

Plastic Covered Document
Plein Moulin Soiled Document

Zehnpennigstücke	62364509	Stücke
Fünfpennigstücke	63 685 222	"
Zweipennigstücke	28 581 611	"
Einpennigstücke	111 657 650	"
Fünfpennigstücke, eiserne	106 312 044	"
Zehnpennigstücke, eiserne	29 887 651	"
Zehnpennigstücke aus Zink	76 619 822	"
Einpennigstücke aus Aluminium	4182 000	"
Fünfpennigstücke aus Alumin.	44 296 151	"
ausserdem fremdländische Silber-, Nickel- u. Bronze-Münzen	465 157 567	"

Das im Jahre 1893 errichtete, früher Foggenmühle Nr. 14 befindliche und seit Beginn seines Bestehens sachlich mit der Münzstätte verbundene Staats-Hütten-Laboratorium ist durch Übersiedlung nach der Nordstr. Nr. 66 im Jahre 1907, nimmere auch räumlich mit der Münzstätte verbunden.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I.

Öffentliche Bauten.

Das Rathaus, am Rathausmarkt

Ausführliche Mitteilungen über den Bau, die Einrichtung und Ausstattung des Rathauses siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Die Besichtigung des Rathauses findet tägl. v. 10-3 Uhr statt. Für die Besichtigung wird ein Eintrittsgeld von 6 M. erhoben.

Das alte Rathaus, Admiralitätsstr. 55/56.

Geschichtliche Mitteilungen über das alte Rathaus und seine Umbauten und wechselnde Verwendung siehe im Adressbuch 1917 und in früheren Jahrgängen.

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

Börse, Adolphsplatz.

Die neue Börse wurde am 2. Dezember 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 1884 ein neuer geräumiger Anbau eröffnet und Flächenraum für den Börsenverkehr von ca. 5400 qm geschaffen, der dem Waren- und dem Fondsgeschäft dient. Der östliche, besonders dem Getreide-, Asssekuranz- und Schiffsmakler-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 der Börse. Die Commerzbibliothek ist im Johannum, Speersort, untergebracht. Die Zahl der regelmässigen Börsenbesucher beträgt etwa 15000. In dem oberen Räume und im Johannistrassenflügel der Börse befinden sich die Räume der Handelskammer. Das Börsengebäude ist Staatseigentum. Der Zutritt zu demdem allgemeinen Geschäftsverkehr dienenden Räumen steht allen ausländischen Personen frei, sofern sie im Besitz einer von der Handelskammer gegen Entrichtung einer Gebühr auszustellenden Einlasskarte und soweit sie nicht nach den Bestimmungen der Börsenordnung vom Börsenbesuch ausgeschlossen sind. Die Börsensammlungen finden verlässlich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 8 Uhr, Sonntags zwischen 12 und 1 statt. Der Eintritt während der Zeit von 1 Uhr 30 Min. und 2 Uhr 15 Min. bzw. Sonntags von 12 Uhr 15 Min. und 1 Uhr ist nur gegen Zahlung eines Börsenspergeldes von 4. 1.- gestattet. 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.

Ausführliche Mitteilungen über das Oberlandesgerichtsgebäude, das Strafjustizgebäude und das Ziviljustizgebäude siehe im Adressbuch 1917.

Kirchen- und Getheshäuser

siehe im Adressbuch 1920, 1921 und 1922.

Das Marinegebäude, Admiralitätsstr. 46

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsammt, die Marine-Verwaltung, die Elbschiffer-Prüfungskommission, das Seemant, die Schiffsregister-Behörde und die Schiffsvermessungs-Behörde. Es ist in den Jahren 1902 bis 1908 auf dem Platze des früheren Marinearsenals erbaut. Das Erdgeschoss des Gebäudes enthält eine Wartehalle in Form eines mit Glas überdeckten Hofes; um diese herum liegen die Räume für die An- und Abmusterung der Seeleute und die Kass. zur Auszahlung der Löhner sowie die Diensträume für das Hafenamt des 2. Bezirkes. Die Einrichtung ist so getroffen, dass eine grosse Anzahl von Personen in kurzer Zeit abgefertigt werden kann. Im I. Stock ist ein Saal für das Seemannsammt, 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 Statistik, sowie für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute. Ebenda haben die Marineverwaltung, das Oberhafenamt, die Elbschiffer-Prüfungskommission, die Hausverwaltung, der Direktor des Marinewesens, der Hafenkapitän und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermesser im 2. Stock (Ploischo) untergebracht sind. Das dem Direktor des Marinewesens unterstellte Arsenal hat im Keller geschoss 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 Ploischo aus mittelst eines elektrisch getriebenen Krans ein- und ausgebracht werden können. Das Seemant (Gerichtshof für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein, an der Flectseite befinden sich die Amtsräume der Schiffsvermessungsbehörde sowie die Dienstwohnung des Hafenkapitäns.

Museen

siehe unter Wissenschaftliche Anstalten laut Inhaltsverz.

Das Patriotische Gebäude

beim alten Rathaus an der Froschbücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein rothziegel Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten J. 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 grossen Räumen. Zahlreiche Vereine haben Kanzelräume und halten ihre

regelmässigen Sitzungen im Patriotischen Gebäude ab, siehe im Abschnitt IV. Beim alten Rathaus. Im übrigen finden sich ausführliche Mitteilungen über die Patriotische Gesellschaft in diesem Abschnitt unter Gemeinnützige und Wohlfahrtsvereine.

Badeanstalten.

Mitteilungen über die staatlichen Warmbadeanstalten, deren Betrieb teilweise eingestellt oder eingeschränkt ist, siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Brückenwaagen.

a) städtische:

Stadtdelch 45	Gasanstalt Barmbeck, Flotowstrasse
St. Pauli, Hafenstr. zw. 106-105	Fleischack, Ausschlägerallee
Verbrennungsanstalt Bullerdelch 6	Langk Mühlen, Wasch- u. Badenstadt
alter Teichweg 61	Brookthor, gegenüber d. Käververwaltung
Gasanstalt Grasbrook, Gaswerkstrasse	

b) private:

Heidenkampsweg 31/35, W. Sülfken	Gärtnerstr. 61, Hansa-Brauerei
Heidenkampsweg 51, H. Eggers Wwe	Scheideweg 12/16, Hammonia-Brauerei
Winterhuderweg 25, H. W. Heidmann	Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb
Winterhuderweg 78, Löwen-Brauerei	Banzstr. 186, Hirsch Zwinger
Barmbeckerstr. 19, Winterhuder-Brauerei	Jarrest. 84, Westpal & Co.
Gertigstr. 48, Union-Brauerei	

Brücken

siehe deren Aufzählung und Beschreibung im Adressbuch 1920.

Brunnen und Denkmäler

siehe deren Aufzählung und Beschreibung im Adressbuch 1922

Eisenbahn-Verkehr.

Geschichtliche Entwicklung der von Hamburg ausgehenden Eisenbahnen und die spätere Umgestaltung der Eisenbahnanlagen siehe im Adressbuch 1914 und in den vorhergehenden Jahrgängen

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

Die von der Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft unter Leitung des Bestirmerungsbaumeisters a. D. W. Stein 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 Aktiengesellschaft. (Gründer sind: Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Geh. Baurat Dr. Ing. e. phil. Emil Rathenau, Geh. Baurat Dr. Ing. Heinr. Schlieper und Paul Liez. Am 3. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staate ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 4800 B-Aktien und brachte den Bahnkörper der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Alsterdampfschiffahrtbetrieb in den Besitz der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft über. Die frühere Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg ist seit dem 30. Dezember 1919 mit der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft verschmolzen. Ende 1922 gehen die Betriebsmittel und Betriebsanlagen der Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft, deren Konzeption am 21. Dezember 1922 abläuft, in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über, die den Betrieb ihrem eigenen Straßenbahnnetz angegliedert. Das Grundkapital beträgt zur Zeit Mk. 183 600 000.—, eingeteilt in 6000 A-Aktien und 6800 B-Aktien. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Bürgermeister Dr. Diestel, Senator Dr. Sehrmann, Dr. Heinr. Jaques, Dr. Max Albrecht, Kommerzienrat Ludw. Born, C. Bunzel, M. d. B., Senator Carl Joh. Cohn, Geh. Oberregierungsrat Dr. Cuno, Dr. Ing. h. c. Felix Deutsch, Geh. Kommerzienrat Max Th. Havn, F. C. H. Heye, Anton Hähne, Johs. Hüne, Alfred Jacobsen, Senator Emil Krause, Dr. Ing. Heinrich Kress, H. O. Porsjehl, Senator Dr. C. Petersen, Baurat Philipp Pfaff, Oberbürgermeister Bernh. Schnackenberg, Joh. B. Schroeder, J. F. Wihl, Schröder, Dr. Ing. h. c. F. v. Siemens, Herrn. Strack, Kurt v. Sydow, Senator a. D. Paul Weinheber, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Bürgermeister Dr. Diestel; stellvert. Vorsitzende: Dr. Jaques u. Senator Dr. Sehrmann; Vorstand der Hochbahngesellschaft: W. Stein, C. Liez, Dr. Matternsdorf, Dr. Münsen und Carl Walther.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Ringlinie von 17,50 km

Langen und vier Zweiglinien,

nämlich

Schlump-Heilkamp (Länge 2,48 km),

Hauptbahnhof-Rotheburgsort (Länge 3,03 km),

Kellinghusenstrasse-Ohlsdorf-Gebsenboll (Länge 13,77 km),

Barmbeck-Volksdorf-Groß-Hansdorf (Länge 22,97 km),

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 58,75 km.

Die Spurweite beträgt 1,435 m (normal).

Der Betrieb der Strecken Ohlsdorf-Gebsenboll (Staad. Langenhorner Bahn) und Barmbeck-Groß-Hansdorf (Staad. Waldörferbahn) wird auf Grund eines Vertrages mit dem Hamburger Staat für dessen Rechnung von der Gesellschaft geführt.

Das Strassenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 1901 km Betriebslänge.

Die Alsterdampfschiffahrt wird auf der Linie Jungfernstieg-Uhlenhorster-Fährhaus-Mühlenkamp und auf der Fahrtrasse Alsterchaussee-Arkt. Sonntags fährt auf der Linie Jungfernstieg-Winterhude betrieben. Während des Sommers finden Sonderrundfahrten, Abfahrt von Jungfernstieg, statt. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft führt auch den Schleppbetrieb auf der Alster.

Waldörferbahn

siehe Adressbuch-Jahrgang 1921 und vorstehend die Linie Barmbeck-Volksdorf-Groß-Hansdorf.

Der Stadtpark.

Ausführliche Mitteilungen über die Anlage des Stadtparks siehe in den Adressbuch-Jahrgängen 1917 und 1916.

Friedhöfe.

(Von der bisherigen Mitteilung der Gebührensätze an dieser Stelle hat Abstand genommen werden müssen.)

Abschnitt IV. ...

halten, deren ...

Flotowstrasse ...

rauerer ...

buch 1920.

buch 1922

enden Eisen- ...

tschaft.

z. D. W. Stein ...

bahnnetz ...

2,48 km), ...

nhorner Bahn ...

eck-Volksdorf

siehe in Zollen

hat Abstand

Die vor dem Damthore befindlichen alten Begräbnisplätze ...

Das Bepflanzen und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die ...

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandseckerchausee in Hamburg-Elbebeck begründet ...

Neuer Hammer Friedhof auf dem Peterskamp.

In Hamburg-Elbebeck, besteht seit dem 29. Juni 1862. Haupteingang ...

Die Unterhaltung und Bepflanzung der Gräber ist ausschließlich Sache der ...

Friedhof zu Ohlsdorf.

Der zur allgemeinen Begräbnisstätte bestimmte und für alle Konfessionen ...

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur ...

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf gelegen, ist 1890/91 ...

Die Bestimmungen bezügl. erhöhter Gebühren für hinter- und unplanmäßige ...

Strafanstalten.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I. ...

Der Hamburger Hafen.

Ausdehnung. Die älteren Anlagen des Hafens schloßen sich unmittelbar ...

Bedeutung des Stromes. Der Strom trennt also, in einer durchschnittlichen ...

und bildet somit zugleich einen wesentlichen Bestandteil der Hafentfläche. Vor ...

Die Natur des Stromes, der den Hauptanteil am Verkehr liefert, beeinflusst ...

Verkehr. Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Unterelbe ...

Die Waren setzen sich dank der überaus vielseitigen Handels- und ...

Dementsprechend nahmen unter den Umschlaggütern die in ganzen Schiffs- ...

Gesamtanordnung. Das Bild des Hafens zeigt schon in seiner Ge- ...

Das Inhaltsverzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

Bleed through Soiled Document

der Maakenwärdershafen als Liegeplatz für die Unterelb-Schiffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhafen, der Flußschiffhafen auf der Peute, der alte und der neue Petroleumhafen, der Kohlenstoffhafen und die Holzhafen bei Billwärder.

Der größte Teil des Hafens ist beim Zollanschluss Hamburgs im Zollanland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören mit Ausnahme des Kohlenstoffhafens sämtliche Häfen mit Seeschiffen und der größte Teil der Flußschiffhafen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt tritt flussaufwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bohlenlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zollliggen bestehende Zollgrenze dicht am südliche der Stadt entlang und läßt zwischen ihr bestehende Wasserstrasse frei, die es der Binnenschiffahrt gestattet, das Freihafengebiet zu umgehen; von der im Strom angelegten Begrenzung des Niederhafens aus überschreitet die Zollgrenze die Elbe, folgt dem linken Ufer bis zur östlichen Begrenzung des Kohlenstoffhafens, lehnt sich an dessen östliches Ufer und schließt sich südlich des Roßkanals im wesentlichen der Landesgrenze an. Das so umschlossene Freihafengebiet hat eine Wasseroberfläche von 776 ha.

Die erwähnte Wasserstrasse zur Umgehung des Freihafens weist noch eine an der Spitze beginnende Abzweigung (Ericsgraben-Brookthorhafen-Magdeburger Hafen) auf und erfüllt damit noch eine weitere Aufgabe: Indem alle Brücken über diese Wasserstrasse beweglich angeordnet sind (eine Rollbrücke und fünf Drehbrücken), ermöglicht sie den hochgebauten Fahrzeugen die Umgehung der festen Elbbrücken. Soweit der Zollkanal der Umgehung des Hafens dient, hat er sein Gegenstück im Süden des Hafens, nämlich in dem Kanal zum Mühlener Kanal-Zollhafen-Veldelkanal-Elberholzkanal-Roskanal-Rugenbergerhafen-Köhlfließ. Er ermöglicht es den Flußfahrzeugen, die Fahrt auf der von der Seeschiffahrt belebten Elbe zu vermeiden und die hinteren Hafenzufahrten zu erreichen.

Gliederung des Hafens. Wie also die Gesamtanordnung an möglichst glatte Abwicklung des Schiffsverkehrs hinzielt, so suchen die Einzelanlagen nach Möglichkeit der beschleunigten Abfertigung der Schiffe zu dienen. Im Umschlagbetriebe des Schiffes zwischen Messenget und Stückgut zu unterscheiden. Dieses verlangt die komplizierteren, weitläufigeren und damit teureren Anlagen. Sie werden auch von einem großen Teil des Messenget beansprucht, so weit es nämlich als solches sich nur durch seine Menge kennzeichnet, aber seiner Verpackung nach sich vom Stückgut nicht unterscheidet. Daher überwiegend die Anlagen für Güter in Stückgutverpackung die Anlagen für Massenumschlag von Gütern in loser Schüttung betreffen. Ihre Anordnung ist in den neueren Häfen dieselbe geblieben wie in den ältesten. Nur ihre Ausmasse haben erheblich zugenommen.

Kaisalhafen. Die Seeschiffkais sind durchweg mit senkrecht abschließenden Kaismauern einseitig. An diesen macht das Seeschiff in der Regel mittelst der auf der Mauer stehenden Poller unmittelbare fest; in einzelnen Fällen läßt es durch Abbaumauern zwischen sich und der Mauer einen Zwischenraum, der den kleinen Leichtern oder Flußfahrzeugen als Liegeplatz dient. Mit den weitläufigeren Kränen auf dem wassersseitigen Kaisstrifen vor den Schuppen und den Hebevorrichtungen des Schiffes selbst können also aus dem angekommenen Seeschiff die Waren zu gleicher Zeit auf den Kai und auf das Leichterschiff auf das für den Weitertransport bestimmte Flußschiff geladet werden, je nachdem die Waren zunächst des Durchgangs durch den Kaischuppen bedürfen oder nicht.

Kaischuppen. Der Hamburger Kaischuppen besteht aus einem einzigen ebenerdigen Raum, der nur durch Brandmauern unterteilt ist. Auf luftige und helle Räume mit guter Übersicht ist besonders Wert gelegt. Seine Breite ist so bemessen, daß auf die Länge des davor liegenden Schiffes dessen gesamte Ladung ausgebreitet werden kann, ohne daß ein in vielen Fällen ungenügendes, hohes Aufeinanderstapeln nötig wäre. Da die Breite entsprechend dem Alter der Schuppen zwischen 14,8 und 50 m wechselt, so sind die älteren auf dem Gr. Grasbrook Gr europäischen Fahrt, die neueren der „großen Fahrt“ und unter ihnen wieder die allergrößten auf Kuhwärder der Riesenfrachtdampfern des amerikanischen Verkehrs zugewiesen. Die Länge der Schuppen ist von 85 auf 400 m angewachsen. Ihre gesamte Lagerfläche beträgt rund 489000 qm.

Die überschicht Lagerbetretenen Waren können nun bequem von ihren Empfängern beschickt werden und diese können über den sofortigen Weitertransport mit der Eisenbahn, mit Fahrwerk, im Flußschiff oder auf den kleinen von Schleppern bewegten Hafenzugfahrzeugen verfügen. Die Schuppen sind an der Landseite mit mehreren Lade- und Verschubgleisen, viele auch mit einem weiteren auf der Wasserseite versehen; ihre Laderampen sind so hoch gelegt, daß die Güter bequem auf die Eisenbahnwagen übergeladen werden können. So stehen die Schuppen in unmittelbarer Verbindung mit den Hamburger Rangierbahnhöfen, von denen drei im Hafengebiet liegen. Hier werden die einzelnen Wagen zu Zügen zusammengesetzt und dem deutschen Eisenbahnnetz zugeführt. Außerdem sind die Schuppen durch gute Pflasterstrassen, die an ihre dem Land zugekehrten Länge und an ihre Strassen anschließen, mit den Speichern in Hafen und Stadt verbunden. Die kleinen Hafenzugfahrzeuge endlich können dank der Anordnung offener Tidebecken jederzeit in alle Teile des Hafens gelangen und auf den Flößen bis in das Herz der Geschäftstadt eindringen und ihren Inhalt an die städtischen Speicher abgeben. Unter den Kaischuppen sind einige hervorzuhoben, die einer besonderen Bestimmung dienen. Dazu gehört zunächst der Sammelchuppen am östlichen Kai des Magdeburger Hafens. Er dient zum Sammeln solcher Stückgüter aus dem Freihafen, die nicht auf den Hamburger Bahnhöfen, sondern erst am zollniederländischen Bestimmungsort verzollt werden oder unverzollt mit Begleitfahrzeugen durch das deutsche Zollniederland hindurch ins Ausland gehen. Solche Stückgüter werden in den Schuppen zu ganzen Wagenladungen zusammengestellt. Sein Sonderzweck kennzeichnet sich auch durch seine Anlage. Die Gleise sind in sein Inneres hineingeführt. Sein Gegenstück findet sich in dem fünfeckigen Verteilungschuppen am Ostende des Baakenhafens. Er dient zur Verteilung der aus dem Zollniederland oder dem Ausland in Wagenladungen ankommenden Stückgüter und entlastet sie von der sonst auf den Staatsbahnhöfen erforderlichen Zollabfertigung. In dem dreieckigen Ausfuhrschuppen am Westkaai des Magdeburger Hafens werden dreieckigen Ausfuhrgüter gesammelt, die von den Schiffen nicht am Kai, sondern auf dem Strom eingeommen werden. Das ist in besonders ausgedehntem Maße auf dem linken Elbufer der Fall.

Eine besondere Bauart weisen die fünf Fruchtchuppen am Magdeburger Hafen und am Baakenhafen insofern auf, als sie für die Lagerung von Südfrüchten im Winter geeignet werden können und zu diesem Zweck allseitig gegen Temperatureinflüsse besonders sorgfältig abgeschlossen sind. Der neueste unter ihnen, der Fruchtchuppen C, zeichnet sich noch besonders durch Anlage eines Obergeschosses aus. Neben ihm weist diese Eigentümlichkeit nur noch ein am Trager Ufer des Moldauhafens für die Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften errichteter Schuppen auf, der dem Umschlag von Oberländer Kahn in die Schute dient. Er ist zudem so weit über die Wasserfläche in den Hafen hineingebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fahren und durch Luken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschosb dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längswänden ausgebildet. Der Hauptgrund für die Belbehaltung des alten, ebenerdigen Schuppens im Hamburger Hafen hat also auch hier die völlige Durchführung des Obergeschosses unternommen erscheinen lassen: Die Notwendigkeit, an allen Stellen gleichmäßig helle Räume zu schaffen.

Der Kaltschlag für den Ausfuhrverkehr vollzieht sich in umgekehrter Richtung mit den gleichen Mitteln.

Neben dem öffentlichen vom Staat ausgeübten Kaibetrieb verwalten östliche der bedeutendsten Reedereien die ihr zugewiesenen Kaisströcke selbständig. Dieser Privatkaibetrieb hat allmählich einen erheblichen Umfang angenommen. Er beruht auf der Verpachtung der betreffenden Kaisströcke an die Reederei, die damit für ihre eigene Schiffahrt die freieste Verfügung über die Benutzung ihrer Kais erhält. Zu diesen Reedereien gehören die Hamburg-Amerika Linie, die Woermann- und Deutsch-Ostafrika Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, die Deutsche Levante-Linie, die Cunard-Linie, die Royal-Mail-Steamp-Comp. und die American-Line.

Hebevorrichtungen. Die dem schnellen Umschlag in Lössch- und Lad- betriebe dienenden Hebevorrichtungen sind sehr mannigfaltig; die Hauptrolle spielt der fahrbare Kran an der Wasseroberfläche der Schuppe. Der alte Dan- o- rollkran mit eigenem Dampfkessel, der sich auf einem eigenen Gleis an Stra- ßen entlang bewegt und somit dem Verkehr einen wertvollen Streifen entzieht, verschwindet immer mehr aus dem Hafenbild. Er ist z. B. noch an den Kais des Sandthorhafens, des ältesten unter den Hafengebieten, anzutreffen. Der neuzeitliche Kran steht auf einem ungleichseitigen Winkelgerüst, dessen kürzerer senkrechter Schenkel auf einer hart an der Kalkante liegenden Schiene läuft, während der wagerechte Schenkel sich mittels zweier Rollen auf eine an der Wand des Schuppens angebrachte Schiene stützt. Unter diesem Winkelgerüst verläuft also der freie Raum bis fast an die Kalkante dem Verkehr. Durch die damit bewirkte Hebung des Kranes ist zugleich die bequeme Bedienung der bei Hochwasser und im unbeladenen Zustande hoch über den Kai ragenden neuzeitlichen Riesen-dampfer wesentlich erleichtert. Auch diese sogenannten Halbportal- kräne waren ursprünglich auf Dampftrieb eingerichtet, nur wurde ihnen der Dampf aus einer zentralen Kesselanlage durch ein bewegliches Rohrsystem zuge- führt. Indessen hat sich diese an zwei Kalkstecken betriebene Anlage so wenig wirtschaftlich erwiesen, daß dort der Halbportal-Dampfkran dem elek- trischen Antrieb weichen mußte. Auch sonst haben alle neueren Schuppenkräne über des Schuppensdach ragenden Aufbauten leicht erkennbar und sind bisher in mehrfacher Ausführung am Petersen-, Australien-, Afrika-, Sandthor- und Vers- mannkai in Betrieb gestellt. Die Halbportalkräne vermögen im allgemeinen 2,5 oder 3 t, die Laufkräne der Doppelkräne 1,5 t zu heben.

Daneben sind die Schuppen noch an der Landseite mit kleineren an der Wand befestigten, jetzt auch meist elektrisch betriebenen Kränen von 1-3 t Hub- kraft ausgerüstet. Für schwerere Lasten sind die Kais an einzelnen Stellen mit festen Kränen ausgerüstet, die neuerdings durchweg als sogenannte Turn- oder Hammerkräne ausgebildet werden und neben der kreisförmigen Bewegung über die Last auch eine radiale gestatten. Der größte feste Kran im öffentlichen Kaibetrieb stammt allerdings noch aus der Zeit der Ausleerkräne; er steht am Kranhöft und hebt bis zu 150 t. Hamburg verfügt zwar über noch größere Kräne, deren gewaltigster 250 t hebt und zugleich den größten Kran der Welt darstellt, aber diese Riesenkräne dienen ausschließlich dem Werftbetrieb.

Umschlag im Strom. Für den direkten Umschlag des eigentlichen Massengutes wie Salpeter, Kalisalz, Getreide, Erze, Kohle usw., in gewissen Fällen auch von Stückgut sind besondere Anlagen eingerichtet, die entweder dem direkten Umschlag zwischen Seeschiff und Fluß- oder Leichterschiff oder zwischen Seeschiff und Eisenbahn dienen. Im ersten Fall liegen die Seeschiffe überhaupt nicht am Ufer, sondern im Strom oder in der Mitte der hierfür besonders breit ausgebauten Hafenbecken an Dockdabehreihen an. Sie ver- mersten so die Käfigbohren, was vornehmlich dem Segelschiff zugute kommt. So finden sich solche Dockbecken neben den auf der freien Elbe angeordneten in Segelschiffhafen und zwar hier sogar in zwei Reihen. Weiter sind dieser Art weisen der Baakenhafen, der Hansahafen und die breiten neuzeitlichen Becken auf Kuhwärder, Roß-Neuhof und Waltershof auf.

Flottdocks. Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn vollzieht sich, ohne Vermittlung von Schuppen an den sogenannten Flottdocks, am Hohlenskanal, am Afrikakai des Indialhafens und in ausschließlicher Betrich- sichtigung der Kohle am Kirchenpaerkai und am Hofekanal auf der Peute. Hier treten als Hebevorrichtungen an die Stelle der Halbportalkräne die Voll- portalkräne, deren beide senkrechte Schenkel auf den Schienen laufen, die auf dem Kai liegen. Gegenüber den alten Rollkränen haben sie aber gleich die Halbportalkräne den Vorzug, daß sie mit ihren hohen Unterbauten über die Eisenbahnwagen sich fortbewegen, also keinen besonderen Kairaum für sich beanspruchen. Für den Kohlenumschlag vor der Bahn ins Schiff sind die Kohlenkais außerdem mit Kipperrampen ausgerüstet, die den ganzen Eisenbahnwagen kippen und seinen Inhalt, am Kirchenpaerkai in die Seeschiffe, am Hofekanal in die stromaufwärts fahrenden Flußschiffe stürzen. Eine dritte, ältere Anlage dieser Art betreibt die Hamburg-Amerika Linie an ihrem Kohlenkai.

Neben den festen Umschlagrichtungen auf dem Lande gibt es noch eine Reihe von schwimmenden. Der Kohlensteuerei-ostlicher der Kohlbrandmündung vereinigt beide. Hier findet der Umschlag der aus England in großen Mengen im Seeschiff ankommenden Steinkohle auf die Leichterschiffe statt, die thre- seits die Heizkohlen an die Seeschiffe im Hafen verteilen. Neben ihren festen Umschlagrichtungen am Ufer betreiben hier die Kohlensteuerei-Gesellschaft und die Kohlenheber-Gesellschaft ihre schwimmenden Kohlenheber. In den verschiedensten Häfen vollzieht sich der Umschlag von Getreide mittels zahlreicher schwimmender Getreideheber. Auch sie sind ergänzt durch feste Heberanlagen vor dem Getreidesilo an der Wanzel des Kuhwärder-Hafens. Endlich dienen dem allgemeinen Warenumschlag verschiedene Schwimmkräne, die jeweils an die aus dem Betriebe sich ergebende Umschlagstelle geschleppt werden können. Im ganzen sind im Hafen außer den Werftkränen 1494 Hebevorrichtungen mit einer gesamten Hubkraft von rund 9000 t vorhanden.

Speicher. Die Kaischuppen dienen nicht für längere Lagerung der Waren. Hierfür sind vielmehr die Speicher gebaut, die sich massiver gebaut sind, mehrere Stockwerke aufweisen, mit einer einzigen Ausnahme an nur flußschiffbaren Kanälen gelegen sind und auf der Landseite im allgemeinen nur Straßen-, also keinen Eisenbahnschluß haben. Um sie den Geschäftsleuten, die dort ihre Waren zeigen und verkaufen wollen, leicht zugänglich zu machen, hat man sie zum größten Teil in der Nähe der Geschäftstadt untergebracht. So hat sich eine ganze Speicherstadt längs des Zollkanals am nördlichen Rande des Freihafen- gebiets entwickelt. Die erwähnte Ausnahme bildet der Kaiserspeicher mit seinem weithin sichtbaren Turm an der Spitze der Kalkmauer zwischen Sandthor und Grasbrookhafen. Er liegt also am seeschiffbaren Wasser. Da sich aber heraus- gestellt hat, daß die für den Speicherbetrieb vorwiegend in Betracht kommenden Stückgüter einer vorhergehenden Sortierung nach Empfängern und Warengattun- gen bedürfen, so ist es bei dem Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sichtung und Probeannahme nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf das jenseitig Elbufer verwiesen. Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, die alle bisher erwähnten Speicher betreibt und an deren Gewinn der Staat nach gewissen vertraglich fest-

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag, Speersort 11.

geset
Mold
Aus
Lage
Teile
hoch
erwa
besti
brenn
und
Klein
Zwee
Herr
balle
eröff
Arbe
in fe
am i
beck
dabe
hafer
burg
er ha
sich
Menz
und
ist s
ein:
Vers
gleich
ab
bahnt
Vers
hau
am i
Har
und
Vers
und
für
Hart
jeden
das l
Stell
Eise
kont
der l
Eise
über
beut
zweis
richt
ihn
in d
über
Ufer
dem
Zahl
gepl
um
und
zwei
Ved
bau
preu
Tun
und
Traß
senk
nicht
Seht
wecl
reiel
Den
den
leg
Graf
walt
dne
420
Seet
2 au
2nd
Ran
som
auf
ent
Haf
find
die
suel
im
dnst
hall
lege
nit
Jau
und
den
Hoh

In ungekehrter

verwalten können... an die Besondere... die Benutzung... g-Amerika Linie... amerikanische... Cunard-Linie, die

Joseph und Lad... die Hauptrolle... Der alte Dam... Gleis am Kan... d-Verfahren... st. z. B. noch an... an, anzutreffen... eigerigt, dessen... genden Schiene... auf eine an der... m Winkelgerüst... t. Durch die... dienung der bel... genden zeitweil... Halbohrer... wurde ihnen der... ohlystem zuge... wene Anlage so... kran dem elek... Schuppenkran... Leistungsabg... rekrän, dessen... dener, unter ih... erreicht, daß an... n. Schiebt man... vier und noch... meschlaggeschä... f viel höherer... und sind bisher... ditor und Vers... allgemeinen 2,5

kleinere an der... von 1-3 t Hub... inzenen Stellen... genaue Turm... nigen Bewegung... im öffentlichen... ne; er steht am... r noch grössere... n Kran der Welt... betrieb. Des eigent... chen w. In gewissen... t, die entweder... lerfahrzug oder... die Seeschiff... lte der hierfür... n an. Sie veran... gte kommt, be... angeordneten... Weitere Anlagen... en neuzeitlichen

und Eisenbahn... Freiladekai, s... blicher Bereich... auf der Peute... kräfte die Voll... laufen, die auf... der gleich den... strum für sich... Schiff sind die... Eisenbahnwagen... am Hofekanal... e, ältere Anlage... ist es noch eine... brandmündung... grossen Mengen... stadt, die hier... drei festen erei... Gesellschaft... heber. In den... tlets zahlreich... t Heberanlagen... Endlich dienen... e jeweils an... ungen mit einer

ung der Waren... sich von den... sind, mehrere... schiffliche Ka... Strassen, also... die dort ihre... n, hat man sie... So hat sich ein... des Freihafen... cher mit seinem... Sandthor und... h aber heraus... ch kommenden... nd Warengattun... eben. Nur die... dem gleichen... das jenseit... über erwähnten... vertraglich fest

gesetzten Grundsätzen beauftragt ist, hat daher für die erwähnten Massengüter am Molder- und Saalhafen eine Reihe von Speichern in Betrieb genommen. Ausser diesen öffentlichen Speichern finden sich eine ganze Reihe privater Lagerhäuser. (Näheres im Sonderartikel „Freihafenspeicherstadt“, Adressbuch 1917.)

Hafenbecken für besondere Zwecke. Neben den bisher besprochenen Teilen des Hafens, die dem allgemeinen Warenumschlag dienen, ist noch einiger Hafenbecken für besondere Zwecke zu gedenken. Der Kohlenhafen ist schon erwähnt. Gleich ihm dient der neue Petroleumhafen seinem Namen gemäß einer bestimmten Warengattung und zwar nicht nur dem Petroleum, sondern allen brennbaren, also fenerfähigen Waren, wie Benzin und anderen Brennölen und Harz. Wegen der Feuergefahr mußte dieser Hafen möglichst weit von allen anderen Becken entfernt angelegt werden. Der alte Petroleumhafen auf dem Kleinen Grasbrook, der noch heute diesen Namen trägt, ohne z. Z. noch seinem Zweck zu dienen, konnte jener Forderung nicht mehr genügen, sondern der Hamburger Hafen sich in westlicher Richtung weit über ihn hinaus entwickelt hatte. Daher ist 1914 ein neuer Petroleumhafen der Festplatz Waltersdorf eröffnet worden. Hier stehen die Tanks, vom Hafen und den daran anschliessenden Arbeitsplätzen durch eine Strasse und Gleisanlagen getrennt, zunächst der Elbe in festen Erdwällen, die jeweils nur eine geringe Zahl solcher Tanks umschliessen, um im Falle eines Brandes den Feuerherd zu beschränken. Zwei andere Sonderbecken dienen lediglich der Zambertigung der oberelbischen Schiffe. Sie liegen daher in der Nähe der östlichen Zollgrenze im Zollgebiet: der Entenwälder Zollhafen vor der Einfahrt zum Oberhafenkanal am Nordufer der Elbe und der Müggener Zollhafen auf der Veddel, im Zuge des Müggener und Veddelkanals; er hat sich von der Elbe eines besonderen Zugangs durch den Peutekanal.

Verschlammung und -wege. In einem so ausgedehnten Gebiet, in dem sich nicht nur ungeheure Warenmengen, sondern auch ein gewaltiger Strom von Menschen, die ihre Arbeitsstätten aufsuchen und verlassen, hin und herbewegen, spielen natürlich die Verkehrsmittel eine hervorragende Rolle. Der Eisenbahn ist schon mehrfach gedacht. Sie tritt bisher an zwei Stellen in das Hafengebiet ein: Westlich des Veddeler Zollhafens zweigt von dem grossen von preussischen Verschnubbahn Wilhelmshagen kommenden Gleisstrang, die nach dem hamburgischen Verschnubbahn „Niederfeld“ oder „Hamburg-Süd“ führende Linie ab. Über die große, zwischengeschaltete Oberhafenbrücke tritt der von Hauptbahnhof kommende Strang in den Hafen ein und mündet in den preussischen Verschnubbahn „Hannoverscher Bahnhof“. Unmittelbar an ihn schliessen sich die hamburgischen Verschnubbahnhöfe „Rothenburgsort“ und „Versmannk“ oder „Kai rechts“ an. Er bedient das rechtselbische Hafengebiet, während der Bahnhof „Hamburg-Süd“ für das linkselbische bestimmt ist. Außerhalb des Freihafens und des Kaumschlagbeckens liegt auf der Peute ein dritter hamburgischer Verschnubbahnhof, der an den Bahnhof Wilhelmshagen direkt angeschlossen ist und die Industrieplätze auf der Peute bedient. Einen weiteren Bahnhofschild für das neue Hafengebiet wird der begonnene Bau der von der Strecke Harburg-Nachau abweigenden Finkenwärder Bahn bringen.

Strassen, Brücken und Elbtunnel. Der weit verzweigte, bis an die Spitze jeder Kaizunge führenden Strassen 18 gleichfalls schon Erwähnung getan. So wie die linke Elbufer erschlossen, stehen sie mit dem Strassennetz der Stadt an zwei Stellen in Verbindung. Am oberen Ende des Sechshafens liegt die nahe der Eisenbahnbrücke gelegene Strassenbrücke über die Elbe. Da sie im Zollgebiet liegt, und der Verkehr zwischen beiden Halften über sie durch die Zollkontrolle belastet ist, wird zurzeit eine dritte Elbbrücke unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke, also im Freihafengebiet, gebaut. Sie wird auch die Freihafen-Eisenbahn und in ihrem oberen Stockwerk später die geplante Hafen-Straßenbahn überführen. Die zweite Strassenverbindung mit der Stadt stellt in der Mitte des heutigen Hafengebietes der Elbtunnel her. Er führt in einer Länge von 450 m zwischen St. Pauli und Steinwärder in zwei Röhren, je einem für jede Verkehrsrichtung 23,5 m unter der Strasse von Ufer zu Ufer; auf jeder Seite verbindet ihn ein kreisförmiger Schacht von 22 m Durchmesser mit der Strassenoberfläche, in dem sich je 4 Aufzüge für Fuhrwerk und je 2 für Fußgänger auf- und abbewegen. Das für die Erleichterung und Abkürzung des Verkehrs für die Ufer zu Ufer ungemein bedeutsame Bauwerk kostete 11 Mill. Mk., es wurde im Jahre 1911 dem Verkehr übergeben. (Siehe den Sonderartikel „Elbtunnel“, Adressbuch 1912-1914.)

Fährdampfer. Neben diesen festen Bauwerken vermittelt eine große Zahl von Fährdampfern den Verkehr zwischen beiden Ufern. Die schon erwähnte geplante Schnellfähre verbindet die städtische Hochbahn in den Hafen fortsetzend, um die Anforderungen des Verkehrs restlos zu befriedigen.

Wie die Nordereibe selbst, bewirken auch ihre Nebenarme, der Reihertstieg und der Köhlbrand eine weitere Trennung des Hafengebietes. Jener wird durch zwei Drehbrücken am Wehbrücken- und Bahnhofs- und im Zuge des Veddelkanals überschritten. Beim Köhlbrand war die Zustimmung zum Bau einer solchen Brücke in Rücksicht auf den Hafen von Harburg bei der preussischen Regierung nicht durchzusetzen. Für die Zukunft ist auch hier ein Tunnel geplant.

Köhlbrandtrakt. Einstweilen aber wird der Eisenbahn-, Fuhrwerk- und Personenverkehr zwischen Waltersdorf und den älteren Häfen durch zwei Traktenschiffe vermittelt. Diese haben ein nach dem jeweiligen Wasserstande senkrecht verstellbares Deck mit zwei Gleisen, die sechs Eisenbahnwagen aufnehmen können; die Landungseinrichtungen tragen der Schiefstellung des Schiffes bei einseitiger Belastung und seinem Heben und Senken beim Lastwechsel durch windschief verstellbare Brückenklappen Rechnung.

Landungsanlagen. Für den regen Personenverkehr im Hafen sind zahlreiche Landungsanlagen für die Fährdampfer erbaut und zwar hauptsächlich an den Spitzen der von den Fahren berührten Kaizungen, den sogenannten „Höfen“. Die wasserseitigen Anlagen der beweglichen Brückenstege müssen dem wechselnden Wasserstand folgen; sie ruhen daher auf Schwimmkörpern. Auf der Stadtseite liegen die Ausgangspunkte des Fahrverkehrs an der Gasanstalt auf dem Großen Grasbrook, am Baumwall und neben dem Elbtunnel vor St. Pauli, wo die gewaltige Anlage der St. Pauli Landungsbrücken zugleich dem regen Passagierverkehr nach Harburg, den Stationen der Unterelbe und den Nordseebädern dient. Ihre Landungsbrücke, bestehend aus 109 einzelnen, auswechselbaren Schwimmkörpern, ist 420 m lang und 20 m breit und hat auf 200 m Länge ein oberes Stockwerk für die hohen Sechshafendampfer, 9 Brücken von 30 m Länge führen auf die Landungsbrücke, 2 auf das obere, 7 auf das untere Deck. Für den oberelbischen Verkehr findet sich eine ausgedehnte Landungs-Anlage im Oberhafen am Stadteich.

Industrie. Neben dem eigentlichen Hafenbetriebe nimmt einen breiten Raum des Hafengebietes die Industrie ein. Sie mußte aus zwei Gründen in den sonst so hauptsächlich vergeblichen Hafenanlagen Eingang finden: Einmal darf ein auf Vollkommenheit Anspruch erhebender Hafen die Schiffbauindustrie nicht entbehren, die ihrerseits eine Reihe von Gewerben im Gefolge hat; denn die im Hafen verkehrenden Schiffe müssen jederzeit Gelegenheit zu Ausbesserungen finden. Andererseits hat Hamburg den Vorzug, daß in seinem Freihafen die eingeführten Rohstoffe nicht nur zollfrei gelagert und ungepackt, sondern auch industriell verarbeitet, d. h. veredelt werden dürfen. So findet sich im Freihafen neben den großen und kleinen Werften eine ausgedehnte Industrie auf dem Kleinen Grasbrook und Steinwärder. Aber auch außerhalb des Freihafens macht die Industrie gern von der willkommenen Gelegenheit Gebrauch, sich in der Nachbarschaft des großen Welthafens auf Plätzen mit gutem Wasseranschluß anzusiedeln. So findet sie nun erschlossene weite Räume auf der Peute und auf Billwärder, wo durch Aufhebung des Geländes und Gleis- und Strassenanschluß alten ihren Bedürfnissen Genüge geleistet werden soll. Unter den Werften sind die bekanntesten und größten: Die Werft von Blohm & Voß auf Steinwärder, für die am Vorhafen der Kuhwärder Elfen ein

besonderer Werftshafen ausgebagert ist, ferner weiter landeinwärts am Ende jenes Vorhafens die Vulkan-Werft und am Ende der Elbe, beiderseits der Reihertstiegung, die Reihertstieg-Schiffwerft und Maschinenfabrik. Alle diese Werften verfügen neben ihren Schiffbauanlagen zu Ausbesserungs-zwecken über mehrere Schwimm-docks größter Abmessungen, die dem linken Elbufer gegenüber der Stadt das Gepräge geben. Sie werden an Größenausdehnung von der Deutschen Werft übertrifft werden, wenn auf Finkenwärder hier zuerst im Bau begriffenen großzügigen Anlagen fertiggestellt sein werden.

Besondere Anlagen. An besonderen Anlagen sollen hier zunächst die Schleusen, deren Zweck bereits bei Besprechung der Wasserstandsverhältnisse gedacht ist, Erwähnung finden. Sie liegen am oberen Eingang jeder einzelnen Gruppe von Wasserflächen und sind als Kammer-schleusen mit schnell zu öffnenden Schieberen ausgebildet. Der Wasserstandunterschied oberhalb und unterhalb der Schleusen beträgt nur wenige Centimeter, ein Gefälle, das indessen genügt, um eine der Schifffahrt unbenutzte Strömung in den Häfen und engen Durchfahrten zu erzeugen. Sie wird durch die Schleusen aufgehoben, die somit zugleich die Strömung der Elbe vor einer Spaltung und Schwächung ihrer für die Tiefhaltung der Fahrinne erforderlichen Kraft bewahren. Solche Schleusen sind die Müggener Schleusen am obersten Ende des südlichen Hafengebietes, die Ellerholzschleusen und die Gruenohfenschleuse am Reihertstieg, die Rugenbergschleusen am Köhlbrand und am rechten Elbufer die Baaken-schleuse am Oberhafenkanal und die Brookersschleuse am Brooktorhafen. (Näheres im Sonderartikel „Schleusen“ nächste Seite, ausführlich im Adressbuch 1917.)

Flußmesser. Zur Angabe des jeweiligen Wasserstandes über den Hamburger Nullpunkt dienen drei selbstregistrierende Flußmesser, von denen zwei auf einem beweglichen, nachts von innen erleuchteten Band, die dem Wasserstand angegebene Zahl anzeigen, ein anderer in Form einer Uhr die Meter und Dezimeter des Wasserstandes anzeigt. Die letztgenannte Anlage, die schon erwähnte Turm des Kaiserspeichers, Flußmesser der ersten genannten Ausbildungsart befinden sich in den Türmen an den St. Pauli Landungsbrücken und am Kaiser Wilhelm Hof auf Kuhwärder. Außerdem kann der Wasserstand an zahlreichen in der Nähe von Brücken oder Schleusen angebrachten Pegelstationen abgelesen werden.

Zeitsignale. Wichtig für den Seefahrer ist auch die genaue Bestimmung der Zeit. Sie wird ihm durch gewisse Anlagen, die in elektrischer Verbindung mit der Sternwarte stehen, zu bestimmten Tages- und Nachtstunden angezeigt. Weithin sichtbar ist auf dem mehrerwähnten Turm des Kaiserspeichers der sogenannte Zeitball angebracht, der kurz vor 1 Uhr nachmittags in die Höhe steigt, um Punkt 1 Uhr herabzufallen. In der Dunkelheit dient dem gleichen Zweck je ein Lichtsignal auf dem Elektrizitätswerk auf Steinwärder und auf dem Turm der St. Pauli Landungsbrücken, das kurz vor 4 Uhr morgens und abends sowie um 12 Uhr nachts aufleuchtet, um Punkt 6 bzw. 12 Uhr zu erlöschen.

Betriebs- und Wohlfahrts-Einrichtungen. Zahlreiche Betriebs-einrichtungen, wie die Lotsenstation auf Kuhwärder, Zöllner an den wichtigsten Öffnungen der Zollgrenze, Polizeistation, Feuerlösch-einrichtungen, Elektrizitätswerke, sowie mannigfache Wohlfahrts-einrichtungen, wie die Auswandererstation der Hamburg-Amerika Linie am Zöllner, Speisehalle für die Arbeiter, Fleischbeschaustationen ergänzen das in dieser Darstellung gezeichnete vielseitige Bild des Hafens.

Behörden. Bau und Betrieb liegen in den Händen des Staates. Den Bau führt die Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau, die für die Dienststrasse für den Bau und die Unterhaltung seines Hafens sowie für die Zollstrasse in unmittelbarer Nähe der Sektion für Strom- und Hafenbau. Die Marineverwaltung dagegen hat ihre Dienststrasse in der Stadt (Näheres siehe im Abschnitt „Behörden“).

Kosten. Die Gesamtkosten, die Hamburg in der Zeit von 1814 bis 1917 für den Bau und die Unterhaltung seines Hafens sowie für die Zollstrasse und die Dienststrasse in unmittelbarer Nähe der Sektion für Strom- und Hafenbau, betragen etwa 420 Mill. Mk. Dazu kommt ein Betrag von 40 Mill. Mk., den das Reich für die Zöllnerschleusenbauten beigegeben hat.

Geschichtliche Entwicklung. Zum Schluss mag ein kurzer Blick auf die geschichtliche Entwicklung den Wertegang dieser gewaltigen Anlagen darstellen. Seine Ursprung nahm der Hafen von dem heutigen Nikolaifeld südlich der gleichnamigen Kirche. Von hier dehnte er sich allmählich auf den Binnenhafen aus, in den das Flot damals wie heute mündete. Später kam das Gebiet des heutigen Niederhafens hinzu, und hier, d. h. also auf dem freien Elbstrom sowie in dem südlichen Oberhafen, die Fahrt dienenden Oberhafen hat sich seit dem Mittelalter durch Jahrhunderte der gesante Hafenbetrieb Hamburgs abgespielt. Erst als nach der Befreiung von Franzosen im Anfang des 19. Jahrhunderts die Entfestigung der Stadt beginnen konnte und die dem Hafenaufbau hinderlichen Bastionen fielen, konnte der alte Stadtrand zu dem ganzen Hafenschnitt ausgebaut werden. So entstand der Anfang des heutigen Sandthorhafens am Ende des 4. Jahrzehnts; im Zusammenhang mit diesem fuhr die weitere Entwicklung entscheidenden ersten Bauten stand die wichtige Frage: „Tidehafen oder Dockhafen“ vor ihrer Lösung. Fremde Ingenieure, Holländer und Engländer, auf deren Urteil man damals viel gab, rieten nach dem Muster ihrer heimischen Verhältnisse zum Dockhafen. Nur der zielbewussten und überzeugungstreuen Tätigkeit des späteren Wasserbau- und Hafenbau-Direktors Johannes Dalman war es zu danken, das Hamburg den ihm einzig natürlichen offenen Tidehafen erhielt. Jenes erste Becken war aber noch kein Hafen im heutigen Sinne, denn von einem ganzem Hafenbetrieb konnte man erst sprechen, seitdem der Eisenbahn den rechten Hafenbecken der erste Kai erst in der Mitte der sechziger Jahre eröffnet und ihm folgten bald die Kaianlagen des Grasbrookhafens. Demnach drückt sich die ganze gewaltige Entwicklung des heutigen Hamburger Hafens auf die kurze Zeitspanne der letzten 50 bis 60 Jahre zusammen. Der im Anfang der achtziger Jahre von Bismarck zum Heil der Hansestädte durchgesetzte und im Jahre 1888 leiterlich vollzogene Anschluss Hamburgs an das deutsche Zollgebiet hat der Hafententwicklung die entscheidende Wendung gebracht. Der größte Teil des Hafens blieb Zollanland. Das brachte erhebliche Umwälzungen der topographischen Gesamtanlage mit sich. Das stimmungsvolle Bild des Niederhafens mit den hochragenden Schiffs-masten dicht am Rande der Stadt mußte der neuen Entwicklung zum Opfer fallen, denn dort sollte der Zöllkanal münden. Für den verlorenen Hafenschnitt ausgebaut werden. Der Ausbau des Binnenhafens und des Magdeburger Hafens auf der Stadtseite genigte dafür nicht. Es mußte das jenseitige Ufer im weiten Umfange hinzugezogen werden. So entstanden neben dem bis dahin einsam auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Petroleum-hafen der Segelschiff-, Hansa- und Indialien mit ihren Flussschiffen. Aber bald, schon am Ende des vorigen Jahrhunderts, drängte der Verkehrs-zuwachs auf neue Erweiterung. Auf Kuhwärder wurden die grossartigen Anlagen für die Hamburg-Amerika Linie geschaffen, die noch während des Baues verschiedene Erweiterungen erlitten. Die letzte grosse Hafenerweiterung, für die der 1908 mit Preussen geschlossene „Köhlbrandvertrag“ erst die erforderliche Gebiets-abrundung gebracht und für deren ersten Ausbau Hamburg allein 45 Mill. Mark bewilligt hatte, konnte zu Beginn des Krieges zwar in ihrer vorläufigen Ausdehnung zum Abschluss gebracht, aber nicht weiter fortgeführt werden. Es wurden im Jahr des Kriebsabbruchs die neuen Halftenchen auf Ross-Nerhof, nämlich der zum Seeschiffhafen ausgebaute Oberhafen, der verlängerte Rosshafen, ferner der Trave- und Rodevich Hafen, die als Ersatz für den als Flussschiff-hafen ausgeschiedenen Oberhafen dienen, der Ellerholz- und Ross-Kanal und der

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

Bleed Through Soiled Document

aus der früheren, jetzt nach Westen gelegenen Köhlbrand-Mündung gebildete neue Kohlenhafen, und auf der Elbinsel Waltersdorf der Neue Petroleumhafen, der Jachthafen, der Waltersdorfer Hafen mit dem Parkhafen, der Rügenberger- und der Maikenwälder-Hafen fertiggestellt und zum Teil dem Betriebe übergeben. Der Waltersdorfer Sesselhafen, der in seinen Abmessungen alle älteren Hafenecken weit übertrifft, ist erstweilen nur mit Böschungen eingefasst. Sein kahmässiger Anbau, wie die Fortsetzung der für Waltersdorf geplanten Bauten überhaupt, muss fürs erste der Zukunft überlassen bleiben. Dagegen hat östlich des Köhlbrands der Hafenausbau sehr bald nach dem Kriege seine Fortsetzung gefunden, wo mehrere grosse Kaischuppen, eine neue Kalmauer und zahlreiche Kräne teils bereits fertiggestellt, teils noch im Bau sind.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.

Siehe auch unter **Hafen-, Lots-, Leucht- und Tonnenwesen.**

Schleusen.

Die im Hamburgischen Staatsgebiet liegenden Schleusen haben den Zweck, die Älster, die Bille und die Hammerbrookkanäle gegen die stark wechselnden Elbwasserstände abzuschliessen und die Höhe des Wasserspiegels im Interesse der Schifffahrt und der Entwässerung in bestimmten Grenzen zu halten. Die Schleusen im Hafengebiet sind lediglich Sperrschleusen.

Wasserstandshöhen der Elbe:		der Älster:	
Mittl. Niedrigwasser	+ 3,07 m	zwischen	+ 6,45 und + 6,65 m
Hochwasser	+ 5,11 m	normal	+ 6,60 m
Höchste Sturmflut (am 4. Februar 1825)	+ 8,74 m	der Hammerbrookkanäle:	
Tiefste Ebe (am 17. Jan. 1905)	- 0,99 m	zwischen	+ 8,73 und + 5,20 m
des Mittelbassins:		normal	+ 3,85 m
zwischen	+ 4,5 und + 5,70 m	der Bille:	
allwöchentlich einmal	+ 6,00 m	zwischen	+ 3,30 und + 5,50 m

Eine Beschreibung der einzelnen Schleusen siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Die Freihafenspolderstadt.

Mitteilungen über diesen Speicherkomplex und seine Einrichtung siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Ausgaben; Veränderungen sind im letzten Jahre nicht vorgenommen.

Eltunnel St. Pauli-Steinwärd.

Mitteilungen über den Elbtunnel siehe im Adressbuch 1917 und in früheren Jahrgängen. Näheres über die Bauausführung und die Bestimmungen der Verkehrsordnung siehe Adressbuch-Jahrgänge 1912-1914.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Über die Gebäude und Einrichtungen des Post- und Telegraphengebäudes am Stephansplatz und an der Ringstrasse, des Paketpostamts Ringstr. 3, des Telegraphenamts, des Postgebäudes am Hauptbahnhof mit den Postämtern 1 und 7, des Postamts 11 und über die Betriebseinrichtung des Postschekkamts sind ausführliche Mitteilungen in den Adressbuch-Jahrgängen bis 1917 enthalten.

Das Fernsprechgebäude

Schlüterstrasse 63, 65, Bänderstrasse 26, 28, 30.

Ist aus einem vom hamburgischen Staate erworbenen, 11 429,7 qm grossen Grundstück erbaut. Das Gebäude ist in den Jahren 1902-1906 aufgeführt und in den Jahren 1914-1921 durch einen Anbau erweitert worden. Die Strassenseiten sind unter Verwendung von roten Verblendteinen und gelbem, schliesischen Sandstein in gotischem Stile gehalten. Die Hofansichten sind in Ziegelrobau hergestellt. In dem Gebäude sind untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg, das Postamt 13, das Telegraphenamtsamt und das Telegraphenzentrum sowie auch andere Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung. Die Umformung des dem Hochspannungsnetz der Hamburgischen Elektrizitätswerke entnommenen Drehstroms von 250 Kilowatt. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt. Für die Fernsprechanlage sind eine Lüftungs- und Kühlenanlage eingerichtet, durch welche erreicht werden soll, dass die Temperatur in den Sälen im Sommer nicht über 25° Celsius steigt. Ausserdem besteht eine Ozonanlage, die für Verbesserung der Luftverhältnisse sorgt. Die bebauten Grundfläche des Hauses beträgt rund 7000 qm. Die drei Höfe sind zusammen 2000 qm, die Vorgärten und Vorplätze 1384 qm gross. Die Länge des Gebäudes beträgt an den Strassen 145 bzw. 73 m, die Breite des Gebäudeteils an der Schlüterstrasse 21,5 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut.

Technische Einrichtung des Fernsprechzentrale Hamburg (Bänder- und Schlüterstrasse).

Das Ortsamt der Fernsprechzentrale vermittelt den Orts-Fernsprechverkehr der Teilnehmer in Hamburg, Altona und Wandsbek untereinander sowie den Verkehr mit den Vororten Harburg, Blankenese und Bergedorf. Es enthält z. Zt. Einrichtungen für 60000 Anschliessleitungen. Die Anschlüsse sind im Amte in Gruppen zu je 10000 unterteilt. Gegenwärtig bestehen 6 Gruppen (Hansa, Ebe, Älster, Nordsee, Merkur, Vulkan). Das Hamburger Ortsamt, das im Jahre 1910 von der Firma Deutsche Telephonwerke G. m. b. H. in Berlin gebaut (Zentralbatteriesystem, Gleichspannungsschaltung, selbstständiger Anruf, automatische Schlüsseloberlegung, Überwachungs-, Kontroll- und Messeneinrichtungen für alle Vorgänge des Betriebes und dergl.) und in den Jahren 1917-1921 umgebaut worden ist, um es mit den in Aussicht genommenen halbautomatischen Auswärtigen in Verbindung bringen zu können, unterscheidet sich von der Mehrzahl der neueren Amter dadurch, dass es eine Anrufverteilung besitzt. Die beim Amte eingehenden Anrufe der Teilnehmer werden an besonderen Plätzen - Verteileramt - mit Hilfe geeigneter technischer Einrichtungen auf solche Arbeitsplätze des Abfrageamtes weitergeleitet, deren Beamtinnen gerade nicht anderweitig beschäftigt sind und demnach zur sofortigen Erledigung der gewünschten Verbindung bereit sind. Ein zweites Fernsprechamt für den Orts-Fernsprechverkehr wird z. Zt. im Postgebäude Alterwall eingerichtet und soll im Herbst 1922 in Betrieb genommen werden.

Das Fernamt vermittelt die Verbindungen nach auswärts und ist für 500 Fernleitungen eingerichtet. Gegenwärtig werden 306 Fernsprechdoppelleitungen einschl. 37 Vorortfernleitungen betrieben. Durch Ausnutzung einer grossen Anzahl dieser Leitungen unter Anwendung der sogenannten Doppelsprechschaltung werden weitere 115 Leitungen (Doppelsprechleitungen) gewonnen, sodass im ganzen 522 Fernsprechverbindungen zur Verfügung stehen. Ausserdem werden 101 Leitungen zum gleichzeitigen Telegraphieren mitbenutzt. Für die Entgegennahme der Anmeldungen dient das Meldamt. Anträgen der Teilnehmer werden an das Meldamt gerichtet und von einer besonderen Auskunftsstelle beantwortet. Ein Klinkenumschalter dient zur Untersuchung und schnellen Umlegung der Fernleitungen.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag, Speersort 11.

Im August des Jahres 1921 waren an das Hamburger Fernsprechamt 58 415 Haupt und rund 31 426 Nebenanschlüsse herangeführt. Bei dem Fernsprechamt werden rund 4400 Beamte, darunter 8900 weibliche Personen, beschäftigt.

Der Post- und Telegraphen-Verkehr in Hamburg 1921.

Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Waicproben einschl. innerhalb der Stadt		(1921) nicht gezählt
Abgesandte Briefe usw.	198 084 885 Stück	
Eingegangene Pakete ohne Wertangabe	5 165 550 Stück	
Pakete mit Wertangabe	453 162	
Briefe und Kästchen mit Wertangabe	189 921	
Abgesandte Pakete ohne Wertangabe	5 589 222 Stück	
Pakete mit Wertangabe	876 711	
Briefe und Kästchen mit Wertangabe	202 791	

Postanweisungen.		(1921)
Eingegangen	Betrag	1 523 099 Stück
		Mk. 821 780 029
Abgeandt	Betrag	1 584 777 Stück
		Mk. 894 827 098

Post-Überweisungs- und Scheckverkehr.		(1921)
Eingezahlte Zahlkarten	Betrag	3 713 258 Stück
		Mk. 8 177 746 902
Ausgezahlte Zahlungseinzahlungen	Betrag	899 471 Stück
		Mk. 990 441 210

Postnachnahmen.		(1921)
Eingegangen	Betrag	891 867 Stück
Eingegangen	Betrag	17 271 Stück

Telegraphen-Verkehr.		(1921)
Eingegangene Telegramme	Betrag	4 703 906 Stück
Aufgegebene Telegramme	Betrag	4 842 891
Zahl der von den Fernsprechanstalten des Ortsfernprechnetzes Hamburg-Altona vermittelten Gespräche	Betrag	175 012 696 Stück

Nachweisung über den Post- und Telegraphenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg in den Jahren 1910 bis 1921.

Jahr	Für Empfänger im Orts- und Landbestellbezirk eingegangene				Aufgegebene			
	Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Waicprob.		Pakete		Briefe und Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Waicprob.		Pakete	
	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe
1910	204 550 112	5 247 461	154 418	99 770	218 468 476	6 255 962	116 807	181 150
1911	238 083 155	5 525 808	187 616	88 356	302 611 950	6 356 110	125 505	76 095
1912	282 589 578	5 850 568	196 468	89 409	290 065 675	7 112 422	118 219	81 588
1913	289 942 526	6 057 602	103 570	88 081	317 554 342	7 412 749	142 241	101 528
1914	Zahl. ausgef.	6 116 130	83 671	90 962	Zahl. ausgef.	6 486 382	115 078	74 509
1915	Zahl. ausgef.	4 056 360	55 074	105 065	Zahl. ausgef.	6 989 860	78 090	90 823
1916	Zahl. ausgef.	4 556 019	78 538	88 668	Zahl. ausgef.	6 936 996	74 428	99 781
1917	Zahl. ausgef.	7 926 700	288 946	87 333	Zahl. ausgef.	5 598 138	247 953	122 005
1918	Zahl. ausgef.	9 287 171	787 977	123 661	Zahl. ausgef.	4 799 308	551 875	163 340
1919	Zahl. ausgef.	5 994 873	900 068	197 997	Zahl. ausgef.	5 086 165	858 084	179 880
1920	Zahl. ausgef.	5 587 260	295 254	194 485	Zahl. ausgef.	4 670 684	1 111 556	198 842
1921	Zahl. ausgef.	6 155 550	453 162	189 921	Zahl. ausgef.	5 589 222	376 711	202 791

Jahr	Für Empfänger im Orts- u. Landbestellbezirk eingegangene		Betrag der		Zahl der von den Verlegern Postanstalten abgesetzten Zeitungsnummern		Telegramme		Zahl der von den Fernsprechanstalten vermittelten Gespräche	
	Post-nach-nahme-sending.	Post-trags-briefe	Postanweisungen	Postanweisungen	abge-setzten Zeitungsnummern	abge-gelieferten	abge-gelieferten	abge-gelieferten	abge-gelieferten	
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	
1910	715 526	64 812	185 712 471	254 775	18 654 807	3 323 195	8 411 532	190 880 757		
1911	787 554	64 813	181 011 838	206 256 801	20 194 296	3 609 040	3 358 885	128 202 363		
1912	799 586	78 455	181 402 298	197 064 418	22 094 524	3 931 164	3 916 064	141 125 961		
1913	908 558	107 291	182 800 918	198 060 819	28 899 651	3 961 068	4 007 028	158 064 323		
1914	785 709	74 802	165 006 532	175 325 806	29 867 197	3 325 252	3 489 013	154 022 256		
1915	537 640	42 938	141 021 659	150 776 166	37 937 367	2 796 005	3 313 777	148 588 029		
1916	512 423	24 633	146 227 271	156 267 811	36 372 716	1 818 191	2 356 710	115 664 161		
1917	513 289	16 970	171 853 292	156 428 561	35 944 871	1 750 043	2 282 387	124 211 759		
1918	711 251	12 275	183 296 998	198 402 905	41 920 416	1 881 594	2 475 087	116 375 784		
1919	1 150 864	17 211	216 000 409	265 677 636	50 186 060	2 222 247	1 305 482	155 336 147		
1920	1 110 578	18 066	408 322 096	315 776 780	49 946 285	8 618 347	3 897 896	170 328 215		
1921	891 267	17 271	394 327 098	321 780 029	51 701 785	4 842 891	4 209 906	175 012 696		

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.

Post- und Telegraphengebühren.

Von der bisherigen Mitteilung der Gebührensätze an dieser Stelle hat Abstand genommen werden müssen.

Luftverkehr.

Flugverbindungen sind auf folgenden Strecken vorgesehen:

Hamburg-Berlin	2 mal täglich	Danzig-Königsberg-Memel-Riga-Reval
Hamburg-Amsterdam-London		
Hamburg-Westerland	2 mal täglich	Königsberg-Kowno-Smolensk-Moskau
Hamburg-Kopenhagen		Berlin-Köln-Brüssel-Amsterdam-London bzw. Paris
Berlin-Dresden-Prag		
Berlin-Leipzig-Nürnberg-München-Augsburg-Zürich-Genf		

Nähere Auskunft durch die Reisebüros der Hamburg-Amerika Linie, in Hamburg: Alsterdamm 25 und Jungfernstieg 16, Kaufhaus Tietz.

stiel
 stiel
 Z
 Friedr.
 Dem A
 und Mi
 Dr. Ing
 Lind.
 Direkte
 und Ih
 halle E
 1
 Anneh
 (Staats
 7. Gebi
 vorbeh
 I
 Za sei
 Als Voi
 Ist folg
 I
 folgen
 V
 will, h
 Auswe
 zung.
 bel de
 I
 1)
 /
 /
 2) c
 3) c
 4) c
 I
 I
 hat sk
 wohne
 das 20
 übrige
 über 2
 usw.,
 2
 den E
 bel
 Seid
 .
 wache
 vorstä
 .
 mit G
 Ausser
 strafer
 Gefänd
 In
 St
 St
 N
 H
 N
 St
 B
 E
 E
 B
 S
 S
 W
 U