet in der 1. Klasse für Erwachsene A. 4.-, in der 2. Klasse A. 3.- (6 Karten A. 2.50). Für Seeschwimmer wird ein Zuschlag von 1.- zu den Wannenbadpreisen erhoben. Ein Brausebad kostet 15 A. Wäsche ist besonders zu bezahlen und zwar ein Handtuch mit 10 A., ein Badeleinen mit 30 A., eine Badehose mit 5 A., ein Badeanzug mit 10 A., eine Badekappe mit 5 bzw. 10 A.

Im Geschäftsjahr 1926 wurden in den 7 Anstalten 4 061 406 Bäder und zwar 2 621 066 Schwimmbäder, 1 044 753 Wannenbäder und 386 616 Brausebäder verabreicht.

Brückenwagen.

a) städtische:

Oberhafenstr., gegenüber dem Fruchthof Staddeich 46 Gasanstalt Grasbrook, Gaswerkstrasse St. Pauli, Hafenstr. zw. 103-105 „ Barmbeck, Flotowstrasse Mühlendammstelle Bullerdeich 6 Tiefkühl, Ausschlaggalerie Verbrunnungsanstalt alter Teichweg 61 Brookthor, gegenüber d. Kaiserverwaltung

b) private:

Heidenkampsweg 31/35, W. Stölcken Barmbeckerstr. 19, Winterbäderbrauerei Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb Barmbeckerstr. 133, Hinrich Dwinger Jarrest. 84, Westphal & Co.

Brücken.

Achterweidenbrücke, provis. Fußgängerbrücke über den Mützeburger Kanal. Erbaut 1922, Länge 108,32 m, Breite 8,0 m bzw. 1,30 m, Durchfahrtsweite der beiden Hauptöffnungen 24,50 m. Adolfsbrücke, Erbaut 1844-1845, Gewölbebrücke (Mittelloffnung + 7,88 m Länge 87,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 21,1 m Durchfahrtsweite. Adolfsstrassenbrücke, Erbaut 1898, Länge 10,60 m, Breite 13,1 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m. Ahrensburgerbrücke, Bogenbrücke in Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 49,0 m, Breite 17,0 m, lichte Weite 29,0 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m. Alfredstrasse, Brücke in der. Erbaut 1900, Länge 22 m, Breite 17,8 m. Eisenbahnbrücke über der Alster in Fuhmsbüttel, Überführung der Langenhörner Bahn, Bogenbrücke in Beton, Erbaut 1913, Länge 38 m, Breite 13,60 m, lichte Durchfahrtshöhe 5,80 m. Alsterdorferbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Rathenaukanal, Erbaut 1914, Länge 29,60 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 9,20 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,20 m. Alsterdorferstraße, Hochbahnüberführung beim Lettenkamp, eiserner Überbau, Erbaut 1918, Länge 38,80 m, Breite 8 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelloffnung 14,80 m, 2 Seitenöffnungen je 4,10 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Alsterdorferstraße, westliche Überführung der Vorortbahn beim Bahnhof Ohlendorf, eiserner Überbau, Erbaut 1906, Länge 39,50 m x 88,20 m, Breite 9-12,30 m, lichte Weite 25 m, 1 Mittelloffnung 11,20 m, 2 Seitenöffnungen je 11,90 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Alsterdorferstraße, östliche Überführung der Hochbahn beim Bahnhof Ohlendorf, eiserner Überbau, Erbaut 1918, Länge 13,80 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 62,25 m, 3 Öffnungen 11,63, 81,60 m und 9,02 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Alsterdorferstraße, bei dem Ohlendorfer Bahnhof, nördl. Unterführung, Länge 31,30 m, Breite 8,30 m, lichte Weite 52,25 m, 3 Öffnungen 11,63, 31,60 und 9,02 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Alsterstroek, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkanäle + 12,70 m, Länge 37,0 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911. Alsterstroek, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkanäle + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,75 m, lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911. Altenwallbrücke, erbaut 1840-1841, Vertretener 1910 Gewölbebrücke + 7,80 m, Länge ca. 20 m, Breite ca. 29 m, eine größere Durchfahrtsöffnung von ca. 8,20 m, eine kleinere Durchfahrtsöffnung von 4,10 m Weite. Am Markt, Viadukt der Hochbahn, erbaut 1911, Länge 412 m, Breite 9,30 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Andreas Meyer-Brücke über dem Moorferkanal, eiserne Brücke, erbaut 1925, Länge 74,0 m, Breite 8,50 m, 3 Öffnungen, lichte Durchfahrtsweite je 16,50 m, Mittelloffnungen 30,50 m, lichte Durchfahrtsweite Konstruktionsunterkante + 9,90 m. St. Annenbrücke, Erbaut 1884-1885, Länge 25,6 m, Breite am süd. Widerlager 20,2 m, am nördl. Widerlager 30,4 m, zwei Durchfahrten von 11,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m. Arndtstrassenbrücke, Erbaut 1867, Länge 9,90 m, Breite 7,40 m, lichte Weite 8,16 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, 1894 Erneuerung des gesamten hölzernen Oberbaues, Erneuert 1911/12 in Eisenbeton, Länge 14,88 m, Breite 14,88 m, lichte Weite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, Tragfähigkeit 18000 kg. Auebrücke, provis. Eisenbahnbrücke über die Aue (von Dradenau nach Finkenwälder), Erbaut 1921/22, Länge 49,60 m, Breite 4,40 m, 4 Öffnungen, davon eine Durchfahrtsöffnung von 11 m, Konstruktionshöhe 8,80 m, lichte Weite 8,80 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, ein kleinerer Durchfahrtsöffnung 8 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m. Baakenbrücke, eiserne Brücke, Erbaut 1887, Länge 87,40 m, Breite 15,80 m. Die Brücke kann mittelst hydraulischer Vorrichtung aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 17 m für die Schifffahrt frei werden. Baakenerschleuse, Baakenwälderstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1890, Länge 16,50 m, Breite 15 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 8,30 m. Bachstrassenbrücke, eiserne Brücke, Neubau 1915/19, Länge 25 m, Breite 18 m, eine Öffnung von 23 m, Konstruktionsunterkante + 10,10 m. Bankekanal, Lippelstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1911, Länge 26,50 m, Breite 17 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 6,90 m. Barmbecker Stichkanal, Unterführung, Länge 28,80 m, Breite 7,80 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m, erbaut 1910/11. Barmbeckerstrassenbrücke, siehe jetzt Goldbeckbrücke. Barmbeckerstrasse und Vossberg (Hochbahn), Unterkanäle von + 14,80 m bis + 15,4 m, Länge 127 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m, erbaut 1910. Bebelstieg, Überführung der Hochbahn, Eisenbeton, Erbaut 1912, Länge 7,80 m, Breite 3,80 m, lichte Weite 3,10 m, lichte Durchgangshöhe 3,10 m. Beesenlandbrücke, Eisenbahnbrücke mit steil. Eisenweg, Erbaut 1907, Länge 56,18 m, Breite 11,80 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m. Bellevuebrücke, Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,10 m, Breite 8,15 m, lichte Weite 5,46 m, Durchfahrtsbreite 2,01 m, 1894 gründliche Ausbesserung der Landjochs. Berlinthordamm, Brücke im Erbaut 1908, Länge 31 m, Breite 18,5 m. Billhorne Brücke, Billhorne Brückenstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1866 bis 1868, Länge der festen Brücke 57,28 m, der Rollbrücke 50,89 m, Breite 13 m, Konstruktionsunterkante + 10,80 m. Die Rollbrücke kann mittelst einer hydraulischen Vorrichtung ausgeschlagen werden, wodurch eine freie Öffnung für die Schifffahrt von ca. 14 m Weite entsteht. Bille, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bullerdeich und Billstrasse, Erbaut 1901, Länge ca. 77 m, 2 Seitenöffnungen à 18 m und 1 Mittelloffnung à 20 m Durchfahrtsweite. Bille, eingleisige Eisenbahnbrücke über die, im Billwälder-Ausschlag, Erbaut 1900, Länge ca. 78 m, 2 Seitenöffnungen à 17 m und eine Mittelloffnung à 20 m Durchfahrtsweite. Bille, Blaue Brücke, hölzerne Brücke, Länge 58,00 m, Breite 5,85 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,80 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m. Bille, Rote Brücke, hölzerne Brücke, erbaut 1895, Länge 25,80 m, Breite 6,00 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,80 m, Konstruktionsunterkante + 6,20 m. Bill-Brack, dreigleisige Eisenbahnbrücke über das, Erbaut 1846, erweitert und verbreitert 1901, Länge ca. 116 m, 1 Öffnung à 80 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 32,90 m, und 1 Durchfahrtsöffnung von 34,50 m, Konstruktionsunterkante + 6,50 m. Billbrookkanal, eiserne Eisenbahnbrücke für die Südostmarmsee Kreisbahn; erbaut 1922/23, Länge 48,75 m, Breite 5,20 m, 3 Öffnungen, Seitenöffnungen je 8,50 m, Mittelloffnung 29,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m. Billekanal, im Zuge des Ausschlägers Billedelches, hölzerne Brücke, Erbaut 1911, Länge 62,60 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 10 m lichte Weite mit 4 Seitenöffnungen.

er Kanal, rehfahrts- + 7,88 m zusammen m. lichte ange ca. he 4,40 m. 3 m. rung der 3 Länge g 9,20 m, ner Über- ste 23 m, te Durch- Bahnhof 18,20 m, 11,20 m, 0 m. Ohlendorf, te 8,80 m, 1 9,02 m. s Länge e 35,0 m, te Durch- g, Länge 11,68, 12,70 m, 1911. 12,90 m, 1911. bescheitel e Durch- m Weite, te 9,30 m. s, erbaue ungen 1. Kou- 11. Wider- erten von n, lichte ung des senbeton, chfahrts- ach Fin- ungen, se 8,90 m, 8,00 m, 15,80 m, ifeicht schifahrt 3. Länge erte kan- a, Breite 10,10 m, a, Breite n, lichte 14,80 m, e 7,85 m. e 7,80 m, e 2,10 m. f. Länge te 50 m. n, 8,15 m, che Aus- 18,5 m 1886 bis 50,82 m, ibrücke werden, m Weite Erbaue l Mittel- Erbaue l Mittel- Durch- m e 6,00 m, + 6,90 m, ert und 8 d Öff- a 87 m, hfahrts- 4,50 m. Krei- ungen, ktionen, ut 1911, te 10 m

Billekanal, Bill. Deich, eiserne Brücke. Erbaut 1926 Länge 46,60, Breite 20,00, m 3 Öffnungen je 20,00 m. Konstruktionsunterkante + 8,0 m. Billekanal, über den, einseitige Eisenbahnbrücke zwischen Bille und Rangier- bahnhof Rothenburgsort. Erbaut 1901, Länge ca. 67 m, 2 Seiten- öffnungen a 11,5 m und 1 Mittelöffnung a 20 m Durchfahrtsweite. Konstruktionsunterkante + 9,40 m. Billekanal, hölzerne Brücke. Erbaut 1914, im Zuge der Grossmannstrasse, Länge 90,00 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen a 10,50 m, Konstruktionsunterkante + 8,60 m. Billekanal im Tiefstackweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1912, Länge 50,0 m, Breite 9,10 m, Durchfahrtshöhe 4,00 m, 2 Öffnungen von je 10 m. Billhorner Canal, Neuan in Eisenbeton. Erbaut 1919/21, Tragfähigkeit 25 t, Länge 29,00 m, Breite 25,00 m, 2 Öffnungen von je 10 m, Kon- struktionsunterkante + 6,90 m. Billhorner Canal, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Billhorner Höfen- damm und Billstrasse. Erbaut 1901 Länge ca. 55,5 m, 2 Öffnungen a 13 m Durchfahrtsweite. Billhorner Canal, Billstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1904-1905, Länge 24,85 m, Breite 17 m, Konstruktionsunterkante + 6,90 m, eine Öffnung. Billwärdler Bucht, Brücke über die. Erbaut 1905 Länge 188 m, Breite 4,50 m, 4 Durchfahrten von zusammen 80,6 m Durchfahrtsweite, Kon- struktionsunterkanten zwischen + 9,0 und + 10,54. Der mittlere, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 14,9 m überspannende Teil der Brücke kann mittels Handmechanismus aufgehört werden. Birkenau, Unterführung. Erbaut 1909 Länge 29,1 m, Breite 8,5 m, 3 Öffnungen 2 a 7,3 m und 1,10 m lichte Weite Durchfahrtshöhe 18,9 m. Bleichenbrücke, Erbaut 1844-1845, Gewölbeseitel + 7,7 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 12 m, zwei Durchfahrten von zusammen 26,4 m in Durchfahrtsweite. Blumenstrassenbrücke, Erbaut Ende der 80er Jahre, Länge 14,40 m, Breite 8,40 m, lichte Weite 8,30 resp. 5,80 m, Durchfahrtshöhe 2,40 m. Bogenstrasse, Überführung der Hochbahn. Länge 26 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaue 1909-1911. Borgweg, Überführung. Unterkante + 15,9 m, Länge 46 m, Breite 12,20 bis 15,50 m, erbaue 1915. Borgweg, Überführung der Hochbahn bei Haltestelle Alsterdorf, eiserner Überbau. Länge 37, 34 und 28,56 m, Breite 2x4,10 m, lichte Weite 35 m, 1 Mittelöffnung 10,20 m, 2 Seitenöffnungen je 11,90 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Borgwegbrücke, Eisenbetondecke über den Alsterkanal. Erbaut 1925, Länge 35,50 m, Breite 14 m, 1 Mittelöffnung 11,40 m, 2 Seiten- öffnungen je 11,20 m Durchfahrtsweite, lichte Durchfahrtshöhe 3,65 m. Borstelerbrücke, Eppendorferlandstrasse. Erbaut 1865, Länge 22,70 m, Breite 16,65 m, lichte Weite 5,65 m, Durchfahrtshöhe 2,60 m, Ver- breiterung um 2,20 m 1901. Brabandbrücke, hölzerne Joehbrücke über den Brabandkanal. Erbaut 1914, Länge 25,20 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,65 m. Brahmallee, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-10, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 5 m. Bramfelderbrücke, Bramfelderstrasse. Erbaut 1890-1901, Länge 30,90 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20m, Durchfahrtshöhe 4,15m. Bramfelderstrasse, Überführung der Walddorferbahn, eiserner Überbau. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 85,35 m, erbaue 1913/14. Brandshoferstrasse, kleine, eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 24 m, Breite 23 m, Konstruktionsunterkante + 6,88 m, eine Öffnung. Verbleibert 1892 von 17,5 m auf 23 m. Brandshoferstrasse, Grosse, eiserne Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsweite 21,86 m, eine Öffnung, erbaue 1908-1909, Konstruktionsunterkante + 6,90 m. Brandstietenbrücke, Erbaut 1868-1869, Gewölbeseitel + 8,03 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 18,10 m Durchfahrtsweite. Brauerstrassenbrücke, Erbaut 1866, Konstruktionsunterkante + 7,9 m, Länge ca. 9 m, Breite ca. 11 m, eine Durchfahrt von 8,70 m Durchfahrtsweite. Brombeerweg, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916, Länge 17,85 m, Breite 12,75 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Brooksbrücke, B. d. neuen Kranh. Erbaut 1886-1888, Länge 43,04 m, Breite 17 m, Weite der Durchfahrt 42 m, Konstruktionsunterkante + 9 m im Scheitel, 8,32 m am Widerlager. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückendeckeln auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Keilgleisen einen nach der Zollabfertigung Brookthorshafen führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Kugelgleise am Brookthorquai. Von der Gesamtbreite dieser Brücke entfallen 17,80 m auf die Strasse und 19,20 m auf den Bahnkörper. Brookthorschleuse, Brücke über die, eiserne Brücke, Strassenbrücke. Erbaut 1879, Länge 12,45 m, Breite 17,20 m, eine Öffnung, Kon- struktionsunterkante + 8,10 m. Brookthorschleuse, Brücke über die Eisenbahnbrücke. Erbaut 1870, Länge 18m, Breite 8m, eine Öffnung v. 11,16 m, Konstruktionsunterkante + 8,10 m. Brookthorschleuse, Brücke über die Fußgängerbrücke. Erbaut 1870/71, Länge 18 m, Breite 1,7 m, eine Öffnung von 11,46 m Konstruktions- unterkante + 8,10 m. Brücke im Weg No 199 in Hamm. Erbaut 1901, Länge 29 m, Breite 8 m. Bullenhusekanal, Ausschläger Billedeich, Holzbrücke, erbaue 1908, Länge 67,10 m, Breite 9,10 m, 6 Öffnungen, Konstruktionsunterkante + 8,20 m. Bundesstrasse, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1910-1911, Länge 113 m, Breite 9 und 12 m, 3 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 8,50 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1865 Erneuerung des hölzernen Oberbaues. Catharinenbrücke, Grimm. Erbaut 1877-1878, Konstruktionsunterkante + 8 m, Länge ca. 16,50 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite. Catharinenbrücke, Kleine, B. d. Mühren. Erbaut 1887-1888, Konstruktions- unterkante + 7,5 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite. Chausseebrücke, Eisenbeton-Joehbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1915, Länge 37,82 m, Breite 14 m, 1 Mittelöffnung 11,40 m, 2 Seiten- öffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,65 m. Clärchenbrücke, Kirchenstrasse. Erneuert 1910 in Eisenbeton, Länge 13,90 m, Breite 14,50 m, lichte Weite 7,00 m, Durchfahrtshöhe 3,00 m.

Dammbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1919, Länge 56,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 26 m, lichte Durchfahrts- höhe 5,65 m. Dorotheenstrasse, Unterführung. Unterkante + 13,4 m, Länge 22 m, Breite 8,10 m, lichte Weite 17 m, erbaue 1911. Dorotheenstrassenbrücke, Neubau in Eisenbeton. Erbaut 1919/21, Länge 29,00 m, Breite 17,80 m, 1 Öffnung von 20,00 m, Konstruktions- unterkante + 10,25 m, Tragfähigkeit 25 t. Ellbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den. Erbaut 1905, Länge ca. 19 m, eine Öffnung a 10 m Weite. Ellbecktal, Brücke im mass. Unterbau, eis. Überbau, erbaue 1909, Länge 23 m, Breite 17 m, lichte Weite 10 m, Durchfahrtshöhe 1,90 m. Ellenau, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 26 m, Breite 8 m, Öffnung von 25,3 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 14,43 m. Eimsbüttelerbrücke, Eisenbetonbrücke über den Isebeckkanal, erbaue 1910, Länge 42 m, Breite 19 m, 3 Öffnungen, davon 2 Durchfahrten a 9,50 m, Durchfahrtshöhe 4,27 bzw. 4,62 m. Eibbrücke, Alte Eibbrücke, Neue, eiserne Brücke. Erbaut 1884-1887, Länge ca. 405,40 m, Breite 18 m, drei Stromöffnungen a 88,50 m, Konstruktionsunterkante + 10,50 m, vier Pfostenöffnungen a 21,80 m. Ellerholkanal I, Eisenbahnbrücke über den, erbaue 1912/13, Länge 75,98 m, Breite 8 m, Durchfahrtsbreite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,50 m. Ellerholkanal II, Eisenbahnbrücke über den, erbaue 1912/13, Länge 53,64 m, Breite 7,80 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Kon- struktionsunterkante + 9,60 m. Ellerholkanal III, Straßenbrücke über den, erbaue 1912/13, Länge 48,00 m, Breite 11 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Kon- struktionsunterkante + 9,60 m. Ellerholkanal IV, Eisenbahnbrücke über den, erbaue 1921, Länge 47,80 m, Breite 7,20 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Kon- struktionsunterkante + 9,60 m. Ellerholkanal V, Eisenbahnbrücke über den, erbaue 1921, Länge 47,80 m, Breite 5,90 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Kon- struktionsunterkante + 9,60 m. I. Ellerholzschleuse, Strassen und Eisenbahnbrücke über die, beide Brücken sind aus Eisen hergestellt und stehen auf massiven Widerlagern. Erbaut 1906, Länge der Strassenbrücke 21,97 m, Breite 11,30 m, Durchfahrtsweite 18,80 m, Länge der Eisenbahnbrücke 21,97 m, Breite 5,80 m, Durchfahrtsweite 18,80 m, Konstruktionsunter- kante - 9,60 m für die erste und - 9,60 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, Durchfahrtsweite 18,80 m, Länge der Eisenbahn- brücke 20,17 m, Breite 4,82 m, Durchfahrtsweite 18,80 m, Konstruktionsunterkante der ersten + 9,60 m für die zweite + 9,60 m. Ellerthorbrücke, Erbaut 1668, erneuert 1744, umgebaut 1851-1852 u. 1890, Gewölbeseitel (Mittelöffnung) + 10,9 m, Länge 86 m, Breite 12,6 m, eine Schleuse von 4,60 m Durchfahrtsweite, zwei Brückenöffnungen von zusammen ca. 17,2 m Weite. Enckeplatz gegenüber, Fussgängerbrücke über den Sudwegkanal, eiserne Bogen- brücke. Erbaut 1909, Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 8 Öffnungen, die Mittelöffnung wird von einem Bogen überspannt, Spann- weite 44 m. Eppendorfer Baum, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910, Länge 27 m, Breite 12 und 14 m, lichte Weite 22,98 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,50 m. Eppendorferbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1888, Länge 26,50 m, Breite 12 m, 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 19 m, Durchfahrtshöhe 4,20 m. Zwei Durchfahrtsweiten a 7,9 m, eine a 4,8 m. Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserne Drehbrücke. Erbaut 1869-1871, umgebaut 1908-1909, Länge 36 m, Breite 8,96 m. Die Brücke kann mittels Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 12,8 m für die Schifffahrt frei werden. Konstruktionsunter- kante + 7,43 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager. von Eesenstrassenbrücke, Neulan 1926 in Eisenbeton, lichte Durchfahrt 24,90 m, Breite 17,0 m, Scheitelhöhe + 10,90 m, Tragfähigkeit 35 T. Fahrkanalbrücke, Länge 64 m, Breite 4 m, eine Öffnung 8 m, Konstruktions- unterkante + 9,20 m, Klapprücke. Fahrstrassenbrücke, Erbaut 1863-1864, Länge 10,40 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1895 Reparatur und teil- weise Erneuerung des hölz. Oberbaues. Feunteichbrücke, Schöne Aussicht. Erbaut 1884, Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 3,40 m. Feldstrasse, Brücke über den Trifttunnel zur Zentral-Viehmarkt u. Schlachthof. Erbaut 1891, Länge 15,50 m, Breite 17,30 m, Tunnelhöhe 2,70 m 1899 verbleibert auf 18,60 m. Feldweg 40, Überführung der Alsterbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1915, Länge 19,20 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrts- höhe 4,40 m. Feldweg 254, Überführung der Langenhornerbahn bei Haltestelle Langenhorn- stad, eiserner Überbau. Erbaut 1917, Länge 21,65 m, Breite 8,90 m und 4,90 m, lichte Weite 17 m, 1 Mittelöffnung 11,80 m, 2 Seiten- öffnungen 3,60 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Feldweg 408, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916, Länge 14,96 m, Breite 12,90 m, lichte Weite 12 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m. Fernsichtbrücke, Erbaut 1891, Länge 40,40 m, Breite 10 m, lichte Weite 6 resp. 7,90 m, Durchfahrtshöhe 3,48 m. 1908 Erneuerung der Joche, 1908 grössere Reparatur des Oberbaues. Feuerbergstrasse, Unterführung der Vorortbahn, hölzerne Joehbrücke. Erbaut 1905, Länge 43,20 m, Breite 8 m, 3 Durchfahrtsöffnungen je 8,10 m, 2 Seitenöffnungen 7,60 u. 6,40 m, lichte Durchfahrtsweite 6,70 m. Feuerbergstrasse, Unterführung der Hochbahn, hölzerne Joehbrücke. Erbaut 1912, Länge 38,70 m, Breite 8 m, 1 Mittelöffnung 11,30 m, 2 Seiten- öffnungen 9,10 m, lichte Durchfahrtsweite 7,45 m. Finkenau, Unterführung. Erbaut 1908-1909, Länge 21,7 m, Breite 8,20 m, eine Öffnung von 20 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14,75 m. Flachland, Unterführung. Länge 18,20 m, Breite 8,22 m, lichte Weite 17 m, Durchfahrtsweite 4,40 m, erbaue 1919. Flurstrasse, Unterführung. Länge 48 m, Breite 9,22 m und 13 m, 2 Durch- fahrtsöffnungen von je 15,80 m lichter Weite und 4,40 m Durch- fahrtsweite, Mittelöffnung für Fussgänger 4,65 m lichte Weite und 2,90 m lichte Höhe, erbaue 1909-1910. Flurstrassenbrücke, Erbaut 1901, Länge 29,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsweite 4,10 m. Friedrichsbergerbrücke, Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1869, Länge 10 m, Breite 10 m, Konstruktionsunterkante + 10,8 m abgetvannt, neu erbaue 1925, Breite 17,20 m, lichte Weite 10 m, Scheitelhöhe + 9,85 m. Fuhsbüttelerstrasse, Unterführungen beim Bahnhof Barmbeck. Südliche Unterführung: Länge 30,60 m, Breite 4,55 m und 7,50 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsweite 4,40 m; nördliche Unterführung: Länge 21,85 m, Breite 4,85 m und 8,20 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsweite 4,40 m; erbaue 1908-1109.

Fuhlsbüttelerstrasse, südliche Unterführung. Länge 48,60 m, Breite 9,21 m, Lichte Weite 25,87 m, Durchfahrts Höhe 4,70 m, erbaut 1908 bis 1909.

Fuhlsbüttelerstrasse, nördliche Überführung der Langenhornerbahn beim 2. Friedhofeingang, eiserne Bogenbrücke. Erbaut 1916. Länge 57,77 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 55,50 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstrasse, mittlere Überführung der Langenhornerbahn beim 2. Friedhofeingang Ohlsdorf, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 45,68 m, Breite 5,50 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelloffnung 13,60 m, 2 Seitenoöffnungen je 4,70 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstrasse, mittlere Überführung der Alsteralbahn beim 2. Friedhofeingang Ohlsdorf, eiserner Überbau. Erbaut 1915. Länge 45,49 m, Breite 5,05 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelloffnung 13,60 m, 2 Seitenoöffnungen je 4,70 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstrasse, südliche Überführung der Alsteralbahn beim 2. Friedhofeingang Ohlsdorf, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 82,12 m, Breite 6,05 m, 2 Öffnungen je 39,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m, 2 Öffnungen je 39,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstrasse, zweigleisige Überführung der Walddorferbahn Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 32,02 m, erbaut 1913/14.

Fußweg, Überführung der Alsteralb- und Langenhornerbahn in der Friedhofsgärtnerei Ohlsdorf, Beton. Erbaut 1914. Länge 35,60 m, Breite 5,54 m, lichte Weite 3,50 m, Durchgangshöhe 3,50 m und 3,10 m.

Fußweg-Überführung der Hochbahn bei den Alsterdorfer Anstalten, Beton und Eisen. Erbaut 1912. Länge 16,86 m, Breite 6,70 m, lichte Weite 5 m, Durchgangshöhe 2,50 m.

Fußwegbrücke über den Tarpenbeck beim Rosenbrk., hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1912. Länge 14,48 m, Breite 1,70 m, 1 Öffnung 8,20 m, lichte Durchfahrts Höhe 1,80 m.

Gaswerkbrücke, Osterbeckstrasse. Erbaut 1901. Länge 18,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,50 m, Durchfahrts Höhe 3,75 m.

Görtwienbrücke, Erbaut 1843, Gewölbeschüttel + 7,45 m, Länge ca. 12,60 m, Breite ca. 19,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsweite.

Goebenbrücke, Holz-Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1908-1909. Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrts Höhe 4,40 m, 2 Durchfahrten à 8 m.

Goebenstrasse, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910. Länge 29 m, Breite 8,20 und 11,20 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Goerndorferbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1910-1911. Breite 17 m, Länge 30 m, Weite 26 m, Durchfahrts Höhe 4,15 m, Traglast 25.000 kg.

Gothestrassenbrücke, Am Langenzug. Erbaut 1898, Länge 9,60 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrts Höhe 2,65 m.

Goldbeckbrücke, erbaut 1912-1913 in Eisenbeton, Länge ca. 47,00 m, Breite 29,35 m, lichte Weite 20,00 m, Durchfahrts Höhe 3,65 m.

Goldbeckkanal, Überführung der Hochbahn. Unterkannte + 10,75 m, Länge 26,50 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 20 m, erbaut 1910.

Graskellerbrücke, Erbaut 1838-1839, verbreitert 1846-1847, Gewölbeschüttel (der Schiene) + 8 m, Länge ca. 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schiene von 5,4 m Durchfahrtsweite, zwei Freigerinnen von zusammen 6,9 m Weite.

Grenzbrücke, Brückeliderstrasse 8 m lang 10 m breit, kl. gewölbt, 2,5 m hohe Brücke über den hohen Durchlauf.

Grenzgrabenbrücke zwischen Hummelstüttel und Langenhorn Ueberführung, Mauerwerk. Erbaut 1896. Länge 4,60 m, Breite 3,40 m, lichte Höhe 1,25 m.

Grenzhofbrücken, Eine Strassen- und 2 Eisenbahnbrücken über den Grenzhofkanal (eiserne auf massiven Widerlagern.) Erbaut 1898. Länge 31,50 m, Breite der Eisenbahnbrücken je 4,60 m, der Strassenbrücke 9,23 m, Konstruktionsunterkannte + 9,60 m.

Grenzhofschleuse, 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, Konstruktionsunterkannte + 9,60 m, Länge der ersten beiden 19,70 m, Länge der schiefen 22,48 m.

Grindelberg, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910. Länge 33,70 m, Breite 8 und 11 m, lichte Weite 29,40 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 4,49 m.

Gröningerbrücke, Hofpensack. Erbaut 1866-1868; verbreitert 1894-1895 und 1901. Gewölbeschüttel + 7,57 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsweite.

Grosshaldesteg, 3 m breite Bogenbrücke auf Eisenbetonwiderlagern, erbaut 1913/14 für Überführung grosserer Gasforderteilungen über den Osterbeckkanal, dient nebst dem Fussgängerverkehr. Lichte Durchfahrtsweite 48 m, Trägerunterkannte am Widerlager + 10,96 m, in der Mitte + 10,31 m.

Grosshaldestrassen, Unterführung. Unterkannte + 13,40 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, Durchfahrts Höhe 2,65 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, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

Guanofethbrücke auf Steinwälder, Nordereisstrasse. Erbaut 1874. Länge 36 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 5,80 m, 3 von 6,40 m lichter Weite. Konstruktionsunterkannte im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1896 Erneuerung des östlichen Landjoches etc. 1897 Erneuerung der äusseren Tragelanken.

Güntherstrasse, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 28 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 26 m, 7 m lichter Weite, Durchfahrts Höhe + 15 m.

Guriltinsel, Fussgängerbrücke. Erbaut 1874. Länge 19 m, Breite 3,0 m, Konstruktionsunterkannte + 8,70 m.

Gustav Freytag-Brücke, Gustav Freytag-Str. Länge 10 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrts Höhe 2 m. 1896 Erneuerung des hölzernen Überbaues.

Gustavcanal, Schwabenstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890. Länge 15,65 m, Breite 8,90 m, zwei Öffnungen.

Gustavcanal, Söderquastr., eiserne Brücke. Erbaut 1889. Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Habichtstrasse, zweigleisige Überführung der Walddorferbahn. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 23,43 m bzw. 36,25 m. Erbaut 1913/14.

Hafenbahnbrücken, 2 Eisenbahnbrücken über das Ostende des Sprechafens. Erbaut 1907. Länge 49 m, Breite 27,60 m, Durchfahrtsweite 42 m, Konstruktionsunterkannte + 9,60 m.

1. **Hammerbrookschleuse**, Stadtdiech. Erbaut 1846, Länge 8,6 m, verbreitert 1912 auf 11 m in Eisenbeton, eine Öffnung, Klinkergewölbe.

2. **Hammerbrookschleuse**, Stadtdiech, eiserne Brücke. Erbaut 1888, Länge 26,60 m, Breite 11,80 m, zwei Öffnungen.

Hammersteindamm, Brücke im. Erbaut 1903. Länge 29 m, Breite 15,8 m.

Hansa-Brücke. Erbaut 1891. Länge 23,40 m, Breite 27,03 m, eine Öffnung. Konstruktionsunterkannte + 9,60 m.

Harburger Chaussee, Unterführung der preussischen Staatsbahnleise. Erbaut 1892-1904, 4 Brücken, Länge 26 m, Breite 4 m, eine Durchfahrt von 11 m, 2 Seitenwege von je 3,50 m, Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Harburger Chaussee, Unterführung der Hafenbahnleise. Erbaut 1892. Länge 21,80 m, Breite 4,8 m, eine Durchfahrt von 10,60 m, 2 Seitenwege von je 3,00 m, Durchfahrtsbreite 4,50 m.

Harburger Chaussee, Erbaut 1904/05, Länge 22 m, Breite 5,20 m, eine Durchfahrtsbreite von 12,00 m, 2 Fußwege von je 8,80 m, Durchfahrts Höhe 4,90 m.

Hasenbergbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1915. Länge 32,20 m, Breite 20,14 m, 1 Mittelloffnung 12,50 m, 2 Seitenoöffnungen je 7,475 m, lichte Durchfahrtsöffnung in der Mitte 4,72 m, an der Seite 4,68 m.

Hegestieg, hölz. Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1899. Länge 23,60 m, Breite 3,25 m, Durchfahrts Höhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 14 m.

Hegestrassen, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910, Länge 33 m, Breite 8 und 9,80 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Hellwigbrücke, Erbaut 1888-1885, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 8,8 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,5 m, drei Durchfahrten von zusammen 22,3 m Durchfahrtsweite.

Hellwigstrasse, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Isebeckkanal; Hellwigstr. Erbaut 1925/26 anstelle der alten Holzbrücke. Länge 25,00 m, Breite 15,90 m, Durchfahrts Höhe 4,30 m, Durchfahrtsweite 18 m.

Hellwigstrasse, 2 Überführungen der Hochbahn. Erbaut 1908-1909, Länge 28 m, Breite 8,75 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Helbrookstrasse, Eiserne Brücke der Walddorferbahn auf eisernen Portalen über dem Bahnkörper der Hochbahn und der Stadt-U. Vorrortsbahn bis zur Helbrookstrasse, teils ein-, teils zweigleisig, Durchschnitt 35 m stützweite Gesamtlänge 508 m. Erbaut 1913/14.

Helbrookstrassenbrücke, erbaut 1912/13, über den Barnbecker Stehkanal. Länge 21,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrts Höhe 3,65 m.

Hellenbrücke, Bei den Mühren. Erbaut 1875-1878, Konstruktionsunterkannte + 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.

Hochwasserbassin, Süderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1907-1908. Länge 40 m, Breite 20 m, 3 Öffnungen à 12 m lichte Weite. Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

Hochwasserbassin, Wendenstrasse, in Holz erbaut 1885, Länge 37 m, Breite 10 m, drei Durchfahrtsöffnungen à 6,60 m.

Hofekanal, Eisenbahnbrücke über den, mit seitl. Fusswegen. Erbaut 1913. Länge 68,80 m, Breite 6,90 m, eine Öffnung, Durchfahrts Höhe 4,2 m.

Hofwegbrücke, Erbaut 1891. Länge 9,50 m, Breite 15,90 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrts Höhe 2,65 m.

Hohebrücke, Kafen. Erbaut 1886-1887, Gewölbeschüttel + 9,17 m, Länge ca. 48 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.

Hohe Liedt, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 17,76 m, Breite 12,80 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Hoheluftbrücke, Hoheluftchaussee, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1884. Länge 26,13 m, Breite 12 m, 1892 erneuert auf Länge 34,70 m, Breite 19 m, Durchfahrts Höhe 4,15 m, zwei Durchfahrten à 8,08 m.

Hohenfelder Brücke, a. d. Alster. Erbaut 1876, Länge 14 m, Breite 22,4 m, Durchfahrts Höhe 10 m.

Holländischbrockfleth, Brücke über das, in der Holländischenreihe. Erbaut 1900-1902, Länge 29,82 m, Breite 8,78 m, Weite der Durchfahrt 19,20 m, Konstruktionsunterkannte + 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, Durchfahrts Höhe + 17,2 m.

Holzbrücke, Mattentwiete. Erbaut 1846-1847, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 8,41 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 12,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 33,05 m Durchfahrtsweite.

Hornberg, Brücke im. Erbaut 1901. Länge 25 m, Breite 20 m.

Hubbrücke, Eisen- und Eisenbahnbrücke über den Verbindungskanal des Seebeckkanals und Moidlahafens. Erbaut 1886/87 (eiserne auf massiven Widerlagern). Das eine Ende der Brücke kann mittels hydraulischer Hubvorrichtung um 2,0 m gehoben werden. Länge 24,00 m, Breite 4,75 m für Eisenbahnverkehr, und 13,25 m für Strassenverkehr. Konstruktionsunterkannte + 9,90 m, Durchfahrtsweite 21,50 m.

Hudtwalkerstrasse, Überführung der Hochbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1913. Länge 28,10 u. 26,80 m, Breite 10,20 u. 10,60 m, lichte Weite 20 m, 1 Mittelloffnung 18,80 m, 2 Seitenoöffnungen je 6,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Hufnerstrasse, südliche Unterführung. Länge 25,40 m, Breite 12,15 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrts Höhe 4,90 m, erbaut 1908-1909.

Hufnerstrasse, Überführung der Walddorferbahn, eiserner Überbau, 2 ein- und einseitige Brücken. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 21,0 m bzw. 20,8 m. Erbaut 1913/14.

Hufnerstrassenbrücke, Erbaut 1901. Länge 29,50 m, Breite 12,90 m, lichte Weite 12,90 m, Durchfahrts Höhe 4,10 m.

Hummelstütteler-Kirchenweg, Überführung der Langenhornerbahn, Eisenbetonjochbrücke. Erbaut 1915. Länge 15,90 m, Breite 17,20 m, 2 Öffnungen 7,35 m u. 6,55 m, lichte Durchfahrts Höhe 3,80 m und 5,10 m.

Hummelstütteler-Landstrasse, Unterführung der Langenhornerbahn, Eisenbetonjochbrücke. Erbaut 1915, Länge in der Mitte 17,33 m, Breite 17,20 m, 1 Mittelloffnung 5,68 m, 2 Seitenoöffnungen 5,33 m u. 5,33 m in der Mitte, lichte Durchfahrts Höhe 3,60 m u. 5,10 m.

Im Haben, Überführung der Langenhornerbahn bei der Haltestelle Langenhorn-Nord, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 29,38 m, Breite 2 x 4,10 m und 4,50 m, lichte Weite 24 m, 1 Mittelloffnung 16,80 m, 2 Seitenoöffnungen je 3,60 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Innocentiastrasse, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910. Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 5 m.

Inselbrücke, Holzbrücke über den Inselkanal. Erbaut 1914. Länge 25,20 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrts Höhe 3,95 m.

Inselsteg, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Parkseeanal im Stadtpark. Erbaut 1912. Länge 20,5 m, Breite 4,40 m, lichte Weite 14 m, lichte Durchfahrts Höhe 2,75 m.

Isebeckkanalbrücke, (Hochbahnbrücke). Erbaut 1909-1910, Länge 106 m, Breite 8,50 m und 13,50 m, lichte Weite 82,50 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 5,80 m, Durchfahrtsweite 20 m.

Isebrücke, Betonbrücke über den Isebeckkanal, Osterfelderstrasse. Erbaut 1913 anstelle der alten Holzbrücke. Durchfahrts Höhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 25 m.

Jungfernbrücke (Fussgängerbrücke) über den Zolkanal, Zippelnaus. Erbaut 1887-1888. Länge 41,9 m, Breite 4 m, Weite der Durchfahrt 40,80 m, Konstruktionsunterkannte + 9,88 m im Scheitel, + 8 m am Widerlager.

Jungfrauenthal, Überführung der Hochbahn. Erbaut 1909-1910, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 5 m.

Käth
Kajer
Kam
Kann
Kann
Kehr
Kehr
Kellr
Kerst
Kibbe
Kleek
Klinl
Klost
Klost
Klost
Kohif
Korn
Kornl
Krugl
Kuhn
Kuhn
Lage
Lang
Lang
Latt
Leich
Leinp
Leinp
Leinp
Lersch
Lock
Lomb
Loog
Lübe
Mans
Maris
Maris
Mark
Mars
Matt
Maur
Max
Meen

Plastic Covered Document illegible

9. Erbaut 1915, Länge 14 m, Breite 11 m, 2 Seitentore, 2 Öffnungen je 11,30 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Käthnerortbrücke, erbaut 1909, Holzbrücke, Länge 30,70 m, Breite 12 m, lichte Weite, 2 Öffnungen à 6,25 m, 1 à 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,0 m, bzw. 4,30 m.
Kajenbrücke, Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 6,63 m, Länge ca. 17 m, Breite ca. 22,20 m, eine Durchfahrt von 6,40 m Durchfahrtsweite.
Kammercanal, Eugenstr., 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 + 8,38 m.
Kannengieserortbrücke, Erbaut 1890-1891, Länge 22,56 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.
Kehrwiederbrücke, Erbaut 1884-1885, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.
Kehrwiederstieg, Erbaut 1885-1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.
Kellinghusenstrasse, Überführung der Hochbahn, Erbaut 1909-1910, Länge 56,30 m, Breite 30 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m, Durchfahrtsweite zwischen den Säulen 8,65 m.
Kersten Milies-Brücke, Seewartenstr., Erbaut 1885-1897, Gewölbeseitel + 23,10 m, Länge ca. 90 m, Breite ca. 22 m, eine Durchfahrt von 17,0 m Durchfahrtsweite.
Kibbelstieg, Erbaut 1885-1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.
Kleekamp, Unterführung der Langenhornbahn, Eisenbojochbrücke, Erbaut 1911, Länge in der Mitte 21,52 m, Breite 17,20 m, 1 Mittelloffnung 5,48 m, 2 Seitentöffnungen 5,40 und 5 m in der Mitte, lichte Durchfahrtsbreite 4,30 und 5,85 m.
Klinkweg, Unterführung, Erbaut 1909, Länge 19,1 m, Breite 8,2 m, 1 Öffnung 17,0 m, lichte Weite Durchfahrtsbreite + 6,65 m.
Klosteralee, Überführung der Hochbahn, Erbaut 1909-1910, Länge 56,50 m, Breite 10 und 8 m, 3 Öffnungen, davon 2 à 14 m und 1 à 18,50 m, Breite 30 m, lichte Weite 18,50 m zwischen den Widerlagern bzw. Säulen, Durchfahrtsbreite 4,40 m.
Klosteraleebrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal, Erbaut 1883, Länge 38,60 m, Breite 12 m, 1905 erneuert auf Länge 53,20 m, Breite 17 m, Holzener Unterbau, eiserner Oberbau, Durchfahrtsbreite 4,15 m, 3 Durchfahrten, 2 à 8,85 m, 1 à 6,28 m.
Kohlfeth, Brücke über das prov. Eisenbahnbrücke über das Köhlfeth, Erbaut 1921/22, Länge 221,80 m, Breite 4,40 m, 23 Öffnungen davon die mittleren mit einer Durchfahrtsbreite von 15,00 m, Konstruktionsunterkante in der Mitte + 9,85, an der Seite + 9,29 m.
Körnerstrassenbrücke, Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 8,90 m, Breite 13 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 2,20 m.
Kornhausbrücke, Brandtwiete, Erbaut 1886-1888, Konstruktionsunterkante + 9 m, Länge 41 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 40,8 m Durchfahrtsweite.
Krugkoppelbrücke, Erbaut 1891, Länge 71 m, Breite 10,44 m, lichte Weite 8,00 und 9 m, Durchfahrtsbreite 5,10 m, 1906/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.
Kuhmühlenbrücke, Erbaut 1873, Länge 24 m, Breite 17,3 m, Durchfahrtsbreite 2,30 m.
Kuhmühlenteichbrücke, Erbaut 1910/11, Länge 69,6 m, Breite 7,3 m, 1 Öffnung von 54 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 11 m.
Lagerstraße, Brücke über den Teichtunnel, zwischen Viehhof Sternschanze und Zentralschlachthof, Erbaut 1914, Länge 5 m, Breite 23 m, Tunnelhöhe 2,30 m.
Langenkampbrücke, Erbaut Ende der 60er Jahre 1865 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 13,00 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 2,20 m.
Langenzugbrücke, Adolphstrasse, Erbaut 1864, Länge 18,50 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrtsbreite 3,44 m, Neubau 1909-1910 massive Konstruktion, Länge 34,0 m, Breite 17,50 m, 3 Durchfahrten à 8,0 m, 1 à 18,0 m, Durchfahrtsbreite 3,40 m bzw. 3,85 m.
Lattenkamp, Überführung der Hochbahn, eiserner Oberbau, Erbaut 1913, Länge 31,45 m, Breite 15,10 m, lichte Weite 50 m, 1 Mittelloffnung 17,0 m, 2 Seitentöffnungen je 6,10 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.
Leichterkanal, Eine Strassen und drei Eisenbahnbrücken über den Verbindungskanal zwischen Kaiser Wilhelm-Hafen und Ellerholzhafen (eiserne auf massiven Widerlagern), Erbaut 1901, Strassenbrücke Länge 26,90 m, Breite 9,80 m, Eisenbahnbrücke Länge 26,00 m, Breite 5,10 m, schiefe süd. Eisenbahnbrücke Länge 26,07 m, Breite 5,20 m, nord. 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.
Leinpfad, Unterführung, Nördliche Unterkante + 13,40 m, Länge 16,50 m, Breite 8,01 m, lichte Weite 14 m.
Leinpfadbrücke, Erbaut 1890, Neubau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8,60 m, Durchfahrtsbreite 3,10 m.
Leinpfadkanal, Unterführung der Hochbahn, Unterkante + 12,10 m, Länge 17,80 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 14,25 m, erbaut 1911.
Lerchenteufel, Unterführung, Erbaut 1909, Länge 34,7 m, Breite 8,4 m, 3 Öffnungen, 2 à 2 m und 13 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 13,6 m.
Lockstedterdamm, Überführung über den Tarpenbeck, eiserner Oberbau mit Beton, Erbaut 1905, Länge 6 m, Breite 5 m, lichte Weite 5 m, lichte Durchfahrtsbreite 1,95 m.
Lombardsbrücke, Erbaut 1865-1868, verbreitert 1900, Gewölbeseitel (Mittelloffnung + 10,9 m, Länge ca. 85 m, Breite ca. 50 m, drei Durchfahrten von zusammen 51,3 m Durchfahrtsweite.
Überführung der Hochbahn, Erbaut 1909-1910, Länge 20,8 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 17 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.
Lübeckercanal, Lippelstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1881, Länge 28,40 m, Breite 16,40 m, vier Öffnungen.
Mansteinbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal Bogenstr., Erbaut 1901, Länge 32,83 m, Breite 16 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, 2 Durchfahrten à 8,08 m.
Maria Louisen-Brücke, Maria Louisen-Strasse, Erbaut Ende der 60er Jahre, 1899 erneuert, Länge 9,90 m, Breite 16,70 m, lichte Weite 7 m, verbreitert 1914 um ca. 2,0 m nach Norden, Durchfahrtsbreite 3 m.
Maria Louisen-Strasse, Überführung, Unterkante + 13,80 m, Länge 88 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m.
Marktcanalbrücke, Poststrasse, Erbaut 1910-1911, Durchfahrtsbreite 20 m, Länge 34 m, Breite 16 m, Konstruktionsunterkante + 9,61 m.
Marschnerstrasse, Unterführung, Erbaut 1908, Länge 18,80 m, Breite 7,80 m, eine Öffnung von 17,20 m lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 16,90 m.
Mattentwietebrücke, Erbaut 1874, Konstruktionsunterkante + 8,2 m, Länge ca. 10,40 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von ca. 10,40 m Durchfahrtsweite.
Maurienstrassen-Brücke, Erbaut 1901-1902, Länge 29,25, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,20 m, 1925 gründliche Ausbesserung.
Maxstrassenbrücke, Erbaut 1907-1908, Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrtsbreite 10,05 m.
Meenkebrücke, Eisenbojochbrücke über den Alsterkanal, Erbaut 1915, Länge 39,50 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitentöffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Metzgerbrücke, Eisenbojochbrücke über den Alsterkanal, Erbaut 1915, Länge 38,10 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitentöffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 m.
Meyerstrassen, eiserne Brücke, Erbaut 1872, Länge 35 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 1882-1883, Konstruktionsunterkante (Südseite) am nordwestlichen Auflager + 9,8 m, Konstruktionskante (Nordseite) am südöstlichen Auflager + 9,3 m, Länge ca. 51 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleuse von 6 m Durchfahrtsweite, ein Freigerinne von 3,3 m Weite.
Mittelcanal, Amsinckstrasse eiserne Brücke, Erbaut 1913-1914, Länge 33 m, Breite 19,70 m, eine Durchfahrtsöffnung von 25,80 m.
Mittelcanal, Ausschlagweg eiserne Brücke, Erbaut 1903-1904, Länge 21,30 m, Breite 20 m, eine Öffnung.
Mittelcanal, Borselmansweg, Holzener Brücke, Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.
Mittelcanal, Diagonalstrasse, Holzener Brücke, Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.
Mittelcanal, Grevenweg, Holzener Brücke, Erbaut 1894, Länge 26,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.
Mittelcanal, Hammerbrookstrasse, 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, zweifelhafte Eisenbahnbrücke, Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Breite 19,00 m, 4 Öffnungen Konstruktionsunterkante + 8,60 m.
Mittelcanal, Heidenkampsweg eiserne Brücke, Erbaut 1877, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20 m.
Mittelcanal, Louisenweg, Holzener Brücke, Erbaut 1894, Länge 30,60 m, Breite 8 m, 4 Öffnungen.
Mittelcanal, Nagelsweg eiserne Brücke, Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.
Mittelcanal, Osterbrook, Holzener Brücke, Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.
Mittelcanal, Sonninstr., eiserne Brücke, Erbaut 1884, Länge 25,90 m, Breite 8,80 m, drei Öffnungen.
Mittelcanal, Wichersweg, Holzener Brücke, Erbaut 1909, Länge 30,14 m, Breite 12,90 m, 4 Öffnungen Konstruktionsunterkante + 8,60 m.
Moorführbrücke, Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 22 m, Breite 16,80 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 3,65 m.
Moorkanalbrücke (Strassenbrücke), Erbaut 1915, Länge 31,50 m, Breite 14 m, eine Öffnung von 27,80 m, seitlich 2 Eisenbahnbrücken je 31,50 m lang, 5 m breit, eine Durchfahrtsöffnung 27,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
Müggenburgercanal, a) Eisenbetonbrücke der Norddeutschen Affinerie, Erbaut 1923, Länge 79,44 m, Breite 4,0 bzw. 5,6 m, 2 Öffnungen von je 13,0 m, 1 Durchfahrt von 12,9 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m. b) Rohrbrücke der Norddeutschen Affinerie, Erbaut 1923, Länge 92,84 m, Breite 1,5 m, 2 Öffnungen von je 7,80 m, eine Durchfahrt mit 7,5 m Durchfahrtsweite.
Müggenburgersechseck, Strassen und Eisenbahnbrücken über die, Erbaut 1903, Länge der Eisenbahnbrücke 20 m, Breite 8,75 m, Länge der Strassenbrücke 20 m, Breite 8,70 m, Länge des Fussweges 20 m, Breite 2,52 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
Mühlenbrücke, Johannisstrasse, Erbaut 1841-1845, 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 1888, 1899-1900 Erneuerung der Brücke in Stein und Eisen, Länge 20 m, Breite 15,45 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 3,60 m.
Mührenbrücke, b. d. Mühren, Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 7,15 m, Länge ca. 18 m, Breite ca. 20 m, eine Durchfahrt von 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, Durchfahrtsbreite + 9,55 m.
Neuerwallbrücke, Erbaut 1724, verbreitert 1845, Gewölbeseitel + 8,4 m, Länge ca. 6,80 m, Breite ca. 14 m, eine Durchfahrt von 6 m Durchfahrtsbreite.
Neuerwegsbrücke, St. Annenplatz, Erbaut 1885-86, Länge 26,01 m, Breite 16 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,36 m.
Niederbaumbrücke, Baumwoll, Erbaut 1878-1880, Länge ca. 82 m, Breite ca. 11 m, drei Durchfahrten von zusammen 75 m Durchfahrtsbreite, 1912 Umwandlung der Drehbrücke in eine feste Brücke und Hoherhebung der Brücken-Konstruktionsunterkante auf + 9,4 m in der Mitte + 9 m am Widerlager.
Niederrfelder Brücken, 1) Eisenbahnbrücke, Erbaut 1916, Länge 77,70 m, kurze, 86,40 m lange Brückenseite, Breite 13 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m, 2) Eisenbahnbrücke, Eisenbrücke für Freihafenbahn, Erbaut 1914/15, Länge 75 m, Breite 10 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m, 3) Strassenbrücke, Erbaut 1915/16, Länge 75,92 m, Breite 15,30 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m, Konstruktionsunterkante bei beiden Brücken + 9,50 m.
Niendorferweg, Überführung über den Tarpenbeck, gehauene Bogenbrücke, Erbaut 1878, Länge 10 m, Breite 7,50 m, lichte Weite 4,00 m, lichte Durchfahrtsbreite 1,20 m.
Nordcanal, Amsinckstrasse, Erbaut 1894, Länge 44 m, Breite 15,40 m, drei Öffnungen.
Nordcanal, Hammerbrookstrasse, 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, Nagelsweg, eiserne Brücke, Erbaut 1875, Länge 16,20, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.
Nordcanal, Sonninstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1877, Länge 16,60 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.
Nordcanal, Sonninstrasse, eiserne Brücke, Erbaut 1898, Länge 16,40 m, Breite 14,74 m, zwei Öffnungen.
Norderlochbrücke, Strassen- und Eisenbahnbrücke auf Steinwärd, Ellerholzdamm, Erbaut 1897-1899, Länge 36,87 m, Breite 8,56 m, Durchfahrtsweite 30,0 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m.
Norderloch (Nordersand), provisorische Brücke über, Die Brücke hat eine Länge von 36,30 m, eine mittlere Durchfahrtsöffnung und 3 Nebentöffnungen auf jeder Seite. Die mittlere Öffnung beträgt 19,80 m, Breite 8,70 m, Konstruktionsunterkante + 9 m.
Norderloch, Reihenstr., nach den Guanowerken, Eisenbahnbrücke, Länge 64 m, Breite 4,60 m, Konstruktionsunterkante + 9 m, Erbaut 1896.
Nordersandteufelbrücke, auf Steinwärd, Nordersand, Erbaut 1870, 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 Strojloche und äusseren Tragbalken, Länge 31,50 m, Breite 4 m.

Oberhafenkanal, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den, zwischen Hannover, Bahnhof und Billwärd Neudeich, Oberhafenkanal. Erbaut 1901. Länge für Eisenbahn (4 gleisig) und Straße. 204,7 m. 7 Öffnungen von zusammen ca. 15 m Durchfahrtsweite, Mittelteil drehbar mit 2 Durchfahrtsöffnungen von je 14,5 m, Konstruktionsunterkante + 11,40 m.

Oberhafen, zweiistöckige Drehbrücke über den Oberhafenkanal für Eisenbahn (viereisig) und Straße. Erbaut 1902-1905, Konstruktionsunterkante + 8,95 m, Länge ca. 113 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 19,80 m.

Osterbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Osterbeckkanal. Erbaut 1905. Länge ca. 84 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 9,82 m Höhe, erbaut 1909-1910.

Osterbeckschweg, Unterführung. Länge 22,40 m, Breite 8 m, lichte Weite 20 m Durchfahrtsbreite 4,50 m, erbaut 1909.

Osterstrasse, siehe Einbahndrehbrücke.

Pappelalleebrücke. Erbaut 1904/1905. Länge ca. 40,0 m, Breite 20,0 m, drei Öffnungen.

Parkseebrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Zufußkanal zum Parksee. Erbaut 1912. Länge 25 m, Breite 24 m, lichte Weite 16 m, lichte Durchfahrtsbreite 8,60 m.

Peuter Brücke, erste. Erbaut 1918/1914. Länge 45,25 m, Breite 16,80 m, Durchfahrtsbreite 4,85 m, eine Öffnung.

Peutercanal, zweite Peuterbrücke, provisorische Brücke über den Peutercanal, im Zuge der Hofestr., eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909. Länge 79,0 m, Breite 8,90 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seitenöffnungen 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 + 8,908.

Poggenmühlenbrücke über Wandrammsfließ. Zwei Brücken von je 10,90 m Breite. Erbaut 1845-1846. Gewölbeseiten (Brückenöffnung) + 7,5 m, Länge ca. 27 m, verbreitert 1909. Breite 18,60 m, eine Brückenöffnung von 8,7 m und einen Alsterstieg von 4,7 m Weite.

Projektierte Strasse bei der Finkenau, Unterführung. Erbaut 1908. Länge 18,6 m, Breite 10 m, eine Öffnung von 17 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 14,4 m.

Projektierte Straße A an Poldberg, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 16,96 x 16 m, Breite 18,85 m, lichte Weite 15 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Projektierte Straße verlängerter Lohkoppelweg, Überführung der Hochbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1913. Länge 25,70 m, Breite 8 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelöffnung 14,80 m, 2 Seitenöffnungen je 4,10 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Projektierte Straße bei km 1,8 + 85,65 m, Überführung der Waldorferbahn, Künftige Straßenüberführung. Zweigleisiger eiserner Überbau. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern, 17,5 m bzw. 17,84 m. Erbaut 1913/14.

Pulverturmsbrücke. Erbaut unter dem Namen Herrengrabenbrücke 1775, erneuert 1903, verbreitert 1913 auf 14 m Breite, Konstruktionsunterkante + 8,93 m in der Mitte zwischen beiden Widerlagern, Länge ca. 23 m, eine Durchfahrt von 13,9 m Durchfahrtsweite.

Querkanalbrücke am Stillhornerdamm, Strassen- und Eisenbahnbrücke östlich vom Beherstieg. Erbaut 1884. Länge 25,80 m, Breite 9,75 m, Konstruktionsunterkante + 8,29 m, 2 Durchfahrten à 10,50 m lichte Weite.

Querkanalbrücke am Worthdamm, 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 Billhorner Damm. Erbaut 1902-1903. Länge ca. 190 m, Breite 20 m, eine Strassenöffnung, eine Kanalöffnung vier Eisenbahnöffnungen.

Rathenausbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Rathenaukanal. Erbaut 1914. Länge 29,80 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 9,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 8,20 m.

Rathenausbrücke, Eisenbetonjochbrücke über den Rathenaukanal. Erbaut 1922. Länge 20,66 m, Breite 12 m, 1 Mittelöffnung 7,85 m, 2 Seitenöffnungen je 5,75 m, lichte Durchfahrtsbreite 8,95 m.

Bathemühlenbrücke, hölzerne Jochbrücke beim Fuhlsbütteler Mühltiech. Erneuert 1897. Länge 18,82 m in der Mitte, Breite 19,05 m, 2 Öffnungen 10,35 m in der Mitte und 5,15 m, lichte Durchfahrtsbreite 1,62 m.

Reesendammbrücke, Jungferstieg. Erbaut 1843-1844, verbreitert 1900, Gewölbeseiten (Mittelöffnung) + 9,20 m, Länge ca. 45 m, Breite im Mittel ca. 50 m, 5 Durchfahrten von zusammen 96 m Durchfahrtsweite.

Reginortbrücke, Eisenbahnbrücke mit seilt. Fussweg. Erbaut 1907. Länge 81,50 m, Breite 8,80 m, eine Öffnung, Durchfahrt 50 m, Konstruktionsunterkante + 9,70 m.

Reichstagsbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Isenkanal. Erbaut 1914. Länge 26,80 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrtsbreite 8,95 m.

I. Belherstiegdrehbrücke, Strassen- und Eisenbahnbrücke. Erbaut 1890. Die Drehbrücke wird elektrisch aufgedreht, beim event. Versagen auch durch Handbetrieb. Spannweite der Drehbrücke 45,03 m, ganze Länge 66,74 m, Breite 9,86 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

II. Belherstiegdrehbrücke. Erbaut 1906. Das Drehen der Brücke erfolgt durch elektrischen Antrieb, beim event. Versagen desselben auch durch Handbetrieb. Länge der Drehbrücke 46,60 m Gesamtlänge 89,90 m, Breite 10,10 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Reimersbrücke. Erbaut als Fusswegbrücke in Holz 1857-1858. Neubau als befahrbare Brücke in Eisenkonstruktion 1912, Konstruktionsunterkante: Mittelöffnung + 8,50 m, Seitenöffnungen + 8,23 m, Länge 51,15 m, Breite 8,60 m, drei Durchfahrten von zusammen 50 m.

Reimerstwielenbrücke. Erbaut 1869. 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 18,8 m, Breite 8,10 m, eine Öffnung von 17,20 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 16,5 m.

Richardstrassenbrücke. Erbaut 1899. Länge 24 m, Breite 17,9 m, Durchfahrtsbreite 10,7 m.

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

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

Rückerskanal, Wendersstrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1910. Länge 31 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Rückerskanal, Diagonastrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1910. Länge 31 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Rugenberger Schluessen, Strassenbrücke über die 3 innerhalb u. 2 außerhalb des Zolgebietes. Erbaut 1912. Länge 20 m, Breite 6,50 m, Durchfahrtsweite 18,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Sachsen-Brücke. Erbaut 1890. Länge 31,50 m, Breite 16,80 m, eine Öffnung, Durchfahrtsweite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Sandbrücke, auf dem Sande, zwischen Sandhorquai und Kehrweider. Erbaut 1886-1887. Länge 27,18 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 24,20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,568 m.

Schaarsteinsbrücke. Erbaut 1885, verbreitert 1885, erneuert 1903, höhergelegt 1912. Konstruktionsunterkante + 8,28 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 23 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

Schaarhorstbrücke. Erbaut 1867-1868 mit 2 Gewölben à 12 m und einer Breite von ca. 11,80 m. Neubau 1912 mit einem Gewölbe von ca. 25,8 m Weite, Länge ca. 28 m, Breite 17 m, Gewölbeseitel + 8,70 m, Widerlager ca. 6,70 m.

Beim Schäferhof, Unterführung der Langenhornerbahn, Eisenbeton-Jochbrücke, Erbaut 1916. Länge 33 m, Breite 9 m, 2 Durchfahrtsöffnungen je 7,45 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,70 m und 3,20 m.

Schleusenbrücke. Erbaut 1843-1846, verbreitert 1893-1894, Gewölbeseitel (Mittelöffnung) + 9,1 m, Länge ca. 37 m, Breite ca. 17,30 m, zwei Durchfahrten von zusammen 14,4 m Durchfahrtsweite und ein Freigerinne von ca. 7 m Weite.

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

Schürbeckerstrasse, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 8,37 m, Breite 8,4 m, 4 Öffnungen von 21 m, 29 m, 17 m und 15,5 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 13,6 m.

Schürbeckerstrasse, Unterführung. Erbaut 1910-1911. Länge 125 m, Breite 7,3 m, 9,3 m, 9,3 m, 7 Öffnungen von 3 à 15,3 m, 15 m, 35 m, 11,7 m und 19,7 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 18,9 m.

Schwalbenstrasse, Überführung der Waldorferbahn, eiserner Überbau, zweigleisig. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 1802 m. Erbaut 1914.

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

Schwanenwik, Männerbadeanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1869. Länge 9,90 m, Breite 3,88 m, 1 Öffnung von 8,68 lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,17 m.

Schwanenwik, I. Frauenbadeanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1901. Länge 9,35 m, Breite 3,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

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

Schwarze Brücke, Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 58,85 m, Breite 23,0 m, drei Öffnungen, je 17,51 m (lichte Weite), Konstruktionsunterkante + 6,80 m.

Sengelmannbrücke, Eisenbetonjochbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1920. Länge 35,96 m, Breite 14 m, 1 Mittelöffnung 11,40 m, 2 Seitenöffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Sengelmannstraße, Überführung der Hochbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1913. Länge 35,94 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 35 m, 1 Mittelöffnung 13 m, 2 Seitenöffnungen je 11 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Sierichstrasse, südliche Unterführung. Erbaut 1911. Unterkannte + 13,40 m, Länge 1 à 25 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 23,00 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 8,80 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 3,48 m.

Simon von Utrecht-Brücke, Seewartenstrasse. Erbaut 1894-1895, Gewölbeseitel + 23,58 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrt von 20 m Durchfahrtsweite.

Slamtjenbrücke, Admiralitätsstrasse. Erbaut 1875-1876, Gewölbeseitel (östliche Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 34 m, Breite ca. 12,50 m, zwei Durchfahrten von zusammen 18,9 m Durchfahrtsweite.

Sonnincanal, am Mittelkanal, eiserne Brücke. Erbaut 1874. Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

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

Stadhallenbrücke (Zufahrtstrasse) vor dem Hauptrestaurant über den Goldbeckkanal, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1916. Länge 23 m, Breite 20 m, lichte Weite 30 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 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.

Stadtparkbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Goldbeckkanal. Erbaut 1916. Länge 34,41 m, Breite 23,54 m, lichte Weite 20 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Stellahoperstrasse, Überführung der Waldorferbahn, zweigleisig, eiserner Überbau. Länge der Hauptträger zwischen den Auflagern 24,13 m. Erbaut 1913/14.

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

Steinwärder Canalbrücke, früher Mittelcanalbrücke, Nordereilstrasse. Erbaut 1876. Länge 42,0 m, Breite 4 m, fünf Öffnungen von 7,40 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,54 m. 1895 Erneuerung des westlichen Stromjoches, 1897 Erneuerung der Stromjoch- und äusseren Tragbalken.

Stillhornercanalbrücke, Kleiner Grasbrook, Stillhornerdamm. Erbaut 1889. Länge 12,40 m, Breite 29,10 m, Durchfahrtsweite 11,5 m, Konstruktionsunterkante + 8,50 m.

Streekbrücke, 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 teil weise Erneuerung der Holzkonstruktion. Erneuert 1912-1913 in Eisenbeton. Länge ca. 85,00 m, Breite 20,60 m, 8 Durchfahrten: 2x 7,00 m, 1x 13,00 m, Durchfahrtsbreite 9,50 m. Tragfähigkeit 18000 kg.

Stübeheide, Überführung der Alsteralbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1915. Länge 14,65 m, Breite 9,60 m, lichte Weite 13 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

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

Südcanal, Ausschlägerweg, eiserne Brücke. Erbaut 1912-1913, Länge 26,70 m, Breite 20,10 m, eine Öffnung.

Südcanal, Banksstr. eiserne Brücke. Erbaut 1874. Länge 21,20 m, Breite 17,90 m, zwei Öffnungen, 1891 verbreitert von 12 m auf 17,90 m.

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

Südcanal, Grevensweg, eiserne Brücke. Erbaut 1911-1912. Länge 23,40 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

Südca
Südca
Südca
Südca
Südca
Südca
Südbe
Südbe
Südbe
Südbe
Tange
Tange
Tange
Tange
Tidek
Tiefst
Tiefst
Tiefst
Timm
Tornb
Travel
Trosth
Tunne
Uhan
Umfah
Vedde
Vedde
Vedde
Venlo
Vikto
Vikto
Volks
Vorha
Vulka
Wagn
Wagn
Walle
Walle
Walter
Wandi
Wandi
Wandi
Wandi

Plastic Covered Document Illegible

außerhalb m. Durch- fahrt + 8,598 m, uert 1908, der Mitte fahrt von and einer se von ca. l + 8,70 m, chbrücke, nungen je bescheitel 0 m, zwei und ein 22,10 m, ste 8,4 m, ter Weite, m, Breite m, 35 m, 9 m, bau, zwei- n 1802 m. 9, Länge eite, Kon- 01, Länge eite, Kon- 06, Länge eite, Kon- 1908/1909, n (lichter , Erbaut , 2 Seiten- Erbaut f Mittel- fahrtshöhe - 18,40 m, a 4,10 m, 3-8,80 m, g 14,80 m, t, Länge e 8,48 m, Gewölbe- se Durch- bescheitel e, 12,60 m ite, 16,20 m, nung, 9 m, feldbeck- m, Breite l + 8,7 m, usammen len Gold- n, lichte eiserne 24,18 m, änge ca. chfahrts- bstrasse, 7,40 m, 80 m, am a Strom- 3 Trage- Erbaut : 11,5 m, e 9,20 m, 1904 teil - 1913 in fahrt: fähigkeit ut 1915, : Durch- a, zwei 26,70 m, 17,90 m, 80,0 m, a, Breite 16,15 m, 18,50 m

Südcanal, Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1870, 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, Nagelsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,35 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, Gewölbescheitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite über den verbreiterten, einseitige Eisenbahnbrücke, beim Nagelsweg. Erbaut 1901, Länge ca. 64,5 m, 2 Seitenöffnungen à 15 m und eine Mittelöffnung à 26,5 m Durchfahrtsweite. Südcanal, über den, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Amsinckstrasse und Nagelsweg. Erbaut 1900, Länge ca. 31,4 m, 2 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite. Sülzbrücke, Strassenbrücke, über die Sülzdurchfahrt. Erbaut 1910, Durchfahrtsöffnung 14,90 m, Länge 15,20 m, Breite 21,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,54 m. Sülzdurchlass, Bogenbrücke aus Stein, Strassenbrücke. Erbaut 1908; Durchfahrtsweite 7 m, Breite 12 m; Konstruktionsunterkante im Scheitel + 7,24 m. Tangstedterlandstraße, Unterführung der Langenhornerbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1915, Länge 36,35 m, Breite 13 m, 3 Durchfahrtsöffnungen je 6,20 m, 2 Seitenöffnungen je 5,35 m, lichte Durchfahrtsöffnungen 4 und 5,40 m. Tannenweg, Unterführung der Langenhornerbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1913, Länge 36,30 m, Breite 8,20 m, 2 Durchfahrtsöffnungen je 8,50 m, 2 Seitenöffnungen je 7,85 m, lichte Durchfahrtsöffnungen 3,56 und 5,45 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. Tidekanal, über, Strassenbrücke, in Eisenbeton, erbaut 1923/25, Länge etwa 110 m, Breite 9,50 m, 2 Seitenöffnungen von je 13,55 m und Durchfahrtsöffnungen von je 21 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m. Tiefstackkanal, zweigleisige Eisenbahnbrücke für die Berlin-Hamburger Eisenbahn, Länge 37,75 m, Breite 9,50 m, eine Durchfahrtsöffnung von 25,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m. Tiefstackkanal, einseitige Eisenbahnbrücke für die Süd-Stormarnsche Eisenbahn, Länge 54,30 m, Breite 5,40 m, eine Durchfahrtsöffnung von 33,70 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m. Tiefstackkanal im Zuge der Liebigstr. Eiserne Brücke. Erbaut 1914/16, Länge 65 m, Breite 20,00 m, 1 Durchfahrtsöffnung. Timmerloh, Unterführung der Langenhornerbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1915, Länge 32,85 m, Breite 8,40 m, 2 Durchfahrtsöffnungen 7,56 und 7,10 m, 2 Seitenöffnungen 6,66 u. 7,33 m, lichte Durchfahrtsöffnungen 4,45 u. 6,05 m. Tornberg, Überführung der Alsterbahn bei Haltestelle Kornweg, eiserner Überbau. Erbaut 1915, Länge 17,60 m, Breite 2 x 4,62 m, lichte Weite 13 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m. Trovshafen, am, Strassenbrücke, erbaut 1914/15, Länge 117,60 m, Breite 9 m, 8 Öffnungen, mittlere 45 m, Konstruktionsunterkante + 9,85 m. Trostbrücke, b d alten Rathause. Erbaut 1880-1881, Gewölbescheitel + 8 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 14,30 m Durchfahrtsweite. Tunnelstrasse (Veddel) Unterführung der Eisenbahn, 4 eiserne Brücken von 12,90 m Länge u. 4 m Breite. Erbaut 1872/92, 1 Betonbrücke von 12,95 m Länge und 6,48 m Breite. Erbaut 1919, 1 Durchfahrt von 11,35 m Breite und 4,20 m Höhe. Daneben für Fußgänger eine massive Bogenbrücke, Ringbogen von 4,70 m Spannweite, 3,54 m Scheitelhöhe und 26 m Breite. Umfahrtsstrasse Unterführung. Erbaut 1911, Länge 24 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 23 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14,43 m. Unfahrt, Laubbrücke über die, Länge 26,00 m, Breite 4,78 m, Konstruktionsunterkante + 8,53 m, Durchfahrtsöffnung 25,00 m. Erbaut 1908. Veddelkanalbrücke I, Erbaut 1902 Holzbrücke mit eisernem Überbau, provisorische Strassenbrücke. Länge 64,2 m, Breite 18,00 m, fünf Öffnungen. Veddelkanalbrücke II, provis. Eisenbahnbrücke. Erbaut 1923/24, eiserne Überbauten auf Pfählen, Länge 77 m, Breite 5,50 m bzw. 4,50 m, 1 Durchfahrtsöffnung 82 m breit, Konstruktionsunterkante + 9,80 m, eine Durchfahrtsöffnung 15 m breit, Konstruktionsunterkante + 9 m. Veddeler Bahnhof, Unterführung der Eisenbahn. Erbaut 1905, 8 eiserne Brücken, Länge 22,70 m, Breiten 16 m, 8,72 m und 4,45 m; eine Durchfahrt von 11 m Weite und 4,40 m Höhe, 2 Seitenwege von 4,50 m Breite. Venloerbrücken, 4 Eisenbahnbrücken über die Müggenburger Durchfahrt. Erbaut 1906, Länge 49,02 m, Breite 5 m, Durchfahrtsöffnung 42 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m (an den beiden äußeren Brücken je ein Fußweg). Viktoriakanal, Albertstrasse, Eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen. Viktoriakanal, Norderquaistrasse, Eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 16,10 m, Breite 13,5 m, zwei Öffnungen. Volksdorferstrasse, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 22,5 m, Breite 8,0 m, 1 Öffnung von 21,0 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 16,8 m. Vorhafen der Tiefstackschleuse, Ausschäuger Elbdeich, hölzerne Brücke. Erbaut 1900, Länge 92,70 m, Breite 10 m, elf Öffnungen. Vulkanbrücke, Strassen- und Eisenbahnbrücke über den Rosskanal. Erbaut 1911, Länge 64,18 m, Breite 12 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 45 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m. Wagnerstrasse, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 46,2 m, Breite 8,2 m und 12,9 m, 3 Öffnungen von 6,5 m, 21 m und 9,6 m lichter Weite, Durchfahrtsweite - 15,6 m. Wagnerstrassenbrücke, Neubau in Beton 1914/16, Länge 29 m, Breite 17 m, Durchfahrtsweite - 10,90 m. Wallstrasse, Brücke in der. Erbaut 1866, erneuert und verbreitert 1904, 1907 verlängert auf 36 m, Breite 16,7 m. Waltershoferbrücken, a) Strassenbrücke. Erbaut 1911, Länge 52,56 m, Breite 8,70 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 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 1892, Länge 26,82 m, Breite 21,50 m, Weite der Durchfahrt 23 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 66,0 m, Breite 20,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,55 m im Scheitel, + 8,15 m am Widerlager. Wandrahmsbrücke, Kl. alter Wandrahm. Erbaut 1887-1900, Länge 15,9 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 Zöllner, 10 m auf das Zoll- abfertigungsgebäude und 15 m auf die Strasse Alter Wandrahm.

Wandrahmsfeth, 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, + 8,31 m am Widerlager. Wandsbeckerchauseebrücke, Erbaut 1904/1905, Länge 20,0 m, Breite 25,0 m, drei Öffnungen. Wartenaubrücke, Erbaut 1907/1908, Länge 24 m, Breite 23 m, Durchfahrtsbreite - 10,15 m. Wattkorn, Überführung der Langenhornerbahn, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1915, Länge 13,36 m, Breite 6 m, lichte Weite 6 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m. Wellingsbütteler Landstraße, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916, Länge 37,15 m, in der Mitte 23,50 m und 23,28 m, Breite 4,50, 4,40 u. 4,70 m, lichte Weite 17 m, 1 Mittelöffnung 11,80 m, 2 Seitenöffnungen je 2,90 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m. Wertbrücke, auf d. Kl. Grabbrook Worthdamm, a) Strassenbrücke. Erbaut 1889, Länge 34,40 m, Breite 5,62 m, zwei Öffnungen von 9,40 m, von 13,0 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,57 m. b) Eisenbahnbrücke über den Wertkanal, neben der alten Wertbrücke auf dem Kl. Grabbrook. Länge 84,86 m, Breite 4,70 m, Erbaut 1911, Konstruktionsunterkante + 8,56 m, Durchfahrtsöffnung 80 m. Wertbrücke, Leinpfad, Erbaut in den 60er Jahren, 1899 erneuert, Länge 9,20, Breite 14 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsweite 3 m. Wertkanal, Klappbrücke der Retherstieg-Schiffswert, erbaut 1921, Länge 39,44 m, Breite 5,50 m, 2 Seitendurchfahrten von 8 und 9 m, 1 Klappöffnung von 13,0 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,79 m. Wichernskanal, Eifestr. Hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 16 m, Breite 12 m, eine Öffnung. Wiesenbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Brabandkanal. Erbaut 1914, Länge 25,80 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,30 m, lichte Durchfahrtsweite 3,95 m. Wiesendammbrücke, Holzkonstruktion. Erbaut 1910, Länge 23 m, Breite 12 m, zwei Durchfahrten à 7,50 m, Durchschnittshöhe 3,70 m. Wilhelmshafenbrücke, Erbaut 1884-1888, Länge 27,65 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 25 m, Konstruktionsunterkante + 8,607 m. Wilhelmsburgerbrücke, über den Zollhafen, Veddel, eiserne Brücke. Erbaut 1904-1908, Länge 45,28 m, Breite zw. Mitte Hauptträger 11,30 m, Breite zw. Mitte Fussweggeländer 16,80 m, Durchfahrtsöffnung 42 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m. Wilhelmsburgerstrasse, Überführung der Peutebahn. Erbaut 1906; Länge 21,12 m, Breite 6,60 m, Durchfahrtsweite 4,40 m. Winsersbrücke, Messberg. Erbaut 1866-1868, verbreitert 1884-1888, nochmalige Verbreiterung 1908, Gewölbescheitel + 7,57 m, Konstruktionsunterkante der Verbreiterung + 7,50 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 25 m, zwei Durchfahrten von zusammen 16 m Durchfahrtsweite. Winterhuderbrücke Hudtwalckerstraße, eiserne Bogenbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1877, erneuert 1921, Länge 27,10 m, Breite 20 m, lichte Weite 25,50 m, lichte Durchfahrtsweite 3,80 m. Wittenkamp, Unterführung, Unterkante + 13,4 m, Länge 22,5 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 17,0 m, erbaut 1910. Wohlerbrücke, über den Billbrookkanal, ausgeführt in Eisenbeton. Erbaut 1922, Länge ca. 72 m, Breite 15,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m, 3 Öffnungen. Wordenmoorweg, Unterführung der Langenhornerbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1915, Länge 48,12 m, Breite 8,20 m, 5 Durchfahrtsöffnungen 2 je 9 m, 2 je 4,50 m, 1 zu 4,75 m, 2 Seitenöffnungen 6,80 und 4,42 m, lichte Durchfahrtsweiten 4 m u. 5,70 m. Wohldorferstrasse, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 24,5 m, Breite 8,0 m, eine Öffnung, Durchfahrtsweite + 16,4 m. Wolfsonbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Rathenaukanal. Erbaut 1914, Länge 29,50 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 9,20 m, lichte Durchfahrtsweite 3,20 m. Zollenbrücke, Erbaut 1688, verbreitert 1854, Gewölbescheitel (Mittelführung) + 8,67 m, Länge 26 m, Breite ca. 8,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 15,8 m Durchfahrtsweite. Zweibrückenstrasse, 4 Eisenbahnbrücken über die, erbaut 1872/1905, Länge 18,50 m, Breite 3,30 m, eine Durchfahrt von 3 m Breite und 4 m Höhe, ein seitlicher Fußweg von 2 m Höhe und einer von 1,20 m Breite.

Brunnen.

Hansa-Brunnen, errichtet 1878 auf dem Hansaplatz, entworfen von Peiffer, 20 m hoch, gekrönt mit der Hansa-Statue und geschmückt von vier Statuen: Kaiser Constantin (Einführung des Christentums), Karl der Grosse (Gründung Hamburgs), Erzbischof Ansgar (Einführung des Christentums im Norden), und Graf Adolf III. (Begründung der Bürgerfreiheit). Hygiea-Brunnen, errichtet 1897 im Ehrenhof des Rathauses, von Cramer, versinnbildlicht in seinen Bronzefiguren die guten Wirkungen des Wassers. Der Brunnen dient als Kühlmittel für die frische Luft, die durch Ventilatoren von hier in das Rathaus geföhrt wird. Kaiser Karl-Brunnen, errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt, 12 m hoch, mit dem in Kupfer getriebenen Standbilde Kaiser Karls des Grossen. Am Brunnen-Aufbau die Bildnisse des Erzbischofs Adalbert von Bremen, des Grafen Adolf des IV. von Schaumburg, des vätersächsischen Chronisten Albertus Cranz und des Bürgermeisters Dittmar Koel, am Geländer die Wappenschilder Hamburger Bürger. Das Standbild wurde 1926 in Bronceguß wiederhergestellt. Markt-Brunnen, errichtet 1886 auf dem Messberg, von Peiffer, mit der Statue einer Vierländerin. Welcker-Brunnen, errichtet 1886 auf dem Welckerplatz, gegenüber dem Stadttheater, von G. Thielen von Rechtsanwal Dr. Wex dem Andenken des Heidelberger Rechtsgelehrten Prof. Welcker gewidmet. Brunnen an der Borgfelderstrasse, errichtet 1908, bei der Hammer Kirche, errichtet 1886, am Mittelweg, errichtet 1880, beim Wilhelm-Gymnasium an der Grindelallee, 1887 vom Börsenbau hierher versetzt. Springbrunnen in den gärtnerischen Anlagen am Slevingsplatz, errichtet 1912.

Denkmäler, Gedenktafeln und Statuen.

Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schaumburg, errichtet 1821, 1901 aus den früheren Wallanlagen am Glockengieserwall wegen Baues des Hauptbahnhofes versetzt nach dem Vorplatz des Marien-Magdalenen-Klosters an der Richardstrasse. Durch Diebstahl von Bronzestücken stark beschädigt. Statuen des Bischofs Ansgar und des Grafen Adolph III. von Schaumburg, auf der Trostbrücke, errichtet 1888, von Deister. Gedenktafel für die Bahnhofsarbeiter im Erdgeschoß des Rathauses; ein Ehrenmal für die Opfer der Rathausverfolgung in den auftrugten Juni 1919. Eine Bronzetafel, enthielt am 14. 11. 1926, trägt die Namen der 17 gefallenen Jünglinge und Männer. Bismarck-Denkmal, errichtet 1906 auf der Elbhöhe nach dem Entwurf des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Lederer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Heilighölder Allee gelegenen Platz und gliedert sich in den eigentlichen Denkmalsbau, das zu beiden Seiten und hinter dem Denkmalsbau gelegene Denkmalsplateau und dieses Plateau umgebende nach der Vorderseite der Denkmalsanlage geöffnete Um-

Eisenbahnwesen.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf, die von einer Hamburger Aktien-Gesellschaft erbaut und am 16. Mai 1842 eröffnet.

Die Bahn von Hamburg nach Lübeck wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft erbaut und am 1. August 1865 eröffnet.

Die Strecke Harburg-Hannover der Hannoverschen Staatsbahnen wurde am 1. Dezember 1847 eröffnet. Die Verbindung zwischen Hamburg und Harburg wurde bis zum Jahre 1874 durch die Fährbahn hergestellt.

Die Bahn von Harburg nach Cuxhaven wurde von der Unterelbischen Eisenbahngesellschaft erbaut und streckenweise von 1. April 1881 bis 11. November 1884 eröffnet.

Die Bahn von Harburg nach Altona endeten Eisenbahnen fehlende Bindeglieder, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, wurde in den Jahren 1864 bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Teil von Hamburger Eisenbahn.

Die zu einem großen Teil auf der strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kaltenkirchen wurde im Jahre 1884 eröffnet. Im Jahre 1912 hat diese Bahn einen eigenen Bahnhöfer erhalten und der Bahnhof ist nach der Sonderbergstrasse verlegt worden.

Nachdem mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämtliche in Hamburg mündenden Eisenbahnen in das Eigentum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben.

Die Arbeiten zum Bau des neuen Hamburger Hauptbahnhofs begannen im Jahre 1902. Am 5. Dezember 1906 wurde der Bahnhof dem Betrieb übergeben.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben: I. Fernpersonenverkehr. Dem Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn: 1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steinort.

Der Hauptbahnhof Altona ist ein Kopfbahnhof, die übrigen sind Durchgangsbahnhöfe. In den Hamburger Hauptbahnhof münden von Osten her die Lübecker und die Berliner Bahn, die sich bereits vom Berlinerort an nebeneinander legen, vom Süden die Harburger Linie.

Die Stationen der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Altona-Hamburg-Poppenbüttel, innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona sind Kornweg, Ohlsdorf, Ribbenkamp, Barmbeck, Friedrichsberg, Wandseckerchaussee, Hasselbrook, Landwehr, Berlinerort, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Altona, Holstenstrasse, Hauptbahnhof Altona, Bahrenfeld, Gross-Flottbek-Olmarschen Klein-Flottbek Hochkamp und Blankenese.

II. Ortspersonenverkehr. Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in dem neben der Lübecker Strecke zum Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar.

3. Güterverkehr. A. Rangierbahnhöfe. Als End- und Anfangspunkte der Güterzüge dienen folgende Rangierbahnhöfe: a) der Deutschen Reichsbahngesellschaft: 1) Wilhelmshurg für die Richtungen Harburg, Köln, Hannover.

1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmshurg nach Hamburg Han und von da nach dem Hauptbahnhof. 2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hauptbahnhof.

3) Eine einseitige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandseck mit Anschluss an die Strecke Hamburg Poppenbüttel. 4) Eine zweigleisige Verbindung von Holstenstr nach Langenfelde-Eidelstedt.

5) Eine einseitige Verbindung von Bahrenfeld nach Langenfelde-Eidelstedt. Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg Holstenstrasse müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren; für später ist der Bau einer Güterumgehungsbahn geplant.

B. Ortsverkehr. Dem Ortsverkehr dienen folgende Bahnhöfe: 1) Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekürzt Hamburg Hgbf., der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht: a) Der Hannoversche Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgbf. Han.

b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg Hbf., Berl., seine Verkehrsanlagen sind teils von der Bankstrasse, teils von der Brückenstrasse zugänglich. In dem Schuppen an der Bankstrasse wird der Frachtaufgang nach Richtung Bergedorf abgedeckt.

c) Hamburg Süd dient für den Umschlagverkehr im linkselbischen Freihafengebiet. Für die Landanlieferung und -Auslieferung von Stückgut befindet sich daselbst ein Stückgutschuppen.

2) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonninstrasse und Nagelweg gelegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wasserrumschlags. 3) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Milch, Wagenladungen und Vieh (Schlachthof).

Die ausgeschiedenen Gleisanlagen des Freihafens, des Hauptumschlagverkehrs zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Hauptbahnhof Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen. Die Gleisanlagen des Altonaer Hafens (Neumühlener Kai) stehen durch ein besonderes, teilweise unterirdisch geführtes Gleis mit dem Altonaer Hauptbahnhof in Verbindung.

In Altona bestehen zwei vom Bahnhof Bahrenfeld ausgehende schmalspurige Privatanschlussbahnen für den Güterverkehr, mit denen Güterwagen auf Kolbbocken nach den Fabriken befördert werden. Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die Deutsche Reichsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der SdS-Stormarnschen Kleinbahn an die Deutsche Reichsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft unter Leitung des Regierungsbaumeisters a. D. W. Stein ausgeführte Hamburger Hochbahn ist am 1. März 1912 in Betrieb gesetzt worden.

Die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen M. errichtete Betriebsgesellschaft erhielt die Bezeichnung Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft. Gründer sind: Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, die Allgemeine Electricitäts Gesellschaft, Geh. Baurat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Geh. Baurat Dr. Ing. Heinz Schlieger und Paul Liez.

Am 1. April 1919 ging der Alsterdampfschiffahrtbetrieb in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Straßenbahnnetz angeschlossen. Das Grundkapital beträgt zur Zeit RM. 102 245 000.— eingeteilt in 115 000 A-Aktien über je RM 500.— und 68 631 B-Aktien und 20 240 auf den Namen des Hamburgerischen Staates lautende C-Aktien über je RM 500.—.

Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Bürgermeister Dr. Schramm, Dr. Heinr. Jaques, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, C. Bunzel, M. d. B., Geh. Oberreg. Rat Dr. jur. W. Cuno, Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. h. c. Feix-Deutsch, Max Th. Hayn, F. C. H. Heye, Anton Hubbe, Johs. Hüde, Alfred Jacobsen, M. W. Koehen, Senator Emil Krause, Dr. Ing. h. c. Heinrich Kress, Senator Dr. Walter Aug. Matthai, Theodor Meyer, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Baurat Philipp Pfört, Joh. B. Schroeder, I. F. Wilh. Schroll, Dr. Ing. h. c. C. F. v. Siemens, Herrm. Strack, Kurt v. Sydow, Senator a. D. Paul Weinheber, vom Betriebsrat: M. Jäger und Albert Bode, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Senator Carl Joh. Cohn; stellvert. Vorsitzende: Dr. Jaques u. Senator Dr. Schramm; Vorstand der Hochbahngesellschaft: W. Stein, C. Liez, Dr. Mattersdorf, Dr. Munsen und Carl Walther.

tion soll auf dem einem Kupfer von Ende der späteren d breites Holzschind net sich auf dem aradies berufenen Teufelsklaus auf war 1881 wurde ttrichhof neu auf- rigens hoch sind, höchst lebendig. 1870/71 Gefallenen stellten die Ste- knof. Dieses er- adolliert worden, entfernt werden lsterufer versetzt, mal, wegen des rieder aufgestellt, i Franzosen 1813, rden sind.

003, mit den Por- arf). r Chirurgie ver- 7 1915) ist 1918 , das aus einem inem Bildnis des um Gedenkstein vely v. Puttkamer vom Verein für stings als Drama- f und Reimarus, enbeck in Berlin

rehe, ein 2,90 m o Lessing Berlin, richlagem. Die i bewilligt; das olendet. auses St. Georg, Martini, der ein

urde 10 12 1856 ritt in Deutsch- icht 1854, vor Anlagen in die

verhalte an de' auf eine von s dieser Fläche gedachte, von hochverdient er stammt von

richt 1897 an psold, errich- r Ehrung der uerioschwaben, ie Inschrift der erschlagen" gegenüber dem burgische Bild-

1 Baukünstlern 1879 in Rom, r. E. F. Ste- adgebäude am chtsgelehr- 19, Dr. Johann 87) über dem

den Gedanken gen gewidmet. ahr: Kersten Kersten Miles- muck die Wap- die Bildsäulen links wormal- und Strand- tizebüttel (mit r Politiker be- zu verschaffen Utrecht (gest. rbruder (1402) ach Hamburg schiff „Bunde „Modell“ des 1563) der 1525 rema besiegte ger einer der iser Leopold“ s Treffen und ix mit seiner vorher seine

lend, (von A gellan“ und ahres 1771, dem Hamme- dort nach der eingefügt von

bei der Ge- aus der Zeit n Lande und stellung.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,49 km Länge und vier Zweiglinien nämlich

Schlump-Hellkamp	Länge 2,47 km.
Hauptbahnhof-Rothenburgsort	Länge 8,08 km.
Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Ochsenholz	Länge 12,98 km.
Barmbeck-Volksdorf-Groß-Hansdorf	Länge 22,85 km.
Volksdorf-Ohlsdorf	Länge 5,26 km.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 1.435 m (normale Spurweite). Die Spurweite beträgt 1.435 m (normale).

Den Betrieb der Strecke Ohlsdorf-Ochsenholz (Staat Langenhornor Bahn) führt die Gesellschaft für ihre eigene Rechnung, wogegen sie den Betrieb auf der Strecke Barmbeck-Groß-Hansdorf (Staat Waddorfierbahn) für Rechnung des Hamburgischen Staates führt.

Das Strassenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 216,4 km Betriebslänge.

Die Alsterdampfschiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Lutgers & Reimers, Hamburg, geschlossenen Vertrage vom 18. Juli 1923 seit 1. September 1923 für Rechnung der genannten Firma.

Der Wagenpark des z. Zt. im Ausbau befindlichen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 80 Autobussen neuester Konstruktion.

Waddorfierbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barmbeck-Volksdorf-Groß-Hansdorf, bezw. Volksdorf-Ohlsdorf-Waddorf.

Der Stadtpark

siehe im Sonderbetrag „Hamburgs Grünflächen“ am Anfang des ersten Bandes.

Friedhöfe.

Die vor dem Damthore befindl. alten Begräbnisplätze als St. Gertrud, St. Michaelis und St. Catharinen, belegen bei den Kirchhöfen St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Beerdigungen geschlossen. Für noch unbesetzte Stellen in Familiengrabern wird jetzt oder später zu den Gräbern noch entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterscheiden der Friedhofs-Deputation.

Das Befriedigen und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten der Friedhofs-Deputation nach dem für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Entgegen hierfür werden im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf entgegengenommen. Die Zahlung der Gebühren kann auch durch Ueberweisung auf Postcheck-Cto.: 31074 und Reichsbank-Cto.: „Friedhof zu Ohlsdorf“ erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandbeckerschussse in Hamburg-Eilbeck, begründet als von der St. Jacobikirche, ist nach dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der grösste und schönste Friedhof Hamburgs. Vor einigen Jahren sind auf dem hinteren Teile desselben, wo verfallene Gräber - deren Ruhezeit inzwischen abgelaufen - einen ungesunden Eindruck machten, hutsche gruneriische Anlagen mit reiche Bauken, Teich usw. entstanden. Das Bureau befindet sich auf dem hinteren Friedhof und ist werktäglich 9-4 (Sonntags bis 3) geoffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne, gänzlich neu renovierte, heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, Gitter etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet. Gräber werden nicht mehr verkauft, Beerdigungen finden jedoch noch statt.

Ueber die Höhe der sämtlichen Gebühren erteilt das St. Jacobi-Friedhofsbureau, Hamburg 23, Wandbeckerschussse 102 (am Eingang zum Friedhof) werktäglich 9 bis 4, Sonntags bis 3 Uhr, Auskunft. (Fernspr. Alster 8321). Beerdigungen sind an Sonn- und Festtagen nicht zulässig.

Neuer Hammer Friedhof

Wandbeckerschussse 302/204 und Friedenstr. 8

In Hamburg-Eilbeck besteht seit dem 29. Juni 1892 Hauptplatzung von der Wandbeckerschussse. Das Bureau, geoffnet werktags von 9 bis 4 Uhr, an Sonn- und Festtagen in dringenden Fällen von 9 bis 10 Uhr vorm., befindet sich auf dem Friedhof an der Seite der Friedenstrasse (Poststr. Hamburg 23, Friedenstr. 8). Beerdigungen sind mindestens 21 Stunden vorher anzumelden, S. D. 8. 5571.

Die Unterhaltung und Befriedigung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Gärtnerei des Hammer Friedhofes und sind alle diesbezugl. Anträge im Bureau des Friedhofes zu stellen.

Friedhof zu Ohlsdorf.

Der zur allgemeinen Begrabnisstatze bestimmte und für alle Konfessionen und Religionsgemeinschaften offene Friedhof zu Ohlsdorf ist ca. 10 km vom Mittelpunkte der Stadt entfernt. Derselbe umfaßt zur Zeit einen Flächeninhalt von 871,6 ha (mit der Erweiterung in der Bramfelder Feldmark). Das Verwaltungsgebäude befindet sich am Haupteingang zum Friedhof. An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen belegen von welchen aus die Leichenkonfekte ihren Weg nach den einzelnen Gräbern antreten. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschmückung des gesamten Friedhofraumes sowie die sorgfältige Pflege desselben, haben es veranlasst, dass der Friedhof von der Bevölkerung Hamburgs ganz ausserordentlich stark besucht wird. Die elektrische Vollbahn die Hochbahn wie die Strassenbahn über Winterhude und über Barmbeck verbindet den Friedhof mit der Stadt. Mit den Beerdigungen im gemeinsamen Grabe nach dem System der Einzelbeerdigung wurde am 1. Juli 1877 und mit dem Verkauf von Gräbern am 10. Juni 1879 begonnen. Die Ruhezeit für die Einzel- und Familiengraber betragt 25 Jahre, dagegen ist für die Genossenschaftsgraber und gemeinsamen Gräber eine von der Medizinal-Behorde zu bestimmende mindestens 15jahrige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgraber das System der Einzelbeerdigung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschafts-Gräbern gestattet, das nach Ablauf von 12 Jahren auf den ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf.

- Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern auf dem Friedhof:
- für ein Einzelgrab M. 10.-
 - für ein Einzelgrab für Kinder bis zum vollendeten fünften Lebensjahre, in der Größe von 1,25 m Länge und einer Breite von 0,60 m 6.-
 - für ein Familiengrab für ein Ehepaar, für die Grabstelle 15.-
 - für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder bis zu vier Grabstellen, für die Grabstelle 80.-
 - für ein solches Familiengrab von mehr als vier Grabstellen, für die Grabstelle 40.-
 - für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder und Kindeskinde bis zu sechs Grabstellen, für die Grabstelle 65.-
 - für ein solches Familiengrab von mehr als sechs Grabstellen, für die Grabstelle 80.-
 - für die Verlängerung der Ruhezeit um 25 Jahre, für die Grabstelle 15.-
 - für die Erwerbung eines Grabes auf Friedhofsdauer für jede Grabstelle für ein Genossenschaftsgrab, für jede 25 Jahre für die Grabstelle 6.-

Die Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern erhöben sich für jede Grabstelle bei dem Erwerb oder der Prolongation

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. eines hinterpflanzten Grabes um 25 v. Hundert, | einschl. gefan, versel sowie |
| 2. eines an drei Seiten umpflanzten Grabes um 150 v. Hundert, | |
| 3. eines an vier Seiten umpflanzten Grabes um 200 v. Hundert, | |
| 4. eines Grabes in bevorzugter Lage außerdem bis zu 1000 v. Hundert. | |
- Es bleibt der Friedhofsverwaltung ublassen, die Gebühren für Gräber in bevorzugter Lage in diesem Rahmen festzusetzen und für alle eigenen Gräber in geeigneten Fällen auch weitergehende Berechtigungen, wiewohl unter Beobachtung der im § 5 der Begrabisordnung enthaltenen Bestimmungen, gegen eine zu vereinbarende besondere Vergütung zuzugestehen.
- Beerdigungsgebuhren: für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 18.-, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrave M. 32.-, für die Beerdigung in Einzelgrave M. 32.-, für die Beerdigung im Ehepaargrave M. 36.- und im Familiengrave M. 36.-, für die Ausgrabung einer Leiche M. 36.-. 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. Für die Beisetzung Nichtberechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben.

Es werden erhoben:

- für die Benutzung eines Harmoniums M. 1.-
- für die Benutzung einer Orgel 2.-

Die Ausführung von Pflanzendekorationen in den Friedhofskapellen und im Krematorium, die von der Friedhofsverwaltung veranlaßt wird, geschieht nach den von der Friedhofsdeputation aufzustellenden Tarifen.

Die Gebühren für Gräber oder Grabstellen oder eines Aschegrabplatzes mit Pflanzen, die vom Auftraggeber geliefert werden, betragen für jede Grabstelle M. 3.-, für Unterhaltung (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich für jede Grabstelle a) im gemeinsamen Grabe M. 2.-, b) im Genossenschaftsgrave M. 3.-, c) in eigenen Gräbern M. 4.50. Die Kosten der Unterhaltung reicher ausgeschmuckter Gräber sowie der unbesetzten Flächen der Gräber sind mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur im Verwaltungsgebäude Ohlsdorf, Fustuttelestr. 156, Zimmer 8 geoffnet wochentags 9-4, an in die Woche fallenden Feiertagen 9-11, an Sonntagen geschlossen) zu geschehen. Aufträge für Befriedigung und Unterhaltung werden ebenfalls im Verwaltungsgebäude Zimmer 10, entgegengenommen. Es empfiehlt sich, Unterhaltungs- und Befriedigungsgebuhren dem Postcheckkonto Nr. 31074 oder dem Reichsbankkonto, Friedhof zu Ohlsdorf, zu überweisen. Für die Aufstellung von Gräbern und anderen Gegenständen ist vorher Genehmigung einzuholen. Telefonische Auskunft ist unter D 7 Dammtor 5041, zu erlangen. In der Stadt befindet sich eine Anstalt für die Friedhofsverwaltung beim Gartenwesen, gr. Bleichen 61-63, S. Al 4091.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf belegen, ist 1890/91 erbaut. Die Kosten einschliesslich des Grunderwerbs der Platz ist 8670 Quadrat-Fuß groß betragen M. 238.993,03. Das Krematorium nebst einer dazugehörigen umgebenden Beisetzungs-Anlage (Urnenfriedhof) zur Aufnahme von Asche-uberresten Feuerbestatteter ist sehrwert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1903 hergestellten letztgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.130,67. Seit der Eröffnung des Betriebes, November 1892 bis Ende 1926 wurden 2719 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch grosse Erweiterungsbauten eine Empfangshalle, ein Wartezimmer für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine gemeinsame Orgelpore hergestellt. Das Krematorium ist am 1. April 1915 vom Hamburgischen Staate erworben und wird seitdem von diesem betrieben.

Gebührenordnung für Feuerbestattung in Hamburg.

- 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 Einschuerung einer Leiche, deren Aschenuberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder im gemeinsamen Grabe oder in einem Genossenschaftsgrave beigesetzt werden sollen, einschliesslich der Beisetzung M. 6
 - b. für die Einschuerung einer Leiche, deren Aschenuberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einer anderen zur Beisetzung von Aschenuberresten staatlich genehmigten hamburgischen Anlage in oder auf einem Aschegrabplatze beigesetzt werden sollen M. 15
 - c. für die Einschuerung einer Leiche, deren Aschenuberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einem anderen hamburgischen Begrabnisplatze in oder auf einem Einzel- oder Familiengrabe beigesetzt werden sollen 25
 - d. für die Einschuerung einer Leiche, deren Aschenuberreste nicht in einer in Hamburg dafür staatlich zugelassenen Anlage beigesetzt werden sollen 25
 - Für die Einschuerung der Leiche einer Person, die zur Zeit ihres Ablebens nicht im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz hat, sind zu entrichten, wenn der Wohnsitz bis zu 15 km. vom Rathausmark in Hamburg entfernt liegt 60
 - sonst 90
- Für Feuerbestattungen an Sonn- und Festtagen erhöben sich die Gebühren unter 1 und 2 um 25%.
- Für die Einschuerung von Leichen in Sargen, die den Vorschriften der Friedhofsdeputation nicht entsprechen, ist die doppelte Einschunerungsgebuhr zu entrichten.

- In den unter Ziffer 1 b. u. c. und unter 2) bezeichneten Fällen sind zu entrichten:
 - a. für jede Beisetzung von Aschenuberresten sowohl ober wie unterirdisch M. 3.-
 - b. für jede Einsetzung von Aschenuberresten (sowohl ober wie unterirdisch) 4.50
- Für die Beisetzung der Aschenuberreste von Nichtberechtigten in eigenen Gräbern ist die Hälfte der unter Ziffer 3) genannten Gebühr mehr zu entrichten.
- Die unter Ziffer 1) bis 4) aufgeführten Gebuhrensatze sind zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob es sich um die Einschuerung der Leichen und die Beisetzung der Aschenuberreste von Erwachsenen oder von Kindern handelt.
- Für die Erwerbung von Aschegrabplatzen sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
 - a. für einen Platz, 1/2 qm groß M. 3.-
 - b. 1 qm groß 9.-
 - c. 1 1/2 qm groß 12.-
 - d. für die Verlängerung der Benutzungszeit eines Aschegrabplatzes um weitere 25 Jahre die 1/3fache Gebühr wie unter a-c.

Die Bestimmungen bezugl. erhöhter Gebühren für hinter und umpflanzte Gräber sowie für Gräber in bevorzugter Lage finden auch auf Aschegrabplatze Anwendung.

Auf jedem halben qm eines Aschegrabplatzes können vier Aschen beigesetzt, auf jedem Platz aber nur ein Denkmal errichtet werden.

Anmeldungen zur Feuerbestattung haben im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf, Zimmer 8, zu erfolgen.

Gefangenen-Anstalten.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I.

Anstalt I in Fustuttele

einschliesslich Lazarett I dient zur Aufnahme von 700 erwachsenen männlichen Strafgefangenen. Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Rohstoffe für Fabrikanten, mannigfachen Arbeiten für den Staat, sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt selbst beschäftigt.

Plastic Covered Document Illegible

Anstalt II in Fuhlsbüttel

einschliesslich Lazarett II dient zur Aufnahme von etwa rund 650 männlichen Strafgefangenen. Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Holzstoffe für Fabrikanten, manufaktischen Arbeiten für den Staat sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt beschäftigt.

Anstalt III in Fuhlsbüttel

kann etwa 450 männliche Gefangene (Korrigenden, zur Arbeit verpflichtete Haftgefangene und Gefangene für Aussenarbeiten) aufnehmen. Die Insassen werden grösstenteils mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt.

**Anstalt IV auf der Elbinsel Hanöfersand, Kreis Jork
Jugendgefängnis**

dient zur Aufnahme von rund 300 männlichen Gefangenen im Alter bis zu 21 Jahren, die hauptsächlich mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt werden.

**Anstalt Va in Fuhlsbüttel
Frauengefängnis**

dient zur Aufnahme von rund 360 weiblichen Strafgefangenen, die innerhalb der Anstalt mit Küchenarbeiten, Waschen und sonstigen Hausarbeiten beschäftigt werden.

**Anstalt Vb in Fuhlsbüttel
Arbeitshaus**

dient zur Aufnahme von rund 80 weibl. Haftgefangenen, die innerhalb der Anstalt mit Schneiderarbeiten, Hausarbeiten u. a. innerhalb der Anstalt mit Feldarbeiten beschäftigt werden.

Anstalt VI (Untersuchungsgefängnis) vor dem Holstenhof
dient zur Aufnahme von 750 Untersuchungs-Gefangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, sowie zum Vollzug der Zivilhaft und nimmt zusammen rund 900 Personen auf.

Anstalt VII in Fuhlsbüttel

dient zur Aufnahme von rund 200 männlichen Strafgefangenen, die ausschliesslich Aussenarbeiten verrichten.

Anstalt VIII in Groden

dient zur Aufnahme von Festungsgefangenen.

Aussenstation Geesthaacht

dient zur Aufnahme von männl. Strafgefangenen, die hauptsächlich in der Landwirtschaft beschäftigt werden.

Aussenstation Glasmoor bei Garstedt i. Holst.

dient zur Aufnahme von rund 250 männlichen Strafgefangenen, die hauptsächlich im Moorbetrieb beschäftigt werden.

Staatsdomäne Waltershof

kann rund 80 männliche Strafgefangene, die mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt werden, aufnehmen.

Abteilung für geistig Minderwertige

dient zur Aufnahme von rund 80 Gefangenen, die nach dem Gutachten des Anstaltsarztes geistig so minderwertig sind, dass sie nicht im regelmässigen Strafvolzuge gehalten werden können.

Der Hamburger Hafen

siehe unter Sonderbeiträgen am Anfang des Buches von Abschnitt I

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden 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. Die Schleusen im Hafengebiet sind lediglich Sperrschleusen.

Wasserstandshöhen der Elbe:		der Alster:	
Mittl. Niedrigwasser	+ 3,07 m	zwischen	+ 6,45 und + 6,65 m
Hochwasser	+ 5,11 m	normal	+ 6,60 m
Höchste Sturmflut (am 27. Februar 1825)	+ 8,78 m	der Hammerbrook-Kanal:	
Tiefste Ebbe (am 19. Nov. 1916)	+ 0,53 m	zwischen	+ 5,75 und + 5,90 m
des Mittelbassins:		normal	+ 8,85 m
zwischen	+ 4,5 und + 5,70 m	der Bille:	
allwöchentlich einmal	+ 6,00 m	zwischen	+ 8,30 und + 5,50 m

- 1) Alsterschleuse**, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1843/46, umgebaut 1891/92, zwischen Mittelbassin und Alster mit 2 Kammerschleusen von 23,40 m und 24,50 m nutzbaren Längen sowie 5,80 m und 6,50 m lichten Breiten. Höhe der Drempeel unten + 2,53 m und + 2,30 m, oben + 4,83 m und 4,60 m, Höhe der Gewölbesohle + 9,12 m. Die grössere, neuere Kammer hat elektrischen Antrieb der Tore und im Oberlauf ein Freigerinne. Ein Freigerinne.
- 2) Graskellerschleuse**, erbaut 1888/39, umgebaut 1846/47, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 1 Kammer von 20,40 m nutzbaren Länge und 5,10 m lichter Breite. Höhe des Drempeel + 2,65 m, des Gewölbesohle + 8,05 m, bei Elbwasserständen zwischen + 4,70 m und + 5,70 m ohne Schliessung passierbar. 2 Freigerinne.
- 3) Michaelischleuse**, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 2 Kammern von 21,85 m und 17,80 m nutzbaren Länge und 5,00 m und 3,25 m lichter Breite. Höhe der Drempeel + 2,30 m, der Brückenunterkante + 2,50 m und + 9,60 m. Frei passierbar wie Graskellerschleuse. Ein Freigerinne.
- 4) Mühlenbrückenschleuse**, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittelbassin. Stauschleuse von 9,17 m lichter Breite. Höhe des Drempeel + 2,30 m, der Brückenunterkante + 7,96 m. Nur bei Elbwasserständen zwischen + 4,50 und 5,70 m passierbar.
- 5) I. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 1 Kammer im Aussenhaupt von 25 m nutzbaren Länge und 5,70 m lichter Breite. 1 Schleusenbecken von 45 m Länge und 30 m Breite mit kanalseitigem Drehtor und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 45 m. Höhe des Drempeel + 2,0 m.
- 6) Alte Fuhlsbütteler Schleuse**, zwischen Fuhlsbütteler Mühlensteich u. Zwischenhaltung (Alsterkanal), erbaut 1862/63. Länge der Schleuse 25 m. Breite 5,15 m. Wasserspiegel + 11 m, Sohle + 6,64 m in Freigerinne. Bootstapel unter Ratsmühlendamm mit Bootschleppen von 2,0 m Breite.
- 7) II. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 2 Kammern im Aussenhaupt von je 30 m nutzbaren Länge und 6,60 m lichter Breite, einem gemeinsamen Schleusenbecken von 45 m Länge und 40 m Breite und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 90 m. Höhe der Drempeel selbstig + 1,40 m, kanalseitig + 1,70 m.
- 8) Brandshofer Schleusenanlagen**, zwischen Elbe und Bille.
 - a. Kleine Brandshofer Schleuse**, erbaut 1846, mit 1 Kammer von 21,00 m nutzbaren Länge und 6,10 m lichter Breite. Höhe der Drempeel selbstig ca. + 1,30 m, bilseitig ca. + 1,40 m.
 - b. Grosse Brandshofer Schleuse**, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge und 40,00 m Breite, welches einseitig 2 Durchfahrten, bilseitig 1 Durchfahrt von je 7,00 m lichter Breite besitzt. Höhe der Schleusendrempeel ca. + 1,30 m. Westlich daneben ein unterirdischer Freiwasserkanal.

b. Grosse Brandshofer Schleuse, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge und 40,00 m Breite, welches einseitig 2 Durchfahrten, bilseitig 1 Durchfahrt von je 7,00 m lichter Breite besitzt. Höhe der Schleusendrempeel ca. + 1,30 m. Westlich daneben ein unterirdischer Freiwasserkanal.

- 9) Tietstackschleuse**, erbaut 1898/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Aussenhaupt, gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 bilseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Drempeel selbstig + 1,0 m, bilseitig + 1,15 m. Die nachgenannten Schleusen liegen im Hafengebiet und sind lediglich Sperrschleusen, welche die der Durchfahrt schadhafenden Strömungen verhindern und die Hafenbecken vor Sandablagerungen schützen sollen.
- 10) Brookthorschleuse**, erbaut 1868/69, verbindet den Sandthorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 66,30 m nutzbaren Länge und 11,40 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 1,14 m. Die Schleuse hat Schiebetoie, die hydraulisch bewegt werden.
- 11) Baakenschleuse**, erbaut 1880/1898 zwischen Baakenhafen und Oberbalkenkanal, mit einer Kammer von 100 m nutzbaren Länge und 16 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 8,9 m, so dass auch bei gewöhnlichem Hochwasser alle nicht über 3,8 m aus dem Wasser hervorragenden Fahrzeuge noch frei passieren können. Die Schleuse hat Schiebetoie, welche an Trägern über den Schleusenhäuptern aufgehängt sind. Die Bewegung derselben erfolgt elektrisch.
- 12) Grevenhofschleuse**, erbaut 1898/1900, zwischen Kubwärderhafen und lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf - 0,5 m. Die Schleuse hat Schiebetoie, die elektrisch bewegt werden.
- 13) Ellerholzscheulen**, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholzhafen und Reiberstieg mit Kammern von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf - 0,5 m. Die Schleusen haben Schiebetoie, die elektrisch bewegt werden.
- 14) Müggengurgerschleuse**, erbaut 1904/1906, zwischen Nordereibe und östlichen Ende des Müggengurgerkanaals mit 2 Kammern von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf - 0,50 m. Die Schleuse hat Schiebetoie, die elektrisch bewegt werden.
- 15) Rugenbürgerschleuse**, erbaut 1912/13, zwischen Köhlbrand und Rugenbühlhafen mit 2 Kammern von je 150 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf - 1,00 m. Die Schleuse hat Schiebetoie, die elektrisch bewegt werden.
- 16) Neue Fuhlsbütteler Schleuse** zwischen Ratsmühlendamm u. Hasenlergbrücke (Alsterkanal) erbaut 1912/14; Länge d. Schleusenkammer 34,00 m; Breite d. Schleusenbecken 6,50 m; Freigerinne mit je 6,50 m Breite; 1 Fischpass m. 3,00 m Breite und beiderseitigen Bootschleppen von 3,0 m Breite, Wasserspiegel normal + 6,60, Wasserspiegel bei gefüllter Schleusenkammer + 8,30, Höhe + 4,60.

Die Freihafenspeicherstadt

steht mit der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Der Freihafen wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen, Brookthorhafen und Eriusgraben, im Westen vom Niederhafen und Brandenburgerhafen 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 das 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 niedrigen entstandenen s. g. Landzungen erheben sich ausser einigen Kai- und Zöllschuppen, einem Staasspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Altkammernhaus.

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

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. Sämtliche Bauten sind unter Aufsicht und Mitwirkung des Ingenieurwesens der Deputation in deutschem Backsteinbau ausgeführt.

Die Pläne für den Speicherkomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speicherneter, sowie die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschosshöhen, die relative Höhenlage des Raumes zur Strasse und die Maximalbelastung der einzelnen Lagerräume, um die Art und Verteilung der Brandmauern, der feuersicher anzulegenden Treppenhäuser, sowie sonstige im Interesse einer möglichen Feuersicherheit zu treffenden Einrichtungen.

Die fünf bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in die 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.

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

Die Speicherblöcke J, K, L, M, N, O, Q, R, U, V und X sind im Bereich der Speicher zur Lagerung von Zolleis und Zollware am Wilhelminenplatz, die beiden Kaispeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldanahafen sowie am Dessauer Ufer dienen dem eigenen Speicherbetrieb der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.

Ausserdem stehen unter der Leitung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft noch die vom Staate pachtweise übernommenen beiden Kaispeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr., am Südfür der Elbe, auf dem Molkenufer, am Moldanahafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E, ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

Die übrigen Speicherblöcke werden dem Hamburgischen Handelsstande mietsweise zur Benutzung überlassen und sind dieselben ausser mit Lagerräumen, auch grösstenteils mit Kontoren ausgestattet. Im Block O am Sandthorquai ist die Kaffeebörse vorgesehen und befinden sich in diesem Block auch hauptsächlich die Kontore der Firmen der Kaffeebranche.

Alle Speicher der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft sind so erbaut und eingerichtet, dass die zur Einlagerung bestimmten Waren sowohl von der Land- als auch von der Wasserseite aus aufgenommen werden können. Als Hebevorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebetische 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 Strassen, als auch zur Speisung der Elektromotore in den massenhaften 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 Freihafensgebietes angebrachter Hochdruckhydranten mit den nötigen Rohrleitungen in den Treppenhäusern, mittels welcher 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 geliegene Bauart imposanten Riesenspeicher sind architektonisch sehr wirkungsvoll ausgeführt, auch hat die ein so grosses Terrain umfassende Speicherstadt infolge der reichen Ausbildung der Fassaden einen gewissen malerischen Reiz erhalten.

Eltunnel St. Pauli-Steinwärdler.

Der seit September 1911 in Betrieb befindliche Elbtunnel verbindet das linkselbische Freihafengebiet, besonders zwischen Keilberstieg und Köhlbrand, mit der Stadt und ist für Wagen und Fussgänger, nicht aber für Strassenbahnen bestimmt. Am Westende der St. Pauli Landungsstrassen begünstigt, und auf dem linkselbischen Gelde hinter der Steinwärdler Badanstalt, mündigt ist mit dem Elbtunnel eine Abkürzung des Weges Kuhwärter-Rathausmarkt um 4200 m herbeigeführt. Entfernung der Schachtmitten 448,30m. Durchmesser der Röhre 3,60 m. Röhrenhöhe bei Hochwasser über dem Tunnel 10—11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn 15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Bausumme A. 10722000.—. Beginn der Projektarbeiten im Frühjahr 1900. Bewilligung durch die Bürgerschaft 7. November 1906. Übertragung der Bauausführung an die Firma Philipp Holzmann & Co. am 27. März 1907. erster Spatenstich auf Steinwärdler; am 22. Juli 1907. Durchschlag des Osttunnels am 29. März 1910; Durchschlag des Westtunnels; am 4. Juni 1910; Inbetriebnahme am 6. September 1911 für den Personenverkehr, am 30. November 1911 für den Wagenverkehr.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Gebäude und Einrichtungen.

Das Post- und Telegraphengebäude am Stephansplatz und an der Friedrich Ebert-Strasse.

Das Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich vom Stephansplatz an der Friedrich Ebert-Str. entlang bis zur Jungiusstrasse und hat eine Länge von rund 307 m bei einer Breite von 35 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1888—1887 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbauamts (Hake von dem Regierungsbaumeister Ruppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1898—1901 unter der Oberleitung des Geheimen Baurats Schuppan zuerst von dem Regierungsbaumeister Schroder, nach dessen Tode von dem Postbauinspektor Wildfang erbaut worden. Die später errichteten großen Um- und Erweiterungsbauten sind unter der Oberleitung des Postbauamts Tencke entstanden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staat angekauften Grundstücks beträgt 11313 qm, wovon 9955 qm bebaut und 1378 qm Hofraume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier auch äusserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verwendung von sandsteinen hergestellt. Die Keller- und Geschosse sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppenhäuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Balkendecken, zum Teil Betondecken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Dächer sind teils mit doppel- oder dreifach liegender Dachpappe, teils mit Dachpfannen, die Kuppeln mit Zinkblech eingedeckt.

Das Gebäude enthält die Diensträume der Oberpostdirektion, des Postamts 36, des Postamts 2 (Paketpostamt) und des Telegraphenamts sowie die Dienstwohnung des Präsidenten der Oberpostdirektion. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerlöschleitung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für die der Strom durch eine posteigene, auf dem benachbarten Grundstück am Dammtorwall eingerichtete Maschinenanlage beschafft wird; sämtliche Diensträume werden durch Sammelheizungen, die an das Fernheizwerk angeschlossen sind, erwärmt. Zur Erwärmung der grossen Schalterhalle am Stephansplatz ist wegen der starken Abkühlung unterworfenen Bodenschicht noch eine Luftheizung angeschlossen. Eine zweite Luftheizung dient zur Erwärmung der Schalterhalle.

Der am Stephansplatz gelegene Bauteil enthält 2 Lichthöfe, deren grösserer im Erdgeschoss zu der in Eisen konstruierten glasüberdeckten Schalterhalle verwendet ist, während die Zuhörstühle für die Stadtpostwagen bildet. Der Mittelbau enthält 3 langgestreckte Packkammern und 2 übereinanderliegende Paketzustellhöfe. Der Hof im II. Geschoß ist durch eine unter Ausnutzung des Straßengiefls am Dammtorwall angelegte Rampenanlage zugänglich. Für die Zuführung und Verteilung der Pakete ist eine moderne Forderband- und Sortieranlage vorgesehen.

Der anschließende West- und Erweiterungsbau dient hauptsächlich zu Telegraphendienzwecken. Nur im Kellergeschoss und zum Teil im Erdgeschoss befinden sich umfangreiche Räume für die Paketannahme und Ausgabe mit der Abgabepackkammer sowie mit der Wert- und Zollpackkammer des Postamts 2. Im II. Geschoß wird fast ausschließlich von den grossen Apparaten nebst Zubehörräumen eingenommen.

Dem Hauptgebäude gegenüber, zwischen Dammtorwall und Drehbahn, befindet sich ein von Hamburger Staat und von den vereinigten Logen angekauftes 4942 Quadratmeter grosses Grundstück, auf dem ein Neubau errichtet ist; in diesem Neubau sind im Erdgeschoß die für den Kraftwagenbetrieb erforderlichen Paketzustellhöfe. Der Hof im II. Geschoß ist durch eine unter Ausnutzung des Straßengiefls am Dammtorwall angelegte Rampenanlage zugänglich. Für die Zuführung und Verteilung der Pakete ist eine moderne Forderband- und Sortieranlage vorgesehen.

Die Fassade des sich anschließenden Bauteils an der Friedrich Ebert-Strasse wird zu beiden Seiten von kräftigen Säulen eingesasst. Der mittlere Teil stimmt mit der Fassade am Stephansplatz nahezu überein. Ueber dem Hauptgeschoß erhebt sich wiederum eine Figurengruppe, die aus einem in Glasmosaik ausgeführten Adlerornament mit architektonisch ausgebildeter Umrahmung und zwei zu beiden Seiten lagernden allegorischen Figuren der Post und Telegraphie besteht.

Betriebseinrichtung des Paketpostamts (Postamt 2)

Friedrich Ebert-Strasse 3 in Hamburg.

Die Dienstgeschäfte des Paketpostamts erstrecken sich auf die Annahme und Zustellung von Paketen aller Art, sowie auf die Ausgabe von Paketen an regelmässige Abholer und Empfänger postlagernder Pakete. Ferner liegt dem Paketpostamt die Bearbeitung zollpflichtiger Sendungen und die Einziehung von Zollgebührenzettelbeträgen für das gesamte Stadtgebiet Hamburgs ob. Der Zustellbereich des Paketpostamts umfasst das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Landzustellbezirke der Postämter 27, 28 und 33; ferner gehören die Landgebiete Alsterdorf und Groß-Borstel zum Zustellbereich. Das Personal besteht aus 612 Kräften.

Die beim Paketpostamt eingegangenen zollfreien Pakete gelangen zunächst zur Eingangspackkammer, von wo die Hilfpakete der Hilfstelle, die für Abholer bestimmten postlagernden Pakete der Ausgabe und die übrigen Pakete der Paketzustellung zugeführt werden. Wertsendungen werden in der Wertpackkammer bearbeitet. Die eingegangenen zollpflichtigen Sendungen gelangen in die Zollpackkammer die sie dem Postzollamt, Dammtorwall 39, zuführt.

Auskunft über ankommende Pakete erteilt nach Ausweis der Berechtigung die Auskunfstelle des Paketpostamts.

Pakete nach dem Inlande können bis zu 5 Stück durch die Paketzusteller gegen eine besondere Gebühr von 20 Pf. zur Anlieferung aus der Wohnung des Abholers bestimmt werden. Bei mehr als 5 Paketen erfolgt Abholung durch Postkraftwagen gegen eine besondere Stückgebühr. Das Verlangen ist durch Fernsprecher (Vulkan 2974 oder 2975) oder mittels Bestellschreibens, das kostenlos in jeden Postbriefkasten gelegt werden kann, an das Paketpostamt zu richten.

Dem Amte liegt auch die Wahrnehmung der Geschäfte der Postamtsstelle für die O. P. D. Bezirke Hamburg, Kiel und Schwerin und der Verkauf der nicht aus Postsendungen beruhenden Fundgegenstände für den O. P. D. Bezirk Hamburg ob.

Außerdem sind dem Paketpostamt der Fuhrbetrieb für Maschinchen, die Bezirkswerkstatt für Postkraftwagen (Dammtorwall 35.) und das Maschinenhaus für die Rohrpostanlagen und für Lichteuerung unterstellt.

Technische Einrichtung des Telegraphenamts.

Für den Apparatenteil des Telegraphenamts sind 4 große Räume vorhanden. Der Hauptbetriebsraum ist dreiteilig und rund 150 qm groß. Er besteht aus einem Nordsaal, einem Mittelsaal und einem Südsaal. Der Nordsaal ist für den Baudot, Creed, Wheatstone-Stadtferndrucker und Hughesbetriebe, sowie für den kleineren Mittelsaal die Stadt- und Hausgeräte die Verteilstellen, die Fernleitstelle, die Ortsleit- und die Buchungsstellen untergebracht sind. Im ersten Stockwerk des Gebäudes befinden sich die Sommerabteilung und die Leitfunkstelle in einem rund 300 qm großen Betriebsraum. Der dritte rund 300 qm große Raum, der im dritten Stockwerk eines angrenzenden Gebäudeteils liegt, enthält die Nebentelegraphenanlagen zur Ferndruckbetriebe. Der vierte Raum, die Telegrammaufnahme, ist 88 qm gross.

In das Telegraphenamt sind ausser 32 Adern der grossen unterirdischen Leitlinien, von denen ein Teil in einem besonderen Zimmer auf Übertragungsapparaten liegt, rund 200 Telegraphenleitungen und etwa 280 Ferndruckereinstellungen eingeführt. An Telegraphenapparaten sind zu Zi vorhanden: 23 Siemens 8 Baudot, 3 Creed, 3 Wheatstone, 60 Hughes 25reifeisene Ferndrucker u. 100 Sommerapparate sowie 280 Ferndruckereinstellungen der Nebentelegraphenanlagen Siemens, Baudot, Hughes- und Ferndruckereinstellungen sind streifenförmig d. h. sie liefern einen Streifen, auf dem der Telegrammtext in Typendruck erscheint. Beim Sommerbetrieb werden die Morsezeichen in Summertönen nach dem Gehör aufgenommen.

Der Siemensapparat ist ein Schnelltelegraph. Betriebsmäßig werden mit dem Siemensapparat in der Regel rund 600 Buchstaben in der Minute gesandt und rund 600 Buchstaben in der Minute empfangen. Auf den von Hamburg ausgehenden Leitungen nach Berlin, Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Breslau, Düsseldorf, Dresden, Frankfurt a. M., Kopenhagen, Köln, Königsberg, Leipzig, München, Odessa, Kristiania, Rotterdam und Stettin wird mit Siemensapparaten gearbeitet. Auch die Pressstellen, Wolffs Telegraphenbüro und die Telegraphenunion erhalten ihre Telegramme von Berlin über das Telegraphenamt Hamburg mittels Lochempfangstreifen durch Siemensapparate. Die Baudotapparate sind für den Verkehr mit London, Paris, Havre, Zürich, Genua und Emden bestimmt. Für den Betrieb Hamburg-London sind allein 3 Baudotsätze bereitgestellt. Mit diesen 3 Baudotsätzen werden täglich rund 4000 Telegramme verarbeitet. Die Creed- und Wheatstonesatz dienen zum Verkehr mit den nordischen Ländern. Hamburg arbeitet mit Fredericka, Stockholm und Helsingfors auf Creed und mit Glimmo, i. Gothenburg auf Wheatstone. Hughesverbindungen bestehen von Hamburg aus mit Bielefeld, Braunschweig, Cuxhaven, Chemnitz, Danzig, Dortmund, Duisburg, Erfurt, Essen, Flensburg, Hannover, Harburg, Kassel, Lübeck, Kiel, Mannheim, Magdeburg, Münster, Nürnberg, Prag, Rostock, Schwerin, Stuttgart und Wien. Die Telegraphen von den kleineren Orten (Provinz Schleswig-Holstein, Hannover und den Freistaaten Mecklenburg und Oldenburg werden durch Sommer aufgenommen. Ferner kann das Telegraphenamt Hamburg mit seiner Leitfunkstelle zu gleicher Zeit mit mehreren Leitfunkstellen des Reiches arbeiten. Die Ferndruckereinstellungen der Nebentelegraphenanlagen dienen zur Beförderung von Telegrammen zwischen dem Telegraphenamt und den Geschäftsräumen hiesiger größerer Firmen. Die Übermittlung von Telegrammen durch Fernsprecher zwischen dem Telegraphenamt und den Teilnehmern am Hamburger Fernsprechnetz, geschieht durch die Telegrammaufnahme. Es sind vorhanden 24 Aufnahmen von Fernsprechamt 1 und 9 Aufnahmen von Fernsprechamt Roland, 26 Verbindungen von den Selbstanschlußämtern, sowie 6 Blitzfunk- und 1 D-Zuleitung. Zusprechtungen stehen nach dem Fernsprechamt 25 und nach dem Fernsprechamt Roland 9 zur Verfügung. In der Telegrammaufnahme sind 44 Aufnahme- und Zusprechtplätze vorhanden. Mit den Postämtern in Hamburg und mit den Postämtern der Vororte ist das Telegraphenamt größtenteils durch Ferndruckereinstellungen verbunden. Einige kleinere Anstalten haben Sommerverbindungen und einige setzen ihre Telegramme an das Telegraphenamt durch Fernsprecher ab. Nach den Ämtern Hamburg 1, Hamburg 4, Hamburg 8, Hamburg 12, Hamburg 14, Hamburg 18, Hamburg 19, nach der Börse, den beiden Zweigstellen des Postamts 1 (Hauptbahnhof und Postpavillon), sowie dem Postamt 1 Altona besteht Rohrpostbetriebe.

Zum Einsammeln der in den Betriebsräumen aufgenommenen Telegramme sind Forderbandanlagen aufgestellt. Die Forderbänder bringen die Telegramme zu den Knotenstellen (Verteilerstellen, Telegrammannahme, Telegrammaufnahme und Telegrammabfertigung). Die abtelegraphierenden Telegramme werden durch die Hausrohrpost und durch Seilposten in den Apparaten zugeführt.

Die elektrischen Uhren der Betriebsräume werden von einer Hauptuhr betätigt. Um 9 Uhr vormittags gibt die Hauptuhr des Telegraphenamts Hamburg das Uhrenzeichen in den Telegraphenleitungen nach den Ämtern der angrenzenden Provinzen und nach den Postämtern selbsttätig weiter.

Der elektrische Strom zum Telegraphieren wird teils von Maschinen unmittelbar, teils aus Sammlern (Akkumulatoren) geliefert.

Als neueste Betriebsart ist im Sommer 1927 die Wechselstromtelegraphie mit 4 Sätzen in Betrieb genommen worden, u. zwar in den Richtungen nach Berlin, Frankfurt (Main), Düsseldorf und Dortmund. Bei der Wechselstromtelegraphie wird auf besonderen Adern der Fernsprechkabel gearbeitet. Sie unterscheidet sich von der Gleichstromtelegraphie dadurch, daß bei ihr die Zeichen aus Wechselstromlagen gebildet werden, die durch Pausen (Stromloszeiten) von einander getrennt werden. Dadurch, daß man für verschiedene Apparatsätze Wechselströme verschiedener Frequenz verwendet, die am Leitende wieder durch elektrische Schichten (Schleiften) von einander getrennt werden, ist es möglich, z. Zi. bis zu 6 verschiedene Apparate auf 1 Doppelleitung zu betreiben, wofür früher 6 getrennte Einleitungen erforderlich waren.

Täglich werden in den Wintermonaten etwa 44000 und in den Sommermonaten etwa 50000 Telegramme verarbeitet. Das Personal des Telegraphenamts besteht z. Zi. aus rund 1000 Beamten und Beamtinnen.

Das Postgebäude am Hauptbahnhof

erhebt sich auf einem von den Strassen Hühnerposten und Münzstr. und den Verbindungen für die Postsendungen begrenzten, vom hamburgischen Staat erworbenen, 5911 qm grossen Grundstück. Das Gebäude ist in den Jahren 1902 bis 1906 erbaut und in den Jahren 1923—1927 um 4 Stockwerke erhöht, sowie durch

Plastic Covered Document Illegible

An-
ange
17 se
Fern

send
eng
num
um
Nael
Tele
der l
nach
Eise
Babu
sees
in d
nütz
zweis
Linh
und

Kon
Teili
zusa
Nael

Sie
beiri
gram
Die
und
ferdi

gros
Steil
des
kleit
ange
Weit
den
für
berli
Wert
Fern
stell

auch
zur

In G
mit
zwei
post
zuge
Hau

viele
Port
meh
pke
ten

stiel
belei
Geba
Ham
ford

schie
Die
Holz
Die
span
werd
zwei
Lich
Alle

Bauf
Dure
und
Post
Ges
steht
mit
Geba

weg
recht

finde
gram
send
Eins
Hau

zahl
Mitt
groß
Zeit
Tage
Erdg
schlu