

Zu den Aufgaben dieser Abtheilung gehören die Strassenreinigung und Beseitigung der Schnee- und Eisarbeiten, die Reinhaltung der öffentlichen Bedürfnisanstalten, die Leberwahrung der an Teilnehmer vergebene Abfuhr des Strassenkehrichts und des Hausmülls, der Betrieb der Verbrennungsanstalt, die Abfuhr von Schiffs- und Quainmüll, sowie die Abfuhr von Fäkalien und Abwässern von den nicht oder nur zum Theil an die Siedelung angeschlossenen Grundstücken. Seit dem 1. Januar 1903 wird die Reinigung der Privatstrassen ebenfalls von der Abtheilung für Strassenreinigung und Abfuhr ausgeführt.

Die Gesamtlänge der Strassen Hamburgs betrug Ende 1903 bei einer Strassenlänge von etwa 417 km und 7217 000 qm. Davon entfallen auf Fahrdämme 4145 000 qm. Das gesamte Stadtgebiet ist in 10 Abtheilungen getheilt, deren jede einem Aufseher für den Tagdienst und einem Aufseher für die Nachtendienst unterstellt ist. Jede Aufseher-Abtheilung hat ein möglichst central gelegenes Depot, an dem sich die Mannschaften versammeln und woselbst die erforderlichen Maschinen, Geräthe u. s. w. untergebracht sind.

Die gründliche Reinigung der Strassen erfolgt durch Kehrmaschinen und, mit Rücksicht auf den Verkehr, zur Nachtzeit, die Tagesreinigung beschränkt sich meistens auf ein Abnehmen der ins Auge fallenden Verunreinigungen. Im regelmäßigen Reinigungsdienst arbeiten in jeder der zehn Abtheilungen zwei Kehrmaschinen, welche letztere zusammen etwa 90 000 qm Fahrdamm reinigen. In jeder Nacht werden also etwa 900 000 qm Fahrdammfläche gekehrt. Die Kehrmaschineneinheit beginnt um 11 Uhr Nacht.

Jede Strasse, welche einmal wöchentlich Nachts mit Kehrmaschinen gereinigt wird, wird ausserdem zweimal wöchentlich am Tage gereinigt. Diese dreimal wöchentliche Reinigung ist die geringste, die jeder Strasse Hamburgs zu Theil wird. Je nach Frequenz und Wichtigkeit werden eine grosse Anzahl Strassen zwei Mal wöchentlich Nachts und vier Mal wöchentlich am Tage gereinigt, die Hauptstrassen dagegen sechs Mal wöchentlich Nachts und sechs Mal wöchentlich am Tage. Auf den einen beständigen Wartung bedürftigen Asphaltpflasterflächen sind zur Zeit 38 Einzelposten stationiert, welche sofort jede Verunreinigung zu entfernen und bei eintretenden Regen oder Glätte die ganze Asphaltfläche leicht mit grobem Eiskies Korngrösse 3–10 mm zu besetzen haben. Für den Radfahrverkehr werden zu beiden Seiten der Asphaltbahnen Streifen von 1 m Breite durch Ablegen von etwa hingerollten Kieseln frei gehalten. Die gründliche Reinigung des Asphalts erfolgt Nachts durch Spülung von Hydranten oder durch Abwaschen mit Wasserwagen und Gummischneibern.

Im Sommer werden, mit Ausnahme einiger Strassen am südlichen Elbufer, sämtliche Strassen zwei Mal täglich besprengt. An besonders heissen und staubigen Tagen wird eine grosse Zahl Strassen und frei gelegener Plätze drei Mal besprengt. Bis 11 Uhr Morgens werden zu beiden Seiten der Strassen Streifen von ca. 1 m Breite im Interesse der Radfahrer unbesprengt gelassen.

Eine Besprengung von Fässern mit Handwasservagen geschieht nur auf denjenigen vor Anlagen, Wasserzügen etc. belegenen Promenaden, an welchen Anlieger nicht vorhanden sind.

Die Besprengung der Fahrdämme erfolgt mit Wasserwagen von 1,5 cbm Inhalt. Die Wagen werden direct vom Hydranten gefüllt und versprengt das Wasser aus einem Brauserohr oder aus vier dicht über dem Pflaster angebrachten Sieben (Miller'sches Patent). Die Sprengweite eines Brauserohrwagens beträgt etwa 4,5 m, die eines Wagens mit Miller'scher Patentsprengrichtung etwa 7,5 m. In neunstündiger Arbeitszeit vermag ein Wasserwagen 90 000 qm zu besprengen.

Die Ausführung der Schnee- und Eisarbeiten erfolgt nach einem feststehenden Organisationsplane, nach welchem jede Aufseherabtheilung in zehn Bezirke eingetheilt ist, die wieder je einem Vorarbeiter unterstellt sind. Zu den ca. 467 ständigen Mannschaften der Strassenreinigung treten bei Schneefall ohne weiteres ca. 325 Arbeiter des Ingenieurwesens, ausserdem werden nach Bedarf bis 1000 fremde Hilfsarbeiter, die täglich von Zahnmeistern ausgeliehen werden, angenommen. Die Schneebauarbeit erfolgt bei vollem Betriebe mit 700 Schneekarren und ca. 288 Blockwagen im Aecord. Die Kosten der Schnee- und Eisarbeiten betragen, wenn mit vollem Betriebe gearbeitet wird, bis 20 000 Mk. pro Tag.

Die Anzahl der öffentlichen Bedürfnisanstalten, deren Reinhaltung der Strassenreinigung obliegt, beträgt zur Zeit 223 mit 765 Pissoirständen und 44 Klosetsitzen. Jede Anstalt wird täglich Morgens zwischen 5 und 11 Uhr gereinigt, ausserdem erfolgt ein resp. zwei Mal wöchentlich Nachmittags eine gründliche Reinigung.

Die Abfuhr des von den Tag- und Nacht-Kolonnen zusammen gebrachten Strassenkehrichts ist im Submissionswege für einen feststehenden Preis pro 1000 Einwohner an Abfuhrübernehmer vergeben, die sich die vorgeschriebenen eisernen Abfuhrwagen selbst zu beschaffen haben. Der gewonnene Kehricht ist dem Eigenthum der Teilnehmer. Innerhalb des städtischen Gebiets darf überhaupt kein Kehricht abgefahren werden, der nicht zuvor zusammengebrachte Kehricht wird in unterirdischen Gruben, von denen zur Zeit 177 vorhanden sind, zur nächtlichen Abfuhr untergebracht, ausserhalb desselben, auf hamburgischem Gebiet, muss der Kehricht sofort landwirtschaftlich verwendet, d. h. durch Unterpflügen unschädlich gemacht werden. Der Teilnehmer hat die Anzahl der zu stellenden Wagen so gross zu bemessen, dass mit Schluss des Dienstes der Nachtkolonnen die Abfuhr des Kehrichts beendet ist.

Die Abfuhr des Hausmülls ist ebenfalls im Submissionswege für einen feststehenden Preis pro 1000 Einwohner an Abfuhrübernehmer vergeben. Die Hausmüllgefässe müssen von den Einwohnern an den Abfuhrtagen rechtzeitig, jedoch vom 1. April bis 30. September nicht vor 10 Uhr, vom 1. October bis 31. März nicht vor 9 Uhr Abends an die Strasse gestellt und Morgens bis 8 Uhr wieder in die Wohnungen genommen werden. Die Abfuhr beginnt Abends um 11 Uhr und muss Morgens 7 Uhr beendet sein. Aus dem städtischen Freihafenbezirk sowie von den städtischen Krankenhäusern erfolgt die Abfuhr siebenmal wöchentlich, während der Hausmüll aus St. Pauli, Neustadt, Altstadt und St. Georg dreimal wöchentlich, aus den übrigen Stadttheilen zweimal wöchentlich abgefahren wird. Zur Abfuhr aus den Stadttheilen Eimsbüttel, Rotherbaum, Harvestehude, Eppendorf, Winterhude, Barmbeck, Uhlenhorst und Hohenfelde, welche dem auf der Geest gelegenen, hamburgischen Landgebiet benachbart sind, und etwa 301 000 Einwohner umfassen, werden hölzerne, abgedeckte, im Besitz des Abfuhrübernehmers befindliche Federwagen von ca. 7 cbm Inhalt benutzt. Die Abfuhrstoffe aus diesem Gebiet sind Eigentum des Abfuhrübernehmers und müssen bei Vermeidung von Strafen ausserhalb des Stadtgebietes sofort landwirtschaftlich verwendet, d. h. durch Unterpflügen unschädlich gemacht werden. Jegliches Aussammeln des Urnaths nach verwertbaren Gegenständen ist verboten.

Aus dem übrigen, die Stadttheile St. Pauli, Neustadt, Altstadt, St. Georg, Eimsbüttel, Barmbeck, Hamm, Horn, Billwärder Ausschlag, Veddel, K1 Grasbrook und Steinwärder umfassen Gebiet mit 442 000 Einwohnern wird der Urnath mit staatsseitig gestellten, besonders construirten eisernen Abfuhrwagen von 4 cbm Inhalt nach der Verbrennungsanstalt für Abfallstoffe am Bulwerdeich gefahren und dort verbrannt. Die Marktabfälle, die Abfuhrstoffe von den Quai- und Schuppen sowie der mit Schuten transportirte Schiffsurnath werden ebenfalls in der Verbrennungsanstalt vernichtet.

Die abgefuhrte Kehrichtmenge betrug im Jahre 1903 133 976 cbm. Der zur landwirtschaftlichen Benutzung abgefuhrte Hausmüll betrug 103 683 cbm. In der Verbrennungsanstalt wurden ausserdem 68 982 270 kg Urnath vernichtet.

Die Kosten des Strassenreinigungsbetriebes betrugen 1903 ca. A. 1 500 000, davon wurden an die Abfuhrübernehmer für die Kehrichtabfuhr bezahlt A. 139 164, für die Hausmüllabfuhr A. 241 740.

Zollwesen.

Das ursprünglich von deutschen Kaisern als Regal in Anspruch genommene Recht, Zölle zu erheben, war im Laufe der Jahrhunderte mit dem zunehmenden Verfall der Kaiserlichen Macht theils im Wege der Verleihung theils durch Usurpation auf die deutschen Einzelstaaten übergegangen. Und nicht nur gegen einander sperrten diese sich ab, auch innerhalb ihrer Grenzen wurde vielfach der Verkehr von Landschaft zu Landschaft, von Ort zu Ort durch Zollschranken unterbunden. Noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bot Deutschland das Bild einer von zahllosen Zolllinien durchschnittenen, jeder volkswirtschaftlichen Zusammenfassung ermangelnden Staatengemeinschaft.

Erst der unter Preussens Führung gegründete preussisch-deutsche Zollverein schaffte Wandel. Durch dieses, in einer Reihe von Einzelverträgen seit 1819 stufenweise zu Stande gekommene, wiederholt in Frage gestellte, aber immer wieder bestätigte völkerrechtliche Bündniss wurde unter Ausschluss der zweiten deutschen Grossmacht Oesterreich ein geschlossenes deutsches Zoll- und Handelsgebiet geschaffen, das von keinen inneren Zollschranken durchzogen, sondern von einer gemeinschaftlichen Zollgrenze umschlossen war; die Zölle wurden für gemeinsame Rechnung erhoben und (mit einigen Abweichungen) nach der Einwohnerzahl unter die einzelnen Verbandsstaaten vertheilt. Einige kleinere Staaten jedoch — darunter Hamburg — blieben dem Zollverein fern.

Nachdem der Zollverein durch die Kraft der in ihm verkörperten wirtschaftlichen Nothwendigkeit auch den Krieg von 1866 — zwar nicht nach den Sätzen des Völkerrechts, aber thatsächlich — überdauert hatte, wurde bei der politischen Sengestaltung Deutschlands zunächst durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes eine innigere, jetzt nicht mehr vertrags- sondern verfassungsmässige Zollgemeinschaft zwischen den zum Bunde gehörigen Staaten, jedoch wieder mit Ausnahme der Hansestädte, begründet und demnächst durch Vertrag vom 8. Juli 1867 die Zollvereinigung mit den süddeutschen Staaten wieder hergestellt. Die Verfassung des deutschen Reichs vom 16. April 1871, welche auch für die süddeutschen Staaten das Zollvertragsverhältniss in eine verfassungsmässige Zugehörigkeit zum deutschen Zollgebiet umwandelte, hat in den übrigen die zollrechtlichen Bestimmungen der Norddeutschen Bundesversammlung unangetastet gelassen: Die Einzelstaaten erheben durch ihre eigenen Zollbehörden die Zölle für Rechnung des Reichs und liefern sie mit gewissen Abzügen für die Erhebungskosten an letzteres ab. Der Kaiser überwacht die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens durch Reichsbeamte — die „Stationscontroleure“ — und die ihnen vorgesetzten „Reichsbevollmächtigten der Zölle und Steuern“, welche an den Zoll- oder Steuerämtern und den Directoren der Einzelstaaten beauftragt sind. Bezüglich der Hansestädte Bremen und Hamburg (Lübeck hatte seine Sonderstellung inzwischen aufgegeben), bestimmte Artikel 3 der Reichsverfassung, dass sie mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets als Freihäfen ausserhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze bleiben sollten, bis sie ihren Einschluss in dieselbe beantragten würden.

So blieb die Stadt Hamburg mit ihrer Umgebung, insbesondere mit Altona und Wandsbeck, trotz ihrer Zugehörigkeit zum deutschen Reich noch eine Reihe von Jahren ausserhalb der Zollgemeinschaft. Als Entgelt für die seinem südlichen und unliegenden Gebiet zu Gute kommende Zollbefreiung zahlte der hamburgische Staat eine nach der Zahl seiner zollansgeschlossenen Einwohner bemessene jährliche Abfindungssumme (das „Aversum“) aus Reich. Für die Zollbehandlung der über Hamburg nach dem deutschen Zolllande eingehenden Waaren bestand im hamburgischen Zolllande das unter preussischer Aufsicht stehende „Verbindliche Hauptzollamt“ mit grösseren Abfertigungsstellen, namentlich an den Bahnhöfen und der Oberelbe. Im Zolllande befand sich ferner die „Zollvereins-Niederlage“, ein zollischer abgezweigter Stütz Zollland für die hamburgische Industrie, die ihre hier aus verzollten ausländischen oder zollländischen Rohstoffen und Halbfabrikaten hergestellten Produkte zollfrei ins Zollland verschicken konnte. An Stelle des deutschen Zolles erhob Hamburg für seinen Staatsbedarf eine eigene indirecte Abgabe in Form der „Consumtions-Accise“. Derselben unterlagen Brodstoffe, Getränke und Fleisch, welche in der Stadt und einigen Vororten (ausgenommen insbesondere die Vorstadt St. Pauli) verzehrt wurden. Sie wurde theils als Eingangsabgabe, theils als Mahl- und Braustener, theils als Schank-Gewerbesteuer erhoben (vergl. revidirte Consumtions-Accise-Verordnung und Accise-Tarif vom 20. December 1861, aufgehoben durch Gesetz vom 16. Juli 1888).

Der Ausschluss der beiden wichtigsten Hansestädte aus dem deutschen Zollgebiet wurde in immer weiteren Kreisen als ein nationaler und wirtschaftlicher Mangel empfunden. Nach längeren Verhandlungen kam die von Vertretern des preussischen Finanz-Ministers, des Reichskanzlers und des hamburgischen Senats abgeschlossene, vom Bundesrath genehmigte Vereinbarung vom 25. Mai 1881 (ähnlich für Bremen) zu Stande, nach welcher das Wohlgehe der Stadt Hamburg gleichzeitig mit den angrenzenden preussischen Gebietstheilen dem Zollgebiet angeschlossen, dagegen ein für den unbehinderten Verkehr von Seeschiffen und Grosshandelswaren sowie für industrielle Grossbetriebe bestimmter, lediglich von aussen zollpflichtig zu bewachender hamburgischer Gebietstheil als Freihafenbezirk bestehen bleiben sollte; den im angeschlossenem Gebiet gelegenen Fabriken sollte für ungefahrter Fortbestand in jeder zulässigen Weise ermöglicht werden; das deutsche Reich sollte zu den Kosten der aus Anlass des Zollanschlusses auszuführenden umfassenden Hafen-, Lagerhaus- und sonstigen Bauten bis zu 40 Millionen Mark beitragen. Mit der Einbeziehung Hamburgs in das deutsche Zollgebiet war auch dessen Eintritt in die deutsche Steuercommunity zu verbinden, d. h. die Reichssteuergebung über die Besteuerung des Tabaks, Zuckers, salzes, Brauntweins und Bieres, sowie über die Reichsstempelabgaben hatte in den zollanschlüssenden Gebiets-theilen in Geltung zu treten (wozu neuerdings die schaumweinsteuer gekommen ist). Auf dieser Grundlage konnte nach mehr als siebenjährigem, fruchtbringendem Zusammenwirken der aus Vertretern des Reichs, Preussens, Bayerns, Sachsens und Hamburgs zusammengesetzten „Vollzugs-Commission“ für den Zollanschluss Hamburgs“ mit der aus fünf Senats- und zehn Bürgerschaftsmitgliedern zusammengesetzten hamburgischen „Zollanschluss-Commission“, der Bauverwaltung und den andern betheiligten Behörden und Corporationen am 15. October 1888 Hamburg ohne Schädigung seiner Handelsinteressen dem grossen Wirtschaftskörper des deutschen Vaterlandes eingefügt werden. Die feierliche Schlußeinlegung wurde am 29. October 1888 durch Kaiser Wilhelm II. am Portal der Brooksbücke vollzogen. Die Gesamtkosten für Grunderwerb, Hafen-, Canal-, Schuppen- und sonstige Bauten, Herstellung der erforderlichen Eisenbahnanlagen u. s. w. hatten rund 126 Millionen Mark betragen. Im nördlichen Freihafenbezirk waren von der „Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ auf einer vom Staate gepachteten Bodenfläche von zunächst 30 000 qm grossartige Speicherbauten aufgeführt (weitere 5000 qm Fläche östlich von St. Annen sind später hinzugekommen). Die Verwaltung der Gesellschaft steht unter Controlle des Staats, der ausser der Pacht von durchschnittlich 17,50 Mk. für das qm auch einen Theil der 5 Procent übersteigenden Dividende erhält.

Das seitdem wegen vorzunehmender Bauten einige Male in seiner Begrenzung veränderte und voransichtlich auch fernerhin noch Veränderungen zu unterwerfende Freihafenbezirk umfasst rund 10 qkm; es reicht im Norden bis an den Niederhafen, den Binnenhafen, den Zollcanal, den Oberhafen und einen Theil des Oberhafenals, im Osten bis an die Eisenbahnbrücke und den Damm der nach Harburg führenden Eisenbahn, im Süden bis unmittelbar oder nahe an die hamburgisch-preussische Landesgrenze und westlich bis an den, östlich vom Köhlbrand gelegenen Köhlenschiefling (bisher „Schutenhafen“ genannt). Innerhalb dieses Gebiets ist die Bewegung der Schiffe und Waaren von jeder