

schiffe. Gegenüber St. Pauli, welches von Schiffwerften belebt ist, gehört ein Wallerstreifen dem Freihafengebiet an. Derselbe ist durch schwimmende Ballen vom Strande getrennt. Vor beiden Ufern befinden sich schwimmende Zollaufbereitungsstellen. Der Niederhafen ist zum Theil seinem früheren Zweck entzogen, weil am Nordufer die Anlage des Johannis-Bollwerks und den Vorsetzen der Collocanals als Zugang von der Unterwelt zur Stadt gelassen werden mußte. Die Collocanal ist von den St. Pauli Landungsbrücken bis zur Niederambrücke ebenfalls durch schwimmende Ballen gegen das Freihafengebiet begrenzt, landseitig verläuft sie mit einer Längsmauer eingefast. Oberhalb der Niederambrücke wird bis zu der Spitze des Collocanals zugleich die Grenze des Zollgebietes gegen das hiesige Freihafengebiet. In letzterem liegt nach Abbruch des früher von 15000 Metern bestehenden Stadtheines ausgedehnte Speicheranlagen errichtet, welche in der städtischen Vertheidigung und natürlichen Ansammlung aller Erörterungen der Freiheit und Sicherheit und natürlich halb der Balladen liegende Theile des Niederhafens sowie wie früher als Liegeplatz für Seelschiffe benutzt und ist in seinen oberen Theile durch eine Einfahrt, das Obergatt mit der Elbe verbunden. Das Obergatt bildet zugleich den Zugang zu dem 1018 Meter langen Sandthorhafen. Auf dem nördlichen Quai des Sandthorhafens, dem Sandthorquai, befinden sich im Ganzen 839 fl. Meter Schuppen von 6 bis 17 Meter Länge, auf der Südseite, dem Kaiserquai, stehen Schuppen von 6 bis 17 Meter Länge. Vor diesen Schuppen werden die Dampfmaschinen der hauptsächlichsten europäischen Dampfgeschiffslinien mittels Dampfkräne entladen und beladen. In gleicher Weise ist südlich vom Sandthorhafen der Grasbroothafen hergerichtet; am Dalmanauai, das heißt an der nördlichen Seite dieses Hafens, befinden sich 3 Schuppen von zusammen 645 Meter Länge, während an der Ost- und Südseite des Hafens, dem Sünder Quai, 3 Schuppen von 516 Meter Länge erbaut sind. Endlich befindet sich noch an dem an der Elbe gelegenen Strandquai 3 Schuppen von zusammen 455 Meter Länge. Auf dem Westende der Landung zwischen Sandthorhafen und Grasbroothafen steht ein Speicher von etwa 19,000 Quadrat-Meter Lagerfläche; er steht am tiefen Wasser und hat einen hydraulischen Krahn-Anlage. Auf den Böden desselben können Waaren im Gesammtgewicht von 15,000,000 Kilo. gelagert werden. Der Speicher, welcher im Jahre 1892 durch Feuer zerstört wurde, ist 1893 wieder aufgebaut und mit Branntwein durchzogen worden, um bei einem sich etwa wiederholenden Brande das Feuer localisiren zu können. Die Quaisanlagen am Sandthor- und Grasbroothafen sind mit sämtlichen Bahnhöfen in Geleisverbindung. Elsbietig vom Speicher an der Spitze des Kaiser- und Dalmanauais liegt der Schiffbauhafen, elsbietig vom Strandquai der Strandbahnen. Der Sandthorhafen ist seit vermittelt der Broothorflusse an den Broothorhafen an; am westlichen Ende desselben zweigt der Magdeburger Hafen ab, welcher aus Längsmauern eingefast. Ueber das Südwende desselben liegt ein Drehschiff von mehr als 400,000 kg Gewicht, welche durch Wasserdruk bewegt wird. An der Ostseite des Hafens liegt ein nahezu 10,000 qm großer Lager-Schuppen. Deftlich geht der Broothorhafen in den Grenz-Hafen über. Dem folgt der Ober-Hafen und der bis zum oberen Ende des Hafens die freie Elbe reichende Oberhafen-Canal. Oberhafen und Grenz-hafenanal gehören dem Zollgebiet an und bilden den Überlauf des Collocanals, welcher die Stadt mit der Obersee verbindet. Hier liegt am Ufer des Stadtheines die Landungsanlage für die oberelbschen Dampfmaschine. Am der Südseite des Oberhafenkanals liegt der Venloer Bahnhof, nördlich zweigt das durch Schleusen vom Strom getrennte Canalsystem des Hammerbogens ab. Deftlich von dem Mündende des Oberhafen-Canals liegt der Entenswärd-Hofhafen, in dem der Lebergang der im Freihafenbestimmten Fahrzeuge verladen für den Zollbereich bestimmten Waaren vermittelt wird. Zur Verfertigung dienen hier 16 Stück massive mit hydraulischen und Hand-Kränen ausgerüstete Schuppen. Südlich vom Venloer Bahnhof liegt der Baakenhofhafen. Am Ufer des Hafens sind mit Längsmauern eingefast und mit Schuppen bebant. Letztere haben an der Nordseite des Hafens den Namen Bremerquai, eine Länge von 884 m und auf der Südseite, dem Peterquai, eine Länge von 1080 m. Am der Elbe entlang zieht sich hier auch der Kirchengartenquai, welcher an seiner mittleren Strecke mit 500 fl. Schuppen belegt ist, während die obere Strecke Geleisanlagen enthält, von denen aus die mit der Eisenbahn angekommenen wasserdichten Frachten in Wasserfahrzeuge übergeladen werden. Eine theilweise Verlegung dieser Geleisanlagen ist jedoch beantragt und wird dann die Erweiterung der Anlagen ebenfalls mit Schuppen bebant werden. Den östlichen Theil des Baakenhofhafens bilden der Schleusenanal, neben welchem die 1891 im Betrieb genommene Baakenhöfische zur Verbindung des Hafens mit der Obersee genommene mindet. Am der Nordseite des Hafens stehen gewöhnliche Dampfschiffe, an der Südseite Gerüst-Dampfkräne, welche von einer Contraktion aus mit Dampf versehen werden. Zur Heizung bedeutender Kessel ist am unteren Ende des Peterquais ein Dampfkrän ausgefüllt worden, welcher Laufen bis zu 50000 kg zu heben vermag. Die Beleuchtung der Quais erfolgt durch elektrisches Licht. Geleisanlagen stellen die Eisenbahnanforderungen mit den Bahnhöfen her. Oberhalb des Baakenwärders überreitet die nach Hamburg u. s. v. führende Eisenbahn mittelft einer festen eisernen Brücke die Elbe. Diese Brücke bildet die äußerste Grenze des Verkehrs. Am südlichen Elbufer liegt der Segelschiffhafen, das größte Porendecken, welches etwa 350000 qm Wasserfläche umfasst und an seinen mit Längsmauern eingefasten Ufern sowie an den mittleren Tiedalen-Reihen 100 große Seelschiffe aufnehmen vermag. Am westlichen Ende des Südens, des Amerikahafens, sind in einer Länge von 750 m Schuppen mit Kränen und Geleisanlagen erbant, welche der Dampfung Amerikanischen Wasserfahrt-Actien-Gesellschaft zur Benutzung vermietet waren. Diese Gesellschaft hat aber seit Ende des Jahres 1893 die sämtlichen Schuppen des Peterquais am Baakenhof-

geniehet und guten Betrieb nach dort verlegt. Westlich von den Schuppen des Amerikahafens, sowie an der Dreihe des Segelschiffhafens, dem Segelschiffkanal, sind Einrichtungen zum Verladen von Waaren zu sehen. Auf der Nordseite des Segelschiffhafens, dem Aikaual hin, ist 330 m Länge 40 m tiefe Schuppen gebaut. Am Amerikaual liegen gewöhnliche Dampfkräne, am Aikaual wiederum Gerüsthänge, ebenfalls vom Verladen einer Centraldampfkessel. Sodann befindet sich noch am westlichen Ende des Aikauals, am Anbruchst ein Dampfcrän von 150,000 kg Leistungsfähigkeit, eine Tragkraft, die kein anderer Dandelhafen des Kontinents hat. Eine Tragkraft, die kein anderer Duais am Segelschiffhafen besitzt, das herrliche Licht. Auch hier besteht überall Eisenbahnverbindung mit den Bahnen. Zwischen Segelschiffhafen und Elbfium ist der dem oberelbischen Verkehr dienende Oberländerhafen hergestellt. Derselbe ist am oberen Ende mit dem Segelschiffhafen durch einen Canal verbunden, über welchen eine Fußbrücke führt, welche auch bei höheren Wasserständen den Verkehr zwischen Rähne gestattet. Am Südufer des äußeren Oberländerhafens, des Woldenbahns, sind von der Freihafen Lagerhäus Gellendshof 3 Schuppen zur Lagerung von Waarenzügen erbaut. Zum Anschluß an den inneren Oberländerhafen, den Sealahfen, ist durch Verbreiterung des Reddelcanals ein weiterer ca 700 m langer Hafen, der Spreedafen, für oberelbische Rähne angelegt. Südlich vom Segelschiffhafen sind zwei Seitenanschnitte hergestellt, wovon der eine, der Hanfahafen, sowohl See- wie Fluß-Schiffe, der andere, der Juthahafen, lebendig Seeschiffe aufnehmen soll. Das Iste des ersteren ist seiner Bestimmung entsprechend theils mit Quaimauern (Eswalquai) eingefast, theils liegt es in Bückung. Der Juthahafen wird dagegen vollständig von Quaimauern, dem Antirialia, Andia- und Africaual, umschlossen. Am Südufer der Elbe, auf dem kleinen Grasbrook und dem Steindammer, befinden sich verschiedene Schiffsbauereien, Patentstilps u. d. Verdienst liegt zwischen dem kleinen Grasbrook und Steindammer, welche durch die Reiersitzgräde getrennt sind, wird durch die Reiersitzgräde hergestellt welche einen dreckbaren Thiel enthält, dessen Bewegung durch Gasmotorbetrieb geschieht. Am Trodenboots hat Hamburg neben der Reiersitzgräde, ein großes, der Hamburg-Amerikanischen Packesahrt Actien-Gesellschaft gehöriges Trodenboot, außer diesem auf dem Steindammer ein Trodenboot. Am Schwimmdocks sind das von der Reiersitzgräde Aufnahme der Schiffe eingerichtet ist, die großen Schwimmdocks der Herren Blohm & Ros, wo die größten Schiffe gebaut werden liegend, die Dock von Branderburg, deren Werft bei Kuhwärder liegend, die Firma S. C. Stillken aus Altona, zwei kleinere vor Steindammer vorhanden. Die Zahl der in den Hamburger Häfen jährlich ankommenden Schiffe beträgt ca. 8000. Seelen darunter fast 6000 Passagiere, sowie über 12000 von der Ober-Elbe kommende Schiffe und Rähne und mindestens 45000 kleine Fahrzeuge von der Unter-Elbe und den Nordflüssen.

Hamburgische Münzstätte, errichtet durch Senats- und Bürger-
schafts-Beistand vom 2. und 10. December 1873, ist auf dem Grundstü-
ck der ehemals Vanensien'schen Wagenfabrik in der Vorberstraße, **S**
Georg, unter Mitbenutzung der noch vorhandenen Fabrikgebäude im
Laufe des Jahres 1874 erbaut und seit Januar 1875 in Thätigkeit.
Außer vielen andern zum Theil sehr interessanten Münzmaschinen besitzt
dieselbe 8 Prägmaschinen, 29 Hämmerlicher Systeme, welche aus der
vormals Kaiserl. Münze in Stragburg, seit der Eroberung dieser Stadt
im Jahre 1870 in den Besitz des Deutschen Reichs gelangt, und von
diesem dem Hamburgischen Staate käuflich überlassen worden. Die
Münzstätte prägt für Rechnung des Reichs Gold-, Silber-, Nickel-
und Bronzeminzen und außerdem für Privatrechnung Doppelkronen. Der
Ankauf des Goldes für diese Privatgoldmünzen wird durch die Reichsbank
vermittelt. — Seit dem October 1883 befindet sich auf dem Grundstücke
der Münzstätte, aber getrennt von derselben, auch das **Haupt-Museum**.
Dasselbe ist dem Publikum an allen Wochentagen von 8—12 Vorm.
und von 4—6 Nachm. geöffnet.

Reichs-Post- und Telegraphen-Gebäude in Hamburg. Es
finden sich: I. die Ober-Postdirektion und die Ober-Postkasse im
Postgebäude am Stephansplatz (Eckbau) 1 Treppe hoch, II. die Post-
und Telegraphen-Anstalten, und zwar:

a) Postamt Nr. 1 für den gesamten Briefpost-Verschleiß und mit An-
nahmeeinstellen für Geldbriefe, Postanweisungen, Telegramme und
Zeitungsbestellungen; ferner mit Ausgabestellen für Geldbriefe und
Postanweisungen an abholende Correspondenten, sowie mit einer
Einlochungsstelle für Zirkulare preussischer Staatspapiere im Erd-
geschoss des Postgebäudes am Stephansplatz (Eckbau);

b) Postamt Nr. 2 für den gesamten Paket-Verschleiß; Ringstraße.

c) Postamt Nr. 3 nebst Telegraphen-Anstalt: gr. Alstermarkt 31;
" " " Ecke der Sophien- und
Seilerstr. in St. Pauli.

d) Postamt Nr. 5 nebst Telegraphen-Anstalt: St. G., neue Brenner-
straße 16;
" " 6 " Wilhelmsr. 38, vormals
" " 7 " Bollwerksunterlage;
Postamt Nr. 8 nebst Telegraphenanstalt: vor dem Klosterhof 8;
" " 9 nebst Telegraphenanstalt: 2 Börsen 2-5
im Dovenhof;
" " 10 " Brückendamm 14;
Postamt Nr. 12 Poststraße 13, Annahmestelle für säumige Post-
sendungen (mit Ausnahme von Paketen).

e) Postamt Nr. 13 nebst Telegraphenanstalt: Grindelberg 1;
n/a) " " 14 (Breithafen) nebst Telegraphenanstalt: Ede Lehm-
wieder und a. b. Sande