dem Versmannquai, eine Länge von 716 m und auf der Südseite, dem Petersenquai, eine Länge von 1026 m. Der Petersenquai ist an drei grosse hamburgische Rhedereien verpachtet und zwar an die Woermann-, Deutsche Ostafrika- und Deutsche Levante-Linie. An der Elbe entlang zieht sich hier noch der Kirchenpauerquai, welcher auf seiner unteren Strecke mit 459 lfd. m Schuppen besetzt ist, während die obere Strecke Gelegenheitsanlagen enthält, von denen aus die mit der Eisenbahn angekommenen westfälischen Steinkohlen in Wasserfahrzeuge übergeladen werden. Eine theilweise Verlegung dieser Geleisanlagen ist jedoch beabsichtigt und wird dann die freigewordene Quaistrecke ebenfalls mit Schuppen bebaut werden. Den östlichen Abschluss des Baakenhafens bildet der Schleusenquai, neben welchem die Baakenschleuse zur Verbindung des Hafens mit dem Oberhafencanal mündet. An der Nordseite des Hafens stehen gewöhnliche Dampfkräne, an der Südseite Gerüstdampfkräne, welche von einer Centralstation aus mit Dampf versehen werden. Zur Hebung bedeutender Lasten ist am unteren Ende des Petersenquais ein Dampfkrahn aufgestellt worden, welcher Lasten bis zu 50 t zu heben vermag. Die Beleuchtung der Quais erfolgt durch electrisches Licht. Geleisanlagen stellen die Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen her. Oberhalb des Baakenwärders überschreitet die nach Harburg u. s. w. führende Eisenbahn mittelst einer festen eisernen Brücke die Elbe. Diese Brücke bildet die äusserste Grenze des Seeverkehrs. Am südlichen Elbufer liegt der Segelschiffhafen, das grösste Hafenbecken, welches etwa 350 000 qm gross ist und an seinen mit Quaimauern eingefassten Ufern sowie an den mittleren Duc'Dalben-Reihen 100 grosse Seeschiffe aufzunehmen vermag. Am Amerikaquai sind fünf Schuppen in einer Länge von zusammen 1245 m mit Krähnen und Geleisanlagen erbaut. An der Ostseite des Segelschiffhafens, dem Segelschiffquai, ist ein Schuppen von 216 m Länge und 34 m Breite erbaut. Auf der Nordseite des Segelschiffhafens, dem Asiaquai, sind vier 34 m tiefe Schuppen von im Ganzen 774 m Länge gebaut. Am Amerikaquai stehen gewöhnliche Dampfkräne, am Asiaquai Gerüstkräne, versorgt von einer Centraldampfstation. Am Krahnhöft, dem westlichen Ende der Landzunge, nördlich vom Segelschiffhafen, befindet sich ein Dampfdrehkrahn von 150 t und ein fester electrischer Krahn von 80 t Tragfähigkeit. Die Beleuchtung der Quais am Segelschiffhafen geschieht durch electrisches 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 durch einen Canal verbunden, über welchen eine hydraulisch betriebene Hubbrücke führt, welche auch bei höheren Wasserständen den Verkehr der grossen Kähne gestattet. Am Südufer 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 errichtet. Im Anschluss an den ebenfalls der Flussschiffahrt dienenden Saalehafen, ist durch Verbreiterung des Veddelcanals ein weiterer ca. 700 m langer Hafen, der Sprechafen, für oberelbische Kähne angelegt. — Nach Verschiebung der Zollgrenze parallel der Harburger Landstrasse und weiter westlich parallel dem Grenzgraben ist eine beträchtliche Erweiterung des Sprechafens nach Süden und Westen bis zum Reiherstieg ausgeführt worden. Südwestlich vom Segelschiffhafen dient der Hansahafen grösstentheils Seeschiffen als Liegeplatz, im südöstlichen Theil auch Flussschiffen, und befindet sich hier eine Durchfahrt zum Saalehafen. Die nordöstliche Begrenzung des Hansahafens bildet der O'Swaldquai. Die Betriebskraft für die Kräne liefert eine electrische Centrale und sind jene auf fahrbaren Hallportalgerüsten montirt, 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 Quaimauern gebildet und haben, wie die zuvor genannten, Gleisanschluss zum Rangirbahnhof Niederenfeld. Auf dem Hansahöft zwischen ihm und Hansahafen, letzterem zugewendet, ist der Schuppen 49 an die Firma Nathan, Philipp & Co. vermiethet. Gemeinsame Einfahrt von der Elbe aus hat schliesslich noch der Petroleumhafen, zum grösseren Theile für Seeschiffe und zum kleineren für Flussschiffe eingerichtet. Zur Vermehrung der Schiffsliegeplätze sind in genannten Hafenbecken Duedalben-Reihen geschlagen. — Abgesehen von den Canälen im kleinen Grasbrook sind im südelbischen Freibezirk östlich vom Reiherstieg vorhanden 90 ha Wasserfläche mit Seeschiffstiefe von 6,3 m bei mittlerem Niedrigwasser, und reichlich 100 ha mit Flussschiffstiefe von 3,3 m desgleichen. — Im nordelbischen Freibezirk sind einschliesslich Elbquais etwa 50 ha Wasserfläche für Seeschiffe benutzbar mit Mindesttiefen von 5 bis 7,3 m und abgesehen von Fleeten, 1 ha des Brookthorhafens, dessen grösserer östlicher Theil schon im Zollinland liegt, mit 3,3 m Mindesttiefe. 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 Waarenverkehr 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 tiefgehender Seeschiffe, und des Ellerholzhafens im südlichen Kuhwärder, dessen nördlicher Theil Seeschiffstiefe und dessen südlicher Theil 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 Rhederei zunächst auf 25 Jahre pachtete. Diese drei Häfen haben eine gemeinsame breite Einfahrt von der Elbe, den Vorhafen, zwischen Köhlbrand und der Schiffswerft von Blohm & Voss, deren landseitige Bucht, der Werfthafen, auf 4,4 ha vergrössert und vertieft wurde. Nachträglich wurde der Hamburg-Amerika Linie auch der nördliche Theil des Ellerholzhafens verpachtet; durch die nothwendige Verbreiterung der Landzunge zwischen dem Kaiser Wilhelm- und Ellerholzhafen wird letzterer so eingeengt, dass er für die Bedürfnisse der Flussschifffahrt, wofür er ursprünglich bestimmt war, nicht mehr ausreicht, und ist deshalb im Anschluss an ihn südlich ein neues Hafenbecken, der Oderhafen, für Flussschiffe ausgeführt worden, in einer Ausdehnung wie dies die jetzige Landesgrenze erlaubt.

Der Kuhwärderhafen ist Mitte September 1902 in Betrieb genommen und dient vorzugsweise dem Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff. Ersparnisshalber sind daher seine Ufer geböscht und mit Steinbekleidung versehen, ruhen jedoch auf Spundwänden und können später als Quaimauer umgebaut werden; starke Mauerpfeiler darin mit eisernen Pollern, Leitern und Streichpfählen geben besseren Halt und alle 12½ m Gelegenheit zum Vertauen von Schiffen. Inmitten des 1050 m langen Beckens ist eine 700 m lange Duedalbenreihe geschlagen. Ostwärts ist durch die Grevenhofschleuse und den Grevenhofkanal eine Verbindung mit dem Reiherstieg geschaffen; westlich sind beide Höfte, Kuhwärder- und Kaiser Wilhelmhöft, mit Leuchtfeuern und Landungsanlagen versehen, letzteres ausserdem mit Portal und Wachgebäude daneben. Das nördliche Ufer hat den Namen Steinwärderufer, das südliche Grevenhofufer und das östliche Mittelufer erhalten. Der zu alleinigem Betrieb durch die Hamburg-Amerika-Linie bestimmte Kaiser Wilhelm-Hafen ist am 20. Juni 1903 durch S. M. dem Kaiser eröffnet worden; der Hafen ist durchweg von Quaimauern eingefasst, mit Schuppen und Geleisen, welche letztere am Kaiser Wilhelmhöft, wo ein 75 T.-Krahn aufgestellt wird, zusammenlaufen. Ostwärts haben sämmtliche Geleise Verbindung mit dem Kohlenquai und weiter über die Reiherstieg-Drehbrücke laufend mit dem Rangirbahnhof bei Niederenfeld. Auf dem Auguste Victoriaquai des Kaiser Wilhelm-Hafens sind 3 Schuppen aufgeführt, je 42 m breit und resp. 328 und 309 m lang, mit 9,6 m breiten Ladebühnen auf der Wasserseite und 2 m breiten auf der Landseite. An den Schuppenenden sind mehrstöckige Gebäude für Beamte und zum Aufenthalt für Arbeiter. Hinter landseitigen Geleisen ist eine Ladestrasse mit Abzweigungen sowohl nach der Ladebühne wie zwischen den Schuppen nach der wasserseitigen Ladestrasse. Die Ausrüstung der Schuppen mit electrisch betriebenen Krähnen ist reichlich bemessen, insbesondere auf der Wasserseite, woselbst sie auf fahrbaren Halbportalen montirt sind. Ein Gleiches gilt für die 2 Schuppen am Kronprinzquai, nur dass diese die gewaltigen Maasse, 400 m Länge und 50 m Breite besitzen. Am südlichen Höft, Ellerholzhöft, ist wiederum ein Leuchtfeuer und eine Landungsanlage. Inmitten des 950 m langen Hafenbeckens ist gleichfalls eine Duedalbenreihe von 700 m Länge. An der östlichen Hafenseite, dem Reiherquai, sind Ladestellen, ein 10 und 20 t-Krahn und eine Durchfahrt, Leichterkanal, nach dem Ellerholzhafen. Neben letzterer wird ein Verwaltungsgebäude errichtet und weiterhin zwischen Strasse und Kohlengeleisen eine electrische Centrale für den Betrieb im ganzen westlichen Hafengebiet. Oestlich vom Leichterkanal, am Kohlenquai, werden 3 Kohlenkipper für ganze Waggons aufgestellt, nebst mehreren Krähnen. Der Ellerholzhafen erhält an der Nordseite, Mönckebergquai, durchgehendes Quaimauern und in 80 m Abstand davon eine 700 m lange Reihe Duedalben für Seeschiffe. Auf den Mönckebergquai kommen 2 Schuppen von 50 m Breite und je 337 m Länge. Der für Flussschiffahrt bestimmte Theil erhält geböschte Ufer. Die Verbindung des Ellerholzhafens mit dem Reiherstieg und weiter nach dem Veddelkanal wird durch die Ellerholzschleuse gebildet, des starken Verkehrs wegen ist z. Zt. eine zweite Schleuse im Bau. An der östlichen Seite der Einfahrt zu den neuen Häfen, westlich vom Werftplatze von Blohm & Voss, liegt das Lotsenhöft, auf welchem ein massives Gebäude als Station für die Hafenlotsen dient. Sammt Einfahrt bieten die Kuhwärder Häfen etwa 80 ha Wasserfläche mit Seeschifftiefe von mindestens 8 m und etwa 20 ha mit Flussschifftiefe von mindestens 3,8 m bei normaler Ebbe. Westlich vom Freibezirk und durch eine Zollbühne bezw. schwimmende Pallisaden getrennt, ist der frühere Schutenhafen, jetzige Kohlenschiffhafen, auf etwa 20 ha vergrössert und seine Mindesttiefe für jetzt dort verkehrende Kohlenschiffe auf 3,8 m gebracht. Am Südufer der Elbe, auf dem kleinen Grasbrook und dem Steinwärder, befinden sich verschiedene Schiffsbauereien, Patentslips etc. Die Verbindung zwischen dem kleinen Grasbrook und Steinwärder, welche durch den Reiherstieg getrennt sind, wird durch die Reiherstiegbrücke hergestellt, welche einen drehbaren Theil enthält, dessen Bewegung durch Gasmotorenbetrieb geschieht. An Trockendocks hat Hamburg neben der Reiherstieg-Werft ein grosses, der Hamburg-Amerika-Linie gehöriges Trockendock, ausser diesem auf dem Steinwärder noch ein Trockendock. An Schwimmdocks sind das von der Reiherstieg-Schiffswerft erbaute, vor ihrer Werft liegende grosse Dock, welches zur seitlichen Aufnahme der Schiffe eingerichtet ist, die grossen Schwimmdocks der Firma Blohm & Voss, vor deren Werft bei Kuhwärder liegend, die Docks von Brandenburg und zwei kleinere vor Steinwärder liegende der Firma H. C. Stülcken Sohn gehörige Schwimmdocks vorhanden. Ausserdem hat die Firma Blohm & Voss ein Schwimmdock erbaut und im Betrieb, in welchem die grössten Schiffe der Handels- und Kriegsmarine Aufnahme finden können. Das Dock hat seinen Liegeplatz zu Süden des Werftplatzes, östlich vom Schutenhafen, in einem eigens dafür hergestellten Hafen erhalten. Zur Reparatur des 208,5 m langen und 29,42 m breiten Schnelldampfers Deutschland kann dieses Dock noch um 1 Section verlängert werden und hat alsdann eine Länge von 230 m, eine Breite von 36 m., und eine Tragfähigkeit von 23,000 t. Die Reiherstieg-Schiffswerft stellte im Herbst ein weiteres einseitiges Schwimmdock von 155 m Länge und 11 000 T. Tragfähigkeit ein. Im Jahre 1902 kamen in Hamburg 14 028 Seeschiffe an von 9 155 926 N.-Reg.-T., wovon 10 046 beladen mit 8 365 050 T., die anderen in Ballast; von Hamburg ab gingen in 1903: 14 073 Seeschiffe von 9 221 261 N.-Reg.-T. Raumgehalt. In der Flussschifffahrt kamen im selben Jahre an: 19 435 Schiffe und Flosse mit 6 766 933 T. Tragfähigkeit, wovon über die Hälfte Schleppkähne, und gingen ab 19 151 Schiffe mit 6 634 479 T. Tragfähigkeit.

Das Verzeichniss des Beamtenpersonals siehe Abschn. I, Näheres Inhaltsverz. unter Hafen-Loots-, Leucht- u. Tonnenwesen.

Die Handelskammer

hat ihre Arbeitsräume im I. Stock des Börsengebäudes. Sie ist am 1. Januar 1867 in unmittelbarer Nachfolge an die Stelle der 1665 eingesetzten Commerz-Deputation getreten und somit die älteste der wirthschaftlichen Vertretungskörperschaften Deutschlands. Sie besteht nach dem Gesetz vom 23. Januar 1880 aus 24 Mitgliedern, die von der Versammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns" gewählt werden. Diese Versammlung besteht aus Kaufleuten, die als Geschäftsinhaber in das hamburgische Handelsregister und ausserdem in das von der Handelskammer geführte Register „Eines Ehrbaren Kaufmanns" eingetragen sind. Die Handelskammer wählt alljährlich einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter. Der Vorsitzende kann 4 Jahre hintereinander wiedergewählt werden, worauf eine Neuwahl erfolgen muss. Von den Mitgliedern scheiden alljährlich im regelmässigen Turnus 4 Mitglieder aus, die wiedergewählt werden können. Für die Wahl legt die Handelskammer der Versammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns" einen Wahlaufsatz vor, aus welchem die Wahl zu erfolgen hat. Die Aufgaben der Handelskammer sind im Gesetz vom 23. Januar 1880 im allgemeinen angegeben. Sie ist danach berufen zur Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Handels und der Schifffahrt Hamburgs, hat die gemeinsamen Angelegenheiten der Kaufmannschaft zu überwachen, zu leiten und gegen Dritte zu vertreten. Namentlich hat sie diese Aufgabe durch Mittheilung von Thatsachen, durch Anträge und Erstattung von Gutachten an die hamburgischen Behörden zu erfüllen. Der Senat hat bei der Vorbereitung der an die Bürgerschaft zu stellenden Anträge in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten soweit thunlich eine Begutachtung durch die Handelskammer zu veranlassen. Die Handelskammer richtet ihre Anträge etc. im regelmässigen Geschäftsgange an die Deputation für Handel und Schifffahrt; sie kann aber auch in dringenden Fällen sich direct an den Senat wenden. Sie entsendet Mitglieder in die Deputationen für Handel und Schifffahrt und für indirecte Steuern und Abgaben, sowie in die Behörde für das Auswandererwesen. Die Handelsrichter werden auf ihren Vorschlag vom Senat ernannt. Sie wählt 4 Mitglieder der Beratungsbehörde für das Zollwesen und ernennt Sachverständige in Handelssachen, die, soweit erforderlich, von dem Präses der Deputation für Handel und Schifffahrt in Eid genommen werden. Als solche ständige beeidigte Handels-Sachverständige fungiren zur Zeit: Handelschemiker, Bücherrevisoren, Getreidewäger, Probezieher für Tabak, desgleichen für Zucker, Messer für Bauhölzer und für Nutzhölzer, Rojer, Weinverlasser, Theetarirer, Nautische Sachverständige und Schiffstaxatoren. — Die Handelskammer hat die Aufsicht über die Börse und übt innerhalb derselben die Polizei nach Massgabe der Börsenordnung aus.

Das Verzeichniss des Beamtenpersonals siehe Abschn. I, Näheres Inhaltsverz. unter Handelskammer.

Das hamburgische Münzwesen.

Ungewiss ist das Jahr der Gründung der Stadt Hamburg — die Wahrscheinlichkeit spricht für das Jahr 808 nach Christi Geburt — und nur dürftig sind die Nachrichten über das hamburgische Münzwesen während der ersten fünfhundert Jahre ihres Bestehens. Die ältesten bekannten Münzen ergeben jedoch soviel, dass in Hamburg die alten altsächsischen Pfennige gebraucht wurden, und dass die späteren Münzeinrichtungen sich auf dieselben gründeten. Die alten Sachsen und mit ihnen die Friesen hatten einen bedeutend leichteren Münzfuss als die Franken, und beholten ihn auch nach ihrer Unterwerfung unter das Scepter Karls des Grossen bei. In Beziehung auf die Verschiedenheit der beiderseitigen Münzen erliess der Kaiser im Jahre 801 die Bestimmung, dass der als Busse verordnete Schilling von den Sachsen und Friesen mit 40 Pfennigen, von den übrigen Völkern aber nach alter Gewohnheit mit 12 Pfennigen gelöst werden sollte. Die sächsischen und friesischen Pfennige verhielten sich also zu

Das Inhalts-Verzeichniss befindet sich hinter dem Titelblatt.