

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

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 Galerie 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 zur Gegenwart dar. Sein Licht erhält der Saal bei Tage durch 7 Fenster, am Abend durch drei grosse Kronleuchter und zahlreiche Wandlamps. Die Länge dieses Saales beträgt 42 m, die Breite (ohne Galerie) 17½ m.

Der Ratssaal enthält 920 Sitzplätze. Der vornehmste Raum darin ist der Rosenkranz, von Professor Duffek mit einem reichen Fries geschmückt, im übrigen mit reicher Holzschnitzerei und Mosaikfenstern ausgestattet. Der sog. Remter, für grössere Gesellschaften bestimmt, zeigt Bilder von Fitzer (Bremen), „die bunte Kuh“, der Mittelraum Glasmalereien (geschichtliche Erinnerungen aus dem 14. und 16. Jahrhundert) und Bilder von Allers. Im Grundsteinkeller ist der Grundstein des Turmes zu sehen und das Gerät, welches bei der Grundeinlegung benutzt wurde.

Die Beschichtung des Rathauses ist gestatet. Eintrittsgeld an Wochentagen 50 Pfg. an Sonn- und Festtagen 20 Pfg. sind bei dem diensttunenden Portier auf der Rathaus-Diele zu haben. Ebenso wird der Ratssilberschatz dem Publikum zur Besichtigung zugänglich gemacht, zur Erhebung gelangt ein Eintrittsgeld von 25 Pf. für die Person. Geseigt wird der Silberschatz am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend in den Vormittagsstunden von 10—1.

Von dem am Rathaus stehenden Spruche:

Libertatem, quam peperere majores,
Digne student servare posteritas

befindet sich am Kugeldenkmal folgende Übersetzung:

Freiheit haben dir, Hamburg, die Väter tapfer errungen,
Wüdig wahr sie dir bis auf das späteste Geschlecht!

Ansonstern gibt es die folgenden Übersetzungen:

Strebe, junges Geschlecht! die Freiheit, welche die Väter
Mutig für Hamburg erkämpft, würdig zu wahren der Stadt.
Freiheit errangen die Väter! Sie Hamburg ewig zu wahren
Sei auch das späteste Geschlecht, würdig der Väter, bestrebt.

Die Freiheit, von den Vätern einst erworben,
Getreulich mög' der Enkel sie bewahren!

Die Freiheit, die errungen die Alten,
Möge die Nachwelt würdig erhalten.

Das alte Rathaus,

Admiralitätsstr. 55/56

Ist in den Jahren 1781 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 liegenden Fleet reichen. 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 Sonnfin in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführten Rokokostilelemente.

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 überlassen und jetzt haben mehrere Abteilungen der Polizeibehörde und die Baupolizeibehörde ihr Unterkommen darin.

Börse.

Adolphsplatz.

Die neue Börse wurde am 2. Dezember 1841 eröffnet. Das Gebäude wurde vom grossen Brande im Mai 1842 verschont, obwohl ringsum alle Häuser und Strassen niederbrannten. Nachdem die bisherigen Räume dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügten, wurde im Jahre 1884 ein neuer geräumiger Anbau eröffnet und Flächenraum für den Börsenverkehr von ca. 3400 qm geschaffen, der dem Waren- und dem Fondsgeschäft dienende Teil besonders dem Getreide, Assekuranz- und Schiffmakler-Geschäft dienende Teil des Gebäudes, ist in den Jahren 1908/12 neu erbaut und am 1. April 1912 dem Verkehr übergeben. In diesem Flügel befindet sich im I. Stock der Lesesaal des Abonnenten-Instituts der Börse und im II. und III. Stock die Bureau der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe. Die Commerzbibliothek ist provisorisch in der Domstrasse 5/6 untergebracht. Die Zahl der regelmässigen Börsenbesucher beträgt etwa 9000. In dem oberen Räume der Börse befinden sich die Räume der Handelskammer sowie das von der Handelskammer verwaltete Abonnenteninstitut der Börse. Das Börsengebäude ist Staatsseigentum. Die Börsenversammlungen finden werktäglich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 Uhr, Sonntags zwischen 1 und 2 statt. Der Eintritt von 1 Uhr 15 Min. und 2 Uhr ist nur gegen Zahlung eines Börsenvergeldes von 30 Pfg. gestattet. Im übrigen steht der Zutritt zu den den allgemeinen Geschäftsverkehr dienenden Räumen allen anständigen männlichen Personen frei, soweit sie nicht nach den Bestimmungen der Börsenordnung vom Börsenbesuch ausgeschlossen sind. Die unmittelbare Aufsicht über die Börse liegt der Handelskammer als Börsenaufsichtsbehörde ob; diese hat Polizeigewalt in dem Börsengebäude. Für die Handhabung der Ordnung besteht eine Börsenkommission, die von der Handelskammer ernannt wird und ihre Aufgabe mit Hilfe der von der Handelskammer angestellten Börsenbeamten erfüllt.

Justizgebäude.

Strafjustizgebäude.

Sievekingplatz, 1879—82 mit einem Kostenaufwande von 1 572 300 Mk. im deutschen Renaissancestyl errichtet und im Jahre 1894/95 durch einen inneren Flügelbau am Wall erweitert. In demselben sind die Strafabteilungen des Land- und Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft bei dem Hanseatischen Obergericht, dem Landgericht und dem Amtsgericht untergebracht. Mit demselben ist das Untersuchungsgefängnis verbunden.

Ziviljustizgebäude.

Sievekingplatz, dem Verkehr übergeben im September 1908. Näheres über die Behörden, welche sich in demselben befinden, siehe Abschnitt I, wo dieselben einzeln in alphab. Ordnung aufgeführt sind.

Kirchen- und Gotteshäuser siehe in diesem Abschnitt Seite 9—15.

Das Marinengebäude

Admiralitätsstr. 45

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marine-Verwaltung, das Seecamt, die Schiffsregister-Behörde und die Schiffsvermessungs-Behörde. Es ist in den Jahren 1902 bis 1904 auf dem Platze des früheren Marinearsenals erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Warthalle in Form eines mit Glas überdeckten Hofes; um diesen herum liegen die Räume für die An- und Abmusterung der Seeleute und die Kasse zur Auszahlung der Heuer sowie die Diensträume für den Hafenmeister des 2. Bezirks. 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 über Streitigkeiten zwischen dem Schiffsführer und der Mannschaft u. dgl. gerichtlich verhandelt wird; daraus schliessen sich die Kanzlei, Registratur und die Arbeitszimmer für Statistik, sowie für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute. Ebenfalls haben der Direktor des Marinewesens, der Oberhafenmeister und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermesser im 2. Stock (Fleisseite) untergebracht sind. Das dem Direktor des Marinewesens unterstellte Personal hat im Kellergeschoss Platz gefunden. Die Einrichtung ist hier so getroffen, dass die für die Elbe bestimmten Tonnen (zur Besichtigung des Fahrwassers) und die dazu gehörigen Ketten, Anker u. s. w. vom Fleet aus mittelst eines elektrisch getriebenen Kranes ein- und ausgebracht werden können. Das Seecamt (Gerichtshof für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein. An den Verhandlungssaal schliessen sich Zeugenzimmer, Registratur und Bibliothek, sowie die Arbeitszimmer des Vorsitzenden und des Reichskommissars. Das Haus enthält noch Dienstwohnungen für den Oberhafenmeister, den Arsenalsefzer und den Maschinisten des Hauses. Niederdruckdampfheizung und eine damit verbundene ausgiebige Be- und Entlüftung, ein elektrisch betriebener Personenaufzug, elektrische und Gasbeleuchtung vervollständigen die Einrichtung. Mit Ausnahme des Dachstuhls sind alle Konstruktionen massiv und feuerfester. Die Fassade an der Fleisseite zeigt Verbindung aus Ziegelstein; die Hauptfront an der Admiralitätsstrasse ist aus Sandstein, welcher aus den Kaiserbrüchen bei Medard am Glan bezogen ist, in Renaissanceformen hergestellt. Die Fensterbrüstungen des 2. Stocks zeigen die Wappen der Vorsitzenden der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe.

Museen

siehe unter Wissenschaftliche Anstalten laut Inhaltsverz.

Das Patriotische Gebäude

an der Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein gotischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten Th. Ballau errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1866, hielt die Bürgerschaft ihre regelmässigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Im dritten Stock, zu dem ein Fahrstuhl hinaufführt, befindet sich die Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in feuerfesten Räumen. Sie enthält viele wertvolle, wissenschaftliche und vor allem technische Werke. Der Saal wird jährlich durch die Gesellschaft wie auch durch Zuweisungen des Architekten- und Ingenieurvereins und des Gewerbevereins ergänzt.

Die Patriotische Gesellschaft, im Jahre 1766 von Dr. Pauli, Professor Büsch, Senator Kirchhof, F. Maak, Dr. Reimers, Baumeister Sonnin und J. F. Tönies gegründet, diente zur Förderung und Hebung des Gemeinwohls. Diese Ziele sind im Verlauf der vielen Jahrzehnte unentwegt festgehalten worden. Im Einzelnen hat sich natürlich durch den Lauf der Zeit manches geändert, aber der Grundgedanke ist derselbe geblieben. Viele später vom Staat übernommenen Einrichtungen sind von der Patriotischen Gesellschaft ins Leben gerufen, so die Allgemeine Armenanstalt, die Gewerbeschule, die Seemannsschule, die Rettungsanstalt u. a. m. Auch wurde von ihr die erste Hamburgische Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1838 veranstaltet.

In neuerer Zeit hat die Gesellschaft vor allem mehrere Arbeitsnachweise, die öffentliche Bücherhalle, welche bereits 4 Filialen hat, darunter eine grosse am Nordmarkt, die Einrichtung von Familiengärten, Fürsorge für volksschulclassen Jugend, Hansbibliothek, Leserräume für Volksschulkinder, ferner Bestrebungen zur Förderung der Blumenpflege bei Volksschulkindern und an den Häusern (Balkons u. s. w.), sowie für die minderbemittelten Kreise der Bevölkerung bestimmte Volksschauspiele veranstaltet bzw. eingerichtet und sich dadurch grosse Verdienste um das Gemeinwohl erworben.

Im Zusammenhang mit ihren Bestrebungen bestehen augenblicklich folgende von der Patriotischen Gesellschaft eingesetzte Kommissionen: Kommission für die öffentliche Bücherhalle, Kommission für Kinderlesezimmer, Kommission für Arbeitsnachweise, Kommission zur Förderung der Blumenpflege in den Häusern, Kommission zur Förderung des Blumenschmuckes an den Häusern, Kommission zur Errichtung einer Hansbibliothek, Kommission zur Belohnung langjähriger Diensttreue und Rettung aus Lebensgefahr, Sponsoren-Kommission, Bibliothek- und Lesezimmer-Kommission, Kommission zur Fürsorge für die volksschulclassen Jugend, Kommission für Volksschauspiele, Kommission für Familiengärten, Kommission für Kunst und Wissenschaft, Kommission zur Veranstaltung von Vorträgen für Arbeiter.

Mit verschiedenen Vereinen, die auch im Patriotischen Gebäude ihre regelmässigen Sitzungen abhalten und grossenteils aus der Gesellschaft hervorgegangen sind, steht die Patriotische Gesellschaft schon seit Jahren in engster Verbindung, so mit dem Architekten- und Ingenieur-Verein, dem Künstlerverein, dem Aerztlichen Verein, dem Gewerbe-Verein, dem Verein für Hamburgische Geschichte, dem Miete-Hilfsverein, der Mathematischen Gesellschaft, der Gesellschaft zur Förderung der Amateur-Photographie. Ausser den genannten hat die Gesellschaft noch zahlreiche andere Vereine ihre regelmässigen Versammlungen im Patriotischen Gebäude ab. Zur Zeit ist erster Vors.: Oberlandesger.-Rat Dr. Engel; zweiter Vors.: Dr. Eduard Hallier; Direktor Prof. Dr. Reinmüller, zuletzt ausgetretener Vors.: Dr. Johs. Wentzel, Physikus Dr. G. Herm. Sieveking, O. Repsold, Dr. U. Ph. Möller, Altstest: J. Dietrich, erster Kassenverwalter; Rich. Hempel, zweiter Kassenverwalter.

Badeanstalten.

A. Staatliche Warmbadeanstalten.

Hamburg besitzt 8 staatliche, der Deputation für die Stadtwasserkunst unterstellte Warmbadeanstalten.

Die Wasch- und Badeanstalt Schweinemarkt.

Lange Mühren, mit 60 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, 18 Brausebädern für Männer und 15 Waschtüchern nebst Trocken- und Mangel-einrichtungen wurde als erstes Volksbad in Deutschland von einer gemeinnützigen Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von Mk. 206 250 erbaut und 1855 eröffnet. Der Staat unterstützte das Unternehmen durch Lieferung des Bauplatzes und des Wassers. Am 1. Januar 1908 ging der Betrieb der Anstalt auf den Staat über.

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

Die Badeanstalt Schaarmarkt

mit einem 21:8,5 m grossen Schwimmbecken, das Dienstags und Freitags von mittags 12 Uhr an Frauen zur Verfügung steht, im übrigen aber von Männern benutzt wird, und 44 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, wurde mit einem Kostenaufwand von Mk. 401.000 von derselben Gesellschaft erbaut, 1881 eröffnet und vom Staate in der gleichen Weise wie die Anstalt Schweinemarkt unterstützt. Auch der Betrieb dieser Anstalt ging am 1. Januar 1903 auf den Staat über.

Die Badeanstalt Hohewelde

wurde vom Staate mit einem Gesamtkostenaufwand von Mk. 706.000 erbaut, 1895 mit einem Schwimmbecken und 60 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen eröffnet und bis zum 1. Januar 1903 von der obengenannten Gesellschaft betrieben.

In den Jahren 1905 und 1906 wurde die Anstalt wesentlich erweitert; sie enthält jetzt ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 80 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 17 Brausebäder für Männer und Frauen.

Die Badeanstalt Lübeckerthor

wurde vom Staate mit einem Kostenaufwand von Mk. 666.000 erbaut und 1904 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 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 Bartholomäusstr. 95.

wurde vom Staate erbaut und 1908 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 77 Wannenbäder 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen und 30 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken eine öffentliche Bücherhalle und ein Ständesamt untergebracht sind, haben 975.000 Mk. betragen.

Die Badeanstalt Hammerbrook

(an der Ecke des Heidenkampswegs und der Süderstrasse)

wurde vom Staate erbaut und 1912 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 20:8:11 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 63 Wannenbäder 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen und 37 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten dieser Anstalt, in der ausser den genannten Bade- und Betriebsräumen eine Bücherhallenfiliale der Patriotischen Gesellschaft untergebracht ist, haben 971.400 Mk. betragen.

Die Badeanstalt Eppendorf, an der Ecke der Knauer- und Goernestrasse

wurde vom Staate erbaut und 1914 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 63 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 30 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten dieser Anstalt, in deren oberen Stockwerken eine Bücherhallenfiliale und ein Ständesamt untergebracht sind, haben 1.030.000 Mk. betragen.

Das Brausebad St. Pauli,

Ecke Davidstr. und Kastanienallee, wurde vom Staat erbaut und 1893 eröffnet; es enthält 14 Brausebäder für Männer. Die Baukosten der Anstalt haben 21.000 Mk. betragen.

Der Betrieb dieses Bades ist einem Pächter übertragen. Es wird vom 1. April bis 30. September um 6 Uhr morgens und vom 1. Oktober bis 31. März um 7 Uhr morgens geöffnet und an Wochentagen um 9 Uhr abends, an Sonntagen um 12 Uhr mittags geschlossen. Ein Bad kostet auch hier mit Handtuch und Seife 10 Pf. Im Jahre 1913 wurden insgesamt 81.431 Bäder verabreicht.

Die Badeanstalten sind vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr morgens und vom 1. Oktober bis 31. März von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr abends an Wochentagen, bis 12 Uhr mittags an Sonntagen, bis 6 Uhr abends am Weihnachtstag und bis 8 Uhr abends am Silvesterabend geöffnet. Der Kassenschluss findet 1 Stunde vor Beendigung der Badezeit statt. Am Neujahrstag, Charfreitag, Himmelfahrtstag, Busstag und an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen bleiben die Anstalten gänzlich geschlossen.

Ein Schwimmbad kostet ohne Handtuch für Erwachsene 15 Pf., für Kinder unter 14 Jahren 10 Pf.; für Männer und Knaben ist in den Preis die Benutzung einer Badehose eingeschlossen, Frauen und Mädchen müssen die Badeanzüge und Badekappen mitbringen, bezw. für 10 und 5 Pf. entleihen. Ein Abonnement auf Schwimmbäder kostet ohne Wäsche für ein Jahr Mk. 25 für Erwachsene, Mk. 12 für Kinder, für 1 Jahr Mk. 13 bezw. Mk. 7, der Schwimmunterricht für 1 Jahr für Erwachsene Mk. 6, für Kinder Mk. 3. Ein Wannenbad kostet in der 1. Klasse mit 2 Handtüchern 50 Pf., in der 2. Klasse mit einem Handtuch 30 Pf. Ein Kartentisch für 16 Wannenbäder 1. Klasse kostet Mk. 7, 2. Klasse Mk. 4. Spezialbäder kosten 1. Klasse Mk. 1,50, 2. Klasse Mk. 1,30. Ein Brausebad kostet mit Handtuch und Seife 10 Pf. Ein besonderes Handtuch, 1 Stück Seife 1 Schwimmgerät und 1 Badekappe kosten je 5 Pf.; 1 Badeanzug und 1 Badelaken je 10 Pf.

Im Jahre 1913 wurden in den 6 Anstalten 2.962.568 Bäder und zwar 1.811.652 Schwimmbäder, 755.411 Wannenbäder, und 395.505 Brausebäder verabreicht; die 15 Waschstände der Wasch- und Badeanstalt Schweinemarkt wurden zusammen während 11.411 Stunden benutzt.

B. Privatbadeanstalten.

Neben den staatlichen Anstalten besteht eine grössere Zahl von Privatbadeanstalten, von denen zu nennen sind: Wiener-Bad, grosse Theaterstr. 42/43; Certigs Badeanstalt, grosse Bleichen 30, Wilhelmshafen-Feldstrasse 57; Theresienbad, Oberaltenallee 74b, und die Badeanstalten Paulstr. 25, Osterstr. 92, Böhmkenstrasse 40/41, Wandbeckerschausee 12, Papenstr. 8, Billw. Neudeich 178 und Dorotheenbad, Dorotheenstr. 63.

Öffentliche Flussbadeanstalten.**Männer-Badeanstalten:**

Aussen-Alster, Bullerleich, Steinwälder, Veddel, Ohlsdorf, Langenhorn, Billbrook, Badeplatz Horner Moor und die Eppendorf-Winterhuder Flussbadeanstalt.

Frauen-Badeanstalten:

Aussen-Alster, Billbrook, Veddel, Ohlsdorf, Langenhorn und Billbrook.

Brücken.

Adolphsbrücke. Erbaut 1844—1845, Gewölbescheitel (Mittellöffnung) + 7,88 m Länge 37,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 31,1 m Durchfahrtsweite.

Adolphstrassenbrücke. Erbaut 1893, Länge 10,60 m, Breite 13,1 m, Lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Ahrensburgerstrassenbrücke. Bogenbrücke in Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 40,0 m, Breite 17,0 m, Lichte Weite 20,0 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Alfredstrasse, Brücke in der. Erbaut 1900, Länge 22 m, Breite 17,3 m.

Alsterdorferstrasse, Unterführung, Länge 38,20 m, Breite 8,00 m, Lichte Weite 25,0 m, 2 Öffnungen je 4,10 m, 1 Öffnung 14,80 m, Lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Alsterstreck, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,70 m, Länge 37,0 m, Breite 7,30 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Alsterstreck, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Altenwallbrücke. Erbaut 1840—1841, Verbreitert 1910, Gewölbescheitel + 7,80 m, Länge ca. 20 m, Breite ca. 29 m, eine grössere Durchfahrtsbreite von ca. 8,20 m, eine kleinere Durchfahrtsbreite von 4,10 m, Lichte Weite 25,0 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Am Markt, Viadukt der Hochbahn, erbaut 1911, Länge 412 m, Breite 9,30 m und 8,30 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

St. Annenbrücke. Erbaut 1884—1885, Länge 25,6 m, Breite 11,0 m, Widerlager 20,2 m, am nördl. Widerlager 30,4 m, zwei Durchfahrten von zusammen 22,2 m, Konstruktionsunterkannte + 8,30 m.

Arndtstrassenbrücke. Erbaut 1867, Länge 9,90 m, Breite 7,40 m, Lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Arndtstrasse, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,33 m, Lichte Weite 33,0 m, erbaut 1911.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

Borsweg, Überführung. Unterkannte + 15,9 m, Länge 46 m, Breite 12,20 bis 15,50 m, erbaut 1910.

Borstelerbrücke, Eppendorferlandstrasse. Erbaut 1865, Länge 22,70 m, Breite 16,65 m, lichte Weite 5,65 m, Durchfahrtsbreite 2,60 m. 1901 Verbreiterung um 2,20 m.

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

Bramfelderbrücke, Bramfelderstrasse. Erbaut 1896, erneuert 1900–1901, Länge 30,90 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m.

Brandhoferschleuse, kleine, eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 24 m, Breite 23 m, Konstruktionsunterkannte + 6,88 m, eine Öffnung. Verbreitert 1892 von 17,5 m auf 23 m.

Brandhoferschleuse, grosse, eiserne Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsbreite 21,86 m, eine Öffnung, erbaut 1908–1909. Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

Brandstüetenbrücke, Erbaut 1868–1869, Gewölbeschüttel + 8,03 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 13,10 m Durchfahrtsbreite.

Brauerstrassenbrücke, Erbaut 1856, Konstruktionsunterkannte + 7,9 m, Länge ca. 9 m, Breite ca. 11 m, eine Durchfahrt von 8,70 m Durchfahrtsbreite.

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

Brookthorqualbrücke, Erbaut 1868–1885, Länge der südlichen Brücke 24,3 m, der nördlichen Brücke 24,4 m, Breite 11,85 bzw. 37 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,50 m Durchfahrtsbreite, Konstruktionsunterkannte + 8,289 m. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückendeckeln auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Kageleisen einen nach der Zollabfertigung Brookthorhafen führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Kageleise 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, eiserne Brücke. Erbaut 1870, Länge 12,45 m, Breite 17,20 m, eine Öffnung.

Brücke im Weg No. 199 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, Ausschläger Bildeich, Holzbrücke, erbaut 1908. Länge 67,10 m, Breite 9,10 m, 6 Öffnungen. Konstruktionsunterkannte + 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, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Carlstrassenbrücke, Erbaut 1899, Länge 10,90 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,50 m, Durchfahrtsbreite 1,70 m. 1895 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.

Catharinenbrücke, Grimm. Erbaut 1877–1878, Konstruktionsunterkannte + 8 m, Länge ca. 16,50 m, Breite ca. 13 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsbreite.

Catharinenbrücke, kleine, B. d. Mühren. Erbaut 1887–1888, Konstruktionsunterkannte + 7,8 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsbreite.

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

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

Dorotheenstrassenbrücke, Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,25 m, Breite 11,40 m, lichte Weite 5,33 m, Durchfahrtsbreite 2,20 m. 1899 Verbreiterung um 3 m.

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

Eilkenau, Unterführung, Erbaut 1911, Länge 26 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 25,3 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 14,43 m.

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

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

Eilbrücke, Alte, Eisenbetonbrücke. Erbaut 1884–1887, Länge ca. 400 m, Breite 13 m, drei Stromöffnungen + 102 m, Konstruktionsunterkannte + 10,60 m, vier Flutöffnungen + 21 m.

Enckeplatz, gegenüber, Fussgängerbrücke über den Stadtgraben; Eiserne Bogenbrücke. Erbaut 1909, Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 3 Öffnungen, die Mittelloffnung wird von einem Bogen überspannt. Spannweite 41 m.

Ellernthorbrücke, Erbaut 1668, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 10,9 m, Länge 36 m, Breite 12,6 m, eine Schleuse von 4,60 m Durchfahrtsbreite, zwei Brückenöffnungen von zusammen ca. 17,2 m Weite.

Eppendorfer Baum, Unterführung. Erbaut 1908–1910, Länge 27 m, Breite 12 und 14 m, lichte Weite 22,93 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,50 m.

Eppendorferbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1883, Länge 26,50 m, Breite 12 m. 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 19 m, Durchfahrtsbreite 4,20 m. 2 Durchfahrtsweiten + 7,9 m, 1 + 4,8 m.

Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserne 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. Konstruktionsunterkannte + 7,43 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager.

von Essenstrassenbrücke, Erbaut 1888, Länge 28 m, Breite 10 m, Durchfahrtsbreite + 11,3 m.

Fährkanalbrücke, auf Steinwärdern, Nordereilbstr. Erbaut 1875, Länge 64,20 m, Breite 4 m, 6 Öffnungen von 6,40 m, von 8,50 m lichter Weite, Konstruktionsunterkannte im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,58 m. 1895 Erneuerung der Landjoche und eines Stromlagers. 1897 Erneuerung der Stromjoche und äusseren Tragebalken.

Fährstrassenbrücke, Erbaut 1863–1864, Länge 10,40 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 1,70 m. 1895 Reparatur und teilweise Erneuerung des hölz. Oberbaues.

Feentelchbrücke, schöne Aussicht. Erbaut 1864, Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 3,40 m.

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

Finkenau, Unterführung. Erbaut 1908–1909, Länge 21,7 m, Breite 8,20 m, eine Öffnung von 20 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 14,75 m.

Flachland, Unterführung. Länge 18,20 m, Breite 8,22 m, lichte Weite 17 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m, erbaut 1910.

Flurstrasse, Unterführung. Länge 43 m, Breite 9,22 m und 13 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 13,80 m lichter Weite und 4,40 m Durchfahrtsbreite, Mittelloffnung für Fussgänger 4,65 m lichte Weite und 3,90 m lichte Höhe, erbaut 1909–1910.

Flurstrassenbrücke, Erbaut 1901, Länge 29,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,10 m.

Friedrichsbergerbrücke, Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1899, Länge 10 m, Breite 10 m, Konstruktionsunterkannte + 10,3 m.

Fuhlabüttelerstrasse, Unterführungen beim Bahnhof Barmbeck. Südliche Unterführung: Länge 30,60 m, Breite 4,55 m und 7,50 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m; nördliche Unterführung: Länge 31,85 m, Breite 4,85 m und 8,20 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m; erbaut 1908–1909.

Fuhlabüttelerstrasse, südliche Unterführung. Länge 48,60 m, Breite 9,21 m, lichte Weite 25,87 m, Durchfahrtsbreite 4,70 m, erbaut 1908–1909.

Gaswerkbrücke, Osterbeckstrasse. Erbaut 1901, Länge 13,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,50 m, Durchfahrtsbreite 3,75 m.

Görtwietenbrücke, Erbaut 1842, Gewölbeschüttel + 7,45 m, Länge 19,60 m, Breite ca. 10,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsbreite.

Goeckenstrasse, Holz-Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1908–1909, Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrtsbreite + 4,40 m, 2 Durchfahrten + 8 m.

Goeckenstrasse, Unterführung. Erbaut 1909–1910, Länge 29 m, Breite 8,30 und 11,20 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Goethestrassenbrücke, Am Langenzug. Erbaut 1893, Länge 9,60 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Goernebrücke, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1910–1911, Breite 17 m, Länge 35 m, Weite 25 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, Tragkraft 25.000 kg.

Goldbeckbrücke, erbaut 1912–1913 in Eisenbeton, Länge ca. 47,00 m, Breite 20,55 m, Breite 20,35 m, lichte Weite 20,00 m, Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Goldbeckkanal, Überführung der Hochbahn. Unterkannte + 10,75 m, Länge 26,50 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 20 m, erbaut 1910.

Graskellerbrücke, Erbaut 1833–1839, verbreitert 1846–1847, Gewölbeschüttel (der Schleuse) + 8 m, Länge ca. 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schleuse von 5,4 m Durchfahrtsbreite, zwei Freigerinnen von zusammen 5,3 m Weite.

Grindelberg, Unterführung. Erbaut 1909–1910, Länge 38,70 m, Breite 8 und 11 m, lichte Weite 29,40 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,49 m.

Grüningerbrücke, Hopfensack. Erbaut 1866–1868; verbreitert 1894–1895, Gewölbeschüttel + 7,57 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsbreite.

Grosshaidestrasse, Unterführung. Unterkannte + 13,40 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 2,55 m.

Grüne Brücke, über die Bille, Billw. Steindamm, eiserne Brücke. Erbaut 1911–1912, Länge 60 m, Breite 23 m, 4 Durchfahrtsöffnungen, mittlere Durchfahrt 20 m, seitliche Durchfahrten + 18,20 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

Guanofethbrücke, auf Steinwärdern, Nordereilbstrasse. Erbaut 1874 Länge 36 m, Breite 4 m. 2 Öffnungen von 5,80 m, 3 von 6,40 m lichter Weite. Konstruktionsunterkannte im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1895 Erneuerung des östlichen Landjoches etc. 1897 Erneuerung der äusseren Tragebalken.

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

Gurkittinsal, Fussgängerbrücke. Erbaut 1874, Länge 19 m, Breite 3,0 m, Konstruktionsunterkannte + 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, eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

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

2. Hammerbrookschleuse, Stadteich, eiserne Brücke. Erbaut 1888, Länge 28,60 m, Breite 11,30 m, zwei Öffnungen.

Hammersteindamm, Brücke im, Erbaut 1903, Länge 29 m, Breite 15,8 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 29,60 m, Breite 3,25 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, Durchfahrtsbreite 14 m.

Heiligengeistbrücke, Erbaut 1883–1885, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 8,8 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,5 m, drei Durchfahrten von zusammen 32,2 m Durchfahrtsbreite.

Heiligwigbrücke, Heiligwigstr., Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1897, Länge 25,99 m, Breite 13,68 m, Durchfahrtsbreite 4,40 m bzw. 4,3 m, Durchfahrtsweiten 7 m, 7,85 m und 7,10 m.

Heiligwigstrasse, 2 Unterführungen. Erbaut 1908–1909, Länge 28 m, Breite 8,75 und 10 m, lichte Weite 23 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, Bei den Mühren. Erbaut 1875–1876, Konstruktionsunterkannte + 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsbreite.

Hochwasserbassin, Wendenstrasse, in Holz erbaut 1885, Länge 87 m, Breite 10 m. Drei Durchfahrtsöffnungen + 6,60 m.

Hofwegbrücke, Erbaut 1891, Länge 9,50 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtsbreite 2,65 m.

Hohebrücke, Erbaut 1886–1887, Gewölbeschüttel + 9,17 m, Länge ca. 43 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsbreite.

Hoheluftbrücke, Hoheluftschansee, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1884, Länge 26,13 m, Breite 12 m. 1902 erneuert auf Länge 34,70 m, Breite 19 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, zwei Durchfahrten + 8,08 m.

Hohenfelder Brücke, a. d. Alster. Erbaut 1876, Länge 14 m, Breite 22,4 m, Durchfahrtsbreite 10 m.

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

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

Heizbrücke, Mattenwiese. Erbaut 1846–1847, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 8,41 m, Länge ca. 49 m, Breite ca. 12,30 m, drei Durchfahrten von zusammen 35,05 m Durchfahrtsbreite.

Hörnervogel, Brücke im. Erbaut 1901, Länge 25 m, Breite 20 m.

Hudtwalckerstrasse, Unterführung. Länge 38,10 m und 36,80 m, Breite 10,20–10,60 m, Lichte Weite 30,90 m, 2 Öffnungen je 6,10 m, 1 Öffnung 17,80 m, Lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Hufnerstrasse, südliche Unterführung. Länge 25,40 m, Breite 12,15 m, lichte Weite 30 m, Durchfahrtsbreite 4,90 m, erbaut 1908–1909.

Hufnerstrassenbrücke. Erbaut 1901, Länge 29,50 m, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,10 m.

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

Isebeckkanal. Erbaut 1909–1910, Länge 106 m, Breite 8,50 m und 10,60 m, lichte Weite 22,00 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5,80 m, Durchfahrtsbreite 20 m.

Isebrücke. Erbaut 1909–1910, Länge 106 m, Breite 8,50 m und 10,60 m, lichte Weite 22,00 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5,80 m, Durchfahrtsbreite 20 m.

Jungfernbrücke (Fussgängerbrücke) über den Zollkanal, Zippelhaus. Erbaut 1887–1888, Länge 41,9 m, Breite 10 m, Weite der Durchfahrt 40,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,88 m im Scheitel, + 8 m am Widerlager.

Jungfrauenhof, Unterführung. Erbaut 1909–1910, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 5 m.

Käthnerstrasse, 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, bzw. 4,20 m.

Kajenbrücke. Erbaut 1886–1887, Konstruktionsunterkante + 6,63 m, Länge ca. 17 m, Breite ca. 22,30 m, eine Durchfahrt von 6,40 m Durchfahrtsbreite.

Kammerkanal, Engelstr. eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 28,20 m, Breite 10 m, eine Öffnung.

Kannengieserbrücke, neuer Wandrath. Erbaut 1884–1886, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.

Kannengieserbrücke. Erbaut 1890–1891, Länge 22,56 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.

Kehrwiederbrücke. Erbaut 1884–1885, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkante + 8,308 m.

Kehrwiederstege. Erbaut 1885–1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 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, Durchfahrtsbreite zwischen den Säulen 8,65 m.

Kersten Mies-Brücke, Seewartenstr. Erbaut 1895–1897, Gewölbeschüttel + 23,10 m, Länge ca. 90 m, Breite ca. 22 m, eine Durchfahrt von ca. 37,0 m Durchfahrtsbreite.

Kibbelsteig. Erbaut 1886–1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 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 15,50 m zwischen den Widerlagern bzw. Säulen, Durchfahrtsbreite 4,50 m.

Klosteralleebrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1883, Länge 38,50 m, Breite 12 m, 1905 erneuert auf Länge 53,20 m, Breite 17 m, hölzerner Unterbau, eiserner Oberbau, Durchfahrtsbreite 4,15 m, 3 Durchfahrten, 2 à 8,08 m, 1 à 6,23 m.

Körnerstrassenbrücke. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 8,90 m, Breite 18 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 2,20 m.

Kornhausbrücke, Brandstübe. Erbaut 1886–1888, Konstruktionsunterkante + 9,0 m, Länge 11 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 40,8 m Durchfahrtsbreite.

Krugkoppelbrücke. Erbaut 1891, Länge 71 m, Breite 10,44 m, lichte Weite 8,00 m, 9 m, Durchfahrtsbreite 5,10 m. 1906/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.

Kuhmühlenteichbrücke. Erbaut 1878, Länge 24 m, Breite 17,8 m, Durchfahrtsbreite + 10,35 m.

Kuhmühlenteichbrücke. Erbaut 1910/11, Länge 60,6 m, Breite 7,8 m, 1 Öffnung von 55,4 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 14 m.

Langenkampbrücke. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1895 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 2,20 m.

Langenzugbrücke. Adolphstr. Erbaut 1864, Länge 18,50 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrtsbreite 3,44 m. Neubau 1909–1910, massive Konstruktion. Länge 54,0 m, Breite 17,50 m, 3 Durchfahrten 2 à 8,50 m, 1 à 18,0 m, Durchfahrtsbreite 3,40 m bzw. 3,85 m.

Lattenkamp, Unterführung. Länge 31,45 m, Breite 15,10 m, lichte Weite 30,0 m, 2 Öffnungen je 6,10 m und 1 Öffnung 17,80 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 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. Erbaut 1890. Neubau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8,60 m, Durchfahrtsbreite 3,10 m.

Leinpfadkanal, Unterführung der Hochbahn. Unterkante + 12,10 m, Länge 17,80 m, Breite 7,50 m, lichte Weite 14,30 m, erbaut 1911.

Lerchenfeld, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 34,7 m, Breite 8,4 m, 3 Öffnungen, 2 à 9,2 m und 13 m lichter Weite, Durchfahrtsbreite + 18,6 m.

Lombardbrücke. Erbaut 1865–1868, verbreitert 1900, Gewölbeschüttel (Mittelloffnung) + 10,9 m, Länge ca. 85 m, Breite ca. 50 m, drei Durchfahrten von zusammen 51,8 m Durchfahrtsbreite.

Loogestieg, Unterführung. Erbaut 1909–1910, Länge 20,8 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 17 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Lübeckkanal, Lippeltstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1881, Länge 28,40 m, Breite 16,40 m, vier Öffnungen.

Mansteinbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Bogenstr. Erbaut 1901, Länge 32,88 m, Breite 16 m, Durchfahrtsbreite 4,15 m, 2 Durchfahrten à 8,08 m.

Maria Louise-Brücke, Maria Louise-Str. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1899 erneuert, Länge 9,00 m, Breite 16,70 m, lichte Weite 7 m, verbreitert 1914 um ca. 8,0 m nach Norden, Durchfahrtsbreite 3 m.

Maria Louise-Strasse, Überführung. Unterkante + 13,80 m, Länge 88 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 1,35 m.

Marktanalbrücke, Feuststr. Erbaut 1910–1911, Durchfahrtsbreite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,61 m.

Marschnerstrasse, Unterführung. Erbaut 1908, Länge 18,80 m, Breite 7,80 m, eine Öffnung von 17,20 m lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 16,90 m.

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

Maurionstrassen-Brücke. Erbaut 1901–1902, Länge 29,25 m, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtsbreite 4,20 m.

Maxstrassenbrücke. Erbaut 1907–1908, Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrtsbreite 10,65 m.

Meyerstrassen-Drehbrücke, eiserne Brücke. Erbaut 1872, Länge 35 m, Breite 9 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 11,5 m für die Schifffahrt frei werden.

Michaelisbrücke. Erbaut 1882–1883, Konstruktionsunterkante (Südseite) am nordwestlichen Auflager + 9,8 m, Konstruktionskante (Südseite) am südöstlichen Auflager + 9,8 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleuse von 6 m Durchfahrtsbreite, ein Freigerinne von 5,8 m Weite.

Mittellkanal, Amsinckstr. Eiserne Brücke. Erbaut 1913–1914, Länge 33 m, Breite 19,70 m, eine Durchfahrtsöffnung von 25,80 m.

Mittellkanal, Ausschlägerweg, eiserne Brücke. Erbaut 1903–1904, Länge 21,30 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

Mittellkanal, Borstelmannsweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittellkanal, Diagonalestrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittellkanal, Grevensweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 25,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

Mittellkanal, Hammerbrook, eiserne Brücke. Erbaut 1890–1891, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1900 von 13,50 m auf 15,10 m.

Mittellkanal, zweigleisige Eisenbahnbrücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbeschüttel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsbreite.

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

Mittellkanal, Louisenweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 30,60 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

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

Mittellkanal, Osterbrook, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Mittellkanal, Sonninstr., eiserne Brücke. Erbaut 1884, Länge 25,90 m, Breite 8,80 m, drei Öffnungen.

Moorfuhrbrücke, Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 22 m, Breite 16,30 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 3,65 m.

Mühlenbrücke, gr. Johannistr. 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 Durchfahrtsbreite.

Mühlenkampbrücke. Erbaut 1888, 1899–1900 Erneuerung der Brücke in Stein und Eisen, Länge 30 m, Breite 15,45 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 8,60 m.

Mührenbrücke, b. Mühren. Erbaut 1886–1887, Konstruktionsunterkante + 1,15 m, Länge ca. 18 m, Breite ca. 20 m, eine Durchfahrt von ca. 12 m Durchfahrtsbreite.

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

Mundsburgerdamm. Erbaut 1869–70, Länge 20 m, Breite 54,4 m, Durchfahrtsbreite + 9,95 m.

Muerwallbrücke. Erbaut 1734, verbreitert 1845, Gewölbeschüttel + 8,4 m, Länge ca. 6,80 m, Breite ca. 14 m, eine Durchfahrt von 6 m Durchfahrtsbreite.

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

Neuhofbrücke, auf Steinwärd, Neuhofstr. Erbaut 1890, Länge ca. 84,50 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 11,00 m; 1 von 7,50 m und 6,0 m, 7,0 m lichter Weite; Konstruktionsunterkante im Scheitel + 10,44 m, am Widerlager + 8,90 m.

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

Nordkanal, Amsinckstr. Erbaut 1894, Länge 44 m, Breite 15,40 m, drei Öffnungen.

Nordkanal, Hammerbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1878, Länge 15,65 m, Breite 14,68 m, zwei Öffnungen. Verbreitert 1898 von 8,73 m auf 14,63 m.

Nordkanal, Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,20 m, verbreitert 1909 auf 20 m.

Nordkanal, Nagelsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1875, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20,0 m.

Nordkanal, Repoldstr., eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 16,60 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Nordkanal, Sonninstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1898, Länge 16,40 m, Breite 14,74 m, zwei Öffnungen.

Norderlochbrücke (Stein und Eisen), auf Steinwärd, Ellerholzdamm. Erbaut 1897–1899, Länge 36,87 m, Breite 8,56 m, Durchfahrtsbreite 30,0 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m.

Nordersandfluthbrücke, auf Steinwärd, Nordersand. 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 Stromjoche und äusseren Tragbalken, Länge 31,50 m, Breite 4 m.

Oberhafen, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den, zwischen Hannoverscher Bahnhof und Billwärder Neudeich, Oberhafenkanal. Erbaut 1901, Länge ca. 204,7 m, 7 Öffnungen von zusammen ca. 155 m Durchfahrtsbreite.

Oberhafen, zweilagige Dreh-Brücke über den Oberhafenkanal. Erbaut 1902–1906, Konstruktionsunterkante + 8,305 m, Länge ca. 115 m, Breite ca. 14,20 m. Die Drehbrücke wird durch Pressluft gehoben und gedreht, wodurch zwei Durchfahrten von je 16,30 m frei werden, ausserdem hat die nördliche feste Brücke zwei Durchfahrten von 20,0 m resp. 22,0 m, die südliche von 10,80 m.

Ohlendorferstrasse, südl. Unterführung. Länge 39,50 m und 38,20 m, Breite 9,0 – 12,50 m, lichte Weite 35,0 m, 2 Öffnungen je 11,90 m und 1 Öffnung 11,20 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Ohlendorferstrasse, nördl. Unterführung. Länge 53,80 m, Breite 8,30 m, lichte Weite 32,25 m, 3 Öffnungen 11,68, 61,60 und 9,02 m, lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Osterbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Osterbeckkanal. Erbaut 1906, Länge ca. 84 m, eine Öffnung à 20 m Weite.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

Osterbeckkanal, Überführung der Hochbahn. Länge 13,20 m, Breite 8,20 m, eine Durchfahrtsöffnung von 26 m Spannweite und 9,32 m Höhe, erbaut 1899–1910.

Osterbecksweg, Unterführung. Länge 22,40 m, Breite 8 m, Lichte Weite 20 m, Durchfahrtsbreite 4,50 m, erbaut 1909.

Osterstrasse, siehe Eimsbüttelerbrücke.

Pappelalleebrücke, erbaut 1904/1905, Länge ca. 40,0 m, Breite 20,0 m, drei Öffnungen.

Pentecanal, Peute, hölzerne Brücke. Erbaut 1891, Länge 86,65 m, Breite 3,80 m, elf Öffnungen.

Pentecanal, provisorische Brücke über den Pentecanal, im Zuge der Hofestr., eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 79,0 m, Breite 8,30 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seitenöffnungen je 14,20 m, (Lichte Weite) Konstruktionsunterkante + 9,65 m.

Pickhubenbrücke, erbaut 1885–86, Länge 26,84 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,308.

Postbrücke, Poststr. 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 Alsterstau von 4,7 m Weite.

Projektierte Strasse bei der Finkenass, Unterführung. Erbaut 1908, Länge 18,6 m, Breite 10 m, eine Öffnung von 17 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 14,4 m.

Pulverthorabrücke, erbaut unter dem Namen Herrengartenbrücke 1775, erneuert 1868, verbreitert 1913 auf 14 m Breite, Konstruktionsunterkante + 8,30 m in der Mitte zwischen beiden Widerlagern, Länge ca. 23 m, eine Durchfahrt von 13,9 m Durchfahrtsbreite.

Rangierbahnhof, über den, eiserne Brücke. Rothenburgsort, im Billhorner Deich. Erbaut 1902–1908, Länge ca. 130 m, Breite 20 m, eine Strassenöffnung, eine Kanalöffnung, vier Eisenbahnöffnungen.

Reesendammbrücke, Jungfernstieg. Erbaut 1845–1844, verbreitert 1900, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 9,20 m, Länge ca. 45 m, Breite im Mittel ca. 50 m, 5 Durchfahrten von zusammen 86 m Durchfahrtsbreite.

Reimersbrücke, erbaut als Fusswegbrücke in Holz 1857–1858; Neubau als befahrbare Brücke in Eisenkonstruktion 1912; Konstruktionsunterkante: Mittelföffnung + 8,80 m, Seitenöffnungen + 8,23 m, Länge 5,80 m, Breite 8,60 m, drei Durchfahrten von zusammen 50 m.

Reimerstietenbrücke, erbaut 1860, Konstruktionsunterkante + 7,45 m, Länge ca. 7 m, Breite ca. 6 m, eine Durchfahrt von ca. 6,50 m Durchfahrtsbreite.

Richardstrasse, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 18,8 m, Breite 8,10 m, eine Öffnung von 17,20 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 16,5 m.

Richardstrassenbrücke, erbaut 1899, Länge 24 m, Breite 17,9 m, Durchfahrtsbreite 10,7 m.

Rosenbrücke, Baumwall. Erbaut 1874–1875, Konstruktionsunterkante + 7,3 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 17,5 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsbreite.

Rinkerskanal, Wendenstr., hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 81 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Rinkerskanal, Diagonalstr., hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 81 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

Sandbrücke, auf dem Sande, zwischen Sandthorquai und Kehrweier. Erbaut 1886–1887, Länge 27,18 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 24,20 m Durchfahrtsbreite, Konstruktionsunterkante + 8,598 m.

Schaarsteinswegbrücke, erbaut 1835, verbreitert 1885, erneuert 1909, höhergelegt 1912, Konstruktionsunterkante + 8,28 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 23 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsbreite.

Schaarthebrücke, erbaut 1867–1868 mit 2 Gewölben à 12 m und einer Breite von ca. 11,80 m. Neubau 1912 mit einem Gewölbe von ca. 25,8 m Weite, Länge ca. 28 m, Breite 17 m, Gewölbescheitel + 8,70 m, Widerlager ca. 6,70 m.

Schlousenbrücke, erbaut 1843–1844, verbreitert 1893–1894, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 9,1 m, Länge ca. 37 m, Breite ca. 17,30 m, zwei Durchfahrten von zusammen 14,4 m Durchfahrtsbreite und eine Freigerinne von ca. 7 m Weite.

Schlousenkanal, Bankstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 22,10 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

Schürbeckerstrasse, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 8,97 m, Breite 8,4 m, 4 Öffnungen von 21 m, 20 m, 17 m und 16,5 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 13,6 m.

Schürbeckerstrasse, Unterführung. Erbaut 1910–1911, Länge 125 m, Breite 7,3 m, 7,5 m und 9,3 m, 7 Öffnungen von 3 à 15,3 m, 15 m, 35 m, 11,7 m und 10,7 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 13,9 m.

Schwanenwikbrücke, erbaut 1874, Länge 24 m, Breite 19,5 m.

Schwanenwik, Frauenbadanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1869, Länge 9,90 m, Breite 3,88 m, 1 Öffnung von 8,68 Lichte Weite, Konstruktionsunterkante + 8,17 m.

Schwanenwik, I. Frauenbadanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1901, Länge 9,35 m, Breite 3,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m Lichte Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

Schwanenwik, II. Frauenbadanstalt, Fussgängerbrücke. Erbaut 1906, Länge 9,35 m, Breite 3,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m Lichte Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

Schwarze Brücke, Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 59,80 m, Breite 23,0 m, drei Öffnungen, je 17,51 m (Lichte Weite), Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

Sengelmannstrasse, Unterführung. Länge 36,70 m, Breite 8,20 m, Lichte Weite 35,00 m, 2 Öffnungen je 11,90 m und 1 Öffnung 11,20 m, Lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Sierichstrasse, südliche Unterführung. Erbaut 1911, Unterkante + 13,40 m, Länge 1 à 25 m, 1 à 26 m, Breite 4,90 m, 2 Öffnungen à 4,10 m, 1 à 14,8 m.

Sierichstrasse, nördliche Unterführung. Länge 28,90 m, Breite 8,00–8,80 m, Lichte Weite 23,00 m, 2 Öffnungen je 4,10 m und 1 Öffnung 14,80 m, Lichte Durchfahrtsbreite 4,40 m.

Sierichstrassenbrücke, erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 9,80 m, Breite 12,20 m, Lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 4,48 m.

Simon von Utrecht-Brücke, Seewartenstr. Erbaut 1894–1895, Gewölbescheitel + 23,58 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrt von 20 m Durchfahrtsbreite.

Siamatjenbrücke, Admiralitätsstrasse. Erbaut 1875–1876, Gewölbescheitel (Gesamte Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 12,60 m, zwei Durchfahrten von zusammen 18,9 m Durchfahrtsbreite.

Sonninanal, am Mittelkanal, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Stadthausbrücke, erbaut 1888–1889, Konstruktionsunterkante + 8,7 m, Länge ca. 29,4 m, Breite ca. 20 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,4 m Durchfahrtsbreite.

Steintwietenbrücke, erbaut 1848, Gewölbescheitel + 7,45 m, Länge ca. 13 m, Breite ca. 11,70 m, eine Durchfahrt von 11,50 m Durchfahrtsbreite.

Steinwälder Canalbrücke, früher Mittelcanalbrücke, Nordereifstr. Erbaut 1876, Länge 42,0 m, Breite 4 m, fünf Öffnungen von 7,40 m Lichte Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,54 m. 1895 Erneuerung des westlichen Stromjoches, 1897 Erneuerung der Stromjochs und äusseren Tragebalken.

Stilhornercanalbrücke, Kleiner Grasbrook, Stillhornerdamm. Erbaut 1889, Länge 12,40 m, Breite 20,10 m, Durchfahrtsbreite 11,5 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

Stroekbrücke, Maria Louisen-Str. Erbaut 1870, Länge 33 m, Breite 9,30 m, zwei Öffnungen, 1891 verbreitert von 12 m auf 17,90 m.

Stroekbrücke, Erneuerung der Holzkonstruktion. Erneuert 1912–1913 in Eisenbeton, Länge ca. 35,00 m, Breite 20,60 m, 3 Durchfahrten: 2 à 7,00 m, 1 à 13,00 m. Durchfahrtsbreite 8,50 m. Tragfähigkeit 18000 kg.

Südcanal, Amstelsdijk. Erbaut 1902, Länge 29,60 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

Südcanal, Ausschlägerweg, eiserne Brücke. Erbaut 1912–1913, Länge 26,70 m, Breite 20,80 m, eine Öffnung.

Südcanal, Banksstr., eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 21,30 m, Breite 17,90 m, zwei Öffnungen, 1891 verbreitert von 12 m auf 17,90 m.

Südcanal, Borselmansweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30,0 m, Breite 12,0 m, vier Öffnungen.

Südcanal, Grevenweg, eiserne Brücke. Erbaut 1911–1912, Länge 23,40 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

Südcanal, Haunbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1900 von 13,50 m auf 15,10 m.

Südcanal, Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1876, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20,0 m.

Südcanal, Louisenweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1898, Länge 30,45 m, Breite 19 m, vier Öffnungen.

Südcanal, Nagelsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,35 m, Breite 7,75 m, zwei Öffnungen.

Südcanal, Osterbrook, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, vier Öffnungen.

Südcanal, Haunbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbescheitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsbreite.

Südcanal, über den verbreiterten, eingleisige Eisenbahnbrücke, beim Nagelsweg. Erbaut 1901, Länge ca. 64,5 m, 2 Seitenöffnungen à 15 m und 1 Mittelföffnung à 20,5 m Durchfahrtsbreite.

Südcanal, über den, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Amstelsdijk und Nagelsweg. Erbaut 1900, Länge ca. 31,4 m, 2 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsbreite.

Theerhofsbrücke, erbaut 1908–1909, Länge 26,50 m, Breite 12,00 m, Weite der Durchfahrt 25,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,60 m, Scheitel + 8,40 m am Widerlager.

Tiefstackkanal, zweigleisige Eisenbahnbrücke für die Berlin-Hamburger Eisenbahn; Länge 37,75 m, Breite 9,50 m, eine Durchfahrtsöffnung von 35,00 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m.

Tiefstackkanal, eingleisige Eisenbahnbrücke für die Süd-Stormarnsche Eisenbahn; Länge 61,50 m, Breite 5,40 m, eine Durchfahrtsöffnung von 37,70 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m.

Triftunnelbrücke, Feldstr. Erbaut 1891, Länge 15,50 m, Breite 17,30 m, 1899 verbreitert auf 18,60 m.

Trostbrücke, b. d. alten Rathause. Erbaut 1880–1881, Gewölbescheitel + 8 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 12,20 m Durchfahrtsbreite.

Umlandstrasse, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 24 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 23 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 14,43 m.

Viktoriananal, Albertstr. Eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

Viktoriananal, Nordquaistr., eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 16,10 m, Breite 19,5 m, zwei Öffnungen.

Volksdorferstrasse, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 22,6 m, Breite 8,0 m, 1 Öffnung von 21,0 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 16,8 m.

Vorhafen der Tiefstackschleuse, Ausschläger Eideich, hölzerne Brücke. Erbaut 1900, Länge 92,70 m, Breite 10 m, elf Öffnungen.

Wagnerstrasse, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 46,2 m, Breite 8,2 m und 12,9 m, 3 Öffnungen von 6,5 m, 21 m und 9,5 m Lichte Weite, Durchfahrtsbreite + 16,6 m.

Wagnerstrassen-Brücke, erbaut 1891, Länge 27 m, Breite 10 m, Durchfahrtsbreite + 10,87 m.

Wallstrasse, Brücke in der, erbaut 1866, erneuert und verbreitert 1904, Länge 62,50 m, Länge 65,0 m, Breite 20,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m im Scheitel, + 8,315 m am Widerlager.

Wandbeckerbrücke, b. St. Annen. Erbaut 1902, Länge 26,32 m, Breite 21,50 m, Weite der Durchfahrt 23 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m im Scheitel, + 8,315 m am Widerlager.

Wandbeckerbrücke, Gr., Messberg. Neu erbaut 1908/1909. Weite der Durchfahrt 62,50 m, Länge 65,0 m, Breite 20,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,55 m im Scheitel, + 8,15 m am Widerlager.

Wandbeckerbrücke, Kl., alter Wandbahn. Erbaut 1887–1900, Länge 15,9 m, Breite 38,275 m, zwei Durchfahrten von je 6,50 m Durchfahrtsbreite, Konstruktionsunterkante + 8,29. Von der Gesamtbreite der Brücke (38,275 m) entfallen 13,275 m auf den Zollhof, 10 m auf das Zollabfertigungsgebäude und 15 m auf die Strasse Alter Wandbahn.

Wandbeckerbrücke über das, in der Holländischenreihe. Erbaut 1888–1900, Länge 26,06 m, Breite 8,748 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,31 m am Widerlager.

Wandbeckerchausseubrücke, erbaut 1904/1905, Länge 20,0 m, Breite 25,0 m, drei Öffnungen.

Wartenaubrücke, erbaut 1907/1908, Länge 24 m, Breite 23 m, Durchfahrtsbreite + 10,75 m.

Werftbrücke, auf d. kl. Grasbrook, Worthdamm. Erbaut 1889, Länge 36,40 m, Breite 5,62 m, zwei Öffnungen von 9,40 m, von 13,0 m Lichte Weite, Konstruktionsunterkante + 8,57 m.

Werftbrücke, Leinpfad. Erbaut in den 60er Jahren, 1899 erneuert, Länge 9,30, Breite 14 m, Lichte Weite 7 m, Durchfahrtsbreite 3 m.

Wiesendammbrücke, Holzkonstruktion. Erbaut 1910, Länge 38 m, Breite 12 m, zwei Durchfahrten à 7,50 m, Durchschnittsbreite 3,70 m.

Wichernsweg, Elbestr. Hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 16 m, Breite 12 m, eine Öffnung.

Wilhelminenbrücke, Wilhelminenplatz. Erbaut 1884–1885, Länge 27,63 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 25 m, Konstruktionsunterkante + 8,907 m.

Wilhelmsburgerbrücke, über den Zollhafen, Veddel, eiserne Brücke. Erbaut 1904–1905, Länge 45,28 m, Breite zw. Mitte Hauptträger 11,80 m, Breite zw. Mitte Fussweggeländer 16,80 m, Konstruktionsunterkante + 9,60 m.

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

Wieserbrücke. Messberg. Erbaut 1866–1868, verbreitert 1884–1885, nochmalige Verbreiterung 1908. Gewölbschwellen + 7,57 m, Konstruktionsunterkante der Verbreiterung + 7,50 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 38 m, zwei Durchfahrten von zusammen 16 m Durchfahrtsweite.

Winterhuderbrücke. Hudtwalckerstr. Erbaut 1877, Länge 35,20 m, Breite 13,60 m, lichte Weite 1a 10,90 u. 8,60 m, Durchfahrtshöhe 3,17 m, 1908 Verbreiterung um 3,65 m.

Wittenkamp. Unterführung. Entsekanter + 18,4 m, Länge 22,5 m, Breite 2,20 m, lichte Weite 17,0 m, erbaut 1910.

Wohldorferstrasse. Unterführung. Erbaut 1909, Länge 24,5 m, Breite 8,0 m, 1 Öffnung von 7 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 16,4 m.

Zollhafen. Harburger Chaussee. Erbaut 1904, Länge 45,28 m, Breite 16,80 m, eine Öffnung.

Zollenbrücke. Erbaut 1868, verbreitert 1854, Gewölbschwellen (Mittelführung) + 8,67 m, Länge 26 m, Breite ca. 8,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 15,3 m Durchfahrtsweite.

Zufahrtsstrasse von der Richardstrasse zur Realschule, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 19,1 m, Breite 8,2 m, 1 Öffnung von 17,0 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 16,5 m.

Brunnen.

Hansa-Brunnen. errichtet 1878 auf dem Hansaplatz, entworfen von Peiffer, 20 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).

Hygiea-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 gefordert wird.

Kaiser Karl-Brunnen. errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt, 12 m hoch, mit dem in Kupfer getriebenen Standbild Kaiser Karl des Grossen, dem in Bronze getriebenen Standbild des Erzbischofs Adalbert von Bremen, des Grafen Adolf des IV. von Schauenburg, des vaterstädtischen Chronisten Albertus Craz und des Bürgermeisters Dittmar Koel; am Geländer die Wappenschilder Hamburger 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 Rechtsanwalt Dr. Wex dem Andenken des Heidelberger Rechtsgelehrten Prof. Welcker gewidmet.

Brunnen an der Borgfelderstrasse. errichtet 1908.

Brunnen bei der Hammer Kirche. errichtet 1886.

Brunnen am Mittelweg. errichtet 1880.

Brunnen beim Wilhelm-Gymnasium an der Grindelallee, 1887 vom Börsenbau hierher versetzt.

Springbrunnen in den gärtnerischen Anlagen am Siebekingsplatz, errichtet 1912.

Denkmäler, Gedenktafeln und Statuen.

Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schauenburg. errichtet 1821, 1901 aus den früheren Wallanlagen am Glockengießerwall 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 Elbhöhe nach dem Entwürfe des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Lederer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem Mittel 10 m über der Helgoländer Allee belegenen Platz 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 Umwallungsmauer. Das Denkmalsplateau ist mit dem tiefer liegenden Terrain durch zwei circa 4 m hohe bequeme Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist im Grundrisse kreisrund gestaltet mit einem grössten Durchmesser von 28,50 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 durch Säulen gegliederte Trommel als eigentlicher Träger der Denkmalsunterbau bekrönenden 14,50 m hohen Bismarckstatue. Die romanischen Formen des Unterbaues, grosszügig und wichtig, entsprechen den gewaltigen Dimensionen des Denkmals und dem verwendeten Granitgestein, welches aus den Bruchstücken 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 Bismarckstatue 34,30 m. Für die Bismarckfigur sind Steine zur Verwendung gekommen im Einzelgewichte bis zu 17 000 kg. In der Darstellung der Bismarckstatue sind die allhergebrachten Wege verlassen. Nicht als Soldat oder Diplomat, nicht als einfacher Bürger steht die Statue vor den Blicken des Beschauers, sondern in Eisen gepanzert, gestützt auf das mächtige Reichsschwert, bewacht zu beiden Seiten von scharfäuslugenden Aaren, den Blick weit in die Ferne gerichtet auf die Elbe, das Meer, die Lebensadern Hamburgs und die Zukunft des Reiches, hat der Künstler das Bildnis gestaltet, riesengross, übermächtig, wie das Werk, welches der eiserne Kanzler geschaffen.

Brahms-Denkmal. von Max Klinger, in der Musikhalle am Holstenplatz, 1908.

Brahms' Geburtshaus. Speckstr. 62, Hof.

Bilau-Denkmal. im Garten des Allgemeinen Krankenhauses St. Georg (von Scharf), zur Erinnerung an den Oberarzt Dr. Gotthard Bilau (1883–1900).

Büsch-Denkmal. errichtet 1892, nahe der Lombardsbrücke, zur Erinnerung an den Begründer der Handelswissenschaften Prof. T. G. Büsch (gest. 1890).

Bughagen-Denkmal. errichtet 1885 auf dem Platze des Johanneums am Speersort. Dieses von ehemaligen Schülern des Johanneums gestiftete Standbild des Mannes, der in Hamburg die kirchliche Reformation durchführte, ist von dem Hamburger Bildhauer Engelbert Peiffer in rotem Malsandstein ausgeführt. Mit der Verlegung des Johanneums nach der Maria-Louisen-Strasse ist auch das Denkmal dorthin versetzt.

Bürgermeister Dr. Burchard-Denkmal am dem Nordostpfeiler der St. Michaelskirche an der Michaelistrasse. Das im Auftrage einer Stiftung von dem Bildhauer Prof. Hildebrandt-München geschaffene Denkmal besteht in einem aus Bronze gegossenen Epitaph, das die in Hochrelief gehaltene Büste Dr. Burchards in bildartiger Umrahmung und von Lorbeerzweigen geziert zeigt. Unter der Büste steht die Inschrift: „Joh. Heinr. Burchard D. Dr., Bürgermeister von Hamburg, Geb. 1852, Gest. 1912.“

Denkmal für Jos. Heinr. Campe. der hier 1778–1788 seinen Robinson schrieb, errichtet 1883 auf dem Hammerdeich, 1898 versetzt nach Ecke Ausseilagerweg und Brackdamm.

Denkmal des Dichters Fr. v. Hagedorn (1708 in Hamburg geboren, 1754 hier gestorben) errichtet 1897 an der Krugkoppel (Eichenhain) am Harvesterhuderweg.

Denkstein der vertriebenen Hamburger von Wagnach 1813. errichtet 1815, Jungfernst., gegenüber dem St. Nikolai Begräbnisplatz. — Desgleichen in den Anlagen am Plöningsbusch in Barmbeck.

Denkmal des Taubstummenlehrers S. Heinicke. errichtet 1866, Ecke Heinickestrasse und Ludolfsstrasse in Eppendorf.

Denkmal des Majors Jungmann. errichtet 1864 auf dem St. Jacobi-Begräbnisplatz an der Wandsbeker Chaussee. Dieses dem Sieger von Eckernförde (5. April 1849) 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 1908 auf dem Rathausmarkt. Bildhauer Geheimrath Prof. Dr. Johannes Schilling, Dresden. Die bronzenen Reiterfigur mit lorbeerbeschnürter Plinthe erhebt sich auf einem künstlich 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. Dagegen belegen die Längsseiten grössere allegorische Szenen, von denen die eine rechts vom Beschauer die Einigung 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 Ballustraden, flankiert von je zwei kleineren Reliefs, die Victorien in mannigfaltiger Bewegung und Stellung zeigen, dienen dazu, den Beginn der Friedensstrasse 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 an der rechten Seite bezieht sich ganz unmittelbar auf Hamburg. Es stellt den glänzenden Empfang dar, den Hamburg seinen siegreich heimkehrenden Söhnen, dem 2. Hanseatischen Infanterie-Regiment Nr. 76, am 17. Juni 1871 auf eben dem Platze, wo heute das Rathaus sich erhebt, bereitet. Diese Reliefs leiten in sinnvoller Weise von der Bedeutung des Kaisers als des siegreichen Bundesfeldherrn hinüber zu seiner Grösse als Friedensfürst, der das Reich durch die Förderung seiner inneren Entwicklung und die Fürsorge für sein wirtschaftliches Wohl beglückt und gesegnet hat. — Die Wirklichkeit des Kaisers auf dem letzten Gebiete sollen die vier allegorischen Gruppen verherrlichen, die vor den Pfeilern der Ballustraden angeordnet sind. Es sind auf niedrigen Postamenten stehende, überlebensgrosse Figuren, die die Einführung einheitlichen Rechts, einheitlichen Mass- und Münzsystems, die Gesetzgebung zum Zwecke der Fürsorge für alte, invalide und kranke Arbeiter und endlich die einheitliche Ausgestaltung des Postwesens und des Fernverkehrs versinnbildlichen. Die erste Gruppe, links vom Beschauer beginnend, zeigt die Justitia, die das neue Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Schoosse hält, während die Bücher, in denen die ausser Kraft getretenen Particularrechte aufgeschrieben sind, geschlossen werden. In der zweiten Gruppe erklärt der Minister einem Mädchen aus dem Volke den Unterschied der neuen von der alten Münze; daneben misst ein Jüngling seinen Fuss an dem Metermass. Auf die Gesetzgebung über die Arbeiterversicherung bezieht sich die nächste Gruppe: die mütterliche Gesetzgeberin hält den jugendlichen Arbeiter an, einen Teil seines Verdienstes für die Zwecke der Versicherung herzugeben; sie bietet dafür dem pflegebedürftigen Greise Nahrung und Hilfe. Schliesslich erblicken wir den Genius des Weltverkehrs, wie er sich zur Reise um die Welt vorbereitet und eine ihm anvertraute Sendung zur Beförderung nach einem fernen Lande übernimmt; neben ihm handhaben Kinder das Telefon. — Vor und neben dem Denkmal haben drei bei Maubeuge eroberte englische Geschütze ihren Platz erhalten, deren feierliche Übergabe am 5. November 1914 erfolgte.

Kipping-Denkmal. auf dem Hof der Hauptfeuerwache an der Spitalstrasse (von Peiffer) dem Branddirektor Kipping errichtet, der 1892 in Ausübung seines Berufes den Tod fand.

Denkmal des Bürgermeisters Gustav Heinrich Kirchenpauer. errichtet 1889 in den Anlagen gegenüber dem Gewerbestadium in St. Georg. Die Nische ist von den Architekten Hansen und Meerwein entworfen. Schöpfer der Bronzestufe des hochverdienten hamburgischen Bürgermeisters ist Engelbert Peiffer.

Denktafel am Wohnhause Klopstocks. Königstrasse 52, (1909 abgebrochen, jetzt Neubau) gestiftet 1822, die Bieste 1860 angebracht, siehe Gedächtnis Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg, 1880, Seite 216.

Kriegerehren-Denkmal. errichtet 1877 in der Esplanade, den 1870/71 Gefallenen des Inf.-Regiments Hamburg (2. Hanseat.) No. 76 gewidmet, darstellend die Siegesgöttin, gefallene Krieger mit Palme und Lorbeerkränzen bedeckend. Dieses ergreifend schöne Denkmal ist vom Professor Schilling in Dresden modelliert worden.

Kugeldenkmal. errichtet 1878, früher am altst. Neuenweg, wegen des Zollanschlusses abgebrochen, jetzt auf dem Gertrudenkirchhof wieder aufgestellt. An dem Denkmal sind Kanonenkugeln angebracht, die von den Franzosen 1813, vor der Wiederbesetzung Hamburgs, auf die Stadt abgefeuert worden sind.

Laeisz-Denkmal. im Laeiszhof, Trostbrücke, errichtet 1908, mit den Porträtbüsten der drei ersten Inhaber der Firma F. Laeisz (von Scharf).

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

Luther-Denkmal. an der Nordfront der gr. Michaelskirche, ein 3,90 m hohes Standbild des Reformators, modelliert von Professor Otto Lessing-Berlin. Bronzeuss von der Giesserei H. Gladenbeck & Co. in Friedrichshagen. Die erforderlichen Mittel, 29 700 M., wurden von der Bürgerschaft bewilligt; das Denkmal ward zur Einweihung der Michaelskirche (19. 10. 12) vollendet.

Mendelssohns Geburtshaus. Michaelistrasse 54.

Johannes Menzel's Geburtshaus. Heuberg 14; hier wurde 10. 12. 1856 der Herausgeber und Gründer der ersten stonographischen Zeitschrift in Deutschland, Johannes Menzel geboren. († 1912).

A. F. C. Menzel's Sterbehause (1815–1891) alter Steinweg 33, Hinterhaus. A. F. C. Menzel, Begründer des katholischen Gesellenvereins in Hamburg, des ersten seiner Art in Norddeutschland.

Denkmal des Fabrikanten Heinr. Chr. Meyer. errichtet 1854, vor dem Klosterthore, 1902 wegen der Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in die Anlagen zwischen Altmannstrasse und Hühnerposten versetzt.

Mönckeberg-Denkmal. Zwischen Mönckeberg- und Breitstrasse liegt ein kleiner Platz, den Senat und Bürgerschaft einem aus Hamburger Bürgern gebildeten Komitee überwiesen haben, wobei beschlossen wurde, auf dem breiteren Teile des Platzes aus Staatsmitteln ein kleines Gebäude zu errichten, das als Hintergrund für ein Mönckeberg-Denkmal dienen soll. Das aus Keller, einem Erd- und Obergeschoss bestehende Gebäude wird aus Muschelkalk hergestellt, mit Kupfer eingedeckt und ist zur Aufnahme einer Bücherhalle bestimmt. Seiner westlichen Seite ist eine offene Säulenhalle vorgelegt, die auf eine von Brüstungsmauern umgebene erhöhte Fläche führt. An der Spitze dieser Fläche steht das Mönckeberg-Denkmal, eine als Sinnbild der Bürgerkraft gedachte, von einem Löwen gekrönte Brunnenanlage, die das Relief Mönckebergs an der Vorderseite zeigt. Die Kosten des Gebäudes und der Herrichtung des Platzes waren auf 152 000 Mark, die des Denkmals mit Brunnenanlage auf 50 000 Mark veranschlagt.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

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

größerer und kleinerer architektonischer Anlagen. Die größte von diesen, das Hauptrestaurant, bildet nach außen hin in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Hauptgang des Parks. Der große Straßenzug der Flurstraße, die Hochbahn mit ihrer Haltestelle und ein künstlicher Wasserweg, der mit dem System der Alsterläufe in Verbindung steht, treffen an diesem Punkte zusammen und geben so die verschiedensten Verkehrsmöglichkeiten. Der Wasserweg, der eine Verlängerung des Goldbeckkanals darstellt, erweitert sich vor dem Hauptrestaurant, eine Brücke führt über den bastionartig ausgebauten Ufermannen herüber, mit denen die Anknüpf- und Abfahrtsstelle der Alsterdampfschiffe verbunden ist. Nach der Parkseite entwickelt sich das Hauptrestaurant in verschiedenen Terrassen bis zum Wasserspiegel des Sees. Auch die natürlichen Uferfassungen des Wasserbeckens zeigen Terrassen, auf denen die Promenaden in verschiedenen Höhenlagen entlangführen. Sie geben die Verbindung mit einem nach oben hin abwärts gerichteten Buchtung des Sees hinter einem mit Loggien umgebenen kleinen Hofen auf. In der entgegengesetzten Bucht liegt eine kleine Insel, auf der hinter regelmäßigen Gartenanlagen ein Bootvermietungshaus liegt. Die Richtung der großen Achse endlich ist am See betont durch eine Kaskadenanlage, die gespeist wird von dem überfließenden Wasser des Wassertrums, das in einen bachenartigen kleinen Kanal bis hierher geleitet wird. Auch im westlichen Teil des Parks sind einige Bauten angelegt: eine ländliche Wirtschaft, die unmittelbar an der großen Festwiese liegt und eine Milchwirtschaft, am verlängerten Borgweg, die ganz im Charakter eines Vierländer Gehöftes ausgeführt, mit ihrem Strohdach aus einem Obstgarten hervorschaut. Endlich sorgt noch eine Mineralwasser-Ausgabe dafür, daß man Brunnenkuren im Stadtpark abhalten kann. Der kleine Pavillonbau ist von einer stilisierten Gartenanlage umgeben, die unmittelbar an der Waldbestand des Serlienschen Geländes angrenzt. Eine ganze Reihe stilisierter Gärten entwickelt sich in der Nähe des großen Sees, Rhododendrongärten, Hecken- und Rosenrassen wechseln hier ab mit kleinen Brunnenhöfen, die von Farnen und Laubengängen umgeben sind. Hier kann die feinere Blumenkultur zu ihrer Geltung kommen und es ergibt sich zugleich Gelegenheit, um Kunstwerke in ihrer entsprechend abgestimmten Umgebung aufzustellen. Rings um die ganze Anlage des Parks herum bildet sich ein Gürtel von Spielplätzen. Teils sind sie als Sportplätze für alle Bedürfnisse des organisierten Spieles ausgebildet, teils sind sie Tummelplätze für Kinder und für freies Spielen. Im nördlichen Teil des Parks aber, wo alte Knicks dem Gelände bereits einen ausgesprochenen Charakter geben, sollen die Wiesen in der natürlichen Form ihrer landschaftlichen Gestaltung den Besuchern als Lagerplatz dienen. Einzelne schöne Bäume und kleine waldartige Pflanzungen unterbrechen hier die säumenden Linien der Knicks. In diesem Teil des Parks ist für die Reiter, deren Reitwege den ganzen Park durchziehen und wo es möglich war, auch abseits der Fahrstraßen geführt sind, eine städtische Arena angelegt, ein Sprunggarten, der eingebettet ist in einen Kiefernbestand und von Birken umsäumt wird. Zwischen all diesen besonders ausgebildeten Punkten ziehen sich nun die Fußwege hindurch, bald an Fliederhecken entlang, bald zwischen Kastanienreihen, bald durch Birkengruppen hindurch, bald längs dem Wasser unter Eichenzweigen, bald neben blühenden Weidenröschen. So zeigt die ganze Anlage eine große Mannigfaltigkeit verschiedenartiger Gebilde und es liegt auf der Hand, daß ebenso wie die jungen Pflanzungen erst etliche Zeit nötig haben, um sich zu ihrer eigentlichen Wirkung zu entwickeln, es auch einiger Zeit bedürfen wird, um alle die Punkte und Motive, die der Park bietet, zu dem auszubilden, was aus ihnen werden kann und werden soll. Um das zu erreichen, bedarf es der werktätigen Mitarbeit vieler. Der Staat hat durch seine großartige Bewilligung sozusagen den eigentlichen Bau geschaffen, an der Bevölkerung ist es, diesen Bau wohnlich und würdig auszustatten. Aus diesem Gefühl heraus hat sich in Hamburg ein Stadtparkverein gebildet, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, einzelne Teile des Parks besonders reizvoll auszugestalten, sei es durch pflanzlichen Schmuck, sei es durch Werke der Kunst. Er hat bisher im Stillen gewirkt, etwa 200 Mitglieder zählt er als seinen angesehenlichen Bestand. Trotzdem ist es ihm bereits gelungen, eine Anzahl erfreulicher Stiftungen für den Park zu gewinnen. Außer verschiedenen Baum- und Pflanzengruppen, welche Freunde der Anlage zur Verfügung gestellt haben, sind ihm Stiftungen des Grundeigentümers, des Hamburger Vereins, des St. Georg Vereins von 1874 und des Winterlicher Bürgervereins, sowie testamentarische Zuwendungen zu- gekommen. Vor allem aber hat sich das Interesse für die Sache dadurch kund- gegeben, daß eine Anzahl feiner Kunstwerke dem Park geschenkt sind: eine Diana-Gruppe von dem Hamburger Künstler Arthur Bock, die den Mittelpunkt einer kleinen Gartenanlage bilden soll, ihr Stifter ist Dr. Oskar Tropilowitz. Für zwei Postamente, die am Kaffeehaus als Eingang des kleinen Hafens, der sich am großen Teich bildet, aus dem Wasser aufragen, hat Frau Anna Fritschneider zwei große Bronzefiguren geschenkt, die von Prof. Georg Wruck stammen. Eine andere dekorativ verzierte Skulptur ist dem Park von Herrn Emil May geschenkt worden, es ist eine weibliche Figur von streng geschlossenen Umrissen, die einen Krug auf dem Kopfe trägt. Das Werk ist eine Arbeit des Bildhauers Wied, eines geborenen Hamburgers. Es ist in französischem Kalkstein ausgeführt und für die Wirkung im Grünen berechnet. Einer der stilisierten Gärten, der sich in kreis- runder Form entwickelt, wird in der Mitte eines von Edmund Luitpold ge- schenkenen reizvollen Schmuck erhalten durch einen von Prof. August Gaul ent-worfenen kleinen runden, in ein größeres Becken eingestellten Brunnentrog, aus dem das Wasser sprudelt, während auf seinem Rande eine Schar von Pinguinen in posierlichen Stellungen ruht. Endlich hat ein kleiner Kreis von Hamburgern sich zusammengedrungen, um ein Werk der Hamburger Bildhauerin Elena Jaksch- Makowska für den Stadtpark zu stiften: eine sitzende weibliche Figur, umgeben von Kindergestalten. Das feine Werk, das in wetterfester weißer Keramik ausgeführt ist, wird inmitten von Blumen zu stimmungsvoller Wirkung kommen. So ist ein Anfang gemacht, um eine der Idealabsichten, die Lichtwerk einem Volks- park vorzeichnete, zur Durchführung zu bringen, nämlich ihn allmählich zu einem Freiluft-Museum oder Plastik zu machen.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze als St. Gertrud, St. Michaelis, St. Catharinen und Maria-Magdalenen, belegen bei den Kirchhöfen, St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, belegen an der Jungiusstraße und der Katholischen und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Beerdigungen geschlossen. Für noch unbegleitete Stellen in Familiengräbern wird jetzt oder später den zu den Gräbern noch Berechtigten in Familiengräbern wird Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation, neue ABC-Str. 18 b.

Das Beplanzen und die Unterhaltung der Gräber darf vom 1. Januar 1907 an nur durch die Angehörigen der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden sowohl im Bureau des Aufsehers an der Jungiusstraße, als auch im Friedhofsbureau, neue ABC-Strasse 18 b entgegengenommen. Die Bezahlung hat ausschließlich am Friedhofsbureau zu erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandsbekerchaussee in Hamburg-Elbe, begründet 1848 von der St. Jacobi-Kirche, ist nächst dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der größte und schönste Friedhof Hamburgs. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktäglich 9-6, Sonn- und Festtags 9-4 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, d. h. die Gräber sind deshalb nicht gestatet.

Die Beerdigungsgebühren betragen für Beerdigungen in Einzel- und Familiengräbern M. 25.—
in Bräderschafts- und Vereinsgräbern 15.—
Für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 Jahr bis zu 5 Jahren die Hälfte dieses Satzes zu entrichten. Für Leichen, die in Familien- gräbern aufgenommen werden sollen und nicht mit zu den im Grabbrief benannten Personen gehören, ist nach eingeholter Genehmigung der Verwaltung zur Auf- nahme die um die Hälfte erhöhte Beerdigungsgebühr zu entrichten.
Gebühr für vorherige Aufnahme einer Leiche in die Leichenkammer der Kapelle M. 10.— resp. 13.—

• Heizung der Kapelle M. 10.—
• Orgelspiel in der Kapelle 22.50
• Werktag 30.—
• Sonn- u. Festtag 30.—
Die Gebühren für Erwerbung eigener Gräber stellen sich wie folgt:

Einzelgrab M. 35.—
Familiengräber, je nach Lage und Größe pr. □ Fuss M. 3.— u. 4.—
ra. außer auf Friedhofsdauer erhöht sich der Preis um die Hälfte.
Die Unterhaltung der Gräber sowie das Beplanzen derselben ist lediglich Sache der Verwaltung und geschieht durch die Angestellten derselben nach folgendem Tarif:

Es kostet die Unterhaltung von
Kindergräbern per Kalender-Jahr M. 2.—
Einzelgräbern 3.—
Gräbern in Größe von 40-60 □ Fuss 4.—
» » bis 100 » 6.—
» » 150 » 9.—
» » 200 » 12.—
» » 300 » 15.—
» » 400 » 20.—

Der Tarif für die Beplanzung der Gräber ist im St. Jacobi-Friedhofsbureau, Elbebeck, Wandsbeker Chaussee 192, § IV, 3521, geöffnet Werktags v. 9-6, Sonn- u. Festtags v. 9-4 Uhr, einzusehen, woselbst alle Anträge auf Unterhaltung oder Beplanzung der Gräber zu stellen sind.

Die Anmeldung von Beerdigungen hat im St. Jacobi-Kirchenbureau, Hamburg (Stadt), Jacobi-Kirchhof 28, part., § III, 251, geöffnet Werktags v. 9-12 und 2-6 Uhr, mindestens 24 Stunden vorher zu geschehen.

Neuer Hammer Friedhof auf dem Peterskamp,
in Hamburg-Elbebeck, besteht seit dem 29. Juni 1862, Haupteingang von der Wands- beckerchaussee. Das Bureau, geöffnet Werktags von 9-6 Uhr, Sonntags von 9-2 Uhr, befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedenstrasse. (Postadr.: Hamburg 23, Friedenstr. 8).

Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden.
Die Unterhaltung und Beplanzung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Hammer Friedhofsverwaltung, und sind alle diesbezüglichen Anträge im Bureau des Friedhofs 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 192,8 ha. Das Verwaltungsgebäude befindet sich an dem Haupteingang zum Friedhof. An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen belegen, von welchen aus die Leichenkondukte ihren Weg nach den einzelnen Gräbern antreten. 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 ausser- ordentlich stark besucht wird. Die elektrische Vollbahn wie die Straßenbahn über Winterhude und über Barmbeck verbinden 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 Genossenschafts-Gräber und gemeinsamen Gräber eine von der Medizinal-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 Genossenschafts-Gräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren auf den ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf. Die Gebühren für den Ankauf von Gräbern betragen: für ein Einzelgrab von 2½ □ m M. 10.—, für Kindergräber von 0,75 □ m M. 5.—, für ein Ehepaargrab von 5 □ m M. 30.—, für ein Familiengrab für 3 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 30.—, für ein Familiengrab für 3 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 40.—, für 4 □ m Urnenplatz M. 30.—. Für die Erwerbung dieser Gräber auf Friedhofsdauer ist das Verfache der angeführten Gebühren zu entrichten. Für ein Genossenschaftsgrab für jede 25 Jahre per Grabstelle von 2½ □ m M. 5.—.

Die Beerdigungsgebühren für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 10.—, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrabe M. 15.—, für die Beerdigung im Einzel- oder Familiengrabe M. 20.—. Für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 bis zu 5 Jahren die Hälfte dieser Sätze zu entrichten. Für die Beisetzung nicht Berechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben. Für die Ausgrabung einer Leiche ist die Gebühr für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe zu entrichten.

Die Beplanzung und Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Ange- stellten des Friedhofs geschehen. Die Gebühren betragen für Beplanzen eines gemeinsamen Grabes, eines Einzelgrabes oder einer Grabstelle im Familien- oder Genossenschaftsgrabe mit Blumen, Lebensbaum, Efeu oder dergl. M. 8.—, für Unterhaltung derselben Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen jährlich M. 2.—. Für reichere Beplanzungen sowie für Unterhaltung reicher aus- schmückter Gräber sind die Kosten mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur am Friedhofsbureau in der Stadt, neue ABC-Strasse 18 b, (geöffnet von 9 bis 4, für dringende Angelegenheiten auch Sonn- und Festtags von 9 bis 11½) zu geschehen; die Annahme von Aufträgen für Beplanzung und Unterhaltung der Gräber erfolgt sowohl an diesem Bureau als auch im Verwaltungsgebäude auf dem Friedhof in Ohlsdorf, und ist für diesen Zweck das erstere nur wochen- tags von 9 bis 4, das Bureau in Ohlsdorf wochentags von 9 bis 4, sowie Sonn- und Festtags von 9 bis 2 geöffnet.

Der Leichentransport ist zu festen Tarifsätzen Lorenz Stengelmann, Mühlen- strasse 34/37, übertragen.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf belegen, ist 1890/91 erbaut. Die Kosten einschließlich des Grundverwerbs (der Platz ist 5670 Quadrat- fuß groß) betragen M. 238 998,03. Das Krematorium nebst einer dazwischen- gehenden Beisetzungs-Anlage (Urnenfriedhof) zur Aufnahme von Asche-Über- resten Feuerbestatteter ist als eines der größten in Deutschland sehenswert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1903 hergestellten letztgedachten Anlage be- laufen sich auf M. 47 180,67. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Mitte Oktober 1914 wurden 6795 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen- erbaut und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch große Erweiterungs- bauten eine Empfangshalle, ein Warteraum für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine geräumige Orgelempore hergestellt. Eintrittskarten zum Preise von 50 Pfg. sind gegenüber bei A. Nafke zu haben. Die Anwesenheit bei einer Trauerfeier ist mit Genehmigung der Leidtragenden gestattet. Kosten einer

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

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

und 4,60 m. Höhe der Gewölbeschleuse + 9,12 m. Die grössere, neuer Kammher hat hydraulischen Antrieb der Tore und im Oberhaupt ein Klapptor. Ein Freigerinne.

2) **Graskellerschleuse**, erbaut 1858/59, umgeben 1848/47 zwischen Elbe und Mittellassin. 1 Kammher von 30 m nutzbaren Länge und 5,10 m lichter Breite. Höhe des Dremels + 2,65 m, des Gewölbeschlechts + 8,65 m. Bei Elbwasserständen zwischen + 4,70 m und + 5,70 m ohne Schleusenpassierbar. 2 Freigerinne.

3) **Michaelisschleuse**, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittellassin, mit 2 Kammern von 21,85 m Länge und 5,80 m nutzbaren Länge, sowie 6,00 m und 3,25 m lichter Breite. Höhe der Dremel + 2,30 m, der Brückenunterkante + 9,50 m und + 9,85 m. Freie passierbar wie Graskellerschleuse. Ein Freigerinne.

4) **Mühlensbrückenschleuse**, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittellassin. Stauschleuse mit 1 Kammher lichter Breite. Höhe des Dremels + 2,50 m, der Brückenunterkante + 7,96 m. Nur bei Elbwasserständen zwischen + 4,50 und 7,00 m passierbar.

5) **I. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanälen, mit 1 Kammher im Aussenhaupt von 25 m nutzbaren Länge und 5,70 m lichter Breite, 2 Schleusenbecken von 45 m Länge und 30 m Breite mit kanalseitigen Drehtor und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 45 m. Höhe des Dremels + 2,0 m.

6) **II. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanälen, mit 2 Kammern im Aussenhaupt von je 30 m nutzbaren Länge und 6,00 m lichter Breite, einem gemeinsamen Schleusenbecken von 45 m Länge und 40 m Breite und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 50 m. Höhe der Dremel selbstig + 1,40 m, Brändeshof + 1,70 m.

7) **Brändeshofer Schleusenkanal**, zwischen Elbe und Bille.

a. **Kleine Brändeshofer Schleuse**, erbaut 1846, mit 1 Kammher von 21,00 m nutzbaren Länge und 5,70 m lichter Breite. Höhe der Dremel selbstig ca. + 1,40 m, Billeseitig ca. + 1,40 m.

b. **Grosse Brändeshofer Schleuse**, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge und 40,00 m Breite, welches selbstig 2 Durchfahrten, bilsseitig 1 Durchfahrt von je 7,00 m lichter Breite besitzt. Höhe der Schleusendrempel ca. + 1,30 m.

8) **Grösster daneben ein unterirdischer Sperrkanal.**

9) **Tiefstackschleuse**, erbaut 1898/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Aussenhaupt, 1 gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 bilsseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Dremel selbstig + 1,0 m, bilsseitig + 1,15 m. Bisher nur für die Baggerfahrzeuge der Reudeputation eröffnet.

Die nachgenannten Schleusen liegen im Hafengebiet und sind lediglich Sperrschleusen, welche die der Durchfahrt schädlichen Strömungen verhindern und die Hafengebiete vor Sandablagerungen schützen sollen.

10) **Brookthorschleuse**, erbaut 1868/69, verbindet den Sandorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 65 m nutzbaren Länge und + 1,40 m lichter Breite. Die Schleusenhöhe liegt auf + 1,14 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittelst Druckkraft der Wasserleitung bewegt werden.

11) **Baakenschleuse**, erbaut 1889/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 100 m nutzbaren Länge und 16 m lichter Breite. Die Schleusenhöhe liegt auf 0,40 m, die Brückenunterkante auf 3,80 m, so dass auch bei gewöhnlichem Hochwasser alle nicht über 3,8 m aus dem Wasser hervorragenden Fahrzeuge noch frei passieren können. Die Schleuse hat Schieber, welche an Trägern über den Schleusenhäuptern aufgehängt sind. Die Bewegung derselben geschieht mittelst Druckkraft der Wasserleitung.

12) **Brückenhofschleuse**, erbaut 1888/1900, zwischen Kulwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusenhöhe liegt auf + 0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.

13) **Ellerholzschleuse**, die erste erbaut 1888/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholzhafen und Redteich, mit 2 Kammern von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusenhöhe liegt auf + 0,5 m. Die Schleusen haben Schieber, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.

14) **Müggensburgerschleuse**, erbaut 1904/1906, zwischen Norderelbe und dem östlichen Ende des Müggensburgerkanals, mit 2 Kammern von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusenhöhe liegt auf + 0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.

In den verschiedenen Speichergebäuden der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft werden alle für die Lagerung zugelassenen Waren, hauptsächlich aber Kaffee, zur Einlagerung gebracht.

1) **Alsterschleuse**, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1648/46, umgebaut 1891/92, zwischen Mittelbassin und Alster, mit 2 Kammerschleusen von 23,40 m und 24,50 m nutzbaren Längen sowie 5,30 m und 6,50 m lichten Breiten. Höhe der Drempel unten + 2,53 m und + 2,30 m, oben + 4,83 m

Breiten. Höhe der Drempe! unten + 2,53 m und + 2,80 m, oben + 4,85 m

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann & Erich Speckmann

Die Speicherblocks J K, L 36, W 8/10, X 1/10, der Speicher zur Lagerung von Zelluloid und Zelluloidwaren am Wilhelminenplatz, die beiden Kalspeicher, 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 pachtweise übernommenen beiden Kalspeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr. Am Südufer der Elbe, auf dem Melnikerufer, am Moldauhafen, 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 Handelsstandesamt zur Benutzung überlassen und sind dieselben ausserhalb der Lagerhäuser, 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 Wasserseite aus aufgenommen werden können.

Als Hebevorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebetische eingebaut, ausserdem sind für den Notfall noch Handwinden vorgesehen.

Das Druckwasser für die hydraulischen Hebezeuge der Gesellschaft, ausserdem aber auch für die Kräne in den 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 Freihafenspeicherbezirks angebrachter Hochdruckhydranten mit den nötigen Rohrleitungen in den Treppenhäusern, mittels welcher das Druckwasser der hydraulischen Anlage in Verbindung mit der 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 reicheren Ausbildung der Fassaden einen gewissen malerischen Reiz erhalten.

Eibttunnel St. Pauli-Steinwälder.

Der seit September 1911 in Betrieb befindliche Eibttunnel verbindet das linkselbische Frei-Hafengebiet, besonders zwischen Reihertstieg und Köhlbrand, mit der Stadt, und ist für Wagen und Fussgänger, nicht aber für Strassenbahnen bestimmt. Am Westende der St. Pauli Landungsbrücken beginnend, und auf dem linkselbischen Gebiet hinter der Steinwälder Badeanstalt endigend, ist mit dem Eibttunnel eine Verkürzung des Weges Kuhwärder-Rathausmarkt um 4200 m herbeigeführt. Entfernung der Schachtnähte 448,50 m; Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m; Hühöhe der Aufzüge 23,50 m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10000 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks: Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80 m; Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,00 m; lichte Weite eines Tunnels 4,70 m; lichte Höhe eines Tunnels 4,50 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5–6 m; Wassertiefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10–11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn —15,80 Hamburger Null, —21 m unter Hochwasser; bewilligte Bausumme M. 10722000,—; Beginn der Projektarbeiten im Frühjahr 1900; Bewilligung durch die Bürgerschaft: 7. November 1906; Übertragung der Bauausführung an die Firma Philipp Holzmann & Co. am 27. März 1907; erster Spatenstich auf Steinwälder: 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.

Näheres über die Bauausführung und die Bestimmungen der Verkehrsordnung siehe Adressbuch-Jahrgänge 1912–1914.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Gebäude und Einrichtungen.

Das Post- und Telegraphengebäude am Stephansplatz und an der Ringstrasse.

Das Haupt-Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich vom Stephansplatz an der Ringstrasse entlang bis zur Jungiusstrasse und hat eine Länge von rund 307 m bei einer Breite von 33 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1883–1887 unter der Oberleitung des damaligen Postbaurats Hake von dem Regierungsbaumeister Ruppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1898–1901 unter der Oberleitung des Geheimen Baurats Schuppan zuerst von dem Regierungsbaumeister Schröder, nach dessen Tode von dem Postbaurat Wildfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staate angekauften Grundstückes beträgt 11913 Quadratmeter, wovon 7857 qm bebaut und 3476 qm Hofräume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier auch äusserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verwendung von Sandstein hergestellt. Die Keller- und Geschossräume sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppenhäuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Balkendecken, zum Teil Betondecken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Dächer sind in Holzdecke, 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 Ober-Postdirektors. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerlöschleitung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welche letztere der Strom durch eine reichsgegene, auf dem benachbarten Grundstück am Dammtorwall eingerichtete Maschinenanlage beschafft wird. Sämtliche Diensträume werden durch Zentralheizungen, und zwar je nach der Nutzungsart der Räume, durch 2 Warmwasserheizungen mit je 2 Kesseln, eine Heisswasserheizung mit 2 Öfenanlagen und eine Niederdruck-Dampfheizung mit 3 Kesseln erwärmt. Zur Erwärmung der grossen Schalterhalle am Stephansplatz ist wegen der einer starken Abkühlung unterworfenen Bedachung noch eine Lüftungsanlage angeschlossen. Eine zweite Lüftungsanlage dient zur Erwärmung der Schalterhalle. Für die Apparate des Telegraphenamts ist eine mechanische Lüftungs-einrichtung geschaffen worden, die im Sommer 20000 cbm, im Winter 12000 cbm ozonisierte Frischluft in der Stunde zuführt.

Der am Stephansplatz gelegene Bauteil enthält 2 Lichthöfe, deren grösserer im Erdgeschoss zu der in Eisen konstruierten glasüberdeckten Schalterhalle verwendet ist, während der kleinere die Zufahrtstelle für die Stadtpostwagen bildet. Der für den Fuhrwerksverkehr des Packereidienstes bestimmte grosse Posthof ist gegen die Strasse „Dammtorwall“ durch ein schneideeiserne Gitter abgetrennt. In dem folgenden Bauteil sind wiederum 2 Höfe, die im Erdgeschoss durch Glasdächer überdeckt, zur Dienstleistung für die Paketausgabe nutzbar gemacht sind. Der für das Telegraphenamt und das Postamt 2 bestimmte letzte Bauteil enthält 3 Höfe, die für den Postwagenverkehr im Packereidienste bestimmt sind.

Das I. Geschoss des dreigeschossigen Gebäudes am Stephansplatz enthält Diensträume des Postamts 36. Die Schalterhalle dieses Postamts ist sehenswert. Den 3 Eingangstüren gegenüber befindet sich auf einem Postament die lebensgrosse Statue Sr. Majestät des Deutschen Kaisers Wilhelm I. Die beiden Giebelfelder an den Endseiten der Halle sind mit Wandbildern, die von Prof. P. Dürfke gemalt sind und die Post zu Wasser und zu Lande darstellen, geschmückt. Im II. Geschoss befinden sich die Diensträume der Ober-Postdirektion und der Ober-Postkasse, im III. Geschoss: Diensträume der Ober-Postdirektion und die Dienstwohnung des Ober-Postdirektors. Der anschliessende, nur zweigeschossige lange Mittelbau enthält Diensträume des Postamts 2, namentlich im Erdgeschoss die umfangreichen Packkammerräume. Die Packkammerräume dehnen sich auch noch durch das Kellergeschoss des wieder dreigeschossig gestalteten weiteren Bauteils aus. In diesem Bauteil sind Diensträume des Postamts 2 und der Ober-Postdirektion untergebracht.

Der anschliessende Erweiterungsbau dient hauptsächlich zu Telegraphendienstzwecken. Nur im Kellergeschoss befinden sich umfangreiche Räume für die Paketannahme mit der Abgangspackkammer sowie mit der Wert- und Zollpackkammer des Postamts 2, und für eine Brausebadeinrichtung. Letztere ist zu bestimmten Tageszeiten für das Personal geöffnet. Das II. Geschoss wird fast ausschliesslich von den grossen Apparatsälen nebst Zubehörräumen eingenommen.

Die Fassaden des Gebäudes sind am Stephansplatz und an der Ringstrasse in hervortretender, am Dammtorwall in einfacher Weise ausgebildet. Die Fassade am Stephansplatz baut sich über einer in kräftiger Rustika ausgeführten, mit Abschlussgesims versehenen Plinthe auf. In der Mitte befindet sich das von vier toskanischen Säulen getragene Hauptportal, das vor die Gebäudedtiefe bis zur Höhe des Fensterbrüstungsgeims im II. Geschoss vorspringt und von einer Balustrade abgeschlossen wird, welche in ihrer Mitte ein Wappen mit dem in Glasmosaik hergestellten Reichsadler enthält.

Das ganze mit profilierten Sandsteinquadern verbundene Erdgeschoss hat rundbogige Fenster erhalten, deren Schlusssteine mit Kopten (Merkur, Neptun, Medusa u. s. w.) geschmückt sind. Im II. Geschoss sind die wagrecht abgeschlossenen Fenster abwechselnd mit einfacheren und reicheren Sandsteinumrahmungen hergestellt. Auch das III. Geschoss zeigt eine rhythmische Anordnung der Fenster.

Abgeschlossen wird die Fassade durch ein weit ausladendes Konsolengesims mit Fries und Architrav, dessen Wirkung durch eine das Hauptgesims krönende Attika gehoben wird. Über dieser Attika erhebt sich eine mächtige Figurengruppe mit einer aufrecht stehenden, diademeschmückten, weiblichen Mittelfigur, die in der Rechten als Symbol der Aufklärung und Intelligenz eine Fackel schwingt, mit der Linken eine von einem Genius getragene Weltkugel umspannt.

Zur Rechten und Linken lagern zwei weitere, den Handel und Verkehr veranschaulichende Figuren. An der Ecke der nahezu rechtwinklig zusammenstossenden Hauptfronten am Stephansplatz und an der Ringstrasse erhebt sich der gesims des Gebäudes sich erhebende vierseitige Teil des oberen Turms wird durch ein kräftiges Konsolengesims mit Fries und Architrav abgeschlossen, das auf acht Eckpilastern mit ionischen Kapitälern ruht. Über diesem Viereck setzt sich der Turm in achteckiger Gestalt fort.

Auf den entzweitigten Sandsteinquadern der Ecken sind vier geflügelte Greife mit farbigen Wappen des Deutschen Reiches und der Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck angebracht. Über der kleinen Abschlusskuppel schwebt als Sinnbild des Handels und Verkehrs eine Merkurfigur, den Stab in der erhobenen Rechten, die gefüllte Börse in der Linken haltend. Die Fassade an der Ringstrasse entspricht im Allgemeinen derjenigen am Stephansplatz. In der Mittelachse des Risalits über der Attika des Hauptgesims ebenfalls eine die Fassade krönende Figurengruppe angebracht. Dieselbe zeigt zwei aufrechtstehende, die Telegraphie und das Fernsprechen darstellende Figuren mit charakteristischem Beiwerk und eine mittlere stehende Figur, welche die Betriebsamkeit der Verwaltung darstellt.

Der an der Ringstrasse folgende zweigeschossige Mittelbau gliedert sich wieder in einen von zwei Turmräumen flankierten mittleren vorspringenden Bau und zwei niedrigere Rücklagen. Die Fassade des sich anschliessenden Bauteils wird zu beiden Seiten von kräftigen Säulen eingefasst. Der mittlere Teil stimmt mit der Fassade am Stephansplatz nahezu überein. Über dem Hauptgesims erhebt sich wiederum eine Figurengruppe, die aus einem in Glasmosaik ausgeführten Adlerornament mit architektonisch ausgebildeter Umrahmung und zwei zu beiden Seiten lagernden allegorischen Figuren der Post und Telegraphie besteht.

Die Fassade des Erweiterungsbau ist in freieren Formen gebildet. Die Gesimse sind an allen Bauteilen möglichst ohne Unterbrechung durchgeführt worden. An der Ring- und Jungiusstrasse haben die Fenster vollständig profilierte Sandsteineinfassungen mit ehensolchen Verdachungen erhalten. Die Hauptfront an der Ringstr. ist zu beiden Seiten durch herausgezogene Risalite flankiert.

Die Haupteingangstür ist durch eine Spitzverdachung mit kuppelförmigen Aufsätzen bekrönt. In dem Giebelfeld ist als Sinnbild des Verkehrs ein geflügeltes Rad angebracht. Das über der Haustür befindliche dreiteilige Fenster wird durch eine in Sandstein gehauene strahlende Sonne mit darauf liegendem Adlerschild bekrönt. Das Ganze findet seinen Abschluss in einer über dem Giebel befindlichen Reichskrone. Die Front an der Jungiusstrasse ist in gleichen Formen gehalten. Die Eingangstür liegt in der mittleren Achse und ist von einem Portalvorbau umrahmt.

In einfacherer Weise als die Fassaden der beschriebenen Hauptfronten sind die Fassaden an der Strasse „Dammtorwall“ sowie die Hofansichten ausgebildet.

Dem Hauptgebäude gegenüber am Dammtorwall befindet sich auf einem vom Hamburger Staat und von den vereinigten Logen angekauften 2440 Quadratmeter grossen Grundstück der Postwagenhof mit Wagenhallen und das Maschinenhaus für die Rohrpost, und die elektrische Beleuchtungsanlage. Das Maschinenhaus enthält je einen Maschinenraum für die Rohrpostanlage und für die elektrische Beleuchtungsanlage. Drei grosse Dampfkessel erzeugen die für den Betrieb der Maschinen erforderliche Kraft. Ein Teil des Hofes ist unterteilt zur Lagerung zweier Luftkessel für die Rohrpost. Sechs solcher Luftkessel sind ausserdem auf dem Hof selbst aufgestellt.

Anschliessend an den Wagenhof befinden sich auf einem seitens des Postalters vom Hamburger Staat angemieteten Grundstück die Ställe der Posthalterei für etwa 160 Pferde.

Betriebsanrichtungen beim Paket-Postamt in Hamburg.

Die Dienstgeschäfte des Paket-Postamts erstrecken sich auf die Annahme, Ausgabe und Bestellung von Paketen die Bearbeitung zollpflichtiger Sendungen und die Einziehung von Frankozetteln. Der Bestellbezirk des Postamts umfasst das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Landbestellbezirke der Postämter 20, 27, 28, 33 und der auf dem Strom liegenden Schiffe. Das Personal besteht aus 82 Beamten und 854 Unterbeamten. Die beim Paket-Postamt eingegangenen Pakete vom Zollinlande gelangen zunächst zur Eingangspackkammer, von wo die für Abholer bestimmten der Ausgabestelle, die übrigen dem Bestellgeschäft zugeführt werden.

Die eingegangenen zollpflichtigen Sendungen werden in der Zolllackkammer bearbeitet, von wo sie dem Post-Zollabfertigungsstellen in der neuen ABC-Str. und Mercurst. zur Verzollung zugeführt werden. Die Räumlichkeiten des Paket-Postamtes sind, entsprechend dem gewaltigen Umfange des Verkehrs, sehr zahlreich und überwiegend in Form von langen Sälen hergestell-

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