



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Acht Reisebriefe aus Deutschlands erstem Seehafen; geschrieben im Juni
1846.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Acht Reisebriefe

aus Deutschlands erstem Seehafen; geschrieben im Juni 1846.

MUSEUM

Erster Brief.

Sechs Jahre hatte ich Hamburg nicht gesehen, eine kurze aber schwere Zeit war über die alte, freie Stadt hingegangen. Viertägiger Brand, der furchtbarste seit lange im deutschen Vaterlande, hatte 4219 Feuerstellen verwüstet, fast 20000 Menschen obdachlos gemacht, für etwa 45,000,000 Mark Eigenthum vernichtet. Wenn man den abgebrannten Stadtheil umwandert, zur Rechten die altväterlichen, unansehnlichen Häuser, die engen, unreinlichen Gassen, zur Linken aber neue, schöne, im edelsten Geschmack ausgeführte Gebäude, geräumige, reinliche Straßen; so tritt die Vergangenheit und die Gegenwart recht schroff einander gegenüber. Binnen dem kurzen Zeitraume von vier Jahren ist so außerordentlich Vieles für die würdige Herstellung des eingäscherten Stadtheils gethan, daß unwillkürlich Alles daran erinnert, daß man in einer Stadt der Kaufleute sich befindet, wo die Zeit einen noch höhern Werth hat, als das Geld.

Allein in jeder Beziehung ist in Hamburg seit seiner Feuertaufe die Zeit benutzt.

Am 19. Mai 1842 sprach der Rath zu den Bürgern:

„Die Weisheit unserer Vorfahren hat in die Verfassung verjüngende Keime gelegt, welche, ohne die bewährte Grundlage des Gemeinwesens zu erschüttern, neu geweckte Kräfte sich anzueignen, den Geschäftsgang zu beschleunigen, die Ausführung der Beschlüsse zu sichern geeignet sind.“

Gewiß, der Rath und die Bürgerschaft haben die Wahrheit dieser Ansprache bethätigt; sie haben durch das umsichtigste, einträchtigste Grenzboten, III. 1846.

Handeln, vor aller Welt es bewiesen, daß ein freies Gemeinwesen, ein rechter Bürgerfinn die besten Mittel in sich trägt, über alle Noth und alle Anfechtung hinweg zu helfen, daß es keinen Unfall und kein Elend gibt, welches dem kräftigen Zusammenwirken freier deutscher Männer gewachsen wäre. Die Rath- und Bürgerdeputation, unter dem 16. Juni 1842 eingesetzt und mit außerordentlichen Vollmachten ausgerüstet, ist dabei die Hand der Staatsregierung gewesen. Die 19 Mitglieder, woraus sie bestand (5 Senatsdeputirte, 1 Oberalter, 1 Sechsziger, 2 Kammereideputirte und 10 andere Bürger) haben sich ein unvergängliches Verdienst durch die Art der Erfüllung ihrer Aufträge erworben. Als Geschäftskreis wurde ihnen angewiesen:

- 1) Zur Vorbereitung von Beschlüssen: Erörterung des Bauplans, Geldmittel, Expropriationsgesetz; Ausarbeitung einer Bauordnung; Revision und Verbesserung der Löschanstalten
- 2) Zu definitiven Beschlüssen: Herbeischaffung der für die Bezahlung des Brandschadens erforderlichen Geldmittel; sofortige Bebauung gewisser Gassen; Erlassung näherer Bestimmungen und etwaiger dringender Zusätze in Betreff der bau- und feuerpolizeilichen Verfügungen, der für die Unterstützungsbehörde anzuwendenden Principien; eine Anleihe zum Belauf von höchstens 32 Millionen M. B.; Anweisung der Zinsen und Tilgung durch 1 Procent, Feuercassenzulagen von der jetzigen Versicherungssumme; Deckung der zu erlassenden Grundsteuer durch eine allgemeine Brandsteuer, indem Eingang- und Ausgangszölle von Courant auf Banco zu erhöhen sind; Erhöhung der Accise auf Butter u. s. w.; Ueberweisung der bisher für Entfestigung und Wegbau angewiesenen Mittel mit Ausschluß von 40,000 Mark.

Welch' eine Reihe für Hamburgs Staats- und Volksleben unendlich wichtiger Gesetze, Anordnungen, Einrichtungen, sind, — als unmittelbare und mittelbare Folge der im Unglück neu gestählten geistigen Regsamkeit seiner Bewohner — seit dem Brande vollendet oder in Arbeit genommen. Die 4 Jahre des durch das Feuer verjüngten Hamburgs beschämen in der That die 40 vorhergegangenen unseres Jahrhunderts.

Die Bestimmungen über das hamburger Bürgerrecht haben wesentliche Verbesserungen erfahren; eine Reform der Wahlart zum ersten bürgerlichen Collegium scheint durchgreifenderes Fortschreiten in zeitgemäßen Verfassungsänderungen vorzubereiten; die Anträge des

Raths an die Bürgerschaft sind durch vorherige Veröffentlichung Gemeingut der Betheiligten geworden; das Finanz- und Schuldenwesen liegt durch jährliche ausführliche Rechenschaft dem öffentlichen Urtheile vor; im Rathe selbst sind Einrichtungen getroffen, welche dessen Geschäftsbetrieb wesentlich vervollkommen; die Criminalgesetzgebung und die Polizeiverwaltung sind mit den gesteigerten Anforderungen der Gegenwart in Einklang gebracht; das Hypothekenwesen hat erhebliche Verbesserungen erfahren; die Baugesetze sind gänzlich umgearbeitet; die neue Generalfeuercassenordnung war ein dringendes Bedürfniß, die Feuerlöschrichtungen werden vollständig umgestaltet; die Versorgung der Stadt mit Wasser wird in einem Umfange und auf eine Weise bewirkt, welche auf dem Continent von Europa ihres Gleichen nicht hat; die Sielanlagen zur Abführung alles Unraths verdienen in Anlage und Wirkung die höchste Bewunderung; die neuen Brücken, Schleusen und Borseen verbinden mit bester Solidität eine sehr geschmackvolle Ausführung; die Gaserleuchtung vergrößert die Reihe nützlicher Verbesserungen, sowie die Gassenverbreiterung und Trottoiranlage zu großer Annehmlichkeit dient; durch die thätige Mitwirkung Hamburgs ist die Eisenbahnverbindung mit Berlin in's Leben gerufen; die durchgreifende Revision der Kornordnung, die Verlegung des Theerhofes, die Bestimmungen wegen Lagerung feuergefährlicher Waaren, die Abwässerung der Marschdistricte, die Vervollständigung der Baggerarbeiten, die Erhöhung des abgebrannten Stadttheils zur Sicherung gegen Uebersuthung, die Staatshochbauten, z. B. der Staatswassermühle, Bank, Börsenarkaden, Markthallen, Kirchen, Gebäude vereinigt Posten; die Wasserverbindung des Oberhafens mit dem Eisenbahnhofo u. s. w.

Dieses Alles zusammen genommen in einem Zeitraume von 4 Jahren zu leisten, während gleichzeitig mehr als 4000 Privatfeuerstellen wieder zu bebauen waren; unter dem schmerzlichen Drucke anderer großer Eigenthumsverluste und gesteigerter Ansprüche aller Art; — das war eine Aufgabe, deren gelungene Lösung Hamburgs Bewohnern zum steten Ruhme gereichen wird.

Zweiter Brief.

Unter den Einrichtungen, welche Hamburg dem jezigen Zeitraume seines neuen Jugendlebens verdankt, sind einige von so allgemeinem Interesse, daß ihre nähere Besprechung nützlich zu sein scheint.

In fast allen großen Städten Europa's sind die Bewohner von

Alters her gewohnt, in ihren Straßen zur Frühjahrs- und Herbstzeit durch dicke Kothschichte, zur Zeit des Winters über Schnee- oder Eiserutschbahnen, während der Sommerhize in Staubwolken zu wandern, die europäischen Großstädter sind ferner gewohnt, in ihren Kinnsteinen ein Ablager aller Küchenabfälle, in ihren Höfen die sonstigen Haushaltsüberbleibsel zu erblicken. Sie empfangen regelmäßig durch Auge und Nase die Eindrücke einer gemächlichen, gewöhnlich das Tageslicht nicht scheuenden Fortbewegung dieser Abfälle; deren Gährung gleichzeitig wesentlich dazu beiträgt, die Besorgniß einer Uebervölkerung zu mindern. Die Aborte der Großstädter sind regelmäßig Gegenstände einer der Gesundheit höchst nachtheiligen Abneigung für die Benutzenden, des Schreckens für die Dienstleute; der Freude nur für — Nachtkönige und Düngerfabrikanten.

Nur in wenigen Städten bis jetzt hat man zu verbergen gesucht, was Gesicht und Geruch auf das Empfindlichste verlezt, was die ursprüngliche Quelle vielen Siechthums und mannichfacher Unfälle ist. Das für Hamburg entworfene und, ungeachtet der verschiedenartigsten Anfeindungen, durch die unwiderstehliche Gewalt des gesunden Sinns und praktischen Blicks der großen Mehrzahl der Bürger und die Festigkeit der Behörden in's Leben getretene umfassende System unterirdischer Siele hat den Zweck, durch vollständige Abführung aller Flüssigkeiten und sonstigen Abfälle, die Beseitigung der obigen Nachteile zu bewirken. Also

- 1) Die völlige Abwässerung der Häuser, Keller, Höfe der Stadt;
- 2) Die Trockenlegung und Reinhaltung der Oberfläche der Straßen;
- 3) Die Entfernung der durch Abfluß der bisherigen Siele in die Schiffahrtskanäle, entstehenden großen Unzuträglichkeiten.

Die Sieleanlagen Hamburgs sind (soweit für jetzt beabsichtigt) seit etwa 2 Jahren vollendet, und wer die Absicht hat, die Wahrheit zu erforschen, so wie den guten Willen sie offen zu bekennen, der steige in die Siele Hamburgs hinab. Man wird sich überzeugen, daß sie ihren Beruf vollständig erfüllen, denn sie entwässern Untergrund und Keller, halten die Canäle für die Schifffahrt rein, haben die Schlammkisten und Hasenmoore entbehrlich gemacht, haben Ausflüsse der Aborte und Küchen in die Kinnsteine entfernt, den Straßenkoth beseitigt, die Querrinnsteine und den öffentlichen Unrathtransport überflüssig gemacht u. s. w. Die Wahrheit der Water closets in allen Stockwerken ist keine der unwichtigsten Folgen der neuen Sieleanlagen gewesen. Die neuen Siele haben, nach dem eigenen Geständnisse ihrer heftigsten früheren

Gegner durch die Sturmfluth am 22. October 1845, sowie durch den im Januar und Februar 1846 stattgehabten, anhaltend hohen Ebbestand der Elbe, zwei Feuerproben bestanden, welche allein schon genügen würden, die Vortrefflichkeit ihrer Anlage darzuthun. Im Ganzen sind Siele von 41,766 Fuß oder 1,6 deutsche Meile Länge in einem Zeitraume von 18 Monaten, ohne irgend eine Beschädigung von Personen oder Eigenthum, mit einem Kostenaufwande von 411,200 Rthlr. Cour. vollendet; der Kostenanschlag des Oberingenieurs Herrn Lindley ist nur um 3418 Rthlr. überschritten, was wohl in Hamburg wie allenthalben zu den Merkwürdigkeiten gehört. Obgleich der Bau der Siele an verschiedenen Orten der nicht abgebrannten Stadttheile (wegen ihrer Anlage 30 bis 40 Fuß unter der Erdoberfläche und durch enge, nur 18 bis 26 Fuß breite Straßen, welche auf Sandgrund mit 5 bis 6 Stock hohen Häusern besetzt sind) Schwierigkeiten darbot, welche nicht häufig vorzukommen pflegen, und ungeachtet ihre Erbauung zu verschiedenen Jahreszeiten auf ganz verschiedenartigem Untergrunde und unter den ungünstigsten Verhältnissen stattgefunden hat; — ist doch die Festigkeit der Construction, ihre in allen Details sich zeigende Zweckmäßigkeit und die Schönheit der Ausführung bewunderungswerth.

Wer ferner gleich mir sich in die Siele begibt, wird, selbst unmittelbar vor dem täglichen Durchspühlen, weder ungewöhnliche Unrathanhäufung, noch verpestete Luft darin entdecken. Im Gegentheile fand ich die Luft sehr wenig verdorben, den Boden der Siele sehr wenig mit festen Theilen belegt, das Unrathwasser sehr wenig gefärbt. Nicht einmal die düsteren Dückprophezeihungen der Gegner des ausgeführten Sielbau's haben sich bewährt, denn beide Dücker (ab- und aufsteigende Siele zur Durchführung unter dem Alsterflusse) erfüllen ihren Zweck vollständig. Die innere Weite der 6 Klassen Siele ist

I.	Höhe	6	—	Zoll	größte	Breite	5	—	Zoll
II.	"	5	"	6	"	"	4	"	9
III.	"	5	"	3	"	"	3	"	9
IV.	"	5	"	—	"	"	3	"	3
V.	"	4	"	6	"	"	2	"	9½
VI.	"	2	"	8	"	"	2	"	—

Sie sind mit halbkreisförmiger Sohle und Decke, aus gebrannten Steinen und Cement erbaut.

Der Unterhalt und die Reinhaltung der 1,6 Meile langen neuen Siele haben im Jahre 1844—45 ein Personal von 4 Mann mit

einem Kostenaufwande von 1120 Rthlr. erfordert. Unter den alten Sielen sind mehrere, welche einzeln 150 bis 200 Rthlr. jährliche Ausgabe nöthig machen.

Die Lage Hamburgs zwischen den Flüssen Alster und Elbe und der Umstand, daß das Niveau der ersteren 13 Fuß höher als der 0 Punkt der letzteren liegt, ist zwar von unbezahlbaren Vortheilen für viele Einrichtungen. Allein die Terrainverhältnisse Hamburgs bieten dennoch manche eigenthümliche Schwierigkeiten dar. Seine theilweise Lage auf der Geest, theilweise auf eingedeicht, theilweise sogar auf überschwemmbarer Marsch, welche überdies in verschiedenen Richtungen von Schiffahrtskanälen durchzogen wird; ferner die bedeutenden, innerhalb 20 Fuß sich bewegenden Schwankungen der Wasserstände der Elbe, sodann die große Zahl von Kellerwohnungen u. s. w.; — machen an sich schon für die Entwässerungsanlagen Hamburgs manche Vorkehrungen nothwendig, welche für ungewöhnlich gehalten werden, obgleich ihre localen Ursachen zum Alltäglichen gehören.

Dritter Brief.

Die besondere Sorgfalt, welche man dem allgemeinen Wohlbefinden widmet, gehört zu den lobenswerthesten Fortschritten der Gegenwart und wie ganz natürlich macht man mit den unentbehrlichsten Lebensbedürfnissen den Anfang. Dazu gehört unbestritten in mehr als einer Beziehung das Wasser und die Versorgung der Städte mit gutem Wasser ist es daher, welche augenblicklich an vielen Orten Gegenstand der Verhandlungen ist.

Hamburg hat auch diese Wohlthat als Staatsanstalt seinen Bewohnern verschafft. Wien, Roveredo, Venedig, Frankfurt, London, Liverpool, Manchester, Edinburg, Glasgow, Greenock; Paris, Marseille, Grenoble, Dijon, Rheims, Bordeaux, Veriers, Lyon; Rom, Caserta, Lissabon; Rio Janeiro, Newyork, Philadelphia, Cincinnati, Boston, Albany N.-Y., Troy N.-Y., Providence N. J., Richmond Va, Pittsburg u. s. w. besitzen ähnliche Anlagen. In Berlin, St. Petersburg und an manchen andern Orten experimentirt man seit einigen Jahren, anscheinend ohne weiter zu kommen.

Hamburg hatte schon früher als Privatunternehmen: 3 Wasserkünste an der Alster, deren älteste länger als 300 Jahre bestand; ferner eine im Anfange dieses Jahrhunderts angelegte Elbwasserkunst und eine vor etwa 12 Jahren errichtete Wasserwerkungsanstalt an der Alster. Die ersteren drei sind nach dem Brande nicht wieder aufge-

baut, sondern zu einem Werthe von etwa 200,000 Rthlr. Cour. an den Staat abgetreten gegen die Verpflichtung unentgeltlicher Versorgung der Interessenten auf ewige Zeiten mit Wasser; die Anstalt an der Elbe ist unverändert geblieben; die neue Alsterwasserkunst dagegen seit 3 Jahren an die Elbe auf den Grasbrook verlegt.

Rath und Bürgerschaft von Hamburg haben in Erwägung gezogen, daß ein möglichst umfassendes System der Wasserversorgung für die Stadt die wesentlichsten directen und indirecten Vortheile gewähren werde. Als directe Vortheile sind zu bezeichnen: die unmittelbare und wohlfeile Erlangung guten weichen Wassers, bis unter das Dach in allen Theilen eines jeden Hauses, in hinreichender Menge für alle häuslichen Zwecke; die Beschaffung einer hinreichenden Menge stets verfügbarer Wasserstrahlen von genügender Kraft für Feuerlöschung, Straßenreinigung und Sprengung, Eispülung, öffentliche Bäder u. s. w.; die Möglichkeit der Einrichtung von Frei- und Springbrunnen, um den ärmsten Theil der Bevölkerung in den Stand zu setzen, sich aus denselben unentgeltlich mit Wasser zu versorgen und auch zur Verschönerung der Stadt.

Erwägt man ferner die unschätzbaren Segnungen, welche der Gesundheit und Moralität einer dicht gedrängten Bevölkerung aus reichlicher Wasserversorgung nothwendig erwachsen müssen; so werden auch die indirecten Vortheile sich klar zu Tage stellen. Es ist z. B. ein bekanntes Resultat der Untersuchung socialer Zustände, daß es nicht allein höchst schwierig, sondern auch außerordentlich kostspielig ist, eine ungesunde und demoralisirte Bevölkerung zu leiten. Daraus aber dürfte sich ergeben, daß es sowohl aus Gründen der Selbsterhaltung als der Ersparung, für den Staat ungleich besser ist, die Mittel zur Reinlichkeit und Behaglichkeit unentgeltlich darzubieten, als die armen Volksklassen Mangel daran leiden zu lassen.

Die Rath- und Bürgerdeputation ersuchte den Oberingenieur Herrn W. Lindley um ein Gutachten über die beste Art einer für die Stadt Hamburg anzulegenden öffentlichen Wasserkunst und dieser hat in einem vorläufigen Berichte vom 9. August 1843 und in einem gemeinschaftlich mit Herrn Mylne (Oberingenieur der New-River Wasserwerke in London) unter dem 6. Februar 1844 erstatteten Berichte, alle dabei in Betracht kommende Verhältnisse ausführlich und gründlich dargelegt. Am 26. Juni 1844 brachte der Rath seine darauf gebauten Vorschläge in die Bürgerschaft und dort fanden solche die bereitwilligste Aufnahme. Die zu einer allen Bedürfnissen genü-

genden Wasserversorgung Hamburgs erforderlichen Einrichtungen sind seitdem schon zum Theil vollendet, oder in der Ausführung soweit vorgerückt, daß ihre Beendigung mit Ablauf des Jahres 1847 zu gewärtigen ist.

An den Vorschlägen der Herrn Lindley und Mylne ist im Wesentlichen durchaus nichts geändert, indem die Baudeputation dieselben als in jeder Hinsicht zweckmäßig anerkannte. Nur in Beziehung auf den Ort zur Anlage der Ablagerungsbassins ist, auf Antrag der Baudeputation, einem Stücke Landes oberhalb der Stadt unmittelbar am Elbstrome der Vorzug gegeben. Dort sind drei Wasserbehälter von zusammen etwa 600,000 Quadratfuß Flächengehalt angelegt, welche, mittelst einer durch den Deich geführten Leitung, bei Hochwasser der Elbe, aus diesem Strome gefüllt werden. In diesen Behältern setzt das Wasser seine erdigen Bestandtheile ab und gelangt dann durch Gitter und Siebe in die Pumpen. Zwei Dampfmaschinen von je 40 Pferdekraft, werden das Wasser in das Druckrohr eines Wasserturms bis zu 200 Fuß Höhe über den 0 Punkt oder ordin. niedrig Wasser der Elbe treiben; auf welcher Höhe es in das abwärts führende Rohr tritt, durch dieses in die Hauptleitung gelangt und so in die Stadt fließt. Aber auch auf 100 Fuß Höhe schon besitzt dieses Druckrohr eine Verbindung mit der hinabführenden Röhre, zur Versorgung der niedriger belegenen Stadttheile. Die untere 100 Fuß dieser beiden Röhre haben 30 Zoll, die obere 100 Fuß 20 Zoll Durchmesser. Die gußeisernen Röhren, durch welche die gesammte Wassermenge bis zur Stadt geführt wird, haben 20 Zoll innere Weite, 1 Zoll Wandstärke, und bestehen aus Stücken von 9 Fuß Länge. Sie speisen die Haupt- und Zweigleitungen des gesammten Röhrensystems der Stadt. Das in Hamburg angenommene System getrennter Haupt- und Zweigleitungen ist in seinen Erfolgen so sehr wichtig und so abweichend von allen ältern Einrichtungen für Wasserversorgung, daß ich darüber aus eigener Anschauung noch einige Worte hinzufügen will. Der Unterschied zwischen diesen beiden Gattungen von Röhren besteht darin, daß die „Hauptleitungen“ ein ganzes Netzwerk bilden und unter allen Straßen fortwährend mit Wasser unter hohem Druck angefüllt sind, während die „Zweigleitungen“ einzeln auf jede 260 Fuß circa, von den „Hauptleitungen“ abzweigen, durch ein Schloß davon trennbar sind und nur periodisch, d. h. 2 bis 3 Stunden täglich durch Aufziehung des Schloffes angefüllt werden,

damit die Häuser ihren Wasserbedarf erhalten, deren „Privatröhren“ von der jedesmaligen „Zweigleitung“ ausgehen.

Es liegen auf diese Weise in allen Straßen zwei Reihen gußeiserner Hauptröhren von resp. 6 bis 18 Zoll und Zweigleitungen von 4 Zoll innerm Durchmesser und von je 9 Fuß Länge, ohne die Muffen, parallel nebeneinander. Sie sind aus bestem, kalt geblasenen Eisen in aufrechter Richtung gegossen, müssen den Druck einer Wassersäule von 600 Fuß Höhe aushalten können und werden mindestens 5 Fuß unter die Oberfläche der Straße gelegt. In den Hauptleitungen sind alle Öffnungen für Privatröhren (aus Blei von 1 Zoll Weite) vermieden und statt solcher zahlreichen Auslässe, welche aller Controle des Staates gänzlich entzogen sein würden, wird jede „Zweigleitung“ nahe bei der Stelle, wo sie von der „Hauptleitung“ abzweigt, durch ein einfaches Schloß abgesperrt. Auf diese Weise wird verhindert, daß viel Wasser unnöthigerweise verloren gehe, denn die Beaufsichtigung der einzelnen Schosse, wodurch die „Zweigleitungen“ controlirt werden, ist verantwortlichen Angestellten anzuvertrauen, während die zahlreichen „Privatausmündungen“ größtentheils den Händen der Consumenten überlassen sind und ohne diejenige Oberaufsicht bleiben müßten, welche zur gehörigen Wirkung jedes Systems so wesentlich erforderlich ist. Es ist ersichtlich, daß in Folge dieser neueren Einrichtungen, die Macht den Verbrauch des Wassers zu leiten, gänzlich in die Hände des Ingenieurs gegeben ist. Unter gewöhnlichen Umständen würde er den sparsamsten Weg einschlagen, und die niedrigsten Stadttheile zuerst versorgen. Sollten die Umstände es aber erheischen, so kann er auch die höchsten Stadttheile zuerst versorgen, oder er kann alle „Zweigleitungen“ verschlossen lassen und die ganze Kraft der Wasserkunst concentrirend, dieselbe in irgend einer Straße der Stadt verwenden, wo die öffentliche Sicherheit dessen bedürfen sollte.

Die Versorgung der etwa 400 Interessenten der vormaligen drei Alsterwasserkünste mußte vertragsgemäß zunächst sicher gestellt werden und dieses ist durch die Anlage eines Wasserbehälters, auf der (wegen ihrer reizenden Lage weit und breit bekannten) Elbhöhe geschehen; dessen Niveau etwa 100 Fuß über ordinär niedrig Wasser der Elbe liegt. Damit jetzt schon in Verbindung gebracht ist die Einrichtung von öffentlichen Brunnen und Nothpforten in dem betreffenden Theile der Stadt.

Hauptnothpforten werden auf allen Hauptleitungen mittelst Röhren errichtet, welche in angemessener Biegung davon nach den

Kantsteinen der Trottoirs zu auslaufen und dort dicht unter der Straßenoberfläche in einem eisernen Kasten ausmünden. Zweignothpfeifen dagegen werden an den Zweigleitungen in solchen Entfernungen angebracht, daß durch beide Arten der Nothpfeifen in allen Straßen das zum Feuerlöschten, Spülen, Reinigen u. s. w. erforderliche Wasser in hinreichender Menge stets vorhanden ist und auf je 130 Fuß Entfernung aus Oeffnungen von 3 Zoll Weite, bis auf fast 100 Fuß Höhe über dem Straßenpflaster, mittelst angeschrobener Lederföhläuche mit Metallmundstücken von 1 bis 2 Zoll Weite getrieben werden kann.

Solcher Nothpfeifen wird die ganze Stadt innerhalb der Wälle 1355 enthalten. Auch im Innern von öffentlichen und Privatgebäuden werden dergleichen angebracht, obgleich auch schon die in denselben befindlichen Privatröhren ähnliche Dienste zu leisten im Stande sind, namentlich wenn die sehr wünschenswerthe Einrichtung großer in den obern Etagen jeden Hauses angelegter Wasserbehälter allgemeiner geworden ist.

Gleichfalls werden „Spülschöffe“ mit, von den „Hauptleitungen“ in die Siele gehenden Ausmündungen, anzubringen beabsichtigt. Dieselben haben sich als zweckmäßig zum Wegspülen der, in den Senkungen der „Hauptleitungen“ etwa im Laufe der Zeit, sich ablagernden Stoffe bewährt. Außerdem kommen „Luftentweichungsventile“ an allen den hoch liegenden Theilen der „Hauptleitungen“, wo sonst die Luft, zur Beeinträchtigung des Wasserlaufs durch die Leitungen, sich anhäufen könnte.

Die gesammten Anlagekosten dieser etwa 190,000 Fuß oder 7 deutsche Meilen langen Röhrenleitungen, sind für die Stadt innerhalb der Wälle zu 671,000 Rthlr. Cour.; die jährlichen Durchschnittsausgaben für Unterhaltung und Betrieb zu 21,012 Rthlr. berechnet. Dabei ist der Bedarf für jedes Haus auf täglich 60 Eimer (3 Orchoft oder 30 Kubikfuß) angeschlagen. Da nun hiernach 9700 Häuser mit 291,000 Kubikfuß Wasser täglich, oder 106,215,000 Kubikfuß jährlich, zu versorgen sein werden; so stellen die durchschnittlichen Selbstkosten für jeden Kubikfuß oder 2 Eimer Wasser sich auf $\frac{1}{4}$ Silberpfenning, und, falls man die Zinsen des Anlagecapitals zu 4 % mit in Rechnung bringt, auf etwa $\frac{1}{6}$ Silberpfenning: für jedes Haus also jährlich auf 5 Rthlr. Cour., und für jeden Kopf der Bevölkerung auf 11 bis 12 Sgr. jährlich. Wahrlich eine höchst geringe Ausgabe für so viele Vortheile!

Vierter Brief.

Hamburg gehört zu den wenigen glücklichen Hafenplätzen, deren örtliche Lage nicht nur überhaupt eine nützliche räumliche Ausdehnung gestattet; sondern die auch von der Natur so sehr begünstigt sind, daß gerade fast alle für den Schiffahrtsverkehr eigentlich am vortheilhaftesten belegenen Räume noch unbebaut sind.

Hamburg besitzt daher neben seinen alten berühmten Anstalten für den Handel, den seltenen Vorzug ganz neuer Handelsplätze, den Vortheil nämlich für die im Verlaufe der Zeiten nöthig gewordenen Verbesserungen der Verkehrseinrichtungen, örtliche Hindernisse durchaus nicht zu finden.

Schon vor dem Brande hatten einzelne Stimmen auf die Nothwendigkeit hingewiesen, manchen Anstalten für Schiffahrt und Handel eine den jetzigen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechende Gestaltung zu geben. Obgleich die Nothwendigkeit durchgreifender Reformen damals noch nicht als allgemeines Gefühl unter den Behörden und der Bürgerschaft verbreitet gewesen zu sein scheint, geschahen doch einzelne wesentliche Verbesserungen. Dahin sind namentlich der Dampfschiffbau, der Hafen für die Küstenfahrer und die Hamburg-Bergedorfer-Eisenbahn zu rechnen.

Die durch den Brand hervorgerufene allgemeine geistige Erhebung und Aufregung, ließ auch den Zustand der Handels- und Schiffahrtsanstalten Hamburgs in einem klarern und richtigern Lichte erscheinen. Der richtigen Einsicht folgte die rasche kräftige That auf dem Fuße und nur dem allgemeinen Erkennen dessen was nöthig sei, so wie dem einmüthigen Handeln nach derselben Richtung, ist es zuzuschreiben, daß in den letzten vier Jahren auch für die Verkehrseinrichtungen Hamburgs so sehr viel geschehen konnte. —

Eine der ersten Maßregeln in dieser Beziehung, war der unter dem 1. September 1842 zum Bürgerbeschluß erhobene Antrag des Rathes:

den, (im Auftrage der betreffenden Behörde) vom Herrn Oberingenieur Lindley entworfenen Plan der Entwässerung und zweckmäßigen Benutzung des Hammerbrook auszuführen.

Im Verfolge der deshalb begonnenen Arbeiten, erhielt ferner am 6. Juni 1844 der Antrag zum

Bau einer Kastenschleuse, welche das innere Hammerbrook mit dem Oberhafen (etwa auf der Mitte seiner jetzigen Länge) in

Verbindung setzen sollte; ferner zur Einrichtung der daneben erforderlichen Canäle, Wege, Liege- und Landungsplätze, die Genehmigung der Bürgerschaft.

Endlich ertheilte am 18. Juni 1846 die Bürgerschaft ihre Einwilligung

zur Erweiterung des Eisenbahnhofs, Anlage eines Schifffahrts-canals an dessen Seite und Verbindung dieses Canals mit dem obern Ende des Hafens für oberländische Fahrzeuge, durch eine zweite Kasten-schleuse.

Der Hammerbrook (auf welchen alle diese Maßregeln sich beziehen) ist eine, im Osten Hamburgs, zwischen der Vorstadt St. Georg und der Elbe belegene, unmittelbar am Stadttore beginnende Marsch, die einen Gesammtflächenraum von 58,800,000 Quadratfuß, oder 500 Hamburger Morgen = 1590 preuß. Morgen umfaßt. Dieser Hammerbrook ist zum Theil 4 Fuß, an den tiefsten Stellen aber nur 2 Fuß über dem 0 Punkte der Elbe erhaben, und durch 16 bis 18 Fuß hohe Deiche gegen die Fluthen des Elbstromes geschützt, gegen den Billefluß durch den Hammerdeich gesichert, der sich vom grünen Deich und Bullerdeich bis nahe zum letzten Heller erstreckt und hier an die Geest oder hochliegenden Ländereien schließt. Er ward bis jetzt ausschließlich als Weideland benutzt, indem beinahe in jedem Frühjahr, durch die hohen Ebben der Elbe am Abfluß durch die Schleuse gehindert, das sich in dieser Fläche sammelnde Regenwasser, vereinigt mit den Zuflüssen vom angrenzenden Geestlande, einen großen Theil des Hammerbrooks überschwemmte, bis endlich der Spiegel der Elbe sich soweit senkte, daß auch das Wasser vom Innern des Hammerbrooks abfließen konnte.

Der Hammerbrook besteht aus, einerseits dem Theile innerhalb der Acciselinie, zur Vorstadt St. Georg gehörig, dem sogenannten innern Hammerbrook, andererseits dem außerhalb der Acciselinie von da bis zum letzten Heller, dem äußern Hammerbrook. Jeder dieser beiden, durch die Acciselinie gänzlich von einander getrennten Theile bedarf einer besondern, seiner Lage und den allgemeinen Bedürfnissen angemessenen Behandlungsart.

Der äußere Hammerbrook, durch die beinahe regelmäßig in jedem Frühjahr wiederkehrenden Ueberschwemmungen bisher nur zu Weideland benutzbar, muß zu allen Zeiten so trocken gelegt werden, daß er für jegliche Zwecke der Agricultur, zum Acker- sowohl als zum

Gemüsebau verwandt werden kann, während bis jetzt in den meisten Jahren das auf demselben gewachsene Gras kaum verwendbar war.

Der innere Hammerbrook, einen Theil der Vorstadt St. Georg bildend, durch den Oberhafen begrenzt und den Bahnhof der Hamburg-Berliner Eisenbahn, der größten Bahn Norddeutschlands, in sich enthaltend, ist vermöge dieser vortheilhaften Lage und vermittelt leichter Schiffbarmachung desselben, zunächst für Fabrikanlagen, für Gewerbe, zu deren Betreibung die Stadt nicht den nöthigen Raum bietet, für größere Magazine, Lagerplätze für Waaren und Gegenstände, die bei geringem Werthe bedeutenden Raumes bedürfen, für die Verlegung der Zimmerplätze vom Vorgesch und für manche andere Anlagen, welche in der Nähe einer volkreichen Stadt erforderlich und innerhalb derselben aus manchen Gründen nicht einzurichten sind, am besten geeignet.

Der innere Hammerbrook ist eine von den obengedachten Grundflächen unbezahlbaren Werthes für Hamburg; ein Grundstück für dessen Besitz an seiner Seite, Altona und manche andere Hafenstadt bereitwillig Millionen opfern würde. Allein die Hamburger erkennen auch dessen nothwendige Zukunft vollständig. Schon ist durch die zweckmäßigsten Anstalten die Trockenlegung bewirkt und die regelmäßige Abwässerung gesichert. Schiffbare Canäle, Straßen, Wege sind und werden angelegt und sehr bald wird dort sich wiederholen was man andern Orten schon mehrfach erfuhr:

die Entstehung eines neuen Stadtviertels um den Eisenbahnhof. Daß das jetzige niedere Niveau der Grundstücke des innern Hammerbrooks dabei ein Hinderniß sein könne, wird Niemand glauben der sich ein wenig in andern Städten umgesehen hat. Einige Beispiele davon in der Nähe liefert Berlin.

Die künftige Straßenhöhe im Hammerbrook soll 13 Fuß über ordinär niedrig Wasser betragen, dem Niveau mehrerer Theile der innern Stadt Hamburg entsprechend; nur mit dem wesentlichen Unterschiede, daß diese alten Stadttheile bei jedem höhern Wasserstande überschwemmt werden, während der Hammerbrook durch hohe und starke Deiche vollständig geschützt ist.

(Der Schluß folgt im nächsten Hefte).