

Es versteht sich, daß sich innerhalb der Altersklassen bis zum 15. Lebensjahr nur Ledige befinden und, wie die amtliche Statistik ausführt, „diese auch in den folgenden beiden Altersgruppen (15 bis 20 und 20 bis 25 Jahre) bei weitem überwiegen. Vom Altersjahr fünf 25 bis 30 Jahre an treten dagegen die Ledigenziffern bis in die höchsten Altersklassen immer stärker zurück. Der Anteil der Familienstandsklassen an den einzelnen Altersgruppen ist bei den Erwachsenen beider Geschlechter verschieden hoch. Die Ledigen weisen im Alter von 15 bis 30 Jahren bei den Männern die höheren Anteilszahlen auf, dagegen treten sie im Alter von über 30 Jahren bei den Frauen stärker hervor. Bemerkenswert ist ferner die regelmäßige Abnahme der männlichen Ledigen vom Altersjahr fünf 40 bis 45 Jahre an gegenüber der mehr in unregelmäßigem Tempo erfolgenden Abnahme der ledigen Frauen in den gleichen Altersstufen.

Die Verheirateten zeigen bei den Männern die höchsten Anteilszahlen in den Altersklassen von 40 bis 55 Jahren, (86,3, 86,4, 85,6 v. H.), bei den Frauen dagegen schon in den Klassen 35 bis 50 Jahren (75,3, 75,6, 74,4 v. H.). In den vorhergehenden Altersstufen steigt der Anteil der Verheirateten stark an, in den nachfolgenden fällt er beständig, und zwar bei beiden Geschlechtern, jedoch bei den Frauen weit schneller als bei den Männern.

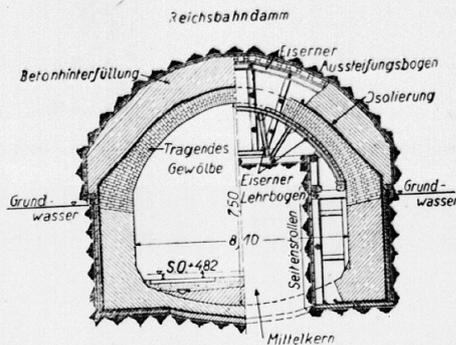
Der Anteil der Verwitweten ist bei den Männern noch im Altersjahr fünf von 55 bis 60 Jahren recht unbedeutend (6,6 v. H.), bei den Frauen dagegen beträgt er etwa ein Viertel (24,3 v. H.) der weiblichen Personen ihrer Altersgruppe überhaupt. Auch in den folgenden drei Altersstufen ist der entsprechende Anteil bei den Frauen um ein beträchtliches höher als bei den Männern. In den höchsten Altersklassen tritt jedoch infolge schnellerer anteilmäßiger Zunahme der Männer eine Annäherung beider Geschlechter ein.

Die Geschiedenen weisen im Jahre 1925 in allen Altersklassen bedeutend höhere Anteilszahlen auf als vor dem Kriege, wieweil ihr Anteil im Vergleich zu dem der übrigen Familienstandsklassen nur sehr gering ist. Mit Ausnahme der 70- bis 85-jährigen Personen treten in allen Altersstufen die Frauen erheblich stärker hervor als die Männer. In den mittleren Altersklassen nehmen die Geschiedenen bei beiden Geschlechtern einen besonders breiten Raum ein, und zwar bei den Männern in den Altersstufen von 40 bis 60 Jahren, bei den Frauen im Alter von 35 bis 55 Jahren.“ Bezüglich der letzten, die Bevölkerung Hamburgs betreffenden Bestandszahlen, sei auf die im Abschnitt V Seite 5 veröffentlichten Ergebnisse der Personenaufnahme im Hamburgischen Staat vom 10. Oktober 1927 verwiesen.

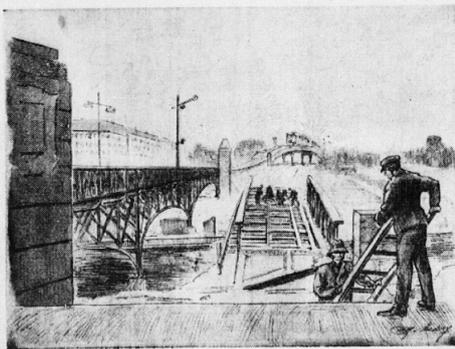
Die Untergrundbahnlinie Kellinghusenstraße—Jungfernstieg

Über den Bau dieser Linie ist im Hamburger Adreßbuch für 1927 und 1928 berichtet. Inzwischen ist die Linie im Rohbau bis zum Schnittpunkt der Colonnaden-Große Theaterstraße nahezu fertiggestellt. Die im Jahrgang 1928 Band I Seite XL beschriebene neuartige Bauweise der Untergrundbahnstrecke hat in der Rothenbaumchaussee und bis zur Edmund Siemerallee ungewöhnlich rasche Baufortschritte ermöglicht. Beispielsweise wurde die 700 m lange Strecke von der Edmund Siemerallee bis zur Binderstraße, deren Sohle teilweise bis zu 9 m unter der Straße lag, in der Zeit vom 4. Oktober 1927 (Baggerbeginn) bis zum 28. März 1928, d. h. in weniger als 6 Monaten fertiggestellt, obwohl der Bau während zweier Monate durch Frost behindert war. In den Colonnaden wurde die 160 m lange Strecke vom Stephansplatz bis zu dem Straßenzug an der Großen Theaterstraße in der Zeit vom 11. April 1928 bis zum 11. Juni 1928 fertiggestellt, d. h. innerhalb 8 Wochen vom Aufbruch des Pfisters bis zur Wiedereröffnung des Wagenverkehrs gerechnet. Auf dieser Strecke war es nicht möglich, die Erde durch Straßenbahnzüge abzufahren; an ihre Stelle traten Lastkraftwagen. Die vorgenannten Untergrundbahnstrecken wurden in offener Aufgrabung hergestellt, wobei die Straßen für den Verkehr nicht wesentlich länger gesperrt waren, als es zur Herstellung von Baugrubenüberbrückungen und zur Wiederherstellung des Pfisters bei verdeckter Baugrube ohnehin erforderlich gewesen wäre. Dafür fielen alle Unannehmlichkeiten, Zeitverluste, Mehrkosten und Gefahren fort, die mit dem Bau in verdeckter Baugrube verbunden sind. Mit verdeckter Baugrube

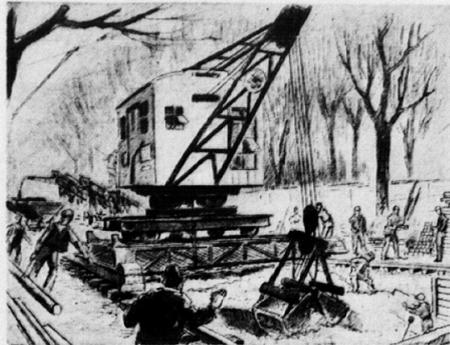
wurde gearbeitet an den wichtigen Straßenkreuzungen, insbesondere an der Edmund Siemerallee und am Stephansplatz. Besondere Beachtung verdient die Ausführung des Tunnels unterhalb des Dammtorbahnhofs der



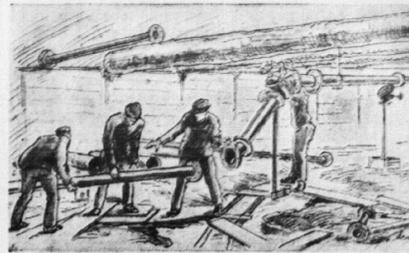
Reichsbahn (vergl. Abb.). Diese 60 m lange Strecke ist bergmännisch ausgeführt worden. Die Sohle des Tunnels liegt 14,6 m unter den Schienen der Reichsbahn. Durch eine Grundwasserabsenkung wurde der Untergrund während der gesamten Bauzeit (vom 10. Oktober 1927 bis Anfang November 1928) ohne irgend eine Unterbrechung trocken gehalten. Es wurden von einem auf der Südseite des Bahndammes hergestellten Schacht zunächst 2 Seitenstollen bergmännisch vorgetrieben und darin die Widerlager des Tunnelgewölbes aus Beton hergestellt. Als dann wurde von der Mitte aus in einem schmalen Schlitz der Raum für einen Ring des Tunnelgewölbes ausgebrochen, wobei das Erdreich gegen stählerne Bogen abgestützt wurde. In dem so gewonnenen Hohlraum mauerte man den ersten Ring des Tunnelgewölbes aus Hartbrandsteinen in Zementmörtel. Nachdem dieser Ring erhärtet war, erweiterte man in gleicher Weise den Ausbruch für das Gewölbe nach beiden Seiten um eine gewisse Strecke und mauerte weitere Ringe des Tunnelgewölbes. Dieses Verfahren wurde bis zur Vollendung des Tunnelgewölbes fortgesetzt. Dabei wurde nicht nur der Raum ausgebrochen, der für das Gewölbe selbst erforderlich war, sondern noch ein etwa 60 cm hoher Arbeitsraum oberhalb des Gewölbes, um eine vollständige Abdichtung des Gewölbes gegen Wasser durch mehrfache



Lagen von Asphalt und Pappe herzustellen. Diese Abdichtung wurde angeschlossen an die schon vorher ausgeführte ähnliche Abdichtung hinter den Widerlagern. Auf der Abdichtung wurde eine Schutzschicht gemauert und die verbliebenen Hohlräume des Arbeitsraumes sorgfältig mit Beton ausgefüllt. Hierauf entfernte man den unter dem Gewölbe verbliebenen Erdkern und betonierte die Sohle des Tunnels, die nach unten gleichfalls eine wasserdichte Isolierung zum Schutze gegen das Grundwasser und im Anschluß an die Abdichtung der Widerlager erhielt, so daß das ganze Bauwerk durch eine wasserdichte Isolierung eingehüllt ist. Diese Art der Bauausführung verspricht eine unbegrenzte Lebensdauer des Bauwerks.



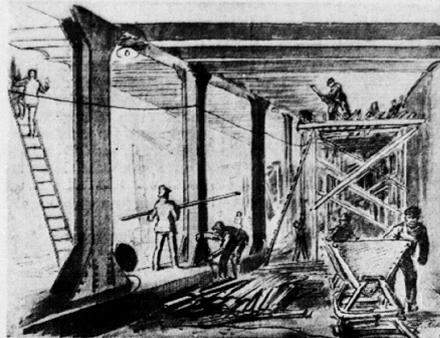
Mitte Juli 1928 wurde mit dem Bau eines elektrischen Unterwerks unmittelbar neben dem Bahnviadukt der Reichsbahn auf dem Platze des ehemaligen Dammtor-Pavillons begonnen. Dieses Unterwerk soll die neue Strecke mit Gleichstrom von 800 Volt speisen. Der im Kraftwerk Barmbeck erzeugte hochgespannte Drehstrom (6000 Volt) wird durch Hochspannungskabel zugeleitet, die auf dem Bahnkörper und im Bahntunnel verlegt und in dem Unterwerk durch Quecksilbergleichrichter in Gleichstrom umgewandelt werden. Das Unterwerk wird für Fernbedienung eingerichtet, so daß während des Betriebes Bedienungsmannschaften hier nicht erforderlich sind. Für die zahlreichen Leitungen, die zwischen den Unterwerken und dem Bahntunnel verlegt werden müssen, wird ein begehbare Kabeltunnel hergestellt. Das Unterwerk erhält drei Stockwerke, von denen zwei unter der Erde liegen. Infolgedessen wurden auch hier umfangreiche Gründungs- und Wasserabdichtungsarbeiten erforderlich. Das Bauwerk wird so



durchgebildet, daß es bei einer späteren Verbreiterung des Bahnkörpers der Reichsbahn für diese als Viadukt dienen kann.

Die Haltestelle am Stephansplatz wird besonders geräumig angelegt und erhält zwei Eingänge, von denen einer auf dem Bürgersteige der Esplanade zwischen Stephansplatz und Colonnaden belegen ist, während der zweite Eingang unweit des Dammtorbahnhof vom Dammordamm aus erreichbar ist. Es ist die Möglichkeit vorgesehen, späterhin auch eine unterirdische Verbindung mit dem Dammtorbahnhof herzustellen.

Die Neubaustrecke soll, bevor die Verlängerung bis zum Jungfernstieg fertiggestellt ist, vorläufig bis zum Stephansplatz in Betrieb genommen werden. Die unter den Colonnaden liegenden Gleise werden während dieser Betriebszeit zum Umsetzen und Aufstellen der Züge benutzt. Die Betriebseröffnung ist im Jahre 1929 zu erwarten.



Die Versorgung Hamburgs mit elektrischem Strom

In beispiellosem Siegeslauf hat die Starkstromtechnik ihren Weg genommen.

Was bei der Dampfmaschine ein Jahrhundert an Zeit genommen, reifte bei der Dynamomaschine in einem Jahrzehnt. Ihr folgend und mit ihr sich weiter entwickelnd, traten die Kräfteerzeugung, die Kraftverteilung auf den Plan. Den technisch-wirtschaftlichen Versuchen in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts folgten die Einzelanlagen, die Blockanlagen, und im letzten Jahrzehnt des Säkulums die Ortszentralen. Das neue Jahrhundert brachte den Ausbau der Überlandzentralen, die mit ihrem Versorgungsbereich über die Grenzen der Stadt hinaus ganze Kreise und Provinzen umfassen und selbst über Landesgrenzen hinausgehen.

In Hamburg spiegelt sich im gewissen Umfange diese Entwicklung wieder.

Schon im Jahre 1880 wurden von Privatunternehmern kleine Blockstationen errichtet; in der alten Börse bestand in den 80er Jahren eine kleine Station, von der aus der Rathausmarkt mit acht Bogenlampen beleuchtet wurde.

Um die elektrische Beleuchtung, die „neue Errungenschaft der Technik“, der Allgemeinheit zugute kommen zu lassen, errichtete der Senat im Jahre 1888 das erste, für die damalige Zeit schon recht ansehnliche Elektrizitätswerk in der alten Stadtwassermühle an der Poststraße. Auf Kosten des Staates errichtet, wurde es dem damaligen Pächter bzw. Inhaber der Hamburger Gaswerke, Haase, verpachtet. An Stelle dieses Pachtvertrages trat 1893 ein Vertrag mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co., Nürnberg, wonach diese gehalten war, die innere Stadt, die Vororte St. Georg und St. Pauli und die Vororte rechts und links der Alster mit elektrischer Energie zu versorgen. Bereits im Jahre 1894 gründete diese Firma die „Hamburgische Electricitäts-Werke A.G.“, die durch die fortwährend wachsenden Anforderungen veranlaßt wurde, sofort einen neuen Ausbau der „Poststraße“ vorzunehmen; die ursprüngliche Leistung von 700 Kw. wurde dadurch auf 2100 Kw. erhöht. Im Jahre 1895 fanden die ersten Versuche zur Elektrifizierung der Straßenbahn statt, die nach ihrem sehr günstigen Ausfall den weiteren Ausbau der Straßenbahn mit

69.