

Anstalt VII in Fuhlsbüttel

Sie wurde 1922 aus alten Kriegsbaracken am Malenweg errichtet. Unterbringungsmöglichkeit 400 Gefangene, die hauptsächlich mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt werden.

Die Anstalt ist gegenwärtig unbelegt.

Anstalt VIII in Groden bei Cuxhaven

Die Anstalt war bis zum 1. Mai 1925 Quarantäneanstalt. Sie fand zunächst als Festung Verwendung, dient aber jetzt als Arbeitshaus für männliche Gefangene und zur Aufnahme von gebrüchlichen Gefängnisgefangenen. Belegungsmöglichkeit 140 Mann. Die Gefangenen werden hauptsächlich mit Korbflechterarbeiten und Hausarbeiten beschäftigt.

Der Anstalt ist das Arbeitskommando Arensch-Berensch angegliedert. In Berensch sind in einem Bauernhause 40 Gefangene untergebracht. Die Gefangenen werden mit landwirtschaftlichen Arbeiten und der Kultivierung von Gärten beschäftigt.

Anstalt Glasmoor bei Glashütte im Kreise Stormarn

Die Anstalt wurde 1922 vom Kriegsversorgungsamt übernommen. Die Anstalt wird zurzeit neu erbaut, da die Baracken völlig abgängig sind.

Die Gefangenen werden mit der Herstellung von Torf und mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt.

Zu der Anstalt gehört das 1925 erworbene

Wittmoor

mit einer Fabrik an der Kieler-Segebergerhäuse zur Verarbeitung des gewonnenen Torfes zu Torfstreu.

Gefängnis Bergedorf

Das Gefängnis Bergedorf, das im Jahre 1926/27 neu erbaut worden ist, wurde am 1. Oktober 1927 in Betrieb genommen. Es hat eine Unterbringungsmöglichkeit für 85 Gefangene.

Der Anstalt ist das

Arbeitskommando Geesthacht

angegliedert. Das Kommando befindet sich auf dem früheren Bauernhof „Heinrichshof“ bei Geesthacht. Es wurde 1925 der Gefängnisverwaltung übergeben und dient zur Unterbringung von 30 Gefängnisgefangenen, die mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt werden.

Anstalt für geistig minderwertige Gefangene in Fuhlsbüttel

Die Anstalt wurde 1929 am Schrenkweg in Fuhlsbüttel als Krankenhaus errichtet. Es können insgesamt 40 Gefangene untergebracht werden. In der Abteilung können diejenigen Gefangenen, die nach dem Gutachten des Anstaltsarztes infolge ihrer geistigen Minderwertigkeit im regelmäßigen Strafvollzuge nicht gehalten werden können.

Lazarett in Fuhlsbüttel

Es ist 1908 auf dem Gelände der Anstalt II errichtet worden und bietet Möglichkeit zur Aufnahme von 150 erkrankten Gefangenen.

Übergangsheime

Das Übergangsheim für männliche Entlassene, das im Jahre 1924 in dem früheren staatlichen Leihause in der Rosenallee 35 eingerichtet ist, kann 70 Personen aufnehmen.

Das Übergangsheim für weibliche Entlassene von 1857, das sich Sandweg 23a befindet, bietet Unterbringungsmöglichkeit für 20 Frauen.

Der Hamburger Hafen

siehe unter Sonderbeiträgen am Anfang des Buches vor Abschnitt I

Schleusen.

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

Wasserstandshöhen der Elbe:	
Mittl. Niedrigwasser	+ 2,93 m
Hochwasser	+ 5,11 m
Höchste Sturmflut (am 4. Februar 1825):	
am 19. Nov. 1916	+ 8,78 m
am 19. Nov. 1916	+ 0,53 m
des Mittelbassins:	
zwischen	+ 4,5 und + 5,70 m
unterhalb	+ 4,5 und + 0,00 m

- 1) **Alsterschleuse**, unter der Schleusenbrücke, erbaut 1843/46, umgebaut 1891/92, zwischen Mittelbassin und Alster, mit 2 Kammer-Schleusen von 23,40 m und 24,50 m nutzbaren Längen sowie 5,80 m und 6,50 m lichter Breiten. Höhe der Drempelelbe + 2,53 m und + 2,90 m, oben + 4,83 m und 4,60 m. Höhe der Gewölbesohle + 9,12 m. Die größere, neuere Kammer hat elektrischen Antrieb der Tore und im Oberhaupt ein Klapptor. Ein Freigerinne.
- 2) **Graskellerschleuse**, erbaut 1888/89, umgebaut 1846/47, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 1 Kammer von 30,40 m nutzbaren Länge und 5,10 m lichter Breite. Höhe des Drempelelbe + 2,65 m, des Gewölbesohle + 8,05 m. Bei Elbesswasserständen zwischen + 4,70 m und + 5,70 m ohne Schleusung passierbar. 2 Freigerinne.
- 3) **Michaelisschleuse**, erbaut 1882/83, zwischen Elbe und Mittelbassin, mit 2 Kammer von 21,85 und 17,80 m nutzbaren Längen, sowie 6,00 m und 3,26 m lichter Breite. Höhe der Drempelelbe + 2,80 m, der Brückenunterkante + 9,50 m und + 9,60 m. Frei passierbar wie Graskellerschleuse. Ein Freigerinne.
- 4) **Mühlenbrückenschleuse**, erbaut 1844/45, zwischen Elbe und Mittelbassin, Stauschleuse von 9,17 m lichter Breite. Höhe des Drempelelbe + 2,80 m, der Brückenunterkante + 7,96 m. Nur bei Elbesswasserständen zwischen + 4,50 und 5,70 m passierbar.
- 5) **I. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1844/49, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanälen, mit 1 Kammer im Ausseehaupt von 25 m nutzbaren Länge und 5,70 m lichter Breite, 1 Schleusenbecken von 45 m Länge und 30 m Breite mit kanalseitigem Drehtor und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 45 m. Höhe des Drempelelbe + 2,0 m.
- 6) **Alte Fuhlsbüttler Schleuse**, zwischen Fuhlsbüttler Mühlensteich u. Hammerbrook-Kanälen, erbaut 1862/63, Länge der Schleuse 25 m, Breite 5,15 m, Wasserspiegel + 11 m. Sohle + 6,64 m Freigerinne. Bootstunnel unter Ratsmühlendamm mit Bootschleppen von 2,0 m Breite.
- 7) **II. Hammerbrookschleuse**, erbaut 1888/90, zwischen Elbe und Hammerbrook-Kanälen, mit 2 Kammer im Ausseehaupt von je 80 m nutzbaren Länge und 6,00 m lichter Breite, einem gemeinsamen Schleusenbecken von 45 m Länge und 40 m Breite und 2 kanalseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge etwa 90 m. Höhe der Drempelelbe + 1,40 m, kanalseitig + 1,70 m.
- 8) **Brandshofer Schleusenanlagen**, zwischen Elbe und Bille.
 - a. **Kleine Brandshofer Schleuse**, erbaut 1846, mit 1 Kammer von 21,00 m nutzbaren Länge und 6,10 m lichter Breite. Höhe der Drempelelbe + 1,80 m, biliseitig ca. + 1,40 m.

b. **Grosse Brandshofer Schleuse**, erbaut 1907/1909, mit einem Schleusenbecken von 50,00 m Länge und 40,00 m Breite, welches einseitig 2 Durchfahrten, biliseitig 1 Durchfahrt von je 7,00 m lichter Breite besitzt. Höhe der Schleusendrempelelbe ca. + 1,30 m. Westlich daneben ein unterirdischer Freiwasserkanal.

9) **Pietastackenschleuse**, erbaut 1888/1902, zwischen Elbe und Bille, mit 2 Kammer von je 30 m Länge und 10 m Breite im Ausseehaupt, 1 gemeinsamen Schleusenbecken von 70 m Länge und Breite und 2 biliseitigen Durchfahrten. Grösste nutzbare Länge 120 m. Höhe der Drempelelbe + 1,0 m biliseitig + 1,15 m.

Die nachgenannten Schleusen liegen im Hafengebiet und sind lediglich Sperrschleusen, welche die Durchfahrt schädlichen Strömungen verhindern und die Hafentbecken vor Sandablagerungen schützen sollen.

10) **Brookthorschleuse**, erbaut 1868/69, verbindet den Sandthorhafen mit dem Brookthorhafen mit einer Kammer von 66,50 m nutzbaren Länge und 11,40 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, die hydraulisch bewegt werden.

11) **Beakenschleuse**, erbaut 1889/1893, zwischen Beakenhafen und Oberhafenkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbaren Länge und 16 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 0,40 m die Brückenunterkante auf + 8,9 m, so dass auch bei gewöhnlichem Hochwasser alle nicht über 3,8 m aus dem Wasser hervorragenden Fahrzeuge noch frei passieren können. Die Schleuse hat Schieber, welche an Trägern über den Schleusen aufgehängt sind. Die Bewegung derselben erfolgt elektrisch.

12) **Grevenhofschleuse**, erbaut 1868/1900, zwischen Kuhwärderhafen und Mittelkanal, mit einer Kammer von 120 m nutzbaren Länge und 15,50 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, die elektrisch bewegt werden.

13) **Ellerholzschleusen**, die erste erbaut 1898/1900, die zweite 1904/1906, zwischen Ellerholzhafen und Reiheweg mit Kammer von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 0,5 m. Die Schleusen haben Schieber, die elektrisch bewegt werden.

14) **Müggensburgerschleuse**, erbaut 1904/1906, zwischen Nordsee und dem östlichen Ende des Müggensburgerkanals mit 2 Kammer von je 120 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 0,5 m. Die Schleuse hat Schieber, die elektrisch bewegt werden.

15) **Rugenbergerschleuse**, erbaut 1912/13, zwischen Köhlbrand und Rugenbergerhafen mit 2 Kammer von je 150 m nutzbaren Länge und 18,30 m lichter Breite. Die Schleusensohle liegt auf + 1,00 m. Die Schleuse hat Schieber, die elektrisch bewegt werden.

16) **Neue Fuhlsbüttler Schleuse**, zwischen Ratsmühlendamm u. Hasenbergriche (Alsterkanal) erbaut 1912/14; Länge d. Schleusenammer 84,00 m; Breite d. Schleusenammer 6,50 m; 2 Freigerinne mit je 6,50 m Breite; 1 Fischpass 3,00 m Breite und beiderseitigen Bootschleppen von 3,0 m Breite, Wasserspiegel normal + 6,60, Wasserspiegel bei gefüllter Schleusenammer + 8,30 Höhe + 1,40.

Die Gebührenordnung für die Benutzung der Schleusen im Abflussgebiet der Alster und Bille sowie der Hammerbrookkanäle ist abgedruckt in der Zusammenstellung von Gesetzen und Verordnungen am Anfang dieses zweiten Bandes, Seite 45.

Die Freihafenspeicherstadt

steht mit der Wohnstadt durch mehrere Brücken in Verbindung. Der Freihafen wird im Norden vom Binnenhafen und dem 45 m breiten Zollkanal, im Süden vom Sandthorhafen, Brookthorhafen und Ericsgraben, im Westen vom Niederhafen und Brandenburgerhafen und im Osten vom Oberhafen begrenzt.

Durch einen 25 m breiten Kanal, welcher auf seinem westlichen Ende sowohl mit dem Binnenhafen als auch mit der freien Elbe in Verbindung steht, wird das Terrain in ganzer Länge durchschnitten und auf der Strecke vom Niederhafen bis Brookthor in zwei, von da bis zum Oberhafen infolge Abzweigung des Kanals in drei Teile geteilt.

Auf den hierdurch entstandenen 3 g. Landungen erheben sich ausser einigen Kat- und Zollscheuppen, einem Staatsspeicher und zwei Privatspeichern, die unter der Verwaltung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Speichergebäude, eine Direktionsgebäude, eine Maschinen-Zentralstation mit Kessel- und Akkumulatorbau.

Die Verbindung der durch die Flete getrennten Strassen und der Speicher unter sich ist durch eine grössere Anzahl von Brücken hergestellt worden.

Der grössere Teil der Speichergebäude ist von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft selbst entworfen und erbaut worden, teilweise sind jedoch auch nach Plänen verschiedener Privat-Architekten entstanden. Sämtliche Bauten sind unter Aufsicht und Mitwirkung des Ingenieurwesens der Bau-Deputation in deutschem Backsteinbau ausgeführt.

Die Pläne für den Speicherkomplex wurden möglichst den Wünschen angepasst, welche die Handelsbehörden in Vertretung der Interessen der späteren Speichermieter, sowie die in Betracht kommenden Versicherungs-Gesellschaften zum Ausdruck brachten. Im wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschosshöhen, die relative Höhenlage des Raumes zur Strasse und die Maximalbelastung der einzelnen Lagerräume, um die Art und Verteilung der Brandmauern, der feuersticher anzulegenden Treppenhäuser, sowie sonstige im Interesse einer möglichen Feuersicherheit zu treffenden Einrichtungen.

Die fünf bzw. sechsstöckigen Speicher sind auf der Nordseite in der Richtung von Westen nach Osten mit Block A, B, C, D, E, G, H, P, S, T, W auf der Südseite, ebenfalls von Westen nach Osten, mit Block J, K, L, M, N, O, Q, R, U, V und X bezeichnet.

In den verschiedenen Speichergebäuden der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft werden alle für die Lagerung zugelassenen Waren, zur Einlagerung gebracht.

Die Speicherblocks J, K, L, M, N, O, Q, R, U, V, W, X, Y, Z, sind zur Lagerung von Zellulose und Zellulosewaren am Wilhelmsplatz und am Lindekerufer, die beiden Kaispeicher, die Lagerhäuser und Speicher am Moldauhafen sowie am Dessauer Ufer dienen dem eigenen Speicherbetrieb der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.

Ausserdem stehen unter der Leitung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft noch die Staatspachtweise übernommenen beiden Kaispeicher A und B am Kaiserhöft und an der Meyerstr., am Südufer der Elbe, auf dem Melnikerufer, am Moldauhafen, drei Lagerhäuser A, B und C, sowie die Speicher D und E, ferner am Dessauer Ufer die Speicher F, G, und H.

Die übrigen Speicherblocks werden dem Hamburgischen Handelsstande mietweise zur Benutzung überlassen und sind dieselben ausser mit Lagerräumen, auch grösstenteils mit Kontoren ausgestattet. Im Block O am Sandthorquai ist die Kaffeebörse vorgesehen und befinden sich in diesem Block auch hauptsächlich die Kontore der Firmen der Kaffeebranche.

Alle Speicher der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft sind so erbaut und eingerichtet, dass die zur Einlagerung bestimmten Waren sowohl von der Land- als auch von der Wasserseite aus aufgenommen werden können.

Als Hebervorrichtung zum Aufnehmen und Absetzen der Waren sind in allen Speichern hydraulische Winden, zum Teil auch hydraulische Aufzüge und Hebertische eingebaut, ausserdem sind für den Notfall noch Handwinden vorgesehen.

Das Druckwasser für die hydraulischen Hebezeuge der Gesellschaft, ausserdem aber auch für die Krane in den Zolllagerungsstellen am Zollkanal, sowie der beanspruchte elektrische Strom, sowohl zur Beleuchtung der Speichergebäude und Strassen, als auch zur Speisung der Elektromotoren in den maschinellen Betrieben, wird von der in der Mitte des Speicherbezirks am Sandthorquai liegenden kombinierten hydraulischen und elektrischen Zentralstation geliefert.