

Die Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern erhöhen sich für jede Grabstelle bei dem Erwerb:

- 1. eines hinterpflanzten Grabes um 50 v. Hundert,
2. eines an drei Seiten umpflanzten Grabes um 100 v. Hundert,
3. eines an vier Seiten umpflanzten Grabes um 150 v. Hundert,
4. eines Grabes in bevorzugter Lage um 200 bis 400 v. Hundert.

Beerdigungsgebühren: für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 50.-, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrabe M. 40.-, für die Beerdigung im Einzel- und im Familiengrabe M. 60.-, für die Ausgrabung einer Leiche M. 60.-. Für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 bis zu 5 Jahren die Hälfte dieser Sätze zu entrichten. Fräule Beisetzung Nichtberechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben.

Die Gebühren betragen für Bepflanzung einer Grabstelle oder eines Aschengrabplatzes mit Pflanzen, die vom Auftraggeber geliefert werden, für jede Grabstelle M. 8.-, für Unterhaltung (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich für jede Grabstelle a) im gemeinsamen Grab M. 4.-, b) im Genossenschaftsgrab M. 6.-, c) in eigenen Gräbern M. 8.-. Die Kosten der Unterhaltung reicher ausgeschmückter Gräber sind mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur am Friedhofs-Bureau in der Stadt, Alterwall 76, I., (geöffnet von 9 bis 4, an Sonn- und Festtagen geschlossen) zu geschehen; die Annahme von Aufträgen für Bepflanzung und Unterhaltung der Gräber erfolgt sowohl an diesem Bureau als auch in Ohlsdorf, nur wochentags von 9 bis 4 Uhr.

Der Leichentransport ist zu festen Tarifsätzen Lorenz Stegelmann, Mühlenstrasse 34/37, übertragen.

Das Krematorium

Das Krematorium in Ohlsdorf belegen, ist 1909/10 erbaut. Die Kosten einschließlich der Grundstücke betragen M. 238.993,03. Das Krematorium nebst einer dasselbe umgebenden Beisetzungsanlage (Urnenfriedhof) zur Aufnahme von Asche-Überresten Feuerbestatter ist als eines der größten in Deutschland sehenswert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1908 hergestellten jetzgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.130,67. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Ende 1913 wurden 9367 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch grosse Erweiterungsarbeiten eine Empfangshalle, ein Wartezimmer für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine geräumige Orgelstube hergestellt. Das Krematorium ist am 1. April 1915 vom Hamburgischen Staate erworben und wird seitdem von diesem betrieben.

Gebührenordnung für Feuerbestattung in Hamburg.

- 1) Für die Feuerbestattung der Leichen von Personen, die zur Zeit ihres Ablebens im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz gehabt haben, sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
a. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf im gemeinsamen Grabe oder in einem Genossenschaftsgrabe beigesetzt werden sollen, einschliesslich der Beisetzung M. 20
b. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einer anderen zur Beisetzung von Aschenüberresten staatlich genehmigten hamburgischen Anlage in einem Einzelgrabe oder auf einem Aschengrabplatze beigesetzt werden sollen .. 35
c. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder einem anderen hamburgischen Begräbnisplatze in einem Familiengrabe beigesetzt werden sollen .. 50
d. für die Einschüerung einer Leiche, deren Aschenüberreste nicht in einer in Hamburg dafür staatlich zugelassenen Anlage beigesetzt werden sollen .. 50
2) Für die Einschüerung der Leiche einer Person, die zur Zeit ihres Ablebens nicht im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz hat, sind zu entrichten M. 100
3) In den unter Ziffer 1 b. u. c. und unter 2) bezeichneten Fällen sind zu entrichten:
a. für jede Beisetzung von Aschenüberresten (sowohl ober- wie unterirdisch) M. 30.-
b. für jede Umsetzung von Aschenüberresten (sowohl ober- wie unterirdisch), 50.-
4) Für die Beisetzung der Aschenüberreste von Nichtberechtigten in eigenen Gräbern oder auf Aschengrabplätzen von 2 1/2 qm Grösse ist die Hälfte der unter Ziffer 3 genannten Gebühr mehr zu entrichten.
5) Die unter Ziffer 1) bis 4) aufgeführten Gebührensätze sind zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob es sich um die Einschüerung der Leichen und die Beisetzung der Aschenüberreste von Erwachsenen oder von Kindern handelt.
6) Für die Erwerbung von Aschengrabplätzen sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
a. für die Erwerbung eines Grabplatzes in der Grösse von 1/2 qm auf 25 Jahre für eine Person M. 10
b. für die Erwerbung eines Grabplatzes in der Grösse von 2 1/2 qm auf 25 Jahre zur Benutzung für den Erwerber, seine Ehefrau und seine Kinder .. 50
c. für die Verlängerung der Benutzungszeit eines unter b. bezeichneten Grabplatzes um 25 Jahre .. 25

Gefängnisse.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.
Mittellungen über die Gefängnisse und ihre Belegungsfähigkeit siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Der Hamburger Hafen.

Ausdehnung. Die älteren Anlagen des Hafens schliessen sich unmittelbar an den Südrand der Stadtteile St. Pauli, Neustadt, Altstadt, Hammerbrook und Billwärder Ausschlag an und dehnen sich dort, vom Entenwärders Zollhafen bis zur Altonaer Grenze, über eine Länge von etwa 6 km aus. Der Hauptteil des Hafens, und zwar der neuere, liegt aber auf dem jenseitigen, linken Elbufer und hat, von den Mägenburger Schlesen bis zum westlichen Kanalanschluss auf Finkenwärder, eine Längenausdehnung von etwa 16 km, in der Achse der Elbe gemessen.

Bedeutung des Stromes. Der Strom trennt also, in einer durchschnittlichen Breite von etwa 300 m innerhalb des Stadtgebietes, den Hafen in zwei Teile und bildet somit zugleich einen wesentlichen Bestandteil der Hafenfäche. Vor allem aber hat er für den Hafen die Bedeutung eines Verkehrstrübers von hoher Leistungsfähigkeit. Auf ihm münden daher alle Hafenbecken, um, jedes für sich, den Schiffsverkehr vom Strom her aufzunehmen oder an ihn abzugeben. Er setzt eine der lebhaftesten Schifffahrtsstrassen der Welt, die durch den Armeikanal an den bedeutendsten Welthäfen Europas vorbei in die Nordsee führt, bis in das Herz des deutschen Binnenlandes fort. Denn die Elbe ist vom hamburgischen Staat auf der ganzen 105 km langen Strecke von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Hafen von Hamburg so weit vertieft, daß bei normalen Wasserständen den Schiffen bei N. W. eine Fahrhöhe von 10 m zur Verfügung steht. Neben der Vertiefung und Erhaltung dieser bedeutenden Fahrstrasse besorgt Hamburg auch ihre Besetzung durch Tonnen und Baken, in der Nacht durch Leuchtfeuer. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Mill. M. ausgegeben. Durch so bedeutende Opfer hat es

erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den grössten Schiffen der sogenannten „Grossen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichtern usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Wie Hamburg gerade an der Stelle liegt, über die hinauf die Seeschifffahrt aus Strom- bauschiffen Gründen nicht vordringen kann, so setzt der Strom durch seine unterhalb Hamburgs beginnende beachtliche Erweiterung und so in damit umhülliger werdendes Wasser auch der von oben kommenden Flussschifffahrt an der gleichen Stelle ein Ziel. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Transportmittel im Hamburger Hafen zu einer wirkungsvollen Verkehrsreihe, die durch seine Umschlagseinrichtungen erst vollkommen wird. Und diese Vereinigung von See- und Flussschifffahrt ist um so bedeutsamer, als auch die Oberelbe mit ihren Nebenflüssen und Kanalverbindungen bis nach Böhmen und Rußland hinein einer der wichtigsten Verkehrswege Europas ist. Außerdem setzt sich durch Hamburgs Vermittlung die von der Nordsee kommende Schifffahrt durch den nahen Nordostseekanal nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Brunsbüttel keine Rolle spielen, so beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrsweisen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostseekanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnlinien, die in Hamburg enden. In der Vereinigung all dieser Verkehrsbeziehungen zum Zwecke des Umschlages beruht die Bedeutung des Hamburger Hafens.

Die Natur des Stromes, der den Hauptanteil am Verkehr liefert, bedingt auch in anderer Beziehung den Ausbau und die Erhaltung der Elbe. Er führt die Elbe welle bis weit über seine obere Grenze hinaus. Infolgedessen wechselt der Wasserstand im Hafen, und zwar im Mittel um 2 m. Diese Flutgrösse, die im Vergleich zu vielen anderen Häfen als eine geringe zu bezeichnen ist, ermöglichte es, den Hamburgischen Tidenhäfen auszubauen, wogegen die Hafenplätze mit grösserem Tidenhub zur Anlage von Docks mit Schliessensabschluss gezwungen waren. Auch die durch Ebbe und Flut verursachte Tidenströmung ist dank der geringen Flutgrösse so mässig, dass sie, ebenso wie die durch die Oberwasser hervorgerufene Strömung, durch einfachen Verschluss der oberen Hafeneingänge mit Schieberen aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche ihn so weit zu senken, dass der Unterschied zwischen den bisher beobachteten Tiefen und Hochen aussergewöhnlichen Wasserständen rund 8 m beträgt. Im Rücksicht hierauf wurde die Oberkante der Kais im allgemeinen 4,20 m über dem normalen Hochwasser angeordnet. Die Kalkante liegt demnach bei den tiefsten Häfen, die, wie die Unterelbe, eine Tiefe von 10 m unter N. W. haben, 16,2 m über der Sohle. Die dadurch erforderliche sehr tiefe Gründung der Kaimauern und deren hohe Kosten bedeuten aber immer noch einen geringeren Nachteil, als die Anlage von geschlossenen Docks mit festem Wasserspiegel und geringerer Hafentiefe für den Schiffsverkehr verursacht hätte.

Verkehr. Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Unterelbe und Oberelbe in gleichem Masse beitragen, zog in Gemeinschaft mit den erwarnten allgemeinen technischen Vorteilen des Hafens in der Binnzeit des deutschen Wirtschaftslebens einen gewaltigen Verkehr in den Hamburger Hafen. Im letzten Friedensjahre 1913 kamen von See her in Hamburg über 16000 Schiffe mit 14,2 Mill. Netto-Registertons an und fast 18000 Schiffe mit 14,5 Millionen Netto-Registertons verliessen den Hafen. Sie brachten über 165 Mill. Doppelzentner Waren im Werte von 4,7 Milliarden Mk. und fährten 89 Mill. Doppelzentner im Werte von 2,9 Milliarden Mk. aus. Dazu kam ein kaum minder gewaltiger Warenaustausch im binnländischen Verkehr: auf der Eisenbahn, der Oberelbe und der Niederelbe wurden über 106 Mill. Doppelzentner im Werte von 2,2 Milliarden Mk. nach Hamburg eingeführt und fast 99 Mill. Doppelzentner, also mehr als im entgegengesetzt gerichteten Seeverkehr, im Werte von 2,9 Milliarden Mk. ausgeführt. Vergleicht man diese Summe mit anderen Häfen und berücksichtigt man beim Seeverkehr nur den ausländischen Verkehr, also ohne die Fahrt nach den heimischen Küstenplätzen — so stand Hamburg seiner Verkehrsgrösse nach vor dem Kriege an der Spitze aller Welthäfen Europas. Als Binnenhafen nahm es gleichfalls eine überragende Stellung unter allen Flussschiffhäfen Europas ein.

Die Waren setzten sich dank der überaus vielseitigen Handels- und Schifffahrtsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen der ganzen Welt zusammen. In der Einfuhr herrschen die Rohstoffe, Lebensmittel und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Ausfuhr bestand daher in weiterem Umfang als die Einfuhr aus Stückgütern. Indessen erhielt die Ausfuhr auch einer grossen Anteil aus dem in Hamburg vom Überseedampfer in den kleinen Küstendampfer der europäischen Fahrt umgeschlagenen Einfuhrgut. Denn, wie in älteren Zeiten London, so verließ von dem Hafen Hamburg die überaus importierte an diejenige europäischen Länder, die keine eigenen Überseeverbindungen in ähnlichem Umfang unterhalten können. Ebenso sammelte es aus diesen Ländern die zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Güter.

Dementsprechend nahmen unter den Umschlagsgütern die in ganzen Schiffsladungen eintreffenden Massengüter neben dem hochwertigen Stückgut einen sehr breiten Raum ein. Die Vereinigung beider drückte dem Gesamtbild des Hafens den Stempel auf. Insbesondere lassen einige der wichtigsten Umschlagsgüter, wie die Steinkohle, das Getreide und das Petroleum, ihre Einwirkung auf die Hafengestaltung deutlich erkennen.

Gesamtanordnung. Das so entstandene Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglichst bester Beschleunigung des Umschlaggeschäfts. Die fächerförmige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unter möglichst geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsachsen erleichtert den Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfuhr. Um für den Wasserschlag die Flut- und Hafenzüge in möglichst Nähe bei der Hand zu haben, liegt hinter jeder Gruppe von Seeschiffen eine solche von Flussschiffen und flussschiffbaren Kanälen, die zum grössten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtsstrassen für die Flut- und Hafenzüge dienen. Hinter dem Sandtor, Grasbrook- und Magdeburger Hafen liegt der Brooktorhafen, Erien-graben, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segelschiff-, Hanse- und Indu-hafen der Moltau-, See- und Spreehafen; hinter dem Kulwärder, Kaiser Wilhelm-, Ellerholz-, Oder- und Roßhafen der Rodewisch-, Trave- und Klütjenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reihertstieg, Grevenhofkanal und Ellerholzkanal; endlich hinter dem neuen Wallerhöfer Hafen der Rugenberger Hafen, dem an der Elbe der Maakenwärderhafen als Liegeplatz für die Unterelbeschifffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhafen, der Flussschiffhafen auf der Peute, der alte und der neue Petroleumhafen, der Kohlenschiffhafen und die Holzhafen bei Billwärder.

Der grösste Teil des Hafens ist beim Zollanschluss Hamburgs im Zollausland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören mit Ausnahme des Kohlenschiffhafens sämtliche Häfen mit Seeschiffen und der grösste Teil der Flussschiffhafen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt ist rückwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zöllgittern bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und läßt zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstrasse frei, die es der von oben kommenden Schifffahrt gestattet, das Freihafengebiet zu umgehen; von der im Strom angelegten Begrenzung des Niederhafens aus überschreitet die Zollgrenze die Elbe, folgt dem linken Ufer bis zur östlichen Begrenzung des Kohlenschiffhafens, lehnt sich an dessen östliche

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.