

Zweimarkstücke oder 32-Schillingstücke sind zuerst geprägt worden 1672, zuletzt 1813 und zwar mit der Jahreszahl 1699; Markstücke = 16  $\mu$  desgleichen seit 1506 bis 1789; halbe Markstücke oder 8 = Schillingstücke und Viertelmarkstücke oder 4 = Schillingstücke desgleichen seit 1506 bis 1797.

Der im Jahre 1619 errichteten Hamburger Bank wurde 1710 auch die Ausübung des Münzrechts übertragen. Die Aufsicht über das Münzwesen verblieb aber dem Rate. Im 14. Jahrhundert führten zwei Ratsherren die Aufsicht, im 15. ein Bürgermeister und ein Ratsherr, im 16. zwei Bürgermeister, und zwar seit 1851 die beiden jüngsten. Ohne deren Genehmigung durfte nicht gemünzt werden. Dem Rate gehörten bis zur Einführung der neuen Verfassung im Jahre 1860 vier Bürgermeister an.

Am 25. I. 1725 beschloß der Rat- und Bürger-Konvent, eine ganz neue Stadtmünze nach dem festen und öffentlich bekannt zu machenden Münzfuß von 54  $\mu$  Bco. auf die Mark fein in genügender Menge prägen zu lassen. Das demgemäß geprägte Konratgeld bestand in Stücken zu 32, 16, 8, 4 und 2 Schillingen; die Schillinge, Sechslinge und Dreilinge waren Scheidemünzen. Man münzte 1725 und in den nächsten Jahren alle vorgeschriebenen Sorten in bedeutender Menge Stücke, die noch in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts den Haupttheil des hier umlaufenden Geldes gebildet haben.

Die Einverleibung Hamburgs in das französische Reich im Jahre 1810 hatte auch die Einführung des französischen Münzsystems zur Folge. Die hamburgischen Münzen blieben jedoch in Umlauf und erhielten einen festen Cours nach französischen Geldes.

Die städtischen Münzapparate wurden durch die Franzosen in Auktion verkauft. Einen Teil erstand der frühere Münzmeister Knoph und errichtete sich daraus eine private Münzstätte in seinem Hause beim Theaterhofe. Als 1813 Geldmangel in Folge der Belagerung eintrat, ließ Davoust Zweimarkstücke aus dem geräubten Banksilber schlagen und zwar mit der Jahreszahl 1809, mit einem Gepräge, ähnlich dem der zuletzt im Jahre 1808 ausgegebenen Zweimarkstücke. Erklärt wird dieser eigenhümliche Vorgang dahin, dass Davoust sich wohl nicht befugt halten mochte, das Gepräge seines Kaisers zu wählen; hamburgisches Geld mit der Jahreszahl 1813 zu münzen, war andererseits nicht angängig und so fand man denn den Ausweg, zwar, das Gepräge der ehemaligen freien Reichsstadt zu wählen, den Münzen aber die Jahreszahl 1809, d. i. das letzte Jahr vor der Einverleibung, zu geben.

Es sollen damals Zweimarkstücke im Werte von 6309 236  $\mu$  Bco. geprägt worden sein. Den kleineren Teil derselben hat der ehemalige Münzmeister Knoph, nach seiner Verabschiedung als solcher als öffentlicher Warden angekauft, geliefert, der grössere Teil wurde, da jener nicht genügend leistungsfähig war, in einer auf dem oberen Valentinskamp errichteten Münzstätte beschafft, deren Leiter ein Franzose Namens Ginguembre war. Jene Zweimarkstücke tragen die Chiffer S. H. K.; diese die Chiffer C. A. J.

Nach der Befreiung von der französischen Herrschaft 1814 kehrte Hamburg zu seinen alten Münzen zurück. Die Bank liess in demselben Jahre Dukaten mit der Jahreszahl 1816 in der Knoph'schen Münzstätte schlagen, wie auch nochmals die gegen Ende eines Jahres jeweils geprägten Dukaten die Jahreszahl des folgenden trugen. Knoph hat auch die Ausmünzungen bis zum Brande 1842 besorgt, die aber nur noch in Dukaten, Schillingen, Sechslingen und Dreilingen bestanden.

Das Münzhaus befand sich wahrscheinlich immer auf einer und derselben Stelle, und zwar im Dornbusch neben dem Elmbeck'schen Hause, wo es schon 1248 nachzuweisen ist. Während der Besetzung Hamburgs durch die Franzosen wurde das Gebäude zu anderen Zwecken benutzt, später wieder als Münzhaus, bis es mitsamt den Münzmaschinen 1842 ein Raub der Flammen geworden ist. — Ausser diesem Hauptmünzhaus befand sich auf dem altstädt. Neuenweg eine Münzstätte, die aber schon am 6. März 1754 zu bestehen aufgehört hat.

Beim Wiederaufbau des abgebrannten Stadtteils ist eine Münzstätte nicht wieder errichtet worden.

Die Dukaten wurden in Altona geschlagen; nur die letzten Jahrgänge 1868 bis 1872 sind in Hannover geprägt worden. Desgleichen lieferte die Altonaer Münzstätte die Schillinge, Sechslinge und Dreilinge, deren letzte innerhalb der Jahre 1856 bis 1862 mit der Jahreszahl 1856 geprägt worden sind, während die genannten Münzsorten des Jahrgangs 1856 den Buchstaben A, das Zeichen der Berliner Münzstätte tragen.

Vorstehende Mitteilungen sind wesentlich dem Werke „Hamburgische Münzen und Medaillen“, herausgegeben vom Verein für Hamburgische Geschichte, Band I, 2 und 3, entnommen.

O. C. Gaedecheus, der die beiden ersten Bände bearbeitet hat — die Bearbeitung des dritten Bandes stammt aus der Feder seines Sohnes C. F. Gaedecheus — weist in der Einleitung zum I. Bande darauf hin, dass die Numismatik in älteren Zeiten, besonders von 1675 bis 1775 eine Lieblingsbeschäftigung der reichen Hamburger gewesen zu sein scheint, wie es die Kataloge der zahlreichen hier zum Verkauf gebrachten Münzsammlungen bezeugen. Ausserdem sei die Gewohnheit, die Sportolte der Kinder mit Medaillen und seltenen Münzen zu füllen, vielleicht nirgends so sehr im Gange gewesen, als gerade in Hamburg. Diese vereinen, von glücklichen Zeitverhältnissen unterstützten Umstände dienen, unseren Stempelschneidern zur Aufmunterung, viele und gute Arbeiten zu liefern. So entstand eine lange Reihe grösstenteils sehr sauber ausgeführter Schaumünzen, wie wohl nur wenig Städte sie aufzuweisen haben. Der Gebrauch, von Staatswegen bei feierlichen Gelegenheiten und denkwürdigen Ereignissen sogenannte Portugalser schlagen zu lassen, trug nicht wenig dazu bei.

Auch die Bürgermeister-Pfennige oder Begräbnismünzen Hamburger Bürgermeister, sowie geschichtliche Denkmünzen auf andere Begebenheiten sind hier zu erwähnen.

Die erste Ausprägung der Portugalser, Goldstücke im Werte von 10 Dukaten = 80  $\mu$  Bco., in Hamburg fällt in den Anfang der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Die Veranlassung zur Nachahmung dieser portugiesischen Münze war wohl der bedeutende Handelsverkehr mit Portugal, denn man schlug sie nicht nur nach dem portugiesischen Münzfüsse, wie die Umschrift auf den ältesten Stücken „nach Portugals Schrot und Korn“ beweis, sondern ahmte auch das Original-Gepräge, so weit tunlich, in seiner ganzen Anordnung nach. Mit demselben Gepräge, wie die ganzen, wurden auch doppelte, halbe und Viertel-Portugalser geschlagen.

In Hamburg verloren die Portugalser den Charakter als Geldmünze in der Mitte des 17. Jahrhunderts; sie wurden Schaumünzen, die bis in die 60-er Jahre des vorigen Jahrhunderts im Werte von 10 Dukaten geschlagen worden sind. Seit Einführung der jetzigen deutschen Münzwährung werden die Portugalser im Werte von 100 Mark geprägt.

O. C. Gaedecheus in „Hamburgische Münzen und Medaillen“, 1. Abteilung, herausgegeben Hamburg 1850, Seite 133, schreibt: „Wiederholte Anforderungen, wiederum in Hamburg eine Münzstätte zu errichten, die leicht für ganz Deutschland nutzbringend gemacht werden könnte, haben bis jetzt keinen Anklang gefunden.“

Jänger denn 90 Jahre nach dem Brande von 1842 hat es gewährt, bis Hamburg wiederum eine Münzstätte erhalten hat. Die jetzige Hamburgische Münzstätte, errichtet durch Senats- und Bürgerschafts-Beschluss vom 2./10. Dezember 1879, ist auf einem Teil des Grundstücks der ehemaligen Laubstein'schen Wagfabrik an der Norderstrasse, dem Münzplatz und der Bepoldstrasse, St. Georg'scherfeld gelegen, unter Mitbenutzung von Werkstätten genannter Fabrik im Laufe des Jahres 1874 erbaut worden und seit Januar 1875 in Tätigkeit. Die Münzstätte ist unter anderem mit 7 automatischen Sortier- und Wägemaschinen, und mit 8 Frägemaschinen System Thomeller, ausgerüstet. Diese Letzteren, die vormals zum Bestande der kaiserlich-napoleonischen Münzstätte in Strassburg

gehörten, gelangten durch die Eroberung der Stadt im Jahre 1870 in den Besitz des Deutschen Reiches und sind von diesem dem Hamburgischen Staate käuflich überlassen worden. Die Münzstätte führt das Münzzeichen J. Gemeinsam mit den Münzstätten Berlin, A. München, D. Mündenheim (Sachsen), E. Stuttgart F. und Karlsruhe, G. (die preussischen Münzstätten Hannover, B. und Frankfurt a. M., C. desgleichen die hessische Münzstätte Darmstadt, H. sind inzwischen eingegangen) prägt sie für Rechnung des Reiches Gold-, Silber-, Nickel- und Bronzemünzen; für Privatrechnung ausserdem Doppelkronen, fremdländische Münzen, und Medaillen.

Wie vormals, wurde auch die neue Münzstätte der Bank, d. h. der Bank-Deputation unterstellt. Als die „Hamburger Bank“ im Jahre 1877 aufgehoben wurde, schuf man eine andere Behörde, die „Kommission für die Münzstätte“, letztere ging im Jahre 1897 ein; seit der Zeit untersteht die Münzstätte der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe.

Vom Jahre 1875 bis einschliesslich 1912 sind in der hiesigen Münzstätte geprägt worden:

Table with 2 columns: Münzsorten (Doppelkronen, Kronen, Halbe Kronen, etc.) and Stückzahl (13 069 638 Stück, 3 948 154, etc.)

Das im Jahre 1895 errichtete, früher Foggenmühle Nr. 14 befindliche und seit Beginn seines Bestehens sachlich mit der Münzstätte verbundene Staats-Hütten-Laboratorium ist durch Übersiedelung nach der Norderstr. Nr. 66 im Jahre 1897, namentlich auch räumlich mit der Münzstätte verbunden.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I.

Öffentliche Bauten,

Badeanstalten, Brücken, Brunnen, Denkmäler, Staats- und sonstige Gebäude, Anstaltsgebäude und dergl.

(Siehe auch die Aufzählung der wesentlichen Sehenswürdigkeiten am Schluss dieses Abschnitts.)

Das Rathaus.

Rathausmarkt.

Das Gebäude, zu dem am 6. Mai 1886 der Grundstein gelegt und am 7. Mai 1892 der Dachstuhl gerichtet wurde, ist am 26. Oktober 1897 feierlich eingeweiht worden. Die Gesamtkosten, einschliesslich der mobiliären Einrichtung, haben gegen 10 1/2 Millionen Mark betragen. An das am Rathausmarkt belegene hohe Hauptgebäude lehnen sich nach hinten zwei zum Rathaus gehörige niedrigere Flügelbauten an, die mit dem Börsengebäude in Verbindung stehen. Der hierdurch gebildete Rathaushof steht durch Durchfahrten mit den beiden Seitenstrassen in Verbindung. Die Fassaden des Hauptgebäudes sind im Stil deutscher Renaissance, die der Flügelbauten in Übereinstimmung mit der Architektur der Börse im italienischen Renaissance ausgeführt. In der Mitte der Vorderfront erhebt sich der 112 Meter hohe Hauptturm. An der Vorderseite des Turmes befindet sich ein Balkon, über dem sich in Verbindung mit einer Reliefdarstellung des alten Rathauses und mit den beiden Jahreszahlen 1842 und 1892 ein Phönix aus den Flammen erhebt, und eine elektrische betriebene Uhr. Die hohen kupfernen Dachflächen des Gebäudes endigen in sechs reichverzierten, das umgebende Häusermeer weit überragenden Giebeln. Auf denselben und auf den grossen Dachlärmen stehen die in Kupfer getriebenen Statuen der Schutzpatrone der sieben alten städtischen und vorstädtischen Kirchspiele und der beiden ehemaligen Klöster, nämlich St. Petrus (Bildhauer Kumm-Hamburg), St. Nicolaus (Bildhauer Thiele-Hamburg), St. Catharina (Bildhauer Denoth-Hamburg), St. Jacobus (Bildhauer Peiffer-Hamburg), St. Michael (Bildhauer Vogel-Berlin), St. Georg (Bildhauer Kruse-Berlin), St. Paulus (Bildhauer Ockelmann-Dresden), St. Johannis und St. Maria-Magdalena (Bildhauer Offermann-Dresden). Auf den vier der Börse zugekehrten Dachlärmen stehen kupferne Schildhalter, welche die Wappen der vier hansischen Kontore zu London, Brügge, Bergen und Nowgorod tragen (Bildhauer von Kramer-München). Der Haupteingang des Gebäudes liegt am Rathausmarkt. Oberhalb desselben, vom Turm überragt, befindet sich eine Loggia, die sog. Turmlaube, deren Hintergrund mit einem die Stadtgöttin darstellenden Mosaikgemälde auf Goldgrund nach dem Entwurfe von A. Figer-Bremen ausgeschmückt ist. Neben der Loggia stehen die ehrnen Standbilder Karls des Grossen (Bildhauer von Kramer-München) als des Gründers der ersten Kirche in Hamburg und Friedrich Barbarossa (Bildhauer Vogel-Berlin) als des Verleihers des Freibriefs von 1189 für die Stadt Hamburg, während oberhalb derselben unter dem von der Turmfäche sich abhebenden grossen Stützswappen in goldenen Lettern der alte vaterstädtische Spruch zu lesen ist: „Libertatem, quam peperere majores, digne studeat servare posteritas.“ Rechts und links von dieser Inschrift und gleichsam als Wächter derselben befinden sich in Form sitzender Bronzefiguren die symbolischen Darstellungen der vier Bürgertugenden: Tapferkeit, Frömmigkeit (Bildhauer Thiele-Hamburg), Eintracht und Klugheit (Bildhauer Garbers-Hamburg). Auf gleicher Höhe mit den oben erwähnten Statuen Karls des Grossen und Friedrich Barbarossa stehen — nach Analogie eines ähnlichen Fassadenschmuckes am alten, 1842 zerstörten Rathause — in den 18 Nischen der Fensterpfeiler, von der Mitte aus nach beiden Seiten chronologisch geordnet, die Bronzestatuen nachfolgender deutscher Kaiser: Ludwig der Fromme (Bildhauer Ockelmann-Dresden), Ludwig der Deutsche (Bildhauer Künhardt-Hildesheim), Konrad I. (Bildhauer Thiele-Hamburg), Heinrich I. (Bildhauer Pfenschmidt-Berlin), Otto I. (Bildhauer Vogel-Berlin), Otto II. (Bildhauer Garbers-Hamburg), Konrad II. (Bildhauer Kumm-Hamburg), Heinrich III. (Bildhauer Giesecke-Hamburg), Lothar von Sachsen (Bildhauer B. Kruse-Berlin), Heinrich VI. (Bildhauer Peiffer-Hamburg), Friedrich II. (Bildhauer Echtermeyer-Braunschweig), Rudolph I. (Bildhauer Hilgers-Charlottenburg), Karl IV. (Bildhauer Herzog-Dresden), Max I. (Bildhauer v. Kramer-München), Karl V. (Bildhauer Ungerer-München), Max II. (Bildhauer Dr. Hartzer-Berlin), Joseph II. (Bildhauer Börner-Hamburg), Franz II. (Bildhauer Denoth und Thiele-Hamburg). Der Bronzenguss dieser sowie der meisten übrigen Bronzestatuen der Aussenseite ist vom Werke Lauchhammer ausgeführt.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

Der Sculpturechmuck der Seitenfassaden besteht in einer oberhalb der sog. Ratslaube am Altenwall thronenden Justitia und zwei zwischen den drei Fenstern des Bürgerschaftssaales an der Johannistrasse in Form von Rednerfiguren angebrachten allegorischen Darstellungen des Fortschritts und der Beharrlichkeit (Bildhauer Offermann-Dresden). An der Hofassade befinden sich in den Nischen zwischen den Fenstern des grossen Rathssaales die in Sandstein ausgeführten Statuen von nachfolgenden sechs geistlichen und weltlichen Fürsten, die für die Entwicklung Hamburgs von hervorragender Bedeutung gewesen sind: Ansgarius (Bildhauer Boué-Berlin), Adalard (Bildhauer Ewerding-Bremen), Adalbert (Bildhauer Wandschneider-Berlin), Heinrich der Löwe (Bildhauer Möller-Dresden), Adolph III. von Schaumburg (Bildhauer Ockelmann-Dresden), Adolph IV. von Schaumburg (Bildhauer Zehnermeyer-Braunschweig). Ein am Rathaushof belegener Nebeneingang, an dessen Brüstung mit den Bronzestatuen Hymene, Adams und Evas (Bildhauer Ungerer-München), der Treppeneingangs zum Ratsweinkeller an der Johannistrasse mit der alten steinernen Bacchus-Statue (Bildhauer Mannstädt, 1770) geschmückt, die den Eingang des ehemaligen Ratsweinkellers geziert hat und aus dem grossen Brande 1812 gerettet wurde. In der Mitte des Rathshauses, neben dessen beiden Einfahrten die in poliertem Granit hergestellten Löwenpaare (Bildhauer Börner-Hamburg) ruhen, befindet sich die grosse Springbrunnenanlage. Durch diese wird die zur Ventilation der Innenräume des Gebäudes erforderliche frische Luft eingeführt und gereinigt. Der bildhauerische Schmuck des Brunnens (Bildhauer v. Kramer-München) besteht in einer Anzahl männlicher und weiblicher Bronzestatuen, welche die segensreichen Eigenschaften des reinen Wassers allegorisch veranschaulichen. Durch das reiche schmiedeiserne Gittertor des Haupteingangs betritt man zunächst die Turnhalle, woselbst die Inschrift einer grossen Bronzetafel die Zeit des Beginns und der Vollendung des Baues bekannt gibt. Sodann erreicht man die grosse Rathsaule. Unterhalb des Aufgangs zur Bürgerschaft befindet sich der innere Zugang zum Ratsweinkeller. Die Rathsaule, welche auch vom Hofe aus durch einen Windfang Vorban erreicht wird, bildet den Zugang zu den in allen Stockwerken des Gebäudes vertheilten Geschäftsräumen. Das prachtvolle Treppenhaus im Senatstügel, in italienischem Marmor ausgeführt, zeigt ein Glasmosaikfenster (Geschenk von Engelbrecht) und zwei Marmorfiguren, Gerechtigkeit und Gnade darstellend, von Prof. August Vogel aus Berlin. Das entsprechende Treppenhaus im Bürgerschaftstügel ist einfacher gehalten, hat drei geschmackvolle Glasmosaikfenster (Engelbrecht) und ist namentlich bei elektrischer Beleuchtung von überraschender Wirkung. Neben beiden Prachttreppen liegen sogenannte Geschäftstreppen von einfacher Ausstattung. Im Untergeschosse befinden sich Magazine des Staatsarchivs, die Finanzdeputation nimmt das ganze Obergeschoss ein. Auf halber Höhe zwischen Ober- und Erdgeschoss und Hauptgeschoss liegen in den das Rathaus mit der Börse verbindenden Flügeln einerseits die Kanzlei des Senats mit Nebenräumen, andererseits diejenige der Bürgerschaft, die Ausschusszimmer und der Saal des Bürgerausschusses. Im Hauptgeschoss sind die Kanzlei des Senats und die Sitzungssäle der Senate-Abteilungen, andererseits der Sitzungssaal der Bürgerschaft und Zimmer für die Sitzungen der Fraktionen der Bürgerschaft. Dazwischen liegen am Rathaushof der Hauptaal, am Rathausmarkt eine Reihe grösserer und kleinerer Säle, die für grössere Versammlungen, sowie zu Festzwecken gebraucht werden. In einem zwischen beiden Geschossen liegenden Magazin-Räume für das Staatsarchiv bereitgestellt. Im zweiten Geschosse sind einerseits die Geschäftszimmer des Staatsarchivs, andererseits die Räume des Revisions- und Kontrollbüros, dazwischen die Kanzlei für auswärtige Angelegenheiten und andere Arbeitszimmer untergebracht. Grosse Teile des Dachgeschosses enthalten Aktenmagazine des Staatsarchivs und anderer Behörden. Die nicht vom Ratsweinkeller in Anspruch genommenen Teile des Kellergeschosses dienen Heiz- und Ventilationszwecken.

Die Ratsstube, der Sitzungssaal des Senats, ist ein von oben erhellter Raum, der aus akustischen Gründen verhältnismässig geringe Abmessungen besitzt. Seine Wände zeigen echte Leder-Tapeten (Halbe-Hamburg), und geschmückte Täfelung in Eichenholz (Bildhauer Börner-Hamburg), auch eine prachtvolle von vornemhin dem Hamburg gestiftete Stuckerei, darstellend das grosse Hamburgische Staatswappen, welche hinter dem Sitze der beiden Bürgermeister die Wand bedeckt. Das Gehege, zwischen dessen Granitsäulen reiche Gittertüre aus geschmiedeter Bronze angebracht sind, hat in den Vouten ornamentale Darstellungen auf Goldgrund nach Plüger'schen Kartons erhalten. Im Bürgermeister-Amtszimmer ist der Marmorstein mit der von Bildhauer Haas-Hamburg ausgeführten Bronze-Büste des verstorbenen Senatskanzlers hochverehrten Bürgermeisters Petersen, ein Geschenk der Rathaus-Baumeister, geschmückt. In die Mahagoni-Täfelung eingelassen sind 16 Bronzetafeln mit den Namen, Wappen und Jahreszahlen aller Hamburgischen Bürgermeister seit dem 18. Jahrhundert, ein Geschenk der Vereins für Hamburgische Geschichte. Die Phönixsäle enthält einen Kamin mit Phönix (Geschenk von Max Schinkel), verschiedene Erinnerungen an den Brand und ein Gemälde: Ratssetzung im Jahre 1860. Als Vorzimmer zu den Festräumen dient das sogenannte Waisenzimmer. Hier sind die Decke und die Wandstellungen aus Kerbenholz zusammengefasst, welche von Waisenknechten angeführt wurden. Die Wände zeigen Landschaften aus den Landherrenschaften, während 7 Stühle nach dem Muster der Vierländerstühle (von den Gemeinden geschenkt und mit gestickten Kissens versehen) im Raum aufgestellt sind. Die auf dem Postament stehende von dem Hamburger Bildhauer Denoth geschmückte Statue stellt den verstorbenen Bürgermeister Hayn dar. Darauf folgt der Bürgermeistersaal, in welchem die Busten und Porträts früherer und jetziger Bürgermeister Platz gefunden haben. Decke und Türen sind Mahagoni, die Wände mit Lederstoffe bedeckt. Der Turmsaal oder der Saal der Republik zeigt symbolische Darstellungen der vier grossen Handels-Republiken: Athen, Rom, Venedig und Amsterdam. Bemerkenswert sind die Brokatvorhänge und die elektrische Beleuchtung, welche letztere durch in den umlaufenden Fries eingesetzte Glühlampen bewirkt wird. Einen besonderen Schmuck bilden die Tore aus Aluminiumbronze (H. C. E. Eggers & Co.) — Der darauf folgende Raum ist der Kaisersaal. Zur Erinnerung an die Vorfälle der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1866, bei welcher Gelegenheit der Kaiser und die übrigen deutschen Fürsten in den provisorisch fertiggestellten Festsaal des Rathhauses als Gäste der Stadt Hamburg verweilten, ist dieser Saal Kaisersaal genannt und die Architektur und Malerei etc. mit Bezug auf diese ausserordentliche Peter gewählt worden. Er enthält u. a. die Busten von Kaiser Wilhelm I., Bismarck und Moltke, Stiftung der Herren von Ohlendorff, das lebensgrosse Bild Kaiser Wilhelm II. von Sr. Majestät selbst geschenkt, und ein grosses Ölgemälde, Kaiser Wilhelm I. mit dem Kronprinzen im Kreise seiner Paladine und Raigerer, von Anton v. Werner, Geschenk des Herrn W. H. Kemmerer. Der Kaisersaal, der zweitgrösste der Säle, eignet sich zur Abhaltung kleinerer Festmahlszeiten. An ihn grenzt der letzte der Festräume, der Bürgersaal. Dieser Saal ist mit den Porträt-Medaillons der bisherigen neun Präsidenten der Bürgerschaft und einem grossen Bild von Prof. Hans Bohrdt, das Hamburgische Konvocationsschild „Kaiser Leopold“ Kapläin Kapfberger Kampfe mit fünf französischen Kapern vor der Eibmündung, 1673, geschmückt. Das Gemälde ist ein Geschenk der Hamburger Bürgervereine. Vom Bürgersaal gelangt man in das Foyer der Bürgerschaft, welches durch die Marmorbüsten der verstorbenen Präsidenten Dr. Sammeister und J. Hinrichsen und durch drei Wandgemälde Roddeck's geschmückt ist, darstellend: den Hamburger Hafen mit der „Penny-Vanilla“ und der „Fotost“, und das patriotische Gebäude, den früheren Sitz der Bürgerschaft. Das Treppenhaus der Bürgerschaft schliesst sich an das Foyer. Andererseits grenzt an das Foyer der von Umgängen umgebene mit Gallerien und Logen versehene Sitzungssaal der Bürgerschaft, in welchem die von der Patriotischen Gesellschaft gestifteten Glasmalereien in den grossen Fenstern bemerkenswert sind.

Rechts und links vom Sitzungssaal liegen zwei Säle, welche sowohl als Vorzimmer während der Plenar-Versammlungen der Bürgerschaft, als auch als Sitzungszimmer ihrer Fraktionen benutzt werden. Zwischen den Räumen der Bürgerschaft und denjenigen des Senats erstreckt sich der grosse Saal. Er dient in erster Linie den feierlichen gemeinschaftlichen Sitzungen beider Körperschaften, zu welchem Zweck er mit reich geschmückter Estrade für den Senat ausgestattet ist, dann aber auch zu grösseren Festlichkeiten, zu denen die kleineren Säle allein nicht ausreichen. Er enthält eine Musikttribüne und eine Gallerie von 7 Logen für die Damen oder andere Zuschauer. Die fünf grossen Gemälde, die ihn schmücken, sind von Professor Hugo Vogel ausgeführt. Sie stellen die Epochen der hamburgischen Entwicklung von den frühesten Anfängen bis zur Gegenwart dar. Sein Licht erhält der Saal bei Tage durch 7 Fenster, am Abend durch drei grosse Kronleuchter und zahlreiche Wandlampen. Die Länge dieses Saales beträgt 42 m, die Breite (ohne Gallerie) 17 m.

Der Ratsweinkeller enthält 920 Stühle. Der vornehmste Raum darin ist der Rosenkranz, von Professor Dufftke mit einem reichen Fries geschmückt, im übrigen mit reicher Holzschneiderei und Mosaikfenstern ausgestattet. Der sog. Kiemer, für grössere Gesellschaften bestimmt, zeigt Bilder von Hies (Bremen), „die bunte Kuh“, der Mittelraum glasmalereien (geschichtliche Erinnerungen aus dem 14. und 16. Jahrhundert) und Bilder von Allers. Im Grundsteinkeller ist der Grundstein des Turmes zu sehen und das Gerät, welches bei der Grundsteinlegung benutzt wurde.

Die Beschichtigung des Rathauses ist gestattet. Eintrittsgeld an Wochenenden 50 Pf., an Sonn- und Festtagen 20 Pf. Kinder sind bei dem dienstlichen Portier auf der Rathaus-Diele zu haben. Ebenso wird der Ratsbüchse das Publikum zur Beschichtigung zugänglich gemacht, zur Erhebung gelangt ein Eintrittsgeld von 25 Pf. für die Person. Gesezt wird der Büchse am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend jeder Woche in den Vormittagsstunden von 10-1.

**Vom dem am Rathaus stehenden Spruche:**  
Libertatem, quam peperere majores,  
Digne student servare posteritas

befindet sich am Kugeldenkmal folgende Übersetzung:  
Freiheit haben dir, Hamburg, die Väter tüpfer errungen,  
Würdig wahre sie dir bis auf das späteste Geschlecht!

Ausserdem gibt es die folgenden Übersetzungen:  
Ehre, junges Geschlecht! die Freiheit, welche die Väter  
Mühtig für Hamburg erkämpft, würdig zu wahren der Stadt.  
Freiheit errangen die Väter! Sie Hamburg ewig zu wahren  
Sei auch das späteste Geschlecht, würdig der Väter, besetzt.  
Die Freiheit, von den Vätern einst erworben,  
Getreulich mög' der Enkel sie bewahren!  
Die Freiheit, die errungen die Alten,  
Möge die Nachwelt würdig erhalten.

**Das alte Rathaus.**

Admiralstr. 55/56.

ist in den Jahren 1781 bis 1785 durch den Zimmermeister Johannes Kopp als Waisenhaus für Mk. 400 000 erbaut. Dasselbe besteht aus einem Mittelbau und zwei Seitenflügeln, welche bis zu dem dahinter liegenden Fries reichen. Der Mittelbau enthielt früher die Kirche des Waisenhauses. Die Fassaden sind in Backsteinbau unter sparsamer Anwendung von Granit und Sandstein ausgeführt und zeigen die durch Sonnen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführten Rokokostilformen.

Als im Jahre 1842 das Rathaus in der Nähe der Trostbrücke dem grossen Brande zum Opfer fiel, wurde den Angehörigen des Waisenhauses ein anderes Unterkommen auf dem Gelände des ehemaligen Kloster St. Johannis in Winterhude geschaffen und das Waisenhaus zum Rathaus umgebaut. Die frühere Waisenhauskirche diente bis 1860 der Bürgerschaft zur Abhaltung ihrer Versammlungen, dann wurde sie zum Schwurgerichtssaal eingerichtet und später durch Wände in mehrere Räume geteilt, von denen der grösste der Finanzdeputation als Sitzungssaal diente. Im Jahre 1856 wurde durch den Stadtbaumeister Forsmann ein Sitzungssaal für den Senat, die Ratsstube, angebaut. Ausser dem Senat und der Finanzdeputation waren auch das Staatsarchiv und mehrere Gerichtsbehörden, sowie die Deputation für Handel und Schiffahrt im Rathaus untergebracht.

Nach Vollendung des neuen Rathauses im Jahre 1897 war das ganze Hans der Justizverwaltung und dem Landgericht überwiesen und jetzt haben mehrere Abteilungen der Polizeibehörde und die Baupolizeibehörde ihr Unterkommen darin.

**Börse.**

Adolphsplatz.

Die neue Börse wurde am 2. December 1841 eröffnet. Das Gebäude wurde vom grossen Brande im Mai 1842 verschont, obwohl ringsum alle Häuser und Strassen niederbrannten. Nachdem die bisherigen Räume dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügten, wurde im Jahre 1844 ein neuer geräumiger Anbau eröffnet und Flächenraum für den Börsenverkehr von ca. 3400 qm geschaffen, der dem Waren- und dem Fondsgeschäft dient. Der festliche, besonders dem Getreide-, Asskuranz- und Schiffmakler-Geschäft dienende Teil des Gebäudes, ist in den Jahren 1908/12 neu erbaut und am 1. April 1912 dem Verkehr übergeben. In diesem Flügel befindet sich im I. Stock der Lesesaal des Abonnement-Instituts der Börse und im II. und III. Stock die Bureau der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe. Die Commerzbibliothek ist provisorisch in der Domstrasse 5/6 untergebracht. Die Zahl der regelmässigen Börsenbesucher beträgt etwa 9000. In dem oberen Räume der Börse befinden sich die Räume der Handelskammer sowie das von der Handelskammer verwaltete Abonnement-Institut der Börse. Das Börsengebäude ist Staats Eigentum. Die Börsenversammlungen finden werktäglich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 Uhr, Sonnabends zwischen 1 und 2 statt. Der Eintritt während der Zeit von 1 Uhr 30 Min. und 2 Uhr 10 Min. bezw. Sonnabends von 1 Uhr 15 Min. und 2 Uhr ist nur gegen Zahlung eines Börsenbargeldes von 30 Pf. gestattet. Im übrigen steht der Zutritt zu den dem allgemeinen Geschäftsverkehr dienenden Räumen allen anständigen männlichen Personen frei, soweit sie nicht nach den Bestimmungen der Börsenordnung vom Börsenbesuch ausgeschlossen sind. Die unmittelbare Aufsicht über die Börse liegt der Handelskammer als Börsenaufsichtsbehörde ob; diese hat Polizeigewalt in dem Börsengebäude. Für die Handhabung der Ordnung besteht eine Börsenkommission, die von der Handelskammer ernannt wird und ihre Aufgabe mit Hilfe der von der Handelskammer angestellten Börsenbeamten erfüllt.

**Justizgebäude.**

Strafjustizgebäude.

Stevkingplatz, 1879-82 mit einem Kostenaufwande von 1 872 000 A im deutschen Renaissancestil errichtet und im Jahre 1894/95 durch einen längeren Flügelbau am Wall erweitert. In demselben sind die Strafabteilungen des Land- und Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft bei dem Hanseat. Oberlandesgericht, dem Landgericht und dem Amtsgericht untergebracht. Mit demselben ist das Untersuchungsgefängnis verbunden.

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

Ziviljustizgebäude.

Sieverkingplatz, dem Verkehr übergeben im September 1905. Näheres über die Behörden, welche sich in demselben befinden, siehe Abschnitt 1, wo dieselben einzeln in alphab. Ordnung aufgeführt sind.

Kirchen- und Gotteshäuser siehe in diesem Abschnitte Seite 7-14.

Das Marinegebäude (Admiralitätsstr. 46)

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marine-Verwaltung, das Seeamt, die Schiffsregister-Behörde, die Schiffsvermessungs-Behörde und den Fischereidirektor; es ist in den Jahren 1902 bis 1904 auf dem Platze des früheren Marinereals erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Wartehalle in Form eines mit Glas überdeckten Hofes; um diesen herum liegen die Räume für die An- und Abmutterung der Seeleute und die Kasse zur Auszahlung der Heuer sowie die Diensträume für den Fischereidirektor und für den Hafenmeister des 2. Bezirks. Die Einrichtung ist so getroffen, dass eine grosse Anzahl von Personen in kurzer Zeit abgefertigt werden kann. Im 1. Stock ist ein Saal für das Seemannsamt, in welchem über Streitigkeiten zwischen dem Schiffsführer und der Mannschaft u. dgl. gerichtlich verhandelt wird; daran schliessen sich die Kanzlei, Registratur und die Arbeitszimmer für Statistiker, sowie für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute. Ebenfalls haben der Direktor der Marine-Werks, der Oberhafenmeister und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermesser im 2. Stock (Pletsseite) untergebracht sind. Das dem Direktor des Marinewesens unterstellte Arsenal hat im Kellergeschoss Platz gefunden. Die Einrichtung ist hier so getroffen, dass die für die Elbe bestimmten Tonnen (zur Bezeichnung des Fahrwassers) und die dazu gehörigen Ketten, Anker u. s. w. vom Floz aus mittelst eines elektrisch getriebenen Kranes ein- und ausgebracht werden können. Das Seeamt (Gerichtshof für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein. An den Verhandlungssaal schliessen sich Zeugenzimmer, Registratur und Bibliothek, sowie die Arbeitszimmer des Vorsitzenden und des Reichskommissars. Das Haus enthält noch Dienstwohnungen für den Oberhafenmeister, den Arsenalaufseher und den Maschinisten des Hauses. Niederdrucklampenheizung und die damit verbundene angelegte Be- und Entlüftung, ein elektrisch betriebener Personenaufzug, elektrische und Gasbeleuchtung vervollständigen die Einrichtung. Mit Ausnahme des Dachstuhls sind alle Konstruktionen massiv und feuersicher. Die Fassade an der Pletsseite zeigt Verbindung aus Ziegelstein; die Hauptfront an der Admiralitätsstrasse ist aus Sandstein, welcher aus den Kaiserbüchen bei Meckeln am Glan bezogen ist, in Renaissanceformen hergestellt. Die Fensterbrüstungen des 2. Stocks zeigen die Wappen der Vorsitzenden der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe.

Museen.

siehe unter Wissenschaftliche Anstalten und im Inhaltsverz.

Das Patriotische Gebäude

an der Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein gotischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1812 von dem Architekten Th. Bülow errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1898, hielt die Bürgerschaft ihre regelmässigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Im dritten Stock zu dem ein Fahrstuhl hinaufführt, befindet sich die Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in feuersicheren Räumen. Sie enthält viele wertvolle, wissenschaftliche und vor allem technische Werke. Ihr Bestand wird jährlich durch die Gesellschaft wie auch durch Zuweisungen des Architekten- und Ingenieur-Vereins und des Gewerbevereins ergänzt. Die Patriotische Gesellschaft, im Jahre 1765 von Dr. Pauli, Professor Büsch, Senator Kirchhof, E. Maak, Dr. Reimarus, Baumeister Sonnin und J. F. Tonnis gegründet, diente zur Förderung und Hebung des Gemeinwohls. Diese Ziele sind im Verlauf der vielen Jahrzehnte ununterbrochen festgehalten worden. Im Einzelnen hat sich namentlich durch den Lauf der Zeit manches geändert, aber der Grundgedanke ist doch derselbe geblieben. Viele später vom Staat übernommenen Einrichtungen sind von der Patriotischen Gesellschaft ins Leben gerufen, so die Allgemeine Armenanstalt, die Gewerbeschule, die Seemannsschule, die Rettungsanstalt u. s. w. Auch wurde von ihr die erste Hamburgische Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1888 veranstaltet.

In neuerer Zeit hat die Gesellschaft vor allem zwei Arbeitsnachweise, die öffentliche Bücherhalle, welche bereits 4 Filialen hat, darunter eine grosse am Pferdemarkt, die Ehrlichung von Familienärzten, Fürsorge für die volkschul-entlassene Jugend, Hansbibliothek, Leserkunde für Volksschulkinder, ferner Bestrebungen zur Förderung der Blumenpflege bei Volksschulkindern und an den Häusern (Balkone u. s. w.), sowie für die minderbemittelten Kreise der Bevölkerung bestimmte Volksschauspiele veranstaltet bzw. eingerichtet und sich dadurch grosse Verdienste um das Gemeinwohl erworben.

Im Zusammenhang mit ihren Bestrebungen bestehen augenblicklich folgende von der Patriotischen Gesellschaft eingesetzte Kommissionen: Kommission für die öffentliche Bücherhalle, Kommission für Kinderlesezimmer, Kommission für Arbeitsnachweise, Kommission zur Förderung der Blumenpflege in den Häusern, Kommission zur Errichtung einer Hausbibliothek, Kommission zur Belohnung langjähriger Diensttreue und Rettung aus Lebensgefahr, Stipendien-Kommission, Bibliothek- und Lesezimmer-Kommission, Kommission für die volkschul-entlassene Jugend, Kommission für Volksschauspiele, Kommission für Familiengärten, Kommission für Kunst und Wissenschaft, Kommission zur Veranstaltung von Vorträgen für Arbeiter.

Mit verschiedenen Vereinen, die auch im Patriotischen Gebäude ihre regelmässigen Sitzungen abhalten und grossenteils aus der Gesellschaft hervorgegangen sind, steht die Patriotische Gesellschaft schon seit Jahren in enger Verbindung, so mit dem Architekten- und Ingenieur-Verein, dem Künstlerverein, dem Aerztlichen Verein, dem Gewerbe-Verein, dem Verein für Hamburgische Geschichte, dem Miete-Hilfsverein, der Mathematischen Gesellschaft, der Gesellschaft zur Förderung der Amateur-Photographie. Ausser den genannten halten noch zahlreiche andere Vereine ihre regelmässigen Versammlungen im Patriotischen Gebäude ab.

Zur Zeit ist erster Vors.: Oberlandesger.-Rat Dr. Engel; zweiter Vors.: Dr. Eduard Hallier, Direktor Prof. Dr. Reimüller, zuletzt ausgetretener Vors.: Dr. Johs. Wentzel, Physikus Dr. G. Horn, Sieverking, O. Repsold, Dr. U. Ph. Moller, Altste: J. Dietrich, erster Kassenverwalter; Rich. Hempel, zweiter Kassenverwalter.

Badeanstalten.

A. Staatliche Warmbadeanstalten.

Hamburg besitzt 7 staatliche, der Deputation für die Stadtwasserkunst unterstellte Warmbadeanstalten; eine achte Anstalt ist im Bau.

Die Wasch- und Badeanstalt Schweinsmarkt.

Lange Mühren, mit 66 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, 18 Brausebädern für Männer und 15 Waschtischen nebst Trocken- und Mangelrichtungen wurde als erstes Volksbad in Deutschland nach englischem Muster von einer gemeinnützigen Gesellschaft mit einem Kostenaufwand von Mk. 206 250 erbaut und 1855 eröffnet. Der Staat unterstützte das Unternehmen durch Lieferung des Bauplatzes und des Wassers. Am 1. Januar 1909 ging der Betrieb der Anstalt auf den Staat über.

Die Badeanstalt Scharnort

mit einem 21:5,5 m grossen Schwimmbecken, das Dienstags und Freitags von mittags 12 Uhr an Frauen zur Verfügung steht, im übrigen aber von Männern benutzt wird, und 44 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen, wurde mit einem Kostenaufwand von Mk. 401 000 von derselben Gesellschaft erbaut, 1881 eröffnet und vom Staate in der gleichen Weise wie die Anstalt Schweinsmarkt unterstützt. Auch der Betrieb dieser Anstalt ging am 1. Januar 1908 auf den Staat über.

Die Badeanstalt Hohewalde

wurde vom Staate mit einem Gesamtkostenaufwand von Mk. 706 000 erbaut, 1898 mit einem Schwimmbecken und 60 Wannenbädern 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen eröffnet und bis zum 1. Januar 1908 von der obengenannten Gesellschaft betrieben.

In den Jahren 1905 und 1906 wurde die Anstalt wesentlich erweitert; sie enthält jetzt ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 80 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 17 Brausebäder für Männer und Frauen.

Die Badeanstalt Lägerort

wurde vom Staate mit einem Kostenaufwand von Mk. 866 000 erbaut und 1904 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 67 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 25 Brausebäder für Männer und Frauen.

Die Badeanstalt Barmbeck Bartholomäustr. 95.

wurde vom Staate erbaut und 1908 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 77 Wannenbäder 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen und 80 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten dieser Anstalt, in deren oberen Stockwerke eine öffentliche Bücherhalle und ein Standesamt untergebracht sind, haben Mk. 975 000 betragen.

Die Badeanstalt Hammerbrook

(an der Ecke des Heidenkampsweges und der Söderstrasse) wurde vom Staate erbaut und 1912 eröffnet; sie enthält ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 20,8:11 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 63 Wannenbäder 1. u. 2. Klasse für Männer und Frauen und 87 Brausebäder für eine öffentliche Bücherhalle und ein Standesamt untergebracht sind, haben Mk. 971 400 Mk. betragen.

Die im Stadteil Eppendorf, an der Ecke der Knauer- und Goornstrasse in Bau befindliche Anstalt

wird ein 24:12 m grosses Schwimmbecken für Männer, ein 19:12 m grosses Schwimmbecken für Frauen, 63 Wannenbäder 1. und 2. Klasse für Männer und Frauen und 80 Brausebäder für Männer und Frauen enthalten und voraussichtlich im Juli 1914 eröffnet. Die Baukosten dieser Anstalt, in deren oberen Stockwerke eine Bücherhallenfiliale und ein Standesamt untergebracht werden, sind auf M. 1 030 000 veranschlagt.

Das Brausebad St. Pauli.

Ecke Davidstr. und Kastanienallee, wurde vom Staate erbaut und 1893 eröffnet; es enthält 14 Brausebäder für Männer und Frauen. Die Baukosten der Anstalt haben 21 000 Mk. betragen.

Der Betrieb dieses Bades ist einem Pächter übertragen. Es wird vom 1. April bis 30. September um 6 Uhr morgens und vom 1. Oktober bis 31. März um 8 Uhr morgens geöffnet und an Wochentagen um 10 Uhr abends, an Sonntagen um 12 Uhr mittags geschlossen. Ein Bad kostet auch hier mit Handtuch und Seife 10 Pf. Im Jahre 1912 wurden insgesamt 88 029 Bäder verabreicht.

Die Badeanstalten sind vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr morgens und vom 1. Oktober bis 31. März von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr abends an Werktagen, bis 12 Uhr mittags an Sonntagen, bis 6 Uhr abends am Weihnachtsabend und bis 8 Uhr abends am Silvesterabend geöffnet. Der Kassenabschluss findet Stunde vor Beendigung der Badezeit statt. Am Neujahrstag, Charfreitag, Himmelfahrtstag, Busstag und an den beiden öster-, Pfingst- und Weinachtsfesttagen bleiben die Anstalten gänzlich geschlossen.

Ein Schwimmbad kostet ohne Handtuch für Erwachsene 15 Pf., für Kinder unter 14 Jahren 10 Pf.; für Männer und Knaben ist in den Preis die Benutzung einer Badelias eingeschlossen. Frauen und Mädchen müssen die Badeanzug- und Badekappen mitbringen, bzw. für 10 und 5 Pf. entleihen. Ein Abonnement auf Schwimmbäder kostet ohne Wäsche für ein Jahr Mk. 25 für Erwachsene, Mk. 12 für Kinder, für 1 Jahr Mk. 15 bzw. Mk. 7; der Schwimmanterricht für 1 Jahr für Erwachsene Mk. 6, für Kinder Mk. 3. Ein Wannenbad kostet in der 1. Klasse mit 2 Handtüchern 50 Pf., in der 2. Klasse mit einem Handtuch 30 Pf. Ein Kartentisch für 16 Wannenbäder 1. Klasse kostet Mk. 7, 2. Klasse Mk. 4, Seesalzläder kosten 1. Klasse Mk. 1,50, 2. Klasse Mk. 1,30. Ein Brausebad kostet mit Handtuch und Seife 10 Pf. Ein besonderes Handtuch, 1 Stück Seife 1 Schwimmgürtel und 1 Badekappe kosten je 5 Pf., 1 Badeanzug und 1 Badekappe je 10 Pf.

Im Jahre 1912 wurden in den 6 Anstalten 2 675 114 Bäder und zwar 1 611 889 Schwimmbäder, 713 208 Wannenbäder, und 350 567 Brausebäder verabreicht; die 15 Waschtische der Wasch- und Badeanstalt Schweinsmarkt wurden zusammen während 12 690 Stunden benutzt.

B. Privatbadeanstalten.

Neben den staatlichen Anstalten besteht eine grössere Zahl von Privatbadeanstalten, von denen zu nennen sind: Wiener Bad, grosse Theaterstr. 42/43; fertiges Badeanstalt, grosse Bleichen 86; Wilhelmshad, Feldstrasse 57; Theresienbad, Oberaltenallee 74b und die Badeanstalten Paulstr. 25, Osterstr. 92, Böhmkenstrasse 40/41, Wandsbekerchaussee 12, Papenstr. 8, Billw. Neudeich 178 und Dorotheenbad, Dorotheenstr. 63.

Öffentliche Flussbadeanstalten.

Männer-Badeanstalten:

Aussen-Alster, Bullerleich, Steinwärdter, Veddel, Ohlsdorf, Langenhorn, Billbrook, Badeplatz Horner Moor und die Eppendorfer-Winterbäder Flussbadeanstalt.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

Repaired Document

Plastic Covered Document

Frauen-Badeanstalten:

Aussen-Alster, Billbrack, Veddel, Ohlsdorf, Langenhorn und Billbrook.

Brücken.

Adolphsbrücke. Erbaut 1844-1845. Gewölbeschleife (Mittelföhrung) + 7,88 m Länge 37,4 m, Breite ca. 11,8 m, drei Durchfahrten von zusammen 31,1 m Durchfahrtsweite.
Adolphstrassenbrücke. Erbaut 1893. Länge 10,60 m, Breite 13,1 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.
Ahrensburgerstrassenbrücke (im Bau begriffen). Bogenbrücke in Eisenkonstruktion. Länge ca. 40,0 m, Breite 17,0 m, lichte Weite 20,0 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
Alfredstrasse, Brücke in der. Erbaut 1900. Länge 22 m, Breite 17,3 m.
Alsterstreck, südliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,70 m, Länge 37,0 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 38,0 m, erbaut 1911.
Alsterstreck, nördliche Überführung der Hochbahn, Unterkannte + 12,90 m, Länge 39,0 m, Breite 7,75 m, lichte Weite 38,0 m, erbaut 1911.
Altenwallbrücke. Erbaut 1840-1841. Verbreitert 1910. Gewölbeschleife + 7,80 m, Länge ca. 20 m, Breite ca. 29 m, eine grössere Durchfahrt von ca. 8,20 m, eine kleinere Durchfahrt von 4,10 m Weite.
Am Markt, Viadukt der Hochbahn, erbaut 1911. Länge 412 m, Breite 9,30 m und 8,30 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
St. Annenbrücke. Erbaut 1884-1885. Länge 25,6 m, Breite am süd. Widerlager 20,2 m, am nörd. Widerlager 30,4 m, zwei Durchfahrten von zusammen 22,2 m, Konstruktionsunterkannte + 8,30 m.
Arndtstrassenbrücke. Erbaut 1867. Länge 9,90 m, Breite 7,40 m, lichte Weite 8,16 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m. 1884 Erneuerung des gesamten hölzernen Oberbaues. Erneuert 1911/12 in Eisenbeton. Länge 14,83 m, Breite 14,33 m, lichte Weite 11,0 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m, Tragfähigkeit 18000 kg.
Baakenbrücke, eiserne Brücke. Erbaut 1887. Länge 87,40 m, Breite 15,30 m. Die Brücke kann mittelst hydraulischer Vorrichtung aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 17 m für die Schifffahrt frei werden.
Baakenschleuse, Baakewärderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1890. Länge 16,50 m, Breite 15 m, eine Öffnung.
Bachstrassenbrücke. Erbaut 1879. Länge 11,70 m, Breite 11 m, lichte Weite 9,90 m, Durchfahrtshöhe 3,45 m. 1904-1905 Erneuerung des Oberbaues und Verbreiterung um 1,7 m.
Bankenkanal, Lippelstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1911. Länge 26,50 m, Breite 17 m, eine Öffnung, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.
Barmbecker Stiehkanal, Unterführung, Länge 28,30 m, Breite 7,30 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m, erbaut 1910/11.
Barmbeckerstrassenbrücke, erbaut 1912-1913 in Eisenbeton, Länge ca. 47,00 m, Breite 20,35 m, Breite 20,35 m, lichte Weite 20,00 m, Durchfahrtshöhe 3,65 m.
Barmbeckerstrasse und Vossberg (Hochbahn), Unterkannte von +14,80 m bis +15,4 m, Länge 127 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m, erbaut 1910.
Bellefuehrbrücke. Erbaut in den 60er Jahren. Länge 14,10 m, Breite 8,15 m, lichte Weite 5,40 m, Durchfahrtshöhe 2,01 m, 1894 gründliche Ausbesserung der Landjoche.
Berlinthordamm, Brücke im. Erbaut 1908. Länge 31 m, Breite 18,5 m.
Billhorner Brücke, Billhorner Brückenstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1886-1888. Länge der festen Brücke 57,28 m, der Rollbrücke 50,39 m, Breite 13 m, Konstruktionsunterkannte + 10,60 m. Die Rollbrücke kann mittelst einer hydraulischen Vorrichtung angefahren werden, wodurch eine freie Öffnung für die Schifffahrt von ca. 14 m Weite entsteht.
Bille, zweigleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bullerdeich und Billestrasse. Erbaut 1901. Länge ca. 77 m, 2 Seitenöffnungen à 18 m und 1 Mittelloffnung à 20 m Durchfahrtsweite.
Bille, eingleisige Eisenbahnbrücke über die, im Billwärder-Anschlag. Erbaut 1890. Länge ca. 78 m, 2 Seitenöffnungen à 17 m und eine Mittelloffnung à 20 m Durchfahrtsweite.
Bill-Brack, dreigleisige Eisenbahnbrücke über das. Erbaut 1846, erweitert und verbreitert 1901. Länge ca. 116 m, 1 Öffnung à 30 m und 3 Öffnungen à 12 m Durchfahrtsweite.
Bilkanal, im Zuge des Anschlages Billdeiches, hölzerne Brücke. Erbaut 1911. Länge 62,60 m, Breite 9,10 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 10 m lichte Weite mit 4 Seitenöffnungen.
Bilkanal, Billh. Deich, hölzerne Brücke. Erbaut 1899. Länge 48,70 m, Breite 9,10 m, sechs Öffnungen. Konstruktionsunterkannte + 8,20 m.
Bilkanal, über den, eingleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bille und Rangierbahnhof Rotherbusort. Erbaut 1901. Länge ca. 67 m, 2 Seitenöffnungen à 11,5 m und 1 Mittelloffnung à 20 m Durchfahrtsweite. Konstruktionsunterkannte + 9,40 m.
Bilkanal, Fussweg zwischen Anschlager Billdeich und Haltestelle Tiefstuck. Holzbrücke. Erbaut 1898. Länge 47,20 m, Breite 2,40 m, sechs Öffnungen. Konstruktionsunterkannte + 8,30 m.
Billhorner Canal, Billhorner Brückenstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1900. Länge 27,80 m, Breite 10 m, fünf Öffnungen.
Billhorner Canal, Billestrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1904-1905. Länge 24,85 m, Breite 17 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m, eine Öffnung.
Billwärder Bucht, Brücke über die. Erbaut 1905. Länge 188 m, Breite 4,50 m, 4 Durchfahrten von zusammen 80,6 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkannten zwischen + 9,0 und + 10,54. Der mittlere, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 14,9 m überspannende Teil der Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden.
Birkenau, Unterführung. Erbaut 1909. Länge 29,1 m, Breite 8,6 m, 3 Öffnungen 2 à 7,3 m und 1,10 m lichte Weite, Durchfahrtshöhe 10,9 m.
Bleichenbrücke. Erbaut 1844-1845. Gewölbeschleife + 7,7 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 12 m, zwei Durchfahrten von zusammen 26,4 m Durchfahrtsweite.
Blumenstrassenbrücke. Erbaut Ende der 80er Jahre. Länge 14,40 m, Breite 8,40 m, lichte Weite 8,30 resp. 5,80 m, Durchfahrtshöhe 2,40 m.
Bogenstrasse, Unterführung. Länge 25 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 28 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1909-1911.
Borgweg, Überführung. Unterkannte + 15,9 m, Länge 46 m, Breite 12,20 bis 15,50 m, erbaut 1910.
Borstelerbrücke. Eppendorferlandstrasse. Erbaut 1865. Länge 22,70 m, Breite 16,85 m, lichte Weite 5,65 m, Durchfahrtshöhe 2,60 m. 1901 Verbreiterung um 2,30 m.
Brahmsallee, Unterführung. Erbaut 1909-10. Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 5 m.

Bramfelderbrücke, Bramfelderstrasse. Erbaut 1896, erneuert 1900-1901. Länge 30,90 m, Breite 20,20 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m.
Brandhoferschleuse, kleine, eiserne Brücke. Erbaut 1877. Länge 24 m, Breite 23 m, Konstruktionsunterkannte + 6,88 m, eine Öffnung, Verbreitert 1892 von 17,5 m auf 23 m.
Brandhoferschleuse, grosse, eiserne Brücke, 23 m breit, Durchfahrtsweite 21,86 m, eine Öffnung, erbaut 1908-1909. Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.
Brandwiesenbrücke. Erbaut 1868-1869. Gewölbeschleife + 8,63 m, Länge ca. 16 m, Breite ca. 17,60 m, eine Durchfahrt von ca. 13,10 m Durchfahrtsweite.
Brauerstrassenbrücke. Erbaut 1856, Konstruktionsunterkannte + 7,9 m, Länge ca. 9 m, Breite ca. 11 m, eine Durchfahrt von 8,70 m Durchfahrtsweite.
Brooksbrücke, B. d. neuen Krahn. Erbaut 1886-1888. Länge 43,04 m, Breite 17 m, Weite der Durchfahrt 42 m, Konstruktionsunterkannte 9 m im Scheitel, + 9,52 m am Widerlager.
Brookthorqualbrücke. Erbaut 1883-1885. Länge der südlichen Brücke 24,3 m, der nördlichen Brücke 24,4 m, Breite 11,35 bzw. 37 m, zwei Durchfahrten von zusammen 30,50 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkannte + 8,289 m. Die Brücke besteht aus zwei getrennten Brückendeckeln auf gemeinsamen Widerlagern. Die südliche Brücke nimmt neben zwei Kalgelaisenen einen nach der Zollabfertigung Brookthorhafen führenden Fussweg auf. Die nördliche Brücke dient dem Strassenverkehr und dem Eisenbahnverkehr der Kalgelaise am Brookthorqual. Von der Gesamtbreite dieser Brücke entfallen 17,80 m auf die Strasse und 19,20 m auf den Bahnkörper.
Brookthorerschleuse, Brücke über die, eiserne Brücke. Erbaut 1870, Länge 12,45 m, Breite 17,20 m, eine Öffnung.
Brücke im Weg No. 199 in Hamm. Erbaut 1901. Länge 29 m, Breite 8 m.
Brücke im Weg No. 200 in Hamm. Erbaut 1901. Länge 63 m, Breite 6 m.
Ballenhusenkanal, Anschlager Billdeich, Holzbrücke, erbaut 1908. Länge 67,10 m, Breite 9,10 m, 6 Öffnungen. Konstruktionsunterkannte + 8,20 m.
Bundesstrasse, Unterführung. Erbaut 1910-1911. Länge 113 m, Breite 9 und 12 m, 8 Öffnungen von je 30 m zwischen den Pfeilern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.
Carlstrassenbrücke. Erbaut 1869. Länge 10,90 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,50 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1895 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.
Catharinenbrücke, Grimm. Erbaut 1877-1878. Konstruktionsunterkannte + 8 m, Länge ca. 16,50 m, Breite ca. 13 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.
Catharinenbrücke, kleine, B. d. Mühren. Erbaut 1887-1888, Konstruktionsunterkannte + 7,8 m, Länge 22 m, Breite 20 m, eine Durchfahrt.
Clärchenbrücke, Clärchenstrasse. Erneuert 1910 in Eisenbeton. Länge 18,90 m, Breite 14,50 m, lichte Weite 7,00 m, Durchfahrtshöhe 3,00 m.
Dorotheenstrasse, Unterführung. Unterkannte + 13,4 m, Länge 22 m, Breite 6,10 m, lichte Weite 17 m, erbaut 1911.
Dorotheenstrassenbrücke. Erbaut in den 60er Jahren. Länge 14,25 m, Breite 11,40 m, lichte Weite 5,53 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m. 1899 Verbreiterung um 3 m.
Eilbeck, zweigleisige Eisenbahnbrücke über den. Erbaut 1905. Länge ca. 19 m, eine Öffnung à 10 m Weite.
Ellenau, Unterführung. Erbaut 1911. Länge 26 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 25,8 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 14,43 m.
Eilbecktal, Brücke im mass. Unterbau, eis. Überbau, erbaut 1909. Länge 23 m, Breite 17 m, lichte Weite 10 m, Durchfahrtshöhe 1,90 m.
Elmabüttelerbrücke s. Osterstr.
Elbbrücke, Alte
Elbbrücke, Neue, eiserne Brücke. Erbaut 1884-1887. Länge ca. 400 m, Breite 13 m, drei Stromöffnungen à 102 m, Konstruktionsunterkannte + 10,60 m vier Flussöffnungen à 21 m.
Enckeplatz, Fussgängerbrücke über den Stadtgraben; Eiserne Bogenbrücke. Erbaut 1909. Länge ca. 75 m, Breite 5 m, 3 Öffnungen, die Mittelloffnung wird von einem Bogen überspannt. Spannweite 44 m.
Ellerthorbrücke. Erbaut 1668. Gewölbeschleife (Mittelloffnung) + 10,9 m, Länge 86 m, Breite 12,6 m, eine Schleuse von 4,60 m Durchfahrtsweite, zwei Brückenöffnungen von zusammen ca. 17,2 m Weite.
Eppendorfer Baum, Unterführung. Erbaut 1908-1910. Länge 27 m, Breite 12 und 14 m, lichte Weite 22,93 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,50 m.
Eppendorferbrücke, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1883, Länge 26,50 m, Breite 12 m. 1901 erneuert auf Länge 31,50 m, Breite 18 m, Durchfahrtshöhe 4,20 m. 2 Durchfahrtsweiten à 7,9 m, 1 à 4,8 m.
Ericusbrücke, Lohseplatz, eiserne Drehbrücke. Erbaut 1869-1871, umgebaut 1908-1909. Länge 36 m, Breite 8,96 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus aufgedreht werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 12,8 m für die Schifffahrt frei werden. Konstruktionsunterkannte + 7,48 m am Mittelpfeiler, + 8,29 m am Widerlager.
von Eisenstrassenbrücke. Erbaut 1898. Länge 28 m, Breite 10 m, Durchfahrtshöhe + 11,3 m.
Fährkanalbrücke, auf Steinwärder. Norderbstr. Erbaut 1875. Länge 64,20 m, Breite 4 m, 6 Öffnungen von 6,40 m, von 8,50 m lichter Weite, Konstruktionsunterkannte im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,58 m. 1895 Erneuerung der Landjoche und eines Stromloches. 1897 Erneuerung der Stromjoche und Aussenen Taggebalken.
Fährstrassenbrücke. Erbaut 1863-1864. Länge 10,40 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 1,70 m. 1895 Reparatur und teilweise Erneuerung des hölz. Oberbaues.
Fonsteichbrücke, Schöne Aussicht. Erbaut 1884. Länge 14,30 m, Breite 15 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 3,40 m.
Fornschirbrücke. Erbaut 1891. Länge 40,40 m, Breite 10 m, lichte Weite 6 resp. 7,90 m, Durchfahrtshöhe 3,48 m. 1903 Erneuerung der Joche, 1908 grössere Reparatur des Oberbaues.
Finkenau, Unterführung. Erbaut 1908-1909. Länge 21,7 m, Breite 8,20 m, eine Öffnung von 20 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 14,75 m.
Flachland, Unterführung. Länge 18,20 m, Breite 8,22 m, lichte Weite 17 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, erbaut 1910.
Flurstrasse, Unterführung. Länge 48 m, Breite 9,22 m und 13 m, 2 Durchfahrtsöffnungen von je 15,80 m lichter Weite und 4,40 m Durchfahrtshöhe, Mittelloffnung für Fussgänger 4,65 m lichte Weite und 3,90 m lichte Höhe, erbaut 1909-1910.
Flurstrassenbrücke. Erbaut 1901. Länge 29,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtshöhe 4,10 m.
Friedrichsbergerbrücke, Friedrichsbergerstrasse. Erbaut 1899. Länge 10 m, Breite 10 m, Konstruktionsunterkannte + 10,3 m.

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

1901, Höhe 13,10 m, Länge 13,10 m, Höhe 7,9 m, 8,70 m, Höhe 3,04 m, erkannte Bricke r. 87 m, te, Kon- gewei ge- Die süd- derie nörd- verkehr : dieser uf den it 1870, ite 8 m, ite 8 m, e und Durch- lichte ng des erkannte hrt von , Kon- eine 18,90 m, m, Breite 4,25 m, a. 1899 a. 19 m, Öffnung fe 23 m, Breite erkannte Bogen- ungen, Spann- 10,9 m, fahrts- weite. reite 12 Durch- it 1882, 1,50 m, a. 7,9 m, abgebaut mittelst fahrten unster- Durch- Länge lichter Wider- Strom- balken, lichte id teil- te 15 m, e Weite r Joche, m, eine m, e 17 m, Durch- Durch- ite und lichte Länge

**Fahlschüttelerstrasse**, Unterführungen beim Bahnhof Barmbeck. Südliche Unterführung: Länge 30,60 m, Breite 4,55 m und 7,50 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m; nördliche Unterführung: Länge 51,85 m, Breite 4,85 m und 8,20 m, lichte Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m; erbaut 1908-1109.

**Fahlschüttelerstrasse**, südliche Unterführung. Länge 48,60 m, Breite 9,21 m, lichte Weite 25,87 m, Durchfahrtshöhe 4,70 m, erbaut 1908-1909.

**Gaswerkbrücke**, Osterbeckstrasse. Erbaut 1901, Länge 13,50 m, Breite 12 m, lichte Weite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 3,75 m.

**Gärtwietenbrücke**, Erbaut 1843, Gewölbeschittel + 7,45 m, Länge ca. 12,60 m, Breite ca. 10,60 m, eine Durchfahrt von 11,20 m Durchfahrtsweite.

**Geobenstrasse**, Holz-Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1908-1909, Länge 37 m, Breite 2,50 m, Durchfahrtshöhe 4,40 m, 2 Durchfahrten à 8 m.

**Geobenstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 29 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

**Geothestrassenbrücke**, Am Langenzug. Erbaut 1893, Länge 9,60 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

**Geornebrücke**, Eisenbeton-Bogenbrücke. Erbaut 1910-1911, Breite 17 m, Länge 35 m, Weite 25 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, Tragkraft 25000 kg.

**Goldbeckkanal**, Überführung der Hochbahn. Unterkannte + 10,75 m, Länge 25,50 m, Breite 7,80 m, lichte Weite 20 m, erbaut 1910.

**Graskellerbrücke**, Erbaut 1838-1839, verbreitert 1846-1847, Gewölbeschittel (der Schluße) + 8 m, Länge ca. 27 m, Breite ca. 17,4 m, eine Schluße von 5,4 m Durchfahrtsweite, zwei Freigerinnen von zusammen 5,3 m Weite.

**Grindelberg**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 33,70 m, Breite 8 und 11 m, lichte Weite 29,40 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,49 m.

**Grüningerbrücke**, Hopfensack. Erbaut 1866-1868; verbreitert 1894-1895, Gewölbeschittel + 7,57 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 12 m, eine Durchfahrt von 8 m Durchfahrtsweite.

**Groschaldestrasse**, Unterführung, Unterkannte + 13,40 m, Länge 22,5 m, Breite 8,20 m, lichte Weite 17 m, erbaut 1910.

**Grovedrücke**, Osterbeckstrasse. Erbaut 1875, Neubau 1907 in Stein und Eisen, Länge 9,40 m, Breite 16 m, Durchfahrtsweite 7,50 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

**Grüne Brücke**, über die Bille, Billw. Steindamm, eiserne Brücke. Erbaut 1911-1912, Länge 60 m, Breite 23 m, 3 Durchfahrtsöffnungen, mittlere Durchfahrt 20 m, seitliche Durchfahrten à 18,20 m, Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

**Guanoftathbrücke** auf Steinwärd, Norderelbstrasse. Erbaut 1874 Länge 36 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 5,80 m, 3 von 6,40 m lichter Weite. Konstruktionsunterkannte im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m. 1896 Erneuerung des östlichen Landoches etc. 1897 Erneuerung der äusseren Tragelbken.

**Güntherstrasse**, Unterführung. Erbaut 1911 Länge 28 m, Breite 8 m, 1 Öffnung von 26 m, 7 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 15 m, Fussgängerbrücke. Erbaut 1874, Länge 19 m, Breite 3,0 m Konstruktionsunterkannte + 8,70 m.

**Gurlittinsel**, Unterführung. Erbaut 1911 Länge 19 m, Breite 3,0 m Konstruktionsunterkannte + 8,70 m.

**Gustav Freytagbrücke**, Gustav Freytagstr. Länge 10 m, Breite 7,20 m, lichte Weite 8,15 m, Durchfahrtshöhe 2 m. 1896 Erneuerung des hölzernen Oberbaues.

**Gustavcanal**, Schwabenstr., eiserne Brücke. Erbaut 1890, Länge 15,55 m, Breite 8,30 m, zwei Öffnungen.

**Gustavcanal**, Sudequaistr., eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

**1. Hammerbrookschleuse**, Staddeich. Erbaut 1846, Länge 8,6 m, verbreitert auf 11 m in Eisenbeton, eine Öffnung, Klinkergewölbe.

**2. Hammerbrookschleuse**, Staddeich, eiserne Brücke. Erbaut 1888, Länge 28,60 m, Breite 11,80 m, zwei Öffnungen.

**Hammersteindamm, Brücke im**. Erbaut 1908, Länge 29 m, Breite 15,8 m.

**Haynstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 33 m, Breite 8, Breite 9,80 m, lichte Weite 25 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts- höhe 4,40 m.

**Hegestieg**, hölz. Fussgängerbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1899, Länge 23,60 m, Breite 3,25 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 14 m, Durchfahrtsweiten 7 m, 7,85 m und 7,10 m.

**Heiligengeistbrücke**, Erbaut 1888-1885, Gewölbeschittel (Mittelföffnung) + 8,5 m, Länge ca. 40 m, Breite ca. 17,3 m, drei Durchfahrten von zusammen 32,2 m Durchfahrtsweite.

**Heiligwigbrücke**, Heiligwigstr., Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1897, Länge 25,99 m, Breite 13,08 m, Durchfahrtshöhe 3,40 m bzw. 4,3 Durchfahrtsweiten 7 m, 7,85 m und 7,10 m.

**Heiligwigstrasse**, 2 Unterführungen. Erbaut 1908-1909, Länge 28 m, Breite 8,75 und 10 m, lichte Weite 23 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

**Heilbrookstrassenbrücke**, erbaut 1912/13, über den Barmbecker Stichkanal. Länge 27,40 m, Breite 18 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 3,35 m, 2 Durchfahrten à 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.

**Hellenenbrücke**, Bei den Mühren. Erbaut 1875-1876, Konstruktionsunterkannte + 8,2 m, Länge ca. 14 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 10 m Durchfahrtsweite.

**Nochwasserbassin**, Süderstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1907-1908, Länge 40 m, Breite 20 m, 3 Öffnungen à 12 m lichte Weite. Konstruktionsunterkannte + 6,90 m.

**Nochwasserbassin**, Wendenstrasse, in Holz erbaut 1885, Länge 37 m, Breite 10 m, Drei Durchfahrtsöffnungen à 6,40 m.

**Nofwegbrücke**, Erbaut 1891, Länge 9,50 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8 m, Durchfahrtshöhe 2,65 m.

**Nohebrücke**, Kajen. Erbaut 1886-1887, Gewölbeschittel + 9,17 m, Länge ca. 43 m, Breite ca. 18 m, eine Durchfahrt von 11 m Durchfahrtsweite.

**Noheluftbrücke**, Hohenluftchausee, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Erbaut 1854, Länge 26,13 m, Breite 12 m, 1902 erneuert auf Länge 34,70 m, Breite 19 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, zwei Durchfahrten à 8,08 m.

**Nohenfelder Brücke**, a. d. Alster. Erbaut 1876, Länge 14 m, Breite 22,4 m, Durchfahrtshöhe 10 m.

**Nolländischbroekth, Brücke über das**, in der Holländischenreihe. Erbaut 1900-1902, Länge 20,82 m, Breite 8,78 m, Weite der Durchfahrt 19,20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,41 m im Scheitel, + 8,31 m am Widerlager.

**Nolsteinischerkamp**, Unterführung. Erbaut 1911, Länge 34,5 m, Breite 8,6 und 12 m, 2 Öffnungen von 15 und 11 m lichter Weite, Durchfahrts- höhe + 17,2 m.

**Nolzbrücke**, Mattenwie. Erbaut 1846-1847, Gewölbeschittel (Mittelföffnung) + 8,41 m, Länge ca. 49 m, Breite ca. 12,20 m, drei Durchfahrten von zusammen 35,05 m Durchfahrtsweite.

**Nornerweg, Brücke im**. Erbaut 1901, Länge 25 m, Breite 20 m.

**Nufnerstrasse**, südliche Unterführung. Länge 25,40 m, Breite 12,15 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrtshöhe 4,90 m, erbaut 1908-1909.

**Nufnerstrassenbrücke**, Erbaut 1901, Länge 29,50 m, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtshöhe 4,10 m.

**Innocentiasstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 18 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts- höhe 5 m.

**Isebeckkanalbrücke**, Erbaut 1909-1910, Länge 106 m, Breite 8,50 m und 13,50 m, lichte Weite 82,50 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts- höhe 5,80 m, Durchfahrtsweite 30 m.

**Isebrücke**, Holzbrücke über den Isebeckkanal. Oderfelderstr. Erbaut 1889, Länge 26,80 m, Breite 12 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, 2 Durchfahrtsweiten 6,85 m, 7,8 m und 6,85 m. Neubau in Beton 1913 ausgeführt, Durchfahrtshöhe 4,15 m, Durchfahrtsweite 25 m.

**Jungfernbrücke** (Fussgängerbrücke) über den Zolkkanal, Zippelhaus. Erbaut 1887-1888, Länge 41,9 m, Breite 4 m, Weite der Durchfahrt 40,80 m, Konstruktionsunterkannte + 9,88 m im Scheitel, + 8 m am Widerlager.

**Jungfrauenstai**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 22 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts- höhe 5 m.

**Käthnerortbrücke**, erbaut 1909, Holzbrücke, Länge 30,70 m, Breite 12 m lichte Weite, 2 Öffnungen à 6,25 m, 1 à 7,50 m, Durchfahrtshöhe 4,0 m, bzw. 4,20 m.

**Kajenbrücke**, Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkannte + 6,65 m, Länge ca. 17 m, Breite ca. 22,20 m, eine Durchfahrt von 6,40 m Durchfahrtsweite.

**Kammercanal**, Engelstr., eiserne Brücke. Erbaut 1889, Länge 28,20 m, Breite 10 m, eine Öffnung.

**Kannengieserbrücke**, neuer Wandrahm. Erbaut 1884-1886, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,808 m.

**Kannengieserbrücke**, Erbaut 1890-1891, Länge 22,56 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,30 m.

**Kehrwiederbrücke**, Erbaut 1884-1885, Länge 22,18 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,808 m.

**Kehrwiedersteg**, Erbaut 1885-1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,924 m.

**Kellinghusenstrasse**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 56,50 m, Breite 30 m, lichte Weite 30 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrts- höhe 4,40 m, Durchfahrtsweite zwischen den Säulen 8,85 m.

**Kersten Mies-Brücke**, Seewartenstr. Erbaut 1895-1897, Gewölbeschittel + 23,10 m, Länge ca. 90 m, Breite ca. 22 m, eine Durchfahrt von ca. 37,0 m Durchfahrtsweite.

**Kibbelsteg**, Erbaut 1885-1886, Länge 25,56 m, Breite 5,68 m, Weite der Durchfahrt 24,20 m, Konstruktionsunterkannte + 8,924 m.

**Klosterallee**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 56,50 m, Breite 10 und 12 m, lichte Weite 18,50 m zwischen den Widerlagern bzw. Säulen, Durchfahrtshöhe 4,50 m.

**Klosteralleebrücke**, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Erbaut 1868, Länge 38,50 m, Breite 12 m, 1905 erneuert auf Länge 53,20 m, Breite 17 m, hölzerner Unterbau, eiserner Oberbau, Durchfahrts- höhe 4,15 m, 3 Durchfahrten, 2 à 8,08 m, 1 à 6,28 m.

**Körnerstrassenbrücke**, Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert. Länge 8,90 m, Breite 13 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m.

**Kornhausbrücke**, Brandswiete. Erbaut 1886-1888, Konstruktionsunterkannte + 9 m, Länge 41 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 40,8 m Durchfahrtsweite.

**Krugkoppelbrücke**, Erbaut 1891, Länge 71 m, Breite 10,44 m, lichte Weite 8,00 m, 9 m, Durchfahrtshöhe 5,10 m, 1905/06 gründliche Ausbesserung der Holzkonstruktion.

**Kuhmühlenbrücke**, Erbaut 1873, Länge 24 m, Breite 17,3 m, Durchfahrts- höhe + 10,35 m.

**Kuhmühlentelchbrücke**, Erbaut 1910/11, Länge 60,6 m, Breite 7,8 m, 1 Öffnung von 53,4 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 14 m.

**Langenkampbrücke**, Erbaut Ende der 60er Jahre, 1895 erneuert, Länge 8,60 m, Breite 13,00 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtshöhe 2,20 m.

**Langenzugbrücke**, Adolphstr. Erbaut 1864, Länge 18,50 m, Breite 8,60 m, lichte Weite 17,00 m, Durchfahrtshöhe 3,44 m. Neubau 1909-1910, massive Konstruktion. Länge 54,0 m, Breite 17,50 m, 3 Durchfahrts- höhe 2 à 8,0 m, 1 à 18,0 m, Durchfahrtshöhe 3,40 m bzw. 3,85 m.

**Loiupfad**, Unterführung. Südliche Unterkannte + 13,40 m, Länge 16 m, Breite 8 m, lichte Weite 14 m.

**Loiupfad**, Unterführung. Nördliche Unterkannte + 13,40 m, Länge 16,80 m, Breite 8,01 m, lichte Weite 14 m.

**Loiupfadbrücke**, Erbaut 1890, Neubau in Eisenbeton 1907, Länge 8,70 m, Breite 15,00 m, lichte Weite 8,60 m, Durchfahrtshöhe 3,10 m.

**Loiupfadkanal**, Unterführung der Hochbahn. Unterkannte + 12,10 m, Länge 17,80 m, Breite 7,90 m, lichte Weite 14,38 m, erbaut 1911.

**Lorchenfeld**, Unterführung. Erbaut 1909, Länge 34,7 m, Breite 8,4 m, 3 Öffnungen, 2 à 9,2 m und 13 m lichter Weite, Durchfahrtshöhe + 18,6 m.

**Lombardsbrücke**, Erbaut 1865-1868, verbreitert 1900, Gewölbeschittel (Mittelföffnung) + 10,9 m, Länge ca. 85 m, Breite ca. 50 m, drei Durchfahrten von zusammen 51,3 m Durchfahrtsweite.

**Loogestieg**, Unterführung. Erbaut 1909-1910, Länge 20,8 m, Breite 8 und 10 m, lichte Weite 17 m zwischen den Widerlagern, Durchfahrtshöhe 4,40 m.

**Lübeckercanal**, Lippelstrasse, eiserne Brücke. Erbaut 1881, Länge 28,40 m, Breite 15,40 m, vier Öffnungen.

**Mansteinbrücke**, Holzbrücke, über den Isebeckkanal. Bogenstr. Erbaut 1901, Länge 32,83 m, Breite 16 m, Durchfahrtshöhe 4,15 m, 2 Durchfahrten à 8,08 m.

**Maria Louisen-Brücke**, Maria Louisen-Str. Erbaut Ende der 60er Jahre, 1899 erneuert. Länge 9,00 m, Breite 16,70 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrtshöhe 3 m.

**Maria Louisen-Strasse**, Überführung, Unterkannte + 13,80 m, Länge 38 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,35 m.

**Marktcanalbrücke**, Peutestr. Erbaut 1910-1911, Durchfahrtsweite 30 m, Konstruktionsunterkannte + 9,61 m.

**Marschnerstrasse**, Unterführung. Erbaut 1908, Länge 18,80 m, Breite 7,80 m, eine Öffnung von 17,20 m lichte Weite, Durchfahrtshöhe + 16,90 m.

**Mattenwietenbrücke**, Erbaut 1874, Konstruktionsunterkannte + 8,2 m, Länge ca. 10,40 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von ca. 10,40 m Durchfahrts- weite.

**Maurienstrassen-Brücke**, Erbaut 1901-1902, Länge 29,25 m, Breite 12,00 m, lichte Weite 6,25 resp. 7,50 m, Durchfahrtshöhe 4,20 m.

**Maxstrassenbrücke**, Erbaut 1907-1908, Länge 10 m, Breite 17 m, Durchfahrts- höhe 10,05 m.

**Meyerstrassen-Brücke**, eiserne Brücke. Erbaut 1872, Länge 85 m, Breite 9 m. Die Brücke kann mittelst Handmechanismus auf- gehoben werden, wodurch zwei Durchfahrten von je 11,5 m für die Schifffahrt frei werden.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

Plastic Covered Document  
Repaired Document

**Wiesenthalbrücke.** Erbaut 1882-1883, Konstruktionsunterkante (Südseite) am nordwestlichen Auflager + 9,8 m, Konstruktionskante (Südseite) am südöstlichen Auflager + 9,3 m, Länge ca. 31 m, Breite ca. 17,2 m, eine Schleuse von 6 m Durchfahrtsweite, ein Freigerinne von 5,5 m Weite.

**Mittelcanal, Amstelnckstr.** Erbaut 1872, wird z. Zt. in Stein und Eisen erneuert.

**Mittelcanal, Ausschlagweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1903-1904, Länge 21,30 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

**Mittelcanal, Borstelmannweg,** hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Mittelcanal, Diagonalstrasse,** hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Mittelcanal, Grevenweg,** hölzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 26,50 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

**Mittelcanal, Hammerbrookstr.,** eiserne Brücke. Erbaut 1890-1891, Länge 16 m, Breite 15,10 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1900 von 13,50 m auf 15,10 m.

**Mittelcanal, zweigleisige Eisenbahnbrücke.** Erbaut 1901, Länge ca. 40 m, Gewölbeseitel + 10,65 m, 2 Öffnungen à 15 m Durchfahrtsweite.

**Mittelcanal, Heidenkampsweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20 m.

**Mittelcanal, Louisenweg,** hölzerne Brücke. Erbaut 1894, Länge 30,60 m, Breite 10 m, vier Öffnungen.

**Mittelcanal, Nagelsweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

**Mittelcanal, Osterbrook,** hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Mittelcanal, Sonninstr.,** eiserne Brücke. Erbaut 1884, Länge 25,90 m, Breite 8,80 m, drei Öffnungen.

**Neuerfuhrwegbrücke,** (im Bau begriffen), Eisenbetonkonstruktion, Länge ca. 22 m, Breite 16,30 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrthöhe 3,60 m.

**Mühlenbrücke, gr. Johannistr.** Erbaut 14-1845, Konstruktionsunterkante + 7,9 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 17 m, Breite ca. 17,40 m, eine Durchfahrt von 9,2 m Durchfahrtsweite.

**Mühlensampbrücke.** Erbaut 1888, 1899-1900 Erneuerung der Brücke in Stein und Eisen, Länge 30 m, Breite 15,45 m, lichte Weite 20 m, Durchfahrthöhe 8,60 m.

**Mühlensbrücke, b. d. Mühlen.** Erbaut 1886-1887, Konstruktionsunterkante + 7,15 m, Länge ca. 18 m, Breite ca. 20 m, eine Durchfahrt von ca. 12 m Durchfahrtsweite.

**Münzstrasse,** eiserne Brücke für Fussgänger. Erbaut 1906, Spannweite 36 m, Breite 8,6 m.

**Mundsburgerbrücke, Mundsburgerdamm.** Erbaut 1869-70, Länge 20 m, Breite 54,4 m, Durchfahrthöhe + 9,95 m.

**Neuerwallbrücke.** Erbaut 1724, verbreitert 1845, Gewölbeseitel + 8,4 m, Länge ca. 6,50 m, Breite ca. 14 m, eine Durchfahrt von 6 m Durchfahrtsweite.

**Neuerwegbrücke, St. Annenplatz.** Erbaut 1885-86, Länge 36,01 m, Breite 16 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,396 m.

**Neuhofbrücke, auf Steinwärders, Neuhofstr.** Erbaut 1890, Länge ca. 10 m, Breite 4 m, 2 Öffnungen von 11,00 m; 1 von 7,50 m und 6,0 m, 7,0 m lichter Weite; Konstruktionsunterkante: im Scheitel + 10,44 m, am Widerlager + 8,90 m.

**Niederbaumbrücke, Baumwall.** Erbaut 1878-1880, Länge ca. 92 m, Breite ca. 11 m, drei Durchfahrten von zusammen 75 m Durchfahrtsweite. 1912 Umwandlung der Drehbrücke in eine feste Brücke und Höhersetzung der Brücken-Konstruktionsunterkante auf + 9,4 m in der Mitte, + 9 m am Widerlager.

**Nordcanal, Amstelnckstr.** Erbaut 1894, Länge 44 m, Breite 15,40 m, drei Öffnungen.

**Nordcanal, Hammerbrookstr.,** eiserne Brücke. Erbaut 1876, Länge 15,65 m, Breite 14,68 m, zwei Öffnungen. Verbreitert 1908 von 8,73 m auf 14,68 m.

**Nordcanal, Heidenkampsweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 16,20 m, verbreitert 1909 auf 20 m.

**Nordcanal, Nagelsweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1875, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen, verbreitert 1909 auf 20 m.

**Nordcanal, Reppoweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1877, Länge 18,00 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

**Nordcanal, Sonninstrasse,** eiserne Brücke. Erbaut 1898, Länge 16,40 m, Breite 14,74 m, zwei Öffnungen.

**Norderlochbrücke (Stein und Eisen),** auf Steinwärders, Ellerholzdamm. Erbaut 1897-1899, Länge 36,87 m, Breite 8,56 m, Durchfahrtsweite 30 m, Konstruktionsunterkante + 9,68 m.

**Nordersanddrehbrücke, auf Steinwärders, Nordersand.** Erbaut 1876, Länge 36 m, Breite 4 m, 4 Öffnungen von 7,10 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,76 m, am Widerlager + 8,54 m 1897 Erneuerung der Stromjoche und äusseren Tragbalken. Länge 31,50 m, Breite 4 m.

**Oberhafen, zweigleisige Eisenbahnbrücke** über den, zwischen Hannoverscher Bahnhof und Billwärder Neudeich, Oberhafenkanal. Erbaut 1901, Länge ca. 204,7 m, 7 Öffnungen von zusammen ca. 155 m Durchfahrtsweite.

**Oberhafen, zweilagige Dreh-Brücke** über den Oberhafenkanal. Erbaut 1902-1905, Konstruktionsunterkante + 8,895 m, Länge ca. 115 m, Breite ca. 14,20 m. Die Drehbrücke wird durch Pressluft gehoben und gedreht, wodurch zwei Durchfahrten von je 16,30 m frei werden, ausserdem hat die nördliche feste Brücke zwei Durchfahrten von 20,0 m resp. 22,0 m, die südliche von 10,80 m.

**Osterbeck, eiserne Brücke.** Erbaut 1908/1909, Länge 79,0 m, Breite 8,80 m, fünf Öffnungen, drei mittlere Öffnungen je 14,0 m, zwei Seitenöffnungen je 14,20 m (lichte Weite) Konstruktionsunterkante + 9,63 m.

**Plokhubenbrücke.** Erbaut 1885-86, Länge 26,484 m, Breite 15 m, Weite der Durchfahrt 22 m, Konstruktionsunterkante + 8,308.

**Postbrücke, Poststr.** Erbaut 1845-1846, Gewölbeseitel (Brückenöffnung) + 7,5 m, Länge ca. 27 m, verbreitert 1909, Breite 18,60 m, eine Brückenöffnung von 5,7 m, und einen Austerstau von 4,7 m Weite.

**Projektierte Strasse bei der Flankenau, Unterführung.** Erbaut 19-9, Länge 18,5 m, Breite 10 m, eine Öffnung von 17 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 14,4 m.

**Pulverturmsbrücke.** Erbaut unter dem Namen Herrengrabenbrücke 1775, erneuert 1905, Konstruktionsunterkante + 8,95 m in der Mitte zwischen beiden Widerlagern, Länge ca. 25 m, Breite ca. 7,70 m, eine Durchfahrt von 18,9 m Durchfahrtsweite.

**Rangierbahnhofs, über den, eiserne Brücke.** Rothenburgsort, im Billhorner Deich. Erbaut 1902-1906, Länge ca. 180 m, Breite 20 m, eine Strassenöffnung, eine Kanalöffnung, vier Eisenbahnöffnungen.

**Rosenbammbrücke, Jungferstieg.** Erbaut 1843-1844, verbreitert 1909, Gewölbeseitel (Mittelföffnung) + 9,20 m, Länge ca. 45 m, Breite im Mittel ca. 50 m, 5 Durchfahrten von zusammen 36 m Durchfahrtsweite.

**Roimorsbrücke.** Erbaut als Fusswegbrücke in Holz 1867-1868. Neubau als befahrbare Brücke in Eisenkonstruktion 1912, Konstruktionsunterkante: Mittelföffnung + 8,80 m, Seitenöffnungen + 8,23 m, Länge 5,80 m, Breite 2,60 m, drei Durchfahrten von zusammen 50 m.

**Roimorstwienbrücke.** Erbaut 1860, Konstruktionsunterkante + 7,45 m, Länge ca. 7 m, Breite ca. 6 m, eine Durchfahrt von ca. 6,50 m Durchfahrtsweite.

**Richardstrasse, Unterführung.** Erbaut 1909, Länge 12,8 m, Breite 8,10 m, eine Öffnung von 17,20 m lichter Weite, Durchfahrtsweite + 16,5 m.

**Richardstrassenbrücke.** Erbaut 1899, Länge 24 m, Breite 17,9 m, Durchfahrthöhe 16,7 m.

**Rosenbrücke, Baumwall.** Erbaut 1874-1875, Konstruktionsunterkante 7,8 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 17,6 m, eine Durchfahrt von 24 m Durchfahrtsweite.

**Rinkerskanal, Wendens r.,** hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 81 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Rinkerskanal, Diagonalstr.,** hölzerne Brücke. Erbaut 1910, Länge 31 m, Breite 12 m, 4 Öffnungen.

**Sandbrücke, auf dem Sande, zwischen Sandthorwall und Kehrvieler.** Erbaut 1888-1887, Länge 27,18 m, Breite 17 m, eine Durchfahrt von 24,20 m Durchfahrtsweite, Konstruktionsunterkante + 8,568 m.

**Schaarsteinwegbrücke.** Erbaut 1885, verbreitert 1888, erneuert 1909, höhergelegt 1912, Konstruktionsunterkante + 8,28 m in der Mitte der Brücke, Länge ca. 28 m, Breite ca. 15 m, eine Durchfahrt von 14 m Durchfahrtsweite.

**Schaarthorsbrücke.** Erbaut 1867-1868 mit 2 Gewölben à 12 m und einer Breite von ca. 11,80 m. Neubau 1912 mit einem Gewölbe von ca. 25,8 m Weite, Länge ca. 28 m, Breite 17 m, Gewölbeseitel + 8,70 m, Widerlager c. 6,70 m.

**Schleusenbrücke, Erbau 1845-1846, verbreitert 1893-1894, Gewölbeseitel (Mittelföffnung) + 9,1 m, Länge ca. 37 m, Breite ca. 17,30 m, zwei Durchfahrten von zusammen 14,4 m Durchfahrtsweite und ein Freigerinne von ca. 7 m Weite.**

**Schleusenkanal, Bankstrasse,** eiserne Brücke. Erbaut 1892, Länge 22,10 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

**Schürbeckerstrasse, Unterführung.** Erbaut 1911, Länge 8,57 m, Breite 8,4 m, 4 Öffnungen von 21 m, 29 m, 17 m und 10,5 m lichter Weite, Durchfahrthöhe + 18,6 m.

**Schürbeckerstrasse, Unterführung.** Erbaut 1910-1911, Länge 125 m, Breite 7,3 m, 7,5 m und 9,3 m, 7 Öffnungen von 8 à 15,8 m, 15 m, 35 m, 11,7 m und 10,7 m lichter Weite, Durchfahrthöhe + 18,9 m.

**Schwansenwikbrücke.** Erbaut 1874, Länge 24 m, Breite 19,5 m.

**Schwansenwik, Männerbadeanstalt, Fussgängerbrücke.** Erbaut 1869, Länge 9,90 m, Breite 8,38 m, 1 Öffnung von 8,68 lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,17 m.

**Schwansenwik, I. Frauenbadeanstalt, Fussgängerbrücke.** Erbaut 1901, Länge 9,35 m, Breite 8,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

**Schwansenwik, II. Frauenbadeanstalt, Fussgängerbrücke.** Erbaut 1906, Länge 9,35 m, Breite 8,3 m, 1 Öffnung von 8,49 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 8,20 m.

**Schwarze Brücke, Heidenkampsweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1908/1909, Länge 69,80 m, Breite 23,0 m, drei Öffnungen, je 17,4 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante + 6,90 m.

**Sierichstrasse, Unterführung.** Erbaut 1911, Unterkante + 18,40 m, Länge 1 à 25 m, 1 à 26 m, Breite 4,80 m, 2 Öffnungen à 4,10 m, 3 à 14,8 m.

**Sierichstrassenbrücke.** Erbaut Ende der 60er Jahre, 1894 erneuert, Länge 9,80 m, Breite 12,20 m, lichte Weite 7 m, Durchfahrthöhe 8,48 m.

**Simon von Uirecht-Brücke, Secwartenstr.** Erbaut 1894-1895, Gewölbeseitel + 26,58 m, Länge ca. 44 m, Breite ca. 21 m, eine Durchfahrt von 20 m Durchfahrtsweite.

**Slamatjenbrücke, Admittitätsstrasse.** Erbaut 1875-1876, Gewölbeseitel (östliche Durchfahrt) + 7,7 m, Länge ca. 24 m, Breite ca. 12,60 m zwei Durchfahrten von zusammen 18,9 m Durchfahrtsweite.

**Sonnicanal, am Mittelkanal, eiserne Brücke.** Erbaut 1874, Länge 16,20 m, Breite 8,75 m, zwei Öffnungen.

**Stadthausbrücke.** Erbaut 1888-1889, Konstruktionsunterkante + 8,7 m, Länge ca. 29,4 m, Breite ca. 20 m, zwei Durchfahrten von zusammen 20,4 m Durchfahrtsweite.

**Steintwienbrücke.** Erbaut 1848, Gewölbeseitel + 7,45 m, Länge ca. 18 m, Breite ca. 11,70 m, eine Durchfahrt von 11,60 m Durchfahrtsweite.

**Steinwärders Canalbrücke, früher Mittelcanalbrücke, Nordelbststr.** Erbaut 1876, Länge 42,0 m, Breite 4 m, fünf Öffnungen von 7,40 m lichter Weite, Konstruktionsunterkante im Scheitel + 8,80 m, am Widerlager + 8,54 m. 1895 Erneuerung des westlichen Stromjoches, 1897 Erneuerung der Stromjoche und äusseren Tragbalken.

**Stilthornercanalbrücke, Kleiner Grasbrook, Stilthornerdamm.** Erbaut 1889, Länge 12,40 m, Breite 20,10 m, Durchfahrtsweite 11,5 m, Konstruktionsunterkante + 8,80 m.

**Streekbrücke, Marie Louise-Str.** Erbaut 1870, Länge 88 m, Breite 9,20 m, lichte Weite 7,45 resp. 9,15 m, Durchfahrthöhe 8,43 m, 1904 teilweise Erneuerung der Holzkonstruktion. Erneuert 1912-1918 in Eisenbeton, Länge ca. 85,00 m, Breite 20,60 m, 8 Durchfahrten: 2 à 7,00 m, 1 à 13,00 m, Durchfahrthöhe 8,50 m. Tragfähigkeit 18000 kg.

**Südcanal, Amstelnckstr.** Erbaut 1902, Länge 29,60 m, Breite 17 m, zwei Öffnungen.

**Südcanal, Ausschlagweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1912-1913, Länge 26,70 m, Breite 20,80 m, eine Öffnung.

**Südcanal, Bankastr.,** eiserne Brücke. Erbaut 1874, Länge 21,30 m, Breite 17,90 m, zwei Öffnungen, 1891 verbreitert von 12 m auf 17,90 m.

**Südcanal, Borstelmannweg,** hölzerne Brücke. Erbaut 1909, Länge 30,0 m, Breite 12,0 m, vier Öffnungen.

**Südcanal, Grevenweg,** eiserne Brücke. Erbaut 1911-1912, Länge 23,40 m, Breite 20 m, eine Öffnung.

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





gedorft  
fa 1846  
bürger  
rühmet.  
Strecke  
wurde  
am 31.  
erhener  
re am  
farburg  
ng von  
(Köln  
wurde  
am 31.  
Eisen-  
verloer  
preuss-  
4 unter  
in von  
n Jahre  
ehlende  
in 1864  
fambur-  
den  
g, eine  
Staats-  
stzt zur  
g Vom  
er und  
g Güter-  
Altona  
s Bahn-  
burger-  
amburg  
sichen  
Gestal-  
Angriff  
ersonen-  
mlicher  
welche  
ung von  
fehrzahl  
ge be-  
len ver-  
en Ver-  
anlagen  
gsbahn:

3) Eine einseitige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandsbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Ohlsdorf.

4) Eine zweiseitige Verbindung von Holstenstrasse nach Langenfelde.

5) Eine einseitige Verbindung von Bahrenfeld 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 nahe der Süderelbbrücke aus den Gütergleisen der Strecke Hamburg-Harburg abzweigend über Billwärder, Barnbeck und Lokstedt nach Eidelstedt führen soll. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Die Strecke von Rothenburgsort bis Hasselbrook ist bereits für die Güterzüge der Lübecker Bahn und den Güterverkehr der an der Vorortbahn gelegenen Güterbahnhöfe Barnbeck und Ohlsdorf in Benutzung genommen.

Für die Umschlaganlagen des Freihafens dienen ausserdem die innerhalb des Freihafen-Gebietes belegenen Vorschubbahnhöfe Hamburg-Süd (Niederfelde) und Hamburg Kai rechts als Baakenhafen. Der Bahnhof Hamburg-Süd bedient die linkselbischen Kais und hat Gleisverbindungen mit den Bahnhöfen Wilhelmsburg und Hannoverer Bahnhof; der Vorschubbahnhof am Baakenhafen bedient die rechtselbischen Kais und ist mit dem Hannoverischen Bahnhof und über diesen mit Wilhelmsburg und Rothenburgsort durch Gleise verbunden.

Zur Bedienung der auf dem Veddel-Feute-Gelände errichteten oder noch zu errichtenden Privatanschlüsse ist daselbst ein Sammel- und Vorschubbahnhof mit Gleisverbindung nach Wilhelmsburg angelegt.

B. Ortszügeverkehr. Dem Ortszügeverkehr dienen folgende Bahnhöfe:

1. Hamburg Hauptgüterbahnhof abgekürzt Hamburg Hgbl., der aus folgenden Güterbahnhöfen besteht:  
a) Der Hannoverische Bahnhof Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgbl. H. Er dient für den Frachtkütersend nach allen Richtungen und dem Frachtkütersend nach Richtung Cöln und Hannover, sowie dem Eilgutverkehr. Ferner findet hier die zollamtliche Abfertigung für den gesamten Verkehr statt. Besonders ausgedehnt sind die Anlagen für den Umschlagverkehr an der rund 2200 m langen Wasserfront des Oberhafens (Umladeschuppen, Freiladekräne, Kohlenkipper u. a. w.) — Im Ganzen sind auf dem Hannoverischen Bahnhof 90 Krane bis zu 13,5 t Tragfähigkeit vorhanden.

b) Der Berliner Bahnhof. Bestimmungsmässige Bezeichnung Hamburg, Hgbl. B., seine Verkehrsanlagen sind teils von der Bankstrasse, teils von der Eriksenstrasse zugänglich. In dem Schuppen an der Bankstrasse wird der Frachtkütersend nach Richtung Bergedorf abgefertigt.

Auf dem Bahnhof Rothenburgsort, an der verlängerten Brückenstrasse belegen, werden hauptsächlich Wagenladungen abgefertigt. Daneben sind beschränkte Anlagen für den Umschlagverkehr vorhanden. Hamburg Hgbl. B. ist Tarifstation für die mit Eisenbahnanchluss veresehene Marktanlage zwischen Aminekstrassenunterführung und Oberhafenbrücke.

c) Hamburg, Hgbl. Süd, dient für den Umschlagverkehr im linkselbischen Freihafenbetriebe. Für die Landanlieferung und -Auslieferung von Stückgut befindet sich daselbst ein Stückgutshuppen.

d) Hamburg, Hgbl. Kai rechts dient für den Umschlagverkehr im rechtselbischen Freihafenbetriebe.

2) Der Lübecker Bahnhof, zwischen Sonninstrasse und Nagelsweg belegen, dient für die Richtung Lübeck (Mecklenburg) und alle Verkehrsarten, einschliesslich des Wassermenschlages.

3) Bahnhof Sternschanze dient dem Verkehr mit Milch, Wagenladungen und Vieh (Schlachthof).

4) Bahnhof Altona für alle Verkehrsarten.  
Hierzu gehört auch der Bahnhof Bahrenfeld. Nur Anschlüsse.

5) Bahnhof Barnbeck, für alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Viehverkehrs (hier sollen später auch Umschlaganlagen geschaffen werden).

6) Bahnhof Ohlsdorf für alle Verkehrsarten.  
Die ausgedehnten Gleisanlagen des Freihafens, dem Hauptumschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff dienend, haben ihren Ausgangspunkt vom Vorschubbahnhof Hamburg-Süd und dem am Baakenhafen.

Die Gleisanlagen des Altonaer Hafens (Neumühlener Kai) stehen durch ein besonderes, teilweise unterirdisch geführtes Gleis mit dem Altonaer Hauptbahnhof in Verbindung.

Die Güterbahnhöfe Berliner und Lübecker Bahnhof sind durch je eine besondere Gleisverbindung vom Vorschubbahnhof Rothenburgsort aus zugänglich.

In Altona besteht eine vom Bahnhof Bahrenfeld ausgehende schmalspurige Privatanschlussgleise für den Güterverkehr, mit der Güterwagen auf Rollböcken nach den Fabriken befördert werden.

Die vollspurige Billwärder Industriehahn schliesst bei Tiefstact an die Preussische Staatsbahn an und vermittelt auch den Anschluss der Süd-Stormarnschen Kleinbahn an die Preussische Staatsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Umfang des gesamten Personen- und Güterverkehrs.  
Der Umfang des auf den einzelnen Bahnhöfen abgewickelten Gesamtverkehrs geht aus folgenden Zahlen hervor:

Table with columns: Station, Personentransport, and Freight transport. Includes stations like Dammtor, Sternschanze, Altona, etc.

Table with columns: Station, Eilgut, Empfang, and Versand. Includes stations like Altona, Hamburg, Sternschanze.

Hamburger Hochbahn A.-G.

Die von der Siemens & Halske, A.-G., und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft ausgeführte Hamburger Hochbahn ist am 1. März 1912 in Betrieb gesetzt worden. Die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen M. errichtete Betriebsgesellschaft erhielt die Bezeichnung Hamburger Hochbahn A.-G. Gründer sind: Siemens & Halske, A.-G., die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, Geh. Baurat Dr. Ing. Emil Rathenau, Geh. Baurat Dr. Ing. Dr. Heinr. Schiewer und Paul Liez. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Julius Otto Adloff, Generaldirektor Albert Ballin, Max Th. Hayn, Johann B. Schroder, Dr. Semler und Arthur Warneke, sämtlich in Hamburg; Generaldirektor Dr. Berliner, Paul Liez, Regierungsbaumeister a. D. Philipp Pforr, Geh. Baurat Dr. Ing. Emil Rathenau, sämtlich in Berlin. Vorsitzender des Aufsichtsrats: Generaldirektor Ballin; stellvertretender Arthur Warneke. Vorstand der Hochbahngesellschaft: Reg.-Baumeister a. D. W. Stein.

Das Bahnnetz besteht aus einer Ringlinie von . . . . . 17,480 km Länge und drei noch im Bau begriffenen Zweiglinien, nämlich:

- derjenigen nach Eimsbüttel . . . . . (Länge 2,650 km),
derjenigen nach Rothenburgsort . . . . . (Länge 2,250 km),
und derjenigen nach Ohlsdorf . . . . . (Länge 5,580 km).

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit . . . . . 28,740 km. Hiervon entfallen auf Tunnel . . . . . 6,827 km, auf eiserne und steinerne Viadukte . . . . . 5,520 km, auf 41 Strassenunterführungen und 12 Brücken . . . . . 1,920 km. Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).

Die Ringlinie ist als Hochbahn vom Hafenthor über die Vorseten und den Binnenhafen, sowie über den Rödingsmarkt nach dem Mönkedammfleet geführt, in dem eine Kampe zum Übergang zur Untergrundbahn gebaut ist. Vom Adolphsplatz führt die Bahn unterirdisch unter der Börsen-, der gr. Johannisstrasse, dem Rathausmarkt, der neuen Mönckebergstrasse, dem Hauptbahnhof, dem Steintorplatz, der gr. Allee, beim Strohhause, beim Berlinerthor, der Wallstrasse, der Lübeckerstrasse bis zum Wandsbekerstieg. Von hier aus geht die Bahn wieder zur Hochbahn über, überschreitet die Günther- und Umlandstrasse, den Kubmüllenteich, die Schürbeckerstrasse, das Lerchenfeld und wird auf steinernem Viadukt südöstlich der Hamburgerstrasse bis zum Barnbecker Markt geführt. Dieser wird mit eisernem Viadukt überschritten. Die Bahn überfährt ferner die Maurerstrasse, den Osterbekkanal und zweimal die Fuhsbüttelerstrasse. Von hier ab wird sie durch die westlichen Teile von Barnbeck nach Winterhude und Eppendorf geführt, wobei die Querstrassen und Wasserläufe teils unter-, teils überführt werden. Von der Eppendorfer Looge aus erreicht die Bahn nach Überschreitung der Haynstrasse den Isebeckkanal und den Eppendorfer Baum und wird von hier ab als eiserner Viadukt in der Mitte der Iseckstrasse entlanggeführt. Sie überschreitet alsdann den Grindelberg und die Querstrassen auf der Schlangkreye. Am Schump geht sie wieder zur Untergrundbahn über, unterfährt die Anlagen bei der Sternschanze, den Staatsbahnhof Sternschanze, das Gelände des Vieh- und Schlachthofes sowie das Heiligengeistfeld, das Müllenthor und den Elypark, an dessen Sütrand sie wieder zu Tage tritt, die Holgolander Allee überschreitet und beim Hafenthor (Stintfang) den Ring schliesst.

Die Ringlinie hat folgende Haltestellen: Schump, Sternschanze, Feldstr., Müllenthor, Landungsbrücken, Baumwall, Rödingsmarkt, Rathausmarkt, Barkhof, Hauptbahnhof, Berlinerthor, Lübeckerstr., Umlandstr., Mundsburg, Wagnerstr., Dehnstraße, Fuhsbüttelerstr., Flurstr., Borgweg, Sierichstr., Kellinghusenstr., Eppendorfer Baum, Hohlhubbrücke, — Schump.

Die Zweiglinie nach Eimsbüttel wird vom Schump aus im Zuge der Schäferkampallee, der Fruchtallee und der Lappenbergsallee unterirdisch geführt und hat folgende Haltestellen: Schump, Christuskirche, Emilienstr., Osterstr., Medfesselstrasse.

Die Zweiglinie nach Ohlsdorf trennt sich bei der Kellinghusenstrasse von der Ringlinie, überschreitet die Alster, den Leinpfadkanal und die Hudtwalckerstrasse und führt in nördlicher und nordöstlicher Richtung durch Alsterdorf nach Ohlsdorf, wo sie neben dem Bahnhof der Blankenese-Ohlsdorfer Bahn endigt. Haltestellen: Kellinghusenstr., Hudtwalckerstr., Lattenkamp, Alsterdorf, Ohlsdorf.

Die Zweiglinie nach Rothenburgsort verlässt den Tunnel der Ringlinie in der grossen Allee, unterfährt den Besenbinderhof und steigt bis zur Vorderstrasse derart an, dass sie die sechseisige Strecke der Staatsbahn hoch überschreitet. Als eiserner Viadukt wird diese Linie weiter über die Spaldingstrasse, den Nagelsweg entlang bis zum Billbrack, das sie mit einer Brücke überschreitet, gebaut. Von hier ab fährt sie am Nordrande des Güterbahnhöfes entlang bis zum Endpunkt bei Rothenburgsort. Haltestellen: Hauptbahnhof, Spaldingstr., Süderstrasse, Billstr., Rothenburgsort.

Die Zweiglinien sollen im Jahre 1914 bezw. 1915 fertiggestellt sein. Fahrpläne siehe Abschnitt IV, Seite 32.

Fahrpreise. A. Fahrpreise für Einzelfahrten. Für eine Fahrt bis zur fünften auf die Einsteigehaltestelle folgenden Haltestelle: Fahrpreis 10 1/4 in der III. Klasse und 15 1/4 in der II. Klasse.

Für eine Fahrt bis zur zehnten auf die Einsteigehaltestelle folgenden Haltestelle: Fahrpreis 15 1/4 in der III. Klasse und 20 1/4 in der II. Klasse.

Für Fahrten über die zehnte Haltestelle hinaus: Fahrpreis 20 1/4 in der III. Klasse und 30 1/4 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 vor 7 Uhr morgens werden an Werktagen Fahrkarten zu 10 1/4 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 Fahrtausweise, die für die Rückfahrt zur beliebigen Zeit desselben Tages gültig sind, zum Preise von 10 1/4 gelöst werden.

Wochenkarten für diesen Frühverkehr an Werktagen werden für die dritte Klasse zum Preise von 55 1/4 und einschliesslich der Rückfahrt zum Preise von 4.1.15 ausgegeben.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.

Plastic Covered Document  
Repaired Document

**C. Dauerkarten.**  
Der Preis für nicht übertragbare Dauerkarten für die Dauer eines Kalenderjahres beträgt bis zur achten auf die Ausgabestelle folgenden Haltestelle: in der III. Klasse A 10.— und in der II. Klasse A 110.—  
Für jede weitere anschließende Haltestelle: zusätzlich in der III. Klasse A 5.— und in der II. Klasse A 7.—  
Für die ganze Bahn III. Klasse A 150.— II. Klasse A 200.—  
Ausserdem Vierteljahrskarten nach folgenden Sätzen:

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

Die ermässigten Preise für eine zweite bzw. 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 Reichstempelsteuer.

**Friedhöfe.**

**Die vor dem Dammtore befindlichen alten Begräbnisplätze** als St. Gertrud, St. Michaels, St. Catharinen und Maria-Magdalenen, belegen bei den Kirchhöfen, St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformirter, belegen an der Jungiusstrasse und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Beerdigungen geschlossen. Für noch unbelegte Stellen in Familiengräbern wird jetzt oder später den zu den Gräbern noch Berechtigten eine entsprechende Anzahl Grabstellen kostenfrei in Ohlsdorf gewährt. Die alten Begräbnisplätze unterstehen der Friedhofs-Deputation, neue ABC-Str. 13 b.  
Das Bepflanzen und die Unterhaltung der Gräber darf vom 1. Januar 1907 an nur durch die Angestellten der Friedhofs-Deputation nach den für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Anträge hierfür werden sowohl im Bureau des Aufsichters an der Jungiusstrasse, als auch im Friedhofsbüro, neue ABC-Strasse 13 b. entgegengenommen. Die Bezahlung hat ausschliesslich am Friedhofsbüro zu erfolgen.

**Friedhof St. Jacobi**

auf dem Peterskamp an der Wandbeckersäule in Hamburg-Elbebeck, begründet 1848 von der St. Jakobikirche, ist nächst dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der grösste und schönste Friedhof Hamburgs. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktäglich 9-6, Sonn- und Festtags 9-4 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne heizbare Kapelle mit Orgel. Derselbe ist parkartig angelegt und gehalten. Gitter etc. um die Gräber sind deshalb nicht gestattet.  
Die Beerdigungsgebühren betragen für Beerdigungen

- in Einzel- und Familiengräbern M. 25.—
- in Bruderschafts- und Vereinsgräbern M. 15.—
- Für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 Jahr bis zu 3 Jahren die Hälfte dieses Satzes zu entrichten. Für Leichen, die in Familiengräbern aufgenommen werden sollen und nicht mit zu den im Grabbrief benannten Personen gehören, ist nach eingeholter Genehmigung der Verwaltung zur Aufnahme die um die Hälfte erhöhte Beerdigungsgebühr zu entrichten.
- Die Gebühr für vorherige Aufnahme einer Leiche in die Leichenkammer der Kapelle M. 10.— resp. „ 13.—
- Heizung der Kapelle M. 10.—
- Orgelspiel in der Kapelle M. 22.50
- Sonn- u. Festtags M. 80.—

Die Gebühren für Erwerbung eigener Gräber stellen sich wie folgt:  
Einzelgrab M. 55.—  
Familiengrab, je nach Lage und Grösse pr. □ Fuss M. 3.— u. „ 4.—  
Für Gräber auf Friedhofsbauer erhöht sich der Preis um die Hälfte.  
Die Unterhaltung der Gräber sowie das Bepflanzen derselben ist lediglichen Sache der Verwaltung und geschieht durch die Angestellten derselben nach folgendem Tarif:  
Es kostet die Unterhaltung von  
Kindergräbern . . . . . per Kalender-Jahr M. 2.—  
Einzelgräbern . . . . . „ 3.—  
Gräbern in Grösse von 40-60 □ Fuss . . . . . „ 4.—  
„ „ „ bis 100 „ . . . . . „ 6.—  
„ „ „ „ 150 „ . . . . . „ 9.—  
„ „ „ „ 200 „ . . . . . „ 12.—  
„ „ „ „ 300 „ . . . . . „ 15.—  
„ „ „ „ 400 „ . . . . . „ 20.—

Der Tarif für die Beplanung der Gräber ist im St. Jacobi-Friedhofs-Bureau, Elbebeck, Wandbecker Chaussee 192, ☎ IV 3321, geöffnet Werktags v. 9-6, Sonn- u. Festtags v. 9-4 Uhr, einzusehen, woselbst alle Anträge auf Unterhaltung oder Beplanung der Gräber zu stellen sind.  
Die Anmeldung von Beerdigungen hat im St. Jacobi-Kirchenbureau, Hamburg (Stadt), Jacobi-Kirchhof 23, part. ☎ III 231, geöffnet Werktags v. 9-12 und 2-6 Uhr, mindestens 24 Stunden vorher zu geschehen.  
**Neuer Hammer Friedhof auf dem Peterskamp,** in Hamburg-Elbebeck, besteht seit dem 29. Juni 1862. Haupteingang von der Wandbeckerchausee. Das Bureau, geöffnet Werktags von 9-6 Uhr, Sonntags von 9-2 Uhr, befindet sich auf dem Friedhof, an der Seite der Friedenstrasse. (Postadr.: Hamburg 23, Friedenstr. 8).  
Beerdigungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden.  
Die Unterhaltung und Beplanung der Gräber ist ausschliesslich Sache der Hammer Friedhofsverwaltung, und sind alle diesbezüglichen Anträge im Bureau des Friedhofs zu stellen.

**Friedhof zu Ohlsdorf.**

Der zur allgemeinen Begräbnisstätte bestimmte und für alle Konfessionen und Religionsgemeinschaften offene Friedhof zu Ohlsdorf ist ca. 10 km vom Mittelpunkte der Stadt entfernt. Derselbe umfaßt zur Zeit einen Flächeninhalt von 192,8 ha. Das Verwaltungsgebäude befindet sich an dem Haupteingang zum Friedhof. An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen belegen, von welchen aus die Leichenkondukte ihren Weg nach den einzelnen Gräbern antreten. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschmückung des gesamten Friedhofterrains, sowie die sorgfältige Pflege desselben, haben eine veranlasst, dass der Friedhof von der Bevölkerung Hamburgs ganz ausserordentlich stark besucht wird. Die elektrische Vollbahn wie die Strassenbahn über Winterthode und über Barnebeck verbinden den Friedhof mit der Stadt. Mit den Beerdigungen im gemeinsamen Gräber nach dem System der Einzelbeerdigung wurde am 1. Juli 1877 und mit dem Verkauf von Gräbern am 10. Juni 1879 begonnen. Die Ruhezeit für die Einzel- und Familiengräber beträgt 25 Jahre, dagegen ist für die Genossenschafts-Gräber und gemeinsamen Gräber eine von der Medizinal-Behörde zu bestimmende mindestens 15jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber das System der Einzelbeerdigung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschafts-Gräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren auf den ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf. Die Gebühren für den Ankauf von Gräbern betragen: für ein Einzelgrab von 2½ □ m M. 10.—, für Kindergräber von 0,75 □ m M. 5.—,

für ein Ehepaargrab von 5 □ m M. 30.—, für ein Familiengrab für 2 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 30.—, für ein Familiengrab für 3 Generationen per Grabstelle von 2½ □ m M. 40.—, für 1 □ m Urnenplatz M. 30.—. Für die Erwerbung dieser Gräber auf Friedhofsbauer ist das Vierfache der angeführten Gebühren zu entrichten. Für ein Genossenschaftsgrab für jede 25 Jahre per Grabstelle von 2½ □ m M. 5.—  
Beerdigungsgebühren: für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 10.—, für die Beerdigung im Genossenschaftsgrabe M. 15.—, für die Beerdigung im Einzel- oder Familiengrabe M. 20.— 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. Für die Beisetzung nicht Berechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben. Für die Ausgrabung einer Leiche ist die Gebühr für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe zu entrichten.

Die Beplanung und Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angestellten des Friedhofs geschehen. Die Gebühren betragen für Beplanzen eines gemeinsamen Grabes, eines Einzelgrabes oder einer Grabstelle im Familien- oder Genossenschaftsgrabe mit Blumen, Leistenbaum, Efeu oder dergl. M. 3.—, für Unterhaltung derselben (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich M. 2.— Für reichere Beplanzenungen sowie für Unterhaltung reicher ausgeschmückter Gräber sind die Kosten mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur am Friedhofs-Bureau in der Stadt, neue ABC-Strasse 13 b, (geöffnet von 9 bis 4, für dringende Angelegenheiten auch Sonn- und Festtags von 9 bis 11½) geschehen; die Annahme von Aufträgen für Beplanung und Unterhaltung der Gräber erfolgt sowohl an diesem Bureau als auch im Verwaltungsgebäude auf dem Friedhof in Ohlsdorf, und ist für diesen Zweck das erstere nur wochentags von 9 bis 4, das Bureau in Ohlsdorf wochentags von 9 bis 4, sowie Sonn- und Festtags von 9 bis 2 geöffnet.  
Der Leichentransport ist zu festen Tarifsätzen Lorenz Stiegelmann, Mühlentstrasse 24/27, übertragen.

**Das Krematorium**

in Ohlsdorf belegen, ist 1800/91 erbaut. Die Kosten einschließlich des Grunderwerbs (der Platz ist 8070 Quadrat-Fuß groß) betragen M. 238.953,66. Das Krematorium nebst einer dasselbe umgebenden Beisetzungs-Anlage (Urnenfriedhof) zur Aufnahme von Asche-Überresten Feuerbestatteter ist als eines der größten in Deutschland schonenwert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1902 hergestellten letztgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.130,67. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Mitte Juli 1913 wurden 6151 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch große Erweiterungsarbeiten eine Empfangshalle, ein Wartesaal für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine geräumige Orgelempore hergestellt. Eintrittskarten zum Preise von 50 Pfg. sind gegenüber bei A. Sacke zu haben. Die Anwesenheit bei einer Trauerfeier ist mit Genehmigung der Leidtragenden gestattet. Kosten einer Feuerbestattung für Mitglieder des Vereins für Feuerbestattung M. 60, für Nichtmitglieder M. 100, Jahresbeitrag M. 6. Die Anmeldung zur Aufnahme kann jederzeit bei dem geschäftsleitenden Vorstandsmitgliede Rechtsanwalt Dr. Ed. Brackenhoef, gr. Bleichen 5, ab 1. April Gansemarkt 53, erfolgen.

**Gefängnisse.**

(Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I).  
**Das Gefängnis I mit der Korrekptions-Anstalt in Fuhlsbüttel** dient zur Aufnahme von 1700 erwachsenen männlichen, 110 jugendlichen und 390 weiblichen Strafgefangenen. Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Rohstoffe für Fabrikanten, mannigfachen Arbeiten für den Staat, sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt selbst beschäftigt. In der Korrekptions-Anstalt können von den vorbestraften 1700 Strafgefangenen 800 männliche zur Arbeit verpflichtete Halbtagegefangene und Korrigenden untergebracht werden, die je nach der Jahreszeit mit Feldarbeit oder Arbeiten innerhalb der Anstalt beschäftigt werden.

**Das Polizeigefängnis (Hütten)**

wird von der Polizeibehörde verwaltet. Es dient zur Vollstreckung von Haftstrafen, die von den Verwaltungsorganen festgesetzt sind, sowie zur vorläufigen Inverwahrnehmung polizeilich festgenommener Personen. Die Belegungsfähigkeit beträgt 230 Köpfe.

**Das Untersuchungsgefängnis vor dem Holstenhof**

dient zur Aufnahme von 750 Untersuchungs-Gefangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, sowie zum Vollzuge der Zivilhaft weiblicher Personen und der Festungshaft und nimmt zusammen rund 900 Personen auf.

**Das Gefängnis II in Fuhlsbüttel**

dient zur Aufnahme von etwa rund 800 männlichen Strafgefangenen (Gefängnis und geschäftliche Haft). Die Gefangenen werden innerhalb der Anstalt mit der Bearbeitung verschiedener Rohstoffe für Fabrikanten sowie mit den notwendigen Hausarbeiten für die Anstalt beschäftigt.

**Die Hamburger Häfen**

erstrecken sich mit Einschluß der teilweise noch im Bau befindlichen neuen Hafenanlagen auf Waltersdorf an beiden Ufern der Nordreife von der Mündung des Köhlfließes gegenüber von Ohnsdorf bis oberhalb Rothensbüttel über eine Länge von etwa 14 km. Der überwiegende Teil der Häfen gehört dem nach vollzogenem Zollanschlusse verbliebenen Freihafengebiet an. Im Zollgebiete liegt am rechten Ufer neben der Altmarer Grenze eine für den Fischhandel ausgebaute Kaistrücke nebst grosser Fischmarkthalle und davor befindlicher Pontonanlage, hienzu schliesst sich östlich der St. Pauli Markt- und Landungsplatz, und noch weiter östlich die mit dem Zollkanal in Verbindung stehende Hafendocke vor dem Johanns-Bollwerk; am linken Ufer oberhalb der neuen Kohlbrunnmündung befindet sich der zum Lischen von Köhler bestimmte neue Köhlenschiffhafen. Am St. Pauli Ufer liegen die Landungsbrücken für die mit der Unterelbe, mit Harburg und für einen Teil der mit den Häfen verkehrenden Dampfschiffe. Gegenüber St. Pauli, vor dem linken Ufer, welches von Schiffswerften besetzt ist, gehört ein Wasserstreifen dem Freihafengebiet an. Derselbe ist durch schwimmende Pallsäden von Ströme getrennt. Vor beiden Ufern befinden sich schwimmende Zollabfertigungsstellen. Durch den Elbtunnel, der als Doppeltunnel ausgebaut ist und 23 m unter dem mittleren Elbwasserstand liegt, wird für den Fußgänger- und Wagenverkehr eine landestie Verbindung zwischen der Stadt und dem gegenüberliegenden Steinwärder geschaffen. Der Niederhafen ist zum Teil seinem früheren Zweck entzogen, weil am Nordufer neben dem Johanns-Bollwerk und den Vorsetzen ein im Zollland liegender Wasserstreifen als Zufahrt von der Unterelbe zur Stadt geschaffen werden musste. Diese Zufahrt ist von den St. Pauli Landungsbrücken bis zur Niederbaumbrücke ebenfalls durch schwimmende Pallsäden gegen das Freihafengebiet begrenzt, landseitig ist sie mit einer Kaimauer eingelastet. Sie bildet die Verhinderung des von der Oberelbe herführenden Zollkanals und stellt sowohl bei der Niederbaumbrücke wie bei den St. Pauli-Landungsbrücken mit der offenen Elbe in Verbindung. Am Johanns-Bollwerk sind zwei Schuppen erbaut und an eine Privat-Gesellschaft vermietet. Oberhalb der Niederbaumbrücke bildet das Südtier des Zollkanals zugleich die Grenze des Zollgebietes gegen das südliche Freihafengebiet. In letzterem sind ausgesuchte Speicherranlagen errichtet, welche in ihrer baulichen Beschaffenheit und maschinellen Ausrüstung allen Erfordernissen der Neuzeit entsprechen. Der zu beiden Seiten der Pallsäden liegende Niederhafen

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

wird wie früher als Liegeplatz für Seeschiffe benutzt. Südlich von der Niederbrücke befindet sich der Zugang zu dem ca. 1000 m langen Sandthorhafen. Auf dem nördlichen Kai des Sandthorhafens, dem Sandthorplatz, befinden sich im Ganzen 902 Ild. m Schuppen; auf der Südseite, dem Kaiserkaai, stehen Schuppen von 666 m Gesamtlänge. In gleicher Weise ist südlich vom Sandthorhafen der Grasbrookhafen hergerichtet; am Dalmanikaai, das heisst an der nördlichen Seite dieses Hafens, befinden sich 3 Schuppen von zusammen 645 m Länge, während an der Ost- und Südseite des Hafens, dem Hübnerkaai, 3 Schuppen von 516 Ild. erbaut sind. Endlich befinden sich noch an dem an der Elbe gelegenen Strandkaai 3 Schuppen von zusammen 455 m Länge. Auf dem Westende der Landzunge zwischen Sandthorhafen und Grasbrookhafen, dem Kaiserhöft, steht der Käsepeicher A von etwa 2400 qm Lagerfläche; er hat eine hydraulische Kran-Anlage. Auf den Böden desselben können Waren im Gesamtgewicht von 30 000 000 kg gelagert werden. Ausserdem befindet sich dort ein fester elektrischer Kran von 20 t Tragfähigkeit. Die Kaiserkaai am Sandthor- und Grasbrookhafen sind mit sämtlichen Bahnhöfen in Geleisverbindung. Elbseitig vom Speicher an der Spitze des Kaiser- und Dalmanikaai liegt der Schiffbauwerft, elbseitig vom Strandkaai der Strandhafen. Östlich vom Strandkaai befindet sich eine Passagier- und Gepäckbahn-Anlage nebst Landungsplatz für den transatlantischen Reiseverkehr. Der Sandthorhafen schliesst sich dem Brookthorhafen an, dem Brookthorhafen an; am westlichen Ende desselben zweigt der Magdeburger Hafen ab, beiderseits von Kaimauern einzefasst. Ueber das Südensee des letzteren liegt eine Drehbrücke, die Baakenbrücke, von mehr als 400 000 kg Gewicht, welche durch Wasserdruk bewegt wird. An der Ostseite des Magdeburger Hafens nördlich der Baakenbrücke liegt ein 6700 qm grosser Lagerchuppen, der sog. Sammelschuppe. An der Westseite ist ein im Grundriss dreieckförmiger Schuppen erbaut, welcher zur Aufnahme der in Seeschiffe auf dem Strom zu verladenden Ausfuhrartikel dient; die Grundfläche des Schuppens beträgt 5150 qm. Ausserdem ist südwestlich der Baakenbrücke ein neuer Schuppen von ca. 6000 qm Lagerfläche erbaut. Südlich von dem sogenannten Sammelschuppen sind an der stumpfen Ecke zwischen Magdeburger- und Versmannkaai zwei Schuppen A u. B erbaut, welche hauptsächlich zur Lagerung von Südrindern bestimmt und zu diesem Zweck mit einer Niederdruckluftanlage versehen sind. Wegen Steigerung des Südrinderverkehrs ist auch der östlich angrenzende 7000 qm grosse Schuppen 22 am Versmannkaai zum Fruchtschuppen umgebaut worden. Die Lagerfläche der Schuppen A und B betragen für A ca. 8000 und für B ca. 7000 qm. Östlich geht der Brookthorhafen in den Eise-Graben über, dann folgt der Oberhafen und der bis zu dem oberen Anschluss an die Elbe reichende Oberhafen und Oberkanal gehörender Zollgebiet an und bilden den Oberlauf des Zollkanals, welcher die Stadt mit der Ober- und Unterelbe verbindet. Hier liegt am Ufer des Städtchens die Landungsanlage für die oberelbischen Dampfschiffe. An der Südseite des Oberhafenkanals liegen die Haken und der Entenwärter Zollhafen, im letzteren wird der Übergang der im Freihandelsgebiet in oberelbische Fahrt verladenen für den Zoll bestimmten Waren vermittelt. Zur Abfertigung dienen hier 16 Stück massive mit hydraulischen und Handkränen ausgerüstete Schuppen. Das südwestliche Ufer des Hafens ist zur Vermehrung der Löss- und Ladeplätze für oberelbische Schiffe eine Kaimauer zwischen Verzeihen, Wollman, Brücke und Baakenbrücke befindet sich der zollländische Bahnhof für westfälische Kohle. In dem, durch den Durchstich der Kalten Hofe abgezeichneten früheren Stromlauf der Elbe, jetzigen toten Elbarm, der Billwärders Bucht, sind die Holzflößen untergebracht. Südlich vom Hannoverischen Bahnhof liegt der Baakenhafen. Die Ufer des Hafens sind mit Kaimauern eingefasst und mit Schuppen bebaut. Letztere haben auf der Nordseite des Hafens, dem Versmannkaai, eine Länge von 715 m und auf der Südseite, dem Petersenkaai, eine Länge von 1026 m. Der Petersenkaai ist an drei grosse handbürgische Rheidocks verpackt und zwar an die Wosmann, Deutsche Ostafrika- und Deutsche Levante-Linie. An der Elbe entlang zieht sich hier noch der Kirchenpauerkaai, welcher auf seiner unteren Strecke mit 459 Ild. m Schuppen besetzt ist, während die obere Strecke Geleisanlagen enthält, von denen aus die mit der Eisenbahn angekommenen westfälischen Steinkohlen in Wasserfahrzeuge überladen werden. Eine teilweise Verlegung dieser Geleisanlagen ist in der Ausführung begriffen, wodurch Platz für den Bau eines vierten Kaishuppens geschaffen wird. Am östlichen Ende des Kirchenpauerkaais ist der Verteilungsschuppen mit einer Lagerfläche von 600 qm erbaut. Den östlichen Abschluss des Baakenhafens bildet der Schellenskaai, neben welchem die Baakenbrücke zur Verbindung des Hafens mit dem Oberhafenkanal mündet. An der Nordseite des Hafens stehen Dampfkräne älterer Konstruktion, an der Südseite Gerüstdampfkräne, welche von einer Zentralstation Dampf versehen werden. Zur Hebung bedeutender Lasten ist am unteren Ende des Petersenkaais ein Dampfkran aufgestellt worden, welcher Lasten bis zu 50 t zu heben vermag. Die Beleuchtung der Kais erfolgt durch elektrisches Licht. Geleisanlagen stellen die Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen her. Oberhalb des Kirchenpauerkaais überschneidet die nach Hamburg u. s. w. führende Eisenbahn mittelst einer festen eisernen Brücke die Elbe. Diese Brücke bildet die äusserste Grenze des Seeverkehrs. Parallel hierzu, in etwa 250 m Abstand nach Osten, wird die Elbe durch eine zweite ähnliche Brücke überspannt, welche vorläufig nur den Strassenverkehr überführt, ihre Pfeiler sind jedoch so breit angeordnet, dass sie durch Einbauen einer weiteren Trägerkonstruktion später auch als Eisenbahnbrücke dienen kann. Am nördlichen Elbufer liegt der Segelschiffhafen, welcher etwa 350 000 qm gross ist und an seinen mit Kaimauern eingefassten Ufern sowie an den mittleren Dickdalen-Reihen 100 grosse Seeschiffe aufzunehmen vermag. Am Amerikakaai sind fünf Schuppen in einer Länge von zusammen 1245 m mit Kränen und Geleisanlagen erbaut. An der Ostseite des Segelschiffhafens, dem Segelschiffkaai, ist ein Schuppen von 216 m Länge und 84 m Breite erbaut. Auf der Nordseite des Segelschiffhafens, dem Asakakaai, sind vier 31 m tiefe Schuppen von im Ganzen 774 m Länge gebaut. Am Amerikakaai stehen teils elektrische Gerüst-, teils Rollkräne, am Asakakaai Gerüstkräne, versorgt von einer Zentraldampfstation. Am Kranhöft, dem westlichen Ende der Landzunge, nördlich vom Segelschiffhafen, befindet sich ein Dampfkrän von 150 t und ein fester elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit. Die Beleuchtung der Kais am Segelschiffhafen geschieht durch elektrisches Licht. Auch hier besteht überall Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen. Zwischen Segelschiffhafen und Elbstrom ist der dem oberelbischen Verkehr dienende Moldauhafen hergestellt. Derselbe ist am oberen Ende mit dem Segelschiffhafen verbunden, über welchen eine hydraulisch betriebene Hubbrücke führt, welche auch bei höheren Wasserständen den Verkehr der grossen Kähne gestattet. Am Südufer des Moldauhafens, dem Melniker Ufer, sind von der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 4 Schuppen zur Lagerung von Massengütern erbaut. Ausserdem sind von derselben Gesellschaft an der südöstlichen Ecke des Moldauhafens, sowie am Westufer des Saalehafens, Dessauerufer, Kaffeespeicher errichtet. Am Nordufer des Moldauhafens, dem Prager Ufer, befindet sich ein zweibogiger Schuppen mit Schutengassen für den Betrieb der Vereinigten Elbschiffahrtsgesellschaften und am Halleschen Ufer der Schuppen 49. Im Anschluss an den ebenfalls der Flussschiffahrt dienenden Saalehafen, ist durch Verbreiterung des Veddelkanals ein weiterer Hafen, der Sprehafen, für oberelbische Kähne angelegt. — Nach Verschiebung der Zollgrenze parallel der Harburger Landstrasse und weiter westlich parallel dem Grenzgraben ist eine beträchtliche Erweiterung des Spre-

hafens nach Süden und Westen bis zum Reihertstieg ausgeführt worden. Südwestlich vom Segelschiffhafen dient der Hansabahn Seeschiffen als Liegeplatz, und befindet sich hier eine Durchfahrt zum Saalehafen. Die nordöstliche Begrenzung des Hansahafens bildet der O. Swakkaai, welcher mit Schuppen bebaut ist. Die Betriebskraft für die Kräne liefert eine elektrische Zentrale und sind in ähnlicher Weise wie die Dampfkräne mit Zentralheizung, auf fahrbaren H. U. Portalgerüsten montiert, so dass der Verkehr unter ihnen frei bleibt. Gemeinsame Einfahrt mit dem Hansahafen ist der westlich folgende kleinere Indiahafen, welcher ganz der Segelschiffahrt dient. Seine Ufer sind durch Kaimauern gebildet und haben, wie die zuvor genannten, Geleisanschluss zum Ranzirbahnhof Niederfeld. Auf dem Bremerkaai und auf dem Australkaai befinden sich je zwei Schuppen. Gemeinsame Einfahrt, die dem Hans- und Indiahafen von der Elbe aus hat schliesslich noch der alte Petroleumhafen, der nach Inbetriebnahme des neuen Petroleumhafens am Waltershof zum Seeschiffhafen ausbebaut werden soll. Zur Vermehrung der Schiffsliegeplätze sind in genanntem Hafenbecken Dickdalen-Reihen geschlagen. Das Wandrahmschiff ist neuerdings ostwärts verlängert und auch dort beiderseits mit Lagerhäusern besetzt, während es bei 26. Annen überbrückt wurde. — Der stark steigende Schiffs- und Warenverkehr zwang schon gegen Ende der 90er Jahre dazu, auch den Rest des Freibezirks südlich von Steinwärders für Häfen zu verwenden. Man begann mit dem Bau des Kuhnwardershafens in nördlichen Kuhnwarder für allgemeinen Verkehr tiefergehender Seeschiffe, und des Ellerholzhafens im südlichen Kuhnwarder, dessen nördlicher Teil Seeschiffstiefe und dessen südlicher Teil Flussschiffstiefe erhalten hat. Mit der Hamburg-Amerika Linie einigte man sich sodann über den Bau eines zweiten Seeschiffhafens, des Kaiser Wilhelm-Hafens, zwischen jenen, welche die Reichert zumächst auf 25 Jahre pachtete. Diese drei Häfen haben eine gemeinsame breite Einfahrt von der Elbe, den Vorhafen, zwischen dem neuen Kohlienschiffhafen und der Schiffswerft von Blohm & Voss, deren landsideitige Bucht, der Verflachen, auf 5,6 ha vergrössert und vertieft wurde. Nachträglich wurde der Hamburg-Amerika Linie auch der nördliche Teil des Ellerholzhafens verpachtet. Im Anschluss an ihn wurde südlich der O. C. Hafen für Flussschiffe ausgeführt. Die neuesten Hafenerweiterungen auf Ross-Neuhof brachten einen Ausbau des Oberhafens zum Seeschiffhafen; als Ersatz für den Oberhafen wurde der Trauhafen als Flussschiffhafen erbaut. Westlich vom O. C. Hafen wurde ein Hafen für Seeschiffe, der Rosshafen, erbaut, auf dessen Westseite sich die grosse Schiffswerft der Stettiner Maschinenbau-Akt.-Ges. „Vulcan“ befindet. Der Rosshafen wird gegenwärtig in südlicher Richtung bis zum neuen Rosskaai erweitert. Der Kuhnwardershafen ist Mitte September 1902 in Betrieb genommen und dient vorzugsweise dem Umschlagverkehr von Schiff zu Schiff. Ersparnis-halter sind daher seine Ufer geboscht und mit Steinbekleidung versehen, ruhen jedoch auf Spundwänden und können später als Kaimauer umgebaut werden; starke Mauerpfeiler, darin mit eisernen Pollern, Leitern und Streichpfeilern, bieten besseren Halt und alle 12 1/2 m Gelegenheit zum Verladen von Schiffen. Inmitten des 1050 m langen Beckens ist eine ca. 500 m lange Dickdalenreihe geschlagen. Am Grenzhofener befinden sich zwei provisorische Kaishuppen. Ostwärts ist durch die Grenzhofenschleuse und den Grenzhofener Kanal ein Geleisanschluss mit dem Reihertstieg geschaffen; westlich sind beide Hölle, Kuhnwarder und Kaiser Wilhelmhöft, mit Leuchtfeuern und Landungsanlagen versehen, letztere ausserdem mit Portal und Warbehände daneben. Das nördliche Ufer hat den Namen Steinwärders, das südliche Grenzhofener, das östliche Mittelufer erhalten. Der zu alleinigem Betrieb durch die Hamburg-Amerika-Linie bestimmte Kaiser Wilhelm-Hafen ist am 20. Juni 1903 durch S. M. dem Kaiser eröffnet worden; der Hafen ist durchweg von Kaimauern eingefasst, mit Schuppen und Geleisen versehen, welche letztere am Kaiser Wilhelmhöft, wo ein 75 t-Kran aufgestellt ist, zusammenlaufen. Ostwärts haben sämtliche Geleis-Verbindungen mit dem Kohlenkaai und weiter über die Reihertstieg-Drehbrücke laufend mit dem Rangierbahnhof bei Niederfeld. Auf dem Auguste Viktorikaai des Kaiser Wilhelm-Hafens sind 3 Schuppen aufgeführt, mit einer Breite von 42 m und 965 m Gesamtlänge, nebst 9 1/2 m breiten Ladebühnen auf der Wassenseite und 5 m breiten auf der Landseite. An den Schuppenenden sind mehrlagige Gebäude für Boote und zum Aufenthalt für Arbeiter. Hinter landseitigen Geleisen ist eine Ladestrasse mit Abzweigungen sowohl nach der Ladebühne wie zwischen den Schuppen nuch der wasserseitigen Ladestrasse. Die Ausrüstung der Schuppen mit elektrisch betriebenen Kränen ist reichlich bemessen, insbesondere auf der Wassenseite, woselbst sie auf fahrbaren Halbportalen montiert sind. Ein Gleisoh gilt für die 2 Schuppen am Kronprinz Kai, nur dass diese die gewaltigen Masse, 40 m Länge und 50 m Breite besitzen. Am südlichen Hof, Ellerholzhöft, ist wiederum ein Leuchtfeuer und eine Landungsanlage. Inmitten des 950 m langen Hafenbeckens ist eine Dickdalenreihe von 700 m Länge. An der östlichen Hafenseite, dem Reherkaai, sind Ladestellen, ein 20 t-Kran und eine Durchfahrt, Leichterkanal, nach dem Ellerholzhafen. Neben letzterer befindet sich das Verwaltungsgebäude und weiterhin der Strassen- und Kohlegeleisen eine elektrische Zentrale für den Betrieb im ganzen westlichen Hafengebiet. Östlich vom Leichterkanal, am Kohlenkaai, sind 2 Kohlenklipper für ganze Waggons aufgestellt, nebst mehreren Kränen. Der Ellerholzhafen hat an der Nordseite, Mönckbergkaai, durchgehends Kaimauern und in 80 m Abstand davon eine 700 m lange Reihe Dickdalen für Seeschiffe. Auf dem Mönckbergkaai sind 2 Schuppen von 50 m Breite und 673 m Gesamtlänge. Die Verbindung des Ellerholzhafens mit dem Reihertstieg und weiter nach dem Veddelkanal wird durch die Ellerholzhafen gebildet. An der östlichen Seite der Einfahrt zu dem neuen Hafen, westlich vom Werflachen, ist ein Lösshöft, auf welchem ein massives Gebäude als Station für die Hafenslotsen dient. Nach dem Bau des neuen Kohlienschiffhafens ist der Vorhafen zu dem Kuhnwarder Hafen um den benachbarten alten Kohlienschiffhafen verbreitert worden. Durch diese Verbreiterung wird den Seeschiffen bequeme Aus- und Einfahrt ermöglicht. Unter Umzöhung der Hinkelischen Häfen und zur Entlastung der Nordelbe von der oberelbischen Schifffahrt ist eine direkte Wasserverbindung nach den Kuhnwarder Häfen hergestellt. Die neue Wasserstrasse zweigt gegenüber der Billwärdersinsel, wo sich die beiden grossen Müggenburger Schleusen befinden, von der Nordelbe ab und führt mit Benutzung des Müggenburger- und Veddelkanals nach den Kuhnwarder Hafenanlagen. Ein geräumiger Hafen dient zur Zolllagerung und damit zur Entlastung des Entenwärter Zollhafens. Für die in der Süderelbe liegenden mit Sprengstoffen beladenen Flussfahrzeuge ist auf der kleinen Kattwick Schutzhafen gebaut. Am Südufer der Elbe, auf dem kleinen Grasbrook und Steinwärders, befinden sich verschiedene Schiffbauereien, Patent-slips etc. Die Verbindung zwischen dem kleinen Grasbrook und Steinwärders, welche durch den Reihertstieg getrennt sind, wird durch die Reihertstiegbrücke hergestellt, welche einen drehbaren Teil enthält, dessen Bewegung durch Gasmotorenbetrieb geschieht. Parallel zu dieser Brücke in einem Abstand von ca. 50 m ist eine zweite Brücke gebaut worden. An Schwimmstöcken sind zwei von der Reihertstieg-Schiffswerft erbaute, vor ihrer Werft liegende grosse Docks, welche zur seitlichen Aufnahme der Schiffe eingerichtet sind, die grossen Schwimmstöcke der Firma Blohm & Voss, vor deren Wert bei Kuhnwarder liegend, die Docks von Brandenburg und zwei kleinere vor Steinwärders liegend, der Firma H. C. Stülcken Sohn gehörige Schwimmstöcke vorhanden. Ausserdem hat die Firma Blohm & Voss ein Schwimmdock erbaut und im Betrieb, in welchem die grössten Schiffe der Handels- und Kriegsmarine Aufnahme finden können. Das Dock hat seinen Liegeplatz zu Süden des Werflaches, östlich von Schutenhafen, in einem eigens dafür hergestellten Hafen erhalten. Zur Reparatur sehr grosser Schiffe kann dieses Dock noch um 1 Section verlängert werden und hat alsdann eine Länge von 280 m, eine Breite von 86 m., und eine Tragfähigkeit von 23 000 T

Im Jahre 1912 kamen in Hamburg 15 774 Seeschiffe an von 13 567 913 Netto Reg-Tons, wovon 13 544 beladen und 12 605 640 t, die anderen in Ballast; von Hamburg gingen ab im Jahre 1912: 17 557 Seeschiffe von 13 827 076 Netto Reg-Tons Raumbelastung. In der Flussschifffahrt kamen an: 27 025 Schiffe mit 10 078 877 t Tragfähigkeit, wovon über die Hälfte Schleppkähne, und gingen ab: 26 611 Schiffe mit 9 899 427 Tons Tragfähigkeit.

Die im Jahre 1910 begonnenen grossen Hafenerweiterungen auf Ross-Neuhof und Waltershof gehen ihrer Vollendung entgegen. Die neuen Hafen auf Ross-Neuhof, der neue Kohlenhafen, an Stelle der alten Köhlbrandmündung, und der neue Petroleumhafen, der Parkhafen und der Iachthafen auf Waltershof werden schon zu Beginn des Jahres 1914 in Betrieb genommen, während die übrigen Waltershofer Hafen, der Rugenbergerhafen, der Waltershoferhafen und der Maakenwärdenhafen erst im Laufe des Jahres 1914 in den Dienst der Schifffahrt gestellt werden können. Mit Einschluß der neuen Hafen auf Ross-Neuhof und Waltershof betragen die gesamten Wasserflächen des Hamburger Hafengebietes: Hafen mit Seeschiffen 442 ha, mit Flussschiffen 370 ha; Kanäle und Seitenarme mit Seeschiffen 12,8 ha, mit Flussschiffen 252 ha; freie Elbe und Hafenzugänge mit Seeschiffen 269 ha, mit Flussschiffen 118 ha.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I. Näheres Inhaltsverzeichnis unter Hafens-, Lots-, Leucht- u. Tonnenwesen

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden, unter 1) bis 8) genannten Schleusen haben den Zweck die Elbe, die Bille und die Hammerbrookkanäle gegen die stark wechselnden Elbwasserstände abzuschliessen und die Höhe des Wasserpiegels im Interesse der Schifffahrt und der Entwässerung in bestimmten Grenzen zu halten.

Table with 2 columns: 'Wasserstandshöhen der Elbe' and 'der Elster'. Rows include 'Mittl. Niedrigwasser', 'Hochwasser', 'Höchste Sturmflut', 'Tiefste Elbe', and 'des Mittelbassin'. A second table 'der Hammerbrook-Kanäle' and 'der Bille' follows with similar metrics.

- 1) Alsterschleuse, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1638/46, umgebaut 1891/92, zwischen Mittelbassin und Elster, mit 2 Kammer-schleusen von 24,25 m und 26,50 m nutzbaren Längen sowie 5,30 m und 6,50 m lichten Breiten. Höhe der Drempl auf +2,53 m und +2,30 m, oben +4,83 m und 4,60 m, Höhe der Gewölbeschleife +8,92 m. Die grössere, neuere Kammer hat hydraulischen Antrieb der Tore und im Oberhaupt ein Klapptor. Ein Freigerinne.
2) Graskellerschleuse, erbaut 1838/39, umgebaut 1846/47, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 1 Kammer von 23,28 m nutzbare Länge und 5,16 m lichter Breite. Höhe des Drempls +2,65 m, des Gewölbeschleifs +8,05 m. Bei Elbwasserständen zwischen +4,70 m und +5,70 m ohne Schleusung passierbar. 2 Freigerinne.
3) Michaelischleuse, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 2 Kammern von 25,18 und 21,16 m nutzbare Länge, sowie 6,00 m und 3,25 m lichter Breite. Höhe der Drempl +2,30 m, der Brückenunterkante +9,50 m und +9,60 m. Frei passierbar wie Graskellerschleuse. Ein Freigerinne.
4) Mühlentrümpfenschleuse, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittelbassin, Stauschleuse von 9,17 m lichter Breite. Höhe des Drempls +2,30 m, der Brückenunterkante +7,96 m. Nur bei Elbwasserständen zwischen +4,50 und 5,70 m passierbar.
5) I. Hammerbrookschleuse, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanalen, mit 1 Kammer im Aussenhaupt von 26 m nutzbare Länge und 5,70 m lichter Breite, 1 Schleusenbecken von 45 m Länge und 90 m Breite mit kanalsittigem Drehotor und 2 kanalsittigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 45 m. Höhe des Drempls +2,0 m.
6) II. Hammerbrookschleuse, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanalen, mit 2 Kammern im Aussenhaupt von je 30 m nutzbare Länge und 6,60 m lichter Breite, einem gemeinsamen Schleusenbecken von 45 m Länge und 40 m Breite und 2 kanalsittigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 90 m. Höhe der Drempl ebensittig +1,40 m, kanalsittig +1,70 m.
7) Brandshofer Schleusenanlagen, zwischen Elbe und Bille.
a. Kleine Brandshofer Schleuse, erbaut 1846, mit 1 Kammer von 21,00 m nutzbare Länge und 5,70 m lichter Breite. Höhe der Drempl ebensittig ca. +1,40 m.
b. Grosse Brandshofer Schleuse, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge und 40,00 m Breite, welches ebensittig 2 Durchfahrten, bilsittig 1 Durchfahrt von je 7,00 m lichter Breite besitzt. Höhe der Schleusendrempl ca. +1,30 m.
Westlich daneben ein unterirdischer Freiwasserkanal.
8) Tiefstabschleuse, erbaut 1898/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammern von je 30 m Länge und 10 m Breite im Aussenhaupt, 1 gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 bilsittigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Drempl ebensittig +1,0 m, bilsittig 1,15 m. Bisher nur für die Baggerfahrzeuge der Bundeputation eröffnet. Die nachgenannten Schleusen liegen im Hafengebiet und sind lediglich Sperrschleusen, welche die der Durchfahrt schädlichen Strömungen verbinden und die Hafenecken vor Sandablagerungen schützen sollen.
9) Brookthorschleuse, erbaut 1868/69, verbindet den sandthorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 68,85 m nutzbare Länge und 11,46 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf +1,14 m. Die Schleuse hat Schiebetore, welche mittelst Druckkraft der Wasserleitung bewegt werden.
10) Baakenschleuse, erbaut 1886/1893, zwischen Baakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 100 m nutzbare Länge und 16 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf 0,40 m, die Brückenunterkante auf +8,9 m, so dass auch bei gewöhnlichem Hochwasser alle nicht über 3,8 m aus dem Wasser hervorragenden Fahrzeuge noch frei passieren können. Die Schleuse hat Schiebetore, welche an Trägern über den Schleusenhäupten aufgehängt sind. Die Bewegung derselben geschieht mittelst Druckkraft der Wasserleitung.
11) Grevenhofschleuse, erbaut 1898/1900, zwischen Kuhwärdenhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbare Länge und 18,80 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf +0,5 m. Die Schleuse hat Schiebetore, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
12) Ellerholzschleusen, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906 zwischen Ellerholzhafen und Reihersstieg, mit Kammern von je 120 m nutzbare Länge und 18,80 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf +0,5 m. Die Schleusen haben Schiebetore, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.
13) Müggenburgerschleuse, erbaut 1904/1906, zwischen Nordrebe und dem östlichen Ende des Müggenburgerkanals mit 2 Kammern von je 120 m nutzbare Länge und 18,80 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf +0,50 m. Die Schleuse hat Schiebetore, welche mittelst elektrischem Antrieb bewegt werden.

Die Freihafenspeicherstadt

steht mit der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Dieselbe wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen, Brookthorhafen und Eriensgraben, im Westen vom Niederhafen und Brandenburgerhafen und im Osten vom Oberhafen begrenzt.

Durch einen 25 m breiten Kanal, welcher auf seinem westlichen Ende sowohl mit dem Binnenhafen als auch mit der freien Elbe in Verbindung steht, wird dies Terrain in ganzer Länge durchschnitten und auf der Strecke vom Niederhafen bis Brookthor in zwei, von da bis zum Oberhafen infolge Abzweigung des Kanals in drei Teile geteilt.

Auf den hierdurch entstandenen s. g. Landungen erheben sich ausser einigen Kell- und Zellschuppen ein Staatespeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Speichergebäude, ein Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorenhaus, sowie eine elektrische Akkumulatoren-Unterstation.

Der grössere Teil der Speichergebäude ist von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft selbst entworfen und erbaut worden, teilweise sind dieselben auch nach Plänen verschiedener Privat-Architekten entstanden. Sämtliche Bauten sind unter Aufsicht und Mitwirkung des Ingenieurwesens der Bundeputation in deutschem Baustil auszuführen.

Die Pläne für den Speicherkomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speichermieter, sowie die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschosshöhen, die relative Höhenlage des Raumes zur Strasse und die Maximallastung der einzelnen Lagerräume, um die Art und Verteilung der Brandmauern, der feuerreicher anzulegenden Treppenhäuser, sowie sonstige im Interesse einer möglichen Feuersicherheit zu treffenden Einrichtungen.

Die fünf- bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in der Richtung von Westen nach Osten mit Block A, B, C, D, E, G, H, F, S, T, W auf der Südseite, ebenfalls von Westen nach Osten, mit Block J, K, L, M, N, O, Q, R, U, V und X bezeichnet.

Die Verbindung der durch die Flete getrennten Strassen und der Speicher unter sich ist durch eine grössere Anzahl von Brücken hergestellt worden.

Ausserdem stehen unter der Leitung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft noch die vom Staate pachtweise übernommenen Kaispeicher A und B am Kaiserhof und der Meyerstr. am Süufer der Elbe, auf dem Meinerker, am Moldanhafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E. Ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

In den verschiedenen Speichergebäuden der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft werden alle für die Lagerung zugelassenen Waren, hauptsächlich aber Kaffee, zur Einlagerung gebracht.

Die Speicherblocks J, K, L, M, W, X, U, V, O, die beiden Kaispeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldanhafen sowie am Dessauer Ufer dienen dem eigenen Speicherbetrieb der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Die übrigen Speicherblocks werden dem Hamburgischen Handelstande mietsweise zur Benützung überlassen und sind dieselben ausser um Lager-räumen, auch grössenteils mit Kontoren ausgestattet. Im Block O am Sandthorquai ist die Kaffeebörse vorgesehen und befindet sich in diesem Block auch hauptsächlich die Kontore der Firmen der Kaffeebranche.

Alle Speicher der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft sind so erbaut und eingerichtet, dass die zur Einlagerung bestimmten Waren sowohl von der Land- als auch von der Wasserseite aus aufgenommen werden können.

Als Hebevorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebeische eingebaut, ausserdem sind für den Notfall noch Handwinden vorgesehen.

Das Druckwasser für die hydraulischen Hebezeuge der Gesellschaft, ausserdem aber auch für die Kräne in den Zollabfertigungsstellen am Zollkanal, sowie der beanspruchte elektrische Strom, sowohl zur Beleuchtung der Speichergebäude und Strassen, als auch zur Speisung der Elektromotoren in den maschinellen Betrieben, wird von der in der Mitte des Speicherbezirks am Sandthorquai liegenden kombinierten hydraulischen und elektrischen Zentralstation geliefert.

Die Zentralstation ist ausserdem eine grössere Anzahl in den Strassen des Freihafenspeicherbezirks angebrachter Hochdruckhydranten mit den nötigen Rohrleitungen in den Treppenhäusern, mittels welcher das Druckwasser der hydraulischen Anlage in Verbindung mit dem Wasser der städtischen Wasserleitung zur Feuerlöschung bei Brandfällen in den Freihafenspeichern benutzt werden kann.

Die durch ihre Grösse und gezielte Bauart imposanten Riesenspeicher sind architektonisch sehr wirkungsvoll ausgeführt, auch hat die ein so grosses Terrain umfassende Speicherstadt infolge der reicheren Ausbildung der Fassaden einen gewissen malerischen Reiz erhalten.

Elbtunnel St. Pauli-Steinwälder.

a. Beschreibung.

Der seit September 1911 in Betrieb befindliche Elbtunnel verbindet das linkselbische Frei-Hafengebiet, besonders zwischen Reihersstieg und Köhlbrand, mit der Stadt, und ist für Wagen und Fussgänger, nicht aber für Strassenbahnen bestimmt. Auf der Stadtseite beginnt er am Westende der St. Pauli Landungsbrücken und endet auf dem linkselbischen Gebiet hinter der Badenanstalt Steinwälder. An diesen Punkten sind senkrechte mit Einbahnstrassen überdeckte Schächte gebaut, in denen Fahrwerke und Fussgänger mit je 6 Aufzügen befördert werden. Eine Doppeltreppen-Anlage in Eisenkonstruktion ermöglicht eine Be-gangung des Tunnels ohne Benutzung der Aufzüge. Die beiden Schächte sind durch zwei Tunnel verbunden, einen für jede Fahrtrichtung, so dass der Ver-kehr stets rechtsgängig geleitet wird. Jeder Tunnel hat in der Mitte eine ein-spürige Fahrbahn, an beiden Seiten erhöhte Fusswege, das Innere ist mit Platten bekleidet und elektrisch beleuchtet. Der Betrieb der Aufzüge erfolgt ebenfalls elektrisch. Die Hubtüren der Lastenaufzüge werden hydraulisch bewegt. Die Bedienung geschieht durch Tunnelwärter. Von den auf jeder Seite befindlichen Lastenaufzügen sind je 2 für 10 000 kg Tragkraft und 2 für 6000 kg Höchstlast bereitet, während 2 Aufzüge mit Platz für je 30 Personen dem Personenverkehr dienen. Bei grösserem Personendrang werden auch die Lastenaufzüge für Personenbeförderung benutzt und fassen dann 190 bzw. 80 Personen. Die Fahrzeit beträgt je nach Aufzugsgrösse 25, 30 und 35 Sekunden. Alle Aufzüge sind mit mehrfachen Sicherheitsvorkehrungen ansegerichtet, so dass bei Stillehung, zu schnellem Fahren, Überfahren der Endstellungen usw. in sanfter Weise und in kürzester Zeit der Fahrkorb stillgesetzt wird. Auch die Stärke der Trag-seile und andere Betriebseinrichtungen sind so bemessen, dass Betriebsunfälle nicht eintreten können.

Auf Steinwälder, im Freihafengebiet sind für die Zollabfertigung Zollanlagen und für den Tunnelbetrieb eine elektrische Kraftstation mit Nebenanlagen errichtet.

b. Bauausführung.

Der Bau des Elbtunnels erfolgte unter Anwendung von Pressluft, die bis zu einem Druck von 2,5 Atm. angewandt wurde, eine Arbeit, die das Interesse weiter Kreise in Anspruch nahm und die wohl die wenigsten Tunnelwandler erkennen lässt, welche Mühen und Gefahren damit verbunden waren, diesen unterirdischen Verkehrsweg unter dem Elbstrom in der sich jetzt darbietenden Weise herzustellen.

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

Für den wasserhaltigen Sandboden enthaltenden, abgestuften Schacht Steinwärdener wurde zunächst eine offene Baugrube hergestellt und in diese ein aus Eisen und Eisenbeton bestehender Senkkasten (nach Art einer Taucherglocke) von 26 m Aussendurchmesser und 10 m Höhe montiert. Der Senkkasten wurde voll Luft gepumpt, um das andringende Grundwasser zurückzuhalten, die Erde im Innern ausgehoben und durch Schläusen ausgeschleust. Mit dem Tiefziehen wurden die Schachtwände nach oben verlängert. Am 2. September 1908 erreichte der Schacht seine endgültige Stellung. Es erfolgte dann die Dichtung, Betonierung und der weitere Ausbau des Schachtes.

Der Tunnelvortrieb, der nur von der Steinwärdener Seite vorgenommen wurde, erfolgte ebenfalls mit Pressluft, um das andringende Wasser zurückzuhalten. Um das Nachströmen des Erdreiches zu verhindern, wurden Vortriebschilde verwendet. Es waren dies eiserne zylindrische Apparate, die ähnlich wie eiserne Deckel das fertiggestellte vordere Tunnelende bis auf 1 m Länge von aussen umfassen. Durch Öffnungen gelangten die Arbeiter nach der Vorderseite, legten hier einen Raum von 90 cm frei, der immer sofort durch Bohlen verdrämmert wurde. Der Schild wurde dann durch hydraulische Pressen von 3600 t Druckkraft, die sich wider den fertiggestellten Tunnel stützten, in diesen Raum hineingeschoben und im Innern die Eisenkonstruktion des Tunnels um 50 cm verlängert, worauf sich der Arbeitsvorgang von neuem wiederholte. Durchschrittlich rückte der Schild täglich 1,50 m vor. Die H-Eisen, aus denen die Tunnelwand besteht, wurden auswendig mit Zement hinterspritzt, um sie gegen Rost zu schützen. Später wurden sie miteinander vernietet, inwendig zur weiteren Verstärkung mit Beton ausgemauert und zuletzt mit Platten bekleidet.

Der Schacht St. Pauli wurde nicht mit Pressluft abgeteuft, aber ebenfalls mit Ausheben einer offenen Baugrube begonnen. In diese wurde ein den Tunnelschacht rings umschliessender Betonfangdamm bis auf den etwa 12-15 m über Erdoberfläche liegenden festen Ton niedergebacht, der den Andrang des Grundwassers zum Schachtbau abbeilt. Innerhalb dieses Fangdamms wurde der Schacht ausgehoben und zwar in der Weise, dass zunächst ein Erdkern stehen blieb und nur ein ringförmiger Schicht bis auf die Sohle ausgehoben wurde, in dem die Schachtwand dann von unten heraufgemauert werden konnte. Nach Fertigstellung der Schachtwand wurde der Erdkern herausgenommen, die Sohle eingespant, und die weiteren Anbauarbeiten ausgeführt, die dann im Juli 1911 beendigt waren, so dass am 7. September 1911 der Eibttunnel dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der Tunnelvortrieb erfolgte nur von der Steinwärdener Seite, die Schilde wurden in die in der Schachtwand vorgesehenen Öffnungen eingetrieben.

c. Zahlenangaben.

Abkürzung des Weges Kuhwärdener-Rathausmarkt 4200 m; Entfernung der Schachtmitten 48,50 m. Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m, Hobböhe der Anlage 23,50 m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10500 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80 m, Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,00 m; Lichte Weite eines Tunnels 4,70 m; Lichte Höhe eines Tunnels 4,50 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5-6 m; Wassertiefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10-11 m; tiefster Punkt der Fahrbahn -15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Bausumme 4 1022 000,-; Beginn der Projektarbeiten im Frühjahr 1909, Bewilligung durch die Bürgerschaft 7. November 1906; Übertragung der Bauausführung an die Firma Philipp Holzmann & Co. am 27. März 1907; erster Spatenstich auf Steinwärdener am 22. Juli 1907; Durchschlag des Osttunnels am 29. März 1910; Durchschlag des Westtunnels am 4. Juni 1910; Inbetriebnahme am 6. September 1911 für den Personenverkehr, am 30. November 1911 für den Wagenverkehr.

d. Verkehr.

Von Personen, die durch den Tunnel gehen, wird keine Gebühr erhoben. Dieser Vergünstigung liegen soziale Beweggründe zu Grunde, da in der Hauptsache von einer Gebühr der Arbeiterstand getroffen würde, der den Tunnel benutzen muss, um von den Wohnvierteln zu den Arbeitsplätzen zu gelangen. Dieser Arbeiterverkehr macht sich in dem Tunnelverkehr besonders bemerkbar. Morgens und abends gegen 6 Uhr strömen 6-7000 Arbeiter durch den Tunnel; um diese schnellstens zu befördern, wird während einer halben Stunde etwa der gesamte übliche Verkehr zurückgedrängt. Der tägliche Personenverkehr beträgt im Durchschnitt 30000 und in der Nachtzeit etwa 1000, an Sonntagen bis zu 40000 Personen. Zur Deckung der Betriebsausgaben ist für Fuhrwerke und sonstige Güter eine nach Art der Inanspruchnahme abgestufte Gebühr festgesetzt. Trotz dieser Gebühr benutzen 3-4000 Fahrzeuge aller Art, von Handkarren bis zum schwersten Lastwagen, täglich den Tunnel.

e. Verkehrsordnung.

(Verordnung der Polizeibehörde und der Baudeputation (II. Sektion) vom 16. November 1911)

§ 1. Die Bestimmungen der Verkehrsordnung vom 7. Juli 1902 finden auf den Eibttunnel Anwendung.

§ 2. Verboten ist

- I der unnötige Aufenthalt im Tunnel, an den Ein- und Ausgängen vor den Aufzügen und auf den Treppen, sowie jede missbräuchliche Inanspruchnahme der Tunnelanlagen.
II das Betreten und Verlassen der Fahrköhre während des Öffnens und Schliessens der Türen.
III die Berührung oder Beschädigung der Betriebseinrichtung.
IV die Erregung falschen Alarms die Nachahmung von Signalen oder die Vornahme anderer betriebsstörender Handlungen.
V das Beschnitten der Tunnelanlagen und das Auspacken im Tunnelgebäude, in den Aufzügen und auf den Treppen.
VI das Verteilen von Drucksachen jeder Art (Flugblätter, Zeitungen, Geschäftsanzeigen und dergleichen), sowie die Ausübung eines Gewerbebetriebes innerhalb der Anlagen des Tunnels und vor seinen Zugängen.
VII die Beförderung von Gegenständen, deren Transport mit Gefahr für den Verkehr verbunden ist, insbesondere geladenen Schusswaffen, explosiven leicht entzündlichen oder ätzenden Stoffen und dergleichen Personen, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schusswaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen Handmunition mitnehmen. Jäger und Schützen dürfen die Schusswaffen nur in ungeladenem Zustande mit Überzug bei sich führen. Die Tunnelwärter sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit und dem ordnungsmässigen Zustande der in den Aufzügen mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

§ 3. I Fuhrwerke aller Art haben den Tunnel im Schritttempo zu durchfahren - II Fuhrwerke mit schlecht gepackter Ladung, sowie überladene und schadhafte Fuhrwerke können von der Beförderung ausgeschlossen werden - III Die Abmessungen eines Fuhrwerks, einschliesslich der Ladung, dürfen eine Breite von 2,50 m, eine Länge von 9,50 m und, von der Erde gerechnet, eine Höhe von 4 m nicht übersteigen. Fuhrwerke, die wegen ihrer grösseren Ausdehnung nur nach Teilung, z. B. nach Abhakung der Vorderperde, in den Lastenaufzügen befördert werden können, müssen für jeden Teil eine besondere Aufsichtsperson haben. Zusammengekoppelte Fuhrwerke dürfen nicht befördert werden.

§ 4. Tiere, ausgenommen Pferde, Esel und Hunde dürfen nur in geeigneten Transportmitteln (Wagen usw.) durch den Tunnel befördert werden. Pferde und Esel, welche nicht von ein Fuhrwerk gespannt sind oder nicht geritten werden, sind kurz am Zügel zu führen. Hunde sind an der Leine zu führen.

§ 5. Von der Beförderung durch die Aufzüge können ausgeschlossen werden:

- I betrunkene Personen;
II Kinder, wenn der Andrang stark ist und sie sich nicht in Begleitung Erwachsener befinden.

§ 6. Die Beförderung durch den Eibttunnel erfolgt nach Massgabe der nachstehenden Gebührenordnung:

Table with 2 columns: Item description and Rate. Items include: Personen (frei), Handgepäck, eigenes Handwerkszeug (frei), Sperrgutstücke, grössere Körbe und Kannen, Fässer, Koffer, Kisten, Säcke, Fahrräder, Kinderwagen (0,10), Karren, Handwagen, Motorräder (0,25), Droschken, Personenautos, leere Lastwagen, Pferde und Esel (gebührt) (0,50), beladene Lastwagen und Gesellschaftswagen (1.-), a. bis 400 kg Gesamtgewicht (2.-), b. " 600 " " (3.-), c. " 1000 " " (4.-)

II. Die für die gebührenpflichtigen Gegenstände zu erteilenden Fahrscheine müssen bis zum Verlassen der Tunnelanlagen aufbewahrt und den Tunnelwärters an Verlangen vorgezeigt werden.

III. Gebührepflichtige Gegenstände dürfen nicht über die Treppe und in den Personenaufzügen, sondern nur in den Lastenaufzügen befördert werden. Ausgenommen sind kleine, auf dem Schosse gehaltene Hunde. Diese können in den Personenaufzügen mitgenommen werden.

§ 7. Den seitens der Baudeputation oder ihrer Angestellten für den Betrieb in den Schächten ergehenden Anordnungen, sowie den Anordnungen der Polizeibehörde oder ihrer Organe in und vor den Tunnelanlagen ist vorbehaltlich späterer Bescheidverfügung unbedingt Folge zu leisten.

§ 8. Sofern die den allgemeinen Strassenregeln höhere Strafen verurteilt sind, werden Übertretungen der §§ 2, 3, 4, 6, 7 und 7, dieser Verordnung mit Geldstrafe bis zu M. 36, im Falle des Unvermögens mit entsprechender Haft bestraft.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Gebäude und Einrichtungen. Das Post- und Telegraphengebäude am Stephansplatz und an der Ringstrasse.

Das Haupt-Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich vom Stephansplatz an der Ringstrasse entlang bis zur Jungiusstrasse und hat eine Länge von rund 307 m bei einer Breite von 33 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1883-1887 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbaurats Hake von dem Regierungsbaumeister Kuppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1898-1901 unter der Oberleitung des Geheimen Baurats Schuppan zuerst von dem Regierungsbaumeister Schröder, nach dessen Tode von dem Postinspektor Willfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staate angekauften Grundstückes beträgt 11813 Quadratmeter, wovon 7837 qm bebaut und 3476 qm Hofräume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier ausserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massig unter reichlicher Verwendung von Sandstein hergestellt. Die Keller- und Geschosse sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppenhäuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Balkendecken, zum Teil Betondecken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Dächer sind in Holztafel, die Kuppeln mit Zinkblech eingedeckt.

Das Gebäude enthält die Diensträume der Ober-Postdirektion, des Postamts 36, des Postamts 2 und des Haupt-Telegraphenamts sowie die Dienstwohnung des Ober-Postdirektors. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerlöschanlage sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welche letztere der Strom durch eine reichsweite, auf dem benachbarten Grundstück am Dammtorwall eingerichtete Maschinenanlage beschafft wird. Sämtliche Diensträume werden durch Zentralheizungen, und zwar, je nach der Benutzungsart der Räume, durch 2 Warmwasserheizungen mit je 2 Kesseln, eine Heisswasserheizung mit 2 Ofenanlagen und eine Niederdruck-Dampfheizung mit 3 Kesseln erwärmt. Zur Erwärmung der grossen Schalterhalle am Stephansplatz ist wegen der einer starken Abkühlung unterworfenen Bedachung noch eine Luftheizung angeschossen. Eine zweite Luftheizung dient zur Erwärmung der Schalter-Vorhalle. Für die Apparatur des Telegraphenamts ist eine mechanische Lüftungs- einrichtung geschaffen worden, die im Sommer 2000 cbm, im Winter 12 000 cbm ozonisierte Frischluft in der Stunde zuführt.

Der am Stephansplatz gelegene Bauteil enthält 2 Lichthöfe, deren grösserer im Erdgeschoss zu der in Eisen konstruierten glasüberdeckten Schalterhalle ver- wendet ist, während der kleinere die Zufahrtsstelle für die Stadtpostwagen bildet. Der für den Fuhrwerkverkehr des Packerdienstes bestimmte grosse Posthof ist gegen die Strasse „Dammtorwall“ durch ein schiede eisernes Gitter abgetrennt. In dem folgenden Bauteil sind wiederum 2 Höfe, die, im Erdgeschoss durch Glasdächer überdeckt, zu Dienststrassen für die Paketausgabe nutzbar gemacht sind. Der für den Fuhrwerkverkehr des Packerdienstes bestimmte letzte Bauteil enthält 3 Höfe, die für den Postwagenverkehr im Packerdienst bestimmt sind.

Das I. Geschoss des dreigeschossigen Gebäudes am Stephansplatz enthält Dienststrassen des Postamts 36. Die Schalterhalle dieses Postamts ist sehenswert. Die 3 Eingangstüren gegenüber befindet sich auf einem Postament die lebensgrosse Statue Sr. Majestät des Deutschen Kaisers Wilhelm I. Die beiden Giebelfelder an den Kurseiten der Halle sind mit Wandbildern, die von Prof. P. Dyffke gemalt sind und die Post zu Wasser und zu Lande darstellen, geschmückt. Im II. Geschoss befinden sich die Dienststrassen der Ober-Postdirektion und der Ober-Postkasse, im III. Geschoss: Dienststrassen der Ober-Postdirektion und die Dienstwohnung des Ober-Postdirektors. Der anschliessende, nur zweigeschossige lange Mittelbau enthält Dienststrassen des Postamts 2, namentlich im Erdgeschoss die umfangreichen Packkammerräume. Die Packkammerräume dehnen sich auch noch durch das Kellergeschoss des wieder dreigeschossig gestalteten weiteren Bauteils aus. In diesem Bauteil sind Dienststrassen des Postamts 2 und der Ober-Postdirektion untergebracht.

Der anschliessende Erweiterungsbau dient hauptsächlich zu Telegraphendienstzwecken. Nur im Kellergeschoss befinden sich umfangreiche Räume für die Paketausgabe mit der Abgangspackkammer sowie mit der Wert- und Zollpackkammer des Postamts 2, und für eine Brauseeinrichtung. Letztere ist zu bestimmten Tageszeiten für das Personal geöffnet. Des II. Geschoss wird fast ausschliesslich von den grossen Apparatsalen nebst Zubehörräumen eingenommen.

Die Fassaden des Gebäudes sind am Stephansplatz und an der Ringstrasse in hervortretender, am Dammtorwall in einfacher Weise ausgebildet. Die Fassade am Stephansplatz baut sich über einer in kräftiger Rustika ausgeführten, mit Abschlussgesims versehenen Plinthe auf. In der Mitte befindet sich das von vier toskanischen Säulen getragene Hauptportal, das vor die Gebäudedeckung bis zur Höhe des Fensterbrüstungsgesims im II. Geschoss vorspringt und von einer Balustrade abgeschlossen wird, welche in ihrer Mitte ein Wappen mit dem in Glasmosaik hergestellten Reichsadler enthält.

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt.