

Winterhuderbrücke, Hudtwalckerstr. Erbaut 1877, Länge 35,50 m, Breite 13,60 m, Lichte Weite 1a 10,90 u. 8,60 m, Durchfahrtshöhe 3,17 m, 1903 Verbreiterung um 3,65 m.
Zollhafen, Harburger Chaussee. Erbaut 1904, Länge 45,28 m, Breite 16,80 m, einseitig befestigt.
Zollensbrücke, Erbaut 1883, verbreitert 1854, Gewölbeschreitl (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 1876;
3. Messerbrennen auf dem Messberg, errichtet 1878;
4. Brunnen in Föschdorf, am Mittelweg, errichtet 1880;
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 Rathaushofe, errichtet 1897 im Hofe des neuen Rathauses;
8. Brunnen beim Wilhelmssymnasium an der Gröndallee, 1887 vom Borsenbau hierher versetzt.

Denkmäler.

1. Denkstein zum Andenken an die Sturmfluth des Jahres 1771, errichtet 1774 beim Deichthor 1857 wegen Terrainveränderung nach dem Hammerdeich versetzt und 1887 wegen Strassenverengung abermals von dort nach der grünen Brücke verlegt. 2. Denkmal des Prof. Joh. Georg Bischof, errichtet 1902, Wallanlagen b. d. Lomlarbrücke. 3. Denkmal der vertriebenen Hamburger von Wehmar 1813, errichtet 1815, Jungiusstr., gegenüber dem St. Nicolai Begräbnisplatz. 4. Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schaumburg, errichtet 1821, 1901 aus den früheren Wallanlagen gegenüber dem ehemaligen Marien-Magdalenen-Kloster am Glockengieserwall wegen Baues des Hauptbahnhofes versetzt nach dem Vorplatz des Neubaus des Marien-Magdalenen-Klosters an der Richardstrasse. 5. Denkmal am Wohnhause Klopstocks, Königstrasse 52, gestiftet 1822, die Büste 1860 angebracht, siehe Geographische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg, 1886, Seite 216. 6. Denkmal des Ober-Spitzenmeisters Joh. Georg Repsold, errichtet 1833, Wallanlage bei der Sternwarte, Millerthor. 7. Denkmal des Fabrikanten Heinr. Chr. Meyer, errichtet 1854, vor dem Klosterthore, 1902 wegen der Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in die Anlagen zwischen Altmanntreibe und Hüherposten versetzt. 8. Denkmal des Majors Jungmann, errichtet 1864, St. Jacobi-Begräbnisplatz an der Wandseckerchaussee; 9. Schiller-Denkmal, errichtet 1866, Wallanlagen, gegenüber dem Haupt-Portale der Kunsthalle; 10. Kriegerdenkmal, errichtet 1877, Esplanade; 11. Kugel-Denkmal, errichtet 1878, früher am alten Neuenweg, wegen des Zollanschlusses abgebrochen, jetzt auf dem Gertrudenkirchhof wieder aufgestellt; 12. Laciß-Denkmal, im Lacißhof, Trostbrücke, errichtet 1903; 13. Lessing-Denkmal, errichtet 1881, auf dem Gänsemarkt; 14. J. H. Campe-Denkmal, errichtet 1883 auf dem Hammerdeich, 1893 versetzt nach Ecke Ausschlägerweg und Brackelkamm; 15. Auf der Trostbrücke die 1883 errichteten Statuen des Bischofs Ansgar und des Grafen Adolph III. von Schaumburg, sowie die Bronzetafel mit Inschrift; 16. Bugenhagen-Denkmal, errichtet 1885 auf dem Platze des Johannums am Speersort; 17. 2 Statuen Germania und „Hammonia“ darstellend, auf der Brooksbrücke, errichtet 1886; 18. Schlussstein des Zollanschlusses auf der Brooksbrücke, gesetzt von S. M. dem Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888; 19. Denkmal des Bürgermeisters Gustav Heinrich Kirchenpaner, errichtet 1889 in den Anlagen gegenüber dem Gewerthemuseum in St. Georg; 20. Denkmal des Taubstummenlehrers S. Heinicke, errichtet 1896, Ecke Heinickestrasse und Ludolfstrasse in Eppendorf; 21. 4 Beschützer und Förderer der Hamburger Seefahrt, gesetzt von S. M. dem Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888; 22. Denkmal des Dichters Fr. v. Hegelhorn, errichtet 1897 auf der Krugkoppel (Eichenwiese) am Harveschloswerweg; 23. Petersen-Denkmal, errichtet 1897 am Neuenwall, dem Stadthause gegenüber; 24. 4 Statuen „Columbus“, „Vasco da Gama“, „Magellan“ und „Cook“ darstellend, auf der Kornhausbrücke errichtet 1903; 25. Kaiser Wilhelm-Denkmal, errichtet im Jahre 1903 auf dem Rathhausmarkt. Bildhauer Geheimrath Prof. Dr. Johannes Schilling. Dresden. Die bronzenen Reiterfigur mit lorbeerbeschnittenen Flügeln erhebt sich auf einem künstlerisch reich ausgestatteten hohen Sockel aus porphyrenem, rotem, schwedischen Granit, der von zwei breiten Stufen wirkungsvoll ansteigt und an den Ecken mit Voluten, in denen Laubgewinde hängen, geziert ist. Zwischen den Voluten zeigt jede der vier Seiten des Sockels ein Relief. — Auf der Stirnseite sind die Kaiserkrone, der Reichsschild und das Reichsschwert dargestellt, geschmückt mit dem Lorbeer des Sieges und der Palme des Friedens. Auf der Rückseite ist die Jahreszahl der Errichtung des Denkmals, umgeben von einem Kranze, angebracht. Dagegen beleben die Längsseiten grössere allegorische Szenen, von denen die eine rechts vom Beschauer die Einigung von Nord und Süd unter der deutschen Flagge, die andere, zur Linken, den sechsundachtzigjährigen deutschen Kaiser zur Anschauung zu bringen bestimmt ist. Die grossen Reliefs der Balustraden, flankirt von je zwei kleineren Reliefs, die Victorien in mannigfaltiger Bewegung und Stellung zeigen, dienen dazu, den Beginn der Friedensära unter des Kaisers Regierung anzukündigen. Das Eine, links vom Beschauer, feiert den Moment der Begründung des Deutschen Reiches, die Kaiser-Proclamation zu Versailles. Das andere Relief an der rechten Seite bezieht sich ganz unmittelbar auf Hamburg. Es stellt den glänzenden Empfang dar, den Hamburg seinen siegreich bekämpften Söhnen, dem 2. Kaiserlichen Infanterie-Regiment No. 76, am 17. Juni 1871 auf eben dem Platze, wo heute das Rathaus sich erhebt, bereite. Diese Reliefs leiten in sinnvoller Weise von der Bedeutung des Kaisers als des siegreichen Bundesfeldherrn hinüber zu seiner Grösse als Friedensfürst, der das Reich durch die Förderung seiner inneren Entwicklung und die Fürsorge für sein wirtschaftliches Wohl beglückt und gesegnet hat. — Die Wirklichkeit des Kaisers auf dem letzten Gebiete sollen die vier allegorischen Gruppen verherlichen, die vor den Pfeilern der Balustraden angeordnet sind. Es sind auf niedrigen Postamenten stehende, überlebens-grosse 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 Fernsprechverkehrs veranschaulichen. 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 Particularrechte angezeichnet 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 Arbeiterversicherung 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 Entwurfe des Architekten Emil Schacht, Berlin und des Bildhauers Hugo Lestler, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Helgoländer Allee gelegenen Platze 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 Umwallungsmauer. Das Denkmalsplateau ist mit dem tiefer liegenden Terrain durch zwei circa 4 m hohe bequeme Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist im Grundrisse kreisrund gestaltet mit einem grössten Durchmesser von 28,50 m, welcher mit Hilfe reicher architektonischer Gliederung in einer Höhe von 14,40 m über Terrain auf 7,90 m zusammengezogen ist. In dieser Höhe beginnt die 4,90 m hohe durch Säulen gegliederte Trommel als eigentlicher Träger der den Denkmalsunterbau bekronenden 14,80 m hohen Bismarckstatue. Die romanischen Formen des Unterbaues, grossartig und wichtig, entsprechen den gewaltigen Dimensionen des Denkmals und dem verwendeten Graugesteine, welches aus den Brichen des Schwazwaldes entnommen ist und für den gesamten Denkmalsbau, eingeschlossen die Hauptfigur, Verwendung gefunden hat. Die Gesamthöhe des Denkmals beträgt vom Terrain des Denkmalsplatzes bis zum Scheitel der Bismarckstatue 34,30 m. Für die Bismarckfigur sind Steine zur Verwendung gekommen im Einzelgewichte bis zu 17 000 kg. In der Darstellung der Bismarckstatue sind die allhergebrachten Wege verlassen. Nicht als Soldat oder Diplomat, nicht als einfacher Bürger steht die Statue vor den Blicken des Beschauers, sondern in Eisen gepanzert, gestützt auf das mächtige Reichsschwert, bewacht zu beiden Seiten von scharfschneidenden Aeren, den Blick weit in die Ferne gerichtet auf die Elbe, die Meer, die Lebensader Hamburgs und die Zukunft des Reiches, hat der Künstler das Bildnis gestaltet, riesengross, übermächtig, wie das Werk, welches der eiserne Kanzler geschaffen; 27. Auf dem Friedhofe in Ohlsdorf eine hervorragende Sammlung bedeutender Grabdenkmäler.

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, die wurde von einer Hamburgischen Actien-Gesellschaft erbaut und am 16. Mai 1842 eröffnet. Die Verbindung Hamburg-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 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 Hannoverischen Staatsbahnen 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-Mündener 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 wurde am 1. December 1872 eröffnet, die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31. December 1874 in Betrieb genommen.

Die Eisenbahn von Altona nach Kiel wurde am 18. September 1844 unter dem Namen „König Christian VIII Ostseebahn“ eröffnet. Eine Zweigbahn von Altona nach Blankensee 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 vom Hamburger 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 Staatsbahnen geführt. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zunächst zur Herleitung 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 Ueberführung der Güterzüge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona. Die zu einem grossen Theil 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 Oberhafenkanal gelegen, für die Linien nach Cuxhaven, Köln, Holland, Hannover.
- 2) Der Berliner Bahnhof, am Deichthor und zwischen Banks- und Amsinckstrasse gelegen.
- 3) Der Lübecker Bahnhof in der Spaldingstrasse.
- 4) Der Altonaer Hauptbahnhof an der Palmallee, für die Strecken nach Kiel, Flensburg, Husum, Blankensee.
- 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 Eigentum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der im Jahre 1890 in Angriff genommenen, noch nicht völlig vollendeten 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: Errichtung von Verschiebbahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Mehrzahl nach endigen und beginnen. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge bedient, die zwischen den Ortsbahnhöfen und den Verschiebbahnhöfen verkehren. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Verschiebbahnhöfen durch.

Im Folgenden ist die Gestaltung der Eisenbahnanlagen nach Vollendung der Umbauten beschrieben, ohne Rücksicht darauf, was zur Zeit in Betrieb genommen und was noch unvollendet ist.

Das Inhalts-Verzeichniss befindet sich hinter dem Titelblatt.