

- 9) Die **Stackenschleuse**, erbaut 1888/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Ansenhaupt, 1 gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 hilsseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Dampel eisseitig 10 m, bilsseitig 11,15 m.
- Die nachgenannten Schleusen liegen im Hafengebiet und sind lediglich Sperrschleusen, welche die der Durchfahrt schädlichen 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 nutzbare Länge und 11,10 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf -1,14 m. Die Schleuse hat Schieber, welche hydraulisch bewegt werden.
- 11) **Baakenschleuse**, erbaut 1889/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 100 m nutzbare Länge und 16 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf 0,40 m, die Brückenunterkante 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 Schieber, welche an Trägern über den Schleusenaustritt aufgehängt sind. Die Bewegung derselben erfolgt hydraulisch.
- 12) **Grevenhofschleuse**, erbaut 1898/1900, zwischen Kuhwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbare Länge und 18,30 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf -0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittels elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 13) **Ellerholtschleusen**, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholtschleusen und Reihersstieg, mit Kammern von je 120 m nutzbare Länge und 18,30 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf -0,5 m. Die Schleusen haben Schieber, welche mittels elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 14) **Müggensbürgerschleuse**, erbaut 1904/1906, zwischen Nordelbe und dem östlichen Ende des Müggensbürgers, mit 2 Kammern von je 120 m nutzbare Länge und 18,30 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf -0,50 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittels elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 15) **Rugenbergerschleuse**, erbaut 1912/13, zwischen Köhlbrand und Rugenberghafen mit 2 Kammern von je 150 m nutzbare Länge und 18,30 m tiefer Breite. Die Schleusensole liegt auf -1,00 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittels elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 16) **Neue Fuhlsbütteler Schleuse** zwischen Reihersstieg und Hasenbiergraben (Asterkanal) erbaut 1912/14; Länge d. Schleusenkammer 34,00 m; Breite d. Schleusenkammer 6,50 m; 2 Freigerinne mit je 6,50 m Breite; 1 Fischpass 3,00 m Breite. Wasserspiegel normal + 6,60, Wasserspiegel bei gefüllter Schleusenammer + 8,30, Höhe + 4,60.

Die Freihafenspeicherstadt.

steht bei der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Dieselbe wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen, Brookthorhafen und Ericsengraben, im Westen vom Niederhafen und Brandenburgerhafen und im Osten vom Oberhafen begrenzt. Die Schleusensole liegt auf -0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittels elektrischem Antrieb bewegt werden.

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 hierdurch entstandenen s. g. Ländungen erheben sich ausser einigen Kai- und Zollschräppern, einem Staatsspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorenhäusern, sowie eine elektrische Akkumulatoren-Eisenstation.

Die Verbindung der durch die Flote 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 Ingenieurs der Bau-Deputation in deutschem Backsteinbau ausgeführt.

Die Pläne für den Speicherkomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speichermieter, sowie die in Betracht kommenden Versicherungsgesellschaften zum Ausdruck brachten. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschlossenheit, die relative Höhenlage des Baues zur Strasse und die Maximalbelastung der einzelnen Teile, die Art und Verteilung der Brandmauern, der feuerlicher anzulegenden Treppenhäuser, sowie sonstige im Interesse einer möglichst Feuericherheit zu treffenden Einrichtungen.

Die fünf- bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in der Richtung von Westen nach Osten mit Block A, B, C, D, E, G, H, F, 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, hauptsächlich aber Kaffee, zur Einlagerung gebracht.

Die Speicherblocks J, K, L, M, N, O, X 1/10, der Speicher zur Lagerung von Zellulose und Zellulosewaren am Wilhelmshafenplatz, die beiden Kaispeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Möldehafen 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 Staat pachweise übernommenen beiden Kaispeicher A und B am Kaispeicher und an der Meyerstr. Am Südufer der Elbe, auf dem Möldeufer, am Möldehafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E. Ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

Die übrigen Speicherblocks werden dem Hamburgischen Handelsstande meistens zur Benutzung überlassen und sind dieselben ausser mit Lagerhäusern, auch grössenteils 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 Zolllieferungsstellen am Zollkanal, sowie der beanspruchte elektrische Strom, sowohl zur Beleuchtung der Speichergebäude und Strassen, als auch zur Speisung der Elektromotoren in den maschinellen Betrieben, wird von der in der Mitte des Speicherbezirks am Sandthorquai liegenden kombinierten hydraulischen und elektrischen Zentralstation geliefert.

An die Zentralstation angeschlossen sind ausserdem eine grössere Anzahl an den Strassen des Freihafenspeicherbezirks 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 gediegene 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.

Erbtunnel St. Pauli-Steinwarder.

Der seit September 1911 in Betrieb befindliche Elbtunnel verbindet das linkselbische Frei-Hafengebiet, besonders zwischen Reihersstieg und Köhlbrand, mit der Stadt und ist für Wagen und Fussgänger nicht aber für Strassenbahnen bestimmt. Am Westende der St. Pauli Landungsstrasse (gegründet, und auf dem linkselbischen Gebiet hinter der Steinwarder Badeanstalt endigend, ist mit dem Elbtunnel eine Abkürzung des Weges Kuhwärder-Rathausmarkt um 4200 m herbeigeführt. Entfernung der Schächtmitten 448,50 m; Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m; Hubhöhe der Auflage 25,50 m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10.000 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks: Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80 m; Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,00 m; lichte Weite eines Tunnels 5,40 m; lichte Höhe eines Tunnels 4,50 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5-6 m; Wassertiefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10-11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn -15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Bausumme 4.107.220,00.-; 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 Steinwarder: 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 Ringstrasse.

Das Haupt-Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich vom Stephansplatz an der Ringstrasse bis zur Jungfernstiegstrasse und hat eine Länge von rund 307 m bei einer Breite von 33 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1883-1887 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbaurats 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 Regierungsbauinspektor Schroder, nach dessen Tode von dem Postbaurat Wildfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des am Hamburgischen Staate angekauften Grundstückes beträgt 11313 Quadratmeter, wovon 7857 qm bebaut und 3456 qm Hof- und Aumasse sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier auch äusserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verwendung von Sandstein hergestellt. Die Keller- und Geschossräume 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 in Holzdecken, die Kuppeln mit Zinkblech eingedeckt.

Das Gebäude enthält die Diensträume der Ober-Postdirektion, des Postamts 36, des Postamts 2 und des Haupt-Telegraphenamts sowie die Dienstwohnung des Präsidenten der Ober-Postdirektion. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerlöscheinrichtung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welche letztere der Strom durch eine reichhaltige, auf dem benachbarten Grundstück am Dammtorwall eingerichtete Maschinenanlage beschafft wird. Sämtliche Diensträume werden durch Zentralheizungen, und zwar, je nach der Benutzungsart der Räume, durch 2 Warmwasserheizungen mit je 2 Kesseln, eine Heisswasserheizung mit 2 Öfenanlagen und eine Niederdruck-Dampfheizung mit 8 Kesseln erwärmt. Zur Erwärmung der grossen Schallertalle am Stephansplatz ist wegen der starken Abkühlung unterworfenen Bedachung noch eine Lüftung angeschossen. Eine zweite Lüftung dient zur Erwärmung der Schalter-Vorhalle.

Der am Stephansplatz gelegene Bauteil enthält 2 Lichthöfe, deren grösserer im Erdgeschoss zu der in Eisen konstruierten glasüberdeckten Schallertalle vorwiegend ist, während der kleinere die Zufahrtstelle für die Stadtpostwagen bildet. Der für den Fahrverkehr des Paketdienstes bestimmte grosse Posthof ist gegen die Strasse „Dammtorwall“ durch ein schmiedeeisernes Gitter abgetrennt. In dem folgenden Bauteil sind wiederum 2 Höfe, die, im Erdgeschoss durch Glasdächer überdeckt, zu Diensträumen für die Paketausgabe nutzbar gemacht sind. Der für das Telegraphenamt und das Postamt 2 bestimmte letzte Bauteil enthält drei Höfe, die für den Postwagenverkehr im Paketdienste bestimmt sind.

Der anschließende Erweiterungsbau dient hauptsächlich zu Telegraphendienstzwecken. Nur im Kellergeschoss befinden sich umfangreiche Räume für die Paketausgabe mit der Abgabepackkammer sowie mit der Wert- und Zollpackkammer des Postamts 2. Das II. Geschoss wird fast ausschliesslich von den grossen Apparaträumen mit Zubehörräumen eingenommen.

Der an der Ringstr. folgende zweigeschossige Mittelbau gliedert sich wieder in einen von zwei Turmarisallen flankierten mittleren vorspringenden Bau und zwei niedrigere Rücklagen. Die Fassade des sich anschließenden Bauteils wird zu beiden Seiten von kräftigen Säulen eingefasst. Der mittlere Teil stimmt mit der Fassade am Stephansplatz nahezu überein. Über dem Hauptgesims 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.

Dem Hauptgebäude gegenüber, zwischen Dammtorwall und Drehbahn, befindet sich ein von Hamburger Staat und von den vereinigten Logen angekauft 492 Quadratmeter grosses Grundstück, auf dem z. Zt. ein Neubau errichtet wird. In diesem Neubau ist im Erdgesch. die Unterbringung der für den Kraftwagenbetrieb erforderlichen Unterstellräume nebst Werkstätten und Ladestellen, die elektr. Licht- u. Kraftversorgungsanlagen für die Gebäudeblocks an der Ringstrasse und Dammtorwall-Drehbahn und eine Rohrpostmaschinenanlage geplant. Die oberen Geschosse werden für den Einbau von 2 Fernsprechämtern einschl. Büro- und Maschinenräume eingerichtet. Die zu überdeckenden Höfe sollen als Unterstellräume für Kraftwagen Verwendung finden.

Betriebs-einrichtung des Paketpostamts (Postamt 2) Ringstrasse 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. Die Karten zu letzteren sind bei der Briefausgabe des Postamts 36 - Stephansplatz - (Schalter 19) abzugeben. Ferner liegt dem Paketpostamt die Bearbeitung zollpflichtiger Sendungen und die Einziehung von Zolllieferungszetteln für das gesamte Stadtgebiet Hamburgs ob. Der Zustellbezirk des Paketpostamts umfasst das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Landzettelbezirke der Postämter 27, 28, 32 und der auf dem Strom liegenden Schiffe; ferner gehören die Landzettelbezirke Alsterdorf und Groß-Borstel zum Zustellbezirk. Das Personal besteht aus 573 Kräften.

Die beim Paketpostamt eingegangenen zollfreien Pakete gelangen zunächst zur Eingangspackkammer, von wo die Elbpostpakete der Elbpoststelle, die für Abholer bestimmten sowie postlagernden Pakete der Ausgabe und die übrigen Pakete der Paketzustellung zugeführt werden. Wertsendungen werden in der Wertpackkammer (Biederstraße) bearbeitet. Die eingegangenen zollpflichtigen Sendungen gelangen in die Zollpackkammer, die die dem Postkolliamt, Dammtorwall 38, zuführt.