Illegible Bleed Through Soiled Document

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 Altersjahrfünft 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 Altersjahrfünft 40 bis 45 Jahre an gegenüber der mehr in unregelmäßigem Tempo erfolgenden Abnahme der ledigen Frauen in den gleichen Altersstufen.

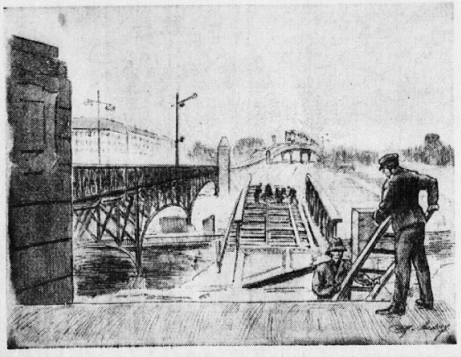
Die Verheirateten zeigen bei den Männern die höchsten Anteilszahlen in den Altersklassen von 40 bis 55 Jahren, (86,3, 86,4, 85,6 v. H.), bei den Frauen dagegen schon in den Klassen 35 bis 50 Jahren (75,3, 75,6, 74,4 v. H.). In den vorhergehenden Altersstufen steigt der Anteil der Verheirateten stark 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 Altersjahrfünft 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 anteilsmäßiger Zunahme der Männer eine Annäherung beider Geschlechter ein.

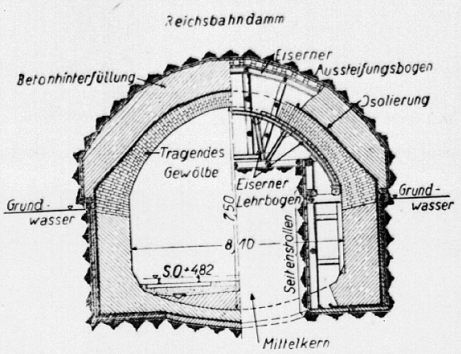
Die Geschiedenen weisen im Jahre 1925 in allen Altersklassen bedeutend höhere Anteilszahlen auf als vor dem Kriege, wenngleich ihr Anteil im Vergleich zu dem der übrigen Familienstandsklassen nur sehr gering ist. Mit Ausnahme der 70- bis 85jährigen Personen treten in allen Altersstufen die Frauen erheblich 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 Personenstandsaufnahme 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 Untergrundbahnstrecken hat in der Rothenbaumchaussee und bis zur Edmund Siemersallee ungewöhnlich rasche Baufortschritte ermöglicht. Beispielsweise wurde die 700 m lange Strecke von der Edmund Siemersallee 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 Straßenkreuz an der Großen Theaterstraße in der Zeit vom 14. April 1928 bis zum 11. Juni 1928 fertiggestellt, d. h. innerhalb 8 Wochen vom Aufbruch des Pflasters 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 Pflasters 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 Siemersallee 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. Alsdann 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