

Soiled Document Bleed Through Plastic Covered Document

stehenden, 9 nach Massgabe des Verwaltungsgesetzes durch die Bürgerschaft zu wählenden bürgerlichen Mitgliedern und dem Direktor der Feuerkasse besteht.

Für die Aufnahme eines Gebäudes in die Feuerkasse ist eine Schätzung des Wertes desselben durch die von der Feuerkassendirektion bestellten Taxatoren oder Bauurtheiler erforderlich. Der Schätzwert wird nach den Baupreisen von 1914 festgestellt. Die Vollversicherung wird für alle Grundeigentümer automatisch durchgeführt, indem für die Einziehung der Beiträge eine der jeweiligen Änderung der Baupreise folgende tragende Nichtzahl festgesetzt wird.

Die Versicherung bei der Feuerkasse erstreckt sich auf Schäden, die an den versicherten Gebäuden entstehen durch Brand, Blitzschlag, Explosionen und die zur Löschung von Bränden getroffenen Massnahmen. Die Höhe der Entschädigung wird nach Ausführung einer von den Taxatoren oder Bauurtheilern der Feuerkasse vorzunehmenden Schätzung festgestellt.

Gerichtsvollzieheramt,

Verwaltungsgebäude, Dammtorwall 27, 41.

In Hamburg ist das Gerichtsvollzieheramt dem Gerichtsvollzieheramt anvertraut. sämtliche Aufträge, Anfragen usw. sind an das Gerichtsvollzieheramt zu richten. Das Amt erhebt die Gebühren und Auslagen für Rechnung der Staatskasse und sorgt für ordnungsmässige und pünktliche Erledigung der Aufträge. Bestehen hiernach zwischen den Auftraggebern und den ausführenden Beamten eigentlich keine unmittelbaren Beziehungen, so ist es den einzelnen Auftraggebern doch unbenommen, falls sie es für erforderlich erachten, mit dem mit Erledigung des Auftrags betrauten Beamten persönlich in Verbindung zu treten, um etwaige besondere Wünsche in bezug auf die Ausführung des Auftrags zu berechnen.

Versteher des Amtes ist der Direktor, der durch den Oberinspektor unterstützt und vertreten wird.

Das Amt besteht aus den folgenden acht Abteilungen:

I. **Das Sekretariat.** Die Abteilung ist der Direktion zur Unterstützung und event. Vertretung beigegeben. Ihr sind in der Hauptsache die verwaltungstechnischen Arbeiten übertragen.

II. **Für Zustellungen.** Durch die Abteilung wird die Ausführung der von dem Gerichtsvollzieheramt zu besetzenden Zustellungen veranlasst. Ausser gerichtlichen Zustellungen werden auch Zustellungen von Willenserklärungen (§ 192 des Bürgerlichen Gesetzbuchs) besorgt. Zu den Willenserklärungen gehören insbesondere Anforderungen, Verträge, Anzeigen, Kündigung von Hypothekensetzen und Wohnungen usw.

III. **Für Zwangsvollstreckungen in gerichtlichen Sachen.**

Zur Zwangsvollstreckung auf Grund gerichtlicher Titel gehören insbesondere die Befolgung von Geldforderungen, die Wegnahme von Sachen, Räumung von Wohnungen usw., Beseitigung des Widerstandes des Schuldners gegen die Vornahme einer Handlung, Verhaftungen zum Zwecke der Erzwingung der Leistung des Offenbarungseides oder in Vollziehung des persönlichen Sicherungsarrestes, zwangsweise Vorklärungen, Vollziehung von Arresten in Schiffen usw. Die Abteilungen II und III haben ein gemeinsames Annahmebureau, in dem die eingehenden Aufträge angenommen, geprüft und eingetragen werden. Eilbedürftige Aufträge, wie Arreste, Zwangsvollstreckungen gegen Durchreisende oder Auswanderer usw. werden erforderlichenfalls sofort erledigt. Zu diesem Zwecke werden stets einige Gerichtsvollzieher im Bureau bereit gehalten. Die übrigen Aufträge gelangen noch am Tage des Eintrags in die Hände der mit der Ausführung beauftragten Aussendienstbeamten. Jedem Aussendienstbeamten ist ein räumlich zusammenliegender Arbeitsbezirk zugewiesen. Die letztgenannten Beamten haben sich zu bestimmten Tageszeiten am Bureau des Amtes einzufinden, um die erledigten Aufträge und die eingezeichneten Gelder abzuliefern und die neuen Aufträge entgegenzunehmen. Die bei den Abteilungen II und III eingehenden Registraturen sorgen für die pünktliche Absendung der erforderlichen Mitteilungen, Anzeigen, Abschriften usw. an die Beteiligten.

IV. **Der Abteilung IV** ist die Verwaltung der Versteigerungshallen an der Dreihahn unterstellt. Auch hat diese Abteilung für die Versteigerung der in die Pfandlokalitäten transportierten Gegenstände zu sorgen. Zur Aufbewahrung von Pfandstücken, sowie zur Abhaltung der Versteigerungen steht dem Gerichtsvollzieheramt das neuerbaute Versteigerungs- und Lagerhaus an der Dreihahn zur Verfügung.

V. Die Abteilung V hat die Versteigerung der bei den Pfandlochen versetzten und nicht eingelosten Pfänder, den Pfandverkauf (§ 1228 ff des Bürgerl. Gesetzbuchs), die Versteigerungen, die kraft gesetzlicher Ermächtigung für Rechnung eines Andern (z. B. §§ 382, 966, 1219 ff des Bürgerlichen Gesetzbuchs und §§ 473, 479, 388, 391, 437 des Handelsgesetzbuchs) oder zur Befriedigung von Rechtsverhältnissen erfolgen, sowie alle sonstigen freiwilligen Versteigerungen zu veranlassen. Das Gerichtsvollzieheramt ist zuständig, Versteigerungen beweglicher Sachen und solcher Rechte, für welche die auf Grundstücke sich beziehenden Vorschriften nicht gelten, auch dann vorzunehmen, wenn es sich nicht um durch Gesetz vorgeschriebene öffentliche Versteigerungen handelt. Der Abteilung V liegt ferner die Vornahme von Siegelungen und Entsegelungen im Auftrage der Gerichte oder eines Konkursverwalters, sowie die Aufnahme von Vermögensverzeichnissen und Inventarien in den Fällen der §§ 106, 123 der Konkursordnung und der §§ 1035, 1372, 1528, 1559, 1610 Abs. 2, 1667 Abs. 2, 1692, 1760 Abs. 1, 1902 Abs. 3, 1897, 1915, 1960, 2002 ff, 2121, 2215 und 2314 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ob.

VI. **Abteilung für Zwangsvollstreckungen im Verwaltungswesen.** Diese Abteilung erledigt die auf Ersuchen hamburgischer und auswärtiger Behörden, der Berufungskassen und sonstigen mit Zwangsvollstreckungsbefugnis ausgestatteten Anstalten im Verwaltungswege vorzunehmenden Zwangsvollstreckungen wegen Gerichtskosten, Steuern, Zolllieferungen, Beiträge zu den Berufungskassen und sonstigen Abgaben usw.

VII. **Abteilung für das Kassenwesen.**

Diese Abteilung führt die Hauptkasse, welcher alle dem Gerichtsvollzieheramt zugehenden Gelder zufließen. Die Einzahlung geschieht nach der Geschäftsordnung teils unmittelbar durch die Zahlungspflichtigen (so insbesondere im Verwaltungszwangsvollstreckungen), teils durch Abtretung seitens der Annahmebureau und der mit der Einziehung betrauten Beamten. Die Auskehrung an die Berechtigten erfolgt durch bare Auszahlung, durch Banküberweisung, durch Übersendung mit Postanweisung oder Überweisung auf Postcheckkonto, je nach den Wünschen der Empfangsberechtigten.

VIII. **Der Abteilung VIII** ist das umfangreiche Kontroll- und Rechnungswesen übertragen worden.

Das hamburgische Münzwesen,

Norderstr. 66.

(Geschichtliches über das Münzwesen Hamburgs siehe im Adressbuch 1914 und in den vorhergehenden Jahrgängen.)

Die Münzstätte untersteht der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe. Vom Jahre 1875 bis einschliesslich 1922 sind in der niedrigen Münzstätte geprägt worden:

Doppelkronen	13 560 771	Stücke
Kronen	3 989 091	"
Halbe Kronen	440 829	"
Fünfmarkstücke	4 592 264	"
Dreimarkstücke	4 654 966	"
Zweimarkstücke	13 789 294	"
Einmarkstücke	22 718 441	"
Fünfzigpfennigstücke und Markstücke	36 983 761	"
Fünfmarkzwanzigpfennig stücke	2 450 157	"
Zwanzigpfennigstücke	15 818 750	"

Zehnpfennigstücke	62 364 509	Stücke
Fünfpfennigstücke	68 685 222	"
Zweipfennigstücke	28 384 611	"
Einpfennigstücke	11 057 684	"
Fünfpfennigstücke, eisern	128 546 226	"
Zehnpfennigstücke, eisern	23 707 914	"
Zehnpfennigstücke aus Zink	99 858 102	"
Einpfennigstücke aus Aluminium	4 182 080	"
Fünfzigpfennigstücke aus Alumi- nium	80 468 370	"
Dreimarkstücke aus Aluminium	4 596 494	"
ausserdem fremdländische Silber-, Nickel- u. Bronze- Münzen	465 137 547	"

Das im Jahre 1886 errichtete, früher Poggenmühle Nr. 14 befindliche und seit Beginn seines Bestehens sachlich mit der Münzstätte verbundene Staats-Hüttenlaboratorium ist durch Übersiedelung nach der Vorderstr. Nr. 26 im Jahre 1907, nimmere auch räumlich mit der Münzstätte verbunden.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.

Öffentliche Bauten.

Das Rathaus, am Rathausmarkt.

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

Die Besichtigung des Rathauses kann täglich von 10 bis 3 Uhr stattfinden. Für die Besichtigung wird ein Eintrittsgeld 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 Gewerbeamt 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 genaugen, wurde im Jahre 1884 ein neuer geräumiger Anbau eröffnet und Flächenraum für den Börsenverkehr von ca. 3400 qm geschaffen, der den Waren- und dem Fondsgeschäft dient. Der östliche, besonders dem Getreide-, Asskuranz- und Schiffsmaklergeschäft dienende Teil des Gebäudes, ist in den Jahren 1908/12 neu erbaut und am 1. April 1912 dem Verkehr übergeben. Die Commerzbibliothek ist im Johannes-, speersort, untergebracht. Die Zahl der regelmässigen Börsenbesucher beträgt etwa 15000. In dem oberen Räume und im Johannesstrassenflügel der Börse befinden sich die Räume der Handelskammer, des Börsenvereins und des Staatsgerichtshofes. Der Zutritt zu den dem allgemeinen Geschäftsverkehr dienenden Räumen steht allen anständigen Personen frei, sofern sie im Besitz einer von der Handelskammer erteilten Einrichtungs- oder Börsenbesucherkarte sind und soweit sie nicht nach den Bestimmungen der Börsenordnung vom Börsenbesuch ausgeschlossen sind. Die Börsenversammlungen finden werktäglich zwischen 1 Uhr 30 Minuten und 3 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 Börsenbesuchers gestattet. Die mittlere Ansicht 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 Gotteshäuser

siehe im Adressbuch 1920, 1921 und 1922.

Das Marinegebäude, Admiralitätsstr. 46

enthält die Arbeitsräume für das Seemannsamt, die Marine-Verwaltung, die Elbschiffer-Prüfungskommission, das Seemannsamt, die Schiffsregister-Behörde und die Schiffsvermessungs-Behörde. Es ist in den Jahren 1902 bis 1903 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 Amt- und Abmusters der Seute und die Kasse zur Auszahlung der Heuer sowie die Diensträume für das Hafenamt 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, dann schliessen sich die Kantine, Registratur und die Arbeitszimmer für Statistik, sowie für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seute. Ebenda haben die Marineverwaltung, das Oberhafenamt, die Elbschiffer-Prüfungskommission, der Direktor des Marinewesens, der Hafenkapitän und die Schiffsregister-Behörde ihre Arbeitsräume, während die Schiffsvermesser im 2. Stock (Flotseite) 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 Flot aus mittelst eines elektrisch betriebenen Krans ein- und ausgebracht werden können. Das Seemannsamt (Gerichtsstufe für die Aburteilung von Havarien) nimmt das 2. Stockwerk an der Admiralitätsstrasse ein, an der Flotseite 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 Trostbrücke, im Besitz der Patriotischen Gesellschaft, ist ein gotischer Backsteinbau, der nach dem Hamburger Brande 1842 von dem Architekten Th. Billau errichtet wurde. Bis zur Fertigstellung des neuen Rathauses, also bis 1888, hielt die Bürgerschaft ihre regelmässigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Im dritten Stock befindet sich die Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in mehreren Räumen. Zwischen der Patriotischen Gesellschaft und dem Überseeclub ist ein Abkommen getroffen, wonach das Gebäude auf eine lange Reihe von Jahren dem letzteren überlassen ist.

Badeanstalten.

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

Brückenwagen.

a) städtische:

Stadtreich 46
St. Pauli, Hainstr. zw. 105-106
Verbreitungsanstalt, Bullenstieg 6
alter Teichweg 61
Gasanstalt Grasdorfer, Gesewerstrasse

Gasanstalt Barnbeck, Flotowstrasse
Tiefstack, Ausschlagertal
Lange Mühlgr. Wasch u. Bodenst. 6
Brookthof, gegenüber d. Käseverwaltung

b) private:

Hedenskampsweg 31/5, W. Sütkens
Hedenskampsweg 31, H. Egers Wwe
Winterhuderweg 29, H. W. Holmann
Winterhuderweg 78, Lowen-Brauerei
Hamb. Beckenstr. 19, W. Winterhuder-Brauerei
Görlichstr. 48, Enten-Brauerei

Gärtnerstr. 67, Haus-Brauerei
Scheideweg 12/16, Harmonia-Brauerei
Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb
Barnbeckstr. 186, Harich Dwingler
Jarmstr. 34, Westphal & Co.

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 Elektrizitätsgesellschaft unter Leitung des Regierungsbaumeisters a. D. W. Sehn 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 Elektrizitätsgesellschaft, Geh. Rat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Geh. Rat Dr. Ing. Fritz Schlegler und Paul Liez. Am 3. Juli 1918 wurde mit dem Hamburgischen Staat ein Vertrag über die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse geschlossen. Der Hamburgische Staat übernahm 48.000 B-Aktien und brachte den Bahnkörper der Hochbahn ein. Am 1. April 1919 ging der Alsterbahn-Schiffahrtsbetrieb in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Die frühere Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft wurde verschmolzen. Ende 1922 gingen auch die Betriebsmittel und Betriebsanlagen der Hamburg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft, deren Koncession am 31. Dezember 1922 abließ, in den Besitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft über. Der Betrieb wurde dem eigenen Straßenbahnnetz angeschlossen. Das Grundkapital beträgt zur Zeit Mk. 233.630.000.—, eingeteilt in 1.050.000 A-Aktien und 8.560.0 B-Aktien. Die B-Aktien bestehen aus 48.000 B-Stammaktien und 20.000 B-Vorzugsaktien. Den Aufsichtsrat bilden die Herren Senator Dr. Lehmann, Dr. Heine, Senator, Dr. Max Albrecht, Kommerzienrat Lindv. Born, C. Brunel, M. J. B., Senator Carl Job. Cohn, Dr. Ing. h. c. Felix Deutsch, Geh. Kommerzienrat Max Th. Hagm, F. C. H. Heyer, Anton Hübbe, Johs. Hüme, Almsr. Jacobsen, Senator Emil Kramer, Dr. Ing. Heinrich Kress, H. O. Derscheid, Bürgermeister Dr. C. Petersen, Senator Philipp Föhr, Oberbürgermeister Bernh. Schmackeburg, Joh. E. Schroeder, J. W. F. Will. Schröder, Dr. Ing. k. c. E. v. Siemens, Herrn. Strack, Kurt v. Sydow, Senator a. D. Paul Weidauer. Vom Betriebsrat: M. Jägers und Wih. Rudolph, Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dr. Lehmann, stellvert. Vorsitzender: Dr. Jägers u. Senator Dr. Lehmann; Vorstand der Hochbahn-Gesellschaft: W. Stein, C. Liez, Dr. Maltersdorf, Dr. Munnissen und Carl Walther.

Das von der Gesellschaft betriebene Hoch- und Untergrundbahnnetz besteht aus einer Gesamtlänge von 17,90 km Länge und über Zweiglinien, nämlich:
Schling- und Feldkamp (Länge 2,48 km),
Hauptbahnhof-Rothensandort (Länge 3,04 km),
Katharinenstrassen-Ohlsdorf-Ohlsenzell (Länge 12,77 km),
Barnbeck-Volkersdorf-Groß-Hansdorf (Länge 22,97 km),
die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 41,26 km.
Die Spurweite beträgt 1,435 m (Normalspur).

Der Betrieb des Strecken-Ohlsdorf-Ohlsenzell (Stadtl. Langenhorner Bahn) und Barnbeck-Groß-Hansdorf (Stadtl. Waldsdörferbahn) wird auf Grund eines Vertrages mit dem Hamburgischen Staat für dessen Rechnung von der Gesellschaft geführt. Das Straßenbahnnetz auf hamburgischem und preussischem Gebiet hat 223,2 km Betriebslänge. Die Alsterdampfschiffahrt betreibt die Gesellschaft laut einem mit der Firma Jägers & Reimers, Hamburg, geschlossenen Vertrage vom 13. Juli 1923 seit 1. September 1923 zur Rechnung der genannten Firma.

Waldsdörferbahn

Siehe Adressbuch Jahrgänge 1921 und vorstehend die Linie Barnbeck-Volkersdorf-Groß-Hansdorf.

Der Stadtpark.

Angeführte Mitteilungen über die Anlage des Stadtparks siehe in den Adressbuch-Jahrgängen 1917 und 1918.

Friedhöfe.

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

Die vor dem Damthorsee befindlichen alten Begräbnisplätze sind St. Gertrud, St. Michaels, St. Catharinae und Maria-Magdalenen, gelegen bei der Kirchhofstr., St. Nicolai, St. Petri und Deutsch-Reformierter, gelegen an der Jungfernstreße und der Katholische und St. Pauli an der Carolinenstr. sind für Begräbnisse geschlossen. Für noch unbesetzte 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 Friedhöfs-Deputation.

Das Bestatten und die Unterhaltung der Gräber darf nur durch die Angehörigen der Friedhöfs-Deputation nach den für den Friedhof zu Ohlsdorf gültigen Bestimmungen geschehen. Aufträge hierfür werden im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf entgegengenommen. Die Zahlung der Gebühren kann auch durch Überweisung auf Postcheck-Cto.: 31074 und Reichsbank-Cto.: Friedhof zu Ohlsdorf erfolgen.

Friedhof St. Jacobi

auf dem Peterskamp an der Wandsbekerchaussee in Hamburg-Billbek, begründet 1848 von der St. Jacobikirche, ist meist dem Zentral-Friedhof Ohlsdorf der größte und schönste Friedhof Hamburgs. In neuester Zeit sind dem hiesigen Teile desselben, wo verfallene Gräber — deren Ruhezelt inzwischen abgelaufen —

einen unansehnlichen Eindruck machten, nützlich patriotische Anlagen mit Grabstätten, Teich usw. entstanden. Das Bureau befindet sich am Eingang zum Friedhof und ist werktäglich 9-4 Sonntags bis 4 geöffnet. Der Friedhof besitzt eine schöne heizbare Kapelle mit Orgel, derselbe ist parkartig angelegt und gehalten, Güter etc. die die Gräber sind deshalb nicht restlos.

Über die Erwerbung von Einzel-, Ehepaar- oder Familiengräbern wie auch über die Höhe der sämtlichen Gebühren erteilt das St. Jacobi-Friedhofsbüro, Hamburg 23 Wandsbekerchaussee 602 (am Eingang zum Friedhof) werktäglich 9 bis 4, Sonntags bis 3 Uhr, Auskunft (Fernspr. Alster 3521). Bestattungen sind an Sonn- und Festtagen nicht zulässig.

Neuer Hammer Friedhof auf dem Peterskamp

In Hamburg-Elbeek, besteht seit dem 29. Juni 1892, Hauptgebäude von der Wandsbekerchaussee. Das Bureau, geöffnet werktags von 9 bis 4 Uhr, an Sonn- und Festtagen in dringenden Fällen von 9 bis 10 Uhr vorm., befindet sich an dem Friedhof, an der Seite der Friedensstrasse (Poststr.: Hamburg 23, Friedenstr. 8). Bestattungen sind mindestens 24 Stunden vorher anzumelden.

Die Unterhaltung und Bepflanzung der Gräber ist ausschließlich Sache der Hammer Friedhöfsverwaltung, sind alle diesbezügliche Anträge in Bureau des Friedhofes 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 371,6 ha (mit der Erweiterung in der Brandfelder Feldmark). Das Verwaltungsgebäude befindet sich am Haupteingang zum Friedhof. An den den Friedhof durchziehenden fahrbaren Wegen sind die Kapellen und Reliquienstätten offenen Friedhof zu Ohlsdorf und gemeinsamen Gräber eines von einzelnen Gräbern entzogen. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschauung des gesamten Friedhofsterrains, sowie die sorgfältige Pflege desselben, haben es veranlaßt, dass der Friedhof von der Bevölkerung Hamburgs ganz ausserordentlich stark besucht wird. Die elektrische Vollbahn, die Hochbahn wie die Strassenbahn über Winterhude und über Barnbeck verbindet den Friedhof mit der Stadt. Mit den Bestattungen im gemeinsamen Grab nach dem System der Einzelbestattung 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-Feldkommission zu bestimmende mindestens 15jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber das System der Einzelbestattung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschafts-Gräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren an dem ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Bestattungen hat nur im Verwaltungsgebäude Ohlsdorf, Fuhlsbüttelerstr. 706, Zimmer 8 (geöffnet wochentl. 9-4, an in die Woche fallenden Feiertagen 9-11, an Sonntagen geschlossen) zu geschehen. Aufträge für Bestattungen und gemeinsamen Gräber eines von der Medizinal-Feldkommission zu bestimmende mindestens 15jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber das System der Einzelbestattung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschafts-Gräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren an dem ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf gelegen, ist 1890/91 erbaut. Die Kosten einschließlich des Grundvertrags (der Platz ist 85670 Quadrat-Fuß groß) betragen M. 238.000,00. Das Krematorium nebst einer dazugehörigen Bestattungs-Anlage (Urnenfriedhof) zur Aufhebung von Asche-Überresten Feuerbestatteter ist sehr schön. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1903 hergestellten letztgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47.150,00. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Ende 1922 wurden 12384 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen errichtet und in Betrieb genommen. Im Jahre 1911 wurden durch grosse Erweiterungsarbeiten eine Empfangshalle, ein Wartezimmer für die Angehörigen, ein Wartezimmer für die Geistlichen und eine geräumige Orgelempore hergestellt. Das Krematorium ist am 1. April 1915 vom Hamburgischen Staat erworben und wird seitdem von diesem betrieben.

Die Bestimmungen bezüglich erhöhter Gebühren für hinter- und unplanmäßige Gräber, sowie für Gräber in bevorzugter Lage finden auch auf Aschenurnenplätze Anwendung. Auf jedem haben ein Aschenurnenabzulesen können vier Aschen beigesetzt, auf jedem Platz aber nur ein Denkmal errichtet werden. Anmeldungen zur Feuerbestattung haben im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf, Zimmer 8, zu erfolgen.

Strafanstalten.

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

Der Hamburger Hafen.

Ausdehnung. Die älteren Anlagen des Hafens schloßen sich unmittelbar an den Strand der Stadtteile St. Pauli, Neustadt, Alstertal, Hammerbrook und Billwärder anschlag an und dehnten sich dort, von Entenwerder östwärts bis zur Altonaer Grenze, über eine Länge von etwa 6 km aus. Der Hauptteil des Hafens, und zwar der neuere, liegt aber auf dem nördlichen, linken Elbufer und hat, von den Mühlengraben-Schleusen bis zum westlichsten Kanalsteilpunkt auf Finkenwärder, eine Längenausdehnung von etwa 15 km, in der Achse der Elbe gemessen.

Bedeutung des Stromes. Der Strom treunt also, in einer durchschnittlichen Breite von etwa 300 m innerhalb des Stadtgebietes, den Hafen in zwei Teile und bildet somit zugleich einen wesentlichen Bestandteil der Hafenanlage. Vor allem aber hat er für den Hafen die Bedeutung eines Verkehrshilfsorgans von hoher Leistungsfähigkeit. Auf ihm münden daher alle Hafenbecken, um, jedes für sich, den Schiffverkehr vom Strom her aufzunehmen oder an ihm abzugeben. Er setzt eine der behaftetsten Schiffahrtstrassen der Welt, die durch die Anordnungen an den bedeutendsten Welthäfen zunächst vorüber in die Nordsee führt, bis in das Herz des deutschen Binnenlandes fort. Denn die Elbe ist von Hamburgs Hafen aus auf der ganzen 105 km langen Strecke von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Hafen von Hamburg so weit vertieft, daß die Schiffe bei N. W. eine Fahrweite von 10 m zur Verfügung steht. Neben der Vertiefung trat die Bepflanzung dieser bedeutendsten Fahrstrasse besorgte Hamburg bis zu der am 1. 4. 1921 erfolgten Übergabe der Wasserstrassen in die Verwaltung des Reichs auch ihre Bezeichnung durch Tonnen und Böden, in der Nacht durch Leuchtfeuer. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Mill. M. ausgegeben. Ihren so bedeutenden Opfer hat es erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den größten Schiffen der sogenannten „Grossen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichter usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Während die Schiffschiffahrt durch die festen Elbuferkanäle hindurch geht, wird der Strom durch seine innerhalb Hamburgs liegenden mächtigen Erweiterung und sein dadurch unabhiger verändertes Wasser auch der von ihm kommenden Elbschiffahrt an der gleichzeitigen Ziel. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Transportmittel im Hamburger Hafen zu einer wirkungsvollen Verkehrseinheit, die durch diesen „Hafen“ erst in Anspruch genommen wird. Und diese Verbindung von See- und Flußschiffahrt ist um so bedeutsamer, als auch die oberste

reparieren Document Plastic Covered Document Bleed Through Soiled Document

mit ihren Nebenflüssen und Kanalarverbindungen bis nach Bohlen hinein einer der wichtigsten Verkehrswege Europas ist. Außerdem steht sich durch den nahen Nordostseeanlauf nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Bräunsbüttel keine Rolle spielen, beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrswegen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostseekanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnlinien, die in Hamburg enden. In der Vereinigung all dieser Verkehrsbeziehungen zum Zwecke des Umschlages beruht die Bedeutung des Hamburger Hafens.

Die Natur des Stromes, der den Hauptanteil am Verkehr liefert, bedingt auch in anderer Beziehung den Ausbau des Hafens. Er führt die Ebbe- und Flutwelle bis weit über seine obere Grenze hinaus. Infolgedessen wechselt der Wasserstand im Hafen, und zwar im Mittel um 2 m. Diese Flutgröße, die im Vergleich zu vielen anderen Häfen als eine geringe zu bezeichnen ist, ermöglichte es, den Hamburger Hafen als jederzeit zugänglichen offenen Tidelhafen auszubauen, wogegen die Hafenplätze mit größerem Tidenhub zur Anlage von Docks mit Schließenschlössen gezwungen waren. Auch die durch Ebbe und Flut verursachte Tidestromung ist dank der geringen Flutgröße so mäßig, dass sie, ebenso wie die durch das Oberwasser hervorgerufene Stromung, durch einfachen Verschluss des oberen Hafeneinganges mit Schließbetonen aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche, zumal im Verein mit verringertem Wasserzufluß von der Oberelbe hin, tiefer zu senken, dass der Unterschied zwischen dem bisher beobachteten höchsten und höchsten anseerwärtlichen Wasserständen rund 8 m betragt. In Rücksicht hierauf wurde die Oberkante der Kais im allgemeinen 4,20 m über dem normalen Hochwasser angeordnet. Die Kaikante liegt demnach bei den tiefsten Häfen, die, wie die Unterelbe, eine Tiefe von 10 m unter N. W. haben, 16,2 m über der Schilf.

Verkehr. Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Unterelbe und Oberelbe in gleichem Maße beitragen, zog in Gemeinschaft mit den erwähnten allgemeinen technischen Vorteilen des Hafens in der Blütezeit des deutschen Wirtschaftslebens einen gewaltigen Verkehr in den Hamburger Hafen. Im letzten Kriegsjahre 1913 kamen von See her in Hamburg über 16000 Schiffe mit 14,2 Mill. Netto-Registerton an und fast 18000 Schiffe mit 14,5 Millionen Netto-Registerton verließen den Hafen. Sie brachten über 15 Mill. Doppelzentner Waren im Werte von 4,7 Milliarden Mk. und führten 80 Mill. Doppelzentner Waren von 3,9 Milliarden Mk. aus. Dazu kamen ein kaum minder gewaltiger Warenaustausch im binnenländischen Verkehr: auf der Eisenbahn, der Oberelbe und der Niederelbe wurden über 106 Mill. Doppelzentner im Werte von 3,2 Milliarden Mk. nach Hamburg eingeführt und fast 99 Mill. Doppelzentner, also mehr als ein entsprechendes Gewicht, im Wert von 2,9 Milliarden Mk. ausgeführt. Vergleicht man diese Summe mit anderen Häfen und berücksichtigt man beim Seeverkehr nur den ausländischen Verkehr — also ohne die Fahrt zwischen Hamburg und den heimischen Küstenplätzen — so stand Hamburg schwer Verlierer nach vor dem Krieg an der Spitze aller Welthäfen Europas. Als Binnenhafen nahm es gleichfalls eine übergangende Stellung unter allen Flusshäfen Europas ein.

Die Waren setzten sich dank der überaus vielseitigen Handels- und Schiffsverkehrsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen der ganzen Welt zusammen. In der Einfuhr herrschen die Rohstoffe, Lebensmitteln und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Ausfuhrgegenstände bestanden daher in weitem Umfang als die Einfuhrgegenstände aus Stückwaren. Indessen erhielt die Ausfuhr auch einen grossen Anteil aus dem in Hamburg überschüssigen Einfuhrgut. Denn, wie in älteren Zeiten London, so verteilte vor dem Krieg Hamburg die überseeischen Importeure an beliebigen europäischen Ländern, die keine eigenen Überseeverbindungen in ähnlichem Umfang unterhalten konnten. Ebenso sammelte es aus diesen Ländern die zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Güter.

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

Dank der ungemein günstigen Lage des Hamburger Hafens, seiner technischen Vorzüge und des ungebrochenen Wachstums deutscher Reedereien entwickelte sich die Schifffahrt in Hamburg nach dem Kriege so stetig, dass schon im Frühjahr 1922 der Schiffverkehr von 1913 wieder erreicht und sogar etwas überschritten wurde.

Gesamtanordnung. Das Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglichst bestmöglicher Beschleunigung des Umschlagsgeschäfts. Die sichererartige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unmerklich geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsböden erleichtert den Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfuhr. Am Fuß des Wasserwechsels liegt die Elbe, und Hinterlandstrassen in möglicher Nähe bei der Hand zu haben, begünstigt die Gruppe von Seeschiffen eine solche von Flussschiffen und Flussschiffen Kanälen, die zum größten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtsstrassen für die Fluß- und Hafenfahrzeuge dienen. Hinter dem Sandberg, Grasbrook und Magdeburger Hafen liegt der Brookthofhafen, Friessandhof, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segelschiff-, Hansa- und Indianerhafen der Moldau-, Saale- und Sprenhafen, hinter den Kuhwärder, Kaiser Wilhelm-, Elberholz-, Oster- und Kolonnen der Rodewisch-, Trave- und Klüttenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reiberstieg, Greenhofkanal und Elberholzkanal; endlich hinter dem neuen Westvorhafen Hafen der Ruzenborger Hafen, dem an der Elbe der Maskenwerbehafen als Liegeplatz für die Unterelbe-Schifffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhäfen, der Flussschiffhäfen auf der Peute, der alte und der neue Petroleumhafen, der Kohlschiffhäfen und die Holzhäfen bei Billwärder.

Der größte Teil des Hafens ist beim Zollanschluß Hamburgs im Zollansland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören mit Ausnahme des Kohlschiffhafens sämtliche Häfen mit Seeschiffen und der größte Teil der Flussschiffhäfen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt ist im wesentlichen durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zolllinien bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und führt zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstrasse frei, die es der Binnenschifffahrt 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 Kohlschiffhafens, kehrt sich an dessen östlichem Ufer und schließt sich stichlich des Rodewischkanals im wesentlichen der Landesgrenze an. Das so umschlossene Freihafengebiet hat eine Wasserfläche von 776 ha.

Die erwähnte Wasserstrasse zur Umgehung des Freihafens weist noch eine an der Spitze beginnende Abzweigung (Erisgraben-Brookthofhafen-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 Kanalzug Müggelburger Kanal-Zollkanal-Veddelkanal-Elberholzkanal-Roskanal-Rugenbergerhafen Köhlitz. Er ermöglicht es den Flussfahrzeugen, die Fahrt auf der von der Seeschifffahrt belebten Elbe zu vermeiden und die hinteren Hafenzufahrten zu erreichen.

Gliederung des Hafens. Wie also die Gesamtanordnung auf möglichst glatte Abwicklung des Schiffsverkehrs hinzielt, so stehen die Einzel-

lagen nach Möglichkeit der beschleunigten Abfertigung der Schiffe zu dienen. Diesem verlangt die komplizierten, weitläufigeren und damit teureren Kanalanlagen werden auch von einem grossen Teil des Massengutes beansprucht, so weil es nämlich als solches sich nur durch seine Menge kennzeichnet, aber seiner Verladung nach sich von Stückgut nicht unterscheidet. Daher überwiegen die Kanalanlagen für Güter in Stückgutverpackung die Anlagen für Massengutschlag von Gütern in loser Schüttung bei weitem. Ihre Anordnung ist in den neueren Häfen dieselbe geblieben wie in den ältesten. Nur ihre Ausmasse haben erheblich zugenommen.

Kaisanlagen. Die Seeschiffhäfen sind durchweg mit senkrecht abschliessenden Kaisanlagen eingefasst. An diesen macht das Seeschiff in der Regel mittels der auf der Mauer stehenden Poller unmittelbar fest; in einzelnen Fällen hält es durch Abstützen zwischen sich und der Mauer einen Zwischenraum, der den kleinen Leichtern oder Flussfahrzeugen als Liegeplätze dient. Mit den weitaus den Hebevorrichtungen des Schiffes selbst können also aus dem angekommenen Seeschiff die Waren zu gleicher Zeit auf den Kai und auf das Leichter oder auf das für den Weitertransport bestimmte Flussschiff geladen werden, 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. Aufzufüge 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 ungenanntes, hohes Aufeinanderstapeln nötig wäre. Da die Breite entsprechend dem Alter der Schiffe zwischen 14,8 und 50 m wechselt, so sind die älteren auf dem Gr. Grasbrook der europäischen Fahrt, die neueren der Gr. Groden Fahrt und unter ihnen wieder die ältesten auf Kuhwärder den Riesentrachtdampfern des amerikanischen Verkehrs zugewiesen. Die Länge der Schuppen ist von 85 auf 400 m angewachsen. Ihre gesamte Lagerfläche beträgt rund 48000 qm.

Die überschüssig ausgebreiteten Waren können nun bequem von ihren Empfänger beseitigt werden und diese können über den sofortigen Weitertransport mit der Eisenbahn, mit Fuhrwerk, im Flußschiff oder auf den kleinen von Schleppern bewegten Hafenfahrzeugen verfügen. Die Schuppen sind an der Landseite mit mehreren Lade- und Verschubgleisen, viele auch mit einem weiteren auf wieder die Eisenbahn, ihre Ladearbeiten 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 die im Hafengebiet liegen. Hier werden die einzelnen Wagen in Züge zusammengefaßt und dem deutschen Eisenbahnnetz zugeführt. Außerdem sind die Schuppen durch gute Pflasterstrassen, die an ihre dem Land angekehrten Längs- und an ihre Stirnseiten anschließen, mit den Speichern in Hafen und Stadt verbunden. Die kleinen Hafenfahrzeuge endlich können dank der Anordnung offener Tümpel jederzeit in die kleinen inneren Längsböden und auf den Fluß Elbe in das Herz der Bucht geschickt eindringen und ihren Inhalt an die städtischen Speicher abgeben. Unter den Kaischuppen sind einige hervorzuholen, die einer besonderen Bestimmung dienen. Dazu gehört zunächst der Sammelchuppen an östlichen Kai des Magdeburger Hafens. Er dient zum Sammeln solcher Stückgüter aus dem Freihafen, die nicht auf dem Hamburger Bahnhof, sondern erst am zollländischen Bestimmungsort verzollt werden oder unverzollt mit Begleitgeld durch das deutsche Zollland hindurch ins Ausland gehen. Solche Stückgüter werden in dem Schuppen zu ganzen Wagenladungen zusammengefaßt, sein Sonderzweck kennzeichnend sich auch durch seine Anlage. Die Güter sind in sein Inneres hineingeführt. Sein Gegenstück findet sich in den fünfteiligen Verteilungsschuppen am Ostende des Baakenhafens. Er dient zur Verteilung der aus dem Zollland oder dem Ausland in Wagenladungen ankommenden Stückgüter und entlastet sie von der sonst auf den staatsbahnhöfen erforderlichen Zollabfertigung. In dem dreieckigen Ausfuhrschuppen am Westend des Magdeburger Hafens werden diejenigen Ausfuhrgegenstände gesammelt, die von den Seeschiffen nicht am Kai, sondern auf dem Strom eingenommen werden. Das ist in besonders ausgedehntem Maße auf dem linken Elbkanal der Fall.

Die besondere Bauart weisen die fünf Erpichschuppen am Magdeburger Hafen und am Baakenhafen insofern auf, als sie für die Lagerung von südfrechten im Winter gelagert werden können und zu diesem Zweck allseitig gegen Temperaturerhöhungen besonders vorzüglich abgeschlossen sind. Durch Anlage eines obergeschosses aus Neuen ihm weist diese Eigentümlichkeit nur noch ein am Prager Ufer des Moldauhafens für die Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften errichteter Schuppen auf, der dem Umschlag von Flussschiffen in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Galerien an den beiden inneren Längsböden ausgebildet. Die Elbe in den Hafen hinotagebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fallen und durch Laiken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschob dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur

ulien, schieden, Anlagen, weit es Verlegen die Umschlag neueren in erheblichen, mittels den walt, der den verhalten, kommen, ter- oder rden, je schuppen, einzigen, itte und die ist so je Ladung, es, hohes, Alter der Gr. Gräter, rinnen, er, amori, auf 400 m, on ihren, n Weiter-, en von der Land-, dieren auf die Güter, gehen die anhöfen, Wagen zu, Außerdem, zugehör-,afen und er Anord-, auf den alt an die, eben, die chuppen, her Stück-, nem erst, it Begleit-, die Stück-, ellt sein, in in sein, gen Ver-, Verteilung, ommenden, erlichen, skal das, n den See-, Das ist in, esburger, von sud-, weck all-, sind, besonders, s Eigen-, beizigten, elag von, ie Wasser-, er seinen, n können, aus, es ist, usgebildet, oppens in, rgeschloss, leichmäßig, meckerter, ten einige, abständig, genommen, e Roserei, Benennung, rika Linie, erkannte, el-Linie, die, und Lade-, Hauptrolle, die Befrei-, am Kanale, er streifen, B. noch an, anzutreffen, ist, dessen, ten Schiene, eine an der, inklergerist, Durch die, ang der bei, ten zeitlich, Halportale, e ihnen der, ysten zuge-, Anlage so, dem elek-, uppenkräne, stungsfähig-, an, dessen, nter ihm, er, daß an, schiebt man, und noch, lagsgeschäft, el höherer,

über das Schuppungsenden Aufbauten leicht erkennbar und sind bisher in mehrfacher Ausführung am Petersen-, Australien-, Afrika-, Soudthor- und Versmannkanal in die Halportskräne vermögen im allgemeinen 2,5 oder 3 t, die Lastkräne 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 1-2 t Hubkraft ausgerüstet. Für schwere Lasten sind die Kräne an einzelnen Stellen mit festen Kränen ausgerüstet, die neuerdings durch als sogenannte Turm- oder Hammerkräne ausgebildet werden und neben der kreisförmigen Bewegung der Last auch eine radiale gestatten. Der größte feste Kran im öffentlichen Kollektivebium stammt allerdings noch aus der Zeit der Auslegerkräne; er steht am Krähkopf und reicht bis zu 150 t. Handlung verfügt zwar über noch größere Kräne, deren Ausladung 250 t betrug 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 Leichterfahrzeug oder zwischen Seeschiff und Eisenbahn dienen. Im ersten Fall legen die Seeschiffe überhaupt nicht am Ufer, sondern in Strom oder in der Mitte der hierfür besonders breit ausgebauten Hafenecken an Dockbockwerken an, sie verladen so die Kaigebühren, was vornehmlich dem Seeschiff zugute kommt. So finden sich solche Dockbockwerke neben den auf der freien Elbe angeordneten zuerst im Seeschiffhafen und zwar hier sogar in zwei Reihen. Weitere Anlagen dieser Art weisen der Barkhafen, der Hansahafen und die breiten neuzeitlichen Becken auf Kuhlwerder, Röhrenhof und Waltersdorf auf. **Freiladokais.** Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn vollzieht sich, ohne Vermittlung von Schuppen an den sogenannten Freiladokais, am Hothauskanal, am Afrika- und am Indiakanal und in anschließlicher Benützung der Kohle am Kirchenpauerkanal und am Hofkanal auf der Peute. Hier treten als Hebevorrichtungen an die Stelle der Halportalkräne die Vollportalkräne, deren beide senkrechte Schenkel auf den Schienen laufen, die auf dem Kai liegen. Gegenüber den alten Rollkränen haben sie aber gleich den Halportalkränen den Vorzug, daß sie mit ihren hohen Aufbauten über die Eisenbahnwagen sich fortbewegen, also keinen besonderen Keilraum für sich beanspruchen. Für den Kohlenumschlag von der Bahn ins Schiff sind die Kohlenkais außerdem mit Kippern ausgerüstet, die den ganzen Eisenbahnwagen kippen und seinen Inhalt, am Kirchenpauerkanal in die Seeschiffe, am Hofkanal in die stromaufwärts fahrenden Flußschiffe stuzen. Eine dritte, ältere Anlage dieser Art betrifft die Hamburg-Amerika Linie an ihrem Kohlenkai. Neben den festen Umschlagrichtungen auf dem Lande gibt es noch eine Reihe von schwimmenden. Der Kohlenumschlag östlich der Köhlbrandmündung verläuft ähnlich. Hier findet der Umschlag der aus England in grossen Mengen im Seeschiff ankommenden Steinkohle auf die Leichterfahrzeuge statt, die ihrerseits die Heizkohlen an die Seeschiffe im Hafen verteilen. Neben ihren festen Umschlagrichtungen am Ufer betreiben hier die Kohlenstauer-Gesellschaft und die Kohlenheber-Gesellschaft ihrer schwimmenden Kohlenheber. In den verschiedensten Hälften sind die Umschlagrichtungen durch die zahlreich vorhandenen schwimmenden Getreideheber. Auch sie sind ergänzt durch feste Hebeanlagen vor dem Getreideeis an der Wurzel des Kuhlwerder-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 Verkränen 149 Hebevorrichtungen mit einer gesamten Hubkraft von rund 2000 t vorhanden. **Speicher.** Die Kaischuppen dienen nicht für längere Lagerung der Waren. Hierfür sind vielmehr die Speicher bestimmt. Sie unterscheiden sich von den aus Holz erbauten Schuppen dadurch, daß sie massiver gebaut sind, mehrere Stockwerke aufweisen, mit einer einzigen Ausnahme an nur durch Öffnungen für Aufzug gelagert sind und auf der Landseite im allgemeinen nur Strasseneingänge, 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 Geschäftsstraßen untergebracht. So hat sich eine ganze Speicherstadt längs des Zollkanals am nördlichen Ende des Freihafens entwickelt. Die erwähnte Ausnahme bildet der Kaiserspeicher mit seinem weißlich-schwarzen Turm an der Spitze der Kaizunge zwischen Sandthor und Grasbrookhafen. Er liegt also am seeschiffhafen Wesser. Da sich aber herangezogen hat, daß die für den speicherbetriebl vorwiegend in Betracht kommenden Kaispeicher einer vorhergehenden Sortierung nach Endgängen und Warenarten bedürfen, so ist es bei dem einen Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sortierung und Probeuntersuchung nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf dasjenige Elbufer verwiesen. Die Freihafen-Lagerbau-Gesellschaft, die alle bisher erwähnten Speicher betreibt und an deren Gewinn der Staat nach gewissen vertraglich festgesetzten Grundsätzen beteiligt ist, hat daher für die erwähnten Massengüter am Molebau und Sakelbau eine Reihe von Speichern in Betrieb genommen. Ausser diesen Speichern finden sich eine ganze Reihe privater Lagerhäuser. (Näheres im Sonderartikel „Freihafen-Speicherstadt“, Adressbuch 1917.) **Hafenecken für besondere Zwecke.** Neben den bisher besprochenen Teilen des Hafens, die dem allgemeinen Warenumschlag dienen, ist noch einige Hafenecken für besondere Zwecke zu nennen. Der Kohlenkaihafen ist schon erwähnt. Gleich ihm über der neue Petroleumhafen seinem Namen gemäß einer bestimmten Warengattung und zwar nicht nur dem Petroleum, sondern allen brennbaren, also feuergefährlichen Waren, wie Benzin und anderen Benzenen und Harz. Wegen der Petersengefahr 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, seitdem der Hamburger Hafen sich in westlicher Richtung weit über ihn hinaus entwickelt hatte. Daher ist 1914 ein neuer Petroleumhafen an der Westspitze von Waltersdorf eröffnet worden. Hier stehen die Tanks, vom Hafen und den daran anschließenden Arbeitsplätzen durch eine Strasse und Gleisanlage getrennt, zunächst der Elbe in Eisenwällen, die jeweils nur eine geringe Zahl solcher Tanks umschließen, um im Falle eines Brandes den Feuerherd zu beschränken. Zwei andere Sonderbecken dienen lediglich der Zollbefreiung der oberflächlichen Schiffe. Sie liegen daher in der Nähe der östlichen Zollgrenze im Zollgebiet; der Entenwälder Zollhafen vor der Einfahrt zum Oberhafenkanal am Nördler der Elbe und der Müggelburger Zollhafen auf der Veddel, im Zuge des Müggelburger und Veddelkanals; er ist nicht nur der Elbe einen besonderen Zugang durch den Petenkanal. **Verkehrsmittel 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 nachfolgend gedacht, sie tritt bisher an zwei Stellen in das Hafengebiet ein: Westlich des Veddeler Zollhafens zweigt von dem grossen vom preussischen Verschubbahnhof Willemsburg kommenden Gleisstrang, die nach dem hamburgischen Verschubbahnhof „Niederfeld“ oder „Hamburg-Süd“ führende Linie ab. Über die große, zwischengeschaltete Oberflächendockbrücke tritt der vom Hauptbahnhof kommende Strang in den Hafen ein und mündet in den preussischen Verschubbahnhof „Hannoverscher Bahnhof“. Unmittelbar an ihn schlossen sich die hamburgischen Verschubbahnhöfe „Rohrburgsort“ und „Versmannkanal“ oder „Kai rechts“ an. Er bedient das rechtselbische Hafengebiet, während der Bahnhof „Hamburg-Süd“ für das linkselbische bestimmt ist. Außerhalb des Freihafens und des Kaismischgebiets liegt auf der Peute ein dritter hamburgischer Verschubbahnhof, der an den Bahnhof Willemsburg direkt angeschlossen ist und die Industrieplätze auf der Peute bedient. Einen weiteren Bahnananschluß für das neue westliche Hafengebiet wird der begonnene Bau der von der Strecke Harburg-Güstrow abzweigenden Finkenwerder Bahn bringen. **Strassen, Brücken und Elbtunnel.** Der weit verzweigte, bis an die Spitze jeder Kaizunge führenden Strassen ist gleichfalls schon Erwähnung getan. So weit sie

das linke Elbufer erschließen, stehen sie mit dem Seehafen der Stadt an zwei Stellen in Verbindung. Am oberen Ende des Seehafens führt die nahe der Eisenbahnbrücke gelegene Strassenbrücke über die Elbe. Da sie im Zollgebiet liegt, und der Verkehr zwischen beiden Hafenteilen über sie durch die Zollkontrolle belastet ist, wird zurzeit eine dritte Elberücke unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke, also im Freihafengebiet, gebaut. Sie wird auch die Freihafen-Eisenbahn und in ihrem oberen Stockwerk später die geplante Hafen Schnellbahn überführen. Die zweite Strassenverbindung mit der Stadt stellt in der Mitte des heutigen Hafengebiets 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 Anlagen für Fußwerk und je 2 für Fußgänger auf- und ab-bewegen. Das für die Erleichterung und Abkürzung des Verkehrs von Ufer zu Ufer ungemein bedeutsame Bauwerk kostete 11 Mill. Mk., es wurde im Jahre 1911 im 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. Diesem schon erwähnten geplanten Schnellbahn soll später die städtische Hochbahn in den Hafen fortsetzen, um die Anforderungen des Verkehrs restlos zu befriedigen. **Industrie.** Neben dem eigentlichen Hafengebiet nimmt eine breite, Baum des Hafengebiets die Industrie ein. Sie mündet aus zwei Gründen in den sonst so hauptsächlich vergebenden Industriezonen. 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 die Industrie der Vorzug, daß in seinem Erfolge die eingehendsten 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 Industriezone 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 Wasserschluß anzusiedeln. So findet sie nun erschlossene rechte Räume auf der Peute und auf Billwärder, wo durch Aufhebung des Göländes und Gleis- und Straßenschluß allen ihren Bedürfnissen Genüge geleistet werden soll. Unter den Werften sind die bekanntesten und größten: Die Werft von Blohm & Voss auf Steinwärder, für die im Vorhafen der Kuhlwerder Häfen ein besonderer Werthafen angelegt ist, ferner weiter landeinwärts am Ende jenes Vorhafens die Vulkan-Werft und an der Elbe, beiderseits der Kaiserstiegkanal, die Bohnestieg Werft und Maschinenfabrik. Alle diese Werften verfügen neben ihren Schiffbauanlagen zu Ausbesserungszwecken über mehrere Schwimmdecks großer Abmessungen, die dem linken Elbufer gegenüber der Stadt das Gepräge geben. Sie werden an Gründaushebung von der Deutschen Werft in Göttingen, die auf 1 Einkeilwerft ihre zurzeit im Bau begriffenen großzügigen Anlagen fertiggestellt sein werden. **Besondere Anlagen.** An besonderen Anlagen sollen hier zunächst die Schliessens, deren Zweck bereits bei Besprechung der Wasserstandsverhältnisse gedacht ist, Erwähnung finden. Sie liegen an oberem Eingang jeder einzelnen Gruppe von Wasserschüssen und sind als Kammerschleusen mit Schwellen zu öffnenden Schieberen ausgebildet. Der Wasserstandunterschied oberhalb und unterhalb der Schwellen beträgt nur wenige Centimeter, ein Gefälle, das indessen genügt, um eine der schiffahrtunbedingte Strömung in den Häfen und engen Durchfahrten zu erzeugen. Sie wird durch die Schwellen aufgehoben, die somit zugleich die Strömung der Elbe vor einer Spaltung und Schwächung ihrer für die Tiefhaltung der Fahrtrinne erforderlichen Kraft bewahren. Solche Schwellen sind die Müggelburger Schwellen am obersten Ende des südlichen Hafengebiets, die Elberdeichschwellen und die Grevoltholmschwellen am Röhrenhof, die Rügenerschwellen am Köhlbrand und auf dem rechten Elbufer die Baakenerschwellen am Oberhafenkanal und die Brookerschwellen am Brooktorhafen. (Näheres im Sonderartikel „Schleusen“ nächste Seite ausführlich im Adressbuch 1917.) **Flutmesser.** Zur Angabe des jeweiligen Wasserstandes über den Hamburger Nullpunkt dienen drei selbstregistrierende Flutmesser, von denen zwei auf einem beweglichen, nachts von ihnen erleuchteten Band die den Wasserstand angehende Zahl anzeigen, ein sonderer in Form einer Uhr die Meter und Dezimeter des Wasserstandes angibt. Die letztgenannte Anlage trägt der schon erwähnte Turm des Kaiserspeichers. Flutmesser der erstgenannten Ausbildungsart befinden sich in den Türmen an den St. Pauli Landungsplätzen und an dem Kaiser Wilhelm Hof auf Kuhlwerder. 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 Sternzeit stehen, zu bestimmen Tages- und Nachtstunden dienen. 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 6 Uhr morgens und abends sowie um 12 Uhr nachts aufleuchtet, um Punkt 6 bzw. 12 Uhr zu erlöschen. **Betriebs- und Wohlfahrts-Einrichtungen.** Zahlreiche Betriebsrichtungen, wie die Lotsenstation auf Kuhlwerder Zollhafen an den wichtigsten Örtungen der Zollkräne, Polizeiamter, Feuerlöschrichtungen, Elektrizitätswerke sowie mannigfache Wohlfahrts-Einrichtungen, wie die Anwesenverhallen der Hamburg-Amerika Linie am Zollhafen, speiseshallen für die Arbeiter, Fleischbeschauämter, Anlagen zur Trinkwasserversorgung, Desinfektoren, Badeanstalten, Unfallstationen ergänzen das in dieser Darstellung gezeichnete vielseitige Bild des Hafens. **Bahnen.** Neben dem Betrieb liegen in der Mitte des Hafens die den Bau führt die Baudepartement, Sektion für Strom- und Hafenanlagen. Der Dienstgebäude steht im Hafen, nahe der Gasanstalt auf dem Grossen Grasbrook. Zum Teil,

Repaired Document Plastic Covered Document Bleed Through Soiled Document

soziales sich um städtisches und zolländisches Industriegebiet handelt, ist auch die 1. Sektion der Baupolizei beteiligt. Den Betrieb führt die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, und zwar durch die ihr unterstellte Kanalar- und Marineverwaltung. Die Kanalverwaltung hat ihr Dienstgebäude in unmittelbarer Nähe der Sektion für Strom- und Hafenbau. Die Marineverwaltung dagegen hat ihre Diensträume 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 Zukunftsarbeiten auf der Elbe aufgewandt hat, betragen etwa 920 Mill. Mk. Dazu kommt ein Beitrag von 40 Mill. Mk., den das Reich für die Zollanschlässe beigesteuert hat.

Geschichtliche Entwicklung. Zum Schluss mag ein kurzer Blick auf die geschichtliche Entwicklung den Veredlung dieser gewaltigen Anlagen darstellen. Seinen Ursprung nahm der Hafen von dem heutigen Nikolaihof südöstlich der gleichnamigen Kirche. Von hier dehnte er sich allmählich auf den Binnenhafen aus, in den das Fließ damals wie heute mündete. Später kam das Gebiet des heutigen Niederhafens hinzu, und hier, d. h. also auf dem freien Elbstrom, sowie in dem der Oberländer Fahrt dienenden Oberhafen hat sich seit dem Mittelalter durch Jahrhunderte der gesamte Hafenbetrieb Hamburgs abgespielt. Erst als nach der Befreiung von Franzosenjoch im Anfang des 19. Jahrhunderts die Entfestigung der Stadt beginnen konnte und die dem Hafenausbau hinderlichen Bastionen fielen, konnte der alte Stadthafen zu dem ersten Hafeneinschnitt ausgebaut werden. So entstand der Anfang des heutigen Seehafens am Ende des 18. Jahrhunderts; im Zusammenhang mit diesem für 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 Wasserbauleiters Johannes Dalman war es zu danken, dass Hamburg den ihm einzig natürlichen offenen Tidehafen erhielt. Jedes erste Becken war aber noch kein Hafen im heutigen Sinne, denn von einem gerechneten Katerbier konnte man erst sprechen, seitdem die Eisenbahn den ganzen Hafenbetrieb zu neuem, frischem Leben erweckte. So wurde in dem gleichen Hafenbecken der erste Kai erst in der Mitte der sechziger Jahre eröffnet und ihm folgten bald die Kanäle des Grasbrookhafens. Demnach drängt 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 förmlich vollzogene Anschluss Hamburgs an das deutsche Zollgebiet hat der Hafenentwicklung die entscheidende Wendung gebracht. Der größte Teil des Hafens blieb Zollanland. Das brachte erhebliche Umwälzungen der topographischen Gesamtlage mit sich. Das stimmungsvolle Bild des Niederhafens mit den hochragenden Schiffsmasten dicht am Rande der Stadt musste der neuen Entwicklung zum Opfer fallen, denn dort sollte der Zollkanal münden. Für den verlorenen Hafenaum musste Ersatz geschaffen werden. Der Ausbau des Beckenhafens und des Magdeburger Hafens auf der Stadtside genigte dafür nicht. Es musste neben dem bis dahin einsam auf dem kleinen Grasbrook gelegenen Petroleumhafen der Seeschiff-, Hansa- und Indiahafen mit ihren Flussschiffhäfen. Aber bald, schon am Ende des vorigen Jahrhunderts, drängte der Verkehrszuwachs auf neue Erweiterungen. Auf Kuhwärder wurden die grossartigen Anlagen für die Hamburg-Amerika Linie geschaffen, die noch während des Baues verschiedentliche Erweiterungen erfahren. Die letzte grosse Hafenerweiterung, für die der Reich mit Preussen geschlossene „Kollbrandvertrag“ erst die erforderliche Gebietsabgrenzung gebracht hat, wurde im ersten Ausbau Hamburg allein 45 Mill. Mark benötigt, konnte zu Beginn des Krieges zwar in ihrer vorläufigen Ausdehnung zum Abschluss gebracht, aber nicht weiter fortgeführt werden. Es wurden im Jahr des Kriegsausbruchs die neuen Hafenanlagen auf Ross-Neuhof, nämlich der zum Seeschiffhafen ausgebauten Ockerhafen, der verlängerte Rosshafen, ferner der Tarp- und Kodelwisch-Hafen, die als Ersatz für den als Flussschiffhafen ausgeschiedenen Ockerhafen dienen, der Ellerhof- und Ross-Kanal und der aus der früheren, jetzt nach Westen verlegten Kollbrand-Mündung gebildete neue Kohlenhafen, und auf der Elbinsel Waltersdorf der Neue Petroleumhafen, der Jauchhafen der Waltersdorfer Hafen mit dem Parkhafen, der Rungenberg- und der Mackenwärder-Hafen fertiggestellt und zum Teil dem Betriebe übergeben. Der Waltersdorfer Seeschiffhafen, der in seinen Abmessungen alle älteren Hafenbecken weit übertrifft, ist erstweilen nur mit Beschlungen ausgestattet, seine kammartige Ausdehnung, wie die Fortsetzung der für Waltersdorf geplanten Bauern überhand, muss für erste der Zukunft überlassen bleiben. Dagegen hat ostlich des Kollbrand der Hafenausbau sehr bald nach dem Kriege seine Fortsetzung gefunden, wo mehrere grosse Kaimauern, eine neue Kaimauer und zahlreiche Krane teils bereits fertiggestellt, teils noch im Bau sind.

Das Verzeichnis des Beamtenspersonals siehe Abschn. I. Siehe auch unter Hafen-, Lots-, Leucht- und Tonnenwesen.

Schleusen.

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

Table with 2 columns: Schleusenname, Höhe (m). Includes: Wasserrandhöhen der Elbe, Münd. Niedrigwasser +5,07 m, Hochwasser +5,11 m, Hochober Sturmflut (am 4. Februar 1825) +5,74 m, Tiefste Elbbe +0,99 m, des Mittelbassins: zwischen +4,5 und +5,70 m, allwochenlich einmal +6,00 m.

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

Die Freihafenspeicherstadt.

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

Eibtunnel St. Pauli-Steinwärder.

Mitteilungen über den Eibtunnel 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. 8, des Telegraphenamts, des Postgebäudes am Hauptbahnhof mit den Postämtern 1 und 7, des Postamts 11 und über die Betriebsanrichtung des Postcheckamts sind ausführliche Mitteilungen in den Adressbuch-Jahrgängen bis 1917 enthalten.

Das Fernsprechgebäude
Schlüterstrasse 28, 29, 30, 31

latauf einem vom hamburgischen Staate erworbenen, 11 429,7 qm grossen Grundstücke 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 Verkleidungen und gelblichen, schliesischen Sandstein in gotischem Stile gehalten. Die Hofansichten sind in Ziegelrohbau hergestellt. In dem Gebäude sind untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg, das Postamt 18, das Telegraphenamt und das Telegraphenamt sowie auch andere Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung. Die Umformung des dem Hochspannungsnetzes der Hamburgischen Elektrizitätswerke entnommenen Drehstromes in Gleichstrom geschieht durch Motorgeneratoren mit einer Gesamtleistung von 250 Kilowatt. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt. Für die Fernsprechanlage ist eine Lüftungs- und Kälteanlage 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 behaute Grundfläche des Hauses beträgt rund 7000 qm. Die drei Höfe sind zusammen 2600 qm, die Vorgärten und Vorplätze 1384 qm gross. Die Länge des Gebäudes beträgt an den Strassen 143 bzw. 75 m, die Breite des Gebäudes an der Schlüterstrasse 21,5 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut.

Technische Einrichtung
a) der Fernsprechkentrale Hamburg (Bänder- u. Schlüterstr.).

Das Ortsamt der Fernsprechkentrale vermittelt den Orts-Fernsprechverkehr der Teilnehmer in Hamburg, Altona und Wandsbek untereinander, sofern sie nicht an der P. A. Roland angeschlossen sind, sowie den Verkehr seiner Teilnehmer mit den Vororten Harburg, Blankenese und Bergedorf. Es enthält 2 Z. Einrichtungen für 6000 Anschliessungen. Die Anschlüsse sind im Amte in Gruppen zu je 10000 unterteilt. Gegenwärtig bestehen 6 Gruppen (Hansa, Elbe, Alster, Nordsee, Merkur, Vulkan). Das Hamburger Ortsamt, das im Jahre 1910 von der Firma Deutsche Telephonwerke G. m. b. H. in Berlin gebaut (Zentralbatteriesystem, Glühlampensignalisierung, selbsttätiger Anruf, automatische Schlussbeziehung, Überwachungs-, Kontroll- und Messeinrichtungen für alle Vorgänge des Betriebes und dergl.) und in den Jahren 1917-1921 ungebaut worden ist, um es mit den in Aussicht genommenen halbautomatischen Ausstattungen 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 Beamten gerade nicht anderweit beschäftigt und demnach zur sofortigen Erledigung der gewünschten Verbindung bereit sind.

Das Fernamt vermittelt die Verbindungen nach auswärts und ist für 528 Fernleitungen eingerichtet. Gegenwärtig werden 351 Fernsprechkabelverbindungen einschl. 38 Vorortfernleitungen betrieben. Durch Ausnutzung einer grossen Anzahl dieser Leitungen unter Anwendung der sogenannten Doppelspreichbeziehung werden weitere 129 Leitungen (Doppelspreichleitungen) gewonnen, sodass im ganzen 481 Fernsprechkabelverbindungen zur Verfügung stehen. Ausserdem werden 101 Leitungen zum gleichzeitigen Telegraphieren mitbenutzt. Für die Entgegennahme der Anmeldungen dient das Meldeamt. Anfragen der Teilnehmer werden an das Meldeamt telephonisch, von Beamten besonders der Anrufstelle beantwortet. Ein Klirkerumschalter dient zur Untersuchung und schnellen Umlegung der Fernleitungen. Im August des Jahres 1923 waren an das Hamburger Fernsprechamt 57375 Haupt- und rund 34264 Nebenanschlüsse herangeführt. Bei dem Fernsprechnetze werden rund 4200 Beamte, darunter 8800 weibliche Personen, beschäftigt.

b) des Fernsprechamts 2 Hamburg (Mönkedamm 911).

An das Fernsprechamt 2 sind unter der Gruppenbezeichnung „Roland“ die Fernsprechteilnehmer des Stadt- und Freihafens von Hamburg angeschlossen, der vom Admiralsstrassen-Offizier, Altenwall-Offizier, Rathhausmarkt, kl. Johannisstr., Dorfbusch, gr. und kl. Reichestr., Hofensack, gr. Wandrainnsbrücke, Oberhafen, Oberhafenkanal, Beckenhafen, Straubhafen, Schiffbauhafen, Kaiser- und Sandthorhöfe und Binnenhafen umgrent wird. Amte enthält Einrichtungen für 10 000 Anschliessungen und vermittelt den Ortsfernsprechverkehr der Teilnehmer untereinander und mit den Teilnehmern der Fernsprechkentrale Bänderstr., sowie der Vororte Harburg, Blankenese und Bergedorf. Das Amte ist mit automatischer Anrufverteilung mit Zentralbatteriesystem, Glühlampensignalisierung und selbsttätiger Anruf- und Schlussbeziehung sowie mit der Überwachungs-, Kontroll- und Messeinrichtungen für alle Vorgänge des Betriebes ausgerüstet und im Januar 1923 in Betrieb genommen worden. Die beim Amte eingehenden Anrufe werden automatisch gleichmässig auf die Arbeitsplätze des (Hand-) Abfrageamtes verteilt. Sind im Augenblicke des Anrufes alle Arbeitsplätze voll mit Anrufen belegt, so erhält der anrufende Teilnehmer automatisch ein Zeichen, das ihn als Zeichen dafür, dass der Anruf augenblicklich nicht entgegengenommen werden kann.

Die Verbindungen nach auswärts werden durch das Fernamt der Fernsprechkentrale (Bänderstr.) vermittelt.

Im August 1923 waren an das Fernsprechamt 27 576 Haupt- und rund 7400 Nebenanschlüsse herangeführt.

Beim Fernsprechamt 2 werden rund 460 Beamte, darunter 390 weibliche Personen beschäftigt.

Der Post- und Telegraphenverkehr in Hamburg 1922.

Table with 2 columns: Category, Amount. Includes: Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäfts- papiere und Warenproben einschl. innerhalb der Stadt (1922) nicht gezählt 307 162 796 Stück, Abgesandte Briefe usw. (1922) 5 416 661 Stück, Eingegangene Pakete ohne Wertangabe (1922) 468 729 Stück, Abgesandte Pakete ohne Wertangabe (1922) 5 065 416 Stück, Postanweisungen (1922) 1 156 914 Stück, Postüberweisungs- und Scheckverkehr (1922) 3 832 297 Stück, Postnachnahmen (1922) 681 617 Stück, Telegraphen-Verkehr (1922) 1 796 771 Stück.

Nachweisung über den Post- und Telegraphenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg in den Jahren 1911 bis 1922

Table with columns for 'Für Empfänger im Orts- und Landbestellbezirk eingegangene' and 'Aufgegebene'. Rows list years from 1911 to 1922 with various postal and telegraphic statistics.

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:

Table listing flight routes: Hamburg-Berlin, Hamburg-Amsterdam-London, Hamburg-Amsterdam-London, Hamburg-Köpenhagen, Berlin-Dresden-Prag, Berlin-Lübeck-Nürnberg-München-Augsburg-Zürich-Genua.

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

Staatliche Gebäude.

Das Rathaus, Das alte Rathaus

siehe im Adressbuch 1917 in diesem Abschnitt Seite 74 und 75

Die Schlachthof- und Viehmarkt-Anlagen, Das Stadthaus,

Die Verwaltungsgebäude an der Bleichenbrücke und an der Poststrasse, Der Zoologische Garten

siehe im Adressbuch 1917 in diesem Abschnitt Seite 88 und 89

Sonstige Gemeinnützige Auskünfte.

Hamburgisches Hanseatenkreuz siehe Adressbuch-Jahrgänge 1917 bis 1921.

Heldengedächtnishalle Hamburg.

Zur Ehrung unserer gefallenen Hamburger Krieger soll auf dem Ohlsdorfer Friedhof ein Heldendenkmal mit Ehrenfriedhof für Kriegsteilnehmer errichtet werden. Dem Arbeitsausschuß gehören an: Pastor Andersen, Vorsitzender; John Freytag und Max Theodor Harp, Schatzmeister; Paul Wornmann, Schriftführer; Oberbaudirektor Dr. Ing. Hellweg, Franz General von Lewinski, A. F. W. Lehmann, Gartendirektor Lünne, Ed. L. Lorenz-Meyer, L. Lütze, Vorsitzender des Gewerkschaftsrates, Direktor Prof. Dr. Paul, Fr. Stübner. Zahlungen nehmen entgegen: Alle Banken und ihre Nebenstellen, sowie das Feschebeck-Str. 97/119 unter 'Heldengedächtnishalle Hamburg'.

Staatsangehörigkeit.

Zur Erwerbung wird regelmäßig die Vorlage folgender Papiere verlangt:

- 1. der polizeiliche Anmeldechein, 2. Beschäftigungs-Nachweis oder Gewerbe-Anmeldechein, 3. Geburtschein, 4. Nachweis der bisherigen Staatsangehörigkeit (Staatsangehörigkeitsnachweis, 5. Heiratsurkunde, 6. Geburtschein der Ehefrau, 7. Geburtsurkunden der Kinder (standesamtlich). Weitere Nachweise bleiben vorbehalten.

Das Meldeamt.

(Stadthausbrücke 8)

Zum Geschäftskreis des Meldeamts der Polizeibehörde gehört:

- 1. Das Einwohnermeldewesen, 2. Die Fremdenpolizei, 3. Die Passpolizei.

Als Vorstand fungiert ein Polizeiberater. Zu den einzelnen Geschäftszweigen ist folgendes zu bemerken:

1. Einwohnermeldewesen.

Das Gesetz vom 6. Mai 1891 hat in seinem § 1 unterm 15. November 1920 folgende Fassung erhalten:

Wer im hamburgischen Staatsgebiet seinen dauernden Aufenthalt nehmen will, hat sich innerhalb einer Woche nach dem Anzuge unter Vorlegung geeigneter Ausweis-papiere (z. B. Bürgerbrief, Meldechein, Geburtschein, Abzugsbescheinigung, Pass, behördliches Führungszeugnis oder dgl.) persönlich oder schriftlich bei der zuständigen Meldestelle (§ 8) anzumelden.

Die Anmeldung hat zu enthalten:

- 1) Vor- und Zuname, Jahr, Tag und Ort der Geburt; Stand oder Beruf; Staatsangehörigkeit; Familienstand des zur Meldung Verpflichteten und seiner Angehörigen (siehe unten Abs. 4) sowie bei verheirateten Frauen und Witwen auch deren Jungfernamens, 2) die Wohnung des Meldepflichtigen und den Tag des Einzuges in dieselbe; 3) eine Angabe darüber, ob und wann der Befreiende etwa schon früher hier anfallig gewesen ist; 4) die Angabe des letzten Aufenthaltsortes ausserhalb Hamburgs.

Über die erfolgte Anmeldehandlung (Meldechein) erteilt die Anmeldung ist von jedem selbständig Wohnenden zu beschaffen und hat sich zugleich auf die Ehefrau und die mit dem Familienhaupte zusammenwohnenden Familienmitglieder zu erstrecken, solange diese unverheiratet sind, das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und kein Gewerbe betreiben. Alle übrigen die häusliche Gemeinschaft teilenden Personen, seien es selbständige oder über 20 Jahre alte Familienmitglieder, seien es Einlogierter, Gehilfen, Lehrlinge usw., sind jeder für sich der Meldepflicht unterworfen.

Diese Meldung ist auch von oder bereits in Hamburg anfallig und bei den Eltern wohnenden, aber noch nicht besonders gemeldeten Person zu erstatten, sobald sie das 20. Lebensjahr vollendet oder einen Beruf ergriffen hat.

Anmeldeformulare werden in allen Meldestellen und in sämtlichen Polizeiwachen sowie für das Gebiet der Landgemeindefürsorge auch bei den Gemeindevorständen und den Polizeikommissarien unentgeltlich verabfolgt. § 11. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes werden mit Geldstrafe bis zu M. 50 im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft. Ausserdem kann die Erfüllung der Meldepflicht unter Androhung von Zwangsstrafen erzwungen werden.

Meldestellen:

- Geeignet für An-, Um- und Abmeldungen werkt. 9-3, Sonn- und Festtag 9-12 Uhr. Inners Stadt: Einwohnermeldeamt, Stadthausbrücke 8. St. Pauli: Bezirksbureau, Eimsbüttelerstr. 23a. Süd-Eimsbüttel: Bezirksbureau, Margarethenstr. 1. Nord-Eimsbüttel: Bezirksbureau, Osterstrasse 92. Harvestehude: Bezirksbureau, Oberalster 12b. Nord-Barmbeck: Bezirksbureau, Langenheer 54. Süd-Barmbeck: Bezirksbureau, Oberaltenallee 6. Borgfelde: Bezirksbureau, KlansGroth-Str. 119. Untorsteile: Hornwerderstr. 24b. Ellbeck: Bezirksbureau, Ellbeckerweg 46. Billwärder Ausschlag: Bezirksbureau, Billw. Neneledich 123. St. Georg: Bezirksbureau, Lindenstr. 24. Eppendorf: Bezirksbureau, Löwenstr. 22. Winterhude: Bezirksbureau, Barmbeckerstr. 191. Untersteile: Pulsbüttel, Bachschindeldamm 3. und Langenhörn.

Umzug in eine andere Wohnung.

Beim Umzug in eine andere Wohnung auf Hamburgs Gebiet ist ein Formular auszufüllen und mit dem Anmeldechein bei der Meldestelle des neuen Wohnortes vorzulegen. Die Meldung muss binnen einer Woche erfolgt sein. Persönliches Erscheinen ist nicht erforderlich.

Abmeldung beim Fortzuge von hier.

Beim Fortzuge von Hamburg muss die Abmeldung vor dem Fortzuge stattfinden. Der Anmeldechein ist mit einzuliefern unter Angabe des neuen Aufenthaltsortes. Die Abmeldung kann auch schriftlich besandt werden; das Abzugstatist wird sodann unfrei übersandt.

Wohnungsauskunft.

Gegen Zahlung einer Gebühr wird im Einwohnermeldeamt und in den Bezirksbureaus (s. oben: Meldestellen) Auskunft über den Aufenthalt von Personen erteilt, und zwar sowohl an Sonn- und Festtagen wie in der Woche. Die Bureaus sind für diesen Zweck geöffnet werktäglich 9-3, Sonn- und Festtag von 9-12 Uhr. Die Bezirksbureaus können nur Auskunft über die in ihrem Bezirk wohnenden Personen geben. In den Unterstellen und Meldestellen wird keine Wohnungsauskunft erteilt. Die Auskunftgebühr ist für jede Auskunft auch dann zu entrichten, wenn die gesuchte Person in den Registern nicht aufzufinden ist oder eine neue Adresse nicht mitgeteilt werden kann.

2. Fremdenkontrolle.

Die Fremdenpolizei übt die Kontrolle über die nach Hamburg zum dauernden Aufenthalt zuziehenden Fremden aus.

Gasthofstremde.

Die in den Hotels, Herbergen und bei den Schlafstätten übernachtenden Personen sind in ein Fremdenbuch einzutragen und mittelst einer Liste täglich bis 10 morgens der Fremdenpolizei (Meldeamt) zu melden. Aufzuführen sind alle Personen, welche bis 8 Uhr morgens desjenigen Tages, an welchem die Listen eingeleitet werden, in dem Gasthause ein Unterkommen gefunden haben. Zu den Gastwirten zählen auch die Inhaber der Hotels gemäss. Zu den Meldungen sind nur die vorgeschriebenen Formulare zu benutzen, die einzeln oder als durchlochte Hefte zu verwenden sind. In derselben Weise sind die abgereisten Fremden zu melden. Personen, welche länger als 4 Wochen in den Gasthäusern wohnen, unterliegen der Meldepflicht wie Einwohner. Wer eine im Gasthause wohnende Person vorher bereits als Einmiete gemeldet, so ist der Anmeldechein bei der Anmeldung für den Aufenthalt im Hotel mit einzubringen.

Auswandererwirte.

Die Auswandererwirte haben alle bei ihnen sich aufhaltenden Auswanderer in ein Fremdenbuch einzutragen und täglich einen Auszug bis 10 Uhr morgens der Fremdenpolizei einzuliefern. Ebenso ist die Abreise zu melden. Auswanderer, welche länger als 14 Tage im Logishause bleiben, sind wie Einwohner der Meldepflicht unterworfen.

3. Passpolizei.

Zur Zeit bestehen noch besondere Passvorschriften. Näherer Auskunft wird im Passbureau Stadthausbrücke 8, E, erteilt.

Meldepflicht der Ausländer

(Polizeiverordnung vom 24. Oktober 1922).

§ 1. Ausländer, d. h. Personen, die keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, haben sich innerhalb 48 Stunden nach ihrer Ankunft auf hamburgischem Gebiet, für die Stadt Hamburg und in den Landherrenschaften der Gest- und Marschlande in dem Einwohnermeldeamt der Polizeibehörde, für die Landherrenschaft Bergedorf im Einwohnermeldeamt in Bergedorf und für die Landherren

Grundstücke in den Jahren sind unter anderem in der Dienstverhältnisse die drei Hefen Die Länge Gebäudeteile Eisen erbaut.

üterstr.). reverkehr r, sofern sie seiner Teil enthält z. Zt. im Amte in Ehe, Alster, 1910 von der ortssystem, übergangung, fes Betriebes a es mit den lung bringen dadruch, dass de der Teil- geigneter tel weiterge- demnach zur

und ist für pellenz Anzahl lung werden ruzigen del lteitungen der Anmel- des Meldeamt Ein Klinker- einrichtungen ersprechend dem Fern- beschäftigt.

9 111). "oland" die geschlossen, Johannistr, rücke, Ober- Kaiser- und richtungen verkehr der Fernsprech- gebäude. Das strom, Gub- gebung sowie Vorgänge des fenden. Die f die Arbeit- Anrufes alle nehmer anfo- 9 der Anruf- at der Fern- und rund 80 weibliche

9 1922. gezählt 796 Stück 561 Stück 729 319 316 Stück 972 588 944 Stück 157 218 200 994 Stück 857 922 887

297 Stück 208 299 573 739 Stück 677 299 587 617 Stück 410 Stück 771 Stück 163 687 Stück