

als dort zwecken... Gegen... nicht eingeleitet... zu fängende... unter... wolle... dienen... den Frei... von dem... einzoll... nahe an... Flächen... chungen... diesen... bezüglich... der Zeit... (dort...)... und... len... zu lauburg

auf der Verkehr... wenn... und die... schwache... unteren... in Aus... und ihre... sowie... der Schiffe... gesetzl... in vom... naheren... egulativ

gebetl... stellen... ke nach... schwim... , den... für die... terst... wieder... anderen... stellen... in ihre... werden... Waren... es über

4 (Frei... nicht... ng und... für die... ste Zoll... jemand... den sie... gewisse... Zoll... z... fert... zu... Revision... die zu

ationen... h Ver... begleit... lich Be... wiesen

Über... zur... t. Paull... teil... zu... auf der... Zoll... suchen... unter... und... r Zoll... he von... 3 wird.

r, vor... er zoll... ge-Ab... andere... Zucker... e etc.)

1 Ein... r, zur... ein... nungen... zum... auch... en zu... Landes... Wald... II und.

Verbrauchsverwaltung des Landesfinanzamts Schleswig-Holstein bzw. Hannover. Andererseits untersteht die Grenzschutzstelle dem Landesfinanzamt Unterbe. Der Abteilung II des Landesfinanzamts obliegt die Führung der Ein- und Ausfuhrerlöse.

Das Landesfinanzamt erteilt auf ordnungsmäßige Anfragen Auskunft über die Zolltarifierung von Waren, deren Schlussabfertigung bei einer ihm unterstellten Zollstelle beabsichtigt wird. Der Fragesteller hat gewisse Fragen zu beantworten, die auf einem von den Hauptzollämtern kostenlos zu bezuschenden Vordruck enthalten sind; er hat ferner die erforderlichen Proben oder Abklänge, Beschreibungen etc. zu liefern und die Kosten für die etwa erforderliche sachverständige Untersuchung und für die Beförderung der Proben zu tragen. Die erteilte Auskunft ist für die dem Landesfinanzamt unterstellten Zollstellen massgebend. Wird nach erteilter Auskunft die Entscheidung abgeändert, so findet keine Nacherhebung von Zollifferenzen für diejenigen Warensendungen des Fragestellers statt, welche vor der Bekanntgabe der Änderung an die Abfertigungsstelle in Gemäßheit der erteilten Auskunft zur Schlussabfertigung wider besseres Wissen unterlassen oder unrichtig gemacht hat. Andererseits kann die Gültigkeit der Tarifauskunft unter bestimmten Voraussetzungen auch noch später verlängert werden.

Solche Ansprüche auf Tarifauskunft sind dem Landesfinanzamt unmittelbar einzureichen. Sonstige Ansprüche sind in erster Instanz nicht an dieses zu richten, sondern, sofern es sich um vorzunehmende Abfertigungen handelt, an das betreffende Zollamt, in dem es sich um die Kontrollierung von Gewerbanalalen handelt, an die Bezirksbehörde, in der das Hauptzollamt des Bezirkes befindet.

Gegen Steuerbescheide ist als Rechtsmittelverfahren das Anfechtungsverfahren gegeben. Über die Anfechtung gegen die Entscheidung des Hauptzollamts oder einer Hilfsstelle des Hauptzollamts entscheidet das Landesfinanzamt, gegen dessen Entscheidung die Rechtsbeschwerden an den Reichsfinanzhof in München zulässig ist.

Den Zollverwaltungsbehörden untersteht auch die Verwaltung der oben erwähnten indirekten Reichsteuern von Tabak, Zucker, Salz, Bier, Wein, Essig, eingekochte Kraftfahrzeuge. Die Ausführung des Gesetzes über das Branntweinmonopol vom 8. April 1922 liegt gleichfalls, soweit sie nicht der Reichsfinanzverwaltung übertragen ist, den mit der Verwaltung der Zölle und Verbrauchssteuern beauftragten Reichsbehörden ob.

Zwischenhandlungen gegen die gesetzlichen Bestimmungen über die Zölle und indirekten Reichsteuern, soweit letztere der Zollverwaltung unterstehen, werden von den Zollverwaltungsbehörden nach besonderen Strafgesetzen, die sich in den Vereinigungsgesetzen, dem Reichsteuergesetz und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen befinden. Das Strafverfahren wird durch die Zollverwaltungsbehörden geleitet. Die Zollverwaltungsbehörden sind zur Verhängung von Strafen befugt. Die Zollverwaltung untersteht endlich teils ausschließlich, teils unter Mitwirkung anderer Behörden folgende Verwaltungsmaterien:

1. Der Grenzschutz gegen unerlaubte Einfuhren (Kontrollen) und Ausfuhren und die strafrechtliche Verfolgung derselben. Die Einfuhrerlöse betreffen namentlich den Schutz gegen gemeingefährliche Krankheiten (Pest, Cholera), gegen gesundheitsschädliche Nahrungsmittel, insbesondere verdächtige Schokolade- und Fleischwaren, gegen Viehsuchen, gegen die Reblaus, die San-José-Schildlaus, den Kartoffelkäfer, gegen verbotene und unzulässige Schriften und Abbildungen.
2. Damit im Zusammenhang steht die Mitwirkung der Zollbehörde bei der Ausführung des Seinfuhrerlöses vom 8. April 1922, des Gesetzes über den Verkehr mit Wein, aus dem 7. April 1909 und des Vogelschutzgesetzes vom 30. Mai 1909, ferner bei der Fleischschau, bei der Kontrolle des Verkehrs mit Margarine und dergl., bei Einfuhren, welche gegen das Gesetz zum Schutz der Warenzeichnungen vom 12. Mai 1894 verstoßen, bei der Einfuhr von Sprengstoffen, von Phosphorazidwaren, (Gesetz vom 10. Mai 1909).
3. Erteilung der Kennzeichen für die aus dem Ausland eingehenden Fahrzeuge. (Ausfuhrbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 8. April 1922).
4. Reichsgesetz vom 7. Februar 1906, betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Ausland (Gesetz vom 16. Februar 1906), betreffend Anmeldung für die Hamburgische Handels- und Schiffsstatistik. Nicht zu verwechseln damit ist die auf das Freihandgebietsbezugsliche Handelsstatistik, welche zusammen mit gewissen, auf das Handelsstatistikgesetz bezüglichen Statistiken beim Handelsstatistischen Amt der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe bearbeitet wird.
5. Die Reichsstatistik über Binnenschiffverkehrs vom 26. Juni 1908
6. Die Ausführung des Reichsgesetzes über den Absatz von Kalisalzen vom 25. Mai 1910.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I. Näheres Inhaltsverzeichnis unter Zollwesen.

Das hamburgische Münzwesen, siehe den Artikel am Anfang des Buches vor Abschnitt I.

Öffentliche Bauten.

Das Rathaus, am Rathausmarkt

Die Besichtigung des Rathauses kann täglich von 10 bis 3 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 25. Oktober 1897 feierlich eingeweiht worden. Die Gesamtkosten, einschließlich der im Innern Einrichtung, haben hohe Hauptgebäude betragen. An das am Rathausmarkt gelegene niedrigere Flügelbauten an, die mit dem Borsengebäude 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, die der Flügelbauten in Übereinstimmung mit der Architektur der Börse in 112 Meter hohe Hauptturm an der Vorderseite des Turmes befindet sich ein Balkon, über dem sich in Verbindung mit einer Reliefdarstellung des alten Rathauses und mit den beiden Jahreszahlen 1842 und 1892 ein Phönix aus den Flammen erhebt, und eine elektrisch betriebene Uhr. Die hohen kupfernen Dächer des Gebäudes endigen in sechs reichverzierten, das umgebende Häusermeer weit überragenden Giebeln. Auf denselben und auf den grossen Dachbalken stehen die in Kupfer getriebenen Statuen der Schutzpatrone der sieben Klöster, nämlich St. Petrus (Bildhauer Kunze-Hamburg), St. Nicolaus (Bildhauer Thiele-Hamburg), St. Catharina (Bildhauer Denoth-Hamburg), St. Jacobus (Bildhauer Peiffer-Hamburg), St. Michael (Bildhauer Vogel-Berlin), St. Georg (Bildhauer Kruse-Berlin), St. Michael (Bildhauer Kunze-Hamburg), St. Johannes und St. Maria-Magdalena (Bildhauer Offermann-Dresden). Auf der vier der Börse zu-

gekehrten Dachlarmen stehen kupferne Schildhalter, welche die Wappen der vier hantschen Kontore zu London, Brügge, Bergen und Nowgorod tragen (Bildhauer von Kramer-München). Der Haupteingang des Gebäudes liegt am Rathausmarkt. Oberhalb desselben, zum Turm hinauf, befindet sich eine stehende Mosaikgemälde auf Goldgrund nach dem Entwurf von A. Fitzer-Bremen. Neben der Loggia stehen die ehernen ständler Karls des Grossen (Bildhauer von Kramer-München) als des Gründers der ersten Kirche in der Stadt Hamburg, während oberhalb derselben unter Lettern der alte vaterstädtische Spruch zu lesen ist: „Libertatem, quam petierunt, digno student servare posteritas.“ Rechts und links von dieser Inschrift sind gleichsam als Wächter derselben befinden sich in Form sitzender Bronze-Präglinge die symbolischen Darstellungen der vier Bürgertugenden: Tapferkeit (Bildhauer Thiele-Hamburg), Ehrlichkeit und Klugheit (Bildhauer Passendorfer-Hamburg), Eintracht und Klugheit (Bildhauer Thiele-Hamburg), Friedfertigkeit (Bildhauer Thiele-Hamburg). Auf gleicher Höhe mit den oben erwähnten Statuen Karls des Grossen und Friedrich Barbarossas stehen — nach Analogie eines ähnlichen Passendenschnittes am alten, 1842 zerstörten Rathaus — in den 18 Nischen der Fensterpfeiler, von der Mitte aus nach beiden Seiten chronologisch geordnet, die Bronzestatuen nachfolgender deutscher Kaiser: Ludwig der Fromme (Bildhauer Ockermann-Dresden), Ludwig der Deutsche (Bildhauer Küsthardt-Hildesheim), Konrad I. (Bildhauer Thiele-Hamburg), Heinrich I. (Bildhauer Pfannschmidt-Berlin), Otto I. (Bildhauer Vogel-Berlin), Otto II. (Bildhauer Kunze-Hamburg), Konrad II. (Bildhauer Kunze-Hamburg), Heinrich III. (Bildhauer Giesecke-Ham-Peiffer-Hamburg), Friedrich II. (Bildhauer Ebermayer-Braunschweig), Max I. (Bildhauer Hilgers-Charlottenburg), Karl IV. (Bildhauer Ebermayer-Braunschweig), Max II. (Bildhauer v. Kramer-München), Karl V. (Bildhauer Börner-Hamburg), Franz II. (Bildhauer Denoth-Hamburg), Joseph II. (Bildhauer Börner-Hamburg), Franz II. (Bildhauer Denoth-Hamburg). Der Bronzeguss dieser sowie der meisten übrigen Bronzestatuen der Aussenseite ist von Werke Lauchhammer ausgeführt. Der Skulpturschmuck der Seitenseite besteht in einer oberhalb der sog. Ratsbürgergeschäftsdes an der Johannistreppe in Form von Reliefs angebrachten allegorischen Darstellungen des Fortschritts und der Biederlichkeit (Bildhauer Offermann-Dresden). An der Hofassade befinden sich in den Nischen zwischen den Fenstern des grossen Rathauses die in Sandstein ausgeführten Statuen von nachfolgenden sechs städtischen und weltlichen Fürsten, die für die Entwicklung Hamburgs von hervorragender Bedeutung gewesen sind: Augustus (Bildhauer Bone-Berlin), Adalrich (Bildhauer Eberling-Bremen), Adolph I. (Bildhauer Bone-Berlin), Adolph III. von Schaumburg (Bildhauer Müller-Berlin), Adolph IV. von Schaumburg (Bildhauer Ebermayer-Braunschweig). Ein am Rathhof befindliches Denkmal des Königs Friedrich Wilhelm I. (Bildhauer Ebermayer-Braunschweig), Adam und Eve (Bildhauer Ebermayer-München) der Treppenhilfsanlage zum Rathhof-Rathsaushof, neben dessen beiden Eingängen in Relief angebracht sind die beiden Löwenpaare (Bildhauer Börner-Hamburg) rufen, befindet sich die grosse Springbrunnenanlage. Durch diese wird die zur Ventilation der Innenbildhauerische Schmuck dieses Brunnens (Bildhauer Kramer-München) besteht reiches Eigenes aus dem reinen Wasser allgerisch veranschaulicht. Durch dieses reichere Gittertor der Hauptausgangs betritt man zunächst die Turmhalle, woselbst die Inschrift einer grossen Bronzeplatte die Zeit des Beginns und der Vollendung des Baues bekannt gibt. Sodann erreicht man die grosse Rathsaushalle, die als Aufgang zur Bürgerschaft befindet sich der innere Stockwerken des Gebäudes verteilten Geschäftsräumen. Das prachtvolle Treppenhaus im Bürgerschaftsflügel ist einfacher gehalten, hat drei geschmackvoll erleuchtete Treppenhäuser (Eggenbrecht) und ist namentlich durch elektrische Beleuchtung von überraschender Wirkung. Neben beiden Treppenhäusern liegen sogen. Geschäftstrappen von einfacher Ausstattung. Im Untergeschosse befinden sich Magazinaräume des Staatsarchivs. Die Finanzdeputation nimmt das ganze Obergeschoss ein. Auf halber Höhe zwischen Ober- und Erdgeschoss und Hauptgeschoss liegen in den beiden Rathsaushallen verbindenden Flügelbauten einerseits die Kanzlei des Senats mit Nebenräumen, andererseits dienende der Bürgerschaft, die Ausschlusszimmer und der Sitzungssaal der Bürgerschaft. Im Hauptgeschoss befinden sich einerseits die Ratsstube und die Sitzungssaal der Senats-Abteilungen, andererseits der Sitzungssaal der Bürgerschaft und Zimmer für die Sitzungen der Fraktionen der Bürgerschaft. Dazwischen liegen am Rathaushof der Hauptsaal, am Rathausmarkt ein Reihe grosser und kleinerer Säle, die für grössere Versammlungen und zu Festzwecken gebraucht werden. In einem Zwischengeschosse sind mehrere Magazinaräume für das Staatsarchiv bereitgestellt. Im zweiten Geschosse sind die Geschäftszimmer des Staatsarchivs, andererseits die Räume des Rathsaushofes, zwischen die Kanzlei für Ausschüsse Angelegenheiten und andere Arbeitszimmer untergebracht. Grössere Teile des Dachgeschosses enthalten Aktenmagazine des Staatsarchivs und anderer Behörden. Die nicht von Ratsweinkeller in Anspruch genommenen Teile des Kellergeschosses dienen Heiz- und Ventilationszwecken.

Die Ratsstube, der Sitzungssaal des Senats, ist ein von oben erhellter Raum, der aus akustischen Gründen verhältnismässig geringe Abmessungen besitzt. Seine Wände zeigen echte Leder-Tapeten (Halle-Hamburg), und geschützte Tafelung in Eichenholz (Bildhauer Börner-Hamburg), auch eine prachtvolle von vormaligen Damen Hamburg gestiftete Stuckwerk, dargestellt das grosse Hamburgische Staatswappen, welche hinter dem Sitz der beiden Bürgermeister die Wand bedeckt. Das Giebelgesims zwischen dessen Granitnischen reiche Gittertür aus geschmiedeter Bronze angebracht sind, hat in den Nischen ornamentale Darstellungen der vier hantschen Kontore erhalten. In Bürgermeister-Amtsstube ist der Marmorquinn mit der von Bildhauer Haas-Hamburg ausgeführten Bronzestatue des verstorbenen und um den Rathausbau hochverdienten Bürgermeisters Petersen, ein Geschenk der Rathaus-Bürgermeister, geschmückt. In die Mahagoni-Tafelung eingelassen sind 16 Bronzetafeln mit den Namen, Wappen und Jahreszahlen aller Hamburgischen Bürgermeister seit dem 13. Jahrhundert, ein Geschenk des Vortests für Hamburgische Geschichte. Der Phönixsaal enthält einen Kamin mit Phönix (Geschenk von Max Schinkel), verschiedene Erinnerungen an den Brand und ein gemalte: Ratsitzung im Jahre 1800. Als Vorzimmer zu den Festräumen dient das sogen. Waisenzimmer. Hier sind die Decke und die Wandflächen aus Kerbschnittarbeiten zusammengesetzt, welche von Waisenkneben ausgeführt wurden. Die Wände zeigen Landschaften aus den Landhorenverhältnissen, während 7 Stühle nach dem Muster der Vierländerstühle (von den Gemeindefürsorge) und mit gestickten Kissen versehen im Raum angeordnet sind. Die auf dem Postament stehende von dem Hamburger Bildhauer Denoth geschöpfelte Statuette stellt den verstorbenen Bürgermeister Hays dar. Darauf folgt der Bürgermeistersaal, in welchem die Büsten und Portraits früherer Bürgermeister Platz gefunden haben. Decke und Türen sind Mahagoni, die Wände mit Leinwandtapisserie bedeckt. Der Turmsaal der Stadt- und Republik zeigt symbolische Darstellungen der vier grossen Handels-Berliner: Venedig, Rom, Venedig und Amsterdam. Bemerkenswert sind die Braktorhänge und die elektrische Beleuchtung, welche letztere durch in den umlaufenden Preis eingesetzte Glühlampen bewirkt wird. Einen besonderen Schmuck bilden die Ton-

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 1895, bei welcher Gelegenheit Kaiser und die übrigen deutschen Fürsten in den provisorisch fertiggestellten Festsälen des Rathauses als Gäste der Stadt Hamburg verweilten, ist dieser Saal Kaisersaal genannt und die Architektur und Malerei mit Bezug auf diese ausserordentliche Feier gewählt worden. Er enthält u. A. die Büsten von Kaiser Wilhelm I., Bismarck und Moltke, Stiftung der Herren von Ohlendorff, und ein grosses Olgemälde, Kaiser Wilhelm I. mit dem Kronprinzen im Kreise seiner Paladine und Ratgeber, von Anton v. Werner, Geschenk des Herrn W. H. Kaemmerer. Der Kaisersaal, der zweitgrösste der Saal, eignet sich zur Abhaltung kleinerer Festlichkeiten. An ihn grenzt 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 Bohrt, das Hamburgische Konvokations-Kaiser Leopold, Kapitän Kerpfanger, im Kampfe mit fünf französischen Kapern vor der Elbmündung, 1678, geschmückt. Das Gemälde ist ein Geschenk der Hamburger Bürgervereine. Vom Bürgersaal gelangt man in das Foyer der Bürgerschaft, welches durch die Marmorbüsten der verstorbenen Präsidenten Dr. Baummeister und J. Hinrichsen und durch drei Wandgemälde Roleck's geschmückt ist, darstellend: den Hamburger Hafen mit der „Pommes-Franse“ 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 Umgängen umgebene mit Gallerien und Logen versehene Sitzungssaal der Bürgerschaft, in welchem die von der Patriotischen Gesellschaft gestifteten Glasmerale in den grossen Fenstern bemerkenswert sind. Rechts und links von Sitzungssaal liegen zwei Säle, welche sowohl als Vorzimmer während der Plenar-Sitzungen der Bürgerschaft, als auch als Sitzungszimmer ihrer Fraktionen benutzt werden. Zwischen den Räumen der Bürgerschaft und 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 grösseren Festlichkeiten, zu denen die kleineren Säle allein nicht ausreichen. Er enthält eine Musiktribüne und eine Gallerie von 7 Logen für die Damen oder andere Zuschauer. Die fünf grossen Gemälde, die ihn schmücken, sind von Professor Hugo Vogel ausgeführt. Sie stellen die Epochen der hamburgischen Entwicklung von den frühesten Anfängen bis zu Gegenwart dar. Sein Licht erhält der Saal bei Tage durch 7 Fenster, am Abend durch drei grosse Kronleuchten und zahlreiche Wandlampen. Die Länge dieses Saales beträgt 42 m, die Breite (ohne Gallerie) 17 m.

Der Hansweckler enthält 920 Sitzplätze. Der vornehmste Raum darin ist der Rosenkranz, von Professor Duffke in einem reichen Prunk geschmückt, mit üppigen mit reicher Holzschlitzerei und Mosaikfenstern ausgestattet. Der sog. Rosenz. für grössere Gesellschaften bestimmt, zeigt Bilder von Figer (Bremen), die „Bunte Kuh“, der Mittelmann (Glasmerale), gesellschaftliche Erinnerung aus dem 14. und 16. Jahrhundert) und Bilder von Illers. Im Grundsteinkeller ist der Grundstein des Turmes zu sehen und das Gerüst, welches bei der Grundsteinlegung benutzt wurde.

Von dem am Rathause stehenden Spruche:

Libertaten, quam peperere majores,
Digne student servare posteritas
Beinhaltet sich am Kugelfeldknall folgende Übersetzung:
Freiheit haben dir, Hamburg, die Väter tapfer errungen,
Wüdig währe sie dir bis auf das späteste Geschlecht
Aussuchen sie es die folgenden Übersetzungen:
Stroh, junges Geschlecht! die Freiheit, welche die Väter
Mutig für Hamburg erkämpft, wüdig zu wahren der Stadt.
Freiheit errangen die Väter! Sie Hamburg ewig zu wahren
Sei auch das späteste Geschlecht, wüdig der Väter, bestrebt.
Die Freiheit, von den Vätern einst erworben,
Getreulich mog' der Enkel sie bewahren!
Die Freiheit, die errangen die Alten,
Mog' die Nachwelt würdig erhalten.

Das alte Rathaus, Admiralitätsstr. 55/56.

Ist in den Jahren 1281 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 gelegenen Fieser geschmückt. Der Mittelbau enthält früher die Kirche des Waisenhauses. Die Fassaden sind in Backsteinrohbau unter sparsamer Anwendung von Granit und Sandstein ausgeführt und zeigen die durch Sonnlin in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführten Rokokoformen.

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 1866 wurde durch den Stadtbaumeister Formann ein Sitzungssaal für den Senat, die Ratstube, 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 Gewerbaufsichtsammt und die Baupolizeibehörde ihr Unterkommen darin.

Börse, Adolphsplatz.

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 genutzten, wurde im Jahre 1884 der Anbau am Altewall ausgeführt, der hauptsächlich den Fondsgeschäften dient. In den Jahren 1908/12 wurde der östliche Erweiterungsbau an der Johannistrasse errichtet und am 1. April in den Verkehr übergeben. Dieser Teil des Gebäudes dient besonders den Getreide- und Futtermittel-, Versicherungs- und Schiffahrts-Geschäften. Der Flächenraum der drei Börsensäle mit der sie verbindenden Säulengänge beträgt ca. 4000 qm und die Zahl der täglichen Börsenbesucher ca. 10000 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 Besitz einer, von der Handelskammer ausgestellten Börsenkarte sein, die im allgemeinen nur Inhabern oder Angestellten handelsgerichtlicher eingetragener Firmen zugestanden wird. Fremden steht der Besuch der Gallerie der Börse frei. Die Börsenversammlungen finden wöchentlich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 Uhr, Sonntags zwischen 12 und 1 statt. Der Eintritt während der Zeit von 1 Uhr 30 Min. und 2 Uhr 45 Min. bezw. Sonntags von 12 Uhr 15 Min. und 1 Uhr ist nur gegen Zahlung eines Börsensperrgeldes gestattet. Die unmittelbare Aufsicht über die Börse liegt der Handelskammer als Börsenaufsichtsbehörde zu, diese Aufsichtswalt in dem Börsengebäude, die in Hamburg der Ordnung besteht eine Börsenkommission, die von der Handelskammer ernannt wird und ihre Aufgabe mit Hilfe der von der Handelskammer angestellten Börsenbeamten erfüllt.

Justizgebäude.

Oberlandesgerichtsgebäude

am Sievekingsplatz, 1907-1912 mit einem Kostenaufwand von etwa 2 Millionen Mark nach Plänen der Architekten Lammé & Kallmorgen von diesen erbaut. Grosse, durch zwei Geschosse reichende Säulenarchitektur bildet die Front, ein säulen-geschmückter Giebel in der Mitte charakterisiert den Eingang und über diesem baut sich über dem Schrittpunkt der beiden Hauptachsen des Hauses die Kuppel auf. Die Kraft des Eindrucks, den das Bauwerk auf den Beschauer ausübt, ist aus einer Durchdringung und Verschmelzung 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 Treppentzen zum ersten Stock führen, und um zwei offene Höfe, die dieser Halle und den anschließenden Fluren Licht und Luft spenden, gruppieren sich in den drei Stockwerken und einem ausgebauten Kellergeschoss sämtliche Geschäfts- und Arbeitsräume des Oberlandesgerichts. Vornehm wirkt die mächtige Halle, deren Kuppeldecke in der höchsten Mitte die goldstrahlende Sonne zeigt, umgeben von den zwölf Tierkreisbildern. Die vier Ecken der Kuppel zieren allegorische Figuren: Gerechtigkeit, Klugheit, Weisheit und Milde. Grosse halbrundförmige Glasgemälde (Fenster) zeigen die Gesetzesverkündigung und die Gesetzesauslegung. Zu oberer Erde in einer von zwei säulen flankierten Nische befindet sich die aus weissen Marmor hergestellte Büste von Ernst Friedrich Sievekink, Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts von 1879-1909. An der rechteckigen Wand des Durchgangspromektes der Halle ist eine Gedenktafel für die im Weltkrieg gefallenen Beamten und Angestellten des Hanseatischen Oberlandesgerichts angebracht, sie besteht aus Götter-Sandstein und ist mit der Wand zu einer organischen Einheit verbunden. Schlicht, aber eindrucksvoll wächst sie heraus aus der Mauer wie ein Epitaphium in einem alten Dom. Der Entwurf der Tafel und die kunsthandwerkliche Ausführung ihrer Schrift wurde von dem Lehrer an der hiesigen Kunstgewerbeschule Adolf Meyer besorgt; ausgeführt wurde der Entwurf von dem hiesigen Bildhauer Oscar Witt. Die Kosten der Gedenktafel wurden von den Mitgliedern, Beamten und Angestellten des Gerichts gemeinsam aufgebracht. Das Gebäude enthält Räume für zwei Senate, wozu für die zukünftige Entwicklung des Gerichts die erforderliche Raumausstattung auf viele Jahre hinaus gesichert ist. Je zwei Senate erfordern einen Audienzsaal, an diesen schliessen sich ein Beratuns-, ein Präsidenten-, ein Sekretariatszimmer und eine Kanzlei an. Diese schmal sich wiederholenden Anordnungen verteilen sich durch drei Geschosse. Die innere Ausstattung dieser Räume ist in Eiche gehalten, vornehm und dauerhaft. An der Westseite des stimmungsvollen Raumes ist das Bildnis der fünf Präsidenten des Gerichts aus dem Jahre 1904 angebracht; es stammt von dem Grafen Kalkreuth und ist eine Leihgabe der Hamburger Kunsthalle. Außer den Säulen für die Senate befinden sich im Erdgeschoß noch Räume für die Anwaltskammer, im ersten Stock die musterhaft eingerichtete Bibliothek mit über 30.000 Bänden, Aufenthaltsräume für die Richter und der große Plenarsaal in der Mitte der Vorderfront. Ein mächtiger, architektonisch-künstlerischer Kaminbau schmückt hier die Hauptwand; Plinthe aus dunklen Schupbach-Marmor und breite Bänke aus Bleu beige werden bekrönt von einem großen Giebel aus Siena de Brocetta. Der Kamin selbst besteht aus Fichte, zeigt im Innern eine historische Platte und oben eine riesige Bronze-plakette mit den Wappen der drei Hansstädte. Einer der Säulensäle, 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 Kirschbaum; formenschöne Beleuchtungskronen vollenden die prächtige Ausstattung. Dieses schenschnurige Saal, im II. Stock befinden sich die Räume für das Oberverwaltungsgericht und das Verwaltungsgericht und für das Handelsregister. — Das Untergeschoß enthält Dienstwohnungen und nach hinten umfangreiche Büroräume. Die Verteilung der einzelnen Abteilungen in dem Gebäude ist zu sehen aus dem Straßeneckzettel unter Sievekingsplatz.

Strafjustizgebäude.

Siekingsplatz, 1879-82 mit einem Kostenaufwande von 1.572.300 M. im deutschen Renaissancestil errichtet und im Jahre 1894/95 durch einen längeren Flügelbau am Wall erweitert. In demselben sind die Strafabteilungen des Land- und Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht, dem Landgericht und dem Amtsgericht untergebracht. Mit demselben ist das Untersuchungsgefängnis verbunden.

Ziviljustizgebäude.

Siekingsplatz, dem Verkehr übergeben im September 1908. Näheres über die Behörden, welche sich in demselben befinden, siehe Abschnitt II unter Amtsgericht, wo dieselben einzeln in alphabetischer Ordnung aufgeführt sind.

Kirchen- und Gotteshäuser

siehe in diesem Abschnitt Seite 5-12

Das Marinengebäude, Admiralitätsstr. 46

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marine-Verwaltung, die Elbschiff-Prüfungskommission, das Seemannsamt, die Schiffsregister- Behörde, die Schiffsvermessungs-Behörde und die Fischereidirektion. Es ist in den Jahren 1902 bis 1904 auf dem Platze des früheren Marinearsenals erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Wartealle in Form eines mit Glas überdeckten Hofes, von diesem herab liegen die Räume für die An- und Abreise der Seeleute und die Kasse zur Auszahlung der Heuer sowie die Dienststube 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 welchem aber 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. Ebenfalls haben die Marineverwaltung, das Oberhafenamt, die Elbschiff-Prüfungskommission, der Direktor des Marinewesens, der Hafenkapitän und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermessungsbehörde im 2. Stock (Pletsseite) untergebracht ist. Das dem Direktor des Marinewesens 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 Floz aus mittelst eines elektrisch getriebenen Krans ein- und ausgebracht werden können. Das Seemannsamt (Gerichtshof für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein, an der Pletsseite befindet sich die Dienstwohnung des Hafenkapitäns.

Museen

siehe unter Wissenschaftliche Anstalten laut Inhaltsverz.

Das Patriotische Gebäude

belm alten Rathaus an der Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein gotischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten Th. Baum errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1898 hielt die Bürgerschaft ihre regelmäßigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Im dritten Stock befindet sich die Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in feuersicheren Räumen. Zwischen der Patriotischen Gesellschaft und dem Obersekretär ist ein Abkommen getroffen, wonach das Gebäude auf eine lange Reihe von Jahren dem letzteren überlassen ist; derselbe hat das Gebäude von Grund aus umgebaut und besonders den Saal in grossartiger Weise ausstattet.

Illegible Plastic Covered Document

Badeanstalten.

Warmbadeanstalten.

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

Die Badeanstalt Steinstrasse

Steinstraße Nr. 2 mit 66 Wannenbädern 1. und 2. Klasse und 18 Brausebädern für Männer und Frauen wurde als erstes Volksbad in Deutschland von einer gemeinnützigen Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von M. 206 250 erbaut und 1885 eröffnet. Der Staat unterstützte das Unternehmen durch Lieferung des Bauplatzes und des Wassers.

Die Badeanstalt Schaarmarkt

Schaarmarkt o. Nr. mit einem 21 x 8,5 m großen Schwimmbecken, das Dienstags und Freitags 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 M. 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 M. 706 000 erbaut, 1895 mit einem Schwimmbecken und 60 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen eröffnet und bis zum 1. Januar 1908 zusammen mit den Anstalten Steinstrasse und Schaarmarkt 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

Lübeckertorhandlung, wurde vom Staat mit einem Kostenaufwand von M. 866 000 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 30 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baderkosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken eine öffentliche Bücherhalle und ein Ständesaal untergebracht sind, haben 973 000 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 11 m großes Schwimmbecken für Frauen, 69 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 37 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baderkosten der Anstalt, in der außer den genannten Bade- und Betriebsräumen eine öffentliche Bücherhalle untergebracht ist, haben 971 400 A. betragen.

Die Badeanstalt Eppendorf

Goernewestrasse 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 80 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baderkosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken ein Ständesaal für eine öffentliche Bücherhalle untergebracht sind, haben 1 030 000 A. betragen.

Die Kassen der Badeanstalten sind werktäglich von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends geöffnet; an den Tagen vor Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr werden sie um 5½ Uhr nachm. geschlossen. An Sonn- und Feiertagen sind die Anstalten gänzlich geschlossen.

Ein Schwimmbad kostet für Erwachsene 25 A., für Kinder unter 14 Jahren bei Benutzung eines offenen Auskleidekastens 10 A. Der Schwimmunterricht für 1 Jahr kostet für Erwachsene M. 6,-, für Kinder M. 3,-. Ein Wannenbad kostet in der 1. Klasse 65 A., in der 2. Klasse 40 A. Für Sonntagabende wird ein Zuschlag von M. 1,- zu den Wannenbadpreisen erhoben. Ein Brausebad kostet 15 A., Wäsche ist besonders zu bezahlen und zwar ein Handtuch mit 10 A., ein Badejaken mit 25 A., eine Handtuch mit 5 A., ein Badeanzug mit 10 A., eine Badekappe mit 5 bzw. 10 A.

Im Geschäftsjahre 1924 wurden in den 7 Anstalten 3 051 268 Bäder und zwar 1 705 974 Schwimmbäder, 1 017 600 Wannenbäder und 327 794 Brausebäder verabreicht.

Brückenwagen.

- a) städtische: Stadtdelch 46, St. Pauli, Hafensz. zw. 103-105, Mühlmaedestelle Bullerdelch 6, Verbrunnungsanstalt alter Teichweg 61, Heidenkampsweg 31/35, W. Stücken, Heidenkampsweg 51, H. Eggers Wwe, Winterhuderweg 23, H. W. Heilmann, Winterhuderweg 78, E. Brauer, Barmbeckerstr. 19, Winterhuder Brauerei, Gertiger. 48, Union-Brauerei, Gasanstalt Grasbrook, Gaswerkstrasse, Barmbeck, Flotowstrasse, Tiefkaste, Ausschlagerealle, Brookthor, gegenüber d. Kalverwallung, b) private: Gärtnersz. 67, Hansa-Brauerei, Schieldeweg 12/16, Hammonie-Brauerei, Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb, Barmbeckerstr. 188, Hinrich Dwlinger, Jarrest. 54, Westphal & Co.

Brücken.

- Achterweidenbrücke, provis. Fußgängerbrücke über den Muggenburger Kanal, Erbaut 1928, Länge 108,32 m, Breite 8,0 m bzw. 1,30 m, Durchfahrtsweite der beiden Hauptöffnungen 21,50 m, Adolphsbrücke, Erbaut 1844-1845, Gewölbeseitel (Mittelführung, + 7,88 m Länge 97,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 81,1 m Durchfahrtsweite, Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, Ahrensburgerbrücke, Bogenbrücke in Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 40,0 m, Breite 17,0 m, lichte Weite 20,0 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, Alfredstrasse, Brücke in der Erbaut 1900, Länge 22 m, Breite 17,3 m, Eisenbahnbrücke über der Alster in Painsbüttel, Überführung der Langenhörner Bahn, Bogenbrücke in Beton, Erbaut 1913, Länge 65 m, Breite 13,50 m, lichte Durchfahrtshöhe 5,80 m, Alsterdorferbrücke, hölzerne Hochbrücke über den Rattenaukanal, Erbaut 1914, Länge 29,60 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 9,20 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,20 m, Alsterdorferstraße, Hochbahnüberführung beim Latenkamp, eiserner Überbau, Erbaut 1913, Länge 38,80 m, Breite 8 m, lichte Weite 28 m, 1 Mittelführung 14,80 m, 2 Seitenöffnungen je 4,10 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m, Alsterdorferstraße, westliche Überführung der Vorortbahn beim Bahnhof Oberdorf, eiserner Überbau, Erbaut 1906, Länge 39,50 m, 38,20 m, Breite 9-12,30 m, lichte Weite 35 m, 1 Mittelführung 11,20 m, 2 Seitenöffnungen je 11,90 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m.

- Alsterdorferstraße, eiserner Überbau der Hochbahn beim Bahnhof Oberdorf, eiserner Überbau, Erbaut 1918, Länge 53,80 m, Breite 8,30 m, lichte Weite 62,25 m, 2 Öffnungen 11,68 m, 31,60 m und 9,02 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m, Alsterdorferstraße bei dem Ohlsdorfer Bahnhof, süd. Unterführung, Länge 39,50 m und 38,20 m, Breite 9,00-12,30 m, lichte Weite 35,0 m, 2 Öffnungen von je 11,90 m und 1 Öffnung 11,20 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m, Alsterdorferstraße bei dem Ohlsdorfer Bahnhof, nörd. Unterführung, Länge 58,80 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, Alsterstrook, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte - 12,70 m, Länge 37,0 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 33,0 m, Erbaut 1911, Alsterstrook, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte - 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,70 m, lichte Weite 33,0 m, Erbaut 1911, Altonwallbrücke, Erbaut 1840-1841, Verbreitert, Länge ca. 29 m, eine größere Durchfahrtsöffnung von ca. 8,30 m, eine kleinere Durchfahrtsöffnung von 4,10 m, lichte Weite 8,30 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, Am Markt, Viadukt der Hochbahn, Erbaut 1911, Länge 412 m, Breite 9,30 m und 8,30 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, St. Annenbrücke, Erbaut 1884-1885, Länge 25,6 m, Breite am süd. Widerlager 20,2 m, am nörd. Widerlager 20,4 m, zwei Durchfahrten von 11,0 m, Konstruktionsunterkannte + 8,50 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 14,33 m, Breite 14,33 m, lichte Weite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, Tragfähigkeit 18000 kg, Auebrücke, provis. Eisenbahnbrücke über die Aue (von Draudenau nach Finkenbühl), Erbaut 1921/22, Länge 86,00 m, Breite 4,40 m, 4 Öffnungen, davon eine Durchfahrtsöffnung von 11 m, Konstruktionshöhe 8,30 m, eine Durchfahrtsöffnung 8 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, Baakenbrücke, eiserner Brücke, Erbaut 1887, Länge 87,40 m, Breite 15,30 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m, Erbaut 1910/11, Barmbeckerstrassenbrücke, siehe jetzt Goldbeckbrücke, Barmbeckerstrasse und Vossberg (Hochbahn), Unterkannte von + 14,50 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 8,80 m, lichte Weite 3,10 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,10 m, Beesenlandbrücke, Eisenbrücke, Erbaut 1907, Länge 56,18 m, Breite 8,70 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m, Konstruktionsunterkannte + 9,63 m, Bellevuebrücke, über den Beer Jahren, Länge 14,0 m, Breite 8,15 m, lichte Weite 6,0 m, Durchfahrtshöhe 2,01 m, 1894 gründliche Ausbesserung der Landjoche, Berlinerthordamm, Brücke im, Erbaut 1903, Länge 81 m, Breite 18,5 m, Billhorne Brücke, Billhorne Brückenstrasse, eiserner Brücke, Erbaut 1886-1888, Länge der festen Brücke 57,28 m, der Rollbrücke 50,39 m, Breite 13 m, Konstruktionsunterkannte + 10,60 m, Die Rollbrücke kann mittelst einer hydraulischen Vorrichtung ausgefahren werden, wodurch eine freie Öffnung für die Schifffahrt von ca. 14 m Weite entsteht, Bille, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bullerdelch und Billstrasse, Erbaut 1901, Länge ca. 77 m, 2 Seitenöffnungen à 18 m und 1 Mittelführung à 20 m Durchfahrtsweite, Bille, eingleisige Eisenbahnbrücke über die, im Billwärder-Ausschlag, Erbaut 1900, Länge ca. 78 m, 2 Seitenöffnungen à 17 m und eine Mittelführung à 20 m Durchfahrtsweite, Bille, Blaue Brücke, hölzerne Brücke, Länge 58,00 m, Breite 5,85 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,30 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, Bille, Rote Brücke, hölzerne Brücke, Erbaut 1889, Länge 25,00 m, Breite 6,00 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 7,30 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, Bill-Brack, dreigleisige Eisenbahnbrücke über das, Erbaut 1846, erweitert und verbreitert, Länge ca. 116 m, 1 Öffnung à 39 m und 3 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite, Bill-Brack, zweigleisige Eisenbahnbrücke für die Hochbahn, Länge ca. 87 m, Breite 7,30 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 13,80 m, 1 Durchfahrtsöffnung von 33,90 m, und 1 Durchfahrtsöffnung von 34,50 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, Billbrook-Kanal, hölzerne Eisenbahnbrücke für die Südostmarnsche Kreisbahn, Länge 62,00 m, Breite 7,50 m, 2 Durchfahrtsöffnungen à 12,50 m, Konstruktionsunterkannte + 8,40 m, Billekanal, im Zuge des Ausschläger Billedeiches, hölzerne Brücke, Erbaut 1911, Länge 62,60 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 10 m lichter Weite mit 4 Seitenöffnungen, Billekanal, über den, eingleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bille und Rangierbahnhof Rothenburgsort, Erbaut 1901, Länge ca. 67 m, 2 Seitenöffnungen à 11,5 m und 1 Mittelführung à 20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkannte + 9,40 m, Billekanal, hölzerne Brücke, Erbaut 1914, im Zuge der Grossmanstrasse, Länge 50,90 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen à 10,50 m, Konstruktionsunterkannte + 8,60 m, Billekanal im Tiefstackweg, hölzerne Brücke, Erbaut 1912, Länge 50,0 m, Breite 9,10 m, Durchfahrtshöhe 4,60 m, 2 Öffnungen von je 10 m, Billhorne Canal, Neubau in Eisenbeton, Erbaut 1919/21, Tragfähigkeit 25 t, Länge 25,00 m, Breite 25,00 m, 2 Öffnungen von je 10 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, Billhorne Canal, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Billhorne Röhrendamm und Billstrasse, Erbaut 1901, Länge ca. 55,5 m, 2 Öffnungen à 13 m Durchfahrtsweite, Billhorne Canal, Billstrasse, eiserner Brücke, Erbaut 1904-1905, Länge 24,85 m, Breite 17 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, eine Öffnung, Billwärder Bucht, Brücke über die, Erbaut 1905, Länge 188 m, Breite 4,50 m, 4 Durchfahrten von zusammen 80,6 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkannten zwischen + 0,0 und + 10,54, Die mittlere, Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, Birkenau, Unterführung, Erbaut 1909, Länge 29,1 m, Breite 8,5 m, 3 Öffnungen 2 à 7,3 m und 1,10 m lichte Weite, Durchfahrtshöhe 18,9 m, Breite ca. 12 m, zwei Durchfahrten von zusammen 26,4 m Durchfahrtsweite, Blumenstrassenbrücke, Erbaut Ende der 80er Jahre, Länge 14,40 m, Breite 8,40 m, lichte Weite 8,30 resp. 5,80 m, Durchfahrtshöhe 2,40 m.

Bogenstrasse, Unterführung. Länge 2 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1909-1911.

Borgweg, Überführung. Unterkanal + 15,9 m, Länge 46 m, Breite 12,20 bis 15,56 m, erbaut 1910.

Borgweg, Überführung der Hochbahn bei Haltestelle Alsterdorf, eiserner Überbau. Länge 37, 34 und 38,56 m, Breite 2 x 4,10 m, lichte Weite 35 m, 1 Mittelloffnung 10,20 m, 2 Seitenöffnungen je 11,90 m, lichte Durchfahrtshöhe 4,40 m.

Borgwegbrücke, Eisenbeton-Jochbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1925. Länge 35,50 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitenöffnungen 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. Verbreiterung um 2,20 m 1901.

Brabantbrücke, hölzerne Jochbrücke über den Bratschkanal. Erbaut 1914. Länge 25,20 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrtshöhe 3,95 m.

Brahmsallee, Unterführung. Erbaut 1909-10, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m.

Bramfelderbrücke, Bramfelderstrasse. Erbaut 1886, erneuert 1900-1901. Länge 30,90 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 4,10 m.

Brandshoferschleuse, kleine, eiserner Brücke. Erbaut 1877, Länge 24 m, Verbreitert 1892 von 17,5 m auf 23 m.

Brandshoferschleuse, Grosse, eiserner Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsweite 21,80 m, eine Öffnung, erbaut 1908-1909. Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Brandstetwetenbrücke, Erbaut 1868-1869, Gewölbeschüttel + 8,97 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 13,10 m, Durchfahrtsweite.

Brauerstrassenbrücke, Erbaut 1836, 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 1870, Länge 17,85 m, Breite 12,73 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Brooksbrücke, B. d. neuen Kräh. Erbaut 1886-1888, Länge 43,04 m, Breite 17 m, Weite der Durchfahrt 42 m, Konstruktionsunterkante + 9 m im Scheitel, + 8,52 m am Widerlager.

Brookthorqualbrücke, Erbaut 1883-1885, Länge der südlichen Brücke 24,3 m, der nördlichen Brücke 24,4 m, Breite 11,35 bzw. 37 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,289 m. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückensektionen auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Kugelgleisen einen nach der Zollabfertigung Brookthorhafen führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Kugelgleise am Brookthorqual. Von der Gesamtbreite dieser Brücke entfallen 17,80 m auf die Strasse und 19,20 m auf den Bahnkörper.

Brookthorschleuse, Brücke über die, eiserner Brücke, Strassenbrücke. Erbaut 1870, Länge 12,45 m, Breite 17,20 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 8,10 m.

Brookthorschleuse, Brücke über die Eisenbahnbrücke. Erbaut 1870, Länge 18 m, Breite 8 m, eine Öffnung + 11,46 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, Konstruktionsunterkante + 8,10 m.

Brücke im Weg No. 190 in Hamm. Erbaut 1901, Länge 29 m, Breite 8 m.

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

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

Bundesstrasse, Unterführung. Erbaut 1910-1911, Länge 113 m, Breite 9 und 12 m, 3 Öffnungen von je 30 m zwischen den Pfeilern, Durchfahrtsweite 4,40 m.

Carlstrassenbrücke, Erbaut 1859, Länge 10,90 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,50 m, Durchfahrtsweite 1,70 m. 1895 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, Konstruktionsunterkante + 7,8 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

Chausseebrücke, Eisenbeton-Jochbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1915. Länge 37,32 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitenöffnungen je 11,30 m, lichte Durchfahrtsweite 3,65 m.

Clärchenbrücke, Clärchenstrasse. Erneuert 1910 in Eisenbeton, Länge 13,90 m, Breite 14,50 m, lichte Weite 7,00 m, Durchfahrtsweite 3,00 m.

Dammbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1916. Länge 26,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 26 m, lichte Durchfahrtsweite 3,65 m.

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

Dorotheenstrassenbrücke, Neubau in Eisenbeton. Erbaut 1919/21. Länge 28,00 m, Breite 17,80 m, 1 Öffnung von 20,90 m, Konstruktionsunterkante + 10,25 m, Tragfähigkeit 25 t.

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

Eilennau, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 26 m, Breite 8 m, Öffnung von 25,3 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14,43 m.

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

Elmsbüttelerbrücke, Eisenbetonbrücke über den Isebeckkanal, erbaut 1910, Länge 42 m, Breite 19 m, 3 Öffnungen, davon 2 Durchfahrten a 9,50 m, Durchfahrtsweite 4,27 bzw. 4,52 m.

Eilbbrücke, Alte.

Eilbbrücke, Neue, eiserner Brücke. Erbaut 1881-1887, Länge ca. 405,40 m, Breite 18 m, drei Strömöffnungen a 38,50 m, Konstruktionsunterkante + 10,90 m, vier Flußöffnungen a 21,30 m.

Ellerholzkanal I, Eisenbahnbrücke über den, erbaut 1912/13, Länge 75,38 m, Breite 5 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Ellerholzkanal II, Eisenbahnbrücke über den, erbaut 1912/13, Länge 68,64 m, Breite 7,80 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Ellerholzkanal III, Straßenbrücke über den, erbaut 1912/13, Länge 48,00 m, Breite 11 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Ellerholzkanal IV, Eisenbahnbrücke über den, erbaut 1921, Länge 47,30 m, Breite 7,20 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Ellerholzkanal V, Eisenbahnbrücke über den, erbaut 1921, Länge 47,30 m, Breite 5,00 m, Durchfahrtsweite 45 m, eine Öffnung 9,60 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

I. Ellerholzschiele, Strassen und Eisenbahnbrücke über die, beide Brücken sind aus Eisen hergestellt und stehen auf massiven Widerlagern. Erbaut 1900. Länge der Strassenbrücke 21,97 m, Breite 11,30 m, Durchfahrtsweite 18,30 m, Länge der Eisenbahnbrücke 21,97 m, Breite 5,80 m, Durchfahrtsweite 18,30 m, Konstruktionsunterkante - 9,60 m für die erstere und + 9,63 m für die zweite.

II. Ellerholzschiele, 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 18,30 m, Länge der Eisenbahnbrücke 20,17 m, Breite 4,82 m, Durchfahrtsweite 18,30 m, Konstruktionsunterkante der ersten + 9,60 m für die zweite + 9,63 m.

Ellerthorsbrücke, Erbaut 1668, erneuert 1744, umgebaut 1851-1852 u. 1890 Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 10,9 m, Länge 36 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 Stadigraben; eiserner Bogenbrücke. Erbaut 1909, Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 8 Öffnungen, die Mittelloffnung wird von einem Bogen überspannt, Spannweite 44 m.

Eppendorfer Baum, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 27 m, Breite 12 und 14 m, lichte Weite 22,30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsweite 4,50 m.

Eppendorferbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1833, Länge 25,50 m, Breite 12 m, 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 19 m, Durchfahrtsweite 4,20 m. Zwei Durchfahrtsweiten a 7,9 m, eine a 4,8 m.

Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserner Drehbrücke. Erbaut 1869-1871, umgebaut 1908-1909, Länge 36 m, Breite 8,96 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 12,8 m für die Schifffahrt frei werden. Konstruktionsunterkante + 7,43 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager.

von Essenstrassenbrücke. Erbaut 1898, Länge 28 m, Breite 10 m, Durchfahrtsweite + 11,3 m.

Fährkanalbrücke, Länge 64 m, Breite 4 m, eine Öffnung 8 m, Konstruktionsunterkante + 9,20 m, Klappbrücke.

Fährstrassenbrücke. Erbaut 1868-1864, Länge 10,40 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsweite 1,70 m. 1895 Reparatur und teilweise Erneuerung des hölz. Oberbaues.

Feenteichbrücke, Schöne Aussicht. Erbaut 1884, Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsweite 3,40 m.

Feldweg 254, Überführung der Langenhornerbahn bei Haltestelle Langenhorn-Süd, eiserner Überbau. Erbaut 1917. Länge 21,65 m, Breite 8,60 m und 4,90 m, lichte Weite 17 m, 1 Mittelloffnung 11,80 m, 2 Seitenöffnungen 2,60 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Feldweg 49, Überführung der Alsteralbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1915, Länge 19,20 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Feldweg 83, Überführung der Alsteralbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1915, Länge 14,65 m, Breite 9,60 m, lichte Weite 13 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Feldweg 76, Überführung der Alsteralbahn bei Haltestelle Korneweg, eiserner Überbau. Erbaut 1915. Länge 17,60 m, Breite 2 x 4,52 m, lichte Weite 13 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Feldweg 49B, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 14,30 m, Breite 12,90 m, lichte Weite 13 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Fernsichtbrücke, Erbaut 1891, Länge 40,40 m, Breite 10 m, lichte Weite 6 resp. 7,90 m, Durchfahrtsweite 3,48 m. 1908 Erneuerung der Joche, 1916 grössere Reparatur des Oberbaues.

Feuerbergstraße, Unterführung der Vorortsbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1905. Länge 43,20 m, Breite 8 m, 3 Durchfahrtsöffnungen je 8,10 m, 2 Seitenöffnungen 7,60 m, 6,40 m, lichte Durchfahrtsweite 6,70 m.

Feuerbergstraße, Unterführung der Hochbahn, hölzerne Jochbrücke. Erbaut 1912, Länge 33,70 m, Breite 8 m, 1 Mittelloffnung 11,50 m, 2 Seitenöffnungen 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, erbaut 1910.

Flurstrasse, Unterführung. Länge 43 m, Breite 9,22 m und 13 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 15,80 m lichter Weite und 4,40 m Durchfahrtsweite, Mittelloffnung für Fussgänger 4,65 m lichte Weite und 2,90 m lichte Höhe, erbaut 1909-1910.

Flurstrassenbrücke, Erbaut 1907, Länge 29,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsweite 4,10 m.

Friedrichsbergerbrücke, Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1899, Länge 10 m, Breite 10 m, Konstruktionsunterkante - 10,2 m (abgebrannt, neu erbaut 1925, Breite 17,20 m, lichte Weite 10 m, Scheitelhöhe + 9,85 m).

Fuhlsbüttelerstrasse, Unterführungen beim Bahnhof Barmbeck. Südliche Unterführung: Länge 30,80 m, Breite 4,55 m und 7,60 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsweite 4,40 m; nördliche Unterführung: Länge 31,85 m, Breite 4,85 m und 8,20 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsweite 4,40 m; erbaut 1908-1909.

Fuhlsbüttelerstrasse, südliche Unterführung. Länge 48,60 m, Breite 9,21 m, lichte Weite 23,87 m, Durchfahrtsweite 4,70 m, erbaut 1908-1909.

Fuhlsbüttelerstraße, nördliche Überführung der Langenhornerbahn beim 2. Friedhofseingang, eiserner Bogenbrücke. Erbaut 1916. Länge 37,77 m, Breite 8,80 m, lichte Weite 35,50 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstraße, mittlere Überführung der Langenhornerbahn beim 2. Friedhofseingang Ohlsdorf, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 45,63 m, Breite 5,50 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelloffnung 13,60 m, 2 Seitenöffnungen je 4,70 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Fuhlsbüttelerstraße, südliche Überführung der Alsteralbahn beim 2. Friedhofseingang Ohlsdorf, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 82,12 m, Breite 6,05 m, 2 Öffnungen je 39,10 m, lichte Durchfahrtsweite 4,40 m.

Fußweg, Überführung der Alsteral- und Langenhornerbahn in der Friedhofsgärtnerei Ohlsdorf, Beton. Erbaut 1914. Länge 35,60 m, Breite 5,54 m, lichte Weite 3,50 m, Durchgangshöhe 4,50 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, Osterbeckstrasse. Erbaut 1901, Länge 18,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,60 m, Durchfahrtsweite 3,75 m.

Görtwietenbrücke, Erbaut 1848, Gewölbeschüttel + 7,45 m, Länge ca. 12,60 m, Breite ca. 10,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsweite.

Illegible
Plastic Covered Document

Brücken
träger
11,30 m,
1,97 m,
ununter-
brochen
20,17 m,
enbahn-
konstruk-
9,65 m,
n. 1899
12,6 m,
maigen
Bogen-
nungen,
Spann-
breite 12
m, Durch-
fahrlänge
1, Länge
Breite
4,79 m,
ngebaut
mittelst
fahrten
ununter-
brochen
Durch-
fahrlänge
1, lichte
teil-
weise 15 m,
enborn-
e, 8,60 m
Seiten-
weite
1915,
fahrts-
breite
1915,
Durch-
fahrlänge
eiserne
1, lichte
weite
Joche,
Erbaut
8,10 m,
6,70 m,
Erbaut
Seiten-
weite
n, eine
m,
17 m,
Durch-
fahrlänge
Durch-
fahrlänge
1, Weite
10 m,
at, neu
öhe
idliche
hrung:
25 m,
9,21 m,
1908 -
1, Länge
fahrts-
breite
ein 2,
Länge
5,60 m,
dhofs-
3,19 m,
dhofs-
Breite
0 m,
n und
Weite
rücke,
lichte
12 m,
90 ca.
durch-

Goebenbrücke Holz-Fußgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1908-1909. Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m, 2 Durchfahrtsbreite 3,8 m.

Goebenstrasse Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge 29 m, Breite 8,20 m und 11,20 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Goernebrücke Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1910-1911. Breite 17 m, Länge 83 m, Weite 25 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, Tragkraft 25000 kg.

Goethestrassenbrücke Am Langenzug. Erbaut 1868. Länge 9,60 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Goldbeckbrücke Erbaut 1912-1913 in Eisenbeton. Länge ca. 47,00 m, Breite 29,85 m, lichte Weite 20,00 m, Durchfahrtsbreite 8,65 m.

Goldbeckkanal Überführung der Hochbahn. Unterkannte + 10,75 m, Länge 26,50 m, Breite 7,80 m, lichte Weite 20 m, erbaut 1910.

Graskellerbrücke Erbaut 1838-1839, verbreitert 1846-1847, Gewölbescheitel (der Schleuse) + 8 m, Länge ca. 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schleuse von 5,4 m Durchfahrtsweite, zwei Freigräben von zusammen 5,3 m Weite.

Grenzgrabenbrücke zwischen Hummelbüttel und Langenhorn Überführung, Mauerwerk. Erbaut 1896. Länge 4,90 m, Breite 5,40 m, lichte Höhe 1,25 m.

Grevenhofbrücke Eine Strassen- und 2 Eisenbahnbrücken über den Grevenhofkanal (eiserne auf massiven Widerlagern). Erbaut 1898. Länge 31,50 m, Breite der Eisenbahnbrücken je 4,60 m, der Strassenbrücke 11,23 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Grevenhofschleuse, Strassen- und Eisenbahnbrücke über die. Zwei gerade Eisenbahnbrücken und eine Strassenbrücke mit 2 Fußwegen sind zusammenhängend gebaut. Neben diesen Brücken befindet sich noch eine schiefe Eisenbahnbrücke. Breite der geraden Eisenbahnbrücke und Strassenbrücke 27 m. Erbaut 1900, Breite der schiefen Eisenbahnbrücke 6,18 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m, Länge der ersten beiden 19,70 m, Länge der schiefen 22,48 m.

Gründelberg, Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge der schiefen 22,48 m und 11 m, lichte Weite 29,40 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,49 m.

Gröningerbrücke Hofenschleuse. Erbaut 1866-1868; verbreitert 1891-1895 und 1901, Gewölbescheitel + 7,67 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsweite.

Grosshaldesteg, 5 m breite Bogentrassenbrücke auf Eisenbetonwiderlagern, erbaut 1914 für Überführung grosser Gasföhrleitungen über den Osterbeckkanal, dient nebsther dem Fussgängerverkehr. Lichte Durchfahrtsbreite 48 m, Trägerunterkante am Widerlager + 10,06 m, in der Mitte + 10,31 m.

Grosshaldestrasse, Unterführung. Unterkannte + 13,49 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, Durchfahrtsbreite 7,50 m, Durchfahrtsbreite 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, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Guanoftethbrücke auf Steinwärd, Norderebstrasse. Erbaut 1874. Länge 26 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 5,80 m, 3 von 6,40 m lichte Weite. Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1886 Erneuerung des südlichen Landjoches etc. 1897 Erneuerung der äusseren Tragbalken.

Güntherstrasse, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 28 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 26 m, 7 m lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 15 m.

Gurlittinsel, Fussgängerbrücke. Erbaut 1874. Länge 19 m, Breite 8,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,70 m.

Gustav Freytag-Brücke, Gustav Freytagstr. Länge 10 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtsbreite 2 m. 1896 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.

Gustavcanal, Schwabenstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890. Länge 15,65 m, Breite 8,30 m, zwei Öffnungen.

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

Hafenbahnbrücke, 2 Eisenbahnbrücken über das Ostende des Sprechelens. Erbaut 1907. Länge 49 m, Breite 27,60 m, Durchfahrtsbreite 42 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

1. Hammerbrookschleuse, Stadtdelch. Erbaut 1846. Länge 8,6 m, verbreitert 1912 auf 11 m, in Eisenbeton, eine Öffnung, Klappenweite 11 m.

2. Hammerbrookschleuse, Stadtdelch, eiserne Brücke. Erbaut 1888. Länge 29,00 m, Breite 11,80 m, zwei Öffnungen.

Hammersteinbrücke im. Erbaut 1903. Länge 29 m, Breite 15,8 m.

Hansa-Brücke. Erbaut 1891. Länge 23,40 m, Breite 27,63 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Harburger Chaussee, Unterführung der preussischen Staatsbahnleihe. Erbaut 1892-1901, 4 Brücken, Länge 26 m, Breite 4 m, eine Durchfahrt von 11 m, 2 Seitenwege von je 8,50 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Harburger Chaussee, Unterführung der Hafenanbahnleihe. 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 9,80 m, Durchfahrtsbreite 4,50 m.

Hasenbergbrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Alsterkanal. Erbaut 1915. Länge 32,20 m, Breite 20,14 m, 1 Mittelloffnung 12,30 m, 2 Seitenöffnungen je 7,475 m, lichte Durchfahrtsöffnung in der Mitte 4,72 m, an der Seite 4,63 m.

Haynstrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge 33 m, Breite 8 und 9,80 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Hegestieg, Holz-Fußgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1899. Länge 23,60 m, Breite 8,25 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, Durchfahrtsweite 14 m.

Hellgongelbrücke. Erbaut 1888-1889, Gewölbescheitel (Mittelloffnung) + 8,8 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,5 m, drei Durchfahrten von zusammen 32,2 m Durchfahrtsweite.

Heilwigbrücke, Heilwigstr., Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1897. Länge 39,90 m, Breite 13,98 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m bzw. 4,3 Durchfahrtsweiten 7 m, 3,8 m und 7,10 m.

Heilwigstrasse, 2 Unterführungen. Erbaut 1908-1909. Länge 28 m, Breite 8,75 und 10 m, lichte Weite 28 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Heilbrookstrassenbrücke, erbaut 1912/13, über den Barmbecker Stichkanal. Länge 21,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Hellenenbrücke, Bel den Mühen. Erbaut 1875-1876, Konstruktionsunterkante + 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.

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

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

Hofekanal, dritte Eisenbahnbrücke über den. Erbaut 1913. Länge 68,80 m, Breite 6,60 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 42 m.

Hofwegbrücke. Erbaut 1891. Länge 9,50 m, Breite 13,00 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Hohebrücke, Kajen. Erbaut 1886-1887, Gewölbescheitel + 9,17 m, Länge ca. 43 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.

Hohe Liedt, Überführung der Langenhornbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916. Länge 17,70 m, Breite 12,80 m, lichte Weite 17 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Hohehufbrücke, Hohenhufschleuse, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1884. Länge 26,13 m, Breite 12 m. 1902 erneuert auf Länge 24,70 m, Breite 19 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, zwei Durchfahrten à 8,08 m, Durchfahrtsbreite 10 m.

Hohenfelder Brücke, a. d. Alster. Erbaut 1876. Länge 11 m, Breite 22,4 m, Durchfahrtsbreite 10 m.

Holländischbroekfleth, Brücke über das, in der Holländischenreihe. Erbaut 1900-1902. Länge 20,82 m, Breite 8,78 m, Weite der Durchfahrt 19,30 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,81 m am Widerlager.

Holsteinscherkamp, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 34,5 m, Breite 8,6 und 12 m, 2 Öffnungen von 15 und 11 m lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 17,2 m.

Holzbrücke, Mattenwiete. Erbaut 1846-1847, Gewölbescheitel (Mittelloffnung) + 8,41 m, Länge ca. 49 m, Breite ca. 12,50 m, drei Durchfahrten von zusammen 35,05 m Durchfahrtsweite.

Hornweg, Brücke im. Erbaut 1901. Länge 25 m, Breite 29 m.

Hubbrücke, Strassen- und Eisenbahnbrücke über den Verbindungskanal des Segelschiffs- und Moldauhafens. Erbaut 1887. Eiserne auf hydraulischer Hubvorrichtung um 2,0 m gehoben werden. Länge 24,00 m, Breite 4,75 m für Eisenbahnverkehr, und 13,25 m für Strassenverkehr. Konstruktionsunterkante + 9,00 m, Durchfahrtsweite 21,50 m.

Hudtwalkersstrasse, Überführung der Hochbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1913. Länge 38,10 m, Breite 10,20 m, lichte Weite 10,60 m, lichte Weite 1, Mittelloffnung 17,80 m, 2 Seitenöffnungen je 6,10 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Hufnerstrasse, südliche Unterführung. Länge 25,40 m, Breite 12,15 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 4,90 m, lichte Weite 12,90 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,10 m.

Hummelbütteler-Kirchenweg, Unterführung der Langenhornbahn, Eisenbetonbrücke. Erbaut 1915. Länge 15,60 m, Breite 17,20 m, 2 Öffnungen 7,35 m u. 6,55 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,80 m und 5,10 m.

Hummelbütteler-Landstrasse, Unterführung der Langenhornbahn, Eisenbetonbrücke. Erbaut 1915. Länge in der Mitte 17,20 m, Breite 17,20 m, 1 Mittelloffnung 5,88 m, 2 Seitenöffnungen 5,88 m u. 5,43 m in der Mitte, lichte Durchfahrtsbreite 3,60 m u. 5,10 m.

Im Häben, Überführung der Langenhornbahn 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 Seitenöffnungen je 3,60 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Innocentiastrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5 m.

Inselbrücke, hölzerne Jochebrücke über den Inselkanal. Erbaut 1911. Länge 25,20 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,95 m.

Inselsteg, Eisenbeton-Bogenbrücke über den Parkeekanal im Stadtpark. Erbaut 1912. Länge 20,5 m, Breite 4,10 m, lichte Weite 11 m, lichte Durchfahrtsbreite 2,7 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, Durchfahrtsbreite 5,80 m, Durchfahrtsweite 20 m.

Isebrücke, Holzbrücke über den Isebeckkanal, Ockerfahrtsbreite. Erbaut 1913 anstelle der alten Holzbrücke. Durchfahrtsbreite 4,15 m, Durchfahrtsweite 25 m.

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

Jungfrauenenthal, Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5 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, bezw. 4,20 m.

Kajenbrücke. Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 6,63 m, Länge ca. 17 m, Breite ca. 22,20 m, eine Durchfahrt von 6,10 m Durchfahrtsweite.

Kammercanal, Einzelstr., eiserne Brücke. Erbaut 1889. Länge 28,20 m, Breite 10 m, eine Öffnung.

Kannengieserbrücke, neuer Wandrahm. Erbaut 1881-1886. Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,808 m.

Kannengieserortbrücke. Erbaut 1890-1891. Länge 22,56 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

Kehrwiederbrücke. Erbaut 1881-1885. Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,908 m.

Kehrwiedersteg. Erbaut 1883-1886. Länge 25,60 m, Breite 5,88 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.

Kellinghusenstrasse, Unterführung. Erbaut 1909-1910. Länge 56,50 m, Breite 30 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m, Durchfahrtsweite zwischen den Säulen 8,65 m.

Kersten Miles-Brücke, Seewartenstr. Erbaut 1895-1897, Gewölbescheitel + 23,10 m, Länge ca. 90 m, Breite ca. 22 m, eine Durchfahrt von ca. 37,0 m Durchfahrtsweite.

Kibbelsteg. 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, Eisenbetonbrücke. Erbaut 1915. Länge in der Mitte 21,52 m, Breite 17,20 m, 1 Mittelloffnung 5,48 m, 2 Seitenöffnungen 5,40 und 5 m in der Mitte, lichte Durchfahrtsbreite 4,30 und 5,85 m.

Klinikweg, Unterführung. Erbaut 1909. Länge 19,1 m, Breite 8,2 m, 1 Öffnung von 17,0 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 16,5 m.

Klosterallee, Unterführung. 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 4,30 m.

Klosteralleebrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1888. Länge 38,50 m, Breite 12 m. 1905 erneuert auf Länge 33,20 m, Breite 17 m, hölzerner Unterbau, eiserner Oberbau. Durchfahrtsbreite 4,15 m, 2 Durchfahrten, 2 à 8,65 m, 1 à 6,28 m.

Köhlfleth, Brücke über das, provisi. Eisenbahnbrücke über das Köhlfleth; Erbaut 1921/22. Länge 221,80 m, Breite 4,40 m. 23 Öffnungen davon die mittleren mit einer Durchfahrtsbreite von 13,00 m Konstruktionsunterkante in der Mitte + 9,55; an der Seite + 9,20 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 u. 9 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m. 1905/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.

Kuhmühlenbrücke. Erbaut 1873, Länge 24 m, Breite 17,3 m, Durchfahrts Höhe + 10,35 m.

Kuhmühlenteichbrücke. Erbaut 1910/11, Länge 60,6 m, Breite 7,3 m, 1 Öffnung von 55,4 m lichter Weite, Durchfahrts Höhe + 14 m.

Langenkampbrücke. Erbaut Ende der 60 Jahre 1895 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 13,00 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrts Höhe 2,20 m.

Langenzugbrücke. Adolphstrasse. Erbaut 1864, Länge 18,50 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrts Höhe 3,44 m. Neubau 1909-1910, massive Konstruktion. Länge 54,0 m, Breite 17,50 m, 3 Durchfahrts 2 x 8,0 m, 1 x 18,0 m, Durchfahrts Höhe 8,40 m bzw. 3,85 m, 17,80 m, 2 Seitenöffnungen je 5,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Lattenkamp. Überführung der Hochbahn, eiserner Oberbau. Erbaut 1913, Länge 31,45 m, Breite 15,10 m, lichte Weite 30 m, 1 Mittelloffnung 17,80 m, 2 Seitenöffnungen je 5,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Leichterkanal. Eine Strassen- und drei Eisenbahnbrücken über den Verbindungskanal zwischen Kaiser Wilhelm-Hafen und Ellerholzhafen (eiserner auf massiven Widerlagern). Erbaut 1901. Strassenbrücke Länge 26,00 m, Breite 9,80 m, Eisenbahnbrücke Länge 26,07 m, Breite 5,10 m, schiefe süd. Eisenbahnbrücke Länge 26,07 m, Breite 5,20 m, nordl. 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 16,80 m, Breite 8,01 m, lichte Weite 14 m.

Leinpfadbrücke. Neuanbau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8,60 m, Durchfahrts Höhe 3,10 m.

Leinpfadkanal. Unterführung der Hochbahn. Unterkante + 12,10 m, Länge 17,80 m, Breite 7,90 m, lichte Weite 14,33 m, erbaut 1911.

Lerchenfeld. Unterführung. Erbaut 1909, Länge 34,7 m, Breite 8,4 m, 3 Öffnungen 2 x 9,2 m und 19 m lichte Weite, Durchfahrts Höhe + 15,6 m.

Lockstedterdam. Überführung über den Tarpenbeck, eiserner Oberbau mit Beton. Erbaut 1905, Länge 6 m, Breite 5 m, lichte Weite 5 m, lichte Durchfahrts Höhe 1,65 m.

Lombardsbrücke. Erbaut 1865-1868, verbreitert 1900, Gewölbescheitel (Mittelloffnung) + 10,9 m, Länge ca. 85 m, Breite ca. 50 m, drei Durchfahrts von zusammen 51,3 m Durchfahrtsweite.

Loogestieg. Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 20,8 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 7 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Lübeckerkanal. 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, Durchfahrts Höhe 4,15 m, 2 Durchfahrts + 3,68 m.

Marla Louisen-Brücke. Marla Louisen-Strasse. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1899 erneuert, Länge 9,00 m, Breite 16,70 m, lichte Weite 7 m, verbreitert 1914 um ca. 3,0 m nach Norden, Durchfahrts Höhe 3 m.

Marla Louisen-Strasse. Überführung. Unterkante + 13,80 m, Länge 38 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m.

Marktoanalbrücke. Peutestrasse. Erbaut 1910-1911, Durchfahrtsweite 30 m, Länge 34 m, Breite 16 m, Konstruktionsunterkante + 9,61 m.

Marschnerstrasse. Unterführung. Erbaut 1909, Länge 18,80 m, Breite 7,80 m, eine Öffnung von 17,20 m lichte Weite, Durchfahrts Höhe + 16,90 m.

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

Maurionstrassen-Brücke. Erbaut 1901-1902, Länge 29,25, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrts Höhe 4,20 m, 1925 gründliche Ausbesserung.

Maxstrassenbrücke. Erbaut 1907-1908, Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrts Höhe 10,05 m.

Menkbrücke. Eisenbetonhochbrücke über den Asterkanal. Erbaut 1915, Länge 39,50 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitenöffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrts Höhe 3,65 m.

Metzgerbrücke. Eisenbetonhochbrücke über den Asterkanal. Erbaut 1915, Länge 38,10 m, Breite 14 m, 1 Mittelloffnung 11,40 m, 2 Seitenöffnungen je 11,20 m, lichte Durchfahrts Höhe 3,65 m.

Andreas Meyer Brücke. Strassenbrücke über den Moorfelder Kanal. Erbaut 1910, Länge 83 m, Breite 10 m, 10 Öffnungen, davon 2 Durchfahrtsöffnungen je 14,50 m und 4 je 4,25 m. Konstruktionsunterkante + 10 m. In Bau begriffene Erneuerung in Stein und Eisen.

Meyerstrassen-Drehbrücke. 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.

Michaelsbrücke. Erbaut 1882-1883, Konstruktionsunterkante (Südseite) am nordwestlichen Auflager + 9,8 m, Konstruktionsunterkante (Nordseite) am südöstlichen Auflager + 9,3 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleuse von 6 m Durchfahrtsweite, ein Freigerinne von 3,3 m Weite.

Mittelcanal. Annickstrasse, 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. Borstelmannsweg, holzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 80 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittelcanal. Diagonalsstrasse, holzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 39 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittelcanal. Grovenweg, holzerne 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 16,10 m.

Mittelcanal. zweistöckige Eisenbahnbrücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbescheitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

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

Mittelcanal. Louisenweg, holzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 30,60 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

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

Mittelcanal. Osterbrook, holzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

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

Moorfuhrbrücke. Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 22 m, Breite 16,80 m, lichte Weite 29 m, Durchfahrts Höhe 3,65 m.

Moorkanalbrücke (Strassenbrücke). Erbaut 1915, Länge 31,50 m, Breite 14 m, eine Öffnung von 27,80 m.

Moorkanalbrücke. 2 Eisenbahnbrücken, jede 31,50 m lang, 5 m breit, eine Durchfahrtsöffnung 27,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

Müggenburgerschleuse. Strassen- und Eisenbahnbrücken über die (eiserner auf massiven Widerlagern). Erbaut 1905, Länge der Eisenbahnbrücke 20 m, Breite 5,82 m; Länge der Strassenbrücke 20 m, Breite 8,70 m; Länge des Fussweges 20 m, Breite 2,52 m; Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

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

Mühlenkampbrücke. Erbaut 1888, 1899-1900 Erneuerung der Brücke in Stein und Eisen, Länge 39 m, Breite 15,45 m, lichte Weite 29 m, Durchfahrts Höhe 8,60 m.

Mührenbrücke. b. d. Mühren. Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 7,15 m, Länge ca. 18 m, Breite ca. 20 m, eine Durchfahrt von ca. 12 m Durchfahrtsweite.

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

Mundsburgerbrücke. Mundsburgerdam. Erbaut 1869-70, Länge 20 m, Breite 54,4 m, Durchfahrts Höhe + 9,95 m.

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

Neuerwegsbrücke. St. Annenplatz. Erbaut 1885-86, Länge 36,01 m, Breite 16 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,306 m.

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

Niedernfelder Brücken. 1) Eisenbahnbrücke. Erbaut 1916, Länge: 77,70 m, kurze, 66,40 m lange Brückensockel, Breite 13 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m. 2) Eisenbahnbrücke, Etagenbrücke für Freibahnbahn. Erbaut 1914/15, Länge 75 m, Breite 10 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m. 3) Strassenbrücke. Erbaut 1915/16, Länge 75,52 m, Breite 15,30 m, eine Öffnung, Durchfahrtsbreite 50 m. Konstruktionsunterkante bei beiden Brücken + 9,60 m.

Niendorferweg. Überführung über den Tarpenbeck, gemauerte Bogenbrücke. Erbaut 1878, Länge 10 m, Breite 7,50 m, lichte Weite 4,60 m, lichte Durchfahrts Höhe 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 8,65 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. Repsoldstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 16,60 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Nordcanal. Nagelsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1898, Länge 16,40 m, Breite 14,74 m, zwei Öffnungen.

Norderlochbrücke (Stein und Eisen). Strassen- und Eisenbahnbrücke, auf Steinwänden, Ellerholzdam. Erbaut 1897-1899, Länge 36,87 m, Breite 8,56 m, Durchfahrtsweite 30,0 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m.

Norderloch (Nordsand), provisorische Brücke über. Die Brücke hat eine Länge von 53,39 m und eine mittlere Durchfahrtsöffnung und 3 Nebenöffnungen auf jeder Seite. Die mittlere Öffnung beträgt 19,89 m, Breite 3,70 m, Konstruktionsunterkante + 9 m. Erbaut 1895. (Eisenbahnbr.)

Norderloch, Reherstr., nach den Guanowerken. Eisenbahnbrücke, Länge 64 m, Breite 4,60 m, Konstruktionsunterkante + 9 m. Erbaut 1896.

Nordersandlocherbrücke. auf Steinwänden, Nordsand. Erbaut 1876, Länge 36 m, Breite 4 m, 4 Öffnungen von 7,10 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1897 Erneuerung der Stromjochs und ausseren Tragbalken. Länge 31,50 m, Breite 4 m.

Oberhafenkanal. zweistöckige Eisenbahnbrücke über den, zwischen Hannover Bahnhof und Billwärders Neudeich, Oberhafenkanal. Erbaut 1901, Länge ca. 294,7 m, 7 Öffnungen von zusammen ca. 165 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 11,45 m.

Oberhafen, zweistöckige Dreh-Brücke über den Oberhafenkanal. Erbaut 1902-1905, Konstruktionsunterkante + 8,305 m, Länge ca. 115 m, Breite ca. 14,30 m. Die Drehbrücke wird durch Pressluft gehoben und gedreht, erlaubt zwei Durchfahrten von je 16,90 m frei werden, ausserdem hat die nördliche feste Brücke zwei Durchfahrten von 20 m resp. 22,0 m, die südliche von 10,80 m.

Osterbeck. zweistöckige Eisenbahnbrücke über den Osterbeckkanal. Erbaut 1905.

Osterbeckkanal. Überführung der Hochbahn. Länge 18,20 m, Breite 8,20 m, eine Durchfahrtsöffnung von 26 m Spannweite und 9,32 m Höhe, erbaut 1909-1910.

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

Osterstrasse. siehe Eimsbitterbrücke.

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 Durchfahrts Höhe 3,60 m.

Peuter Brücke. erste. Erbaut 1913/1914, Länge 45,25 m, Breite 16,80 m, Durchfahrts Höhe 4,85 m, eine Öffnung.

Peuter canal, zweite Peutebrücke, provisorische Brücke über den Peutekanal, im Zuge der Heferstr., eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 79,0 m, Breite 8,80 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seitenöffnungen je 14,50 m (lichte Weite). Konstruktionsunterkante + 9,65 m.

Pickhubenbrücke. Erbaut 1885-86, Länge 26,484 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,308.

Poggenmühlenbrücke über Andrahmsloth. Zwei Brücken von je 10,900 m Breite. Länge 31,56 m. Konstruktionsunterkante + 8,78 m, Durchfahrtsweite 30,50 m. Erbaut 1911.

Postbrücke. Poststrasse. Erbaut 1845-1846, Gewölbescheitel (Brückenöffnung) + 7,5 m, Länge ca. 27 m, verbreitert 1909, Breite 18,60 m, eine Brückenöffnung von 5,7 m, und einen Alerstern von 4,7 m Weite.

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

Projektirte Straße Am Volberg. Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1916, Länge 15,98 u. 16 m, Breite 18,85 m, lichte Weite 15 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Projektirte Straße Verlängerter Lohkoppelweg. Überführung der Hochbahn, eiserner Überbau. Erbaut 1913, Länge 23,70 m, Breite 8 m, lichte Weite 23 m, 1 Mittelloffnung 14,80 m, 2 Seitenöffnungen je 4,10 m, lichte Durchfahrts Höhe 4,40 m.

Pulverthurmbrücke. Erbaut unter dem Namen Herrengabenbrücke 1775, erneuert 1908, 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 Stillebornerdamm. Strassen- und Eisenbahnbrücke östlich vom Reherstieg. Erbaut 1884 (Stein und Eisen). Länge 25,80 m, Breite 9,75 m, Konstruktionsunterkante + 8,29 m. 2 Durchfahrten à 10,50 m lichter Weite.

Illegible Blocked Information Plastic Covered Document

- Veddelkanalbrücke II**, provisorische Eisenbahnbrücke. Erbaut 1923/24, eiserne Überbauten auf Pfählen Länge 77 m, Breite 5,50 m bezw. 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, 3 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.
- Venioerbrücken**, 4 Eisenbahnbrücken über die Muggenburger 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).
- Viktoria canal**, Albertstrasse. Eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.
- Viktoria canal**, Norderdammstrasse. Eiserne Brücke. Erbaut 1902, Länge 16,10 m, Breite 13,5 m, zwei Öffnungen.
- Volksdorferstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 22,6 m, Breite 8,0 m, 1 Öffnung von 21,0 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 16,80 m.
- Vorhafen der Tiefstachelseise**, Anschläger Eldeleich, Holzener Brücke. Erbaut 1900, Länge 92,70 m, Breite 10 m, elf Öffnungen.
- Vulkanbrücke**, Strassen- und Eisenbahnbrücke über den Rosskanal. Erbaut 1911, Länge 54,18 m, Breite 12 m, eine Öffnung Durchfahrtsbreite 5 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
- Wagnerstrasse**, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 46,2 m, Breite 8,2 m und 12,9 m, 8 Öffnungen von 6,5 m, 21 m und 9,6 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 16,6 m.
- Wagnerstrassenbrücke**, Neubau in Beton 1914/16, Länge 29 m, Breite 17 m, Durchfahrtsbreite + 10,20 m.
- Wallstrasse**, Brücke in der. Erbaut 1866, erneuert und verbreitert 1904, 1907 verlängert auf 36 m, Breite 16,7 m.
- Waltershofbrücken**, a) Strassenbrücke. Erbaut 1911, Länge 52,36 m, Breite 8,70 m, eine Öffnung Durchfahrtsbreite 30 m. — b) Eisenbahnbrücke. Erbaut 1911, Länge 62,56 m, Breite 5 m, eine Öffnung Durchfahrtsbreite 50 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
- Wandbereiterbrücke**, b. St. Annen. Erbaut 1902, Länge 26,32 m, Breite 21,30 m, Weite der Durchfahrt 23 m, Konstruktionsunterkante + 8,10 m im Scheitel, + 8,315 m am Widerlager.
- Wandrahmsbrücke**, Gr., Messberg. Neu erbaut 1908/1909. Weite der Durchfahrt 62,60 m, Länge 65,0 m, Breite 20,6 m, Konstruktionsunterkante + 8,65 m im Scheitel, + 8,15 m am Widerlager.
- Wandrahmsbrücke**, Kl., alter Wandramm. Erbaut 1887—1900, Länge 15,9 m, Breite 28,275 m, zwei Durchfahrten von je 6,60 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,29. Von der Gesamtbreite der Brücke 38,275 m entfallen 13,275 m auf den Zolllhof, 10 m auf das Zollabfertigungsgelände und 15 m auf die Strasse Alter Wandramm.
- Wandrahmsfloth**, Brücke über das in der Holländischenreihe. Erbaut 1808—1900, Länge 26,06, Breite 8,718 m, Weite der Durchfahrt 21,20 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.
- Wartenaubricke**, Erbaut 1907/1908, Länge 24 m, Breite 23 m, Durchfahrtsbreite + 10,75 m.
- Wattkorn**, Überführung der Langenhornerbahn, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1915, Länge 13,36 m, Breite 6 m, lichte Weite 5 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.
- Weilingbüttele-Landstraße**, Überführung der Langenhornerbahn, eiserner Brücke. Erbaut 1916, Länge 27,15 m, in der Mitte 23,69 m und 23,28 m, Breite 4,50, 4,40 u. 4,20 m, lichte Weite 17 m, 1 Mittelöffnung 11,80 m, 2 Seitenöffnungen je 2,60 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.
- Wertfbrücke**, auf d. Kl. Grasbrook, Wortdamm. Erbaut 1889, Länge 34,40 m, Breite 8,62 m, zwei Öffnungen von 9,40 m, von 13,0 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,57 m.
- Wertfbrücke**, Leinpfad. Erbaut in den 60er Jahren, 1899 erneuert, Länge 9,30, Breite 14 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 3 m.
- Wertfkanal**, Eisenbahnbrücke über den alten Wertfbrücke auf dem Kl. Grasbrook (eiserne auf massiven Widerlagern). Länge 24,80 m, Breite 4,70 m. Erbaut 1911, Konstruktionsunterkante + 8,56 m, Durchfahrtsöffnung 30 m.
- Wichernsweg**, Eifenstr., Holzener Brücke. Erbaut 1910, Länge 16 m, Breite 12 m, eine Öffnung.
- Wiesenbrücke**, Holzener Joehbrücke über den Brandkanal. Erbaut 1914, Länge 25,80 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 7,80 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,35 m.
- Wiesendammbrücke**, Holzkonstruktion. Erbaut 1910, Länge 23 m, Breite 12 m, zwei Durchfahrten a 7,50 m, Durchfahrtsbreite 3,70 m.
- Wilhelminenbrücke**, Wilhelminenplatz. Erbaut 1884—1885, Länge 27,43 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 25 m, Konstruktionsunterkante + 8,607 m.
- Wilhelmsburgerbrücke**, über den Zollhafen, Veddel, eiserne Brücke. Erbaut 1904—1905, Länge 45,28 m, Breite zw. 11,30 m, Breite zw. 11,30 m, Breite zw. 11,30 m, Durchfahrtsöffnung 42 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.
- Wilhelmsburgerstrasse**, Überführung der Pentebahn. Erbaut 1905; Länge 21,12 m, Breite 6,60 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m.
- Winerbrücke**, Messberg. Erbaut 1866—1868, verbreitert 1884—1885, nochmalige Verbreiterung 1908, Gewölbescheitel + 7,57 m, Konstruktionsunterkante der Verbreiterung + 7,50 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 28 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 Durchfahrtsbreite 3,80 m.
- Wittenkamp**, Unterführung. Unterkante + 13,4 m, Länge 22,5 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 17,0 m, erbaut 1910.
- Wöhlerstraßenbrücke**, über den Billbrookkanal, ausgeführt in Eisenbeton. Erbaut 1922, Länge ca. 72 m, Breite 15,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m, 3 Öffnungen.
- Wördenmoorweg**, Unterführung der Langenhornerbahn, Holzener Joehbrücke. Erbaut 1915, Länge 48,12 m, Breite 8,20 m, 6 Durchfahrtsöffnungen 2 je 9 m, 2 je 4,50 m u. 1 zu 4,73 m, 2 Seitenöffnungen 6,80 und 4,45 m, lichte Durchfahrtsbreite 4 m u. 5,70 m.
- Wohldorferstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 24,5 m, Breite 5,0 m, eine Öffnung Durchfahrtsbreite + 16,3 m.
- Wolffsonsbrücke**, Holzener Joehbrücke über den Rathenaukanal. Erbaut 1914, Länge 25,60 m, Breite 12 m, 1 Durchfahrtsöffnung 9,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 3,20 m.
- Zollenbrücke**, Erbaut 1838, verbreitert 1854, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 8,67 m, Länge 26 m, Breite ca. 8,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 15,3 m Durchfahrtsweite.
- Zweitbrückenstrasse** 4 Eisenbahnbrücken über die, erbaut 1872/1905, Länge 13,50 m, Breite 3,80 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, 30 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).
- Hygien-Brunnen**, errichtet 1897 im Ehrenhof des Rathauses, von Cramer, versinnbildlicht in seinen Bronzefiguren die guten Wirkungen des Wassers. Der Brunnen dient als Kältefilter für die frische Luft, die durch Ventilatoren von hier in das Rathaus gefördert wird.
- Kaiser Karl-Brunnen**, errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt 12 m hoch, bis zur Entelung für den Heeresbedarf 1918 mit dem in Kupfer getriebenen Standbild Kaiser Karl des Grossen. Am Brunnen-Anfang des IV. von Schauenburg, des väterstädtischen Chronisten Albertus Cramz und des Bürgermeisters Ditmar Koel, am Geländer die Wappenschilde Hanburger Bürger.
- 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 Rechtsanwält Dr. Wex dem Andenkendes Heidelberger Rechtsgelehrten Prof. Welcker gewidmet.
- Brunnen an der Borgfelderstrasse**, errichtet 1908, bei der Hammer Mühle, errichtet 1886, vom Mittelweg, errichtet 1880, beim Wilhelm-Gymnasium an der Grindelallee, 1887 vom Borschan, errichtet 1887.
- Springbrunnen** in den gärtnerischen Anlagen am Steinkingplatz, errichtet 1912.

Denkmäler, Gedenktafeln und Statuen.

- Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schauenburg**, errichtet 1821, 1901 aus den früheren Wallanlagen am Glockengieserwall wegen Baues des Hauptbahnhofes versetzt nach dem Vorplatz des Marien-Magdalenen-Klosters an der Richardstrasse.
- Statuen des Bischofs Ansgar und des Grafen Adolph III. von Schauenburg**, auf der Trostbrücke, errichtet 1888, von Deister.
- Bismarck-Denkmal**, errichtet 1906 auf der Elbbrücke nach dem Entwurfe des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Lederer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Helgoländer Allee belegenen Platze 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 Umfassungsmauer. Das Denkmalsplateau ist mit dem tiefer liegenden Terrain durch zwei einseitig abwärts gerichtete Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist in Grundriss kreisrund gestaltet mit einem grossen Durchmesser von 28,60 m, welcher mit Hilfe reicher architektonischer Gliederung in einer Höhe von 14,40 m über Terrain auf 7,90 m zusammengezogen ist. In dieser Höhe beginnt die 4,90 m hohe reich gegliederte Trommel als eigentlicher Träger der Denkmalsunterbau bekrönenden 14,80 m hohen Bismarckstatue. Die romanischen Formen des Unterbaues, grosszügig und wuchtig, entsprechen den gewaltigen Dimensionen des Denkmals und dem verwendeten Granitgesteine, welches aus den Brichen des Schwarzwaldes entnommen ist und für den gesamten Denkmalsbau, eingeschlossen die Hauptfigur, Verwendung gefunden hat. Die Gesamthöhe des Denkmals beträgt vom Terrain des Denkmalsplatzes bis zum Scheitel der Bismarck-Statue bis zu 17 000 kg.
- Brahms-Denkmal**, von Max Klinger, in der Musikhalle am Holstenplatz, 1908, enthält am 7. Mai 1909. Die umgebenden Figuren bilden eine allegorische Darstellung der Macht und des Wesens der Musik.
- Brahms' Geburtshaus**, Speckstr. 62, Hof.
- Bilau-Denkmal**, im Garten des Allgemeinen Krankenhauses St. Georg (von Scharff), zur Erinnerung an den Oberarzt Dr. Gotthard Bilau (1835—1900).
- Büsch-Denkmal**, errichtet 1802, nahe der Lombardstrasse, zur Erinnerung an den Begründer der Handelsschiffahrt Prof. T. G. Büsch (gest. 1800).
- Bugenhagen-Denkmal**, errichtet 1885 auf dem Platz des Johanneseum am Speersort. Dieses von ehemaligen Schülern des Johanneseum des Johanneseum bild des Mannes, der in Hamburg die kirchliche Reformation durchführte, ist geföhrt. Mit der Verlegung des Johanneseum nach der Maria-Louisen-Strasse ist auch das Denkmal dorthin versetzt.
- Bürgermeister Dr. Burchard-Denkmal** an dem Nordostpfeiler der St. Michaeliskirche an der Bismarckstrasse. Das im Auftrage einer Stiftung von dem Bildhauer Prof. Hildebrandt-München geschaffene Denkmal besteht in einem aus Bronze gegossenen Epitaph, das die in Hochrelief gehaltenen Büste Dr. Burchards in bildlicher Umrahmung und von Lorbeerzweigen geziert zeigt. Unter der Büste steht die Inschrift: „Joh. Heinr. Burchard D. Dr., Bürgermeister von Hamburg, Geb. 1822, Gest. 1912“.
- Denkmal für Joach. Heinr. Campe**, der hier 1778—1788 seinen Robinson schrieb, errichtet 1888 auf dem Hammerdeich, 1898 versetzt nach Ecke Ausschlagweg und Brackdam.
- Denkmal des Dichters Fr. v. Hagedorn** (1708 in Hamburg geboren, 1754 hier gestorben) errichtet 1897 an der Krugkoppel (Eichenbahn) am Harvestehuderweg.
- Denkstein der vertriebenen Hamburger von Weihnacht 1818**, errichtet 1815, Jungiusstr., gegenüber dem St. Nikolai Begräbnisplatz. — Desgleichen in den Anlagen am Pfennigbusch in Barmbeck.
- Denkmal des Taubstummenlehrers S. Heinicke**, errichtet 1895, Ecke Heinickestrasse und Ludolfstrasse in Eppendorf.
- Denkmal des Majors Jungmann**, errichtet 1864 auf dem St. Jacobi-Begräbnisplatz an der Wandsbeckerchausee. Dieses dem Sieger von Eckernförde (5. April 1809) gewidmete Denkmal ist von dem Hamburger Bildhauer Peiffer ausgeführt. Major Jungmann starb 1862 in Hamburg; ebenso wie in anderen Städten wurde auch hier eine Strasse nach ihm benannt.
- Kaiser Wilhelm-Denkmal**, errichtet im Jahre 1906 auf dem Rathhausmarkt. Bildhauer Geheimrath Prof. Dr. Johannes Schilling, Dresden. Die bronzene Reiterfigur mit lorbeerbeschnückter Plinthe erhebt sich auf einem künstlerisch reich ausgestatteten hohen Sockel aus poliertem, rotem, schwedischem Granit, der von zwei breiten Stufen wirkungsvoll aufsteigt und an den Ecken mit Voluten, in denen Laubgewinde hängen, geziert ist. Zwischen den Voluten zeigt jede der vier Seiten des Sockels ein Relief. Auf der Stirnseite sind die Kaiserkrone, der Reichsschild und das Reichsschwert dargestellt, geschmückt mit dem Lorbeer des Sieges und der Palme des Friedens. Auf der Rückseite ist die Jahreszahl der Errichtung des Denkmals, umgeben von einem Kranze, angebracht. Dazwischen belegen die Langseiten grössere allegorische Szenen, von denen die eine rechts vom Beschauer die Erlangung von Nord und Süd unter der deutschen Flagge, die andere, zur Linken, den Seehandel unter der deutschen Flagge zur Anschauung zu bringen bestimmt ist. Die grossen Reliefs der Illustrierten, flankiert von je zwei kleineren Reliefs, die Victoria in mannigfaltiger Bewegung und Stellung zeigen, dienen dazu, den Beginn der Friedensfahrt unter des Kaisers Regierung anzukündigen. Das eine, links vom Beschauer, feiert den Moment der Begründung des Deutschen Reiches, die Kaiser-Proclamation zu Versailles. Das andere Relief auf der rechten Seite bezieht sich ganz erhaben, bezieht diese Reliefs leiten in sinnvoller Weise von der Bedeutung des Kaisers als des siegreichen Bundesführers hinüber zu seiner Grösse als Friedensfürst, der das Reich durch die Förderung seiner inneren Entwicklung

und die Pürsorge für sein wirtschaftliches Wohl beglückt und gesegnet hat. — Die Wirksamkeit des Kaisers auf dem letzten Gebiete sollen die vier allegorischen Gruppen veranschaulichen, die vor den Pfeilern der Balustrade angeordnet sind. Einführung einheitlichen Rechts, einheitlichen Mass- und Münzsystems, die Gesetzgebung zum Zwecke der Pürsorge für alle, invalide und kranke Arbeiter verkehrs-versinnbildlichen. Die erste Gruppe, links vom Beschauer beginnend, zeigt die Justitia, die das neue Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Schosse hält, gezeichnet sind, geschlossen werden. In der zweiten Gruppe der neuen von der Münze; daneben misst ein Jüngling seinen Fuß an dem Metermass. Auf die mütterliche Gesetzgebung hält den Jugendlichen Arbeiter; sie bietet dafür seines Verdienstes für die Zwecke der Versicherung herzugeben; einen Teil dem pflegebedürftigen Greise Nahrung und Hilfe. Schliesslich erblicken wir die ihm anvertraute Sendung zur Beförderung nach einem Fernort übernähmt; neben ihm handhaben Kinder das Telefon.

Kipping-Denkmal, auf dem Hof der Hauptfeuerwache Berlinertor (von dem Hof der Hauptfeuerwache Kipping errichte der 1892 in Ausübung seines Berufes den Tod fand).

Denkmal des Bürgermeisters Gustav Heinrich Kirchenpauer, errichtet 1889 in den Anlagen gegenüber dem Gewerbaumuseum in St. Georg. Die Nische ist von dem schlichten Hanssen und Meerwein entworfen; Schöpfer der Bronzeplastik des hochverdienenden hamburgischen Bürgermeisters ist Engelbert Peiffer.

Denkmal am Wohnhause Klopstocks, Königstrasse 32, (1909 abgebrochen, jetzt Neubau) gestiftet 1822, die Büste 1860 angebracht, siehe Gedächtnis Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg, 1880, Seite 210.

Die Kreuzigungsgruppe auf dem St. Georgskirchhofe ist ein wertvolles Altertümer aus dem letzten Mittelalter. Sie war einstens die dritte Station Hospital führenden Wallfahrtsweg, der angelehnt die Länge des Weges vom Spensort, die andere vor dem Spitalort gewesen sei. Auf einem Kupfer von Filatus-Haus nach Golgatha in Jerusalem hatte. Die erste Station soll auf dem 1722 seien wir das „grosse Kreuz“ sein, an dem die Seele des nach dem Paradies berechnen dem Haupte des bösen Schächers schon damals verschwand, während die Teufelskugel auf die Gruppe gegenüber dem neuen Hospital auf dem St. Georgskirchhof neu auf wurden in sehr gutem Metall gegossen und sind im Anstrich höchst lebendig.

Kriegerdenkmal, errichtet 1877 in der Esplanade, den 1870 71 Gefallenen des Inf-Regiments Hamburg (2. Hanseat) No. 76 gewidmet, darstellend die siegreich schone Denkmal ist von Professor Schilling in Dresden modelliert worden.

Kugeldenkmal, errichtet 1879, früher am Alst. Notenstein, wegen des An den Denkmal sind Kanonengügel angebracht, die von den Franzosen 1815, vor der Wiederbesetzung Hamburgs, auf die Stadt abgefeuert worden sind.

Laesetz-Denkmal, im Laesetzpark, errichtet 1908, mit den drei Torbänken der drei ersten Inhaber der Firma F. Laesetz (von Schaff).

Launenstein-Denkmal, dem um die Entwicklung der Chirurgie verdienten Hamburger Arzte Prof. Dr. Carl Launenstein (gest. 26. 7. 1915) ist 1918 auf dem Gelände des Hospitals ein Denkmal gesetzt, das aus einem auf einer Basaltplatte aufgesetzten Muschelschale mit einem Bildnis des erfolgreichen und beliebten Chirurgen besteht. Der Entwurf zum Gedenkstein stammt von Architekt Wölckel, das Medaillon von Frau Hannely v. Puttkamer.

Lessing-Denkmal, errichtet 1881, auf dem Gänsemarkt, vom Verein für Kunst und Wissenschaft zur Erinnerung an die Wirksamkeit Lessings als Dramaturg an Opernhof 1767–69, in Medaillons die Reliefbilder von Klopstock und Büchmann. Das Denkmal ist von Bildhauer Schaper modelliert und von Gladenbeck in Berlin in Bronze gegossen worden.

Luther-Denkmal, an der Nordfront der St. Michaelskirche, ein 3,90 in Bronzerguss von der Giesserei H. Gladenbeck & Co. in Friedrichshagen. Das Denkmal ward zur Einweihung der Bürgerschaft bewilligt; das Denkmalschilde im Laesetzpark (S. 119, 120) vorhanden.

Mendelssohns Geburtshaus, Michaelisstrasse 51.

Johannes Menzel's Geburtshaus, Heuberg 14; hier wurde 10. 12. 1836 der Herausgeber der ersten stenographischen Zeitschrift in Deutschland, Johannes Menzel geboren. (S. 121).

Denkmal des Fabrikanten Heinr. Chr. Meyer, errichtet 1854, vor dem Klosterthore, 1902 wegen der Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in die Brüningstrasse in eine offene Säulenhalle vorgelegt, die auf eine von steht das Mönckeberg-Denkmal, eine als Sinnbild der Bürgerkraft gedachte, von einem Löwen gekrönte Brunnenanlage, die das Relief der hochverdienenden Bürgermeisters Mönckeberg an der Vorderseite zeigt. Der Entwurf stammt von Prof. Georg Wulff-Dresden und Bauleiter Prof. Schumacher.

Bürgermeister Petersen-Denkmal (von Thiemer), errichtet 1897 am Neuenwall, dem Stadtthore gegenüber.

Denkmal des Ober-Spritzenmeisters Joh. Georg Repsold, errichtet 1893 in den Wallanlagen am Milnerthor, zur Ehrung der Verdienste Repsolds um die Gründung der Sternwarte und um das Feuerlöschwesen. In Ausübung seines Berufs 1830 bei einem Brande verunglückt.

Schiller-Denkmal, errichtet 1866 in den Wallanlagen, gegenüber dem Haupt-Portale der Kunstschule. Schöpfer des Denkmals ist der hamburgische Bildhauer Lippelt.

Denkmal für den Oberlandesgerichtspräsidenten Dr. E. F. Sieveking im Oberlandesgerichtsgebäude am Sievekingplatz.

Vier allegorische Gruppen vor dem Oberlandesgerichtsgebäude am Sievekingplatz.

Die Standbilder vier hervorragender Hamburger Rechtsgelehrten: Dr. Vincent Müller (1660–1690), Dr. Matthias Schüller (1648–1719), Dr. Johann Arnold Hesel (1778–1851) und Dr. Hermann Baummeister (1805–1877) über dem Haupteingang zum Ziviljustizgebäude am Sievekingplatz.

Stavenhagen-Denkmal, Gross-Borstel, Bortelcherasse, dem Andenken des jung verstorbenen niederdeutschen Dramatikers Fritz Stavenhagen gewidmet. Semperhaus mit der Statue des Semper, erbaut 1908, Spitalstr. 12.

Vier Beschützer und Förderer der Hamburger Seefahrt: Kersten Miles, Simon v. Utrecht, Dittmar Koel, Kapitän Karpfänger, an der Kersten Miles-Brücke über der Holtenauerallee, errichtet 1897. Die Brücke trägt als Schmuck die Wappen von 32 früheren Hansestädten, an den Risaliten der Wiederlager die Bildsäulen der obengenannten vier berühmten Hamburger. An der Südseite links wothalender Bürgermeister Kersten Miles (gest. 1420), welcher den Land- und strandräubern an der Unterelbe, dem Herren von Lappe, das feste Haus Ritzebüttel (mit dem heutigen Cuxhaven) entritt und sich so als weitaussehender Politiker bezeichnet, indem er Hamburg diesen festen Punkt an der Elbmündung zu verschaffen wusste; rechts davon Hamburg berühmtester Seeheld Simon von Utrecht (gest. 1497), der sich in der Seeschlacht vor Helgoland gegen die Vallenflüchter (1462) hervortrat und den gefürchteten Seeräuber Störtebecker gefangen nach Hamburg

brachte. Zum Andenken an sein in alten Liedern viel besungenes Schiff „Bunte Kuh“ ist die grosse Halle im Rathswinkel benannt, wo ein „Modell“ des den gefürchteten Dänischen Seeräuber Claus Kniptow (gest. 1563) des gefangenen nahm, ihm gegenüber rechts Berend Jacob Karpfänger einer der fünf französischen Kaperschiffe in der Elbmündung in der Ostsee besitzig berühmtesten Seedeute Hamburgs, lieferte 1675 mit der „Orestes“ besitzig fünf französischen Kaperschiffe in der Elbmündung in der Ostsee besitzig ging 1683 auf einem Zuge gegen die Korsaren im Hafen von Cadix mit seiner Mannschaft in Sicherheit gebracht hatte.

Zwei Statuen, „Germania“ und „Hammonia“ darstellend, (von A. Denoth) auf der Brooksbrücke, errichtet 1888.

Vier Statuen: „Columbus“, „Vasco da Gama“, „Magenell“ und „Cook“ darstellend, auf der Kornhäuserbrücke errichtet 1903.

Denkstein zum Andenken an die Sturmflut des Jahres 1771, errichtet 1774 beim Deichthor, 1857 wegen Terrainveränderung nach dem Hammerdeich versetzt und 1877 wegen Strassenverengung abermals von dort nach der grünen Brücke verlegt.

Schlussstein des Zollanschlusses auf der Brooksbrücke, eingefügt von Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888.

Sehenswerte Grabdenkmäler auf den Friedhöfen.

Eisenbahnwesen.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf, sie wurde von einer hamburgischen Aktien-Gesellschaft erbaut und am 15. Mai 1842 eröffnet. Die Verbindung Bergedorf-Berlin wurde von der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft erbaut und am 15. Dezember 1846 in ganzer Länge eröffnet. Die Gesellschaft nahm auch die Strecke Hamburg-Bergedorf in Pacht. Diese Strecke ging 1870 in das Eigentum des Hamburg-Berliner Staats über. Im Jahre 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn neben der Strecke Hamburg-Bergedorf vom preussischen Staate angekauft.

Die Bahn von Hamburg nach Lübeck wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft erbaut und am 1. August 1866 eröffnet. Die Strecke Hamburg-Hannover wurde am 19. Mai 1867 in Betrieb genommen. Im Jahre 1. Dezember 1817 eröffnet. Die Verbindung zwischen Hamburg und Herberg wurde zum Jahre 1872 durch Fährdampfer. Eine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Herberg wurde erst durch die Hamburg-Venloer Eisenbahn (Köln) am 1. Dezember 1872 eröffnet. Die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31. Dezember 1874 in Betrieb genommen.

Die Bahn von Hamburg nach Cuxhaven wurde von der Unterelbischen Eisenbahngesellschaft erbaut und am 11. November 1881 eröffnet. Die Hamburg-Venloer Bahn ging 1879, die Unterelbische Eisenbahn 1890 in das Eigentum des preussischen Staates über.

Die Eisenbahn von Altona nach Kiel wurde am 18. September 1841 (unter dem Namen „König Christian VIII. Ostseebahn“) eröffnet. Die Zweigbahn von Altona nach Blankenese wurde am 19. Mai 1867 in Betrieb genommen. Im Jahre 1884 wurde die Altona-Kieler Bahn vom preussischen Staate angekauft.

Das zwischen den Hamburgischen und Altona ererbenden Eisenbahnen fehlende Bindeglied, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, wurde in der Fabrik 1864 bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Teil von Hamburgischer Staat, der Rest von der Altona-Kieler Bahn, die zunächst nach dem Betrieb auf der Verbindungsbahn lieferte. Die Bahn nahm ihren Betrieb am 1. Januar 1867 in Betrieb und erhielt zwei Zwischenstationen auf Hamburg, eine Eisenbahn, seit 1. April 1920 von der Betrieb von den preussischen Staatsbahnen, seit 1. Oktober 1921 von der Deutschen Reichsbahn, seit 15. Febr. 1921 von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zur Verbindung der Züge der Kieler und Blankenese Strecke nach dem Berliner und dem Hannover-schen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Beförderung der Güterzüge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona.

Die zu einem grossen Teil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kaltenkirchen wurde im Jahre 1884 eröffnet. Im Jahre 1912 hat man einen eigenen Bahnkörper erhalten und der Bahnhof ist nach der Sandbergstrasse verlegt worden.

Nachdem, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämtliche in Hamburg mündende Eisenbahnen in das Eigentum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der im Jahre in Angriff genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personalverkehrs: viertelstündiger Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämtlicher Fernlinien in das städtische Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche für den Ortsverkehr bestimmt wurde, bezüglich des Güterverkehrs: Errichtung von Verschubbahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Vielzahl nach endigen und bediegen. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge bekehren. Für den Durchgangsverkehr hatten eine Anzahl Züge zwischen den Verschubbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben:

- I. Fernpersonverkehr.
- Der Fernpersonverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:
1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steinthor.
 2. Bahnhof Hamburg, Dammtor.
 3. Bahnhof Hamburg, Sternschanze.
 4. Bahnhof Holstenstrasse in Altona.

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 Berliner Tor an nebeneinander legen, vom Süden die Hamburger Linie. Von Altonaer Bahnhof führt nach Norden die Linie nach Kiel, Reinburg und Husum. Die von Norden kommenden Fernzüge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die vom Süden und Osten kommenden im Hauptbahnhof Altona (mit Ausnahme der Lübecker Züge und einiger Vorortzüge nach und von Elmshorn, die nur Fernlinien in das städtische Gleispaar der Verbindungsbahn führen). Der Hauptbahnhof Hamburg hat 4, der Hauptbahnhof Altona 5, die übrigen Bahnhöfe je einen Bahnsteig für den Fernverkehr. Ausser den Fernzügen werden auf den Fernlinien Vorortzüge nach und von Hamburg, Elmshorn, nach und nach von Richtung Bergedorf gefahren.

II. Ortspersonverkehr.

Die Stadtbahngasse der Verbindungsbahn, deren Fortsetzung westlich in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in den neben der Lübecker Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar, eine Verlängerung von Hasselbrook über Barnbeck nach Ohlsdorf ist seitens des Hamburger Staates zur Ausführung gebracht. Von Ohlsdorf aus ist die Verlängerung bis zu dem auf preussischem Gebiet belegenen Endbahnhof Popenbittel durch die Alsterbahn-Gesellschaft durchgeführt worden. Die Verlängerung bis Popenbittel ist in den Besitz der Deutschen Reichsbahngesellschaft übergegangen.

Die Stationen der elektrischen Betriebsbahn sind: Altona-Hamburg-Popenbittel, innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona sind Ohlsdorf, Rübenkamp, Barnbeck, Friedrichsberg, Wandsebeckershausen, Hasselbrook, Landwehr-Bezirk, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Holstenstrasse, Hauptbahnhof Altona, Bahnenfeld und Gross-Torbeck-Othmarschen.

An der Vorortstrecke der Berliner Bahn, gegen ausschau des Berlinerorts die Stationen: Rothenburgsort und Tiefstack, an der Vorortstrecke in der Richtung Harburg die Stationen: Oberhafen, Eilbücke und Veddel.

3. Güterverkehr

A. Rangierbahnhöfe. Als End- und Anfangspunkte der Güterzüge dienen folgende Rangierbahnhöfe:

a) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

- 1) Wilhelmshurg für die Richtungen Cuxhaven, Cöln, Hannover.
2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.
3) Eidelstedt für die Richtungen Kiel, Rendsburg, Husum, Blankensee.
4) Lauenfelder für den Altonaer Ortsverkehr.
5) Billwärder noch im Bau.

b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:

Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck. Zur Verbindung der Rangierbahnhöfe unter sich und mit den Ausseebahnen dienen folgende besondere Gleisverbindungen:

- 1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmshurg nach dem Hannoverschen und von da nach dem Hauptbahnhof.
2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hannoverschen Bahnhof.

3) Eine eingleisige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandsbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Poppenbüttel.

4) Eine zweigleisige Verbindung von Holstenstr. nach Langenfelde-Eidelstedt.

5) Eine eingleisige 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 Umgehungsbahn geplant, die beim Bahnhof Meckelfeld aus der Strecke Hannover-Harburg abzweigt über Billwärder, Barnbeck und Lokstedt nach Eidelstedt führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Die Strecke von Rothenburgsort bis Hasselbrook ist bereits für die Güterzüge der Lübecker Bahn und den Güterverkehr der an der Stadt- und Vorortbahn gelegenen Güterbahnhöfe Barnbeck, Ohlsdorf und Poppenbüttel in Benutzung genommen.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes belegenen Rangierbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfeld) und Hamburg Kai rechtselb, am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmshurg und Hannoverscher Bahnhof; der Rangierbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Hannoverschen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmshurg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

Zur Bedienung der auf dem Veddel-Feute-Gelände errichteten Privatanschlüsse ist daselbst ein Sammel- und Rangierbahnhof mit Gleisverbindung nach Wilhelmshurg angelegt.

B. Ortsguterverkehr. Dem Ortsguterverkehr dienen folgende Bahnhöfe:

1. Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekürzt Hamburg HgBf., der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht:

a) Der Hannoversche Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, HgBf. Er dient für den Frachtstückguterversand nach allen Richtungen und dem Frachtstückgutentempfang aus Richtung Cöln und Hannover, sowie dem Eilgutverkehr. Ferner findet hier die zollamtliche Abfertigung für den gesamten Verkehr statt. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Pralldekräne, Kohlenkipper u.s.w.). Im Ganzen sind auf dem Hannoverschen Bahnhof 90 Kräne bis zu 18,5 t Tragfähigkeit vorhanden.

b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Berl., seine Verkehrsanlagen sind teils von der Bankstrasse, teils von der Brückenstrasse zugänglich. In dem Schuppen an der Bankstrasse wird der Frachtgutentempfang aus Richtung Bergedorf abgefertigt. Für den gesamten Sammel- und Umschlagverkehr ist der Güterschuppen an der Lippelstrasse bestimmt.

auf dem Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brückenstrasse belegen, werden hauptsächlich Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden.

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

d) Hamburg, Kai rechts dient für den Umschlagverkehr im rechtselbischen Freihafenbetrieb.

2) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonnenstrasse und Nagelsweg gelegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wasserumschlages.

3) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Milch, Wagenladungen und Vieh (Schlachthof).

4) Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten.

Die ausgedehnten Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Verschiebepfahnhof Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen.

In Altona besteht eine vom Bahnhof Bahrenfeld ausgehende schmalspurige Privatanschlussbahn für den Güterverkehr, mit der Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabrikhöfen befördert werden.

Die vollständige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die Deutsche Reichsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stromarsen Kleinbahn an die Deutsche Reichsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Elektrizitäts-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 Elektrizitäts-Gesellschaft, Geh. Baurat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Geh. Baurat Dr. Ing. Heinz Schwieger und Paul Liez. Am 3. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staate ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 48 630 B-Aktien und brachte den Bahnkörper der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Alsterdampfschiffahrtsbetrieb in den Besitz der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft über. Die frühere Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg ist seit dem 30. Dezember 1919 mit der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft verschmolzen. Ende 1922 gingen auch die Betriebsmittel und Betriebsanlagen der Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft, deren Konzeption am 31. Dezember 1922 ablief, in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Strassenbahnnetz angegliedert. Das Grundkapital beträgt zur Zeit RM. 92 075 000.— eingeteilt in 115 000 A-Aktien über je RM. 800.— und 68 631 B-Aktien. Die B-Aktien bestehen aus 66 630 B-Aktien über je RM. 600.— und 1 B-Aktie über RM. 250 000.—. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Carl Joh. Cohn, Senator Dr. Schramm, Dr. Heine, Jaques, Dr. Max Albrecht, Kommerzienrat Ludw. Born, Oberbürgermeister Max Brauer, C. Bunzel, M. d. B., Geh. Oberreg.-Rat Dr. jur. W. Cuno,

Geh. Kommerzienrat Dr. med. Max Th. Hayn, F. C. H. Heye, Anton Hubbe, Johs. Hüne, Alfred Jacobsen, Senator Emil Krause, Dr. Ing. Heinrich Kross, Senator Walter Aug. Matthaei, H. O. Perschke, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Baurat Philipp Pffor, Joh. B. Schroeder, J. F. Wilh. Schröder, Dr. Ing. h. c. C. F. v. Siemens, Herm. Strack, Kurt v. Sydow, Senator A. D. Paul Weinheber, Vom Betriebsrat: M. Jäger und Friedr. Tiedemann, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Senator Carl Joh. Cohn; stellvert. Vorsitzender: Dr. Jaques u. Senator Dr. Schramm; Vorstand der Hochbahngesellschaft: W. Stein, C. Liez, Dr. Mattendorff, Dr. Mummssen und Carl Walther.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,50 km Länge und vier Zweiglinien, nämlich: Schlump-Hellkamp Länge 2,48 km. Hauptbahnhof-Rothenburgsort Länge 3,03 km. Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Ohsenzoll Länge 12,77 km. Barnbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf Länge 22,97 km. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 58,75 km. Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).

Den Betrieb der Strecke Ohlsdorf-Ohsenzoll (Staat, Langenhorner Bahn) führt die Gesellschaft für ihre eigene Rechnung, wogegen sie den Betrieb auf der Strecke Barnbeck-Groß-Hansdorf (Staat, Walddorferbahn) für Rechnung des Hamburgischen Staates führt.

Das Strassenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 226,2 km Betriebslänge. Die Alsterdampfschiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Lütjens & Reimers, Hamburg, geschlossenem Vertrage vom 13. Juli 1923 seit 1. September 1923 für Rechnung der genannten Firma.

Der Wagenpark des z. Zt. im Ausbau befindlichen Autobusbetriebes besteht gegenwärtig aus 29 Autobussen neuester Konstruktion.

Walddorferbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barnbeck-Volkdorf-Groß-Hansdorf.

Langenhornerbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Ohsenzoll

Der Stadtpark.

Siehe den Artikel am Anfang des Buches vor Abschnitt I.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze als St. Gertrud, St. Michaelis und St. Catharina, belegen die Kirchenhöfe St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Begräbnisse geschlossen. Für noch unbenutzte Stellen in Familienrabern wird jetzt oder später den zu den Grübern nach Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation.

Das Bestattungs- und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof in Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf entgegengenommen. Die Zahlung der Gebühren kann auch durch Überweisung auf Post-Check-Cto.: 81074 und Reichsbank-Cto.: „Friedhof zu Ohlsdorf“ erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandsbekerchausee in Hamburg-Eilbeck, begründet 1848 von der St. Jacobikirche, ist nächst dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der größte und schönste Friedhof Hamburgs. Vor einigen Jahren sind auf dem hinteren Teile desselben, wo verfallene Gräber - deren Ruhezelt inzwischen abgelaufen - einen ungeschöner Eindruck machten, hübsche gärtnerische Anlagen mit Tümpeln, Teich usw. entstanden. Das Bureau behält sich am Eingang zum Friedhof ein Werktag (von 9-4 Sonntags bis 9) geöffnet. Der Friedhof stellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation.

Das Bestattungs- und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof in Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf entgegengenommen. Die Zahlung der Gebühren kann auch durch Überweisung auf Post-Check-Cto.: 81074 und Reichsbank-Cto.: „Friedhof zu Ohlsdorf“ erfolgen.

Neuer Hammer Friedhof, Wandsbekerchausee 202/204 und Friedhof 8

In Hamburg-Eilbeck, besteht seit dem 29. Juni 1862, Hauptausgang von der Wandsbekerchausee. Das Bureau, geöffnet werktags von 9 bis 4 Uhr, an Sonn- und Feiertagen in dringenden Fällen von 9 bis 10 Uhr vorm., befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedenstrasse (Postadr.: Hamburg 23, Friedenstr. 29).

Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden, ab 12 & 871. Die Unterhaltung und Bepflanzung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Hammer Friedhofsverwaltung, und sind alle diesbezüglichen Anträge im Bureau des Friedhofes zu stellen.

Friedhof zu Ohlsdorf.

Der zur allgemeinen Begräbnisstätte bestimmte und für alle Konfessionen und Religionsgemeinschaften offene Friedhof zu Ohlsdorf ist ca. 10 km vom Mittelpunkt der Stadt entfernt. Derselbe umfaßt zur Zeit einen Flächeninhalt von 371,9 ha (mit der Erweiterung in der Bramfelder Feldmark). Das Verwaltungsgebäude befindet sich am Hauptausgang zum Friedhof. An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen belegen, von welchen aus die Leichenkondukte ihren Weg nach den einzelnen Grabern nehmen. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschmückung des gesamten Friedhofes, 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 Barnbeck 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 Familiengräber beträgt 25 Jahre, dagegen ist für die Genossenschaftsgräber und gemeinsamen Gräber eine von der Medizin-Behörde zu bestimmende mindestens 15jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber das System der Einzelbeerdigung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschaftsgräbern gestattet, daß 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.— 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 16.— für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder bis zu vier Grabstellen, für die Grabstelle 30.—

Plastic Covered Document

microfilm

Blocked Information

- 9) Die **Stackenschleuse**, erbaut 1888/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Ansenbau, 1 gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 bilsseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Drempeilbseite - 1,0 m, Bilsseite - 1,15 m.
- Die nachgenannten Schleusen liegen im Hatengebiet und sind lediglich Sperschleusen, 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 66,50 m nutzbarer Länge und 11,10 m hinterer Breite. Die Schleusensole liegt auf - 1,14 m. Die Schleuse hat Schieberote, welche hydraulisch bewegt werden.
- 11) **Baakenschleuse**, erbaut 1889/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 100 m nutzbarer Länge und 16 m hinterer 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 Schieberote, welche an Trägern über den Schleusenmäulern aufgehängt sind. Die Bewegung derselben erfolgt hydraulisch.
- 12) **Grevnhofschleuse**, erbaut 1898/1900, zwischen Kuhwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbarer Länge und 18,30 m hinterer Breite. Die Schleusensole liegt auf - 0,5 m. Die Schleuse hat Schieberote, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 13) **Ellerholtschleusen**, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholtschleusen und Reherstieg, mit Kammer von je 120 m nutzbarer Länge und 18,30 m hinterer Breite. Die Schleusensole liegt auf - 0,5 m. Die Schleusen haben Schieberote, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 14) **Müggelburgerschleuse**, erbaut 1904/1906, zwischen Nordelbe und dem östlichen Ende des Müggelburgerkanals mit 2 Kammern von je 120 m nutzbarer Länge und 18,30 m hinterer Breite. Die Schleusensole liegt auf - 0,50 m. Die Schleuse hat Schieberote, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 15) **Rügenbergerschleuse**, erbaut 1912/13, zwischen Köhlbrand und Rügenbergerrahfen mit 2 Kammern von je 150 m nutzbarer Länge und 18,30 m hinterer Breite. Die Schleuse hat Schieberote, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
- 16) **Neue Fuhlsbütteler Schleuse** zwischen Rathsmühlendamm u. Hasenbückbrücke, Astenkanal erbaut 1911/14; Länge d. Schleusenkammer 31,00 m; Breite d. Schleusenkammer 6,50 m; 2 Freigerinne mit je 6,50 m Breite; 1 Fischpass m. 3,00 m Breite. Wasserspiegel normal + 6,50, Wasserspiegel bei gefüllter Schleusenkammer + 8,30, Höhe + 4,60.

Die Freihafenspeicherstadt.

steht mit der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Diesbe wird im Norden von 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 Speicherstadt besteht aus 25 m breiten Kanälen, welcher auf seinem westlichen Ende sowohl mit dem Binnenhafen als auch mit der freien Elbe in Verbindung steht, wird dies 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. Landzungen erheben sich ausser einigen Kaff- und Zollsäpulen, einem Staatspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorenhäuser, sowie eine elektrische Akkumulatoreneinstation.

Die Verbindung der durch die Hofe 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 Entwürfen der Privat-Industriellen entstanden. Sämtliche Bauten sind unter Aufsicht und Mitwirkung des Ingenieurressors der Stadt-Deputation in deutschem Bausteinbau ausgeführt.

Die Pläne für den Speicherkomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsherrn in Vertretung der Interessenten der späteren Speicherstadt, welche die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschlossenheit, die relative Höhenlage des Baues zur Strasse und die Maximalbelastung der einzelnen Lagerplätze, die Art und Verteilung der Brandmauern, der feuerlöschers anzulegenden Treppenhäuser, sowie sonstige im Interesse einer möglichst Feuerlöschbarkeit 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, 236, W/10, X/1/10, der Speicher zur Lagerung von Zellulose und Zellulosewaren am Wilhelmshafen, die beiden Kaispeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldauhafen 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 pachweise übernommenen beiden Kaispeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr. Am Südufer der Elbe, auf dem südlichen Ufer des Binnenhafens, 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 Handelsbanknietweise zur Benutzung überlassen und sind dieselben ausser mit Lagerstätten, auch grösstenteils mit Kontoren ausgestattet. Im Block O am Sandthorquai ist die Kaffeebörse vorgesehen und befinden sich in diesem Blocke 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 Wassersseite 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 Krane in den Zollabfertigungsstellen 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 in den Strassen des Freihafenspeicherterrains 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.

Ebtunnel St. Pauli-Steinwärd.

Der seit September 1911 in Betrieb befindliche Ebtunnel verbindet das linkselbische Frei-Hafengebiet, besonders zwischen Reherstieg und Köhlbrand, bestimmt. Am Westende der St. Pauli Landungsstrecke gesinnend, und auf dem linkselbischen Gebiet hinter der Steinwärdler Badeanstalt endend, ist mit dem Ebtunnel eine Abkürzung des Weges Kuhwärder-Baakenmarkt um 4200 m herbeigeführt. Entfernung der Schachtmitten 448,50m; Durchmesser der oberste imlichten 22,00m; Hubhöhe der Auflage 25,50m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10 000 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks: Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80m; Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,06m; lichte Weite eines Tunnels 4,70m; lichte Höhe eines Tunnels 4,50 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5-6 m; Wasseriefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10-11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn -15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Bausumme .A. 10722 000.-; Beginn der Projektarbeiten im Frühjahre 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 Ringstrasse.

Das Haupt-Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich von Stephansplatz an der Ringstrasse entlang bis zur Jungferstrasse und hat eine Länge von rund 307 m bei einer Breite von 33 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1888-1887 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbaurats Hake von dem Regierungsbaumeister Ruppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1898-1900 unter der Oberleitung des Geheimen Baurats Schuppan zuerst von dem Regierungsbauinspektor Schroder, nach dessen Tode von dem Postbaurat Wildfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staate angekauften Grundstückes beträgt 11313 Quadratmeter, wovon 7857 qm bebaut und 3476 qm Hof-räume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier ausserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verzierdung von Sandstein hergestellt. Die Kellergeschosse sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppenhäuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Backstein, zum Teil Betondecken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Böden sind in Holztafel, 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 Feuerlöschleitung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welche letztere der Strom durch eine reichhaltige, auf dem nachbarten Grundstück am Damnthorwall 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 einer starken Abkühlung unterworfenen Bedachung noch eine Lüftung angeschlossen. 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 ver- wendet ist, während der kleinere die Zufahrtstelle für die Stadtpostwagen bildet. Der für den Fahrverkehr des Paketdienstes bestimmte grosse Posthof ist gegen die Strasse „Dammthorwall“ durch ein schmiedeeisernes Gitter abgetrennt. In dem folgenden Bauteil sind wiederum 2 Höfe, die, im Erdgeschoss durch Glasdächer überdeckt, zu Dienstzwecken 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 Paketannahme mit der Abgabepackkammer sowie mit der Wert- und Zollpackkammer des Postamts 2. Das II. Geschoss wird fast ausschliesslich von den grossen Apparaträumen nebst Zubehörräumen eingenommen.

Der an der Ringstr. folgende zweigeschossige Mittelbau gliedert sich wieder in einen von zwei Turmsäulen 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. Ueber 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 Damnthorwall und Drehbahn, befindet sich ein von Hamburger Stadt und von den vereinigten Logen angekauftes 492 Quadratmeter grosses Grundstück, auf dem z. Zt. ein Neubau errichtet wird. In diesem Neubau ist im Erdgeschob die Unterbringung der für den Kraftwagenbetrieb erforderlichen Unterstellräume nebst Werkstätten und Ladestellen, die elektr. Licht- u. Kraftversorgungsanlagen für die Gebäudeblocks an der Ringstrasse und Damnthorwall-Hrehbahn und eine Rohrpostmaschinenanlage geplant. Die oberen Geschosse werden für den Einbau von 2 Fernsprechämtern einsch. 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) abzuholen. Ferner liegt dem Paketpostamt die Bearbeitung aller pflichtiger Sendungen und die Einziehung von Zollgebühren zuzubehalten für das gesamte Stadtgebiet Hamburgs ob. Der Zustellbezirk des Paketpostamts umfasst das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Landzustellbezirke der Postämter 27, 28, 33 und der auf dem Strom liegenden Schiffe; ferner gehören die Landgebiete Alsterdorf und Groß-Borstel zum Zustellbezirk. Das Personal besteht aus 673 Kräften.

Die beim Paketpostamt eingegangenen zollfreien Pakete gelangen zunächst zur Eingangspackkammer, von wo die Eilbotenpakete der Eilbotenstelle, 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 sie dem Postzollamt, Damnthorwall 39, zuführt.

Plastic Covered Document illegible