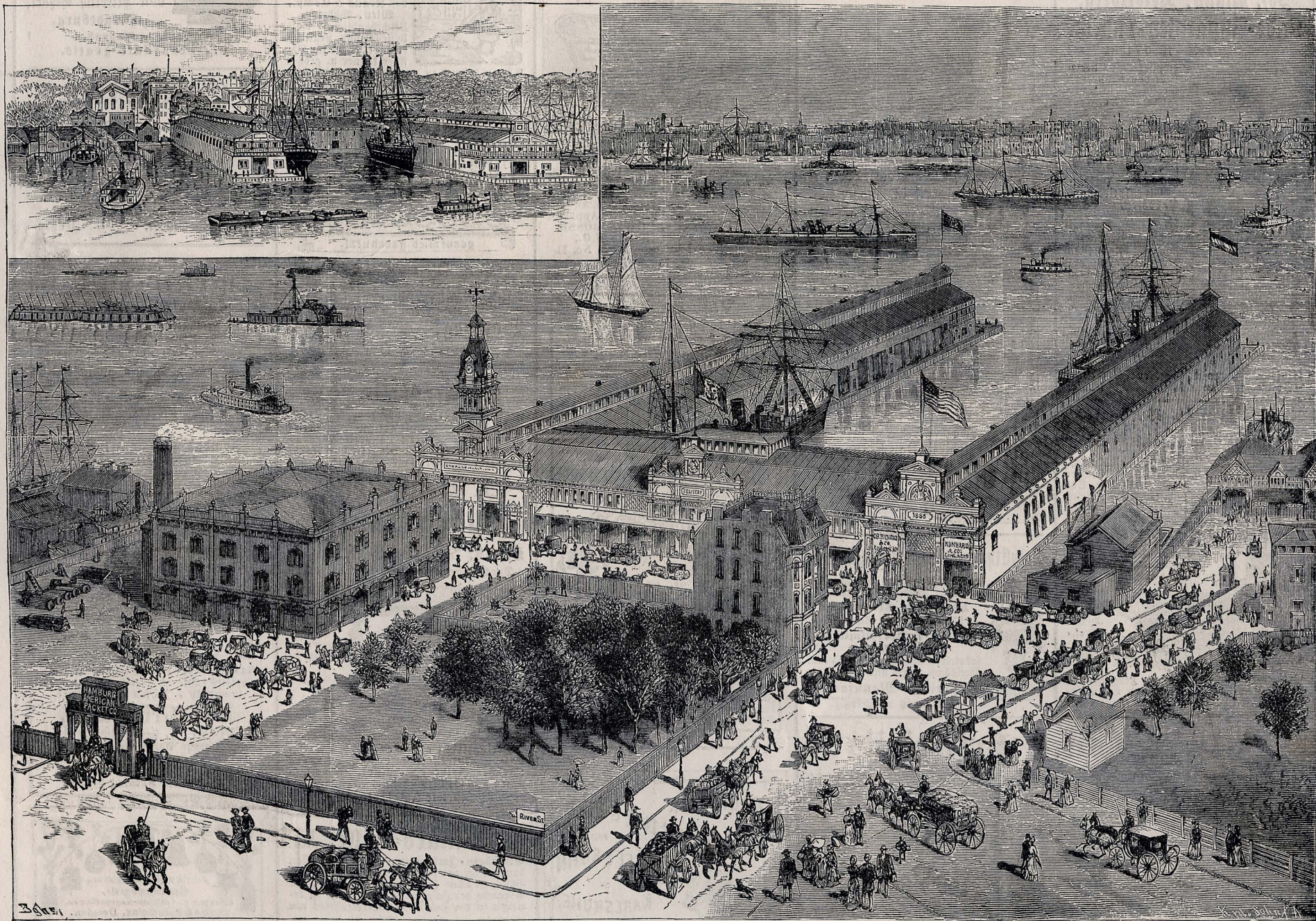


Die neuen Docks der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ in Hoboken, New Jersey.



Dieser neue Landungsplatz, welchen die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft im vorigen Jahre käuflich erworben hat, ist mit den neuen darauf errichteten zwei Anlegebrücken nebst geschlossenen Schuppen von je ca. 700 Fuss Länge und einem zwischen beiden an der Landseite liegenden grossen Ablieferungsschuppen am 15. Februar d. J. in Betrieb genommen. Die ausserordentlich praktische Anlage, welche Anfuhr und Abfuhr durch verschiedene Strassen gestattet, und durch die grossen Räumlichkeiten jederzeit rasche Ablieferung aller angebrachten Güter sichert, hat in New-York die allgemeinste Anerkennung gefunden und bietet sowohl für den Passagier-, als auch für den Waarenverkehr die grösstmögliche Erleichterung. Das massive Lagerhaus auf dem Besitz ist durch Abkommen mit dem New-Yorker Zollamt als zollfreie Niederlage zugelassen und gewährt gegen mässige Lagermiete den vielfach verlangten Lagerraum für die mit den Dampfschiffen der Gesellschaft eingeführten Waaren, bis dieselben verzollt und in den Verkehr genommen werden. Die häufigen Nacharbeiten beim Entlösen und Beladen der Dampfschiffe in New-York haben die Gesellschaft bestimmt, elektrische Beleuchtung in den Schuppen einzuführen, und ferner ein Wohnhaus für den Inspector und für den die Dampfwinden etc. leitenden Maschinisten auf dem Grundbesitz zu errichten, weil die Anwesenheit dieser Beamten jederzeit erforderlich ist. Zur würdigen Ausstattung des Ganzen ist die Front der Schuppen durch einen Thurm verziert und am Haupteingang ein stattliches schmiedeeisernes Thor errichtet. Diese Einrichtungen sowie die Ausbaggerung der Bassins zwischen den Anlegebrücken und die Aptirung wie Pflasterung der über das Grundstück führenden Strassen haben die Gesamtkosten

des Landungsplatzes auf reichlich 2,900,000 Mark erhöht.

Am Sonnabend, den 17. März, wurden die stattlichen neuen Docks der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ in Hoboken, New-York, in solennster Weise eingeweiht und namentlich die Deutsch-Amerikaner, die an diesem Feste theilnahmen, dürfen mit einem gewissen nationalen Stolz den Blick auf diesen grossartigen Anlagen ruhen lassen, die unbestritten zu den bedeutendsten Hafenbauten im ganzen Bereiche der New-Yorker Gewässer zu rechnen sind. Bekanntlich benutzten seit vielen Jahren die Hamburger und Bremer Dampferlinien zusammen die Docks des „Norddeutschen Lloyd“ am Fusse der Dritten Strasse in Hoboken, doch bei der immer grösseren Ausdehnung, welche der überseeische Verkehr zwischen den deutschen Nordsee-Häfen und New-York in den letzten Jahren annahm, wurden die Räumlichkeiten zu enge und die Hamburger Gesellschaft fasste, stets bereit, den Geschäftsinteressen im vollsten Umfange Rechnung zu tragen, den Entschluss, ein eigenes Heim am amerikanischen Strande sich zu gründen und so gewissermassen hüben und drüben auf eigenen Füssen zu stehen. Unterhandlungen wurden angeknüpft, ein weiter Ufercomplex gesichert, Skizzen und Pläne entworfen, eine ganze Armee von Arbeitern, Handwerkern und Experten engagirt und dann im vorigen Sommer mit der Arbeit begonnen. Nach monatelanger rastloser, unermüdlicher Thätigkeit ist das kühne Werk jetzt vollendet und schon seit der Mitte des vorigen Monats konnten die Hamburger Dampfer stolz in die neuen, in die eigenen sichern und stattlichen Docks einfahren.

Das neue Eigenthum grenzt nördlich unmittelbar an die Hobokener Ferry und

erstreckt sich 470 Fuss weit am Ufer entlang, während es sich westlich bis zur River Street ausdehnt, nahezu dieselbe Breite einnehmend wie am Flussufer. Natürlich ist die Errichtung von festen, dem Sturm, den Fluten und dem Eisgang trotzendem Bauten mit unendlichen Schwierigkeiten verknüpft, die feste Grundlage muss gewissermassen dem trügerischen Wasser abgetrotzt werden und man macht sich einen ungefähren Begriff von der Ausdehnung dieser Arbeiten, wenn man bedenkt, dass als Fundament für die eigentlichen Dockgebäude allein über fünftausend mächtige Baumstämme, in der Länge zwischen 60 und 90 Fuss variirend, benutzt worden sind, die mitunter 60 bis 75 Fuss tief in den Uferschlamm eingetrieben werden mussten. Bei der allgemein marschigen Natur des Ufers musste auch für die übrigen, nicht direct ins Wasser hineinragenden Bauten ein derartiges Balkenfundament geschaffen werden, und es liegt auf der Hand, dass diese Unterbaue von ganz besonderer Wichtigkeit sind.

Die eigentlichen in den Fluss hineinragenden Dockbauten bestehen aus zwei 700 Fuss langen Piers, von denen der eine, der ziemlich genau die Stelle des am 6. November 1881 durch Feuer zerstörten „Eagle Pier“ einnimmt, 80, der andere 50 Fuss breit ist. Diese beiden Piers sind an der Uferseite durch einen mächtigen, 100 Fuss breiten und 177 Fuss langen sogenannten „Bulkhead Pier“ verbunden, sodass also zwischen den Piers ein 177 Fuss breites und 700 Fuss langes Bassin sich befindet, das durch sorgfältiges Ausbaggern eine ziemlich gleichmässige Tiefe von 25 Fuss bei niedrigem Wasserstande erhalten hat, sodass auch die Dampfer mit dem grössten Tiefgange ungehindert zu irgend einer Zeit in dieses Bassin bis an den „Bulkhead Pier“ einlaufen können.

Der Oberbau der Piers und Docks, bei deren Construction natürlich allen Bedürfnissen Rechnung getragen und die neusten und besten technischen Erfahrungen und Erfindungen in dieser speciellen Branche angewandt sind, besteht aus eleganten und zugleich festen Holzconstructions, während die architektonisch schöne Uferfront der Gebäude, eine Gesamtlänge von 307 Fuss einnehmend, aus galvanisirtem Eisen besteht. Am Uferende des nördlichen Piers erhebt sich ein schlanker Thurm, 100 Fuss hoch, in dessen Spitze eine grosse Signalglocke aufgehängt ist. Ausser diesen Dockgebäuden umfasst der rings eingefriedigte Raum noch verschiedene andere Gebäude, z. B. das schon seit Jahren bestehende grosse Waarenhaus, welches jetzt den officiellen Namen „Hamburg Stores“ führt, nördlich davon das neue Maschinenhaus für die Dampfmaschinen und Dynamomotoren, letztere zum Betrieb der elektrischen Beleuchtung der Docks, und schliesslich ein elegantes Backstein-Gebäude für den Inspector u. s. w.; diese Gebäude sind bereits vollendet, während die Errichtung anderer Bauten, unter andern auch die eines grossen Hotels an der Ecke von Newark- und River-Str., noch in Aussicht genommen ist.

Diese Beschreibung der wirklich grossartigen Anlagen möge genügen, und wir hoffen, dass die Leser mit Hilfe dieser und der Illustration sich einen anschaulichen Begriff von der Ausdehnung und Bedeutung dieser stolzen deutsch-amerikanischen Bauten machen werden. 951

Die am Sonnabend, den 17. März c. stattgehabte officiële Einweihung erhielt dadurch noch besondere Bedeutung, dass zur Zeit gerade der grösste und stolzeste Dampfer der Hamburger Flotte, die „Hammonia“, im Dock lag und ebenfalls von den geladenen Gästen inspiciert wurde.



Dieser neue Landungsplatz, welchen die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft im vorigen Jahre käuflich erworben hat, ist mit den neuen darauf errichteten zwei Anlegebrücken nebst geschlossenen Schuppen von je ca. 700 Fuss Länge und einem zwischen beiden an der Landseite liegenden grossen Ablieferungsschuppen am 15. Februar d. J. in Betrieb genommen. Die ausserordentlich praktische Anlage, welche Anfuhr und Abfuhr durch verschiedene Strassen gestattet, und durch die grossen Räumlichkeiten jederzeit rasche Ablieferung aller angebrachten Güter sichert, hat in New-York die allgemeinste Anerkennung gefunden und bietet sowohl für den Passagier-, als auch für den Waarenverkehr die grösstmögliche Erleichterung. Das massive Lagerhaus auf dem Besitz ist durch Abkommen mit dem New-Yorker Zollamt als zollfreie Niederlage zugelassen und gewährt gegen mässige Lagermiete den vielfach verlangten Lagerraum für die mit den Dampfschiffen der Gesellschaft eingeführten Waaren, bis dieselben verzollt und in den Verkehr genommen werden. Die häufigen Nacharbeiten beim Entlöschten und Beladen der Dampfschiffe in New-York haben die Gesellschaft bestimmt, elektrische Beleuchtung in den Schuppen einzuführen, und ferner ein Wohnhaus für den Inspector und für den die Dampfwinden etc. leitenden Maschinisten auf dem Grundbesitz zu errichten, weil die Anwesenheit dieser Beamten jederzeit erforderlich ist. Zur würdigen Ausstattung des Ganzen ist die Front der Schuppen durch einen Thurm verziert und am Haupteingang ein stattliches schmiedeeisernes Thor errichtet. Diese Einrichtungen sowie die Ausbaggerung der Bassins zwischen den Anlegebrücken und die Apftirung wie Pflasterung der über das Grundstück führenden Strassen haben die Gesamtkosten

des Landungsplatzes auf reichlich 2,900,000 Mark erhöht.

Am Sonnabend, den 17. März, wurden die stattlichen neuen Docks der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ in Hoboken, New-York, in solennster Weise eingeweiht und namentlich die Deutsch-Amerikaner, die an diesem Feste theilnahmen, dürfen mit einem gewissen nationalen Stolz den Blick auf diesen grossartigen Anlagen ruhen lassen, die unbestritten zu den bedeutendsten Hafenbauten im ganzen Bereiche der New-Yorker Gewässer zu rechnen sind. Bekanntlich benutzten seit vielen Jahren die Hamburger und Bremer Dampferlinien zusammen die Docks des „Norddeutschen Lloyd“ am Fusse der Dritten Strasse in Hoboken, doch bei der immer grösseren Ausdehnung, welche der überseeische Verkehr zwischen den deutschen Nordsee-Häfen und New-York in den letzten Jahren annahm, wurden die Räumlichkeiten zu enge und die Hamburger Gesellschaft fasste, stets bereit, den Geschäftsinteressen im vollsten Umfange Rechnung zu tragen, den Entschluss, ein eigenes Heim am amerikanischen Strande sich zu gründen und so gewissermassen hüben und drüben auf eigenen Füssen zu stehen. Unterhandlungen wurden angeknüpft, ein weiter Ufercomplex gesichert, Skizzen und Pläne entworfen, eine ganze Armee von Arbeitern, Handwerkern und Experten engagirt und dann im vorigen Sommer mit der Arbeit begonnen. Nach monatelanger rastloser, unermüdlicher Thätigkeit ist das kühne Werk jetzt vollendet und schon seit der Mitte des vorigen Monats konnten die Hamburger Dampfer stolz in die neuen, in die eigenen sichern und stattlichen Docks einfahren.

Das neue Eigenthum grenzt nördlich unmittelbar an die Hobokener Ferry und

erstreckt sich 470 Fuss weit am Ufer entlang, während es sich westlich bis zur River Street ausdehnt, nahezu dieselbe Breite einnehmend wie am Flussufer. Natürlich ist die Errichtung von festen, dem Sturm, den Fluten und dem Eisgang trotzendem Bauten mit unendlichen Schwierigkeiten verknüpft, die feste Grundlage muss gewissermassen dem trügerischen Wasser abgetrotzt werden und man macht sich einen ungefähren Begriff von der Ausdehnung dieser Arbeiten, wenn man bedenkt, dass als Fundament für die eigentlichen Dockgebäude allein über fünftausend mächtige Baumstämme, in der Länge zwischen 60 und 90 Fuss variirend, benutzt worden sind, die mitunter 60 bis 75 Fuss tief in den Uferschlamm eingetrieben werden mussten. Bei der allgemein marschigen Natur des Ufers musste auch für die übrigen, nicht direct ins Wasser hineinragenden Bauten ein derartiges Balkenfundament geschaffen werden, und es liegt auf der Hand, dass diese Unterbaue von ganz besonderer Wichtigkeit sind.

Die eigentlichen in den Fluss hineinragenden Dockbauten bestehen aus zwei 700 Fuss langen Piers, von denen der eine, der ziemlich genau die Stelle des am 6. November 1881 durch Feuer zerstörten „Eagle Pier“ einnimmt, 80, der andere 50 Fuss breit ist. Diese beiden Piers sind an der Uferseite durch einen mächtigen, 100 Fuss breiten und 177 Fuss langen sogenannten „Bulkhead Pier“ verbunden, sodass also zwischen den Piers ein 177 Fuss breites und 700 Fuss langes Bassin sich befindet, das durch sorgfältiges Ausbaggern eine ziemlich gleichmässige Tiefe von 25 Fuss bei niedrigem Wasserstande erhalten hat, sodass auch die Dampfer mit dem grössten Tiefgange ungehindert zu irgend einer Zeit in dieses Bassin bis an den „Bulkhead Pier“ einlaufen können.

Der Oberbau der Piers und Docks, bei deren Construction natürlich allen Bedürfnissen Rechnung getragen und die neuesten und besten technischen Erfahrungen und Erfindungen in dieser speciellen Branche angewandt sind, besteht aus eleganten und zugleich festen Holzconstructions, während die architektonisch schöne Uferfront der Gebäude, eine Gesamtlänge von 307 Fuss einnehmend, aus galvanisirtem Eisen besteht. Am Uferende des nördlichen Piers erhebt sich ein schlanker Thurm, 100 Fuss hoch, in dessen Spitze eine grosse Signalglocke aufgehängt ist. Ausser diesen Dockgebäuden umfasst der rings eingefriedigte Raum noch verschiedene andere Gebäude, z. B. das schon seit Jahren bestehende grosse Waarenhaus, welches jetzt den officiellen Namen „Hamburg Stores“ führt, nördlich davon das neue Maschinenhaus für die Dampfmaschinen und Dynamomotoren, letztere zum Betrieb der elektrischen Beleuchtung der Docks, und schliesslich ein elegantes Backstein-Gebäude für den Inspector u. s. w.; diese Gebäude sind bereits vollendet, während die Errichtung anderer Bauten, unter andern auch die eines grossen Hotels an der Ecke von Newark- und River-Str., noch in Aussicht genommen ist.

Diese Beschreibung der wirklich grossartigen Anlagen möge genügen, und wir hoffen, dass die Leser mit Hilfe dieser und der Illustration sich einen anschaulichen Begriff von der Ausdehnung und Bedeutung dieser stolzen deutsch-amerikanischen Bauten machen werden. 951

Die am Sonnabend, den 17. März c. stattgehabte officiële Einweihung erhielt dadurch noch besondere Bedeutung, dass zur Zeit gerade der grösste und stolzeste Dampfer der Hamburger Flotte, die „Hammonia“, im Dock lag und ebenfalls von den geladenen Gästen inspiciert wurde.