steht das Mönckeberg-Denkmal, eine als Sinnbild der Bürgerkraft gedachte, von einem Löwen gekrönte, sechs Meter hohe Brunnenanlage, die das Relief des hochverdienten Bürgermeisters Mönckeberg an der Vorderseite zeigt. Der Entwurf stammt von Prof. Georg Wrba, Dresden und Ober-Baudirektor Prof. Schumacher. Bürgermeister Mönckeberg (1839—1908) wurde 1876 zum ersten Male in den Senat gewählt, zuerst Bürgermeister 1889. Der Bau begann 1914, die Bücherhalle wurde 1915 eröffnet, doch konnte die Aufstellung des Löwen erst 1920 vorgenommen werden.

Bürgermeister Petersen-Denkmal (von Tilgner), errichtet 1897 am Neuenwall, dem Stadthause gegenüber.

Plaut-Büste, im Pilzinstitut des Eppendorfer Krankenhauses.

Reformationsdenkmäler an der Bugenhagenkirche am Schleidenplatz, vom Kirchenrat der hamburgischen Landeskirche gestiftet. Die Enthüllung hat im Juni 1929 im Anschluss an das Jubiläum der hamburgischen Kirche stattgefunden. Es sind folgende fünf Gestalten aus der Hamburger Reformationsgeschichte: Johann Bugenhagen (Entwurf von dem Bildhauer Richard Kuöhl), Stephan Kempe, erster evangelischer Prediger von St. Catharinen (Entwurf von dem Bildhauer Friedr. Wield), Oberalter Wegedorn (Entwurf von dem Bildhauer Alphons Ely), Ratssekretär Wetken (Entwurf von dem Bildhauer Alphons Ely), Joh. Zegenhagen, erster evangelischer Prediger von St. Nikolai (Entwurf von dem Bildhauer Friedr. Wield).

Denkmal des Ober-Spritzenmeisters Joh Georg Repsold, (1770—1830) errichtet 1833 bei der ehem. Sternwarte, später verlegt nach den Wallanlagen am Millernthor, zur Ehrung der Verdienste Repsolds um die Gründung der Sternwarte und um das Feuerlöschwesen, in Ausübung seines Berufs 1830 bei einem Brande verunglückt. Die Inschrift der Gedenkplatte lautet: „Der Feuersbrunst wehrend von Trümmern erschlagen"

Schiller-Denkmal, errichtet 1866 in den Wallanlagen, gegenüber dem Haupt-Portale der Kunsthalle. Schöpfer des Denkmals ist der hamburgische Bildhauer Lippelt.

Semperhaus, Statue, des s. Zt. zu den bedeutendsten Baukünstlern zählenden Architekten Gottfried Semper, geb. 1803 in Altona, gest. 1879 in Rom, im Semperhaus, Spitalerstr. 12, errichtet 1908.

Denkmal für den Oberlandesgerichtspräsidenten Dr. E. F. Sieveking im Oberlandesgerichtsgebäude am Sievekingplatz. Vom 1. 10. 1879 bis zum Ableben 13. 11. 1909 Präsident des H. O. L.

Vier allegorische Gruppen vor dem Oberlandesgerichtsgebäude am Sievekingsplatz

Die Standbilder vier hervorragender Hamburger Rechtsgelehrten: Dr. Vincent Moller (1560—1650), Dr. Matthäus Schlüter (1648—1719), Dr. Johann Arnold Heisel (1778—1851) und Dr. Hermann Baumeister (1805—1877) über dem Haupteingang zum Ziviljustizgebäude am Sievekingplatz.

Stavenhagen-Denkmal, Gross-Borstel, Borstelerchaussee, dem Andenken des jung verstorbenen niederdeutschen Dramatikers Fritz Stavenhagen gewidmet.

Stolten-Denkmal, errichtet 1929 im Stolten-Park in Hammerbrook, dem Andenken des ersten sozialdemokratischen Bürgermeister Hamburgs (31. März 1919 bis 18. März 1925, gest. 1928) gewidmet.

Heinrich Traun-Gedenkstein, auf dem Heinrich-Traun-Platz in Fuhlsbüttel errichtet zum Andenken an den 1910 verstorbenen Förderer des Bauvereins zu Hamburg. Entwurf vom Bildhauer Alphons Ely.

Vier Beschützer und Förderer der Hamburger Seefahrt: Kersten Miles, Simon v. Utrecht, Ditmar Koel, Kapitän Karpfanger, an der Kersten Miles-Brücke über der Helgoländerallee, errichtet 1897. Die Brücke trägt als Schmuck die Wappen von 32 früheren Hansestädten, an den Risaliten der Wiederlager die Bildsäulen der obengenannten vier berühmten Hamburger. An der Südseite links worthaltender Bürgermeister Kersten Miles (gest. 1420), welcher den Land- und Strandräubern an der Unterelbe, den Herren von Lappe, das feste Haus Ritzebüttel (mit dem heutigen Cuxhaven) entriss und sich so als weitschauender Politiker zeigte, indem er Hamburg diesen festen Punkt an der Elbmündung zu verschaffen wusste; rechts davon Hamburgs berühmtester Seeheld Simon von Utrecht (gest. 1487), der sich in der Seeschlacht vor Helgoland gegen die Vitalienbrüder (1402) hervortat und den gefürchteten Seeräuber Störtebecker gefangen nach Hamburg brachte. Zum Andenken an sein in alten Liedern viel besungenes Schiff „Bunte Kuh" ist die grosse Halle im Rathsweinkeller benannt, wo ein „Modell" des Schiffes aufgehängt ist, auf der Nordseite links Dittmar Koel (gest. 1563) der 1525 den gefürchteten dänischen Seeräuber Claus Kniphof in der Osterems besiegte und gefangen nahm, ihm gegenüber rechts Berend Jacob Karpfanger einer der berühmtesten Seeleute Hamburgs. Er lieferte 1678 mit der Fregatte „Kaiser Leopold" fünf französischen Kaperschiffen in der Elbmündung ein siegreiches Treffen. 1683 ging er auf einem Zuge gegen die Korsaren im Hafen von Cadix mit seiner brennenden Fregatte „Wappen von Hamburg" unter, nachdem er vorher seine Mannschaft in Sicherheit gebracht hatte.

Das Wissmanndenkmal, das dem Andenken des deutschen Kolonialpioniers Hermann von Wissmann (1852—1905) dient, ist in Lebensgrösse aus Bronze hergestellt. Zehn Jahre (1908—1918) stand das Denkmal in Daressalaam, wurde dann nach Hamburg gebracht, vor der Südostseite der von Edmund Siemers gestifteten Universität auf einem drei Meter hohen, abgeschrägten Sockel aus rotem Sandstein aufgerichtet und am 4. November 1922 geweiht.

Denkmal des Rechtsanwalts Dr. Isaac Wolffson im Oberlandesgerichtsgebäude am Sievekingplatz. Präsident der Bürgerschaft 1861—1868; Abgeordneter zum Reichstag 1871—1880; Mitglied der Kommission zur Beratung des Reichsjustizgesetzes 1874—1876. Präsident der Anwaltskammer 1879—1895; Mitglied der Kommission für den Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuches 1890—1895. Gest. 12. 10. 1895.

Zwei Statuen, „Germania" und „Hammonia" darstellend, (von A. Denoth) auf der Brooksbrücke, errichtet 1888.

Vier Statuen: „Columbus", „Vasco da Gama", „Magellan" und „Cook" darstellend, auf der Kornhausbrücke errichtet 1908.

Denkstein zur Erinnerung an die Sturmflut des Jahres 1771, errichtet 1774 beim Deichthor, 1857 wegen Terrainveränderung nach dem Hammerdeich versetzt und 1887 wegen Strassenregulierung abermals von dort nach der grünen Brücke verlegt.

Schlussstein des Zollanschlusses auf der Brooksbrücke, eingefügt von Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888.

Die schmiedeeiserne Pyramide in den Anlagen bei der Gewerbeschule ist ein hervorragendes Werk der Schmiedekunst aus der Zeit des Rokoko. Sie stammt aus Tippenhauers Garten in Jork im Alten Lande und fand in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hier ihre Aufstellung.

Sehenswerte Grabdenkmäler auf den Friedhöfen.

Eisenbahnwesen.

Die älteste von Hamburg ausgehende Eisenbahn war die nach Bergedorf, sie wurde von einer Hamburgischen Aktien-Gesellschaft erbaut und am 16. Mai 1842 eröffnet. Die Verbindung Bergedorf-Berlin wurde von der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft erbaut und am 15. Dezember 1846 in ganzer Länge eröffnet. Die Gesellschaft nahm auch die Strecke Hamburg-Bergedorf in Pacht. Diese Strecke ging am 1. Januar 1871 in das Eigentum des Hamburger Staates über und wurde von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft weiter gepachtet. Im Jahre 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn nebst der Strecke Hamburg-Bergedorf vom Preussischen Staate angekauft.

Die Bahn von Hamburg nach Lübeck wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft erbaut und am 1. August 1865 eröffnet.

Die Strecke Harburg-Hannover der Hannoverschen Staatsbahnen wurde am 1. Dezember 1847 eröffnet. Die Verbindung zwischen Hamburg und Harburg geschah bis zum Jahre 1872 durch Fährdampfer. Eine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Harburg über eine feste Elbbrücke wurde erst durch die Hamburg-Venloer Eisenbahn (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) hergestellt. Die Strecke Hamburg-Harburg wurde am 1. Dezember 1872 eröffnet, die Gesamtstrecke nach Venlo aber erst am 31. Dezember 1874 in Betrieb genommen.

Die Bahn von Harburg nach Cuxhaven wurde von der Unterelbischen Eisenbahngesellschaft erbaut und streckenweise von 1. April 1881 bis 11. November 1881 eröffnet.

Die Hamburg-Venloer Bahn ging 1879, die Unterelbesche Eisenbahn 1890 in das Eigentum des preussischen Staates über.

Die Eisenbahn von Altona nach Kiel wurde am 18. September 1844 unter dem Namen „König Christian VIII. Ostseebahn" von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft eröffnet. Eine Zweigbahn von Altona nach Blankenese wurde am 19. Mai 1867 von derselben Gesellschaft in Betrieb genommen. Im Jahre 1884 wurde die Altona-Kieler Bahn vom preussischen Staate angekauft.

Das fehlende Bindeglied zwischen den in Hamburg und Altona endenden Eisenbahnen die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, wurde in den Jahren 1864 bis 1866 erbaut und zwar der auf Hamburger Gebiet liegende Teil vom Hamburgischen Staate, der Rest von der Altona-Kieler Bahn, die zunächst auch den Betrieb auf der Verbindungsbahn leitete. Die Bahn nahm ihren Ausgang am Bahnhof Klosterthor und erhielt zwei Zwischenstationen auf Hamburger, eine auf Altonaer Gebiet. Im Jahre 1884 ging der preußische Teil der Verbindungsbahnen in das Eigentum und der hamburgische Teil in den Betrieb der preußischen Staatsbahn über. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn diente zunächst zur Hereinführung der Züge der Kieler und Blankeneser Strecke nach Hamburg. Vom Bahnhof Klosterthor aus wurde je eine Gleisverbindung mit dem Berliner und dem Hannoverschen (Venloer) Bahnhof geschaffen, zur Überführung der Güterzüge und der von Süden und Berlin kommenden Schnellzüge nach Altona. Die preußischen Staatsbahnen sind seit dem 1. April 1920 Reichsbahnen, seit 12. Febr. 1924 ein selbständiges Unternehmen, dessen Betrieb am 11. Oktober 1924 auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen ist.

Die zu einem grossen Teil auf der Strasse geführte Nebenbahn von Altona nach Kaltenkirchen wurde im Jahre 1884 eröffnet. Im Jahre 1912 hat diese Bahn einen eigenen Bahnkörper erhalten und der Bahnhof ist nach der Sonderburgerstrasse verlegt worden.

Nachdem, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, sämtliche in Hamburg mündenden Eisenbahnen in das Eigentum oder den Betrieb der preussischen Staatsbahnen übergegangen waren, war die Möglichkeit der einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens gegeben. Der Grundgedanke der um 1890 in Angriff genommenen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ist: bezüglich des Personenverkehrs: viergleisiger Ausbau der Verbindungsbahn und Einführung sämtlicher Fernlinien in das südliche Gleispaar der Verbindungsbahn, während das nördliche für den Ortsverkehr bestimmt wurde; bezüglich des Güterverkehrs: Errichtung von Verschiebebahnhöfen ausserhalb der Stadt, in denen die Güterzüge der Mehrzahl nach endigen und beginnen. Der Ortsverkehr wird durch besondere Züge bedient, die zwischen den Ortsgüterbahnhöfen und den Verschubbahnhöfen verkehren. Für den Durchgangsverkehr laufen eine Anzahl Züge zwischen den Verschiebebahnhöfen durch.

Die Arbeiten zum Bau des neuen Hamburger Hauptbahnhofs begannen im Jahre 1902. Am 5. Dezember 1906 wurde der Bahnhof dem Betrieb übergeben.

Im Folgenden ist die Gestaltung der jetzt vorhandenen Eisenbahnanlagen beschrieben:

I. Fernpersonenverkehr.

Dem Fernpersonenverkehr dienen folgende Bahnhöfe der Verbindungsbahn:

1. Hauptbahnhof Hamburg, am Steintor.
2. Bahnhof Hamburg Dammtor.
3. Bahnhof Hamburg Sternschanze.
4. Bahnhof Holstenstrasse in Altona.
5. Hauptbahnhof in Altona.

Der Hauptbahnhof Altona ist ein Kopfbahnhof; die übrigen sind Durchgangsbahnhöfe. In den Hamburger Hauptbahnhof münden von Osten her die Lübecker und die Berliner Bahn, die sich bereits vom Berlinertor an nebeneinander legen, vom Süden die Harburger Linie. Vom Altonaer Bahnhof führt nach Norden die Linie nach Kiel, Rendsburg und Husum. Die von Norden kommenden Fernzüge beginnen und enden im Hauptbahnhof Hamburg, die vom Süden und Osten kommenden im Hauptbahnhof Altona (mit Ausnahme der Lübecker Züge und einiger Züge für den Nahverkehr, die am Hamburger Hauptbahnhof endigen, und einiger Vorortszüge nach und von Elmshorn, die nur von und nach dem Hauptbahnhof Altona fahren.) Der Hauptbahnhof Hamburg hat 4, der Hauptbahnhof Altona 5, die übrigen Bahnhöfe je einen Bahnsteig für den Fernverkehr. Ausser den Fernzügen werden auf den Ferngleisen Vorortzüge nach und von Harburg, Elmshorn und nach und von Richtung Bergedorf gefahren.

II. Ortspersonenverkehr.

Die Stadtbahngleise der Verbindungsbahn finden ihre Fortsetzung westlich in der Bahn von Altona nach Blankenese, östlich in dem neben der Lübecker Strecke vom Hauptbahnhof bis Hasselbrook hergeführten Gleispaar; eine Verlängerung von Hasselbrook über Barmbeck nach Ohlsdorf ist seitens des Hamburger Staates zur Ausführung gebracht. Von Ohlsdorf aus ist die Verlängerung bis zu dem auf preussischem Gebiet belegenen Endbahnhof Poppenbüttel durch die Alstertalbahn-Gesellschaft durchgeführt worden. Die Verlängerung bis Poppenbüttel ist in den Besitz der Deutschen Reichsbahngesellschaft übergegangen

Die Stationen der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorortbahn Blankenese Altona-Hamburg-Poppenbüttel, innerhalb des Stadtgebietes von Hamburg und Altona sind: Kornweg, Ohlsdorf, Rübenkamp, Barmbeck, Friedrichsberg, Wandsbeckerchaussee, Hasselbrook, Landwehr, Berlinertor, Hauptbahnhof Hamburg, Dammtor, Sternschanze, Altona, Holstenstrasse, Hauptbahnhof Altona, Bahrenfeld, Gross-Flottbek-Othmarschen. Klein-Flottbek, Hochkamp und Blankenese. An der Vorortstrecke der Berliner Bahn liegen ausserhalb des Bahnhofs Berlinertor die Stationen Rothenburgsort und Tiefstack, an der Vorortsstrecke in der Richtung Harburg die Stationen: Oberhafen, Elbbrücke und Veddel.

III. Güterverkehr.

A. Rangierbahnhöfe. Als End- und Anfangspunkte der Güterzüge dienen folgende Verschiebebahnhöfe:

a) der Deutschen Reichsbahngesellschaft:

1) Wilhelmsburg für die Richtungen Harburg, Köln, Hannover.
2) Rothenburgsort für die Richtungen Berlin, Leipzig.
3) Eidelstedt für die Richtungen Kiel, Flensburg-Weiche, Husum, Wedel, Rothenburgsort, Wilhelmsburg, Altona
4) Billwärder noch im Bau und teilweise in Betrieb

b) der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:

Rothenburgsort für die Richtung Hamburg-Lübeck.

Zur Verbindung der Verschiebebahnhöfe unter sich und mit den Aussenbahnen dienen folgende besondere Gleisverbindungen:

1) Eine zweigleisige Verbindung von Wilhelmsburg nach Hamburg Han und von da nach dem Hauptbahnhof.
2) Eine zweigleisige Bahn von Rothenburgsort nach dem Hamburg Han
3) Eine eingleisige Verbindung von Rothenburgsort nach Wandsbek mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Poppenbüttel
4) Eine zweigleisige Verbindung von Holstenstr. nach Langenfelde-Eidelstedt
5) Eine eingleisige Verbindung von Bahrenfeld nach Langenfelde-Eidelstedt.

Auf der Strecke Hauptbahnhof Hamburg-Holstenstrasse müssen die Güterzüge auf den Ferngleisen der Verbindungsbahn fahren. In Bau ist eine Güterumgehungsbahn vom Verschiebebahnhof Billwärder über Barmbeck und Lokstedt nach Eidelstedt. Durch eine Verbindungskurve bei Hasselbrook steht sie mit der Lübecker Bahn in Verbindung. Geplant ist die Fortführung dieser Güterumgehungsbahn von Billwärder nach dem Verschiebebahnhof Meckelfeldt an der Bahn Harburg-Hannover.

Plastic Covered Document