

Plastic Covered Document

Schlussstein des Zollanschlusses auf der Brookbrücke, eingefügt von Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1868.
Plastische Ausschmückung der Schaarthorsbrücke: Zwei Bronzefiguren, den überseischen Handel und Verkehr darstellend.
 Sehenswerte Grabdenkmäler auf den Friedhöfen.

Zentral-Schlachthof-Anlagen
 siehe Schlachthof- und Viehmarkts-Anlagen.
Ziviljustiz-Gebäude siehe Justizgebäude.

Eisenbahn-Verkehr.

(Geschichtliche Entwicklung der von Hamburg ausgehenden Eisenbahnen und die spätere Umgestaltung der Eisenbahnanlagen siehe im Adressbuch 1914 und in den vorhergehenden Jahrgängen)
 Von der Veröffentlichung der Angaben über den Eisenbahn-Verkehr für 1915 muss Abstand genommen werden.

Hamburger Hochbahn A.-G.

Die von der Siemens & Halske A.-G. und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ausgeführte Hamburger Hochbahn ist am 1. März 1912 in Betrieb gesetzt worden. Die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen M. errichtete Betriebs-Gesellschaft erhielt die Bezeichnung Hamburger Hochbahn A.-G. Gründer sind: Siemens & Halske, A.-G., die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Gehl. Baurat Dr. Ing. Dr. Heintz. Schwegler und Paul Liez. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Julius Otto Adloff, Generaldirektor Albert Ballin, Max Th. Hayn, Johann B. Schröder, Herrn. Strack, sämtlich in Hamburg; Generaldirektor Dr. Berliner Generaldirektor C. F. von Siemens, Baurat, Philipp Florr, Dr. Walter Rathenau, sämtlich in Berlin. Vorsitzender des Aufsichtsrats: Generaldirektor Ballin; stellvertr. Vorsitzender: Johann B. Schröder. Vorstand der Hochbahngesellschaft: Vag.-Baumeister a. D. W. Stein.

Das Bahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,480 km Länge und drei Zweiglinien, nämlich
 derjenigen nach Elmhöfchen (Länge 2,650 km),
 derjenigen nach Rothenburgsort (Länge 3,230 km),
 und derjenigen nach Ohlsdorf (Länge 5,380 km).
 Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 28,740 km.
 Hiervon entfallen auf Tunnel 6,827 km,
 auf eiserner und steinerne Viadukte 5,520 km,
 auf 41 Strassenunterführungen und 12 Brücken 1,920 km.
 Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).

Fahrpreise. A. Fahrpreise für Einzelfahrten.
 Für eine Fahrt bis zur fünften auf die Einstieghaltestelle folgenden Haltestelle: Fahrpreis 10 $\frac{1}{2}$ in der III. Klasse und 15 $\frac{1}{2}$ in der II. Klasse.
 Für eine Fahrt bis zur zehnten auf die Einstieghaltestelle folgenden Haltestelle: Fahrpreis 15 $\frac{1}{2}$ in der III. Klasse und 20 $\frac{1}{2}$ in der II. Klasse.
 Für Fahrten über die zehnte Haltestelle hinaus: Fahrpreis 20 $\frac{1}{2}$ in der III. Klasse und 30 $\frac{1}{2}$ in der II. Klasse.
 Kinder unter einem Jahr, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, werden frei befördert.

B. Frühfahrten.
 1. In der Zeit von 7 Uhr morgens werden an Werktagen Fahrkarten zu 10 $\frac{1}{2}$ ausgegeben, die zum sofortigen Antritt einer Fahrt in der III. Klasse nach einer beliebigen Haltestelle berechtigen.
 2. Gleichzeitig mit diesen Frühkarten können auch nicht übertragbare Fahrweise, die für die Rückfahrt zur beliebigen Zeit desselben Tages gültig sind, zum Preise von 10 $\frac{1}{2}$ ausgegeben werden.
Wochenkarten für diesen Frühverkehr an Werktagen werden für die dritte Klasse zum Preise von 55 $\frac{1}{2}$ und einschließlich der Rückfahrt zum Preise von 41.15 ausgegeben.

C. Dauerkarten.
 Der Preis für nicht übertragbare Dauerkarten für die Dauer eines Kalenderjahres beträgt bis zur achten auf die Ausgabehaltestelle folgenden Haltestelle: in der III. Klasse 4. 80.- und in der II. Klasse 4. 110.-.
 Für jede weitere anschließende Haltestelle: zusätzlich in der III. Klasse 4. 5.- und in der II. Klasse 4. 7.-.
 Für die ganze Bahn III. Klasse 4. 150.-, II. Klasse 4. 200.-.
 Ausserdem Vierteljahrskarten nach folgenden Sätzen:

	Vierteljahr			
	1.	2.	3.	4.
III. Klasse bis zur achten auf die Ausgabehaltestelle folgenden Haltestelle	28.-	28.-	19.-	15.-
für jede weitere anschließende Haltestelle	2.-	1.50	1.-	1.-
II. Klasse bis zur achten auf die Ausgabehaltestelle folgenden Haltestelle	38.-	32.-	27.-	23.-
für jede weitere anschließende Haltestelle	3.50	2.-	2.-	1.50

Die ermäßigten Preise für eine zweite bezw. dritte oder vierte Vierteljahrskarte treten nur in Kraft für Personen, die die vorhergehenden Vierteljahrskarten gelöst haben. Alle unter C angeführten Preise für Dauerkarten verstehen sich ausschliesslich der Reichssteuer.

Der Stadtpark.

Der Gedanke der Schöpfung eines Stadtparks, der seit vielen Jahren die Hamburger bewegt, geht seiner Verwirklichung immer näher entgegen. Nach langen Vorbereitungen wurde 1910 der Stadtpark nach den gemeinsamen Plänen des Ingenieurwesens und Hochbauwesens von Senat und Bürgerschaft genehmigt. 7,7 Millionen wurden für die große Arbeit zur Verfügung gestellt, die innerhalb von 7 Jahren zur Anweisung kommen sollten, so daß der Park im Jahre 1917 vollendet werden dürfte.
 Es sind rund 180 Hektar, die hier zu einem Parke umgewandelt werden. Nur der westliche Teil, das sogenannte Sierische Gehölz, ist bereits von Bäumen bestanden, es ist der höchste Teil des Terrains, das in sanfter Kurve etwa 12 bis 14 Meter nach Osten hin fällt. Während das Gehölz nur angelichtet zu werden braucht, mußte der weitaus größte Teil völlig neu gestaltet werden. Das Rückgrat dieser Gestaltung besteht in einer großen, zirka 1,5 Kilometer langen Achse, die von Osten nach Westen durch den Park hindurchgeführt wird. Ihr Mittelstück bildet eine gewaltige, von Bäumen ruhig umgrenzte Feut- und Volkswiese, die etwa 240 Meter breit und mehr als 600 Meter lang ist. Nach Westen schließt sich an diese Wiese ein breiter Streifen, der durch den Wald hindurch zu einem mächtigen Wasserturm führt, der hier an der höchsten Stelle des Terrains errichtet ist, nach Osten hin grenzt sie an das große Wasserbecken, das an der tiefsten

Stelle des Geländes angelegt wurde und das in Beziehung steht zu einer Reihe größerer und kleinerer architektonischer Anlagen. Die größte von diesen, das Hauptrestaurant, bildet den anderen Endpunkt dieser großen Mittelachse. Dies Hauptrestaurant steht nach außen hin in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Haupteingang des Parks. Der große Straßenzug der Flurstraße, die Hochbahn mit ihrer Haltestelle und ein künstlicher Wasserweg, der mit dem System der Alsterläufe in Verbindung steht, treffen an diesem Punkte zusammen und geben so die verschiedensten Verkehrsmöglichkeiten. Der Wasserweg, der eine Verlängerung des Goldbeckkanals darstellt, erweitert sich vor dem Hauptrestaurant, eine Brücke führt hier zu den bastionartig ausgebauten Ufermauern herüber, mit denen die Ankunfts- und Abfahrtsstelle der Alsterdampfschiffe verbunden ist. Nach der Parkseite entwickelt sich das Hauptrestaurant in verschiedenen Terrassen bis zum Wasserspiegel des Sees. Auch die seitlichen Uferanfassungen des Wasserbeckens zeigen Terrassen, auf denen die Promenadenwege in verschiedenen Höhenlagen entlangführen. Sie geben die Verbindung mit einem Kaffeegarten, das an der nördlichen Buchtung des Sees hinter einem mit Loggien umgebenen kleinen Hafen auftaucht. In der entgegengesetzten Bucht liegt eine kleine Insel, auf der hinter regelmäßigen Gartenanlagen ein Bootvermietungshaus liegt. Die Richtung der großen Achse endlich ist am See betont durch eine Kaskadenanlage, die gespeist wird von dem überflüssigen Wasser des Wasserturms, das in einem bachartigen kleinen Kanal bis hierher geleitet wird. Hinter der Kaskade liegt ein unterirdisches Pumpwerk, welches das von der Sonne durchstrahlte Wasser des Parks durch eine mehrere Kilometer lange Leitung über den ganzen Park für die Sprungung der Blumen, Bäume und Rasenflächen und zum Betreiben von Springbrunnen verteilt. Auch im westlichen Teil des Parks sind einige Bauten angelegt: eine ländliche Wirtschaft, die unmittelbar an der großen Festwiese liegt und eine Milchwirtschaft, am verlängerten Borgweg, die, ganz im Charakter eines Vierländer Gehöftes ausgeführt, mit ihrem Strohdach aus einem Obstgarten hervorschaut. Endlich sorgt noch eine Mineralwasser-Ausgabe dafür, daß man Brunnenkuren im Stadtpark abhalten kann. Der kleine Pavillonbau ist von einer stillierten Gartenanlage umgeben, die unmittelbar an den Waldbestand des Sierischen Gehölzes angrenzt. Eine ganze Reihe stillierter Gärten entwickelt sich in der Nähe des großen Sees, Rhododendrongärten, Hecken- und Rosengärten wechseln hier ab mit kleinen Brunnenhöfen, die von Pergolen oder Laubengängen umgeben sind. Hier kann die feine Blumenkultur zu ihrer Geltung kommen und es ergibt sich zugleich Gelegenheit, um Kunstwerke in entsprechend abgestimmter Umgebung aufzustellen. Rings um die ganze Anlage des Parks herum bildet sich ein Gürtel von Spielplätzen. Teils sind sie als Sportplätze für alle Bedürfnisse des organisierten Spieles ausgebildet, teils sind sie Tummelplätze für Kinder und für freies Spielen. Im nördlichen Teil des Parks aber, wo alte Knicks dem Gelände bereits einen ausgesprochenen Charakter geben, sollen die Wiesen in der natürlichen Form ihrer landschaftlichen Gestaltung den Besuchern als Lagerplatz dienen. Einzelne schöne Bäume und kleine waldartige Pflanzungen unterbrechen hier die sumenden Linien der Knicks. In diesem Teil des Parks ist für die Reiter, deren Reitwege den ganzen Park durchziehen und wo es möglich war, auch abseits der Fahrstraßen geführt sind, eine städtische Arena angelegt, ein Sprungarten, der eingebettet in einen Kiefernbestand und von Birken umsäumt wird. Nördlich des Sprungartens ist eine ehemalige Sumpfstrecke in ihrer ursprünglichen Wuchsort erhalten; durch Erweiterung und Ausbau ist hier ein unendlich reizvoller Flecken geschaffen, der Wasservögeln der verschiedensten Art Unterschlupf bietet. Andere ausgedehnte Gehölzgruppen sind vornehmlich mit Vogelschutz- und Futterpflanzen besetzt und beherbergen eine Anzahl der verschiedensten Vögel in unmittelbarer Nähe der Großstadt. Zwischen all diesen besonders ausgebildeten Punkten ziehen sich nun die Fußwege hindurch, bald an Fliederhecken entlang, bald zwischen Kastanienreihen, bald durch Birkengruppen hindurch, bald längs dem Wasser unter Erlenzweigen, bald neben blühenden Weißdornhecken. Die ausgedehnten Strassen — mit staubbindender Decke versehen — sind dem vorhandenen Baum- und Heckenbestand nach Möglichkeit eingeschmiegt, um denselben zu erhalten. Im Gehölz sind Fahr-, Reit- und Fußweg so angelegt, daß, da Wagen, Reiter und Fußgänger von einander unabhängig geführt werden, die Fußgänger vor Strassenstaub geschützt sind.

So zeigt die ganze Anlage eine große Mannigfaltigkeit verschiedenartiger Gebilde und es liegt auf der Hand, daß ebenso wie die jungen Pflanzungen erst etliche Zeit nötig haben, um sich zu ihrer eigentlichen Wirkung zu entwickeln, es auch einiger Zeit bedürfen wird, um alle die Punkte und Motive, die der Park bietet, zu dem auszubilden, was aus ihnen werden kann und werden soll. Um das zu erreichen, bedarf es der werktätigen Mitarbeit vieler. Der Staat hat durch seine großzügige Bewilligung sozusagen den eigentlichen Bau geschaffen, an der Bevölkerung ist es, diesen Bau wohlhabend und würdig auszustatten. Aus diesem Geist heraus hat sich in Hamburg ein Stadtparkverein gebildet, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, einzelne Teile des Parks besonders reizvoll auszugestalten, sei es durch pflanzlichen Schmuck, sei es durch Werke der Kunst. Er hat bisher im Stillen gewirkt, etwa 300 Mitglieder zählt er als seinen augenblicklichen Bestand. Trotzdem ist es ihm bereits gelungen, eine Anzahl erfindlicher Stiftungen für den Park zu gewinnen. Außer verschiedenen Baum- und Pflanzengruppen, welche Freunde der Anlage zur Verfügung gestellt haben, sind ihm Stiftungen des Grundeigentümer-Vereins, des Reiter-Vereins, des St. Georgeer Vereins von 1874 und des Winterhuder Bürgervereins, sowie testamentarische Zuwendungen zugeflossen. Vor allem aber hat sich das Interesse für die Sache dadurch kundgetan, daß eine Anzahl feiner Kunstwerke dem Parke geschenkt sind: eine Diana-Gruppe von dem Hamburger Künstler Arthur Bock, die den Mittelpunkt einer kleinen Gartenanlage bilden soll. Ihr Stifter ist Dr. Oskar Tropowitz. Für zwei Postamente, die am Kaffeegarten als Eingang des kleinen Hafens, der sich am großen Teich bildet, aus dem Wasser aufragt, hat Frau Anna Breitschneider zwei große Bronzefiguren geschenkt, die von Prof. Georg Wrba stammen. Eine andere dekorativ wirkende Skulptur ist dem Park von Herrn Emil May geschenkt worden, es ist eine weibliche Figur von streng geschlossenen Umrissen, die einen Krug auf dem Kopfe trägt. Das Werk ist eine Arbeit des Bildhauers Wied, eines geborenen Hamburgers. Es ist in französischem Kalkstein ausgeführt und für die Wirkung im Grünen berechnet. Einer der stillierten Gärten, der sich in kreisrunder Form entwickelt, wird in der Mitte einen von Edmund Luttropp geschenkten reizvollen Schmuck erhalten durch einen von Prof. August Gaul entworfenen kleinen runden, in ein größeres Becken eingestellten Brunnenrog, aus dem das Wasser sprudelt, während auf seinem Rande eine Schar von Pinguinen in possierlichen Stellungen hockt. Endlich hat ein kleiner Kreis von Hamburgern sich zusammengefunden, um ein Werk der Hamburger Bildhauerin Elena Luksch-Makowska für den Stadtpark zu stiften: eine sitzende weibliche Figur, umgeben von Kindergestalten. Das feine Werk, das in wetterfester weißer Keramik ausgeführt ist, wird inmitten von Blumen zu stimmungsvoller Wirkung kommen. So ist ein Anfang gemacht, um eine der Idealabsichten, die Lichtwerk einem Volkspark vorzeichnete, zur Durchführung zu bringen, nämlich ihn allmählich zu einem Freiluft-Museum oder Plastik zu machen.

Friedhöfe.

Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze
 als St. Gertrud, St. Michaels, St. Catharinen und Maria-Magdalenen, belegen an der Kirchhöfen, St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für

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