

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 niedrigen Postamenten stehende, überlebensgroße Figuren, die die Einführung einheitlichen Rechts, einheitlichen Mass- und Münzsystems, die Gesetzgebung zum Zwecke der Fürsorge für alle, invalide und kranke Arbeiter und endlich die einheitliche Ausgestaltung des Postwesens und des Fernsprechverkehrs versinnbildlichen. Die erste Gruppe, links vom Beschauer beginnend, zeigt die Justiz, die das neue Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Schosse hält, während die Bücher, in denen die ausser Kraft getretenen Paricolarrechte aufgezichnet sind, geschlossen werden. In der zweiten Gruppe erklärt der Münzmeister einem Mädchen aus dem Volke den Unterschied der neuen von der alten Münze; daneben misst ein Jüngling seinen Fuss an dem Metermass. Auf die Gesetzgebung über die Arbeitsversicherung bezieht sich die nächste Gruppe: die mütterliche Gesetzgeberin hält den jugendlichen Arbeiter an, einen Theil seines Verdienstes für die Zwecke der Versicherung herzugeben; sie bietet dafür dem pflegebedürftigen Greise Nahrung und Hilfe. Schliesslich erblicken wir den Genius des Weltverkehrs, wie er sich zur Reise um die Welt vorbereitet und eine ihm anvertraute Sendung zur Beförderung nach einem fernen Lande übernimmt; neben ihm handhaben Kinder das Telephon; 26. Bismarck-Denkmal, errichtet 1906 auf der Elbhöhe nach dem Entwürfe des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Leierer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Helgoländer Allee gelegenen Platz und gliedert sich in den eigentlichen Denkmalsbau, das zu beiden Seiten und hinter dem Denkmalsbau gelegene Denkmalsplateau und die dieses Plateau umgebende nach der Vorderseite der Denkmalsanlage geöffnete Umwahrungsmauer. Das Denkmalsplateau ist mit dem tiefer gelegenen Terrain durch zwei circa 4 m hohe bequeme Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist im Grundrisse kreisrund gestaltet mit einem grössten Durchmesser von 28,50 m, welcher mit Hülle reicher architektonischer Gliederung in einer Höhe von 14,40 m über Terrain auf 7,90 m zusammengezogen ist. In der Herstellung der Bismarckstatue sind die althergebrachten 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 scharf aussehenden 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, übermüthig, wie das Werk, welches der eiserne Kanzler geschaffen; 27. Auf dem Friedhofe in Ohlsdorf eine hervorragende Sammlung bedeutender Grabdenkmäler; 28. Sempertaus mit der Statue des Sempers, erbaut 1906, Spitalstr. 12.

Central-Schlachthof-Anlagen,
siehe Schlachthof- und Viehmarkts-Anlagen.
Civiljustiz-Gebäude, siehe Justizgebäude.

Die Eisenbahnen.

Geschichtliche Entwicklung derselben.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf. Sie wurde von einer Hamburgischen Actien-Gesellschaft erbaut und am 16. Mai 1842 eröffnet. Die Verbindung Bergedorf-Berlin wurde von der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft erbaut und am 15. December 1846 in ganzer Länge eröffnet. Die Gesellschaft nahm auch die Strecke Hamburg-Bergedorf in Pacht. Diese Strecke ging 1870 in das Eigenthum 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 1866 eröffnet.

Die Strecke Harburg-Hannover der Hannoverischen Staatsbahn wurde am 1. December 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. December 1872 eröffnet, die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31. December 1874 in Betrieb genommen.

Die Bahn von Harburg nach Cuxhaven wurde von der Unterelbischen Eisenbahngesellschaft erbaut und am 11. November 1881 eröffnet. Die Hamburg-Venloer Bahn ging 1879, die Unterelbische Eisenbahn 1890 in das Eigenthum des preussischen 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 in 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 Theil von Hamburgerischen 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 dem preussischen Staate geführt. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zunächst zur Hereinführung der Züge der Kieler und Blankeneseer Strecke nach Hamburg. Vom Bahnhof Klosterthor aus wurde je eine Gleisverbindung mit dem Berliner und dem Hannoverischen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Ueberführung der Güterzüge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona.

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

- 1) Der Hannoverische Bahnhof, auf der Insel zwischen Elbe und Oberelbkanal gelegen, für die Linién nach Cuxhaven, Köln, Holland, Hannover.
- 2) Der Berliner Bahnhof, am Deichthor und zwischen Banks- und Amstuckstrasse 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, Sternschanze, Schulterblatt.
- 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 Eigenthum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der um 1880 im Angriff genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personenverkehrs: viergleisiger Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämtlicher Fernlinien in das südliche Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche für den Ortsverkehr bestimmt wurde; bezüglich des Güterverkehrs: Erichtung von Verschubbahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Mehrzahl nach endigen und beginnen. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge bedient, die zwischen den Ortsgüterbahnhöfen und den Verschubbahnhöfen verkehren. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Verschubbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben:

1. Fernpersonenverkehr.

- Der 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 Durchgangsbahnhöfe. In den Hamburger Hauptbahnhof münden von Osten her die Lübecker und die Berliner Bahn, die sich bereits von Hasselbrook an nordenwärts legen, von Süden die Harburger Linie. Von Altonaer Bahnhof führt nach Norden die Linie nach Kiel, Rendsburg und Husum. Die von Norden kommenden Züge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die von 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 Elmshorn, 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 Vorortzüge nach und von Harburg und Elmshorn gefahren.

2. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahnstrecke der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in dem neben der Lübecker Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar; eine Verlängerung 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 Friedrichsbau 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, Friedrichsbau, Wandsbekerchausee, Hasselbrook, Landwehr, Berliner Thor, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Holstenstrasse, Hauptbahnhof Altona, Behrefeld und Gross-Flottbek-Öthmarschen. An der Vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Berliner Thors die Stationen: Rothenburgsort und Tiefstack, an der Vorortstrecke in der Richtung 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:
 - 1) 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 Bahrefeld 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 den Verschubbahnhof Rothenburgsort ausserhalb Barmbeck und Lokstedt nach Langenfelde führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook sieht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Die Strecke von Rothenburgsort bis Hasselbrook ist bereits für die Güterzüge der Lübecker Bahn und der Vorortbahn zwischen Hasselbrook und Ohlsdorf in Benutzung genommen. Die Bahnhöfe für den Güterverkehr auf letzterer Strecke befinden sich in Barmbeck und Ohlsdorf.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes gelegenen Verschubbahnhöfe Hamburg-Süd (Niedermöle) und Hamburg Kai rechtselb. am Beakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmshurg und Hannoverischer Bahnhof, der Verschubbahnhof am Beakenhafen bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Hannoverischen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmshurg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden. Eine direkte Gleisverbindung von Rothenburgsort nach Hamburg-Süd und Wilhelmshurg ist für später vorgesehen.

Zur Bedienung der auf dem Veddel-Plateau errichteten oder noch zu errichtenden Privatanschlüsse ist dasselbst 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. H. Er dient insbesondere für den Verkehr mit dem Westen und Südwesten (Richtung Harburg) und dem Stückgutverkehr mit den Norden für Eigut aus Richtung Berlin. Ferner findet hier die zollmässige Abfertigung für sämtliche Strecken statt. Er umfasst alle Verkehrsarten einschliesslich des Elguts. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umkleeschuppen, Friedelkreuze, Kölenkipper u. s. w.) — Im Ganzen sind auf dem Hannoverischen Bahnhof 90 Kräne bis zu 25 t Tragfähigkeit vorhanden. —

b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgb. B. seine Verkehrsanlagen sind theils von der Bankstrasse, theils von der Amstuckstrasse zugänglich. Hier wird nur Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) nach dem Norden abgefertigt. Eine Anlage für den Verkehr mit Nahrungsmitteln ist mit dem sich zwischen Amstuckstrasse und Lippellstrasse erstreckenden Betriebsbahnhof des Hauptbahnhofs Hamburg verbunden, sie steht mit der in Strassenhöhe geplanten Marktallee durch Hebewerke in Verbindung.

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