

Vorstehende Mitteilungen sind wesentlich dem Werke „Hamburgische Münzen und Medaillen“, herausgegeben vom Verein für Hamburgische Geschichte, Band 1, 2 und 3, entnommen.

O. C. Gaedecheus, der die beiden ersten Bände bearbeitet hat — die Bearbeitung des dritten Bandes stammt aus der Feder seines Sohnes O. P. Gaedecheus — weist in der Einleitung zum 1. Bande darauf hin, dass die Numismatik in älteren Zeiten, besonders von 1675 bis 1775 eine Liebhaberei der reicheren Hamburger gewesen zu sein scheint, wie es die Kataloge der zahlreichen hier zum Verkauf gebrachten Münzsammlungen bezeugen. Ausserdem sei die Gewohnheit, die Spaltlöcher der Münzen mit Medaillen und seltenen Münzen zu füllen, vielleicht nirgends so sehr im Gange gewesen, als gerade in Hamburg. Diese vereinten, von glücklichen Zeitverhältnissen unterstützten Umstände dienten unseren Stempelschneidern zur Aufmunterung, viele und gute Arbeiten zu liefern. So entstand eine lange Reihe grossenstils sehr sauber angeführter Schaumünzen, wie wohl nur wenig Städte sie aufzuweisen haben. Der Gebrauch, von Staatswegen bei feierlichen Gelegenheiten und denkwürdigen Ereignissen sogenannte Portugalöser schlagen zu lassen, trug nicht wenig dazu bei.

Auch die Bürgermeister-Pfennige oder Begräbnismünzen Hamburgs Bürgermeister, sowie geschichtliche Denkmünzen auf andere Begebenheiten sind hier zu erwähnen.

Die erste Ausprägung der Portugalöser, Goldstücke im Werte von 10 Dukaten = 80 1/2 Reo., in Hamburg fällt in den Anfang der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Die Veranlassung zur Nachahmung dieser portugiesischen Münze war wohl der bedeutende Handelsverkehr mit Portugal, denn man schlug sie nicht nur nach dem portugiesischen Münzfusse, wie die Umschrift auf den ältesten Stücken „nach Portugalis Schrot und Korn“ beweist, sondern ahmte auch das Original-Gepräge, so weit tunlich, in seiner ganzen Anordnung nach. Mit demselben Gepräge, wie die ganzen, wurden auch doppelte, halbe und Viertel-Portugalöser geschlagen.

In Hamburg verloren die Portugalöser den Charakter als Goldmünze in der Mitte des 17. Jahrhunderts; sie wurden Schaumünzen, die bis in die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts im Werte von 10 Dukaten geschlagen worden sind. Seit Einführung der jetzigen deutschen Münzwährung werden die Portugalöser im Werte von 100 Mark geprägt.

O. C. Gaedecheus in „Hamburgische Münzen und Medaillen“, 1. Abteilung, herausgegeben Hamburg 1860, Seite 193, schreibt: „Wiederholte Anforderungen, wiederum in Hamburg eine Münzstätte zu errichten, die leicht für ganz Deutschland nutzbringend gemacht werden könnte, haben bis jetzt keinen Anklang gefunden.“

Länger denn 80 Jahre nach dem Brande von 1842 hat es gewährt, in Hamburg wiederum eine Münzstätte erhalten hat. Die jetzige Hamburgische Münzstätte, errichtet durch Senats- und Bürgerschafts-Beschluss vom 2./10. Dezember 1873, ist auf einem Teil des Grundstücks der ehemaligen Leuustein'schen Wagenfabrik an der Nordstrasse, dem Münzplatz und der Repsoldstrasse, St. Georg Südteil gelegen, unter Mitbenutzung von Werkstätten genannter Fabrik im Laufe des Jahres 1874 erbaut worden und seit Januar 1875 in Tätigkeit. Die Münzstätte ist unter anderem mit 7 automatischen Sortier- und Wägemaschinen, und mit 8 Prägemaschinen System Thonpeller, ausgerüstet. Diese Letzteren, die vormals zum Bestande der kaiserlich französischen Münzstätte in Strassburg gehörten, gelangten durch die Eroberung der Stadt im Jahre 1870 in den Besitz des Deutschen Reiches und sind von diesem den Hamburgischen Senats käuflich überlassen worden. Die Münzstätte führt das Münzzeichen I. Gemeinam mit den Münzstätten Berlin, A. München, D. Muldenbüthen (Sachsen), E. Stuttgart F. und Karlsruhe, G. (die preussischen Münzstätten Hannover, B. und Frankfurt a. M., C. desgleichen die bessische Münzstätte Darmstadt, H. sind inzwischen eingegangen) prägt sie für Rechnung des Reiches Gold-, Silber-, Nickel- und Bronzemünzen; für Privatrechnung ausserdem Doppelkronen, fremdländische Münzen, und Medaillen.

Wie vormals wurde auch die neue Münzstätte der Bank, d. h. der Bank-Deputation unterstellt. Als die „Hamburger Bank“ im Jahre 1877 aufgehoben wurde, schuf man eine andere Behörde, die „Kommission für die Münzstätte“, letztere ging im Jahre 1897 ein; seit der Zeit untersteht die Münzstätte der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe.

Vom Jahre 1875 bis einschliesslich 1909 sind in der liesigen Münzstätte geprägt worden:

Doppelkronen	11 818 891 Stück
Kronen	3 784 781 „
Halbe Kronen	440 829 „
Fünfmärkstücke	4 176 134 „
Dreimärkstücke	1 797 367 „
Zweimärkstücke	13 073 461 „
Einmärkstücke	15 424 074 „
Fünfeunzigstücke und 1/4-Märkstücke	22 942 811 „
Fünfundzwanzigpfennigstücke	10 000 „
Zwanzigpfennigstücke	15 818 700 „
Zehnpfennigstücke	50 757 447 „
Fünfpfennigstücke	52 241 102 „
Zwelffpfennigstücke	21 923 704 „
Einpfennigstücke	87 694 912 „
zusammen Reichsmünzen	301 898 224 Stück
zusammen fremdländische Silber-, Nickel- u. Bronze-Münzen	337 341 073 „
zusammen	639 239 297 Stück

Das im Jahre 1895 errichtete, früher Poggenmühle Nr. 14 befindliche und seit Beginn seines Bestehens sachlich mit der Münzstätte verbundene Staats-Hütten-Laboratorium ist durch Überbedelung nach der Nordstr. Nr. 66 im Jahre 1907, namentlich auch räumlich mit der Münzstätte verbunden.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.

### Öffentliche Bauten,

Badeanstalten, Brücken, Brunnen, Denkmäler, Staats- und sonstige Gebäude, Anstaltsgebäude und dergl. (Siehe auch die Aufzählung der wesentlichen Sehenswürdigkeiten am Schluss dieses Abschnitts.)

#### Das Rathaus.

##### Rathausmarkt.

Das Gebäude, zu dem am 6. Mai 1889 der Grundstein gelegt und am 7. Mai 1899 der Dachstuhl gerichtet wurde, ist am 28. Oktober 1897 feierlich eingeweiht worden. Unvollendet ist z. Zt. nur der Hauptsaal, in dem die Wandgemälde noch nicht fertiggestellt sind. Die Gesamtbaukosten, einschliesslich der mobiliarischen Einrichtung, haben gegen 10 1/2 Millionen Mark betragen. An das am Rathausmarkt gelegene hohe Hauptgebäude lehnen sich nach hinten zwei zum Rathaus gehörige niedrigerer Flügelbauten an, die mit dem Ratsweinkeller in Verbindung stehen.

Der hierdurch gebildete Rathaushof steht durch Durchfahrten mit den beiden Seitenstrassen in Verbindung. Die Fassaden des Hauptgebäudes sind im Stil deutscher Renaissance, die der Flügelbauten in Uebereinstimmung mit der Architektur der Börse in italienischer Renaissance ausgeführt. In der Mitte der Vorderfront erhebt sich der 112 Meter hohe Hauptturm. An der Vorderseite des Turmes befindet sich ein Balkon, über dem sich in Verbindung mit einer Reliefdarstellung des alten Rathauses erhebt und eine elektrisch betriebene Uhr. Die hohen kupfernen Dachflächen des Gebäudes endigen in sechs reichverzierten, das umgebende Häusermeer weit überragenden Giebeln. Auf denselben und auf den grossen Dachflächen stehenden die in Kupfer getriebenen Statuen der Schutzpatrone der sieben städtischen und vorstädtischen Kirchspiele und der beiden ehemaligen Klöster, nämlich St. Petrus (Bildhauer Kumm-Hamburg), St. Nicolaus (Bildhauer Thiele-Hamburg), St. Catharina (Bildhauer Denoth-Hamburg), St. Georg (Bildhauer Peiffer-Hamburg), St. Michael (Bildhauer Vogel-Berlin), St. Johannes (Bildhauer Kruse-Berlin), St. Paulus (Bildhauer Ockelmann-Dresden), St. Johannes und St. Maria-Magdalena (Bildhauer Ockelmann-Dresden). Auf dem von der Börse zugehörigen Dachterrassen stehen kupferne Schildhalter, welche die Wappen der vier hansischen Kontore zu London, Brügge, Bergen und Nowgorod tragen (Bildhauer von Kramer-München). Der Haupteingang des Gebäudes liegt am Rathausmarkt. Oberhalb desselben, von dem Turm überragt, befindet sich eine Loggia, die sog. Turmlaube, deren Hintergrund mit einem die Stadtgötin darstellenden Mosaikgemälde auf Goldgrund nach dem Entwurfe von A. Fitger-Bremen ausgeschmückt ist. Neben der Loggia stehen die eburnen Standbilder Karls des Grossen (Bildhauer von Kramer-München) als des Gründers der ersten Kirche in Hamburg und Friedrich Barbarossas (Bildhauer Vogel-Berlin) als des Verleihers des Freiheits von 1189 für die Stadt Hamburg, während oberhalb derselben unter dem von der Turmfassade sich abhebenden grossen Staatswappen in goldenen Majores digne steht der Spruch zu lesen ist: „Libertatem quam peperere et gleichsam als Wächter derselben befinden sich in Form sitzender Bronzefiguren die symbolischen Darstellungen der vier Bürgertugenden: Tapferkeit, Frömmigkeit (Bildhauer Thiele-Hamburg), Eintracht und Klugheit (Bildhauer Garbers-Hamburg). Auf gleicher Höhe mit den eben erwähnten Statuen Karls des Grossen und Friedrich Barbarossas stehen — nach Analogie eines ähnlichen Fassadenschmuckes am alten, 1842 zerstörten Rathause — in den Nischen der Fensterpfeiler, von der Mitte aus nach beiden Seiten chronologisch geordnet, die Bronzestatuen nachfolgender deutscher Kaiser: Ludwig der Fromme (Bildhauer Ockelmann-Dresden), Ludwig der Deutsche (Bildhauer Kusthardt-Hildesheim), Konrad I. (Bildhauer Thiele-Hamburg), Heinrich I. (Bildhauer Planschmidt-Berlin), Otto I. (Bildhauer Vogel-Berlin), Otto II. (Bildhauer Garbers-Hamburg), Konrad II. (Bildhauer Kumm-Hamburg), Heinrich III. (Bildhauer Giesecke-Hamburg), Lothar von Sachsen (Bildhauer B. Kruse-Berlin), Heinrich VI. (Bildhauer Peiffer-Hamburg), Friedrich II. (Bildhauer Richter-Braunschweig), Rudolph I. (Bildhauer Hilgers-Charlottenburg), Karl IV. (Bildhauer Herzog-Dresden), Max I. (Bildhauer v. Kramer-München), Karl V. (Bildhauer Ungerer-München), Max II. (Bildhauer v. Hartmann-Berlin), Joseph II. (Bildhauer Börner-Hamburg), Franz II. (Bildhauer Denoth und Thiele-Hamburg). Der Ratsweinkeller (Bildhauer v. Kramer-München) ist vom Werke Lanchhammer ausgeführt. Der Sculpturenschmuck der Seitenfassaden besteht in jeder oberhalb der sog. Ratsweinkeller am Altenwall thronenden Justitia und zwei zwischen den drei Fenstern des Bürgersaales an der Johannisstrasse in Form von Rednerfiguren angebrachten allegorischen Darstellungen des Fortschritts und der Beharrlichkeit (Bildhauer Ockelmann-Dresden). An der Hofassade befinden sich in den Nischen zwischen den Fenstern des grossen Rathaussaales die in Sandstein ausgeführten Statuen von nachfolgenden sechs geistlichen und weltlichen Fürsten, die für die Entwicklung Hamburgs von hervorragender Bedeutung gewesen sind: Ansgarius (Bildhauer Boue-Berlin), Adaldeg (Bildhauer Everding-Bremen), Adalbert (Bildhauer Wandschneider-Berlin), Heinrich der Löwe (Bildhauer Möller-Dresden), Adolf II. von Schauenburg (Bildhauer Ockelmann-Dresden), Adolph IV. von Jäger-Neuburg, die sogen. Brautpforte, ist mit den Bronzestatuen Adam und Evas (Bildhauer Ungerer-München) der Treppenielerung zum Ratsweinkeller an der Johannisstrasse mit der alten steinernen Bacchus-Statue (Bildhauer Mannstadt, 1770) geschmückt, die den Eingang des ehemaligen Ratsweinkellers geziert hat und aus dem grossen Brande 1842 gerettet wurde. In der Mitte des Rathaushofes, neben dessen beiden Einfahrten die in poliertem Granit hergestellten Löwenpaare (Bildhauer Börner-Hamburg) ruhen, befindet sich die grosse Springbrunnenanlage. Durch diese wird die zur Ventilation der Innenräume des Gebäudes erforderliche frische Luft eingeführt und gereinigt. Der bildhauerische Schmuck dieses Brunnens (Bildhauer v. Kramer-München) besteht in einer Anzahl männlicher und weiblicher Bronzestatuen, welche die segensreichen Eigenschaften des reinen Wassers allegorisch veranschaulichen. Durch das reiche schmiedeeiserne Gitterwerk des Haupteinganges betritt man zunächst die Halle, woselbst die Inschrift ein grosses Bronzetafel die Zeit des Beginns und der Vollendung des Baues bekannt giebt. Sodann erreicht man die grosse Rathaushalle. Unterhalb des Aufganges zur Bürgerschaft befindet sich der innere Zugang zum Ratsweinkeller. Die Rathausdielen, welche auch vom Hofe aus durch einen Windfang-Vorbau erreicht wird, bildet den Zugang zu den in allen Stockwerken des Gebäudes verteilten Geschäftsräumen. Das prächtige Treppenhäus im Senatsflügel, in italienischem Marmor ausgeführt, zeigt ein Glasmosaikefenster (Geschenk von Engelbrecht hier) und zwei Marmorfiguren, Gerechtigkeit und Gnade darstellend, von Prof. August Vogel aus Berlin. Das entsprechende Treppenhäus im Bürgersaalsflügel ist einfacher gehalten, hat drei geschmackvolle Glasmosaikefenster (Engelbrecht) und ist namentlich bei elektrischer Beleuchtung von überraschender Wirkung. Neben beiden Prachttrappen liegen sogen. Geschäftstrappen von einfacher Ausstattung. Im Untergeschoss befinden sich Magazinaräume des Staatsarchivs. Die Finanzdeputation nimmt das ganze Obergeschoss ein. Auf halber Höhe zwischen Ober- und Untergeschoss liegen in den das Rathaus mit der Börse verbindenden Flügelbauten einerseits die Kanzlei des Senats mit der Börse, andererseits diejenige der Bürgerschaft, die Annesszimmer und der Saal des Bürgerausschusses. Im Hauptgeschoss befinden sich einerseits die Ratsstube und die Sitzungssäle der Senats-Abteilungen, andererseits der Sitzungssaal der Bürgerschaft und Zimmer für die Sitzungen der Fraktionen der Bürgerschaft. Dazwischen liegen am Rathaushofe der Hauptsaal, am Rathausmarkt eine Reihe grösserer und kleinerer Säle, die für grössere Versammlungen, sowie für Festzwecke gebraucht werden. In einem Zwischengeschoss sind weitere Magazin-Räume für das Staatsarchiv bereitgestellt. Im zweiten Geschoss sind die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, dazwischen die Kanzlei für auswärtige Angelegenheiten und andere Arbeitszimmer untergebracht. Grosse Teile des Dachgeschosses enthalten Aktenmagazine des Staatsarchivs und anderer Behörden. Die nicht vom Ratsweinkeller in Anspruch genommenen Teile des Kellergeschosses dienen Heiz- und Ventilationszwecken. Die Ratsstube, der Sitzungssaal des Senats, ist ein von oben erhellter Raum, der aus akustischen Gründen verhältnismässig geringe Abmessungen besitzt. Seine Wände zeigen echte Leder-Tapeten (Hulbe-Hamburg), und geschützte Täfelung in Eichenholz (Bildhauer Börner-Hamburg), auch eine prächtvolle von vornehmen Damen Hamburgs gestiftete Stuckerei, darstellend das grosse Hamburgische Staatswappen, welche hinter dem Sitz der beiden Bürgermeister die Wand bedeckt. Das Gehege, zwischen dessen Granitsäulen reiche Gittertür an geschmiedeter Bronze angebracht sind, hat in den Vouten ornamentale Darstellungen

auf Goldgr ist der Mar Bists des Potersche Tafelung e Zahlen alle des Verein mit Phoni Brand, un Festräume tafeln ausgeführt während geschenkt auf dem P Statuette Kanak 18 Bürgermei die Wände zeigt sym Rom, Ven die elektr gesetzte G aus Alumi der Kaiser Kanak 18 Fürsten in der Stadt tuktur und Er enthält der Herr Majestat s Kronprinz geschenk Säle, eigen der Medaillon einem Konvorsj mit fünf Gemälde i man in da Präsident geschmeid der Foto Das Trepp grenzt au schene Sit schschaft. Rechts un während i ihrer Fra denjenige den feter Zweck er aber anel ausreichen Damen o sind von burgische Sein lich Kronleuch die Breite Der ist der Ri im Uebri sog. Bea (Bremen), innerung steinkelle der Grun tagen 50 l Portier a Publikum geld von Donnerst VO befindet s Aus M F S ist in d Weisen zwei Seit Mittelbau Backstei geführt i eingehu Als Brande 2 Unterkon hude ge Weisenb sammlun durch W deputati Alle

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

auf Goldgrund nach Fitzer'schen Kartons erhalten. Im Bürgermeister-Amtszimmer ist der Marmorstein mit der von Bildhauer Haas-Hamburg ausgeführten Bronze-Büste des verstorbenen und um den Rathausbau hochverdienten Bürgermeister Petersen, ein Geschenk der Rathaus-Bauverwaltung, geschmückt. In die Mahagoni-Tafelung eingelassen sind 16 Bronzetafeln mit den Namen, Wappen und Jahreszahlen aller Hamburgischen Bürgermeister seit dem 13. Jahrhundert, ein Geschenk des Vereins für Hamburgische Geschichte. Der Phonixsaal enthält einen Kamin mit Phonix (Geschenk von Max Schinkel), verschiedene Erinnerungen an den Brand und ein Gemälde: Ratssitzung im Jahre 1890. Als Vorzimmer zu den Posträumen dient das sogenannte Waisenzimmer. Hier sind die Decke und die Wandtafeln aus Kertschnitzarbeiten zusammengesetzt, welche von Waisenknaben ausgeführt wurden. Die Wände zeigen Landschaften aus den Landherrnschaften, während 7 Stühle nach dem Muster der Vierländerstühle (von den Gemeinden geschenkt und mit gestickten Kissens versehen) im Raum aufgestellt sind. Die auf dem Postamt stehende von dem Hamburger Bildhauer Benoth geschnitzte Statuette stellt den verstorbenen Bürgermeister Hays dar. Darauf folgt der Bürgermeisteraal, in welchem die Büsten und Portraits früherer und jetziger Bürgermeister Platz gefunden haben. Die Decke und Türen sind Mahagoni, zeigt symbolische Darstellungen der vier grossen Handels-Republiken: Athen, Rom, Venedig und Amsterdam. Bemerkenswerth sind die Brokatvorhänge und die elektrische Beleuchtung, welche letztere durch in den umlaufenden Fries eingesezte Glühlampen bewirkt wird. Einen besonderen Schmuck bilden die Tore aus Aluminiumbronze (H. C. E. Eggers & Co.). — Der darauf folgende Raum ist der Kaisersaal. Zur Erinnerung an die Vorfeier der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1865, bei welcher Gelegenheit der Kaiser und die übrigen deutschen Fürsten in den provisorisch fertiggestellten Postsaal des Rathauses als Gäste der Stadt Hamburg erschienen, ist dieser Saal Kaisersaal genannt und die Architektur und Malerei etc. mit Bezug auf diese ausserordentliche Feier gewählt worden. Er enthält u. A. die Büsten von Kaiser Wilhelm I., Bismarck und Moltke, Stiftung der Herren von Ollendorff, das lebensgrosse Bild Kaiser Wilhelm des II., von Sr. Majestät selbst geschenkt, ein grosses Ölgemälde, Kaiser Wilhelm I. mit dem Kronprinzen im Kreise seiner Paladine und Ratgeber, von Anton v. Werner. Geschenk des Herrn W. H. Kaemmerer. Der Kaisersaal, der zweitgrösste der Saale, eignet sich zur Abhaltung kleinerer Festmahlzeiten. An ihn grenzt der letzte der Posträume, der Bürgersaal. Dieser Saal ist mit dem Portrait-Medaillon der bisherigen neun Präsidenten der Bürgerschaft und einem grossen Bild von Prof. Hans Bohrdt, das Hamburgische Konvoyschiff „Kaiser Leopold“, Kapitän Karpfanger, im Kampfe mit fünf französischen Kapern vor der Elbmündung, 1678, geschmückt. Das Gemälde ist ein Geschenk der Hamburger Bürgervereine. Vom Bürgersaal gelangt man in das Foyer der Bürgerschaft, welches durch die Marmorarbeiten der verstorbenen Präsidenten Dr. Baumeister und J. Hinrichsen und durch drei Wandgemälde Rodock's geschmückt ist, darstellend: den Hamburger Hafen mit der „Pennyvania“ und der „Potosi“ und das Patriotische Gebäude, den früheren Sitz der Bürgerschaft. Das Treppenhaus der Bürgerschaft schliesst sich an das Foyer. Aelterseits grenzt an das Foyer der von Umgängen umgebene mit Gallerien und Logen versehene Sitzungssaal der Bürgerschaft, in welchem die von der Patriotischen Gesellschaft gestifteten Glasmalereien in den grossen Fenstern bemerkenswerth sind. Rechts und links vom Sitzungssaal liegen zwei Saale, welche sowohl als Vorzimmer während der Plenar Versammlungen der Bürgerschaft, als auch als Sitzungsraum ihrer Fraktionen benutzt werden. Zwischen den Räumen der Bürgerschaft und denjenigen des Senats erstreckt sich der grosse Saal. Er dient in erster Linie den feierlichen gemeinschaftlichen Sitzungen beider Körperschaften, zu welchem Zweck er mit reich geschmückter Estrade für d. Senat ausgestattet ist, dann aber auch zu grossen Festlichkeiten, zu denen die kleineren Saale allein nicht ausreichen. Er enthält eine Musiktribüne und eine Gallerie von 7 Logen für die Damen oder andere Zuschauer. Die fünf grossen Gemälde, die ihn schmücken, sind von Professor Hugo Vogel angeführt, 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 Kronleuchten und zahlreiche Wandlärne. Die Länge dieses Saales beträgt 42 m, die Breite (ohne Gallerie) 17 m.

Der Ratsvorkeller enthält 920 Sitzplätze. Der vornehmste Raum darin ist der Rosenkranz, von Professor Düyffke mit einem reichen Fries geschmückt, im Uebrigen mit reicher Holzschmückerei und Mosaikfenstern ausgestattet. Der sog. Remter, für grössere Gesellschaften bestimmt, zeigt Bilder von Fitzer (Bremen), „die Mittelraum“ Glasmalereien geschichtliche Ereignisse 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 Grundsteinlegung benutzt wurde.

Die Beschichtung des Rathauses ist gestattet. Eintrittsgeld an Wochentagen 50 Pfg., an Sonntagen und Festtagen 20 Pfg. Karten sind bei dem diensttuenden Portier auf der Rathaus-Diele zu haben. Ebenso wird der Ratsbibliothek dem Publikum zur Besichtigung zugänglich gemacht, zur Erhebung gelangt ein Eintrittsgeld von 25 Pfg. für die Person. Gezeigt wird der Silberschatz am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend jeder Woche in den Vormittagsstunden von 10-1.

**Von dem am Rathause stehenden Spruche:**  
 Libertatem, quam pereperere majores,  
 Migne student servare posteritas.  
 befindet sich an Kugeldenkmal folgende Übersetzung:  
 Freiheit haben dir, Hamburg, die Väter tapfer errungen,  
 Würdig wahre sie dir bis auf das späteste Geschlecht!  
 Ausserdem giebt es die folgenden Übersetzungen:  
 Strebe, junges Geschlecht! die Freiheit, welche die Väter  
 Muthig 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 möge der Enkel sie bewahren.  
 Die Freiheit, die errungen die Aeltern,  
 Möge die Nachwelt würdig erhalten.

**Rathaus, Das alte,**  
 Adminalstr. 55/56,  
 ist in den Jahren 1781 bis 1785 durch den Zimmermeister Johannes Kopp als Waisenzimmer für Mk. 400000 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 Backsteinbau unter sparsamer Anwendung von Granit und Sandstein ausgeführt und zeigen die durch Sonnfin in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführten Rokokoformen.

Als im Jahre 1842 das Rathaus in der Nähe der Trostbrücke dem grossen Brande zum Opfer fiel, wurde den Angehörigen des Waisenhauses ein anderes Unterkommen auf dem Gelände des ehemaligen Kloster St. Johannis in Winterhude geschaffen und das Waisenzimmer zum Rathaus umgebaut. Die frühere Waisenzimmerkirche wurde bis 1880 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 1856 wurde durch den Stadt-

baumeister Forsmann ein Sitzungssaal für den Senat, die Ratsstube, angebannt. Ausser dem Senat und der Finanzdeputation waren auch das Staatsarchiv und mehrere Gerichtsbehörden, sowie die Deputation für Handel und Schifffahrt im Rathaus untergebracht.

Nach Vollendung des neuen Rathauses im Jahre 1897 war das ganze Haus der Justizverwaltung und dem Landgericht überwiesen und jetzt haben mehrere Abtheilungen der Polizeibehörde und die Baupolizeibehörde ihr Unterkommen darin.

**Börse.**

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 genigten, wurde im Jahre 1844 ein neuer geräumiger Anbau eröffnet und Flächenraum für den Börsenverkehr von ca. 3490 qm geschaffen, der dem Waren- und dem Fondsgeschäft dient. Der östliche, besonders dem Getreide, Assekuranz- und Schiffsmakler-Geschäft dienende Teil des Gebäudes, in dem auch die Commerzbibliothek untergebracht war, ist im Jahre 1907 abgetrieben worden, um in erweiterter Form, bis zur Johannisstrasse reichend, wieder aufgetan zu werden. Die Commerzbibliothek ist provisorisch in der Domstrasse 5/6 untergebracht, für die betroffenen Börsen-Annehmer ist ein provisorischer Börsenanbau auf dem Adolphsplatz errichtet worden. 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 Abonnementinstitut der Börse. Das Börsengebäude ist Staats-eigen. Die Börsenversammlungen finden werktäglich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 Uhr, Sonnabends zwischen 1 und 2 statt. Der Eintritt während dieser Börsenzeit ist nur gegen Zahlung eines Börsenspergeldes von 30 Pfg. gestattet. Im Uebrigen steht der Zutritt zu den dem 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.

**Badeanstalten.**

**A. Staatliche Warmbadeanstalten.**

Hamburg besitzt 5 staatliche, der Deputation für die Stadtwasserkunst unterstellte Warmbadeanstalten, eine sechsste ist im Bau.

**Die Wasch- und Badeanstalt auf dem Schweinemarkt**

mit 65 Wannebädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, 8 Brausebädern für Männer und 22 Waschtischen, nebst Trocken- und Mangel-einrichtungen wurde als erstes Volksbad in Deutschland nach englischem Muster von einer gemeinnützigen Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von Mk. 296250 erbaut und 1855 eröffnet. Der Staat unterstützte das Unternehmen durch Lieferung des Bauplatzes und des Wassers. Am 1. Januar 1903 ging der Betrieb der Anstalt auf den Staat über.

**Die Badeanstalt auf dem Schaarmarkt**

mit einem 21-8,5 m grossen Schwimmbassin, das Dienstags und Freitags von mittags 12 Uhr an Frauen zur Verfügung steht, im übrigen aber nur von Männern benutzt wird, und 40 Wannebädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, wurde mit einem Kostenaufwand von Mk. 342000 von derselben Gesellschaft erbaut, 1881 eröffnet und vom Staate in der gleichen Weise wie die Anstalt am Schweinemarkt unterstützt. Auch der Betrieb dieser Anstalt ging am 1. Januar 1903 auf den Staat über.

**Die Badeanstalt an der Hohewelde**

wurde vom Staate mit einem Gesamtkostenaufwand von Mk. 702000 erbaut, 1865 mit einem Schwimmbassin und 60 Wannebädern 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 Schwimmbassin für Männer, ein 19-12 m grosses Schwimmbassin für Frauen, 80 Wannebäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 17 Brausebäder für Männer und Frauen.

**Die Badeanstalt am Lübeckertor**

wurde vom Staate mit einem Kostenaufwand von Mk. 866 000 erbaut und 1904 eröffnet; sie enthält ein 24-12 m grosses Schwimmbassin für Männer, ein 19-12 m grosses Schwimmbassin für Frauen, 67 Wannebäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 25 Brausebäder für Männer und Frauen.

**Die Badeanstalt in Barmbeck Bartholomäustr. 95.**

wurde vom Staate erbaut und 1908 eröffnet; sie enthält eine 24-12 m grosse Schwimmbassin für Männer, ein 19-12 m grosses Schwimmbassin für Frauen, 76 Wannebäder 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen und 40 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten der Anstalt, in deren oberen Stockwerken eine öffentliche Bucherhalle und ein Stadesamt untergebracht sind, haben Mk. 974 898 betragen.

**Die im Stadtteil Hammerbrook**

**an der Ecke des Heidenkampswegs und der Süderstrasse**

im Bau befindliche Anstalt wird ein 24-12 m grosses Schwimmbassin für Männer, ein 20-8-11 m grosses Schwimmbassin für Frauen, 68 Wannebäder I. u. II. Klasse für Männer und Frauen und 35 Brausebäder für Männer und Frauen enthalten und voraussichtlich im August 1911 eröffnet. Die Baukosten dieser Anstalt, in der ausser den genannten Bade- und Betriebsräumen eine Bucherhallenfiliale der Patriotischen Gesellschaft vorgesehen ist, sind auf Mk. 1 025 000,— veranschlagt.

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 Werktagen, bis 12 Uhr mittags an Sonntagen, bis 6 Uhr abends am Weihnachtsabend 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 Ofter-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen, bleiben die Anstalten gänzlich geschlossen.

Ein Schwimmbad kostet ohne Handtuch für Erwachsene 15 Pfg., für Kinder unter 14 Jahren 10 Pfg.; für Männer und Knaben ist in dem Preise die Benutzung einer Badehose eingeschlossen. Frauen und Mädchen müssen die Badehose und Badekappen mitbringen, bezw. für 10 und 5 Pfg. entleihen. Ein Abonnement auf Schwimmbäder kostet ohne Wasche für ein Jahr Mk. 25 für Erwachsene, Mk. 12 für Kinder, für 1 Jahr Mk. 13 bezw. Mk. 7. Schwimmunterricht für Erwachsene Mk. 6, für Kinder Mk. 3. Ein Wannebad kostet in der 1. Klasse mit 2 Handtüchern 50 Pfg., in der 2. Klasse mit einem Handtuch 30 Pfg. Ein Kartentisch für 16 Wannebäder 1. Klasse kostet Mk. 7, 2. Klasse Mk. 4. Sesselbäder kosten 10 Pfg. Ein besonderes Handtuch, 1 Stück Seife 1 Schwimmgürtel und 1 Badekappe kosten je 5 Pfg., 1 Badeanzug und 1 Badeleaken je 10 Pfg.

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

Im Jahre 1900 wurden in den 5 Anstalten 2 079 885 Bäder und zwar 1 281 904 Schwimmbäder, 579 024 Wannenbäder, 1972 Regen- und Seesalzbäder und 226 585 Brausebäder verabreicht; die 22 Waschstände der Wasch- und Badesanstalt am Schweinebade wurden während 18 267 Stunden benutzt.

Eine ebenfalls vom Staate erbaute Anstalt ist das

**Brausebad in St. Pauli, Ecke Davidstr. und Kastanienallee,** mit 14 Brausezellen für Männer und Frauen. Der Betrieb dieses Bades ist einem Pächter übertragen; es wird vom 1. April bis 30. September um 6 morgens und vom 1. Oktober bis 31. März um 8 morgens geöffnet und an Wochentagen um 10 abends, an Sonntagen um 12 mittags geschlossen. Ein Bad kostet auch hier mit Handtuch und Seife 10 Pfg. Im Jahre 1909 wurden insgesamt 72 997 Bäder verabreicht.

**B. Privatbadeanstalten.**

Neben den staatlichen Anstalten besteht eine grössere Zahl von Privatbadeanstalten, von denen das

**Wiener-Bad in der Grossen Theaterstrasse**

ausser Römischen Dampf- und Wannenbädern 1. und 2. Klasse ein 150 qm grosses Schwimmbassin enthält, das an allen Wochentagen von 10 Uhr vormittags bis 8 nachmittags für Frauen geöffnet ist, im übrigen aber nur von Männern benutzt wird.

Von den

**Privatbadeanstalten ohne Schwimmbassin**

sind zu nennen: **Gerties-Badanstalt, grosse Bleichen 36, Wilhelmshof, Feldstrasse 57; Theresebad, Oberaltenallee 74b, und die Badeanstalten Paulstr. 25, Oskarstr. 92, Böhmkenstr. 40/41, Wandsbekerchaussee 12, Papenstr. 8 u. Billw. Neudeich 173.**

**Öffentliche Flussbadeanstalten.**

**Männer-Badeanstalten:**

Aussen-Alster, Bullerdeich, Steinwärder, Veddel und Badeplatz Horner Moor.

**Frauen-Badeanstalten:**

Aussen-Alster, Billbrack und Veddel.

**Brücken.**

**Adolphsbrücke.** Erbaut 1844-1845, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 7,8 m, Länge 87,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 31,1 m Durchfahrtsweite.

**Adolphstrassenbrücke.** Erbaut 1898, Länge 10,60 m, Breite 13,1 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

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

**Altenwallbrücke.** Erbaut 1840-1841, Verbleitert 1910, Gewölbescheitel + 7,80 m, Länge ca. 20 m, Breite ca. 29 m, eine grössere Durchfahrt von ca. 8,20 m, eine kleinere Durchfahrt von 4,10 m Weite.

**St. Annenbrücke.** Erbaut 1884-1885, Länge 25,6 m, Breite am süd. Widerlager 20,2 m, am nördl. Widerlager 30,4 m, zwei Durchfahrten von zusammen 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

**Arndtstrassenbrücke.** Erbaut 1867, Länge 9,90 m, Breite 7,40 m, lichte Weite 8,16 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m. 1894 Erneuerung des gesamten hölzernen Oberbaues.

**Baakenbrücke,** eiserne Brücke. Erbaut 1887, Länge 87,40 m, Breite 15,80 m. Die Brücke kann mittelst hydraulischer Vorrichtung aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 17 m für die Schifffahrt frei werden.

**Baakenschleuse, Baakenwärderstrasse,** eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 16,50 m, Breite 15 m, eine Öffnung.

**Bachstrassenbrücke.** Erbaut 1879, Länge 11,70 m, Breite 11 m, lichte Weite 9,90 m, Durchfahrtshöhe 3,45 m. 1904-1905 Erneuerung des Oberbaues und Verbleiterung um 1,7 m.

**Banksanal, Lippeltstrasse,** hölzerne Brücke, Erbaut 1886, Länge 50 m, Breite 7 m, sieben Öffnungen.

**Bellevuebrücke.** Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,10 m, Breite 8,15 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtshöhe 2,01 m, 1894 gründliche Ausbesserung der Landjoche.

**Berlinerthordamm, Brücke im.** Erbaut 1903, Länge 31 m, Breite 18,5 m.

**Billhorner Brücke,** Billhorner Brückenstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1886-1888, Länge der festen Brücke 57,28 m, der Rollbrücke 50,39 m, Breite 13 m, Konstruktionsunterkante + 10,60 m. Die Rollbrücke kann mittelst einer hydraulischen Vorrichtung ausgefahren werden, wodurch eine freie Öffnung für die Schifffahrt von ca. 14 m Weite entsteht.

**Bille, zweigleisige Eisenbahnbrücke** zwischen Bullerdeich und Billstrasse. Erbaut 1901, Länge ca. 77 m, 2 Seitenöffnungen à 18 m und 1 Mittelföffnung à 20 m Durchfahrtsweite.

**Bill-Brack, dreigleisige Eisenbahnbrücke** über das. Erbaut 1846, erweitert und verbleitert 1901, Länge ca. 116 m, 1 Öffnung à 30 m und 5 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite.

**Bille, eingeleisige Eisenbahnbrücke** über die, im Billwärder-Ausschlag. Erbaut 1900, Länge ca. 78 m, 2 Seitenöffnungen à 17 m und eine Mittelföffnung à 20 m Durchfahrtsweite.

**Billhorner Canal, zweigleisige Eisenbahnbrücke** zwischen Billhorner Röhrendamm und Billstrasse. Erbaut 1901, Länge ca. 55,5 m, 2 Öffnungen à 13 m Durchfahrtsweite.

**Billhorner Canal, Billhorner Brückenstrasse,** hölzerne Brücke. Erbaut 1900, Länge 27,80 m, Breite 10 m, fünf Öffnungen.

**Billwärder Bucht, Brücke** über die. Erbaut 1905, Länge 188 m, Breite 4,50 m, 4 Durchfahrten von zusammen 80,6 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkanten zwischen + 9,0 und + 10,64. Der mittlere, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 14,9 m überspannende Teil der Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden.

**Bleichenbrücke.** Erbaut 1844-1845, Gewölbescheitel + 7,7 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 12 m, zwei Durchfahrten von zusammen 26,4 m Durchfahrtsweite.

**Blumenstrassenbrücke.** Erbaut Ende der 80er Jahre, Länge 14,40 m, Breite 8,40 m, lichte Weite 8,30 resp. 5,80 m, Durchfahrtshöhe 2,40 m.

**Borstelerbrücke.** Eppendorferlandstrasse. Erbaut 1885, Länge 22,70 m, Breite 16,65 m, lichte Weite 5,65 m, Durchfahrtshöhe 2,60 m. 1901 Verbleiterung um 2,20 m.

**Bramfelderbrücke.** Bramfelderstrasse. Erbaut 1886, erneuert 1900-1901, Länge 80,90 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m.

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

**Brandhoferschleuse, Grosse,** eiserne Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsweite 21,86 m, eine Öffnung, erbaut 1908-1909. Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

**Brandstietenbrücke.** Erbaut 1868-1869, Gewölbescheitel + 8,03 m, Länge ca. 15 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 13,10 m Durchfahrtsweite.

**Brauerstrassenbrücke.** Erbaut 1856, Konstruktionsunterkante + 7,9 m, Länge ca. 9 m, Breite ca. 11 m, eine Durchfahrt von 8,70 m Durchfahrtsweite.

**Brooksbrücke, B. d. neuen Krahn.** Erbaut 1886-1888, Länge 43,04 m, Breite 17 m, Weite der Durchfahrt 42 m, Konstruktionsunterkante + 9 m im Scheitel, + 6,52 m am Widerlager.

**Brookthorquaibrücke.** Erbaut 1883-1885, Länge der südlichen Brücke 24,8 m, der nördlichen Brücke 24,4 m, Breite 11,35 bzw. 8,7 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,289 m. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückendeckeln auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Keigleisen einen nach der Zollabfertigung Brookthorhalten führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Keigleise am Brookthorqua. 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 19,45 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.

**Carlstrassenbrücke.** Erbaut 1894, Länge 10,90 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,50 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1895 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.

**Catharinenbrücke, Grimm.** Erbaut 1877-1878, Konstruktionsunterkante + 8 m, Länge ca. 16,50 m, Breite ca. 13 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

**Catharinenbrücke, kleine, B. d. Mühren.** Erbaut 1887-1888, Konstruktionsunterkante + 7,8 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

**Clärschenbrücke, Kirchenstrasse.** Erneuert 1910 in Eisenbeton, Länge 13,90 m, Breite 14,50 m, lichte Weite 7,00 m, Durchfahrtshöhe 3,00 m.

**Dorotheenstrassenbrücke.** Erbaut in den 60er Jahren, Länge 14,25 m, Breite 11,40 m, lichte Weite 5,53 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m. 1869 Verbleiterung um 8 m.

**Eilbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke** über dem. Erbaut 1905, Länge ca. 19 m, eine Öffnung à 10 m Weite.

**Eilbecktal, Brücke im mass. Unterbau, eis. Ueberbau,** erbaut 1909, Länge 23 m, Breite 17 m, lichte Weite 19 m, Durchfahrtshöhe 1,90 m.

**Elbbrücke, Alte**

**Elbbrücke, Neue,** eiserne Brücke. Erbaut 1884-1887, Länge ca. 400 m, Breite 13 m, drei Stromöffnungen à 102 m, Konstruktionsunterkante + 10,60 m, vier Pfeilöffnungen à 21 m, 1901, Länge 14,25 m, Breite 11,40 m, lichte Weite 5,53 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m. 1869 Verbleiterung um 8 m.

**Enckeplatz, Fussgängerbrücke** über den Stadtgraben; Eiserne Bogenbrücke. Erbaut 1909, Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 3 Öffnungen, die Mittelföffnung wird von einem Bogen überspannt. Spannweite 44 m.

**Ellerthorsbrücke.** Erbaut 1668, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 10,9 m, Länge 30 m, Breite 12,6 m, eine Schleuse von 4,50 m Durchfahrtsweite, zwei Brückenöffnungen von zusammen ca. 17,2 m Weite.

**Eppendorferbrücke, Holzbrücke,** über den Isebeckkanal. Erbaut 1838, Länge 26,50 m, Breite 12 m, 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 19 m, Durchfahrtshöhe 4,20 m. 2 Durchfahrtsweiten à 7,9 m, 1 à 4,8 m.

**Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserne Drehbrücke.** Erbaut 1869-1871, umgeben 1908-1909, Länge 36 m, Breite 8,96 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 13,5 m für die Schifffahrt frei werden. Konstruktionsunterkante + 7,43 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager.

**von Esenstrassenbrücke.** Erbaut 1895, Länge 28 m, Breite 10 m.

**Fähranalbrücke,** auf Steinwärder, Nordereilb. Erbaut 1875, Länge 64,20 m, Breite 4 m, 6 Öffnungen von 6,40 m, von 8,50 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 5,80 m, am Widerlager + 5,58 m. 1885 Erneuerung der Landjoche und eines Stromlagers. 1897 Erneuerung der Stromjoche und äusseren Tragbalken.

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

**Feentelchbrücke.** Schöne Aussicht. Erbaut 1884, Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 3,40 m.

**Fernsichtbrücke.** Erbaut 1891, Länge 40,40 m, Breite 10 m, lichte Weite 6 resp. 7,90 m, Durchfahrtshöhe 3,48 m. 1903 Erneuerung der Joche, 1908 grössere Reparatur des Oberbaues.

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

**Friedrichsbergerbrücke.** Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1899, Länge 10 m, Breite 10 m.

**Gaswerkbrücke, Osterbeckstrasse.** Erbaut 1901, Länge 18,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 3,75 m.

**Görttwietenbrücke.** Erbaut 1843, Gewölbescheitel + 7,45 m, Länge ca. 12,60 m, Breite ca. 10,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsweite.

**Goebenstrasse, Holz-Fussgängerbrücke** über den Isebeckkanal. Erbaut 1906-1909, Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, 2 Durchfahrten à 8 m.

**Gothestrassenbrücke.** Am Langenzug. Erbaut 1893, Länge 9,60 m, Breite 12,30 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

**Graskellerbrücke.** Erbaut 1838-1839, verbleitert 1846-1847, Gewölbescheitel (der Schleuse) + 8 m, Länge 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schleuse von 6,4 m Durchfahrtsweite, zwei Freigerinnen von zusammen 5,8 m Weite.

**Grüningerbrücke, Hopfensack.** Erbaut 1806-1808; verbleitert 1894-1895, Gewölbescheitel + 7,57 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsweite.

**Grovebrücke, Osterbeckstrasse.** Erbaut 1875, Neubau 1907 in Stein und Eisen, Länge 9,40 m, Breite 16 m, Durchfahrtsweite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

**Grüne Brücke,** über die Bille, Billw. Steindamm, hölzerne Brücke. Erbaut 1871, Länge 44 m, Breite 7,45 m, fünf Öffnungen.

**Guanoflethbrücke** auf Steinwärder, Nordereilbstrasse. Erbaut 1874 Länge 80 m, Breite 4 m. 2 Öffnungen von 6,80 m, 3 von 6,40 m lichter Weite. Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,64 m. 1896 Erneuerung des östlichen Landjoches etc. 1867 Erneuerung der äusseren Tragbalken.

Gustav

Gustav

Gustav

1. Ham

2. Han

Hamm

Hoges

Heilig

Heilwi

Hellen

Hochu

Hochw

Hohew

Hohel

Hohel

Hohen

Hollan

Holzbr

Horne

Hufnei

Isebrü

Jungfe

Käthn

Kajent

Kamm

Kanne

Kanne

Kehrw

Kehrw

Kerste

Kibbel

Kloste

Körne

Kornh.

Krugk.

Kuhmi

Langei

Langei

Leinpf

Lombs

Lübeci

Mansti

Maria

Markt

Alli

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

fraktions-  
Länge  
37 m  
7,9 m  
5,70 m  
14 m  
kante  
rücke  
37 m  
Kohl-  
el ge-  
e süd-  
der  
nord-  
kehr  
dieser  
den  
1870  
8 m  
18 m  
hichte  
des  
kante  
t von  
Kon-  
eine  
90 m  
25 m  
1899  
19 m  
28 m  
breite  
kante  
gen-  
ann-  
9 m  
hrts-  
fte  
1880  
0 m  
9 m  
baut  
fest  
ren  
ner  
änge  
hier  
der  
rom-  
ken-  
chte  
teil-  
5 m  
weite  
che,  
chte  
änge  
2 m  
ca.  
rch-  
baut  
1 m  
weite  
eitel  
eine  
von  
1895  
eine  
sen,  
rts-  
baut  
inge  
her  
der-  
etc.

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

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

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

**1. Hammerbrookschleuse.** Stadtdiech, eiserne Brücke. Erbaut 1848, Länge 8,5 m, Breite 6,88 m, eine Öffnung, Granitgewölbe.

**2. Hammerbrookschleuse.** Stadtdiech, eiserne Brücke. Erbaut 1888, Länge 28,60 m, Breite 11,80 m, zwei Öffnungen.

**Hammersteindamm, Brücke im.** Erbaut 1908, Länge 29 m, Breite 15,8 m.

**Hogestieg,** Holz-Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1899. Länge 28,60 m, Breite 3,25 m, Durchfahrts Höhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 14 m.

**Heiligengestirbrücke.** Erbaut 1883-1885, Gewölbeschleitel (Mittelloffnung) + 8,5 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,5 m, drei Durchfahrten von zusammen 82,2 m Durchfahrtsweite.

**Heilwigbrücke.** Heilwigstr. Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1897, Länge 25,99 m, Breite 13,08 m. Durchfahrts Höhe 4,40 m bzw. 4,3 m, Durchfahrtsweiten 7 m, 7,85 m und 7,10 m.

**Hollenenbrücke.** Bei den Mühren. Erbaut 1875-1876, Konstruktionsunterkante + 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.

**Hochwasserbassin.** Süderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1907-1908. Länge 40 m, Breite 20 m, 3 Öffnungen à 12 m lichte Weite. Konstruktionsunterkante 6,9 m.

**Hochwasserbassin.** Wendenstrasse, in Holz erbaut 1885, als eiserne Brücke erneuert 1908, Länge 43 m, Breite 20 m, drei Öffnungen.

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

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

**Hoheluftbrücke.** Hoheluftchaussee, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1884, Länge 26,13 m, Breite 12 m. 1902 erneuert auf Länge 34,70 m, Breite 10 m, Durchfahrts Höhe 4,15 m, drei Durchfahrten à 6,08 m.

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

**Holländischbrookfließ, Brücke über das,** in der Holländischenreihe. Erbaut 1900-1902, Länge 20,82 m, Breite 8,78 m, Weite der Durchfahrt 19,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,31 m am Widerlager.

**Holzbrücke.** Mattenwiete. Erbaut 1846-1847, Gewölbeschleitel (Mittelloffnung) + 8,41 m, Länge ca. 49 m, Breite ca. 12,20 m. drei Durchfahrten von zusammen 35,05 m Durchfahrtsweite.

**Hornwerder Brücke im.** Erbaut 1901, Länge 25 m, Breite 20 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrts Höhe 4,10 m.

**Isebrücke.** Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Oderfelderstr. Erbaut 1889, Länge 26,80 m, Breite 12 m. Durchfahrts Höhe 4,15 m, 2 Durchfahrtsweiten 6,85 m, 7,8 m und 6,85 m.

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

**Käthnerortbrücke,** erbaut 1909, Holzbrücke, Länge 30,70 m, Breite 12 m lichte Weite, 2 Öffnungen à 6,25 m, 1 à 7,50 m, Durchfahrts Höhe 4,0 m, bzw. 4,20 m.

**Kajenbrücke.** Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 6,63 m, Länge 37 m, Breite ca. 22,20 m, eine Durchfahrt von 6,40 m Durchfahrtsweite.

**Kammercanal.** Engelstr., eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 23,20 m, Breite 10 m, eine Öffnung.

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

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

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

**Kehrwiederortsteg.** Erbaut 1885-1886, Länge 25,50 m, Breite 6,88 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.

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

**Kibbelsteg.** Erbaut 1885-1888, Länge 25,26 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,924 m.

**Klosteralleebrücke,** Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1883, Länge 38,80 m, Breite 12 m. 1905 erneuert auf Länge 53,20 m, Breite 17 m, hölzerner Unterbau, eiserner Oberbau. Durchfahrts Höhe 4,15 m. 3 Durchfahrten, 2 à 8,09 m, 1 à 6,28 m.

**Körnerstrassenbrücke.** Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 8,90 m, Breite 13 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrts Höhe 2,20 m.

**Kornhausbrücke.** Brandstiwiete. Erbaut 1886-1888, Konstruktionsunterkante + 9 m, Länge 41 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 40,8 m Durchfahrtsweite.

**Krugkoppelbrücke.** Erbaut 1891, Länge 71 m, Breite 10,44 m, lichte Weite 8,00 m, 9 m, Durchfahrts Höhe 5,10 m. 1905/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.

**Kuhmühlenbrücke.** Erbaut 1873, Länge 24 m, Breite 17,3 m.

**Langenkampbrücke.** Erbaut Ende der 60er Jahre, 1896 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 19,00 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrts Höhe 2,20 m.

**Langenzugbrücke.** Adolphstr. Erbaut 1864, Länge 18,60 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrts Höhe 3,44 m. Neubau 1900-1910, massive Konstruktion, Länge 84,0 m, Breite 17,50 m. 3 Durchfahrten 2 à 8,0 m, 1 à 18,0 m, Durchfahrts Höhe 3,40 m bzw. 8,85 m.

**Leinpfadbrücke.** Erbaut 1890, Neubau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8,50 m, Durchfahrts Höhe 7,10 m, Durchfahrts Höhe 8,10 m, wird erneuert.

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

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

**Mansteinbrücke,** Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Bogenstr. Erbaut 1901, Länge 23,83 m, Breite 16 m, Durchfahrts Höhe 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, Durchfahrts Höhe 3 m.

**Marktcanal,** Peute, hölzerne Brücke. Erbaut 1886, Länge 78 m, Breite 8,80 m, zehn Öffnungen.

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

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

**Maxstrassenbrücke.** Erbaut 1907-1908. Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrts Höhe 10,05 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, Länge ca. 31 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleuse von 6 m Durchfahrtsweite, ein Freigerinne von 3,3 m Weite.

**Mittelcanal,** Amineckstr. Erbaut 1872, Länge 80 m, Breite 8 m, vier Öffnungen.

**Mittelcanal,** Ausschlägerweg, eiserne Brücke. Erbaut 1908-1904, Länge 21,30 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

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

**Mittelcanal,** Diagonalstrasse, hölzerne Brücke. Erbaut 1909. Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Mittelcanal,** Grevenweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 26,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

**Mittelcanal,** Hammerbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890-1891, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1906 von 13,50 m auf 15,10 m.

**Mittelcanal,** zweigleisige Eisenbahnbrücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbeschleitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

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

**Mittelcanal,** Lonsenweg, eiserne Brücke. Erbaut 1884, Länge 30,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

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

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

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

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

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

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

**Münzstrasse,** eiserne Brücke für Fussgänger. Erbaut 1906, Spannweite 36 m, Breite 8,6 m.

**Mundsburgerbrücke,** Mundsburgerdamm. Erbaut 1869-70, Länge 20 m, Breite 54,4 m.

**Neuerwallbrücke.** Erbaut 1724, verbreitert 1845, Gewölbeschleitel + 8,4 m, Länge ca. 6,90 m, Breite ca. 14 m, eine Durchfahrt von 6 m Durchfahrtsbreite.

**Neuerwegsbrücke,** St. Annenplatz. Erbaut 1885-86, Länge 30,01 m, Breite 16 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,306 m.

**Neuhofbrücke,** auf Steinwärder, Neuhofstr. Erbaut 1898, Länge ca. 40 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 11,90 m, 1 von 7,50 m, und 6,0 m, 7,0 m lichte 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 Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante (Mittelloffnung) + 8,3 m.

**Nordcanal,** Amineckstr. Erbaut 1894, Länge 44 m, Breite 15,40 m, drei Öffnungen.

**Nordcanal,** Hammerbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1876, Länge 15,65 m, Breite 14,63 m, zwei Öffnungen. Verbreitert 1898 von 8,73 m, auf 14,63 m.

**Nordcanal,** Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

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

**Nordcanal,** Repsoldstr., eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 16,60 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

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

**Norderlochbrücke** (Stein und Eisen), auf Steinwärder, Ellerholzdam. Erbaut 1897-1899, Länge 36,87 m, Breite 8,55 m, Durchfahrtsweite 20,0 m, Konstruktionsunterkante + 9,88 m.

**Nordersandfließbrücke,** auf Steinwärder, Nordersand. Erbaut 1876, Länge 30 m, Breite 4 m, 4 Öffnungen von 7,10 m lichte 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.

**Nördlicher Längskanal** Ausschläger Bildeich, Holzbrücke, erbaut 1908, Länge 67,10 m, Breite 9,10 m, 6 Öffnungen. Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

**Oberhafen,** zweigleisige Eisenbahnbrücke über den, zwischen Hannoverischer Bahnhof und Billwärder Neudiech, Oberhafencanal. Erbaut 1907-, Länge ca. 204,7 m, 7 Öffnungen von zusammen ca. 155 m Durchfahrtsweite.

**Oberhafen,** zweltage Dreht-Brücke über den Oberhafencanal. Erbaut 1902-1905, Konstruktionsunterkante + 8,305 m, Länge ca. 115 m, Breite ca. 14,20 m. Die Drehtbrücke 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 zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Osterbeckkanal. Erbaut 1905, Länge ca. 84 m, eine Öffnung à 20 m Weite.

**Osterstrasse,** Eisenbetonbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1910, Länge 42 m, Breite 19 m, 3 Öffnungen, davon Durchfahrten à 9,50 m, Durchfahrts Höhe 4,27 m bzw. 4,32.

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

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

**Peutercanal,** eiserne Brücke über den Peutekanal, im Zuge der Hofstr., eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 79,0 m, Breite 8,80 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seitenöffnungen je 14,20 m (lichte Weite) Konstruktionsunterkante + 9,65 m.

**Pickhubenbrücke.** Erbaut 1885-86, Länge 26,484 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,908.

**Postbrücke.** Erbaut 1845-1846, Gewölbescheitel (Brückenöffnung) + 7,5 m, Länge ca. 27 m, verbreitert 1909, Breite 1900 m, eine Brückenöffnung von 8,7 m, und einen Absterbau von 4,7 m Weite.

**Pulverthurmsbrücke.** Erbaut unter dem Namen Herrengrabenbrücke 1775, erneuert 1903, Konstruktionsunterkante + 8,99 m in der Mitte zwischen beiden Widerlagern, Länge ca. 23 m, Breite ca. 7,70 m, eine Durchfahrt von 13,9 m Durchfahrtsweite.

**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.

**Reesendambrücke.** Jungfernstieg. Erbaut 1848-1844, verbreitert 1900, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 9,20 m, Länge ca. 45 m, Breite im Mittel ca. 50 m, 5 Durchfahrten von zusammen 36 m Durchfahrtsweite.

**Reimersbrücke.** Erbaut 1857-1858, Konstruktionsunterkante (Mittelföffnung) + 8,30 m, Länge ca. 60 m, Breite ca. 4,20 m, drei Durchfahrten von zusammen ca. 52 m Durchfahrtsweite.

**Reimerstwielenbrücke.** Erbaut 1860, Konstruktionsunterkante + 7,45 m, Länge ca. 7 m, Breite ca. 6 m, eine Durchfahrt von ca. 6,50 m Durchfahrtsweite.

**Richardstrassenbrücke.** Erbaut 1890, Länge 24 m, Breite 17,9 m.

**Rosenbrücke.** Erbaut 1874-1875, Konstruktionsunterkante + 7,3 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 17,6 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.

**Sandbrücke.** auf dem Sande, zwischen Sandthorquai und Kehlerwerder. Erbaut 1866-1887, Länge 27,18 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 24,20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,598 m.

**Schaarsteinwegbrücke.** Erbaut 1835, verbreitert 1885, erneuert 1908, Konstruktionsunterkante + 7,67 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 23 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

**Schaarthorsbrücke.** Erbaut 1867-1868, Gewölbescheitel (östliche Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 28 m, Breite ca. 11,80 m, zwei Durchfahrten von zusammen 24 m Durchfahrtsweite.

**Schleusenbrücke.** Erbaut 1843-1846, verbreitert 1893-1894, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 9,1 m, Länge ca. 37 m, Breite ca. 17,30 m, zwei Durchfahrten von zusammen 14,4 m Durchfahrtsweite und ein Freigerinne von ca. 7 m Weite.

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

**Schwanenwickbrücke.** Erbaut 1874, Länge 24 m, Breite 19,5 m.

**Schwarze Brücke.** Heidenkampsweg, eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 32,0 m, Breite 29,0 m, drei Öffnungen, je 17,51 m (lichte Weite), Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

**Sierichstrassenbrücke.** Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 9,80 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtshöhe 3,48 m.

**Simon von Utrecht-Brücke.** Seewartenstr. Erbaut 1894-1895, Gewölbescheitel + 25,75 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrt von 50 m Durchfahrtsweite.

**Siamatenbrücke.** Admiralitätsstrasse. Erbaut 1875-1876, Gewölbescheitel (östliche Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 12,60 m, zwei Durchfahrten von zusammen 18,9 m Durchfahrtsweite.

**Sonnincanal.** am Mühlkanal, 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 30,4 m Durchfahrtsweite.

**Steintwielenbrücke.** Erbaut 1843, Gewölbescheitel + 7,45 m, Länge ca. 13 m, Breite ca. 11,70 m, eine Durchfahrt von 11,50 m Durchfahrtsweite.

**Steinwärdersanalbrücke, früher Mittelcanalbrücke.** Norderelbst. Erbaut 1876, Länge 42,0 m, Breite 4 m, fünf Öffnungen von 7,40 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,90 m. 1895 Erneuerung des westlichen Stromjoches, 1897 Erneuerung der Stromjochs und äusseren Tragebalken.

**Stilhornordanalbrücke.** Kleiner Grasbrook, Stilhornerdamm. Erbaut 1889, Länge 12,40 m, Breite 20,10 m, Durchfahrtsweite 11,5 m, Konstruktionsunterkante + 8,80 m.

**Streekbrücke.** Maria Louisenstr. Erbaut 1870, Länge 88 m, Breite 9,20 m, Höhe der Weite 7,45 resp. 9,15 m, Durchfahrtshöhe 3,43 m, 1904 teilweise Erneuerung der Holzkonstruktion.

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

**Südcanal.** Ausschlägerweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1888, Länge 29,90 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

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

**Südcanal.** Borstelmannsweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30,0 m, Breite 12,9 m, vier Öffnungen.

**Südcanal.** Grottenweg, hölzerne Brücke. Erbaut 1888, Länge 30 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

**Südcanal.** Hammerbrookstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20,0 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 1883, Länge 30,45 m, Breite 10 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.** über den, zweigleisige Eisenbahnbrücke. Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbescheitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

**Südcanal.** über den verbreiterten, eingeleisige Eisenbahnbrücke, beim Nagelsweg. Erbaut 1901, Länge ca. 64,5 m, 2 Seitenöffnungen à 15 m und 1 Mittelföffnung à 26,5 m Durchfahrtsweite.

**Südcanal.** über den, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Amsinckstrasse und Nagelsweg. Erbaut 1900, Länge ca. 81,4 m, 2 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite.

**Südlicher Längs canal.** Billh. Deich, hölzerne Brücke. Erbaut 1890, Länge 48,70 m, Breite 9,10 m, sechs Öffnungen, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

**Südlicher Längs canal.** über den, eingeleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bille und Rangierbahnhof Rothenburgsort, Erbaut 1901, Länge ca. 67 m, 2 Seitenöffnungen à 11,5 m und 1 Mittelföffnung à 20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 9,40 m.

**Südlicher Längs canal.** Fussweg zwischen Ausschläger Bildeich und Mittelstelle Tiefstack, Holzbrücke. Erbaut 1898, Länge 47,20 m, Breite 2,40 m, sechs Öffnungen, Konstruktionsunterkante + 8,30 m.

**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.

**Trifftunnelbrücke.** Fehlst. Erbaut 1891, Länge 15,50 m, Breite 17,90 m, 1892 verbreitert auf 18,60 m.

**Trostbrücke.** b. d. alten Rathhause. Erbaut 1880-1881, Gewölbescheitel + 8 m, Länge ca. 25 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 14,20 m Durchfahrtsweite.

**Viktoriacanal.** Albertstr. Erbaut 1899, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

**Viktoriacanal.** Norderquaistr., eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 16,10 m, Breite 13,5 m, zwei Öffnungen.

**Vorhafen der Tiefstackschleuse.** Ausschläger Ebbdeich, hölzerne Brücke. Erbaut 1901, Länge 22,70 m, Breite 10 m, elf Öffnungen.

**Wagnerstrassen-Brücke.** Erbaut 1891, Länge 27 m, Breite 10 m.

**Wallstrasse, Brücke in der.** Erbaut 1866, erneuert und verbreitert 1904, 1907 verlängert auf 36 m, Breite 16,7 m.

**Wandbereiterbrücke.** b. St. Annen. Erbaut 1902, Länge 26,92 m, Breite 21,50 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,40 m im Scheitel, + 8,315 m am Widerlager.

**Wandrahmsbrücke, Gr., Messberg.** Neu erbaut 1908/1909, Weite der Durchfahrt 60,50 m, Länge 65,0 m, Breite 20,0 m, Konstruktionsunterkante + 8,55 m im Scheitel, + 8,15 m am Widerlager.

**Wandrahmsbrücke, Kl., alter Wandrahm.** Erbaut 1887-1900, Länge 15,9 m, Breite 38,275 m, zwei Durchfahrten von je 6,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,29. Von der Gesamtbreite der Brücke (38,275 m) entfallen 13,275 m auf den Zolhof, 10 m auf das Zöll-abfertigungsgebäude und 15 m auf die Strasse Alter Wandrahm.

**Wandrahmsfeth, Brücke über das, in der Holländischenreihe.** Erbaut 1808-1900, Länge 26,66, Breite 8,748 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkante + 8,41 m im Scheitel, + 8,31 m am Widerlager.

**Wandsbeckerchauseebrücke.** Erbaut 1904/1905, Länge 20,0 m, Breite 25,0 m, drei Öffnungen.

**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 lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,57 m.

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

**Wilhelminenbrücke.** Wilhelminenplatz. Erbaut 1884-1885, Länge 57,65 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 25 m, Konstruktionsunterkante + 8,607 m.

**Winerbrücke.** Messberg. Erbaut 1866-1868, verbreitert 1884-1885, noch-malige Verbreiterung 1908, Gewölbescheitel + 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 10 m, lichte Weite 14,10, 9,50 m, 8,60 m, Durchfahrtshöhe 5,17 m, 1903 Verbreiterung um 3,65 m.

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

**Zollenbrücke.** Erbaut 1863, verbreitert 1884, Gewölbescheitel (Mittelföffnung) + 8,67 m, Länge 26 m, Breite ca. 8,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 15,3 m Durchfahrtsweite.

**Brunnen.**

1. Brunnen in der Borgfelderstr., errichtet 1908;
2. Hansabrunnen auf dem Hansplatz in St. Georg, errichtet 1878;
3. Messbergbrunnen auf dem Messberg, errichtet 1878;
4. Brunnen in Poschdorf, am Mittweg, errichtet 1889;
5. Welcker-Brunnen, errichtet 1886 auf dem Welckerplatz;
6. Brunnen mit der Statue Kaiser Karl d. Gr., errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt.
7. Brunnen im Rathhausehof, errichtet 1897 im Hofe des neuen Rathhauses.
8. Brunnen beim Wilhelmlyzeum am der Grindelallee, 1887 vom Börsenbau hierher versetzt.

**Denkmäler, Gedenktafeln und Statuen.**

**Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schauburg.** 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 1883.

**Bismarck-Denkmal.** errichtet 1906 auf der Elbhöhe nach dem Entwurfe des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Lederer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Helgoländer Allee belegenen Platze und gliedert sich in den eigentlichen Denkmalsbau, das zu beiden Seiten und hinter dem Denkmalsbau gelegene Denkmalplateau und die dieses Plateau umgebende nach der Vorderseite der Denkmalsanlage geöffnete Umwahrungsmauer. Das Denkmalplateau ist mit dem tiefer liegenden Terrain durch zwei circa 4 m hohe, begeleitete Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist im Grundrisse kreisförmig gestaltet mit einem grössten Durchmesser von 26,50 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 den Denkmalsunterbau bekronenden 14,80 m hohen Bismarckstatue. Die romanischen Formen des Unterbaues, grosszügig und würdig, entsprechen den gewaltigen Dimensionen des Denkmals und dem verwendeten Granitgesteine, welches aus den Brüchen des Schwarzwaldes entnommen ist und für den gesamten Denkmalsbau, eingeschlossen die Hauptfigur, Verwendung gefunden hat. Die Gesamthöhe des Denkmals beträgt vom Terrain des Denkmalplatzes bis zum Scheitel der Bismarckstatue 84,30 m. Für die Bismarckfigur sind Steine zur Verwendung gekommen im Einzelgewichte bis zu 17 000 kg. In der Darstellung der Bismarckstatue sind die altgerbrachten 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 schaufeligen 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.** in der Musikhalle am Holstenplatz, 1908.

**Brahms' Geburtshaus.** Speckstr. 62, Hof.

**Denkmal des Prof. Joh. Georg Büsch.** errichtet 1862 in den Wallanlagen bei der Lombardbrücke.

**Bugenhagen-Denkmal.** errichtet 1885 auf dem Platze des Johannemus am Speersort. Dieses von ehemaligen Schülern des Johannemus gestiftete Standbild des Mannes, der in Hamburg die kirchliche Reformation durchführte, ist von dem Hamburger Bildhauer Engelbert Peiffer in rotem Mainssandstein ausgeführt.

J. H. setzt nach 8 m.

Denk Koppel (Elch)

Denk richter (1815)

Denk Ecke Heinke

Denk Beckrainspl. (5. April 184 ausgeführt, städten wur

Kaise hausmarkt. Die bronzen einem küns schwedische und an die ist. Zwische Auf der Strir dargestellt, i Auf der Rie einem Kranz Szenen, von Süd unter d deutschen F der Ballustra fältiger Bew unter des Ki feiert den : nation zu V unmittelbar seinen siegr No. 76 erhebt, berei Kaisers als Friedensfürs und die Für Die Wirksam Gruppen ver Es sind auf Einführung Gesetzgebun; und endlich verkehr's ver zeigt die Ju während die gezeichnet s meister ein alt Münze die Gesetze die mütterli seines Verd dem phlegm Genus des l iam anvertr neben ihm l

Denk errichtet 188 Die Nische i der Bronzeb bert Heinen.

Denk Kaiser Karl d. Gr., errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt.

Denk gebrochen v chens Topog

Krieg schöne Denk

Küge.

Zollenschlus An dem Ter vor der Wie

Laeis: Lessli vom Bildhau gossen, word

Mend

Denk dem Kloster Anlagen zw

Bürge Stadthaus g

Denk tet 1843 in d

Schill Haupt-Porta hauer Lippel Semper

Vier I Miles, Simon Brücke im f

Zwof.

Brooksbrück

Vier f „Cook“ da

Denk errichtet 177-deckl verset grünen Bruc

Schlu Kaiser Wilhe Sehen

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

J. H. Campe-Denkmal, errichtet 1883 auf dem Hammerdeich, 1893 ver-  
setzt nach Ecke Ausschlägerweg und Brackdamm.

Denkmal des Dichters Fr. v. Hegedorn, errichtet 1897 auf der Krug-  
koppel (Eichenwiese) am Harvsteddeheweg.

Denkmal der vertriebenen Hamburger von Weihnacht 1813, er-  
richtet 1815, Jungiusstr., gegenüber dem St. Nikolai Begräbnisplatz.

Denkmal des Taubstummenlehrers S. Heinicke, errichtet 1895,  
Ecke Heinickestrasse und Ludolffstrasse in Eppendorf.

Denkmal des Majors Jungmann, errichtet 1864 auf dem St. Jacobi-  
Begräbnisplatz an der Wandsbekerchaussee. - 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 1903 auf dem Ratha-  
usmarkt. Bildhauer Geheimrath Prof. Dr. Johannes Schilling, Dresden.  
Die bronzene Reiterfigur mit Lorbeerbeschnückter Plinthe erhebt sich auf  
einem künstlerisch reich ausgestatteten hohen Sockel aus poliertem, rotem,  
schwedischem Granit, der von zwei breiten Stufen wirkungsvoll aufsteigt  
und an den Ecken mit Voluten, in denen Laubgewinde hängen, geziert  
ist. Zwischen den Voluten zeigt jede der vier Seiten des Sockels ein Relief.  
- Auf der Stirnseite sind die Kaiserkrone, der Reichsschild und das Reichsschwert  
dargestellt, geschmückt mit dem Lorbeer des Sieges und der Palme des Friedens.  
Auf der Rückseite ist die Jahreszahl der Errichtung des Denkmals, umgeben  
von einem Kranz, angebracht. Dagegen belegen die Langseiten 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 mannig-  
faltiger Bewegung und Stellung zeigen, die Förderung seiner Entwicklung  
unter des Kaisers Regierung anzukündigen. Das Eine, links vom Beschauer,  
feiert den Moment der Begründung des Deutschen Reiches, die Kaiser-Proclama-  
tion zu Versailles. Das andere Relief an der rechten Seite bezieht sich ganz  
unmittelbar auf Hamburg. Es stellt den glänzenden Empfang dar, den Hamburg  
seinen stierlich heimkehrenden Söhnen, dem 2. Hanseatischen Infanterie-Regi-  
ment No. 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 Bundesfürstern 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 Wirksamkeit des Kaisers auf dem letzten Gebiete sollen die vier allegorischen  
Gruppen verherrlichen, die vor den Pfeilern der Ballustraden angeordnet sind.  
Es sind auf übrigen 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 Fernsprech-  
verkehrs versinnbildlichen. Die erste Gruppe, links vom Beschauer beginnend,  
zeigt die Justitia, die das neue Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Schosse hält,  
während die Bücher, in denen die ausser Kraft getretenen Particularrechte auf-  
gezeichnet sind, geschlossen werden. In der zweiten Gruppe erklärt der Münz-  
meister einem Mädchen aus dem Volke den Unterschied der neuen von der  
alten Münze; daneben sieht 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  
iam anvertraute Sendung zur Beförderung nach einem fernen Lande übernimmt;  
neben ihm handhaben Kinder das Telefon.

Denkmal des Bürgermeisters Gustav Heinrich Kirchnerpauer,  
errichtet 1889 in den Anlagen gegenüber dem Gewerbehause in St. Georg.  
Die Nische ist von den Architekten Hansen und Mevius entworfen; Schöpfer  
der Bronzebüste des hochverehrten hamburgischen Bürgermeisters ist Ehe-  
bert Peiffer.

Denktafel am Wohnhause Klopstocks, Königstrasse 52, (ist 1909 ab-  
gebrochen worden. Neubau gestiftet 1922, die Büste 1860 angebracht, siehe Guedes  
Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg, 1890, Seite 216.

Kriegerdenkmal, errichtet 1877 in der Esplanade. Dieses ergreifend  
schöne Denkmal ist vom Professor Schilling in Dresden geschaffen worden.

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

Laëtz-Denkmal, im Laëtzhof, Trostbrücke, errichtet 1903.

Lessing-Denkmal, errichtet 1881, auf dem Gänsemarkt. Das Denkmal ist  
vom Bildhauer Schaper modelliert und von Gladenbeck in Berlin in Bronze ge-  
gossen worden.

Mendelsohns Geburtshaus, Michaelisstrasse 54.

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

Bürgermeister Petersen-Denkmal, errichtet 1897 am Neuenwall, dem  
Stadthause gegenüber.

Denkmal des Ober-Spritzenmeisters Joh. Georg Repsold, errich-  
tet 1833 in den Wallanlagen am Millnerthor.

Schiller-Denkmal, errichtet 1866 in den Wallanlagen, gegenüber dem  
Haupt-Portale der Kunsthalle. Schöpfer des Denkmals ist der hamburgische Bild-  
hauer Jähnel.

Semperhaus mit der Statue des Semper, erbaut 1908, Spitalstr. 12.

Vier Beschützer und Förderer der Hamburger Seefahrt: Kersten  
Miles, Simon v. Utrecht, Dilmar v. Koeel, Kapitän Krupfanger, an der Kersten Miles-  
Brücke im Elbpark (St. Pauli-Landungsbrücken), errichtet 1897.

Zwei Statuen, „Germania“ und „Hammonia“ darstellend, auf der  
Brooksbrücke, errichtet 1888.

Vier Statuen: „Columbus“, „Vasco de Gama“, „Magellan“ und  
„Cook“ darstellend, auf der Kornhausbrücke errichtet 1903.

Denkstein zum Andenken an die Sturmflut des Jahres 1771,  
errichtet 1774 beim Deichthor, 1897 wegen Terrainveränderung nach dem Ham-  
merdeich versetzt und 1887 wegen Strassenregulierung abermals von dort nach der  
grünen Brücke verlegt.

Schlusstein des Zollanschlusses auf der Brooksbrücke, gesetzt von  
Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888.

Sehenswerte Grabdenkmäler auf den Friedhöfen.

Zentral-Schlachthof-Anlagen,  
siehe Schlachthof und Viehmarkts-Anlagen.

Zwillingstz-Gebäude, siehe Justizgebäude.

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

Die Eisenbahnen.

Geschichtliche Entwicklung derselben.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf,  
sie wurde von einer Hamburgischen Aktien-Gesellschaft errichtet und am 16. Mai 1842  
eröffnet. Die Verbindung Bergedorf-Berlin wurde von der Berlin-Hamburger-  
Eisenbahngesellschaft erbaut und am 15. Dezember 1846 in ganzer Länge eröffnet.  
Die Gesellschaft nahm auch die Strecke Hamburg-Bergedorf in Pacht. Diese Strecke  
ging 1849 in das Eigentum des Hamburger Staates über. Im Jahre 1884 wurde  
die Berlin-Hamburger Eisenbahn nebst der Strecke Hamburg-Bergedorf vom  
preussischen Staate angekauft.

Die Bahn von Hamburg nach Lübeck wurde von der Lübeck-Büchener  
Eisenbahngesellschaft erbaut und am 1. August 1865 eröffnet.

Die Strecke Harburg-Hannover der Hannoverschen Staatsbahnen wurde am  
1. Dezember 1847 eröffnet. Die Verbindung zwischen Hamburg und Harburg  
geschah bis zum Jahre 1872 durch Fährdampfer. Eine Eisenbahnverbindung von  
Hamburg nach Harburg wurde erst durch die Hamburg-Venloer Eisenbahn (Köln-  
Mindener Eisenbahngesellschaft) hergestellt. Die Strecke Hamburg-Harburg wurde  
am 1. Dezember 1872 eröffnet, die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31.  
Dezember 1874 in Betrieb genommen.

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

Die Eisenbahn von Altona nach Kiel wurde am 18. September 1844 unter  
dem Namen „König Christian VIII Ostseebahn“ eröffnet. Eine Zweigbahn von  
Altona nach Blankenese wurde am 19. Mai 1867 in Betrieb genommen. Im Jahre  
1884 wurde die Altona-Kieler Bahn vom preussischen Staate angekauft.

Das zwischen den Hamburg und Altona endenden Eisenbahnen fehlende  
Bindeglied, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, wurde in den Jahren 1864  
bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Teil von Hamburg-  
gischen Staate, der Rest von der Altona-Kieler Bahn, die zunächst auch den  
Betrieb auf der Verbindungsbahn leitete. Die Bahn nahm ihren Ausgang am  
Bahnhof Klosterthor und erhielt zwei Zwischenstationen auf Hamburger, eine  
auf Altonaer Gebiet. Seit 1884 wird der Betrieb von den preussischen Staats-  
bahnen geführt. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn dient zunächst zur  
Heraufführung der Züge der Kieler und Blankeneser Strecke nach Hamburg. Vom  
Bahnhof Klosterthor aus wurde je eine Gleisverbindung mit dem Berliner und  
dem Hannoverischen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Überführung der Güter-  
züge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona.

Die zu einem grossen Teil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona  
nach Kahlstorf wurde im Jahre 1884 eröffnet. Bis zum Jahre 1894 bestanden  
sonst in Hamburg und Altona folgende Bahnhöfe:

- 1) Der Hannoverische Bahnhof, auf der Insel zwischen Elbe und Oberhafen-  
kanal belegen, für die Linien nach Cuxhaven, Köln, Holland, Hannover.
- 2) Der Berliner Bahnhof, am Deichthor und zwischen Banks- und Amsinck-  
strasse gelegen.
- 3) Der Lübecker Bahnhof in der Spaldingstrasse.
- 4) Der Altonaer Hauptbahnhof an der Palmallee, für die Strecken nach Kiel  
Flensburg, Husum, Blankenese.
- 5) bis 8) die Bahnhöfe der Verbindungsbahn: Klosterthor, Dammtor, Stern-  
schanze, Schillerthor.
- 9) Der Bahnhof der Kaltenkirchener Eisenbahn, in der Holstenstrasse in Altona.

Die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen.

Nachdem, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämtliche in Hamburg  
mündenden Eisenbahnen in das Eigentum oder den Betrieb der preussischen  
Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestal-  
tung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der um 1890 in Angriff  
genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personen-  
verkehrs: Vergleichsweiser Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämtlicher  
Fernlinien in das südliche Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche  
für den Ortsverkehr bestimmt wurde, bezüglich des Güterverkehrs: Errichtung von  
Verschubbahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Mehrzahl  
nach entfallen und beginnend mit dem Ortsverkehr wird durch besondere Züge be-  
dient, die zwischen den Ortsgüterbahnhöfen und den Verschubbahnhöfen ver-  
kehren. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Ver-  
schubbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen  
beschrieben.

I. Fernpersonenverkehr.

Dem Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:

- 1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steinthor.
- 2. Bahnhof Hamburg, Dammtor.
- 3. Bahnhof Hamburg, Sternschanze.
- 4. Bahnhof Holstenstrasse in Altona.
- 5. Hauptbahnhof in Altona.

Der Hauptbahnhof Altona ist ein Kopfbahnhof; die übrigen sind Durch-  
gangsbahnhöfe. In den Hamburger Hauptbahnhof münden von Osten her die  
Lübecker und die Berliner Bahn, die sich bereits vom Hasselbrook an neben-  
einander legen, vom Süden die Harburger Linie. Vom Altonaer Bahnhof führt  
nach Norden die Linie nach Kiel, Rendsburg und Husum. Die von Norden  
kommenden Züge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die vom  
Süden und Osten kommenden im Hauptbahnhof Altona (mit Ausnahme der  
Lübecker Züge und einiger Züge für den Nahverkehr die am Hamburger  
Hauptbahnhof endigen und einiger Vorortzüge nach und von Elmhorn, die nur  
von und nach dem Hauptbahnhof Altona fahren.) Der Hauptbahnhof Hamburg  
erhält 4, der Hauptbahnhof Altona 3, die übrigen Bahnhöfe je einen Bahnsteig für  
den Fernverkehr. Ausser den Fernzügen werden auf den Ferngleisen Vorort-  
züge nach und von Harburg und Elmhorn gefahren.

2. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich  
in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in dem neuen der Lübecker  
Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar, eine Verlan-  
gerung von Hasselbrook über Barmbeck nach Ohlsdorf ist seitens des Hamburger  
Staates zur Ausführung gebracht. Von dieser durchgehenden, zweigleisigen Linie  
zweigt beim Berliner Thor ein Gleispaar ab, das den Vorortverkehr der Berliner  
Strecke (bis Friedrichsruh und Schwarzenbek) aufnimmt, vorläufig am Berliner  
Thor in die Ferngleise einmündet, später aber neben ihnen hergeführt werden soll.  
Die Stationen der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorortbahn Blankenese  
Altona-Hamburg-Ohlsdorf innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona  
sind: Barmbeck, Friedrichsruh, Wandsbeckerehaussee, Hasselbrook, Landwehr,  
Berliner Thor, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Holsten-  
strasse, Hauptbahnhof Altona, Bahrenfeld und Gross-Flottbek-Ohlmarshausen.  
An der Vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Berliner Thors  
die Stationen: Rothenburgsort und Tiefstack, an der Vorortstrecke in der Rich-  
tung Harburg die Stationen: Oberhafen, Elbbrücke und Veddel.

3. Güterverkehr.

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

a) der Staatsbahn:  
 1) Wilhelmshurg für die Richtungen Cuxhaven, Köln, Hannover.  
 2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.  
 3) Langenfelde für die Richtungen Kiel, Rendsburg, Husum, Blankenese.  
 b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn:  
 Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck.  
 Zur Verbindung der Verschubbahnhöfe unter sich und mit den Aussenbahnen dienen folgende besondere Gleisverbindungen:  
 1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmshurg nach dem Hannoverischen und von da nach dem Hauptbahnhof.  
 2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hannoverischen Bahnhof.  
 3) Eine zweigleisige Verbindung von Holstenstrasse nach Langenfelde.  
 4) Eine eingleisige Verbindung von Bahnenfeld nach Langenfelde.  
 Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holstenstrasse müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren; für später ist der Bau einer Güterumgehungsbahn geplant, die von Verschubbahnhof Rothenburgsort ausgehend über Barmbeck und Lokstedt nach Langenfelde führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Die Strecke von Rothenburgsort bis Hasselbrook ist bereits für die Güterzüge der Lübecker Bahn und den Güterverkehr der an der Vorortbahn gelegenen Güterbahnhöfe Barmbeck und Ohlsdorf in Benutzung genommen.  
 Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes belegenen Verschubbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfeld) und Hamburg Kai rechts am Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmshurg und Hannoverischer Bahnhof; der Verschubbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Hannoverischen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmshurg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden. Eine direkte Verbindung von Rothenburgsort nach Hamburg-Süd und Wilhelmshurg ist für später vorgesehen.  
 Zur Bedienung der auf dem Veddel-Peute Gelände errichteten oder noch zu errichtenden Privatanlagen ist daselbst ein Sammel- und Verschubbahnhof mit Gleisverbindung nach den benachbarten Verschubbahnhöfen angelegt.  
 B. Ortsgüterverkehr. Dem Ortsgüterverkehr dienen folgende Bahnhöfe:  
 1. Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekürzt Hamburg Hgb., der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht:  
 a) Der Hannoverische Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgb. II. Er dient insbesondere für den Verkehr mit dem Westen und Südwesten (Richtung Hamburg) und dem Stückgutverkehr mit dem Norden, für Eilgut auch Richtung Berlin. Ferner findet hier die zollamtliche Abfertigung für sämtliche Strecken statt. Er umfasst alle Verkehrsarten einschliesslich des Eilgutes. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Freiladekräne, Kohlenkipper u.s.w.). Im ganzen sind auf dem Hannoverischen Bahnhof 87 Krane bis zu 15 t Frachtkapazität vorhanden.  
 b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgb. B. Seine Verkehrsanlagen sind teils von der Banksstrasse, teils von der Amstnekstrasse zugänglich. Hier wird nur Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) der Richtung Berlin (Mecklenburg) und Frachtgut in Wagenladungen nach dem Norden abgefertigt. Eine Anlage für den Verkehr mit Nahrungsmitteln ist mit dem sich zwischen Amstnekstrasse und Lippeltstrasse erstreckenden Betriebsbahnhof des Hauptbahnhofs Hamburg verbunden. Sie steht mit der in Strassenhöhe geplanten Markthalle durch Hebewerke in Verbindung.  
 Ferner gehört zum Hgb. Bff. der Lade-Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brickenstrasse gelegen. Hier werden nur Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Anschlagsverkehr vorhanden.  
 c) Hamburg, Hgb. Süd, dient für den Umschlagverkehr im linkselbischen Freihafengebiet. Für die Landanlieferung und -Auslieferung von Stückgut befindet sich daselbst ein Stückgutschuppen.  
 d) Hamburg, Hgb. Kai rechts dient für den Umschlagverkehr im rechtselbischen Freihafenbetrieb.  
 2) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonnenstrasse und Nagelsweg gelegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wasserumschlages.  
 3) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Wagenladungen und Vieh (Schlachthof).  
 4) Bahnhof Altona („Ottenens“) für alle Verkehrsarten.  
 5) Bahnhof Barmbeck, für alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Viehverkehrs (hier sollen später auch Umschlaganlagen geschaffen werden).  
 6) Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.  
 Die ausgehenden Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Verschubbahnhof Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen.  
 Die Gleisanlagen des Altonaer Hafens (Nennmühlener Kai) stehen durch ein besonderes, teilweise unterirdisch geführtes Gleis mit dem Altonaer Hauptbahnhof in Verbindung.  
 Die Güterbahnhöfe Berliner und Lübecker Bahnhof sind durch je eine besondere Gleisverbindung vom Verschubbahnhof Rothenburgsort aus zugänglich.  
 In Altona (Ottenens) besteht eine vom Bahnhof Bahnenfeld ausgehende schmalspurige Privatanchlussbahn für den Güterverkehr, mit der Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabrikhöfen befördert werden.  
 Die vollspurige Billwärder Industriebahn schliesst bei Tiefstack an die preussische Staatsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stormarschen Kleinbahn an die Preussische Staatsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Umfang des gesamten Personen- und Güterverkehrs.

Der Umfang des auf den einzelnen Bahnhöfen abgewickelten Gesamtverkehrs geht aus folgenden Zahlen hervor:  
 I. Personenverkehr.  
 Anzahl der verkauften Fahrkarten auf den einzelnen Bahnhöfen (1909)  
 Dammtor ..... 2 650 557  
 Sternschanze ..... 3 046 105  
 Altona Holstenstrasse ..... 1 338 743  
 Altona Hauptbahnhof ..... 2 752 367  
 Bahnenfeld ..... 298 935  
 Gr. Flotbek-Othmarschen ..... 569 314  
 Hamburg Hauptbahnhof ..... 6 248 382  
 Berliner Tor ..... 1 853 774  
 Landwehr ..... 1 554 425  
 Hasselbrook ..... 659 704  
 Wandsbeckerschussce ..... 1 074 117  
 Friedrichsberg ..... 448 327  
 Barmbeck ..... 575 629  
 Ohlsdorf ..... 620 928  
 Ebbrücke ..... 58 046 ab 1. Juli 1908  
 Oberhafen ..... 16 267 ab 1. Mai 1908

II. Güterverkehr 1909  
 Frachtgut

	Empfang t.	Versand t.
Hannoverscher Bahnhof:		
a) Stückgut .....	156 911	142 168
b) Wagenladungen .....	2 204 788	790 926
Berliner Bahnhof:		
a) Stückgut .....	129 492	73 917
b) Wagenladungen .....	784 170	959 971
Altona: Güterabfertigung:		
a) Stückgut .....	30 274	75 861
b) Wagenladungen .....	488 288	806 086
Altona: Eilgutabfertigung:		
a) Stückgut .....	48 582	47 368
b) Wagenladungen .....	15 906	41 587
c) Tierverkehr .....	8106	8106
Grossvieh .....	38 566	16 690
Kleinvieh .....	43 063	294
Hamburg: Eilgutabfertigung:		
a) Stückgut .....	51 569	44 542
b) Wagenladungen .....	13 213	9 237
c) Tierverkehr .....	8106	8106
Grossvieh .....	3 076	471
Kleinvieh .....	158 685	2 418
Sternschanze:		
a) Milch .....	6 497	1 706
b) Wagenladungen .....	845 117	70 436
c) Tierverkehr .....	8106	8106
Grossvieh .....	75 629	32 190
Kleinvieh .....	587 590	162 292

Elektrische Hochbahn zu Hamburg.

Die im Bau befindliche elektrische Hochbahn wird von der Siemens & Halske A.-G. und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft auf Rechnung des hamburgischen Staates ausgeführt. Die genannten Gesellschaften haben zu diesem Zwecke die Baueverwaltung für die elektrische Hochbahn zu Hamburg, Sempershaus, Vorstand: Reg.-Baumeister a. D. W. Stein, errichtet.  
 Das Bahnnetz besteht aus einer Ringlinie von ..... 17,489 km Länge und drei Zweiglinien, nämlich:  
 derjenigen nach Eimsbüttel ..... (Länge 1,769 km),  
 derjenigen nach Rothenburgsort ..... (Länge 3,230 km),  
 und derjenigen nach Ohlsdorf ..... (Länge 5,380 km).  
 Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit ..... 27,459 km.  
 Hiervon entfallen auf Tunnel ..... 6,730 km,  
 auf eiserne und steinerne Viadukte ..... 5,529 km,  
 auf 41 Strassenunterführungen und 12 Brücken ..... 1,920 km.  
 Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).  
 Die Ringlinie wird als Hochbahn vom Hafenthor über die Vorsetzen und den Binnenhafen, sowie über den Rödingsmarkt nach dem Mönkedammfeld geführt, in dem eine Rampe zum Übergang zur Untergrundbahn gebaut wird. Vom Adolphsplatz führt die Bahn unterirdisch unter der Börse, der gr. Johannisstrasse, dem Rathausmarkt, der neuen Mönckeburgstrasse, dem Hauptbahnhof, dem Steinhorplatz, der gr. Allee, beim Strohhause, beim Berlinerthor, der Wallstrasse, der Lübeckerstrasse bis zum Wandsbekerstieg. Von hier aus geht die Bahn wieder zur Hochbahn über, überschreitet die Günther- und Umlandstrasse, den Kuhnhilfenteich, die Schürbeckerstrasse, das Lerchenfeld und wird auf steinernem Viadukt südöstlich der Hamburgerstrasse bis zum Barmbecker Markt geführt. Dieser wird mit eisernem Viadukt überschritten. Die Bahn überführt ferner die Maurierstrasse, den Osterbeckkanal und zweimal die Fuhsbüttelerstrasse. Von hier ab wird sie durch die westlichen Teile von Barmbeck nach Winterhude und Eppendorf geführt, wobei die Querstrassen und Wasserläufe teils unter, teils überführt werden. Von der Eppendorfer Loge aus erreicht die Bahn nach Überschreitung der Haynstrasse den Isebeckkanal und den Eppendorfer Baum und wird von hier ab als eiserner Viadukt in der Mitte der Isestrasse entlanggeführt. Sie überschreitet alsdann den Grindelberg und die Querstrassen auf der Schlankekrete. Am Schlump geht sie wieder zur Untergrundbahn über, unterfährt die Anlagen bei der Sternschanze, den Staatsbahnhof Sternschanze, das Gelände des Vieh- und Schlachthofes sowie das Heiligengeistfeld, das Millernthor und den EDbpark, an dessen Südrand sie wieder zu Tage tritt, die Heiligländer Allee überschreitet und beim Hafenthor (Stintfang) den Ring schliesst.  
 Die Ringlinie hat folgende Haltestellen: Schlump, Sternschanze, Feldstr., Millernthor, Hafenthor, Baumwall, Rödingsmarkt, Rathausmarkt, Barkhof, Hauptbahnhof, Berlinerthor, Lübeckerstr., Umlandstr., Mundsburg, Wagnerstr., Barmbecker Markt, Fuhsbüttelerstr., Flurstr., Borgweg, Sierichstr., Kellinghusenstrasse, Eppendorfer Baum, Hohenluftbrücke, — Schlump. —  
 Die Zweiglinie nach Eimsbüttel wird vom Schlump aus im Zuge der Schieferkampsallee, der Fruchtallee und der Lappenbergsallee unterirdisch geführt und hat folgende Haltestellen: Schlump, Christuskirche, Marktplatz.  
 Die Zweiglinie nach Ohlsdorf trennt sich bei der Kellinghusenstrasse von der Ringlinie, überschreitet die Alster, den Leinpfadkanal und die Hudtwalckerstrasse und führt in nördlicher und nordöstlicher Richtung durch Alsterdorf nach Ohlsdorf, wo sie neben dem Bahnhof der Blankenese-Ohlsdorfer Bahn endigt. Haltestellen: Kellinghusenstr., Hudtwalckerstr., Lattenkamp, Alsterdorf, Ohlsdorf.  
 Die Zweiglinie nach Rothenburgsort verlässt den Tunnel der Ringlinie in der grossen Allee, unterfährt den Besenbinderhof und steigt bis zur Nordstrasse derart an, dass sie die sechsgleisige Strecke der Staatsbahn hoch überschreitet. Als eiserner Viadukt wird diese Linie weiter über die Spaldingstrasse, den Nagelsweg entlang bis zum Billbrack, das sie mit einer Brücke überschreitet, gebaut.

Von hier ab punkt bei Ro Billstr., Roth Die Ri gestellt sein. Der Be Allgemeinen diesen Zweck übrige Betr

Die vor als St. Gertr den Kirchhö Jungstufstrass Beerdigung jetzt oder sp Grabstellen I der Friedhof Das Be an nur durch zu Ohlsdorf im Bureau C neue AHT-S am Friedhof

auf dem Pete 1848 von di grösste und zum Friedhö Friedhof be angelegt un Die Be

Für Kinder 5 Jahren die grabern auf Personen ge nehme die t Gehühr für

» H » O Die Gebühr Einzel Familie Für Gräber Die U Sache der A folgendem I Es kos Kindergräbe Einzelgräber Gräbern in » » » » » Der Tt Ellbeck, Wa u. Festtags Bepflanzung Die A Hamburg (S und 2-6 Uf

in Hamburg becker Chau Friedensstrass Beerd Die U: Friedhöfswes zu stellen.

Der z und Religiq Mittelpunkt von 189,6 B Friedhof. » Kapellen bi einzelnen G: des gesamm es veranlass ordentlich s Winterhude Beerdigung wurde am begonnen. dagegen ist der Medizin Während fi Einzelbeerd Gräbern ges aufgestellt für ein Ein: für ein Ehe: ver Gräb: Per Gräb: Erwerbung Gebühren z Grabstell: Beerd: für die Beer

Von hier ab fährt sie am Nordrande des Güterbahnhofes entlang bis zum Endpunkt bei Rothenburgsort. Haltestellen: Hauptbahnhof, Spaldingstr., Süderstrasse, Billstr., Rothenburgsort.

Die Ringlinie soll im Jahre 1911, die Zweiglinien sollen im Jahre 1914 fertiggestellt sein.

Der Betrieb der Bahn ist gleichfalls der Siemens & Halske A. G. und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft übertragen. Die Gesellschaften haben für diesen Zweck ein elektrisches Kraftwerk in Barmbeck zu bauen und die gesamte übrige Betriebsausrüstung zu beschaffen.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze als St. Gertrud, St. Michaels, St. Catharinen und Maria-Magdalenen, belegen bei den Kirchhöfen, St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformirter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Beerdigungen geschlossen. Für noch unbesetzte Stellen in Familiengräbern wird jetzt oder später den zu den Gräbern noch Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewahrt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation, neue ABC-Str. 13b.

Das Beplanzen und die Unterhaltung der Gräber darf vom 1. Januar 1907 an nur durch die Angestellten der Friedhofsdeputation nach den für den Friedhof in Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden sowohl im Bureau des Aufsichters an der Jungiusstrasse, als auch im Friedhofs-Bureau, neue ABC-Strasse 13b entgegengenommen. Die Bezahlung hat ausschließlich am Friedhofs-Bureau zu erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

an dem Peterskamp an der Wandsbeker Chaussee in Hamburg-Eilbek, 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 9-8, Sonn- und Festtags 9-4 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, Gitter etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet.

Die Beerdigungsgebühren betragen für Beerdigungen in Einzel- und Familiengräbern . . . . . M. 25.- in Bräderschafs- 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 Familiengräbern aufgenommen werden sollen und nicht mit zu den im Grabrieh benannten Personen gehören, ist nach eingeholter Genehmigung der Verwaltung zur Aufnahme die um die Hälfte erhöhte Beerdigungsgebühr zu entrichten.

Gebühr für vorläufige Aufnahme einer Leiche in die Leichenkammer der Kapelle M. 10.- resp. „ 13.-

„ Heizung der Kapelle . . . . . „ 10.- „ Orgelspiel in der Kapelle { Werktags . . . . . „ 22.50 { Sonn- u. Festtags . . . . . „ 30.-

Die Gebühren für Erwerbung eigener Gräber stellen sich wie folgt: Einzelgrab . . . . . M. 55.- Familiengrab, je nach Lage und Größe pr. □-Fuß M. 3.- u. „ 4.-

Für Gräber auf Friedhofs-Dauer 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 folgenden 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 Beplanung der Gräber ist im St. Jacobi-Friedhofs-Bureau, Eilbek, Wandsbeker Chaussee 192, ☞ IV. 3521, geöffnet Werktags v. 9-6, Sonn- u. Festtags v. 9-4 Uhr, einzusehen, woselbst alle Anträge auf Unterhaltung oder Beplanung der Gräber zu stellen sind.

Die Anordnung von Beerdigungen hat im St. Jacobi-Kirchenbureau, Hamburg (Stadt), Jacobi-Kirchhof 23, part., ☞ III, 261, geöffnet Werktags v. 9-12 und 2-6 Uhr, mindestens 24 Stunden vorher zu geschehen.

Hammer-Friedhof auf dem Peterskamp

in Hamburg-Eilbek, besteht seit dem 29. Juni 1862. Haupteingang von der Wandsbeker Chaussee. Das Bureau befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedenstrasse. (Postadr.: Friedenstr. 8).

Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden. Die Unterhaltung und Beplanung der Gräber ist ausschließlich Sache der Friedhofsverwaltung, und sind alle diesbezügliche 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 Flächenraum von 180.6 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 Friedhofterrains, sowie die sorgfältige Pflege desselben, haben es veranlaßt, dass der Friedhof von der Bevölkerung Hamburgs ganz ausserordentlich 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 3 □ m M. 30.-, für ein Familiengrab für 2 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 30.-, für ein Familiengrab für 3 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 40.-, für ¼ □ m Urnenplatz M. 30.-. Für die Erwerbung dieser Gräber auf Friedhofs-Dauer ist das Vierfache der angeführten Gebühren zu entrichten. Für ein Genossenschaftsgrab für jede 25 Jahre per Grabstelle von 2½ □ m M. 5.-

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 Satzes zu entrichten. Für die Beisetzung nicht Berechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Satzes mehr erhoben. Für die Ausgrabung einer Leiche ist die Gebühr für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe zu entrichten.

Die Beplanung und Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten des Friedhofs geschehen. Die Gebühren betragen für Beplanung eines gemeinsamen Grabes, eines Einzelgrabes oder einer Grabstelle im Familien- oder Genossenschaftsgrabe mit Blumen, Leichenstaum, Eiben oder dergl. M. 3.-, für Unterhaltung derselben (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich M. 2.-. Für reichere Beplanzenungen sowie für Unterhaltung reicher ausgeschmückter Gräber sind die Kosten mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur am Friedhofs-Bureau in der Stadt, neue ABC-Strasse 13b, (geöffnet von 9 bis 6 Abends, für dringende Angelegenheiten auch Sonn- und Festtags von 9 bis 11½) zu geschehen; die Annahme von Aufträgen für Beplanung und Unterhaltung der Gräber erfolgt sowohl an diesem Bureau als auch im Verwaltungsgebäude auf dem Friedhof in Ohlsdorf, und ist für diesen Zweck das Erste nur Wochentags von 9 bis 6, das Bureau in Ohlsdorf Wochentags von 9 bis 4, sowie Sonn- und Festtags von 9 bis 2 geöffnet.

Der Leichentransport ist zu festen Tariffätzen Lorenz Stegmann, Sägerplatz 10, übertragen.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf belegen, ist 1890/91 erbaut. Die Kosten einschliesslich des Grunderwerbs (der Platz ist 85670 Quadrat-Fuss gross), betragen M. 135.829. Das Krematorium nebst Kolumbarium und einer dazugehörigen Beisetzungs-Anlage (Friedhof-Anlage im Gelände des Krematoriums) zur Aufnahme von Ascherestein Feuerbestatteter ist als das grösste in Deutschland anerkannt und sehenswert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1903 hergestellten letztgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.130.67, die Gesamtkosten betragen Ende 1903 M. 197.770.70. Die Zahl der Bestattungen betrug seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis zum 1. Juli 1910 4273 sie ist seit längerer Zeit in regelmässigem Steigen begriffen. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut und in Betrieb genommen. Eintrittskarten zum Preise von 50 Pf. sind nebst dem bei dem Gärtner Huze, sowie bei dem Vorsitzenden der Verwaltung, Rechtsanwalt Dr. Ed. Brackenhoff, grosse Bleichen 5, zu haben. Die Anwesenheit bei einer Bestattungsfeyer ist mit Genehmigung der Leittragenden gestattet. Kosten einer Feuerbestattung für Mitglieder des Vereins für Feuerbestattung M. 60, für Nichtmitglieder M. 100. Jahresbeitrag des Vereins M. 6. Der Eintritt kann jederzeit erfolgen. Alles Nähere gr. Bleichen 5, I.

Gefängnisse.

(Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.)

Das Gefängnis I mit der Korrekptions-Anstalt in Fuhsbüttel

dient zur Aufnahme von 1700 männlichen und 1100 weiblichen und 890 weiblichen Strafgefangenen. Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Rohstoffe für Fabrikanten, mannigfachen Arbeiten für den Staat, sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt selbst beschäftigt. In der Korrekptions-Anstalt können von den vorbezeichneten 1700 Strafgefangenen 800 männliche zur Arbeit verpflichtete Haftgefangene und Korrigenden untergebracht werden, die je nach der Jahreszeit mit Feldarbeit oder Arbeiten innerhalb der Anstalt beschäftigt werden.

Das Gefängnis II in Fuhsbüttel

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

Die Hüttenwache

nimmt polizeilich mit Haft (ohne Arbeitsewang) bestrafte männliche Personen, die männlichen (Zivil-)Häftlinge, sowie die in der Nacht vorübergeführt festgenommenen Männer und Frauen auf. Die Belegungsfähigkeit beträgt 230 Köpfe.

Das Untersuchungsgefängnis vor dem Holstenthor

dient zur Aufnahme von 600 Untersuchungs-Gefangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, sowie zum Vollzuge der Zerkübelung weiblicher Personen und der Festungshaft und nimmt zusammen rund 750 Personen auf.

Die Hamburger Häfen

erstrecken sich an beiden Ufern des Elbstromes von Altona bis oberhalb Rothenburgsort über eine Länge von mehr als 8000 m. Der überwiegende Teil der Häfen gehört dem nach vollzogenem Zollanschluss verbliebenen Freihafengebiet an. Im Zollgebiete liegt am rechten Ufer neben der Altonaer Gräbe eine für den Fischhandel ausgearbeitete Kaistraße nebst grosser Fischmarkthalle und davor befindlicher Pontonanlage, hiernach schliesst sich östlich der St. Pauli Markt- und Landungsplatz, und noch weiter östlich die mit dem Zollkanal in Verbindung stehende Hafendüne vor dem Johannis-Bollwerk; am linken Ufer oberhalb des Köhlbrades befindet sich der zum Löschen von Kohlen bestimmte Kohleneschiffhafen am St. Pauli Ufer liegen die Landungsbrücken für die mit der Unterelbe, mit Hamburg und für einen Teil der mit den Häfen verkehrenden Dampfschiffe, Gegenüber St. Pauli, vor dem linken Ufer, welches von Schiffswerften besetzt ist, gehört ein Wasserstreifen dem Freihafengebiet an. Derselbe ist durch schwimmende Fallisaden von Ströme getrennt. Vor beiden Ufern befinden sich schwimmende Zollabfertigungsstellen. Zur Vermündung des nördlichen Stadteils mit dem gegenüberliegenden Steinwärder, von der Hafenstrasse an den Landungsbrücken ausgehend, befinden sich zur Zeit zwei unterirdische Paralleltunnel für Fussgänger- und Wagenverkehr in der Ausführung. Der Niederhafen ist zum Teil seinem früheren Zweck entzogen, weil am Nordufer neben dem Johannis-Bollwerk und den Vorsetzen ein im Zollkanal liegender Wasserstreifen als Zufahrt von der Unterelbe zur Stadt geschaffen werden musste. Diese Zufahrt ist von den St. Pauli Landungsbrücken bis zur Niederbaumbrücke ebenfalls durch schwimmende Fallisaden gegen das Freihafengebiet begrenzt, landseitig ist sie mit einer Künaster eingezast. Sie bildet die Verlängerung des von der Oberelbe herführenden Zollkanals und steht sowohl bei der Niederbaumbrücke wie bei den St. Pauli-Landungsbrücken mit der offenen Elbe in Verbindung. Am Johannis-Bollwerk ist ein Schuppen von 50 m Länge und 14 m Breite erbaut und an eine Privatschiffahrt vermietet. Oberhalb der Niederbaumbrücke bildet das Südufer des Zollkanals zugleich die Grenze des Zollgebietes gegen das städtische Freihafengebiet. In letzterem sind ausgedehnte Speicheranlagen errichtet, welche in ihrer baulichen Beschaffenheit und maschinellen Ausrüstung allen Erfordernissen der Neuzeit entsprechen. Der zu beiden Seiten der Fallisaden liegende Niederhafen wird wie früher als Liegeplatz für Seeschiffe benutzt. Südlich von der Niederbaumbrücke befindet sich der Zugang zu dem ca. 1000 m langen Sandthorhafen. Auf dem nördlichen Kai des Sandthorhafens, dem Sandthorkai, befinden sich im Ganzen 902 Hdt. m Schuppen; auf der Südseite, dem Kaiserkai, stehen

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

Schuppen von 666 m Gesamtlänge. In gleicher Weise ist südlich vom Sandthorhafen der Grasbrookkanal hergezogen, am Dalmaniksal, das heisst an der nördlichen Seite dieses Hafens, befinden sich 3 Schuppen von zusammen 646 m Länge, während an der Ost- und Südseite des Hafens, dem Hübenerkai, 3 Schuppen von 546 m erbaut sind. Endlich befinden sich noch an dem an der Elbe gelegenen Strandkai 3 Schuppen von zusammen 455 m Länge. Auf dem Westende der Landzunge zwischen Sandthorhafen und Grasbrookhafen, dem Kaiserhof, steht der Kaispeicher A von etwa 24800 qm Lagerfläche; er hat eine hydraulische Kran-Anlage. Auf den Böden desselben können Waaren im Gesamtgewicht von 30 000 000 kg gelagert werden. Ausserdem befindet sich dort ein fester elektrischer Kran von 90 t Tragfähigkeit. Die Anlagen am Sandthor- und Grasbrookhafen sind mit sämtlichen Bahnhöfen in Geleisverbindung. Elbseitig vom Speicher an der Spitze des Kaiser- und Dalmaniksal liegt der Schiffbauerdamm, elbseitig vom Strandkai der Strandhafen. Ostlich vom Strandkai befindet sich eine Passagier- und Gepäckhallen-Anlage nebst Landungsplätzen für den transatlantischen Reiseverkehr. Der Sandthorhafen schliesst unmittelbar an den Brookthorhafen an; am westlichen Ende desselben zweigt der Magdeburger Hafen ab, beiderseits von Kaimauern eingefasst. Ueber das Südende des letzteren führt eine Drehbrücke, die Baakenbrücke, von mehr als 400 000 kg Gewicht, welche durch Wasserdruk bewegt wird. An der Ostseite des Magdeburger Hafens nördlich der Baakenbrücke liegt ein 6700 qm grosser Lagererschuppen, der sog. „Sammelschuppen“. An der Westseite ist ein im Grundriss dreieckförmiger Schuppen erbaut, welcher zur Aufnahme der in Seeschiffe auf dem Strom zu verladenden Aushubterrie dient; die Grundfläche des Schuppens beträgt 5150 qm. Südlich von dem sogenannten Sammelschuppen sind an der stumpfen Ecke zwischen Magdeburger- und Versmannkai zwei Schuppen A u. B erbaut, welche hauptsächlich zur Lagerung von Südfächern bestimmt und zu diesem Zwecke mit einer Niederdruckdampfheizung versehen sind. Wegen Steigung des Südfächerverkehrs ist auch der östlich angrenzende 7000 qm grosse Schuppen 22 am Versmannkai zum Fruchtschuppen umgebaut worden. Die Lagerflächen der Schuppen A und B betragen für A ca. 8000 und für B ca. 7000 qm. Ostlich geht der Brookthorhafen in den Erics-Graben über, dann folgt der Oberhafen und der bis zum oberen Anschluss an die freie Elbe reichende Oberhafenkanal. Oberhalb des Zöllnerkanalgehörs am Zollgebäude und bilden den Oberlauf des Zollkanals, welcher die Stadt mit der Ober- und Unterelbe verbindet. Hier liegt am Ufer des Stadteiches die Landungsanlage für die oberelbischen Dampfschiffe. An der Südseite des Oberhafenkanals liegen die Bahnhöfe des Hamburger Hafens, nördlich zweigt das durch Schienen vom Strömegrenne Kanal system des Hammerbrook ab. Nördöstlich am Oberhafenkanal befinden sich die der oberelbischen sowie der Lokalschiffahrt dienenden beiden Häfen Deichhafen und Billhafen. Ostlich von dem Ostende des Oberhafenkanals liegen der Hafen und der Eitenwärdter Zollhafen, im letzteren wird der Verkehr der im Frachengebiet in oberelbische Fahrzeuge verladen für den Zollverehr bestimmten Waren vermittelt. Zur Abfertigung dienen hier 15 Stück massive mit hydraulischen und Handkränen ausgestattete Schuppen. Das südwestliche Ufer des Hafens ist zur Vermehrung der Löss- und Ladeplätze für oberelbische Fahrzeuge mit einem Kaimauer reihen. Zwischen Billhormerbrücke und Baakenschleuse befindet sich der zöllnerische Bahnhof für westelbische Kohle. In dem, durch den Durchstich der Kalten Hofe angeführten früheren Stromlauf der Elbe, jetzigen toten Elbarm, der Billwärdter Ducht, sind die Holzflößen untergebracht. Südlich vom Hanoverschen Bahnhof liegt der Kaimauer Hafen, welcher mit Kaimauern eingefasst und mit Schuppen bebaut. Letztere haben auf der Nordseite des Hafens dem Versmannkai, eine Länge von 115 m und auf der Südseite, dem Petersenquai, eine Länge von 1026 m. Der Petersenquai ist an drei grosse nimbursische Behälter verpackt und zwar an die Woormann, Deutsche Ostafrika- und Deutsche Levante Linie. An der Elbe entlang zieht sich hier noch der Kirchenpauerquai, welcher auf seiner unteren Strecke mit 491 m in Schuppen besetzt ist, während die obere Strecke Altschiffhafen enthält, von denen aus die mit der Eisenbahn angekommenen westelbischen Steinohlen in Wasserschiffen überladen werden. Eine besondere Verlegung dieser Geleisbahn ist jedoch beabsichtigt und wird dann die freigelegene Kaistrasse ebenfalls mit Schuppen bebaut werden. Den östlichen Abschluss des Baakenhafens bildet der Schleusenquai, neben welchem die Baaken-schleuse zur Verbindung des Hafens mit dem Oberhafenkanal mündet. An der Nordseite des Hafens stehen Dampfkräne älterer Konstruktion, auf der Südseite Gerüstdampfkranne, welche von einer Zentralstation aus mit Dampf versehen werden. Zur Hebung bedeutender Lasten ist am unteren Ende des Petersenquais ein Dampfkran aufgestellt worden, welcher Lasten bis zu 50 t zu heben vermag. Die Beleuchtung der Kaie erfolgt durch elektrisches Licht. Geleisbahnen stellen die Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen her. Oberhalb des Kirchenpauerquais überschreitet die nach Harburg u. s. w. führende Eisenbahn mittelst einer festen eisernen Brücke die Elbe. Diese Brücke bildet die äusserste Grenze des Seeverkehrs. Parallel hierzu, in etwa 250 m Abstand nach Osten, wird die Elbe durch eine zweite, ähnliche Brücke überspannt, welche vorläufig nur mit Strassenverkehr überführt, ihre Pfeiler sind jedoch so breit angeordnet, dass sie durch Einbauen einer weiteren Trägerkonstruktion später auch als Eisenbahnbrücke dienen kann. Am südlichen Ende der Segelschiffhafen, das grösste Hafenbecken, welches etwa 850 000 qm gross ist und an seinen Kaimauern eingefassten Ufern sowie an den mittleren Dückdahlen-Reihen 100 grosse Seeschiffe aufnehmen vermag. Am Amerika Kai sind fünf Schuppen in einer Länge von zusammen 1245 m mit Kränen und Geleisbahnen erbaut. An der Ostseite des Segelschiffhafens, dem Segelschiffkai, ist ein Schuppen von 216 m Länge und 84 m Breite erbaut. Auf dem Nordende des Segelschiffhafens, dem Asialkai, sind vier 94 m tiefe Schuppen von im Ganzen 774 m Länge gebaut. Am Amerikaquai stehen Dampfkräne mit Einzelkesseln am Asialkai Gerüstkräne, versorgt von einer Zentralschleuse. Am Kaimauerhof, dem westlichen Ende der Landzunge, nördlich vom Segelschiffhafen, befindet sich ein Dampfkran von 150 t und ein fester elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit. Die Beleuchtung der Kaie am Segelschiffhafen geschieht durch elektrisches Licht. Auch hier besteht überall Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen. Zwischen Segelschiffhafen und Elbstrom ist der dem oberelbischen Verkehr dienende Moldauhafen hergestellt. Derselbe ist am oberen Ende mit dem Segelschiffhafen verbunden, über welchen eine hydraulische betriebene Hubbrücke führt, welche auch bei höheren Wasserständen den Verkehr der grossen Kähne gestattet. Am Südufer des Moldauhafens, dem Melniker Ufer, sind von der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 4 Schuppen zur Lagerung von Massengütern erbaut. Ausserdem sind von derselben Gesellschaft an der südöstlichen Ecke des Moldauhafens, sowie am Westufer des Saalehafens, Dessauerufer, Kaffeespeicher errichtet. Am Nordufer des Moldauhafens, dem Preger Ufer, befindet sich zur Zeit ein zweifelhafter Schuppen mit Schutengassen für den Betrieb der Vereinigten Elbschiffahrtsgesellschaften im Bau. In Anschluss an den ebenfalls der Fluss-schiffahrt dienenden Saalehafen, ist durch Verbreiterung des Veddelkanals ein weiterer Hafen, der Spreehafen, für oberelbische Kähne angelegt. — Nach Verschiebung der Zollgrenze parallel der Harburger Landstrasse und weiter westlich parallel dem Grenzrainen ist eine beträchtliche Erweiterung des Saalehafens nach Süden und Westen bis zum Reihestieg ausgeführt worden. Südwestlich vom Segelschiffhafen dient der Hansahafen Seeschiffen als Liegeplatz, und befindet sich hier eine Durchfahrt zum Saalehafen. Die nordöstliche Begrenzung des Hansahafens bildet der O'Swaldquai, welcher mit 5 Schuppen bebaut ist. Die Betriebskraft für die Kräne liefert eine elektrische Zentrale und sind jene in ähnlicher Weise wie die Dampfkräne mit Zentralheizung, auf fahrbaren Halbpforten montiert, so dass der Verkehr unter ihnen frei bleibt. Gemeinsame Einfahrt mit dem Hansahafen hat der westlich folgende kleinere

Indiahafen, welcher ganz der Seeschiffahrt dient. Seine Ufer sind durch Kaimauern gebildet und haben, wie die zuvor genannten, Geleisschluss zum Reihestieg-Niederfeld. Auf dem Bremer Ufer sind zwei Schuppen, auf dem Australkai, nahe dem Hansahof, ist ein Schuppen im Bau. Gemeinsame Einfahrt von der Elbe aus hat schliesslich noch der Petroleumhafen, zum grösseren Teile für Seeschiffe und zum kleineren für Flusschiffe eingerichtet. Zur Veranschaulichung der Schiffslage sind in genannten Hafenbecken Dückdahlen-Reihen angelegt. Die gesamten Wasserflächen des Freihafenbezirks, einschliesslich der Häfen auf Kuhwärder sind folgende: Häfen mit Seeschiffstiefe 254,6 ha, mit Flusschiffstiefe 132,1 ha; Kanäle und Seitenarme mit Seeschiffstiefe 12,8 ha, mit Flusschiffstiefe 36,2 ha und die freie Elbe nebst den Hafenzugängen 119,1 ha; zusammen 544,8 ha. Das Wanderrahmsied ist neuerdings ostwärts verlängert und auch dort beiderseits mit Lagerplätzen besetzt, während es bei St. Annen überbrückt wurde. — Der stark steigende Schiffs- und Warenverkehr zwang schon gegen Ende der 90er Jahre dazu, auch den Rest des Freihafenbezirks südlich von Steinwärder für Häfen zu verwenden. Man begann mit dem Bau des Kuhwärderhafens im nördlichen Kuhwärder für allgemeinen Verkehr tiefergehender Seeschiffe, und des Ellerholzhafens im südlichen Kuhwärder, dessen nördlicher Teil Seeschiffstiefe und dessen südlicher Teil Flusschiffstiefe erhalten hat. Mit der Hamburg-Amerika-Linie einigte man sich sodann über den Bau eines zweiten Seeschiffhafens, des Kaiser Wilhelm-Hafens, zwischen jenen, welche die Reederei zunächst auf 25 Jahre pachtete. Diese drei Häfen haben eine gemeinsame breite Einfahrt von der Elbe, den Vorhafen zwischen Köhlbrand und der Schiffswert von Blohm & Voss, deren landseitige Ufer der Werfthafen, auf 6,1 ha vergrössert und vertieft wurde. Nachträglich wurde der Hamburg-Amerika Linie auch der nördliche Teil des Ellerholzhafens verpachtet; durch die notwendige Verbreiterung der Landzunge zwischen dem Kaiser Wilhelm- und Ellerholzhafen wird letzterer so eingeeignet, dass er für die Bedürfnisse der Flusschiffahrt, wofür er ursprünglich bestimmt war, nicht mehr geeignet ist und deshalb im Anschluss an ihn südlich ein neues Hafenbecken, der Oberhafen, für Flusschiffe ausgeführt worden, in einer Ausdehnung wie dies die jetzige Landesgrenze erlaubt. Westlich vom Oberhafen, der z. Zt. eine beträchtliche Vergrösserung nach Osten hin erfährt, ist ein neuer Hafen für Seeschiffe, der Rosshafen, erbaut, auf dessen Westseite sich die grosse Schiffswerft der Seittiner Maschinenbau-Akt.-Ges. „Vulcan“ befindet. Ostlich vom Oberhafen wird der Bauhafen für Seeschiffe erbaut. Der Kuhwärderhafen ist Mitte September 1902 in Betrieb genommen und dient vorzugsweise dem Umschlagverkehr von Schiff zu Schiff. Ersparnis jedoch durch seine Ufer gebildet und mit Steinbekleidung versehen, rufen jedoch auf Spundwänden und Köhnen später als Kaimauer umgebaut werden; starke Mauerpfeiler darin mit eisernen Vollern, Leitern und Streichpfeilern geben besseren Halt und alle 12 m Gelegenheit zum Verladen von Schiffen. Inmitten des 1650 m langen Beckens ist eine ca. 500 m lange Dückdahlenreihe geschlagen. Am Grevenhofufer befindet sich ein provisorischer Kaimauer im Bau. Ostwärts ist durch die Grevenhofschleuse und den Grevenhofkanal Verbindung mit dem Reihestieg geschaffen; westlich sind beide Häfte, Kuhwärder- und Kaiser Wilhelmhöfen, mit Leuchtfeuern und Landungsanlagen versehen, letzteres Namen Steinwärderufer, das südliche Grevenhofufer, sind die jetzigen Mittelteil erhalten. Der zu alleinigen Betrieb durch die Hamburg-Amerika-Linie bestimmte Kaiser Wilhelm-Hafen ist am 20. Juni 1903 durch S. M. dem Kaiser eröffnet worden; der Hafen ist durchweg von Kaimauern eingefasst, mit Schuppen und Geleisen versehen, welche letztere durch die Grevenhofschleuse mit dem Köhlenkai und weiter über die Reihestieg-Drehbrücke laufend mit dem Rangierbahnhof bei Niederfeld. Auf dem Auguste Victoria Kai des Kaiser Wilhelm-Hafens sind Schuppen aufgeführt, mit einer Breite von 42 m und 965 m Gesamt-länge, nebst 9,6 m breiten Ladebänken auf der Wassereite und 2 m breiten auf der Landseite. An den Schuppenenden sind mehrstöckige Gebäude für Beamte und zum Aufenthalt für Arbeiter. Hinter landseitigen Geleisen ist eine Ladestrasse mit Abzweigungen sowohl nach der Ladebühne wie zwischen den Schuppen nach der wassereitigen Ladestrasse. Die Ausrüstung der Schuppen mit elektrisch betriebenen Kränen ist reichlich bemessen, insbesondere auf der Wassereite selbst sie auf fahrbaren Halbpforten montiert sind. Ein Gleiches gilt für die 2 Schuppen am Kronprinz-Kai, nur dass diese die gewaltigen Masse, 400 m Länge und 50 m Breite besitzen. Am südlichen Hof, Ellerholzhof, ist wiederum ein Leuchtfeuer und eine Landungsanlage. Inmitten des 950 m langen Hafenbeckens ist eine Dückdahlenreihe von 700 m Länge. An der östlichen Hafenseite, dem Reiherkai, sind Ladestellen, ein 20 t-Kran und eine Durchfahrt, Leichterkanal, nach dem Ellerholzhafen. Neben letzterer befindet sich das Verladegebäude mit Portal und weichen zwischen Strasse und Kohlegeleisen eine elektrische Zentrale für den Betrieb im ganzen westlichen Hafengebiet. Ostlich vom Leichterkanal, am Köhlenkai, sind 2 Kohlenkipper für ganze Waggons aufgestellt, nebst mehreren Kränen. Der Ellerholzhafen hat an der Nordseite, Leichterkanal, durchgehende Kaimauern und in 80 m Abstand davon eine 700 m lange Reihe Dückdahlen für Seeschiffe. Auf den Mönckebergkai sind 5 Schuppen von 50 m Breite und 673 m Gesamtlänge. Die Verbindung des Ellerholzhafens mit dem Reihestieg und weiter nach dem Veddelkanal wird durch die Ellerholzhafen-Schleuse behilft. An der östlichen Seite der Einfahrt zu den neuen Häfen, westlich vom Werftplatz von Blohm & Voss, liegt das Lotsenhof, auf welchem ein massives Gebäude als Station für die Hafenlotsen dient. Westlich vom Reihestieg und durch eine Zöllnische bzw. schwimmende Palissade getrennt, ist der Köhlenschiffhafen, auf etwa 30 ha vergrössert und seine Tiefe für jetzt dort verkehrende Köhlenschiffe auf 6,3 m gebracht. Unter Umgehung der links- elbischen Häfen und zur Entlastung der Nordelbe von der oberelbischen Schiffahrt ist eine direkte Wasserverbindung nach den Kuhwärder Häfen hergestellt. Die neue Wasserstrasse gegenüber der Billwärdterinsel, wo sich die beiden grossen Möggenburger Schleusen befinden, von der Nordelbe abzweigt und führt mit Benutzung des Möggenburger- und Veddelkanals nach den Kuhwärder Hafenanlagen. Ein geräumiger Hafen dient zur Zöllnabfertigung und damit zur Entlastung des Entenwärdter Hafens. Für die in der Siederelbe liegenden mit Sprengstoffen beladenen Flussfahrzeuge ist auf der Kleinen Katwick ein Schutzhafen gebaut. Am Südufer der Elbe, auf dem kleinen Grasbrook und dem Steinwärder, befinden sich verschiedene Schiffbauereien, Patent-schiffs etc. Die Verbindung zwischen dem kleinen Grasbrook und Steinwärder, welche durch den Reihestieg getrennt sind, wird durch die Reihestiegbrücke hergestellt, welche einen dreihäufigen Teil enthält, dessen Bewegung durch Gas-motorenbetrieb geschieht. Parallel zu dieser Brücke in einem Abstand von ca. 50 m ist eine zweite Brücke gebaut worden. An Schwimmdocks sind zwei von der Reihestieg-Schiffswerft erbaut, vor ihrer Werft liegende grosse Docks, welche zur zeitlichen Aufnahme der Schiffe eingerichtet sind, die grossen Schwimm-docks der Firma Blohm & Voss, vor deren Werft bei Kuhwärder liegend, die Docks von Butenburger und zwei kleinere vor Steinwärder liegende der Firma H. C. Stülcken Sohn gehörige Schwimm-docks umfassen. Ausserdem hat die Firma Blohm & Voss ein Schwimmdock erbaut und im Betrieb, in welchem die grössten Schiffe der Handels- und Kriegsmarine Aufnahme finden können. Das Dock hat seinen Liegeplatz zu Süden des Werftplatzes, östlich vom Schuttenhafen, im Jahre 1909 kamen in Hamburg 17 016 Seeschiffe an von 12 184 267 Netto Reg-Tons, wovon 11 157 beladen mit 11 228 946 t, die anderen in Ballast; von Hamburg abgingen im Jahre 1909: 17 117 Seeschiffe von 12 859 126 Netto Reg-Tons Raun-

gehalt. In der Tragfähigkeit, mit 9 357 293 t. Das V Näheres in Die im Schleusen hal regen die sta Wasserspiegel grenzen zu h Wasserstra Mittl Niedrig Hochwa Höchste Sturri bruar 1855 Tiefste Elbe ( des zwischen allwochenlied 1) Alste 1816 2) Mich 21,25 3) K 3,25 m 4) Mühl 2,34 zwise 5) I. Ha brook und 5 Breite Gröss 6) II. El brook Länge von Gröss kanal Erga 7) a. KI 21, 21, b. Gr 21, c. Sei sei Br 8) Westl Tief 2 Kar same Duret seitig der B lich 5 verth 9) Broo den I 11,46 hat 8 werd 10) Bassa hafn lichte auf 3,5 kann Schie mittel 11) Grev Mittel lichte Schie 12) Eller zwise nutz auf trisch 13) Müg den 129 m liegt trisch steht mit der im Norden v Sandthorhabe burgerhafen Durch 4 mit dem Bau dies Terrain hafen in der Kanals in der Auf de einigen Kai-de unter de

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt

Alle A

gehalt. In der Flussschifffahrt kamen an: 26518 Schiffe und Flösse mit 9660975 t. Tragfähigkeit, wovon über die Hälfte Schleppkähne, und gingen ab: 26152 Schiffe mit 9365263 Tons Tragfähigkeit.

Das Verzeichnis des Beienpersonals siehe Abschn. I. Näheres Inhaltsverz. unter Hafnen, Lots-, Leucht- u. Tonnenwesen

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden, unter 1) bis 8) genannten Schleusen haben den Zweck, die Alster, die Bille und die Hammerbrookkanäle gegen die stark wechselnden Elbwasserstände abzuschließen und die Höhe des Wasserspiegels im Interesse der Schifffahrt und der Entwässerung in bestimmten Grenzen zu halten.

Table with 2 columns: 'Wasserstandshöhen der Elbe:' and 'der Alster:'. It lists various water levels and heights in meters for different locations and conditions.

- 1) Alsterschleuse, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1525/46, umgebaut 1801/92, zwischen Mittelbassin und Alster, mit 2 Kammererschleusen von 24,25 m und 26,50 m nutzbarer Länge...
2) Graskellerschleuse, erbaut 1828/39, umgebaut 1846/47, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 1 Kammer von 23,28 m nutzbarer Länge...
3) Michelsenschleuse, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 2 Kammern von 25,18 und 21,16 m nutzbarer Länge...
4) Mühlentückenschleuse, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittelbassin, Staueschleuse von 9,17 m lichter Höhe...
5) I. Hammerbrookschleuse, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 1 Kammer im Aussenhaupt von 25 m nutzbarer Länge...
6) II. Hammerbrookschleuse, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrookkanal, mit 2 Kammern im Aussenhaupt von je 30 m nutzbarer Länge...
7) Brandshofer Schleusenanlagen, zwischen Elbe und Bille. a. Kleine Brandshofer Schleuse, erbaut 1846 mit 1 Kammer von 21,00 m nutzbarer Länge... b. Grosse Brandshofer Schleuse, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge...
8) Tiefstuckschleuse, erbaut 1898/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Aussenhaupt...
9) Brookthorschleuse, erbaut 1868/69, verbindet den Sandthorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 68,55 m nutzbarer Länge...
10) Baakenschleuse, erbaut 1889/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 109 m nutzbarer Länge...
11) Grevenhofschleuse, erbaut 1868/1900, zwischen Kuhwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbarer Länge...
12) Ellerholzschleusen, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholzhafen und Reiherrstieg, mit Kammern von je 120 m nutzbarer Länge...
13) Müggenburgerschleuse, erbaut 1904/1906, zwischen Norderelbe und dem östlichen Ende des Müggenburgerkanals mit 2 Kammern von je 120 m nutzbarer Länge...

Die Freihafenspeicherstadt

steht bei der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Derselbe wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen und Brookthorhafen, im Westen vom Niederhafen und Brundenburgerhafen und im Osten vom Oberhafen begrenzt.

Durch einen 25 m breiten Kanal, welcher auf seinem westlichen Ende sowohl mit dem Binnenhafen als auch mit der freien Elbe in Verbindung steht, wird dies Terrain in ganzer Länge durchschnitten und auf der Strecke vom Niederhafen bis Brookthor in zwei, von da bis zum Oberhafen infolge Abzweigung des Kanals in drei Teile geteilt.

Auf den hierdurch entstandenen s. g. Landzungen erheben sich ausser einigen Kai- und Zöllschuppen, einem Staatspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehen

henden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorenhaus, sowie eine elektrische Akkumulatoren-Unterstation.

Der grössere Teil der Speichergebäude ist von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft selbst entworfen und erbaut worden, teilweise sind dieselben auch nach Plänen verschiedener Privat-Architekten entstanden.

Die Pläne für den Speichercomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speichermiether, sowie die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten.

Die fünf- bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in der Richtung von Westen nach Osten mit Block A, B, C, D, E, G, H, P, S, T, W; auf der Südseite, ebenfalls von Westen nach Osten, mit Block J, K, L, M, N, O, Q, R, U V und X bezeichnet.

Die Verbindung der durch die Flete getrennten Strassen und der Speicher unter sich ist durch eine grössere Anzahl von Brücken hergestellt worden.

Ausserdem stehen unter der Leitung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft noch die vom Staate pachtweise übernommenen beiden Kapspeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr. Am Südlufer der Elbe, auf dem Meinerkerfer, am Moldauhafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E. Ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

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

Die Speicherblocks J, K, L, 9, 6, W, 8/10, die beiden Kapspeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldauhafen sowie am Dessauer Ufer dienen dem eigenen Speicherbetrieb der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.

Die übrigen Speicherblocks werden dem Hamburgischen Handelsstande mitersweise zur Benutzung überlassen und sind dicselben ausser mit Lagerräumen, auch teilweise mit Kontoren ausgestattet.

Als Hebevorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waaren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebeische 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 -zassen, als auch zur Speisung der Elektromotore in den maschinellen Betrieben, wird von der in der Mitte des Speicherbezirks am Sandthorquai liegenden kombinierten hydraulischen und elektrischen Zentralstation geliefert.

An die Zentralstation angeschlossen sind ausserdem eine grössere Anzahl in den Strassen des Freihafenspeicherterrains angebrachter Hochdruckhydranten, mit den nötigen Rohrleitungen in den Treppenhäusern, mittels welchen das Druckwasser der hydraulischen Anlage in Verbindung mit dem Wasser der städtischen Wasserleitung zur Feuerlöschung bei Brandfällen in den Freihafenspeichern benutzt werden kann.

Die durch ihre Grösse und gediegene Bauart imposanten Riesenpeicher 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.

Der Bau des Elbtunnels St. Pauli-Steinwärders.

a. Beschreibung.

Der im Bau befindliche Elbtunnel soll das linkselbische Hafengebiet, besonders zwischen Reiherrstieg und Köhlbrand, mit der Stadt verbinden. Er wird das die beiden Strassenetze verbindende Zwischenglied sein und ist für Wagen und Fussgänger, nicht aber für Strassenbahnen bestimmt.

b. Zahlenangaben.

Abkürzung des Weges Kuhwärder-Rathhausmarkt 4200 m; Entfernung der Schachtmitten 448,50 m; Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m; Hubhöhe 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 6,06 m; Lichte Weite eines Tunnels 4,70 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 Baumsumme M. 10722600,-.

c. Bauleitung.

Baudeputation, Baubureau Elbtunnel, Grevdanum 1; z. Z. 1 Baumeister, 3 Ingenieure, 14 Techniker, 1 Schreiber, 6 Arbeiter.

d. Bauausführende Firma.

Ph. Holzmann & Cie., G. m. b. H., Frankfurt a. M., Baubureau Hamburg, Hafenstrasse 45 II; z. Z. 1 Oberingenieur, 3 Ingenieure, 3 Techniker, 9 Aufseher, 90 Handwerker, 1 Maschinenmeister, 1 Buchhalter, 6 Schreiber, 270 Arbeiter.

e. Bauausführung.

Der Baugrund ist auf der St. Pauli-Seite in 10-15 m Tiefe fester Ton, der auf der Elbseite abfällt. Auf ihm liegt plastische Kleie, von der Mitte des Elbbeckes ab und in Steinwärders Sand und Kies. Es muss deshalb der Schacht Steinwärders und die Tunnels unter Zuhilfenahme von Pressluft gebaut werden, während der Fahrtschacht St. Pauli offen unter Wasserhaltung niedergebracht werden konnte.

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

Für den Schacht Steinwärder wurde zunächst eine offene Baugrube hergestellt und in diese ein aus Eisen und Eisenbeton bestehender Senkkasten nach Art einer Taucherglocke) von 26 m Durchmesser und 10 m Höhe montiert. Dessen Wände wurden nach oben als Schachtwände verlängert. Der Senkkasten wurde voll Luft gepumpt, um das andrängende Grundwasser zurückzuhalten, die Erde im Innern ausgehoben und durch Schlenzen ausgeschleust. Mit dem Tiefer-sinken wurden die Schachtwände nach oben verlängert. Am 2. September 1908 erreichte der Schacht seine endgültige Stellung, er hatte ein Gewicht von 18.000.000 kg. Es folgten die Dichtung und Ausbetonierung der Sohle, dann die Installationen für den Tunnelvortrieb.

Der Tunnelvortrieb erfolgte ebenfalls unter Pressluft, um das andrängende Wasser zurückzuhalten. Um das Nachstürzen des Erdreichs zu verhindern, wurden Brustschilde verwendet. Es waren dies eiserne Deckel, die den fertiggestellten Tunnel auf 1 m Länge von aussen umfassten. Nach Fertigstellung dieses Schildes bildet er eine sehr komplizierte, etwa 150.000 kg schwere Maschine. Durch Öffnungen gelangten die Arbeiter nach der Vorderseite, sie stachen den Boden ab und verzimmerten sofort die Brust mit Bohlen. Waren 50 cm freigelegt, so wurde der Schild mit hydraulischen Pressen von 3000 t Druckkraft, die sich wider den fertiggestellten Tunnel stützten, um 50 cm vorwärts geschoben und die Eisenkonstruktion des Tunnels um 50 cm verlängert, worauf das Spiel von neuem begann. Durchschnittlich rückte der Schild täglich 1,50 m vor. Die Doppel-T-Eisen, aus denen die Tunnelwand besteht, wurden auswendig mit Zement hinterstritzt, um sie gegen Rost zu schützen. Später wurden sie miteinander vernietet und inwendig zur weiteren Verstärkung mit Beton ausgemauert.

Zum Betriebe des Baues war am Grevenhörn eine grosse Kraftzentrale von etwa 1300 Pferdestärken erbaut, in der Druckluft, Spülwasser, Presswasser und Elektrizität erzeugt wurden. Ausserdem waren Umkleide-, Wasch- und Schlafbaracken für die Arbeiter, ärztliche Diensträume, Material- und Lagerräume, Schmiede, mechanische Werkstatt usw. errichtet.

Der Schacht St. Pauli wurde ebenfalls mit Ansehen einer offenen Baugrube begonnen. In diese wurde ein den Tunnelschacht rings umschliessender Betonfangdamm bis auf die Oberfläche des festen Tones niedergebacht, der den Andrang des Grundwassers zum Schachtbau abbließ. Innerhalb dieses Fangdammes konnte der Schacht ausgehoben werden. Dies erfolgte in der Weise, dass zunächst ein Kern stehen blieb und nur ein ringförmiger Schlitz bis auf die Sohle ausgehoben wurde, in dem die Schachtwand von unten heraufgemauert werden konnte. Nach der Fertigstellung der Schachtwand wurde der Kern herausgenommen und die Sohle eingespant.

Der Tunnelvortrieb erfolgte nur von der Steinwärderseite, die Schilde wurden in die in der Schachtwand vorgesehenen Öffnungen eingetriebe.

f. Aus der Baugeschichte.

Beginn der Projektarbeiten im Frühjahr 1900. — Antrag des Senats an die Bürgerschaft vom 18. April 1904. Bewilligung durch die Bürgerschaft am 7. November 1906. Übertragung der Bauausführung an die Firma Philipp Holzmann & Cie. am 27. März 1907. — Erster Spatenstich auf Steinwärder am 22. Juli 1907. Beginn der Druckluftarbeiten am 18. Juni 1908. Fertigstellung des Fahrschachtes Steinwärder im Rohbau am 17. Oktober 1908. Beginn des Tunnelvortriebes im Osttunnel am 22. Februar 1909, im Westtunnel am 26. Juli 1909. — Beginn der Bauten auf St. Pauli am 2. Juni 1908. Fertigstellung des Fahrschachtes St. Pauli im Rohbau am 30. November 1909. Durchschlag des Osttunnels am 29. März 1910, des Westtunnels am 4. Juni 1910.

Justizgebäude.

Strafjustizgebäude.

vor dem Holstenthor, 1870—82 mit einem Kostenaufwande von 1.572.300 M. im deutschen Renaissancestyl errichtet und im Jahre 1894/95 durch einen längeren Flügelbau am Wall erweitert. In demselben sind die Strafteilungen des Land- und Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft bei dem Hansat. Oberlandesgericht, dem Landgericht und dem Amtsgericht untergebracht. Mit demselben ist das Untersuchungsgefängnis verbunden.

Ziviljustizgebäude.

vor dem Holstenthor, 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 Abschnitte Seite 6—12.

Das Marinegebäude

(Admiralitätsstr. 46)

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marine-Verwaltung, das Secamt, die Schiffsregister-Behörde, die Schiffsvermessungs-Behörde und der Fischereidirektor; es ist in den Jahren 1902 bis 1904 auf dem Platze des früheren Marinearsenals erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Wartehalle 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 Fischereidirektor. Die Einrichtung ist so getroffen, dass eine grosse Anzahl von Personen in kurzer Zeit aufgenommen 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; daran schliessen sich die Kanzlei, Registratur und die Arbeitszimmer für die Justiz, sowie für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. Ebenda haben der Marineinspektor, der Oberhafenmeister und der Hafenmeister des 2. Bezirks und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermesser im 2. Stock (Fleisseite) untergebracht sind. Das dem Marineinspektor unterstellte Arsenal hat im Kellergeschoss Platz gefunden. Die Einrichtung ist hier so getroffen, dass die für die Elbe bestimmten Tonnen (zur Bezeichnung

des Fahrwassers) und die dazu gehörigen Ketten, Anker u. s. w. vom Flet aus mittelst eines elektrisch getriebenen Kranes ein- und ausgebracht werden können. Das Secamt (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 Arsenalausseher und den Maschinenisten des Hauses. Niederdruckdampfheizung und eine damit verbundene ausgiebige Be- und Entlüftung, ein elektrisch betriebener Personenanzug, elektrische und Gasbeleuchtung vervollständigen die Einrichtung. Mit Ausnahme des Dachstahls sind alle Konstruktionen massiv und feuersicher. Die Fassade an der Fletseite zeigt Verbindung aus Ziegelstein: die Hauptfront nimmt das 2. Stockwerk in Renaissanceformen hergestell. Die Fensterbrüstungen des 2. Stocks zeigen die Wappen der Marineherren (Vorsitzenden des Marineamts) und der Vorsitzenden der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe.

Museen.

siehe unter Wissenschaftliche Anstalten.

Näheres siehe Inhaltsverzeichnis.

Das Patriotische Gebäude

an der Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein gothischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten Th. Bülow errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1874, 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. Ihr Bestand wird jährlich durch die Gesellschaft wie auch durch Zuweisungen des Architekten- und Ingenieurvereins und des Gewerbevereins ergänzt.

Die Patriotische G. s. e. schaffte, im Jahre 1765 von Dr. Pauli, Professor Büsch, Senator Kirshof, E. Maak, Dr. Reinhard, Baumeister Sonnin und J. F. Tönness gegründet, diente zur Förderung und Hebung des Gemeinwohls. Diese Ziele sind im Verlauf der vielen Jahrzehnte ununterbrochen festgehalten worden. Im Einzelnen hat sich natürlich durch den Lauf der Zeit manches geändert, aber der Grundgedanke ist doch 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 zwei Arbeitsnachweise, die öffentliche Bücherhalle, die Einrichtung von Milchküchen, Fursore für die volkschulclassene Jugend, Hansbibliothek, Leserräume für Volksschulkinder, ferner Bestrebungen zur Förderung der Blumenpflege bei Volksschulkindern, Volksunterhaltungs-Abende, Vorträge, Volksschauspiele veranstaltet bezw. eingerichtet und sich dadurch grossen Verdienste um das Gemeinwohl erworben.

Im Zusammenhang mit ihren Bestrebungen existieren ausserdem 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 Errichtung einer Hausbibliothek, Kommission zur Belohnung langjähriger Dienerstreue und Rettung aus Lebensgefahr, Stipendien-Kommission, Bibliothek- und Lesezimmer-Kommission, Kommission für Säuglingsmilchküchen, Kommission zur Fursorge für die volkschulclassene Jugend, Kommission für Volksschauspiele, Kommission für Familiengärten.

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 enger Verbindung, so mit dem Architekten- und Ingenieur-Verein, dem Verein für Kunst und Wissenschaft, dem Künstlerverein, dem Ärztlichen Verein, dem Gewerbe-Verein, dem Verein für Hamburgische Geschichte, dem Miete-Hilfsverein, der Mathe-matischen Gesellschaft, der Gesellschaft zur Förderung der Amateur-Photographie. Ausser dem genannten halten noch zahlreiche andere Vereine ihre regelmässigen Versammlungen im Patriotischen Gebäude ab.

- Zur Zeit ist erster Vors.: Direktor Reinmüller  
 zweiter „ Oberlandesger.-Rat Dr. Engel  
 Dr. Herm. Steckling, zuletzt ausgetretener Vors.  
 Dr. Johs. Wentzel  
 O. Repsold  
 Dr. U. Ph. Moller } Aelteste  
 B. Hennicke  
 J. Dietrich, zweiter Kassenverwalter.  
 Rich. Hennpell, erster Kassenverwalter

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 1853—1857 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbauinspektors von dem Regierungsbaumeister Ruppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1896—1901 unter der Oberleitung des Geheimen Bau-rats Schuppau zuerst von dem Regierungsbaumeister Schröder, nach dessen Tode von dem Postbauinspektor Willfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staate angekauften Grundstücks beträgt 11313 Quadratmeter, wovon 7837 qm bebaut und 3476 qm Hof-räume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier auch äusserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verwendung von Sandstein hergestellt. Die Keller-geschossräume sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppen-häuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Balkendecken, zum Teil Beton-decken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Dächer sind in Holzestem, die Kuppeln mit Zinkblech eingedeckt.

Das Gebäude enthält die Diensträume der Ober-Postdirektion, des Postamts 96, des Postamts 2 und des Haupt-Telegraphenamts, sowie die Dienstwohnung des Ober-Postdirektors. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerlösch-leitung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welche letztere der Strom durch eine reichseigene, auf dem benachbarten Grundstück

am Damms Diensträum art der Rat bezug m erwärmt. der einer angeschloss halde. Für einrichtung konsiziente

Der s Im Erdges wendet ist, Der für de gegen die In dem fe Glasdächer sind. Der enthält 3 I

Das I Diensträu Den 3 Ein; grosse Stat földer an P. Dührfke geschmück direktio i nur zweig lich im Er räume deh gestalten amts 2 un

Der dienstzwe die Paketa packkamma bestimm ausschliess

Die I in hervort an Stephs Abschluss tonkanisch Höhe des Balustrade Gismosail Das rundbogig Medusa u schlossene umrahmt ung der Abgt

mit Fries Attika gel gruppe in die in de schwingt,

Zur verbindnbl treffenden das ganze gesims de durch ein auf acht E sich der T

Auf Greife mit Bremen u als Sinti hobenen I Ringstrass Mitleichs Passade k stehende, charakteri samkeit d

Der wieder in Bau und tells wird stimmt m gesims er ausgeführ zwei zu b besteht.

Die: Ansehau Gesims s worden. profierte Hauptfron flankirt.

Die Aufsätze ein geflüß Fenster w liegendem dem Alle gleich ist von ei

In sind die gebildet.

Der vom Ham meter gro haus für enthält is Beleucht Maschine

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.