Feuerbestattung für Mitglieder des Vereins für Feuerbestattung M. 60, für Nichtmitglieder M. 100. Jahresbeitrag M. 6. Die Anmeldung zur Aufnahme kann jederzeit bei dem geschäftsleitenden, Vorstandsmitgliede Rechtsanwalt Dr. Octavio Brackenhoff, Gänsemarkt 53 erfolgen.

Gefängnisse.

(Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. D.)

Das Gefängnis I mit der Korrekptions-Anstalt in Fuhlsbüttel

Dies zur Aufnahme von 1700 erwachsenen männlichen, 110 jugendlichen und 290 weiblichen 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. In der Korrekptions-Anstalt können von den vorbezeichneten 1700 Strafgefangenen 800 männliche zur Arbeit verpflichtete Haftgefangene und Korrigenden untergebracht werden, die je nach der Jahreszeit mit Feldarbeit oder Arbeiten innerhalb der Anstalt beschäftigt werden.

Das Polizeigeängnis (Hütten)

wird von der Polizeibehörde verwaltet. Es dient zur Vollstreckung von Haftstrafen, die von den Verwaltungsbehörden festgesetzt sind, sowie zur vorläufigen Inverwahrnehmung polizeilich festgenommener Personen. Die Belegungsfähigkeit beträgt 290 Köpfe.

Das Untersuchungsgefängnis vor dem Holstenhof

dient zur Aufnahme von 750 Untersuchungs-Geangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, sowie zum Vollzuge der Zivilhaft weiblicher Personen und der Festungshaft und nimmt zusammen rund 900 Personen auf.

Das Gefängnis II in Fuhlsbüttel

dient zur Aufnahme von etwa rund 800 männlichen Strafgefangenen (Gefängnis und ungeschärfte Haft). Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Rohstoffe für Fabrikanten sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt beschäftigt.

Die Hamburger Häfen

erstrecken sich mit Einschluß der teilweise noch im Bau befindlichen neuen Hafenanlagen auf Waltersdorf an beiden Ufern der Nordreihe von der Mündung des Köhlieths gegenüber von Ohmshausen bis oberhalb Reichenburgsort, eine Länge von etwa 14 km. Der überwiegende Teil der Häfen gehört dem nach vollzogenem Zollanschlusse verbliebenen Freihafengebiet an. Im Zollgebiete liegt am rechten Ufer neben der Altonaer Grenze eine für den Fischhandel ausgebauten Kaiestrecke, besser gesagt Fischmarkthalle und davor befindlicher Pontonanlage, hieran schließt sich östlich der St. Pauli Markt- und Landungsplatz, und noch weiter östlich die mit dem Zollkanal in Verbindung stehende Hafenhäufel vor dem Johannis-Bollwerk; am linken Ufer oberhalb der neuen Köhlbrandmündung befindet sich der zum Löschen von Kohlen bestimmte neue Kohlenhafen. Am St. Pauli Ufer liegen die Landungsbrücken für die mit der Unterelbe, mit Harburg und für einen Teil der mit den Häfen verkehrenden Dampfschiffe, gegenüber St. Pauli, vor dem linken Ufer, welches von Schiffswerften besetzt ist, gehört ein Wasserstreifen dem Freihafengebiet an. Derselbe ist durch schwimmende Pallisaden vom Strome getrennt. Vor beiden Ufern befinden sich schwimmende Zollabfertigungsstellen. Durch den Elbtunnel, der als Doppeltunnel ausgebaut ist und 23 m unter dem mittleren Elbwasserstand liegt, wird für den Fußgänger- und Wagenverkehr eine landestete Verbindung zwischen der Stadt und dem gegenüberliegenden Steinwärder geschaffen. Der Niederhafen ist zum Teil seinem früheren Zweck entzogen, weil am Nordufer neben dem Johannis-Bollwerk und den Vorsetzen ein im Zollland liegender Wasserstreifen als Zufahrt für der Unterelbe zur Stadt geschaffen werden mußte. Diese Zufahrt ist von dem St. Pauli Landungsbrücken bis zur Niederbaumbrücke ebenfalls durch schwimmende Pallisaden gegen das Freihafengebiet begrenzt, landseitig ist sie mit einer Kaimauer eingestrichen. Sie bildet die Verlängerung des von der Oberelbe herführenden Zollkanals und steht sowohl bei der Niederbaumbrücke wie bei den St. Pauli-Landungsbrücken mit der offenen Elbe in Verbindung. Am Johannis-Bollwerk sind zwei Schuppen erbaut und an eine Privat-Gesellschaft verpachtet. Oberhalb der Niederbaumbrücke bildet das Südtor des Zollkanals zugleich die Grenze des Zollgebietes gegen das städtische Freihafengebiet. In letzterem sind ausgedehnte Speicheranlagen errichtet, welche in ihrer baulichen Beschaffenheit und maschinellen Ausrüstung allen Erfordernissen der Neuzeit entsprechen. Der zu beiden Seiten der Pallisaden liegende Niederhafen wird wie früher als Liegeplatz für Seeschiffe benutzt. Südlich von der Niederbaumbrücke befindet sich der Zugang zu dem ca. 1090 m langen Sandthorhafen. Auf dem nördlichen Kai des Sandthorhafens, dem Sandthorkai, befinden sich im Ganzen 902 Ild. m Schuppen; auf der Südseite, dem Kaiserkai, stehen Schuppen von 666 m Gesamtlänge. In gleicher Weise ist südlich vom Sandthorhafen der Grasbrookhafen hergerichtet; am Dalmannekai, das heisst an der nördlichen Seite dieses Hafens, befinden sich 8 Schuppen von zusammen 645 m Länge, während an der Ost- und Südseite des Hafens, dem Hübenerkai, 8 Schuppen von 516 Ild. m erbaut sind. Endlich befinden sich noch an dem an der Elbe belegenen Strandkai 3 Schuppen von zusammen 455 m Länge. Auf dem Westende der Landzunge zwischen Sandthorhafen und Grasbrookhafen, dem Kaiserkai, steht der Kaispeicher A von etwa 24800 qm Lagerfläche; er hat eine hydraulische Kran-Anlage. Auf den Böden desselben können Waren im Gesamtgewicht von 30 000 000 kg gelagert werden. Ausserdem befindet sich dort ein fester elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit. Die Kaimauern am Sandthor- und Grasbrookhafen sind mit sämtlichen Bahnhöfen in Geleisverbindung. Elbseitig vom Speicher an der Spitze des Kaiser- und Dalmannekais liegt der Schiffbauhafen, elbseitig vom Strandkai der Strandhafen. Östlich vom Strandkai befindet sich eine Passagier- und Gepäckhallen-Anlage nebst Landungspontons für den transatlantischen Reiseverkehr. Der Sandthorhafen schliesst vermittelt der Brookthorschleuse an den Brookthorhafen an; am westlichen Ende desselben zweigt der Magdeburger Hafen ab, beiderseits von Kaimauern eingefasst. Über das Südende des letzteren führt eine Drehbrücke, die Baakenbrücke, von mehr als 400 000 kg Gewicht, welche durch Wasserdruck bewegt wird. An der Ostseite des Magdeburger Hafens nördlich der Baakenbrücke liegt ein 6703 qm grosser Lagerschuppen, der sog. „Sammelschuppen“. An der Westseite ist ein im Grundriss dreieckförmiger Schuppen erbaut, welcher zur Aufnahme der in Seeschiffe auf dem Strom zu verladenden Anstufgüter dient; die Grundfläche des Schuppens beträgt 6150 qm. Ausserdem ist südwestlich der Baakenbrücke der Fruchtshuppen C von ca. 6000 qm Lagerfläche erbaut. Südlich von dem sogenannten Sammelschuppen sind an der stumpfen Ecke zwischen Magdeburger- und Versmannkai zwei Schuppen A u. B erbaut, welche hauptsächlich zur Lagerung von Südfrüchten bestimmt und zu diesem Zwecke mit einer Niederdruckdampfheizung versehen sind. Wegen Steigerung des Südfrüchverkehrs ist auch der östlich angrenzende 7000 qm. grosse Schuppen 22 am Versmannkai zum Fruchtshuppen umgebaut worden. Die Lagerflächen der Schuppen A und B betragen für A ca. 5000 und B ca. 7000 qm. Östlich geht der Brookthorhafen in den Ericus-Graben über, dann folgt der Oberhafen und der bis zum oberen Anschluß an die freie Elbe reichende Oberhafenkanal. Oberhafen und Oberhafenkanal gehören dem Zollgebiet an und bilden den Oberlauf des Zollkanals, welcher die Stadt mit der Ober- und Unterelbe verbindet. Hier liegt am Ufer des Stadteiches die Landungsanlage für die oberelbischen Dampfschiffe. An der Südseite des Oberhafenkanals liegen

die Rangiergleise des Hannoverischen Bahnhofes, nördlich durch das durch Schliesse von Strome getrennte Kanalsystem des Hammerbrooks ab. Nordöstlich am Oberhafenkanal befinden sich die der oberelbischen sowie der Lokalschiffahrt dienenden beiden Häfen Deichhafen und Billhafen. Östlich von dem Ostende des Oberhafenkanals liegen der Haken und der Entenwärdler Zollaifen, im letzteren wird der Übergang der im Freihafengebiet in oberelbische Fahrzeuge verladenden für den Zollverein bestimmten Waren vermittelt. Zur Abfertigung dienen hier 16 Stück massiv mit hydraulischen und Handkränen ausgestattete Schuppen. Das südwestliche Ufer des Hafens ist zur Vermehrung der Lössch- und Ladeplätze für oberelbische Schiffe mit einer Kaimauer versehen. Zwischen Billhornerbrücke und Baakenbrücke befindet sich der zollländische Bahnhof für den Billwärdler Bucht, sind die Holzhäfen untergebracht. Südlich vom Hannoverischen Bahnhof liegt der Baakenhafen. Die Ufer des Hafens sind mit Kaimauern eingefasst und mit Schuppen bebaut. Letztere sind auf der Südseite, dem Petersen-Versmannkai, eine Länge von 715 m und auf der Südseite, dem Petersen-Versmannkai, eine Länge von 1026 m. Der Petersenkai ist an drei grossen hamburgische Rhedereien verpachtet und zwar an die Woermann-, Deutsche Ostafrika- und Deutsche Levante-Linie. An der Elbe entlang zieht sich hier noch der Kirchenpaerkai, welcher auf seiner unteren Strecke mit 459 Ild. m Schuppen besetzt ist, während obere Strecke Geleis-Parallelentlastung, von denen auch die mit der Eisenbahn angekommenen westfälischen Steinkohlen in Wasserfahrzeuge übergeladen werden. Eine teilweise Verlegung dieser Geleisanlagen ist in der Ausführung begriffen, wodurch Platz für den Bau eines vierten Kaischuppens geschaffen wird. Am östlichen Ende des Kirchenpaerkais ist der Verteilungsschuppen Parallelentlastung mit einer Lagerfläche von 6000 qm erbaut. Den östlichen Abschluss des Baakenhafens bildet der Schliessequal, neben welchem die Baakenbrücke zur Verbindung des Hafens mit dem Oberhafenkanal mündet. An der Nordseite des Hafens stehen Dampfkranne alterer Konstruktion, an der Südseite Gerüstdampfkranne, welche von einer Zentralstation aus mit Dampf versehen sind. Im Zuge des Segelschiffhafens, welcher auf dem unteren Ende des Petersenquais ein Dampfkran aufgestellt worden, welcher Lasten bis zu 50 t zu heben vermag. Die Beleuchtung der Kais erfolgt durch elektrisches Licht. Geleisanlagen stellen die Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen her. Oberhalb des Kirchenpaerkais überschreitet die nach Harburg u. s. w. führende Eisenbahn mittelst einer festen eisernen Brücke die Elbe. Diese Brücke bildet die äusserste Grenze des Seeverkehrs. Parallel hierzu, in etwa 250 m Abstand nach Osten, wird die Elbe durch eine zweite, ähnliche Brücke überspannt, welche vorläufig nur den Strassenverkehr überführt, ihre Pfeiler sind jedoch so breit angeordnet, dass sie durch Einbau einer weiteren Trägerkonstruktion später auch als Eisenbahnbrücke dienen kann. Am südlichen Elbufer liegt der Segelschiffhafen, welcher auf seiner unteren Seite von dem mittleren Dückdalben-Reihen 100 grosse Seeschiffe aufzunehmen vermag. Am Amerikakai sind fünf Schuppen in einer Länge von zusammen 1245 m mit Kränen und Geleisanlagen erbaut. An der Ostseite des Segelschiffhafens, dem Segelschiffkai, ist ein Schuppen von 216 m Länge und 84 m Breite erbaut. Auf der Nordseite des Segelschiffhafens, dem Asiakai, sind vier 84 m tiefe Schuppen, teils Rolkranne, am Asiakai Gerüstkräne, versorgt von einer Zentraldampstation. Am Kranhöf, dem westlichen Ende der Landzunge, nördlich vom Segelschiffhafen, befindet sich ein Dampfkran von 150 t und ein fester elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit. Am Amerikahöf befindet sich ein fester elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit. Die Beleuchtung der Kais am Segelschiffhafen geschieht durch elektrisches Licht. Auch hier besteht überall Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen. Zwischen Segelschiffhafen und Elbstrom ist der dem oberelbischen Verkehr dienende Moldauhafen hergestellt. Derselbe ist am oberen Ende mit dem Segelschiffhafen verbunden, über welchen eine hydraulisch betriebene Hubbrücke gestattet. Am Südtor des Moldauhafens, dem Melniker Ufer, sind von der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 4 Schuppen zur Lagerung von Massengütern erbaut. Ausserdem sind von derselben Gesellschaft an der südöstlichen Ecke des Moldauhafens, sowie am Westufer des Saalehafens, Dessauerufer, Kaffeespeicher hergerichtet. Am Nordufer des Moldauhafens, dem Prager Ufer, befindet sich ein zweibödiges Schuppen mit Schuttagens für den Betrieb der Vereinigten Elbschiffahrtsgesellschaften und am Hallschen Ufer der Schuppen 49. Im Anschluß an den ebenfalls der Flussschiffahrt dienenden Saalehafen, ist durch Verbreiterung des Veddelkanals ein weiterer Hafen, der Sprosshafen, für oberelbische Kähne angelegt. Nach Verfolgung der Zollentzweigung parallel der Harburger Landstrasse und weiter westlich parallel dem Grenzgraben ist eine betriebliche Erweiterung des Sprosshafens nach Süden und Westen bis zum Reihertstieg ausgeführt worden. Südwestlich vom Segelschiffhafen dient der Hansahafen Seeschiffen als Liegeplatz, und befindet sich hier eine Durchfahrt zum Saalehafen. Die nördliche Begrenzung des Hansahafens bildet der O'waldkai, welcher mit 5 Schuppen bebaut ist. Die Betriebskraft für die Kräne liefert eine elektrische Zentrale und sind jene ähnlichweise wie die Dampfkranne mit Zentralsteuerung, auf fahrbaren Halbpforten montiert, so dass der Verkehr unter ihnen frei bleibt. Gemeinsame Einfahrt mit dem Hansahafen hat der westlich folgende kleinere Indiahafen, welcher ganz der Seeschiffahrt dient. Seine Ufer sind durch Kaimauern gebildet und haben, wie die zuvor genannten, Geleisanschluss zum Rangirbahnhof Niederrfeld. Auf dem Bremerkai und auf dem Australkai befinden sich je zwei Schuppen. Gemeinsame Einfahrt mit dem Hansa- und Indiahafen von der Elbe aus hat schliesslich noch der alte Petroleumhafen, der nach Inbetriebnahme des neuen Petroleumhafens auf Waltersdorf zum Seeschiffhafen ausgebaut werden soll. Zur Vergrößerung der Schiffsliegeplätze sind in genanntem Hafenbecken Dückdalben-Reihen geschlagen. Das Wandrahmsfleet ist neuerdings ostwärts verlängert und auch dort beiderseits mit Lagerhäusern besetzt, während es bei St. Annen überbrückt wurde. — Der stark steigende Schiffs- und Warenverkehr zwang schon gegen Ende der 90er Jahre dazu, auch den Rest des Freibezirks südlich von Steinwärder für Häfen zu verwenden. Man begann mit dem Bau des Kuhwärderhafens im nördlichen Kuhwärder für allgemeinen Verkehr tiefergehender Seeschiffe, und des Ellerholzhafens im südlichen Kuhwärder, dessen nördlicher Teil Seeschiffstiefe und dessen südlicher Teil Flussschiffstiefe erhalten hat. Mit der Hamburg-Amerika Linie einigte man sich sodann über den Bau eines zweiten Seeschiffhafens, des Kaiser Wilhelm-Hafens, zwischen jenen, welche die Reederei zunächst auf 25 Jahre pachete. Diese drei Häfen haben eine gemeinsame breite Einfahrt von der Elbe, den Vorhafen, zwischen dem neuen Kohlenhafen und der Schiffswerft von Blohm & Voss, deren landseitige Bucht, der Werfthafen, auf 5,1 ha vergrössert und vertieft wurde. Nachträglich wurde der Hamburg-Amerika Linie auch der nördliche Teil des Ellerholzhafens verpachtet. Im Anschluss an ihn wurde südlich der Oderhafes für Flussschiffe ausgeführt.

Die neuesten Hafenerweiterungen auf Ross-Neuhof brachten einen Ausbau des Oberhafens zum Seeschiffhafen; als Ersatz für den Oderhafen wurde der Travehafen als Flussschiffhafen bebaut.

Westlich vom Oberhafen wurde ein Hafen für Seeschiffe, der Rosshafen, erbaut, auf dessen Westseite sich die grosse Schiffswerft der Stettiner Maschinenbau-Akt.-Ges. „Vulcan“ befindet. Der Rosshafen wird gegenwärtig in südlicher Richtung bis zum neuen Rosskanal erweitert.

Der Kuhwärderhafen ist Mitte September 1902 in Betrieb genommen und dient vorzugsweise dem Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff. Esplanadhalber

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