

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 1898, hielt die Bürgerschaft ihre regelmässigen Sitzungen im grossen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Im dritten Stock, zu dem ein Fahrstuhl hinaufführt, befindet sich die Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in feuerfesten Räumen. Zahlreiche Vereine haben Kanzleiräume und halten ihre regelmässigen Sitzungen im Patriotischen Gebäude ab, siehe im Abschnitt IV. Beim alten Rathaus im übrigen finden sich ausführliche Mitteilungen über die Patriotische Gesellschaft in diesem Abschnitt unter Gemeinnützige und Wohlfahrtsvereine.

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:

Stadtdelch 46
St. Pauli, Hafenstr. zw. 103-105
Verbreunungsanstalt Bullenfeld 6
alter Fährweg 61
Gasanstalt Grastbrook, Gaswerkstrasse
Gasanstalt Barmbeck, Flotowstrasse
Tiefstack, Ausschlagerallee
Lang, Kühen, Wasch- u. Badeanstalt
Brookthor, gegenüber d. Käferverwaltung
b) private:
Gärtnersstr. 67, Hansa-Brauerei
Scheideweg 12/16, Harmonia-Brauerei
Falkenried 7, Strassenbahnbetrieb
Barmbeckerstr. 188, Hinrich Dwingier
Jarrest. 84, Westphal & Co.
Heidenkampsweg 31/35, W. Stilleken
Heidenkampsweg 61, H. Eggers Wwe.
Winterhuderweg 28, H. W. Heidmann
Winterhuderweg 78, Löwen-Brauerei
Barmbeckerstr. 19, Winterhuder-Brauerei
Gertrüstr. 48, Union-Brauerei

Brücken

siehe deren Aufzählung und Beschreibung im Adressbuch 1920.

Brunnen.

Hansa-Brunnen, errichtet 1878 auf dem Hansaplatz, entworfen von Peiffer, 20 m hoch, gekrönt mit der Hansa-Statue und geschmückt von vier Statuen: Kaiser Constantin (Einführung des Christentums), Karl der Grosse (Gründung Hamburgs), Erzbischof Ansgar (Einführung des Christentums im Norden), und Graf Adolf III. (Begründung der Bürgerfreiheit).
Hygiea-Brunnen, errichtet 1897 im Ehrenhof des Rathauses, von Cramer, versinnbildlicht in seinen Bronzefiguren die guten Wirkungen des Wassers. Der Brunnen dient als Kühleffizient für die frische Luft, die durch Ventilatoren von hier in das Rathaus gefördert wird.
Kaiser Karl-Brunnen, errichtet 1889/90 auf dem Fischmarkt, 12 m hoch, bis zur Entzweiung für den Heeresbedarf 1918 mit dem in Kupfer getriebenen Standbild Kaiser Karl des Grossen. Am Brunnen-Aufbau die Bünisse des Erzbischofs Adalbert von Bremen, des Grafen Adolf des IV. von Schaumburg, des vaterstädtischen Chronisten Albertus Cranz und des Bürgermeisters Dittmar Koel, am Gekörbe die Wappenschilder Hamburger Bürger.
Markt-Brunnen, errichtet 1886 auf dem Messberg, von Peiffer, mit der Statue einer Vierhänderin.
Welcker-Brunnen, errichtet 1886 auf dem Welckerplatz, gegenüber dem Stadttheater, von G. Thielen, von Rechtsanwalt Dr. Wex dem Andenkenden Heidelberger Rechtsgelehrten Prof. Welcker gewidmet.
Brunnen an der Borgfelderstrasse, errichtet 1908, bei der Hammer Kirche, errichtet 1885, am Mittelweg, errichtet 1890, beim Wilhelm-Gymnasium an der Grindelallee, 1887 vom Börsenbau hierher versetzt.
Springbrunnen in den gärtnerischen Anlagen am Slevingsplatz, errichtet 1912.

Denkmäler, Gedenktafeln und Statuen.

Denkmal des Grafen Adolph IV. von Holstein-Schaumburg, errichtet 1821, 1901 aus den früheren Wallanlagen am Glockengieserwall wegen Baues des Hauptbahnhofes versetzt nach dem Vorplatz des Marien-Magdalenen-Klosters an der Richardsstrasse.
Statuen des Bischofs Ansgar und des Grafen Adolph III. von Schaumburg, auf der Trostbrücke, errichtet 1888, von Deister.
Bismarck-Denkmal, errichtet 1906 auf der Elbhöhe nach dem Entwurfe des Architekten Emil Schaudt, Berlin und des Bildhauers Hugo Lederer, Berlin. Die Denkmalsanlage erhebt sich auf einem im Mittel 10 m über der Liegegräber Alles belegenen Plateau und gliedert sich in den eigentlichen Denkmalsbau, das zu beiden Seiten und hinter dem Denkmalsbau gelegene Denkmalsplateau und die dieses Plateau umgebende nach der Vorderseite der Denkmalsanlage geöffnete Umwallungsmauer. Das Denkmalsplateau ist mit dem tiefer liegenden Terrain durch zwei circa 4 m hohe bequeme Treppen verbunden. Der Denkmalsbau ist im Grundriss kreisrund gestaltet mit einem grössten Durchmesser von 25,50 m, welcher mit Hilfe reichlicher architektonischer Gliederung in einer Höhe von 14,40 m über Terrain auf 7,90 m zusammengezogen ist. In dieser Höhe beginnt die 4,90 m hohe durch Säulen gestützte Trommel als eigentlicher Träger der den Denkmalsbau krönenden 14,80 m hohen Bismarckstatue. Die romanischen Formen des Unterbaues, grosszügig und wuchtig, entsprechen den gewaltigen Dimensionen des Denkmals und dem verwendeten Granitgesteine, welches aus den Brüchen des Schwarzwaldes entnommen ist und für den gesamten Denkmalsbau, eingeschlossen die Hauptfigur, Verwendung gefunden hat. Die Gesamthöhe des Denkmals beträgt vom Terrain des Denkmalsplatzes bis zum Scheitel der Bismarckstatue 34,30 m. Für die Bismarckfigur sind Steine zur Verwendung gekommen im Einzelgewichte bis zu 17 000 kg.
Brahms-Denkmal, von Max Klinger, in der Musikhalle am Holsteinplatz, 1908, enthält am 7. Mai 1909. Die umgebenden Figuren bilden eine allegorische Darstellung der Macht und des Wesens der Musik.
Billau-Geburtshaus, Speckstr. 28, Hof.
Billau-Denkmal, im Garten des Allgemeinen Krankenhauses St. Georg (von Scharf), zur Erinnerung an den Oberarzt Dr. Gotthard Billau (1885-1900).
Busch-Denkmal, errichtet 1892, nahe der Lombardstrasse, zur Erinnerung an den Begründer der Handelswissenschaften Prof. T. G. Busch (gest. 1890).
Bogenhagen-Denkmal, errichtet 1885 auf dem Platze des Johanns am Speersort. Dieses von ehemaligen Schülern des Johanns gestiftete Standbild des Mannes, der in Hamburg die kirchliche Reformation durchführte, ist

von dem Hamburger Bildhauer Engelbert Peiffer in rotem Mainsandstein ausgeführt. Mit der Verlegung des Johanns nach der Maria-Louisen-Strasse ist auch das Denkmal dorthin versetzt.

Bürgermeister Dr. Burchard-Denkmal an dem Nordostpfeiler der St. Michaelskirche an der Michaelisstrasse. Das im Auftrage einer Stiftung von dem Bildhauer Prof. Hildebrandt-Münchener geschaffene Denkmal besteht in einem aus Bronze gegossenen Epitaph, das die in Hochrelief gestaltete Büste Dr. Burchards in bildartiger Umrahmung und von Lorbeerzweigen geziert zeigt. Unter der Büste steht die Inschrift: „Joh. Heinr. Burchard D. Dr., Bürgermeister von Hamburg, Geb. 1832, Gest. 1912“.

Denkmal für Joch. Heine, Campe, der hier 1778-1788 seinen Robinson schrieb, errichtet 1883 auf dem Hammerdeich, 1893 versetzt nach Eke Auschlagweg und Brackdamm.

Denkmal des Dichters Fr. v. Hagedorn (1798 in Hamburg geboren, 1754 hier gestorben) errichtet 1897 an der Krugkoppel (Eichenhain) am Harvestehuderweg.

Denkstein der vertriebenen Hamburger von Wehnacht 1813, errichtet 1815, Jungiusstr., gegenüber dem St. Nikolai Begräbnisplatz. — Desgleichen in den Anlagen am Flönningsbusch in Barmbeck.

Denkmal des Taubstummenlehrers S. Heinicke, errichtet 1895, Ecke Heinickestrasse und Ludolfsstrasse in Eppendorf.

Denkmal des Majors Jungmann, errichtet 1864 auf dem St. Jacob-Begräbnisplatz an der Wandbeckereihaussee. Dieses dem Sieger von Eckernförde (6. April 1849) gewidmete Denkmal ist von dem Hamburger Bildhauer Peiffer ausgeführt. Major Jungmann starb 1862 in Hamburg; ebenso wie in anderen Städten wurde auch hier eine Strasse nach ihm benannt.

Kaiser Wilhelm-Denkmal, errichtet im Jahre 1903 auf dem Rathausmarkt. Bildhauer Geheimrath Prof. Dr. Johannes Schilling, Dresden. Die bronzene Relieffigur mit lorbeerbeschnittener Platte erhebt sich auf einem künstlerisch reich ausgestatteten hohen Sockel aus poliertem, rotem, schwedischem Granit, der von zwei breiten Stufen wirkungsvoll aufsteigt und an den Ecken mit Voluten, in denen Laubgewinde hängen, geziert ist. Zwischen den Voluten zeigt jede der vier Seiten des Sockels ein Relief. — Auf der Stirnseite sind die Kaiserkrone, der Reichsschild und das Reichsschwert dargestellt, geschmückt mit dem Lorbeer des Sieges und der Palme des Friedens. Auf der Rückseite ist die Jahreszahl der Errichtung des Denkmals, umgeben von einem Kranz, angebracht. Dagegen beleben die Längsseiten grössere allegorische Szenen, von denen eine rechts von Beschauer die Eingung von Nord und Süd unter der deutschen Flagge, die andere, zur Linken, den Seehandel unter der deutschen Flagge zur Anschauung zu bringen bestimmt ist. Die grossen Reliefs der Ballustraden, flankiert von je zwei kleineren Reliefs, die Victorien in mannigfaltiger Bewegung und Stellung zeigen, dienen dazu, den Beginn der Friedensära unter des Kaisers Regierung auszukünden. Das eine, links vom Beschauer, feiert den Moment der Begründung des Deutschen Reiches, die Kaiser-Proclamation zu Versailles. Das andere Relief an der rechten Seite bezieht sich ganz unmittelbar auf Hamburg. Es stellt den glänzenden Empfang dar, den Hamburg seinen ehrsüchtigen heimkehrenden Söhnen, dem 2. Hanseatischen Infanterie-Regiment Nr. 76, am 17. Juni 1871 auf eben dem Platze, wo heute das Rathaus sich erhebt, bereitet. Diese Reliefs leiten in sinnvoller Weise von der Bedeutung des Kaisers als des siegreichen Bundesfürstentums hinüber zu seiner grössten als Friedensfürst, der das Reich durch die Förderung seiner inneren Entwicklung und die Fürsorge für sein wirtschaftliches Wohl beglückt und gesegnet hat. — Die Wirksamkeit des Kaisers auf dem letzten Gebiete sollen die vier allegorischen Gruppen veranschaulichen, die vor den Pfeilern der Ballustraden angeordnet sind. Es sind auf niedrigen Postamenten stehende, überlebensgrosse Figuren, die die Einführung einheitlichen Rechts, einheitlichen Mass- und Münzwesens, die Gesetzgebung zum Zwecke der Fürsorge für alte, invalide und kranke Arbeiter und endlich die einheitliche Ausgestaltung des Postwesens und des Fernsprechverkehrs veranschaulichen. Die erste Gruppe, links vom Beschauer beginnend, zeigt die Justitia, die das neue Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Schosse hält, während die Bücher, in denen die ausser Kraft getretenen Particularrechte aufgezählt sind, geschlossen werden. In der zweiten Gruppe erklärt der Münzmeister einem Mädchen aus dem Volke den Unterschied der neuen von der alten Münze; daneben misst ein Jüngling seinen Fuss an dem Metermass. Auf die Gesetzgebung über die Arbeitsversicherung bezieht sich die nächste Gruppe: Die mütterliche Gesetzgeberin hält den jugendlichen Arbeiter an, einen Teil seines Verdienstes für die Zwecke der Versicherung herzugeben; sie bietet dafür den preiswürdigen Greise Nahrung und Hilfe. Schliesslich ertönen wir den Genius des Weltverkehrs, wie er sich zur Reise um die Welt vorbereitet und eine ihm anvertraute Sendung zur Beförderung nach fernem Lande übernimmt; neben ihm handhaben Kinder das Telefon.

Kippel-Denkmal, auf dem Hof der Hauptfeuerwache an der Spitalstrasse (von Peiffer) dem Branddirektor Kipping errichtet, der 1882 in Ausübung seines Berufes den Tod fand.

Denkmal des Bürgermeisters Gustav Heinrich Kirchenpauer, errichtet 1889 in den Anlagen gegenüber dem Gewerbesaal in St. Georg. Die Nische ist von den Architekten Hansen und Maerwein entworfen; Schöpfer der Bronzebüste des hochverdienenden hamburgischen Bürgermeisters ist Engelbert Peiffer.

Denktafel am Wohnhause Klopstocks, Königstr. 52, 1909 abgebrochen, jetzt Neuhaus gestiftet 1822, die Büste 1860 angebracht, siehe Gedenkbuch Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg, 1880, Seite 216.

Kriegerdenkmal, errichtet 1877 in der Esplanade, den 1870/71 Gefallenen des Inf.-Regiments Hamburg (2. Hanseat.) No. 76 gewidmet, darstellen die St. gegönd, gefallene Krieger mit Palme und Lorbeerkranz bedeckt. Dieses ergreifend schöne Denkmal ist vom Professor Schilling in Dresden modelliert worden.

Kugeldenkmal, errichtet 1878, früher am altst. Neuenweg, wegen des Zollanschlusses abgebrochen, jetzt auf dem Gertrudenkirchhof wieder aufgestellt. An dem Denkmal sind Kanonenkugeln angebracht, die von den Franzosen 1818, vor der Wiederbesetzung Hamburgs, auf die Stadt abgefeuert worden sind.

Laeisz-Denkmal, im Leichhof, Trostbrücke, errichtet 1903, mit den Porträtbüsten der drei ersten Inhaber der Firma F. Laeisz (von Scharf).

Lauenstein-Denkmal. Dem um die Entwicklung der Chirurgie verdienten Hamburger Arzt Prof. Dr. Carl Lauenstein (gest. 26. 7. 1915) ist 1915 auf dem Gelände des Hafenkrankenhauses ein Denkmal gesetzt, das aus einem auf einer Basaltplatte aufgesetzten Muschelkalksockel mit einem Bildnis des erfolgreichen und beliebten Chirurgen besteht. Der Entwurf zum Gedenkstein stammt vom Architekten Wöhlecke, das Medaillon von Frau Hanneley v. Puttkamer.

Lessing-Denkmal, errichtet 1861, auf dem Gänsemarkt, von Vertin für Kunst und Wissenschaft zur Erinnerung an die Wirksamkeit Lessings als Dramaturg am Opernhof 1767-69, in Medaillons die Reliefsbilder von Elkhoff und Reimarus. Das Denkmal ist vom Bildhauer Schaper modelliert und von Gladenbeck in Berlin in Bronze gegossen worden.

Luther-Denkmal, an der Nordfront der St. Michaelskirche, ein 8,90 m hohes Sandbild des Reformators, modelliert von Professor Otto Lessing-Berlin, Bronzenguss von der Glesserei H. Gladenbeck & Co. in Friedrichshagen. Die erforderlichen Mittel, 29 700 M., wurden von der Bürgerschaft bewilligt; das Denkmal ward zur Einweihung der Michaelskirche (19. 10. 12) vollendet.

Mendelssohns Geburtshaus, Michaelisstrasse 54.
Johannes Menzel's Geburtshaus, Henburg 14; hier wurde 10. 12. 1856 der Herausgeber und Gründer der ersten stenographischen Zeitschrift in Deutschland, Johannes Menzel geboren. († 1912).

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag, Speersort 5-11.

einzelnen Gräbern antreten. Die parkartigen Anlagen, die schöne Ausschmückung 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 Barmbeck verbindet den Friedhof mit der Stadt. Mit den Beerdigungen im gemeinsamen Grabe nach dem System der Einzelbeerdigung 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-Behörde zu bestimmende mindestens 15 jährige Ruhezeit festgesetzt. Während für die gemeinsamen Gräber und die Einzelgräber das System der Einzelbeerdigung durchgeführt wird, ist es bei Familien- und Genossenschafts-Gräbern gestattet, daß nach Ablauf von 12 Jahren auf den ersten Sarg ein zweiter aufgestellt werden darf.

Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern auf dem Friedhof:
für ein Einzelgrab M. 90.—
für ein Einzelgrab für Kinder bis zum vollendeten fünften Lebensjahre, in der Größe von 1,25 m Länge und einer Breite von 0,60 m . . . 60.—
für ein Familiengrab für ein Ehepaar, für die Grabstelle . . . 120.—
für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder bis zu vier Grabstellen, für die Grabstelle . . . 225.—
für ein solches Familiengrab von mehr als vier Grabstellen, für die Grabstelle . . . 800.—
für ein Familiengrab für den Erwerber, seine Ehefrau und Kinder und Kindeskinde bis zu sechs Grabstellen, für die Grabstelle . . . 450.—
für ein solches Familiengrab von mehr als sechs Grabstellen, für die Grabstelle . . . 600.—
für die Verlängerung der Ruhezeit um 25 Jahre, für die Grabstelle . . 90.—
für die Erwerbung eines Grabes auf Friedhofsdauer für jede Grabstelle . 900.—
für ein Genossenschaftsgrab, für jede 25 Jahre für die Grabstelle . . 60.—

Die Gebühren für die Erwerbung von eigenen Gräbern erhöhen sich für jede Grabstelle bei dem Erwerb:
1. eines hinterpflanzten Grabes um 50 v. Hundert,
2. eines an drei Seiten umpflanzten Grabes um 150 v. Hundert,
3. eines an vier Seiten umpflanzten Grabes um 200 v. Hundert,
4. eines Grabes in bevorzugter Lage außerdem bis zu 500 v. Hundert.

Es bleibt der Friedhofsverwaltung überlassen, die Gebühren für Gräber in bevorzugter Lage in diesem Rahmen festzusetzen und für alle eigenen Gräber in geeigneten Fällen auch weitgehende Berechtigungen, wiewohl unter Beobachtung der im § 5 der Begräbnisordnung enthaltenen Bestimmungen, gegen eine zu vereinbarende besondere Vergütung zuzugestehen.

Beerdigungsgeldern: für die Beerdigung im gemeinsamen Grabe M. 80.— für die Beerdigung im Genossenschaftsgrab M. 110.—, für die Beerdigung im Einzelgrabe M. 140.—, für die Beerdigung im Ehepaargrab M. 150.— und im Familiengrabe M. 180.—, für die Ausgrabung einer Leiche M. 180.—, für Kinder bis zu 1 Jahr ist der vierte Teil und für Kinder über 1 bis zu 5 Jahren die Hälfte dieser Sätze zu entrichten. Für die Beisetzung Nichtberechtigter in eigenen Gräbern wird die Hälfte dieser Sätze mehr erhoben.

Es werden erhoben:
für die Benutzung eines Harmoniums M. 10
für die Benutzung einer Orgel „ 20
Für die Gestaltung von Trägern
a) bei Beisetzung im gemeinsamen Grabe für jeden Träger . . . 6
b) bei Beisetzung in Genossenschafts- und eigenen Gräbern für jeden Träger „ 10

Die Ausführung von Pflanzendekorationen in den Friedhofskapellen und im Krematorium, die nur von der Friedhofsverwaltung veranlaßt wird, geschieht nach den von der Friedhofsuprektion aufzustellenden Tarifen.

Die Gebühren für Bepflanzung einer Grabstelle oder eines Aschengrabplatzes mit Pflanzen, die vom Auftragnehmer geliefert werden, betragen für jede Grabstelle M. 12.—, für Unterhaltung (Reinhaltung des Grabes und Pflege der Pflanzen) jährlich für jede Grabstelle a) im gemeinsamen Grab M. 9.—, b) im Genossenschaftsgrab M. 15.—, c) in eigenen Gräbern M. 18.—. Die Kosten der Unterhaltung reicher ausgestatteter Gräber sowie der unbefestigten Flächen der Genossenschaftsgräber sind mit der Friedhofsverwaltung besonders zu vereinbaren.

Der Verkauf der Gräber, sowie die Anmeldung der Beerdigungen hat nur im Verwaltungsgebäude Ohlsdorf, Fußschießleerstr. 756, Zimmer 8 (geöffnet wochentl. 9—4, an in die Woche fallenden Feiertagen 9—11, an Sonntagen geschlossen) zu geschehen. Aufträge für Bepflanzung und Unterhaltung werden ebenfalls im Verwaltungsgebäude Zimmer 10 entgegen genommen. Exemplifiziert, Unterhaltungs- und Bepflanzungsgebühren dem Postcheckkonto Nr. 31074 oder dem Reichsbankkonto „Friedhof zu Ohlsdorf“ zu überweisen. Telefonische Auskunft ist unter Elbe 5890—5893 und Nordsee 5955 zu erlangen. In der Stadt befindet sich eine Anlaufstelle der Friedhofsverwaltung beim Gartenwesen, cf. Bl. 61—63, 67—70, 72—74, 76—78, 80—82, 84—86, 88—90, 92—94, 96—98, 100—102, 104—106, 108—110, 112—114, 116—118, 120—122, 124—126, 128—130.

Das Krematorium

auf dem Wege zum Hamburger Zentral-Friedhof, in Ohlsdorf gelegen, ist 1890/91 erbaut. Die Kosten einschließlich des Grunderwerbs (der Platz ist 85570 Quadrat-Fuß groß) betragen M. 285 968,03. Das Krematorium selbst einer daselbst umgebenden Beisetzungs-Anlage (Urnfriedhof) zur Aufnahme von Asche-Überresten Feuerbestatteter ist als eines der größten in Deutschland sehenswert. Die Kosten der in den Jahren 1901 bis 1903 hergestellten letztgedachten Anlage belaufen sich auf M. 47 150,67. Seit der Eröffnung des Betriebes November 1892 bis Ende 1920 wurden 11145 Personen bestattet. Im Sommer 1908 ist ein zweiter Ofen erbaut 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 gekuppelte Orgelpore hergestellt. Das Krematorium ist am 1. April 1915 vom Hamburgischen Staate erworben und wird seitdem von diesem betrieben.

Gebührensordnung für Feuerbestattung in Hamburg.

- 1) Für die Feuerbestattung der Leichen von Personen, die zur Zeit ihres Ablebens im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz gehabt haben, sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
 - a. für die Einsicherung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf im gemeinsamen Grabe oder in einem Genossenschaftsgrab beigesetzt werden sollen, einschließlich der Beisetzung M. 60
 - b. für die Einsicherung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einem anderen zur Beisetzung von Aschenüberresten staatlich genehmigten hamburgischen Anlage in einem Einzelgrabe oder auf einem Aschengrabplatz beigesetzt werden sollen M. 100
 - c. für die Einsicherung einer Leiche, deren Aschenüberreste auf dem Friedhofe zu Ohlsdorf oder in einem anderen hamburgischen Begräbnisplatz in oder auf einem Einzel- oder Familiengrabe beigesetzt werden sollen „ 150
 - d. für die Einsicherung einer Leiche, deren Aschenüberreste nicht in einer in Hamburg dafür staatlich zugelassenen Anlage beigesetzt werden sollen „ 150
- 2) Für die Einsicherung der Leiche einer Person, die zur Zeit ihres Ablebens nicht im hamburgischen Staatsgebiete ihren Wohnsitz hat, sind zu entrichten M. 300

- a. für jede Beisetzung von Aschenüberresten (sowohl unter- wie oberirdisch) M. 50.—
 - b. für jede Umsetzung von Aschenüberresten (sowohl unter- wie oberirdisch) „ 75.—
- 4) Für die Beisetzung der Aschenüberreste von Nichtberechtigten in eigenen Gräbern ist die Hälfte der unter Ziffer 3 genannten Gebühr mehr zu entrichten.
 - 5) Die unter Ziffer 1) bis 4) aufgeführten Gebührensätze sind zu entrichten ohne Rücksicht darauf, ob es sich um die Einsicherung der Leichen und die Beisetzung der Aschenüberreste von Erwachsenen oder von Kindern handelt.
 - 6) Für die Vererbung von Aschengrabplätzen sind die folgenden Gebühren zu entrichten:
 - a. für die Erwerbung eines Grabplatzes bis zur Größe von 1 qm auf 25 Jahre für jeden halben qm M. 20
 - b. für die Erwerbung eines Grabplatzes in der Größe über 1 qm auf 25 Jahre jeden halben qm „ 30
 - c. für die Verlängerung der Benutzungszeit eines Grabplatzes um 25 Jahre die gleiche Gebühr wie unter a und b

Die Bestimmungen bezüglich erhöhter Gebühren für hinter- und umpflanzte Gräber, sowie für Gräber in bevorzugter Lage finden auch auf Aschengrabplätzen Anwendung.
Auf jedem halben qm eines Aschengrabplatzes können vier Aschen beigesetzt, auf jedem Platz aber nur ein Denkmal errichtet werden.

Annehmlichkeiten zur Feuerbestattung haben im Verwaltungsgebäude des Friedhofes zu Ohlsdorf, Zimmer 8, zu erfolgen.

Strafanstalten.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I.
Mitteilungen über den Gefängnis- und ihre Belegungsfähigkeit siehe im Adressbuch 1917 und in den früheren Jahrgängen.

Der Hamburger Hafen.

Ausdehnung. Die älteren Anlagen des Hafens schließen sich unmittelbar an den Südrand der Stadtteile St. Pauli, Neustadt, Altstadt, Hammerbrook und Billwärder Ausschlag an und dehnen sich dort, vom Entenwälder Zollhafen bis zur Altogauer Grenze, über eine Länge von etwa 6 km aus. Der Hauptteil des Hafens, und zwar der neuere, liegt aber auf dem jenseitigen, Hinken Elbufer und hat, von den Müggelburger Schleusen bis zum westlichen Kanalschnitt auf Finkenwärder, eine Längenausdehnung von etwa 15 km, in der Achse der Elbe gemessen.

Bedeutung des Stromes. Der Strom trennt 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 Hafenfläche. Vor allem aber hat er für den Hafen die Bedeutung eines Verkehrsbringers von hoher Leistungsfähigkeit. Auf ihn münden daher alle Hafenbecken, um, jedes für sich, den Schiffsverkehr vom Strom her aufzunehmen oder an ihn abzugeben. Er setzt also den lebhaftesten Schiffsverkehrstrassen der Welt, die durch den Armeikanal in den bedeutenden Welthäfen Europas vorbei in die Nordsee führt, die in das Herz des deutschen Binnenlandes fort. Denn die Elbe ist vom hamburgischen Staat auf der ganzen 105 km langen Strecke von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Hafen von Hamburg so weit vertieft, daß bei normalen Wasserständen den Seeschiffen bei N. W. eine Fahrweite von 10 m zur Verfügung steht. Neben der Vertiefung und Tiefhaltung dieser bedeutenden Fahrstrasse besorgt Hamburg auch ihre Bezeichnung durch Tonnen und Baken, in der Nacht durch Leuchttürme. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Mill. M. ausgegeben. Durch so bedeutende Opfer hat es erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den größten Schiffen der sogenannten „Groszen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichter usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Während der Seeschiffahrt durch die festen Elbbrücken Halt gehalten wird, setzt der Strom durch seine unterhalb Hamburgs beginnende buchtartige Erweiterung und sein dadurch unruhiger werdendes Wasser auch der von oben kommenden Flussschiffahrt an der gleichen Stelle ein Ziel. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Transportmittel im Hamburger Hafen zu einer wirkungsvollen Verkehrseinheit, die durch dessen Umschlagseinrichtungen erst vollkommen wird. Und diese Vereinigung von See- und Flussschiffahrt ist um so bedeutsamer, als auch die Oberelbe mit ihren Nebenflüssen und Kanalverbindungen bis nach Böhmen hinein einer der wichtigsten Verkehrswege Europas ist. Außerdem setzt sich durch Hamburgs Vermittlung die von der Nordsee kommende Seeschiffahrt durch den nahen Nordostkanal nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Brunsbüttel keine Rolle spielen, so beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrsweisen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostkanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnen, 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, beeinflusst auch in anderer Beziehung den Ausbau des Hafens: Er führt die Elbe- 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, ermöglicht es, den Hamburger Hafen als jederzeit zugänglichen Tidehafen auszubauen, wozu die Hafensplätze mit grösserem Tiedhub zur Anlage von Docks mit Schlenzabschluss 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 Strömung, durch einfachen Verschub der oberen Hafeneinrichtung mit Schieberen aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche ihn so weit zu senken, dass der Unterschied zwischen den bisher beobachteten tiefsten und höchsten aussergewöhnlichen Wasserständen rund 8 m beträgt. 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 Sohle. Die dadurch erforderliche sehr tiefe Gründung der Kaimauern und deren hohe Kosten bedeuten aber immer noch einen geringeren Nachteil, als die Anlage von geschlossenen Docks mit festem Wasserspiegel und geringster Hafentiefe für den Schiffsverkehr verursacht hätte.

Verkehr. Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Unterelbe und Oberelbe in gleicher 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 Friedensjahre 1918 kamen von See her in Hamburg über 16000 Schiffe mit 14,2 Mill. Netto-Registertonn an und fast 18000 Schiffe mit 14,5 Millionen Netto-Registertonn verliessen den Hafen. Sie brachten über 165 Mill. Doppelzentner Waren im Werte von 4,7 Milliarden Mk. und führten 89 Mill. Doppelzentner im Werte von 3,9 Milliarden Mk. aus. Dazu kam ein kaum minder gewaltiger Warenaustausch im binnenländischen Verkehr: auf der Eisenbahn, der Oberelbe und der Niederelbe wurden über 106 Mill. Doppelzentner im Werte von 8,2 Milliarden Mk. nach Hamburg eingeführt und fast 99 Mill. Doppelzentner, also mehr als im entgegengesetzt gerichteten Seeverkehr, im Werte von 2,9 Milliarden Mk. ausgeführt. Vergleicht man diese Summe mit anderen Häfen

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

und berücksichtigt man beim Seeverkehr nur den ausländischen Verkehr — also ohne die Fahrt zwischen Hamburg und den heimischen Küstenplätzen — so stand Hamburg seiner Verkehrsgröße nach vor dem Kriege an der Spitze aller Welthäfen Europas. Als Binnenhafen nahm es gleichfalls eine überragende Stellung unter allen Flussschiffhäfen Europas ein.

Die Waren setzten sich dank der überaus vielseitigen Handels- und Schifffahrtsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen der ganzen Welt zusammen. In der Einfuhr herrschten die Rohstoffe, Lebensmitteln und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Ausfuhrwaren bestanden daher in weiterem Umfang als die Einfuhrwaren aus Stückgütern. Indessen erhielt die Ausfuhr auch einen grossen Anteil aus dem in Hamburg angeschlagenen Einfuhrgut. Denn, wie in älteren Zeiten London, so verteilte vor dem Kriege Hamburg die überseeischen Importgüter an diejenigen europäischen Länder, 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 hochwertigen Stückgut einen sehr breiten Raum ein. Die Vereinigung beider drückte den Gesamtcharakter des Hafens den Stempel auf. Insbesondere liess eine der wichtigsten Umschlagsgüter, wie die Steinkohle, das Getreide und das Petroleum, ihre Einwirkung auf die Hafengestaltung deutlich erkennen.

Gesamtanordnung. Das so entstandene Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglicher Beschleunigung des Umschlages. Die fächerförmige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unter möglichst geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsachsen erleichtert den Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfuhr. Um für den Wasserumschlag die Flut- und Hafenfahrzeuge in möglicher Nähe bei der Hand zu haben, liegt hinter jeder Gruppe von Seeschiffen eine solche von Flussschiffen und flussseitigen Kanälen, die zum größten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtstrassen für die Flut- und Hafenfahrzeuge dienen. Hinter dem Sandtor, Grashbrook- und Magdeburger Hafen liegt der Brooktorhafen, Elbgraben, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segeleichen, Haase- und Indischhafen der Moldau-, Saale- und Spreehafen; hinter dem Kuhwärder, Kaiser Wilhelm-, Ellerholz-, Oder- und Roßhafen der Rodewisch-, Trave- und Klütjenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reihersiege, Grevenhofkanal und Ellerholzkanal; endlich hinter dem neuen Waltershofer Hafen der Kugelberger Hafen, den an der Elbe der Maakenwerderhafen als Liegeplatz für die Unterelbe-Schifffahrt ergänzend zur Seite tritt. In diesem Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhäfen, der Flussschiffhafen auf der Peute, der alte und der neue Petroleumhafen, der Kohlenschiffhafen und die Holzhäfen bei Billwärder.

Der größte Teil des Hafens ist beim Zollausschluß Hamburgs im Zollausland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören mit Ausnahme des Kohlenschiffhafens sämtliche Hafen mit Seeschiffen und der größte Teil der Flussschiffhäfen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen ist hauptsächlich fußaufwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zolllängten bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und läuft zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstrasse frei, die es der Binnen-Schifffahrt gestattet, den Hafen 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 Kohlenschiffhafens, lehnt sich an dessen östliches Ufer und schließt sich südlich des Roskanals in wesentlicher 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 (Eisenbahn-Brooktorhafen-Magdeburger Hafen) auf und erfüllt damit noch eine weitere Aufgabe, indem alle Brücken auf diese Wasserstrasse beweglich angeordnet sind (eine Rollbrücke und fünf Dreibrücken), 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, Müggendammkanal-Zollhafen-Veddelkanal-Elberholzkanal-Roskanal-Kugelbergerbinnenkanal-Zollhafen, der die Flussschiffe, 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 suchen die Einzelanlagen nach Möglichkeit der beschleunigten Abfertigung der Schiffe zu dienen. Im Umschlagsbetrieb ist zwischen Massengut und Stückgut zu unterscheiden. Dieses verlangt die komplizierten, weitläufigeren und damit teureren Anlagen. Es werden auch von einem grossen Teil des Massengutes beansprucht, so weit es nämlich als solches sich nur durch seine Menge kennzeichnet, aber seiner Verpackung nach sich vom Stückgut nicht unterscheidet. Daher überwiegen die Anlagen für Güter in Stückgutverpackung die Anlagen für Massengutumschlag. Häufig werden diese beiden Verhältnisse bei weitem. Ihre Anordnung ist in den meisten Fällen dieselbe geblieben wie in den ältesten. Nur ihre Ausmaße haben erheblich zugenommen.

Kanalanlagen. Die Seeschiffkanäle sind durchweg mit senkrecht ablesenden Kalmanern eingefasst. An diesen macht das Seeschiff in der Regel mittels der auf der Mauer stehenden Folier unmittelbar fest; in einzelnen Fällen hält es durch Abkanten zwischen sich und der Mauer einen Zwischenraum, der den an beiden Längsseiten herandrängenden kleinen Leichtern oder Flussschiffen als Liegeplatz dient. Mit den weitausläufigeren Kränen auf dem wasserseitigen Kalstreifen vor den Schuppen und den Hebevorrichtungen des Schiffes selbst können also aus dem angekommenen Seeschiff die Waren zu gleicher Zeit auf den Kai und auf den Leichter- oder auf das für den Weiterntransport bestimmte Flussschiff gelöst werden, je nachdem die Waren zunächst des Durchgangs durch den Kalschuppen bedürfen oder nicht.

Kalschuppen. Der Hamburger Kalschuppen besteht aus einem einzigen ebenerdigen Raum, der nur durch Brandmauern unterteilt ist. Auf luftige 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 unbequemes, hohes Aufeinanderstapeln nötig wäre. Da die Breite entsprechend dem Alter der Schuppen zwischen 14,8 und 50 m wechselt, so sind die älteren auf dem Gr. Grashbrook der europäischen Fahrt, die neueren der „Großen Fahrt“ und unter ihnen wieder die allergrößten auf Kuhwärder den Riesenrachtdampfern des amerikanischen Verkehrs zugewiesen. Die Länge der Schuppen ist von 85 auf 400 m angewachsen. Ihre gesamte Lagerfläche beträgt rund 388.000 qm.

Die überschüssig ausgebreiteten Waren können nun bequem von ihren Empfängern beschickt werden und diese können über den sofortigen Weitertransport mit der Eisenbahn, mit Fuhrwerk oder auf den kleinen von Schleppern bewegten Hafenfahrzeugen verfügen. Denn die Schuppen sind an der Landseite mit mehreren Lade- und Verschubgleisen, viele auch mit einem weiteren auf der Wasserseite versehen; ihre Laderampen sind so hoch gelegt, daß die Güter bequem auf die Eisenbahnwagen überladen werden können. So stehen die Schuppen in unmittelbarer Verbindung mit den Hamburger Rangierbahnhöfen, von denen drei im Hafengebiet liegen. Hier werden die einzelnen Wagen zu

Zügen zusammengesetzt und dem deutschen Eisenbahnnetz zugeführt. Außerdem sind die Schuppen durch gute Pflasterstrassen, die an ihre dem Land zugekehrte Länge und an ihre Stirnseiten anschließen, mit den Speichern in Hafen und Stadt verbunden. Die kleinen Hafenfahrzeuge endlich können dank der Anordnung offener Tidebecken jederzeit in alle Teile des Hafens gelangen und auf den Pflöhen bis in das Herz der Geschäftstadt eindringen und ihren Inhalt an die städtischen Speicher abgeben. Im Kalverkehr spielt daher unter den drei genannten Beförderungsmitteln das billige Hafenfahrzeug die weitaus bedeutendste Rolle. An zweiter Stelle folgt erst in weitem Abstand das Landfuhrwerk und an dritter die Eisenbahn. Unter den Kalschuppen sind einige hervorzubeben, die einer besonderen Bestimmung dienen. Dazu gehört zunächst der Sammel-Schuppen südlich des alten Kal, sowie der auf dem Strom eingebrachten Waren. Sein Sonderzweck kennzeichnet sich auch durch seine Anlage. Die Gleise sind in sein Inneres hineingeführt. Sein Gegenstück findet sich in dem funktionsfähigen Verteilungsschuppen am Ostende des Baakenhafens. Er dient zur Verteilung der aus dem Zollkanal oder dem Ausland in Wagenladungen ankommenden Stückabfertigung. In dem dreieckigen Ausfuhrschuppen am Westal des Magdeburger Hafens werden diejenigen Ausfuhrwaren gesammelt, die von den Seeschiffen nicht am Kai, sondern auf dem Strom eingebracht werden. Das ist in beschränktem Ausdehnungsmaße auf dem linken Elbufer der Fall.

Eine besonders Bauart weisen die fünf Fruchtschuppen am Magdeburger Hafen und am Baakenhafen insofern auf, als sie für die Lagerung von Südrüben im Winter geeignet werden können und zu diesem Zweck allseitig abgeschlossen sind. Der Sausesee unter ihnen, der Fruchtschuppen C, zeichnet sich noch besonders durch Anlage eines Obergeschosses aus. Neben ihm weist diese Eigentümlichkeit nur noch ein am Prager Ufer des Moldauhafens für die Vereinigung der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften errichteter Schuppen auf, der dem Umschlag von Elbe-Schiffen in die Schute dient. Er ist zudem so weit über die Wasserfläche in den Hafen hineingebaut, daß die Schuten in zwei Gassen unter seinen Boden fahren und durch Luken im Schuppenboden beladen werden können. Sein Obergeschoß dehnt sich indessen nicht auf seine ganze Breite aus, es ist nur in Form breiter Balken auf dem Boden der inneren Längswände ausgebildet. Der Hauptgrund für die Beibehaltung des alten, ebenerdigen Schuppens im Hamburger Hafen hat also auch hier die völlige Durchführung des Obergeschosses unzulässig erscheinen lassen: Die Notwendigkeit, an allen Stellen gleichmäßig helle Räume zu schaffen.

Der Kalschlag für den Ausfuhrverkehr vollzieht sich in umgekehrter Richtung mit den gleichen Mitteln.

Neben dem öffentlichen vom Staat ausgeübten Kalbetrieb verwalten einige der bedeutendsten Reedereien die ihr zugewiesenen Kalstrecken selbständig. Dieser Privatbetrieb hat allmählich einen erheblichen Umfang angenommen. Er beruht auf der Verpachtung der betreffenden Kalstrecken an die Reederei, die damit für ihre eigene Schifffahrt die freieste Verfügung über die Benutzung ihrer Kals erhält. Zu diesen Reedereien gehören die Hamburg-Amerika Linie, die Deutsche Levante-Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, die Deutsche Levante-Linie, die Cunard-Linie, die Royal-Mail-Steampack-Comp. und die American-Linie.

Hebevorrichtungen. Die dem schnellen Umschlag im Lade- und Ladebetrieb dienenden Hebevorrichtungen sind sehr mannigfaltig: die Hauptrolle spielt der fahrbare Kalcran an der Wasserseite der Schuppen. Der alte Dampfrollkran mit eigenem Dampfkessel, der sich auf einem eigenen Gleis am Rand des Kals entlang bewegt und somit dem Verkehr einen wertvollen Streifen entzieht, verschwindet immer mehr aus dem Hafengebiet. Er ist z. B. noch an den Kals des Sandtorhafens, des ältesten unter den Hafenbecken, anzutreffen. Die neuzeitliche Kran sieht auf einem ungleichschenkligen Winkelgerüst, dessen kürzerer senkrechter Schenkel auf einer hart an der Kalkante liegenden Schiene läuft, während der wagerechte Schenkel sich mittels zwei Rollen auf eine an der Wand des Schuppens angebrachte Schiene stützt. Unter diesem Winkelgerüst steht der fahrbare Kran auf einer Schiene, die sich auf der Kalkante des Schuppens befindet. Die Hebevorrichtung ist zugleich die bequemste Bedienung der bei Hochwasser und im unbeladenen Zustande hoch über den Kai ragenden neuzeitlichen Riesendampfer wesentlich erleichtert. Auch diese sogenannten Halbporthalkräne waren ursprünglich auf Dampftrieb eingerichtet, nur wurde ihnen der Dampf aus einer zentralen Kesselanlage durch ein bewegliches Rohrsystem zugeführt. Indessen hat sich diese am Petersenkanal des Baakenhafens betriebene Anlage so wenig wirtschaftlich erwiesen, daß dort der Halbporthalkran dem elektrischen Betrieb weichen mußte. Auch sonst haben alle neueren Schuppenkräne elektrischen Antrieb erhalten. Unter ihnen ragt durch erhöhte Leistungsfähigkeit der Doppelkran hervor. Er verbindet den normalen Drehkran, dessen Ausleger in diesem Falle vertikal verstellt werden kann, mit einer unter ihm rechtwinklig zur Kalkante beweglichen Laufkatze. Damit wird erreicht, daß an demselben Punkt des Kals zwei Haken zugleich arbeiten können. Schiebt man noch mehr Haken an einer Schiffsflanke an, wodurch das Umschlaggeschäft erheblich gefördert wird. Die Doppelkräne sind schon an ihren viel höheren, über das Schuppendach ragenden Aufbauten leicht erkennbar und sind bisher in mehrfacher Ausführung am Petersen-, Australien- und Versmannkanal in Betrieb gestellt. Die Halbporthalkräne vermögen im allgemeinen 2,5 oder 3 t, die Laufkatzen 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 1½-3 t Hubkraft ausgerüstet. Für schwere Lasten sind die Kals an einzelnen Stellen mit festen Kränen ausgerüstet, die nützlich durchweg als sogenannte Turn- oder Hammerkräne ausgebildet werden und neben der kreisförmigen Bewegung der Last auch eine radiale gestatten. Der größte feste Kran im öffentlichen Hafen ist der 180 t schwere Kran am Petersenkanal. Er steht am Kranhof und hebt bis zu 150 t. Hamburg verfügt zwar über noch größere Krane, deren gewaltigster 250 t hebt und zugleich den größten Kran der Welt darstellt, aber diese Riesenkranen dienen ausschließlich dem Verfracht. Umschlag im Strom. Für den direkten Umschlag des eigentlichen Massengutes in loser Schüttung, wie Salpeter, Kalisalz, Kohle usw., in gewissen Fällen auch von Stückgut sind besondere Anlagen eingerichtet, die entweder dem direkten Umschlag zwischen Seeschiff und Flut- oder Leichterfahrzeug oder zwischen Seeschiff und Eisenbahn dienen. Im ersten Fall legen die Seeschiffe überhaupt nicht am Ufer, sondern im Strom oder in der Mitte der hierfür besonders breit ausgebauten Hafenbecken und Dückdallenreihen an. Sie vermeiden so die Kabeleinführung, was vornehmlich den Segelschiffen zugute kommt. So finden sich solche Dückdallen neben den auf der freien Elbe angeordneten zuerst im Segelschiffen und zwar hier sogar in zwei Reihen. Weitere Anlagen dieser Art weisen der Baakenhafen, der Hansahafen, der alte Petroleumhafen und die breiten neuzeitlichen Becken auf Kuhwärder, Roß-Neubau und Waltersdorf auf.

Freiladekals. Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn vollzieht sich, ohne Vermittlung von Schuppen an den sogenannten Freiladekals, am Holthausenkanal, am Afrika- und am Indischhafen und in anschließender Berück-sichtigung der Kohle am Kirehenpauerkanal und am Hofkanal auf der Peute. Hier treten als Hebevorrichtungen an die Stelle der Halbporthalkräne die Vollporthalkräne, deren beide senkrechte Schenkel auf den Schienen laufen, die auf

Außerdem
zugekehr
Hafen und
der Anord-
nung auf
den alt an
die geman-
nenen
Rolle. An
dritter die
einer be-
schuppen
der Stück-
nieren erst
die Beglei-
che Stück-
teilt sein
in den Ver-
teilung
ommenden
ordentlichen
estkal des
n den See-
Das ist in

geburger
ndlichen
schlossen
sich noch
iese Eigen-
reinigt
schlag von
ie Wasser-
sein in
n können.
aus, es ist
ausgebildet,
appens im
geschloss-
leichmäßig

angekehrter
den ein-
elbändig
genommen.
e Reederei,
Benutzung
rika Linie,
erikanische
d-Linie, die

- und Lade-
Hauptrolle
die Dampf-
an Band-
en Streifen
B. noch an
anzutreffen.
nist, dessen
eine an der
inkelgerüst
Durch die
ung der bei
nenzeit-
Halbportal-
e ihnen der
ystem zuge-
ebene Anlage
in dem elek-
uppenkräf-
stungsfähig-
ran, dessen
unter ihm
cht, daß es
schleht man
n sogar vier
Umschlag-
n ihren viel
ar und sind
r- und Vers-
maschinen 2,5

eren in der
14—18 Hob-
ben Stellen
ante Turm-
n Bewegung
Öffentlichen
er steht am
größere an
der Welt
eb.
eigentlichen
in gewissen
in entweder
thruzt oder
ie Seeschiffe
der hierfür
n. Sie ver-
ute kommt
geordneten
tere Anlagen
mahlen und
dieshof auf
1. Eisenbahn
Freihafens,
cher Berück-
der Peute,
die Voll-
uten, die auf

dem Kai liegen. Gegenüber den alten Rollkränen haben sie aber gleich den Halbporkränen den Vorzug, daß sie mit ihren hohen Unterbauten über die Eisenbahnwagen sich fortbewegen, also keinen besonderen Kaimaum für sich beanspruchen. Für den Kollennumschlag von der Bahn ins Schiff sind die Kollenkais außerdem mit Kippern ausgerüstet, die den ganzen Eisenbahnwagen kippen und seinen Inhalt, am Kirchenparkai in die Seeschiffe, am Hofekai in die Stromaufwärts fahrenden Flußschiffe stürzen. Eine dritte, ältere Anlage dieser Art betreibt die Hamburg-Amerika Linie an ihrem Kollenkai.

Neben den festen Umschlageneinrichtungen, auf dem Lande gibt es noch eine Reihe von schwimmenden. Der Kollenschiffhafen östlich der Köhlbrandmündung vereinigt beide. Hier findet der Umschlag der aus England in grossen Mengen im Seeschiff ankommenden Steinkohle auf die Leichterfahrzeuge statt, die ihrerseits die Kohlen auf an die Seeschiffe im Hafen verteilen. Neben ihren festen Umschlageneinrichtungen am Ufer betreiben hier die Kohlenstapel-Gesellschaft und die Kohlenheber-Gesellschaft ihre schwimmenden Kohlenheber. In den verschiedenen Häfen vollzieht sich der Umschlag von Getreide mittels zahlreicher schwimmender Getreideheber. Auch sie sind ergänzt durch feste Heberanlagen vor dem Getreidekai an der Wurzel des Kuhwärder-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 1494 Hebervorrichtungen mit einer gesamten Hubkraft von rund 8000 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 fußschiffartigen Kanälen gelegen sind und auf der Landseite im allgemeinen nur Straßen-, also keinen Eisenbahnanschluß haben. Um sie den Geschäftslagen, die dort ihre Waren zeigen und verkaufen wollen, leicht zugänglich zu machen, hat man sie zum größten Teil in der Nähe der Geschäftstadt untergebracht. So hat sich eine ganze Speicherstadt längs des Zollkanals am nördlichen Rande des Freihafens gebildet. Die erwähnte Ausnahme bildet der Kaiserspeicher mit seinem weithin sichtbaren Turm an der Spitze der Kaisung zwischen Sandhorn und Grashookhafen. Er liegt also am seeschiffartigen Wasser. Da sich aber herausgestellt hat, daß die für den Speicherbetrieb vorwiegend in Betracht kommenden Stückgüter einer vorhergehenden Sortierung nach Empfänger und Warenartungen bedürfen, so ist es bei dem einen Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sortierung und Probenahme nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf dem jenseitigen Elbufer verwiesen. Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, die alle bisher erwähnten Speicher betreibt und an deren Gewinn der Staat nach gewissen vertraglich festgesetzten Grundätzen beteiligt ist, hat daher für die erwähnten Massengüter am Molken- und Saalehafen eine Reihe von Speichern in Betrieb genommen.

Außer diesen öffentlichen Speichern finden sich eine ganze Reihe privater Lagerhäuser. (Näheres im Sonderartikel, Freihafenspeicherstadt, Adressbuch 1917.) **Hafenbecken** für besondere Zwecke. Neben den bisher besprochenen Teilen des Hafens, die dem allgemeinen Warenumschlag dienen, ist noch ein großer Hafenbecken für besondere Zwecke zu nennen. Der Kollenschiffhafen ist schon erwähnt. Gleich ihm dient der kleine Petroleumhafen seinem Namen gemäß einer bestimmten Warenartung und zwar nicht nur den Petrolium, sondern allen brennbaren, also feuergefährlichen Waren. Wie Benzin und anderen Brennstoffen und Harz. Wegen der Feuergefahr mußte dieser Hafen möglichst weit von allen anderen Becken entfernt angelegt werden. Der alte Petroleumhafen auf dem Kleinen Grashook, der noch heute diesen Namen trägt, ohne z. B. noch seinem Zweck zu dienen, konnte seiner 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 Waltershof eröffnet worden. Hier stehen die Tanks, vom Hafen und den daran anliegenden Arbeitsplätzen durch eine Straße und Gleisanlagen getrennt, zunächst der Elbe in festen Erdwällen, die jeweils nur eine geringe Zahl solcher Tanks umschließen, um im Falle eines Brandes den Feuerherd zu beschränken. Aus dem gleichen Grunde ist auch die Zufuhr zum Hafen durch 3 feuerfeste Schwimmkörper abgesperrt, von denen der mittlere bei der Rühr- und Anfuhr der Tankdampfer angefahren werden kann. Zwei andere Sonderbecken dienen lediglich der Zollabfertigung der oberelbischen Schiffe. Sie liegen daher in der Nähe der östlichen Zollgrenze im Zolgebiet: der Eutenwärdler Zolhafen vor der Einfahrt zum Oberhafenkanal am Nordufer der Elbe und der Müggelburger Zolhafen, der im Zuge des Müggelburger und Veddelkanals; er hat auch von der Elbe einen besonderen Zugang durch den Pentakanal.

Verkehrsmittel und -wege. In einem so ausgedehnten Gebiet, in dem sich nicht nur ungesehene 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 mehrfach gedacht. Sie tritt bisher an zwei Stellen in das Hafengebiet ein: Westlich des Veddeler Zolhafens zweigt von dem grossen von preussischen Versuchsbahnhof Wilhelmshagen kommenden Gleisstrang, die nach dem hamburgischen Versuchsbahnhof „Niedersfeld“ oder „Hamburg-Süd“ führende Linie ab. Über die große, zweigeschossige Oberflächendrehbrücke tritt der vom Hauptbahnhof kommende Strang in den Hafen ein und mündet in den preussischen Versuchsbahnhof „Hannoverscher Bahnhof“. Unmittelbar an ihn schließen sich die hamburgischen Versuchsbahnhöfe „Rothenburgsort“ und „Vermannkai“ oder „Kai rechts“ an. Er bedient das rechtselbische Hafengebiet, während der Bahnhof „Hamburg-Süd“ für das linkselbische bestimmt ist. Außerhalb des Freihafens und des Kaisungsgebietes liegt auf der Peute ein dritter hamburgischer Versuchsbahnhof, der an den Bahnhof Wilhelmshagen direkt angeschlossen ist und die Industriepunkte auf der Peute bedient. Einen weiteren Bahnananschluß für das neue westliche Hafengebiet wird der projektierte Bau der von der Strecke Harburg-Cuxhaven abzweigenden Finkenwärder Bahn bringen.

Straßen, Brücken und Ebtunnel. Der weit verzweigte, bis an die Spitze jeder Kaisung führende Strang ist gleichfalls schon Erwähnung getan. So weist die linke Elbufer erschlossen, stehen sie mit dem Straßennetz der Stadt an zwei Stellen in Verbindung. Am oberen Ende des Sechsfußens führt die nahe der Eisenbahnbrücke gelegene Straßenbrücke über die Elbe. Da sie im Zolgebiet liegt, und der Verkehr zwischen beiden Hafenteilen über sie durch die Zollkontrolle belastet ist, wird zurzeit eine dritte Elbbrücke 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 Hafengebietes der Ebtunnel 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 Aufzüge für Fußwerk und je 2 für Fußgänger auf- und abbewegen. Das für die Erleuchtung und Abklärung des Verkehrs von Ufer zu Ufer ungenügend bedeutsame Bauwerk kostete 11 Mill. M., es wurde im Jahre 1911 den Verkehr übergeben. (Siehe denselben Artikel, Ebtunnel, Adressbuch 1912—1914.)

Fährdampfer. Neben diesen festen Bauwerken vermittelt eine große Zahl von Fährdampfern den Verkehr zwischen beiden Ufern. Die schon erwähnte geplante Schnellbahn soll später die städtische Hochbahn in den Hafen fortsetzen, um die Anforderungen des Verkehrs restlos zu befriedigen.

Wie die Nordereise selbst, bewirken auch ihre Nebenarme, der Reherstieg und der Köhlbrand, eine weitere Trennung des Hafengebietes. Jener wird durch zwei Drehbrücken am Westende des Bahnhofs „Hamburg-Süd“ und im Zuge des

Veddelerdammes überschritten. Beim Köhlbrand war die Zustimmung zum Bau einer solchen Brücke in Rücksicht auf den Hafen von Harburg bei der preussischen Regierung nicht durchzusetzen. Für die Zukunft ist auch hier ein Tunnel geplant.

Köhlbrandtrajekt. Einstweilen aber wird der Eisenbahn-, Fuhrwerk- und Personenverkehr zwischen Waltershof und den älteren Häfen durch zwei Trajektschiffe vermittelt. Diese haben ein nach dem jeweiligen Wasserstand senkrecht verstellbares Deck mit zwei Gleisen, die sechs Eisenbahnwagen aufnehmen können; die Landungseinrichtungen tragen der Schiefstellung des Schiffes bei einseitiger Belastung und seinem Heben und Senken beim Lastwechsel durch windschiefe verstellbare Brückenklappen Rechnung. Eine der Fährschiffe ist für die Verbindung der im Bau begriffenen neuen „Deutschen Werft“ mit Finkenwärder mit dem Eisenbahnnetz des Hafens vorgesehen.

Landungsanlagen. Für den regen Personenverkehr im Hafen sind zahlreiche Landungsanlagen für die Fährdampfer erbaut und zwar hauptsächlich an den Spitzen der von den Fährden beherrschten Kaimagen, den sogenannten „Höfen“. Die wasserseitigen Aufläger der beweglichen Brückenklappen müssen dem wechselnden Wasserstand folgen; sie ruhen daher auf Schwimmkörpern. Auf der Stadtseite liegen die Ausgangspunkte des Fahrverkehrs an der Gassanalt vor dem Großen Grashook, am Baumwall und neben dem Ebtunnel vor St. Pauli, wo die gewaltige Anlage der St. Pauli Landungsbrücken zugleich dem regen Passagierverkehr nach Harburg, den Stationen der Unterelbe und den Nordseebädern dient. Ihre Landungsbühnen, bestehend aus 109 einzelnen, auswechselbaren Schwimmkörpern, ist 420 m lang und 20 m breit und hat auf 200 m Länge ein oberes Stockwerk für die hohen Sechsdampfer, 3 Brücken von 80 m Länge führen auf die Landungsbühnen, 2 auf das obere, 7 auf das untere Deck. Für den oberflächlichen Verkehr findet sich eine ausgedehnte Landungsanlage im Oberhafen am Staddehn.

Industrie. Neben dem eigentlichen Hafenbetriebe nimmt einen breiten Raum des Hafengebietes die Industrie ein. Sie mußte aus zwei Gründen in den sonst so haushälterisch vergebenen Hafenraum Eingang finden: 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 Hamburg vor allen deutschen Häfen den Vorzug, daß in seinem Freihafen die eingeführten Rohstoffe nicht nur zollfrei gelagert und umgepackt, sondern auch industriell verarbeitet, d. h. veredelt werden dürfen. So findet sich im Freihafen neben den großen und kleinen Werften eine ausgedehnte Industriestadt auf den Kleinen Grashook und Steinwärder. Aber auch außerhalb des Freihafens macht die Industrie gern von der willkommenen Gelegenheit Gebrauch, sich in der Nachbarschaft des großen Werthafens auf Plätzen mit gutem Wasseranschluß anzusiedeln. So findet sie neben erschlossenen weiten Bauplätzen auf der Peute und im Ebtunnel, wo durch Aufhebung des Gelände- und Gleis- und Straßenschlusses allen ihren Bedürfnissen Genüge geleistet werden soll. Unter den Werften sind die bekanntesten und größten: Die Werft von Blohm & Voss auf Steinwärder, für die am Vorhafen der Kuhwärder Hafen ein besonderer Werthafen ausgebaut ist, ferner weiter landwärts besprochene Werften des Vulcan-Werks und an der Elbe, beiderseits der Reherstiegsmündung, die Reherstieg Schiffswerft und Maschinenfabrik. Alle diese Werften verfügen neben ihren Schiffbauanlagen zu Ausbesserungszwecken über mehrere Schwimm-docks größter Abmessungen, die dem linken Elbufer gegenüber stehen, das den Reherstieg-Schiffen beirgt nur wenige Deimeter, ein Gefälle, das indessen genügt, um eine der Schiffahrt unbenutzte Strömung in den Hafen und engen Durchfahrten zu erzeugen. Sie wird durch die Schleusen aufgehoben, die somit zugleich die Strömung der Elbe vor einer Spaltung und Schwächung ihrer für die Tiefhaltung der Fahrwege nötigen Kraft bewahren. Solche Schleusen sind die Müggelburger Schleusen am obersten Ende des südlichen Hafengebietes, die Ellerholtschleusen und die Grevenhofschleuse am Reherstieg, die Rugenberger Schleusen am Köhlbrand und auf dem rechten Elbufer die Beakenschleuse am Oberhafenkanal und die Brooktor-Schleuse 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 innen erleuchteten Band, die den Wasserstand angegebene Zahl anzeigen, ein anderer in Form einer Uhr die Meter und Dezimeter des Wasserstandes angibt. Die letztgenannte Anlage trägt der schon erwähnte Turm des Kaiserspeichers. Flutmesser der erstenartigen Ausbildungsart befinden sich in den Türmen an den St. Pauli Landungsbrücken und an dem Kaiser Wilhelm Hof auf Kuhwärder. Außerdem kann der Wasserstand an zahlreichen in der Nähe von Brücken oder Schleusen angebrachten Pegelständen 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 Sternwarte stehen, zu bestimmten Tages- und Nachtstunden angezeigt. 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 ein Lichtsignal auf dem Elektrizitätswerk auf Steinwärder, 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 Betriebseinrichtungen, wie die Lotsenstation auf Kuhwärder, Zöllhäuser, an den wichtigsten Öffnungen der Zollgrenze, Polizeistationen, Feuerbestimmungseinrichtungen, Elektrizitätswerke, sowie mannigfache Wohlfahrts-Einrichtungen, wie die Auswandererhallen der Hamburg-Amerika Linie am Zolhafen, Speisehallen für die Arbeiter, Fleischbeschauämter, Anlagen zur Trinkwasserversorgung, Destillatoren, Badeanstalten, Umkleestuben ergänzen das in dieser Darstellung geschilderte vielseitige Bild des Hafens.

Behörden. Bau und Betrieb liegen in den Händen des Staates. Den Bau führt die Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau aus. Ihr Dienstgebäude steht im Hafen, nahe der Gassanalt auf dem Großen Grashook. Zum Teil, soweit es sich um städtisches und zollnändisches Industriebau handelt, ist auch die 1. Sektion der Baudeputation beteiligt. Den Betrieb führt die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, und zwar durch die ihr unterstellte Kaiserverwaltung und Marineverwaltung. Die Kaiserverwaltung 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 Zufahrtsstraße auf der Elbe aufgewandt hat, betragen etwa 620 Mill. Mk. Dazu kommt ein Beitrag von 40 Mill. Mk., den das Reich für die Zollschlusshausbauten beigetragen hat.

Geschichtliche Entwicklung. Zum Schluss mag ein kurzer Blick auf die geschichtliche Entwicklung des Werdegangs dieser gewaltigen Anlagen darstellen. Seinen Ursprung nahm der Hafen von dem heutigen Nikolaifeld südöstlich der gleichnamigen Kirche. Von hier dehnte er sich allmählich auf den Binnenhafen aus, in den das Fiet damals wie heute mündete. Später kam das

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt im ersten Band.

sorgt. Die bebaute 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 148 bzw. 75 m, die Breite des Gebäudeteils an der Schlüterstrasse 21,6 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut.

Hamburg. Das Ortsnetz der Fernsprechkonzentrale vermittelt den Orts-Sprechverkehr der Teilnehmer in Hamburg, Altona und Wandsbek untereinander sowie den Verkehr mit den Vororten Harburg, Blankenese und Bergedorf. Es enthält e. Zt. Einrichtungen für 80000 Anschlüssenleistungen. Die Anschlüsse sind im Amt in Gruppen zu je 10000 unterteilt. Gegenwärtig besteht die Gruppe Harburg aus 60000 Anschlüssen, die Gruppe Altona aus 10000 und die Gruppe Wandsbek aus 10000 Anschlüssen. Im Jahre 1910 von der Nordsee, Merkur, Germania, Telephonwerke G. m. b. H. in Berlin gebaut (Zentralbatteriesystem, Flammplamensignalisierung, selbsttätiger Anruf, automatische Schlusseicheichnung, Überwachungs-, Kontroll- und Messerrichtungen für alle Vorgänge des Betriebes usw.). In den Jahren 1917 bis 1921 wurde das Ortsnetz durch die Deutsche Reichspostverwaltung erweitert. Der Ausbau des Ortsnetzes hat sich in den letzten Jahren sehr beschleunigt. Die Erweiterung unterscheidet sich von der Mehrzahl der neueren Ämter dadurch, dass es eine Anrufverteilung besitzt. Die beim Amt eingehenden Anrufe der Teilnehmer werden an besonderen Plätzen — Verteileramt mit Hilfe geistlicher technischer Einrichtungen auf solche oder andere Angehörige der Ortsgruppe verteilt. Jeder Beamte ist gleichzeitig anderweit beschäftigt und demnach zur sofortigen Freilegung der gewünschten Verbindung bereit sind.

sofortigen Errichtung der gewöhnlichen Fernsprechanlagen, die Verbindungen nach auswärts und ist für 500 Fernleitungen eingerichtet. Gegenwärtig werden 269 Fernsprechopeppelungen in Betrieb gehalten, von denen 100 in der Stadt, 169 in der Provinz liegen. Die Fernsprechanlagen sind einschl. 30 Vorortfernleitungen betrieben. Durch Ausnutzung einer großen Anzahl von Fernsprechanlagen wird eine beträchtliche Anzahl von Fernsprechanlagen gewonnen, sodass im ganzen 369 Fernsprechopeppelungen zur Verfügung stehen. Ausserdem werden 98 Leitungen zum gleichzeitigen Telegraphieren mitbenutzt. Für die Entgegennahme der Fernsprechanlagen an das Meldedatum dient das Meldedatum. Die Fernsprechanlagen sind von einem besonderen Auskunftsstelle beantwortet. Ein Klinken-schalter dient zur Untersuchung und schnellen Umlagerung der Fernleitungen.

Im August des Jahres 1921 waren an der Fernsprechanlage 1.400 Beamte beschäftigt, darunter 3.800 weibliche Personen, beschäftigt.

Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben einschl. innerhalb der Stadt..... (1920) 264 252 915 Stück
Zählung ausgef.

Abgesandte Briefe usw.		Zahlung ausgefa
Eingegangene Pakete ohne Wertangabe	(1920)	5 587 260 Stück
Pakete mit Wertangabe		256 254
Briefe und Kästchen mit Wertangabe		194 485
Abgesandte Pakete ohne Wertangabe		4 670 904 Stück
Pakete mit Wertangabe		1 111 556
Briefe und Kästchen mit Wertangabe		198 842

Eingegangen	2 279 518 Stück
Betrag	Mk. 315 776 730
Abgesandt	1 980 168 Stück
Betrag	Mk. 408 392 090

Eingezahlte Zahlkarten	 (1920)	3 297 796 Stück
Betrag		Mk. 2 098 437 027
Ausgezahlte Zahlungsanweisungen		784 047 Stück
Betrag		Mk. 767 250 641

Eingegangen	Postnachnahmen.	1110 878 Stück
Eingegangen	Postaufträge.	18 066 Stück

Eingegangene Telegramme	3 997 896 Stück
Aufgegebene Telegramme	3 618 347
Zahl der von den Fernsprechanstalten des Orts- Verkehrs-Alteins vermit-	

Zur Zeit der Drucklegung dieses Abschnitts schwebten Verhandlungen über die Festsetzung erhöhter Gebührensätze; siehe diese im Nachtrag.

Zur Flugpostbeförderung zugelassen:

Nach dem Inlande: Gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten, Briefe und Drucksachen, ferner Päckchen, Zeitungen und dringende Pakete (nicht grösser als 60 cm).

Nach dem Auslande: Gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten, Briefe und Drucksachen.

Die Sendungen müssen den deutlichen Vermerk „Durch Flugpost“ tragen. Einlieferung gewöhnlicher Flugpostbriefe, -postkarten und -drucksachen auch durch den Briefkasten; zur Frankierung Flugpostmarken oder Freimarken zulässig. Ausser den Gebührensätzen werden Flugzuschläge erhoben:

Ausser den Gebührensätzen werden Flugzuschläge erhoben:

a) Inland:		
Für Postkarten	M. 0,20	Für Drucks. üb. 100 g b. 250 g M. 2,40
„ Briefe bis 20 g	0,20	„ „ „ 250 g; 500 g „ 4,80
„ „ über 20 g bis 50 g	0,80	„ „ „ 500 g; 1 kg „ 9,60
„ „ 50 g „ 100 g „	1,60	„ Packchen bis 1 kg „ „ 9,60
„ „ 100 g „ 250 g „	2,40	„ dringende Pakete für jedes
„ Drucksachen bis 50 g „	0,80	angefangene Kilo M. 10.—
„ „ 50 g bis 100 g „	1,60	

Ausserdem empfiehlt sich, da die Flugpostsendungen erst durch die nächste Bestellung abgetragen werden, die Bezahlung der Eilbestellgebühr:

Bestellung abtragen werden, die Bestimmung der Abrechnung ist:	
Für Briefe im Ortsbestellbezirk	M. 1.50
„ „ „ Landbestellbezirk	„ 3.—
Für Pakete im Ortsbestellbezirk	M. 2.50
„ „ „ Landbestellbezirk	„ 5.—
b) Ausland:	
Für Postkarten	M. 0.40
Briefe je 20 g	„ 0.40
„ Drucksachen je 50 g	„ 1.—
Elbestellgebühr für Briefsendungen	M. 2.40
Elbestellgebühr für Pakete	„ 5.—

Auskunft durch die Hamburg - Amerika Linie, Abteilung Luftverkehr,
Alsterdamm 25.

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

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

im Adressbuch Wasserstandhöhen der Elbe:		der Alster:	
Mittl. Niedrigwasser	8,07 m	zwischen	+ 6,45 und + 6,65 m
„ Hochwasser	8,14 m	normal	+ 6,60 und + 6,80 m
des Hammerbrook-Kanals:		der Bille:	
Februar 1825) am 1. Febr.	8,74 m	zwischen	+ 3,78 und + 5,30 m
Tiefste Elbe (am 17. Jan. 1905)	0,99 m	normal	+ 3,85 und + 4,00 m
„ des Mühlbaches	4,5 m	der Bille:	
zwischen	5,70 m	zwischen	+ 3,50 und + 5,50 m
allwöchentlich einmal	6,00 m	normal	+ 3,50 und + 5,50 m
Eine Beschreibung der Elbe und der Alster in den früheren Jahrgängen.		in den früheren Jahrgängen.	

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

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

Mitteilungen über den Elbtunnel siehe im Adressbuch 1917 und in früheren Jahrgängen. Näheres über die Bauausführung und die Bestimmungen der Verkehrsordnung siehe Adressbuch-Jahrgänge 1912—1914.

Über die Gebäude und Einrichtungen des Post- und Telegraphen- gebäudes am Stephansplatz und an der Ringstrasse, des Paketpost- amts Ringstr. 3, des Telegraphenamts, des Postgebäudes am Hauptbahnhof mit den Postämtern 1 und 7, des Postamts 11 und über die Betriebseinrichtung des Postscheckamts sind ausführliche Mitteilungen in den Adressbuch-Jahrgängen bis 1917 enthalten.

Stillerstrasse 58, 59, 60, Binderstrasse 26, 28, 30, 32
steht einem vom hamburgischen Staate erworbenen, 11.249 qm grossen Grundstücke
erlaubt. Das Gebäude ist in den Jahren 1902–1906 aufgeführt und in den Jahren
1914–1921 durch einen Anbau erweitert worden. Die Strassenseiten sind mit einer
Verwendung von roten Vordersteinen und gelbem, glänzendem Ziegelrohbau hergestellt
in gotischem Stile ganz im Sinne der Zeit. Die Decken sind aus Ziegelrohbau hergestellt
dem Gebäude untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg, das Postamt
10 und das Telegraphenzeugamt sowie auch andere Dienststellen der Post- und
Telegraphenverwaltung. Die Umformung des dem H.-b.sch. Spannungszuges
Hamburgischen Elektrizitätswerke ungenommen. Die Anlage ist eine Hochstrom-
geschieht durch Motorenaggregate, die die Hochspannung in eine 250 Kilowatt
werden soll, dass die Temperatur in den Sälen im Sommer nicht über 25 Grad Celsius

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag, Speersort 5-11.