

Reife Andacht.

Von E. O. Anhalt.

Reife Frühlingslüfte wehen
Über's grünen Gefild.
Tief im Herzen ein erbes
Fühl' ich leis ein altes Weib'.

Reife raucht der Bach im Tale,
Reife schmilzt der letzte Schnee,
Mächtig, ach, mit einem Male
Liebertommt mich Sehnsuchtswech.

Reife andachtsvolle Weiße
Vont mein Auge himmelwärts.
Deinen Namen rief ich leis —
Reife blutet mir das Herz.

Der Glücksnagel.

Von E. O. Anhalt.

„Wollen Sie mir nicht sagen, warum
Sie eigentlich diesen alten, verrosteten
Nagel aufheben? — Sie sind etwa
überglücklich und glauben, das bringe
Glück? — Aber, Fräulein Marie!
— Ich dachte, Sie wären ein ganz auf-
geklärtes Mädchen!“

Fräulein Marie sah mit ihren großen
blauen Augen den Frager an und
sagte ernst: „Ja, bin nicht überglücklich
im landläufigen Sinne — Ich habe den
Nagel auf — weil — weil —“

„Aber das ist eine ganz kleine Geschichte, Herr
Doctor; soll ich Sie Ihnen erzählen?“

„Wie können Sie fragen?“

„Also, mein Ur-Urgroßvater war
keines Zeichens ein wackerer Nagel-
schmied. Er wohnte in einem Wald-
dorf, das noch heute wegen seiner Eisen-
industrie bekannt ist. Dort stand er
Tag für Tag an einem Amboss und
schmiedete. Zur Zeit der Weiße jog er
dann mit seinem Vorrath hinunter in's
flache Land — nach Leipzig oder nach
Frankfurt.“

Er war ein schöner, stattlicher Mann
und hatte eine Frau und sechs Söhne,
die er über Alles liebte. Wenn er aus-
zog, so nahm er mit ihnen nach alter
Sitte das Abendmahl und ließ sich von
seiner Elisabeth geloben, daß sie ihm
Haus und Hof gut bewahren werde.

Das Reiten war damals keine Klein-
igkeit, besonders war es nicht so leicht
für einen hochgewachsenen, stattlichen
Mann, denn solche Leute waren damals
ein gesucht Artikel, und die Werber
und Händler stellten ihnen struppel-
los mit Pfeil und Gewal, nach wo sie ihrer
wege trieben konnten.

Einmal nun hatten sie ihm in Leip-
zig besonders hart zugezogen. Er konnte
machen, was er wollte, sie verfolgten
ihn auf Schritt und Tritt, sie hielten
ihn gar zu gern nach Potsdam zur
langen Garde gebracht. Endlich wurden
die Geschäfte erledigt, und er war froh,
wieder heimwärts fahren zu können
mit einem leeren Magen und einer vol-
len Tasche. Er war, als der Weg sehr
heil bergan ging, vom Wagen getrieben
und hatte seinen Knecht die Zügel ge-
lassen. Froh, bald daheim zu sein, ließ
er den Knecht die Fahrstraße nehmen,
er selber schlug einen steilen Abhang
ein, der ihn schneller zu seinem Dorfe
führen sollte.

Und wie er nun so schlendernd und
singend fürab fegte, hör er plötzlich
ein Knarren von trockenen Zweigen, und
wie er sich umwendet, sieht er hinter sich
die drei verwegenen Jährlinge, die ihm
schon in Leipzig nachgestellt hatten. Da
padt ihn die Angst — was soll er nun
thun? Neben sich ein tiefer Abgrund —
vor sich eine steile Höhe und hinter sich
drei träftige Männer — was soll er
allein gegen diese Uebermacht ausrichten?

Da nimmt er alle Kraft zusammen
— und überlegt... Sie werden sich
wohl hüten, denkt er, mich auf dem
schmalen Wege da anzufallen, sie wis-
sen's genau: Der Amelung reißt sie alle
Drei mit in die Tiefe! Aber wenn er
oben ist, wenn sich der Weg abbiegt von
der Schlucht und auf eine breite Wald-
weise ausläuft, — wo es still und ein-
sam ist, — wo die hohen Eibeltannen
stehen und die alte Jägerhütte — da
werden sie ihn fangen und inebeln und
hinstrapazieren zu dem verhassten Freiwil-
lensdienst — dann werden sie einen Zubehö-
ren für ihn bekommen und er wird da-
rauf müssen in dem vermißlichen Auf-
fentod — er, der Konrad Amelung, der
noch keinem je gebot hat!...

So dachte er denn den Uebang hin-
auf, die Schleifer immer hinter ihm.
Und nun war er oben; — einen Augen-
blick gauderte er — dann warf er die
schwere Gelbtaube ab und legte sie in
einen gewaltigen Trud — eine ganze
Stunde noch war es bis zu seinem
Haus!

Die Gelbtaube aber hielt seine Her-
scher richtig einen Augenblick auf. Der
Eisen nahm sie in Verwahr, die
anderen drei setzten ihm rasch wieder
nach — lautlos — mit Striden um
den Arm, damit wollten sie ihn fangen
und binden.

Zimmer noch war er im Vorsprung
— aber die Angst um die Seiten
lähmte seine Kraft und ließ ihn Herz
zum Zerplatzen klopfen. Die drei Vor-
sprung wurde kleiner, immer kleiner —
da leuchteten schon feine Funken aus
dem Blättergrün der Obstbäume am
Weienrand — da steigt der Rauch aus
einer Esse — aber kein Mensch ist zu
sehen — keiner, der ihm zu Hilfe
kommt — er will rufen, aber die Zün-
ge klebt ihm trocken am Gaumen — er
rennt weiter, unauffällig — endlich
legt er die Hand auf den Griff zur höl-
zernen Gitterthür — da, ein lautes
Auffahren — die Hand des ersten Hä-
schers padt ihn von hinten... er hat
ihn wirklich gepackt, noch an der
Schwelle des Hauses, der elende Wicht,
der Menschenjäger! Aber im selben
Augenblick fand auch mein Ur-Urgroß-
vater nach der durchdringenden Zitterung
und Aufregung entsetzt zu Boden —
es war wohl ein Herzschlag. Auf den
Schrei erst erschienen Elisabeth in der Thür
und begriff nicht gleich, was sie sah —
erst auf ihren Stürzen kamen die sechs

halberwachsenen Söhne zusammenge-

laufen. Der Werber sah, daß er sein Spiel
verloren hatte, und floh davon. Die
Söhne aber trugen ihren lieben Vater
in's Haus, und am nächsten Tage ha-
ben sie ihn in der Blüthe seiner Jahre
beerdigt...

Sie nun legt an trat Frau Elisabeth
selber an den Amboss und schmiedete
Nägel — und sie stand da, tagaus tag-
ein, weil sie den Schweiß halten wollte,
den sie ihrem Gatten vor seinem Ab-
schied gelehrt hatte. Sie sorgte treu-
lich für ihre sechs Jungen, daß ihnen
nichts abging — so lange, bis die ihr
den Hammer aus der Hand nahmen
und selber für die Mutter sorgten.

Ein paar von Frau Amelung's Nä-
gel aber erben sich in der Familie
fort und erinnern diese heute noch da-
rauf, daß ihre Ur-Urgroßmutter der-
mal ein durch die Nagelschmiede ihren
Wohlstand begründete... Das ist die
ganze kleine Geschichte. Kennen Sie
das nun Ueberglücken? —

„Rein — aber Viecht!“

„Und ist Ihnen das nicht zu altmo-
disch — Ihnen, dem modernen Mann?“

Er nahm ihr den Nagel aus der
Hand, die er löste. Lange und auf-
merksam besah er das rostige Ding,
dann steckte er es in die Tasche und
sagte:

„Also lassen sie ihn auch für mich ein
Glücksnagel sein, Fräulein Marie.
Wollen wir an diesen Nagel unseren
kleinen Söhnen hängen und ein Frie-
densbündniß schließen?“

Und Fräulein Marie hatte nichts da-
gegen, und hat sich als Frau Marie
schon oft an dem Gedanken freuen dür-
fen, daß der alte Glücksnagel ihre Ehe-
stiftet geworden ist.

Im Hamburger Hafen.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

schrittlich um das Seehafengebiet
zu genügen die Vorbereitungen der
Elbe zum Behalten der Schiffahrt nicht
mehr. Es mußte auf bedeutend schnellere
Abfertigung geachtet werden, wenn die
Dampfschiffe, deren Liegezeit wegen
ihres complicirten Mechanismus be-
deutend höher zu veranschlagen ist,
als die der Segelschiffe, rentabel sein
sollten. Man mußte zur Anlage lan-
gefter Quais streiten, auf denen die
stärksten maschinellen Hilfsmittel zur
Lastenbedingung, und andere zur schnei-
len Weiterbeförderung der Waaren
montirt werden konnten. So wurden
im Jahre 1866 die ersten festen Quai-
anlagen an Sandtörpfen beim Ver-
kehr übergeben. Dieser Hafen, nach
den Plänen des von Hamburg hochver-
dienten Baupredicatorens Dahmann
als offene „Tidehafen“ ausgeführt —
in dem also die Wirkung der Gezeiten
voll zur Geltung kommt — war das
Vorbild, nach welchem sämtliche
Hamburger Hafenanlagen als Tidehäfen
gebaut wurden. — Dem außerordent-
lich schnell wachsenden Bedürfnisse nach
festen Quaianlagen nachzukommen, hat
der Hamburgische Staat in den letzten
Jahre eine enorme Aufwendungen
gemacht und heute hat Hamburg mehr
als 16,500 Meter Liegeplätze an fest-
en Quais zur Verfügung. Fast man
diese Strecke aufsummen mit den
10,000 Meter Liegeplätzen an Duc
b'Alben im freien Wasser, so ergibt
sich, daß heute Hamburg 300 Seeschif-
fen großer Dimension die Möglichkeit
einer gleichzeitigen Abfertigung bietet.

Die freie und Hansestadt Hamburg
kann sich rühmen, den größten und
bedeutendsten Hafen des ganzen Con-
tinentes von Europa zu besitzen. Die
Stadt liegt etwa 105 Kilometer (65
engl. Meilen) von der Elbmündung
entfernt und noch vollständig im Wir-
kungsbereich der Gezeiten, die sich hier
durch eine Wasserstands-differenz von
fast 2 Meter bemerkbar machen. Dies-
sees Fröhwasser von Hamburg bis in
die freie See hinaus, das ursprünglich
nur kleineren Schiffen von höchstens 4
Meter Tiefgang genügt, ist nun im
Laufe der Zeiten durch ganz außer-
ordentliche Aufwendungen an Mühe,
an Ausdauer und an Geld zu einer
Fahrstraße für die größten Ozeanriesen
umgewandelt worden. — Schon aus
der früheren Blüthezeit des alten
Hansebundes wird von künstlichen
Verbesserungen des Elbschiffverkehrs
berichtet; doch erst im dritten Jahrh.

„Freihafenerbau-Gesellschaft“ Spei-
cher erbaut, welche an die Interessenten
vermietet werden. Diese gewaltigen
Speicherkomplexe, die nachgerade zu
Stadtheilen angewachsen, sind anstatt
von Straßen zum Theil von Wasser-
läufen durchzogen, die in ihrer Art oft
mit Venedig verglichen werden. — Die
neueren Lagergebäude, von denen Ein-
zelne sich heute schon bis zu 12 Stock-
werken erheben und so die ersten Ver-
suche zur Nachahmung der ameri-
kanischen Sky Scrapers machen, stellen

Speicher erbaut, welche an die Interessenten
vermietet werden. Diese gewaltigen
Speicherkomplexe, die nachgerade zu
Stadtheilen angewachsen, sind anstatt