



Frau Mirjam Horwitz
Künstlerische Leiterin der Hamburger Kammerspiele

(alias Max Winterfeld) anvertraut, der sie mit dem Carl Schultze-Theater, das er von Direktor Max Steiner-Kaiser übernahm, unter einer Leitung vereinigt. Hier führt er mit eigenen und fremden Ensembles Operetten vorwiegend eigener Provenienz sowie die zeitüblichen aus Berlin bezogenen Revuen auf.

Im

Operettenhaus

führt jetzt Carl Richter das Direktionszepter. „Paganini“ war der Schlager der Saison und entloh monatlang die Direktion aller Repertoirsorgen.

Im Hotel Esplanade hat Willy Hagen eine neue kleine Bühne aufgemacht, die er

„Die Tribüne“

nennt, in der Parodie und Humor regieren.

Im übrigen sorgen das Schiller-Theater und das Ernst Drucker-Theater mit abwechslungsreichen Spielplänen für die sonstigen theatralischen Bedürfnisse des groß-hamburgischen Publikums.

Um die Pflege heimatlicher Bühnenkunst in plattdeutscher Dichtung und Sprache erwarb sich nach wie vor die „Niederdeutsche Bühne Hamburg“, die unter der zielstrebenden Leitung Dr. Ohnsorgs ein gut eingespieltes, ausdrucksvolles Ensemble besitzt, große künstlerische Verdienste.



Wilhelm Wilhelm
Ehrenmitglied des Altonaer Stadttheaters

Auch das

Altonaer Stadttheater

konnte im vergangenen Spieljahr Jubiläumsfreuden genießen. Im September konnte es auf den Tag zurückblicken, wo es vor fünfzig Jahren gegründet worden ist. Aus Stadt und Reich waren führende Persönlichkeiten erschienen, um diesen Tag gebührend zu feiern. Am Vormittag mit festlichen Reden und Glückwunschedeputationen, am Abend mit der eindrucksvollen Gestaltung der Oedipus-Trilogie, die Johannes Tralow für den heutigen Sprachgebrauch und für die moderne Bühnenpraxis umgearbeitet und der deutschen Bühne sozusagen wiedergeschenkt hat. In dieser Form erlebte das Werk an diesem Abend seine Uraufführung, die eindrucksvoll den Festtag krönte.

Künstlerisch hat sich die Altonaer Bühne sowohl durch den Zuzug bester Hamburger Schauspieler wie Carl Sattler, Carl Zistig und Dr. Günther Bobrick als auch durch die stilvolle Geschlossenheit seines Spielplans auf eine erfreuliche künstlerische Höhe emporgebracht, die die gefährliche Nähe der hamburgischen Bühnen durchaus verträgt. Als Gast des Ensembles betätigten sich Professor Leonhard Jeßner, der Intendant des Staatlichen Schauspielhauses in Berlin, der die Inszenierung von Grabbes Napoleon, und Johannes Tralow, der die Inszenierung von Macbeth übernommen hatte. An Uraufführungen sah man ein Drama im antiken Gewande „Oedipus Tochter“ von Ludwig Bennighoff und die geistreiche Komödie von Sil Vara „Das Genie und sein Bruder“.

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 Entenwärder Zollhafen bis zur Altonaer Grenze, über eine Länge von etwa 6 Kilometer aus. Der Hauptteil des Hafens, und zwar der neuere, liegt aber auf dem jenseitigen, linken Elbufer, und hat, von den Muggenburger Schleusen bis zum westlichen Kanaleinschnitt auf Finkenwärder, eine Längenausdehnung von etwa 16 Kilometer, in der Achse der Elbe gemessen.

Bedeutung des Stromes

Der Strom trennt also, in einer durchschnittlichen Breite von etwa 300 Meter innerhalb des Stadtgebiets, den Hafen in zwei Teile

und bildet somit zugleich einen wesentlichen Bestandteil der Hafentfläche. Vor allem aber hat er für den Hafen die Bedeutung eines Verkehrszubringers von hoher Leistungsfähigkeit. Auf ihm münden daher alle Hafenbecken, um, jedes für sich, den Schiffsverkehr vom Strom her aufzunehmen oder an ihn abzugeben. Er setzt eine der lebhaftesten Schifffahrtsstraßen der Welt, die durch den Armelkanal an den bedeutendsten Welthäfen Europas vorbei in die Nordsee führt, bis in das Herz des deutschen Binnenlandes fort. Denn die Elbe ist vom hamburgischen Staat auf der ganzen 105 Kilometer langen Strecke von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Hafen von Hamburg so weit vertieft, daß den Seeschiffen bei Niedrigwasser eine Fahrtiefe von 10 Metern zur Verfügung steht. Neben der Vertiefung und Tiefhaltung dieser bedeutenden Fahrstraße

ler
on

ng
nja
ad,
en
ed
—
ge-
m
die
ch
els

äB
le.
als
on
jts
ist
er,
ch
—
k“
tz,
er,
if-
er
tte
st,

sa-
er
en
ne-
ch
m

m
rt

besorgte Hamburg bis zu der am 1. April 1921 erfolgten Übergabe der Wasserstraßen in die Verwaltung des Reichs auch ihre Bezeichnung durch Tonnen und Baken, in der Nacht durch Leuchtleuer. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Millionen Mark ausgegeben. Durch so bedeutende Opfer hat es erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den größten Schiffen der sogenannten „Großen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichtern usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Während der Seeschiffahrt durch die festen Elbbrücken Halt geboten 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 Schiffahrt durch den nahen Nordostseekanal nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Brunshüttel keine Rolle spielen, beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrswegen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostseekanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnlinien, 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 Ebbe- und Flutwelle bis weit über seine obere Grenze hinaus. Infolgedessen wechselt der Wasserstand im Hafen, und zwar im Mittel um 2 Meter. Diese Flutgröße, die im Vergleich zu vielen anderen Häfen als eine geringe zu bezeichnen ist, ermöglichte es, den Hamburger Hafen als jederzeit zugänglichen offenen Tidehafen auszubauen, wogegen die Hafenplätze mit größerem Tidehub zur Anlage von Docks mit Schleusenabschluß gezwungen waren. Auch die durch Ebbe und Flut verursachte Tidenströmung ist dank der geringen Flutgröße so mäßig, daß sie, ebenso wie die durch das Oberwasser hervorgerufene Strömung, durch einfachen Verschuß der oberen Hafeneingänge mit Schieberloten aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche, zumal im Verein mit verringertem Wasserzufluß von der Oberelbe ihn so weit zu senken, daß der Unterschied zwischen den bisher beobachteten tiefsten und höchsten außergewöhnlichen Wasserständen rund 8 Meter beträgt. In Rücksicht hierauf wurde die Oberkante der Kais im allgemeinen 4,20 Meter über dem normalen Hochwasser angeordnet. Die Kaikante liegt demnach bei den tiefsten Häfen, die, wie die Unterelbe, eine Tiefe von 10 Metern unter Niedrigwasser haben, 16,2 Meter über der Sohle.

Verkehr

Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Niederelbe und Oberelbe in gleichem Maße beitragen, zieht in Gemeinschaft mit den technischen Vorteilen des Hafens einen gewaltigen Schiffs- und Warenverkehr in den Hamburger Hafen. Während der Schiffsverkehr dem Raumgehalt nach seinen Umfang im letzten Friedensjahre (1913) wieder erreicht hat, leidet der Flußschiffahrts- und Warenverkehr noch unter den Nachwirkungen des Krieges.

In Hamburg sind angekommen:

Jahre	Seeschiffe		Flußschiffe			
	Anzahl	Raumgehalt 1000 N.R.T.	von der Niederelbe		von der Oberelbe	
			Anzahl	Tragfähigkeit 1000 To.	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 To.
1913	15 073	14 185	15 178	1222	23 279	9 538
1922	10 787	12 980	7 137	451	10 126	4 321
1923	13 192	15 344	5 162	363	9 657	4 277
1924	12 527	15 540	6 988	447	11 698	5 053
1925	13 240	16 635	7 640	508	14 090	6 020

Der Warenverkehr Hamburgs zeigt folgendes Bild:

Jahre	mit Seeschiffen			mit Flußschiffen		
	Einfuhr	Ausfuhr	zusammen	Empfang	Versand	zusammen
	Mengen in 1000 To.			Mengen in 1000 To.		
1913	16 548	8 910	25 458	5 982	7 248	12 630
1922	10 972	5 615	16 587	2 438	2 418	4 856
1923	14 158	6 774	20 932	2 574	2 222	4 796
1924	12 984	6 545	19 429	3 089	3 028	6 117
1925	12 916	7 159	20 075	3 431	3 305	6 736

Die Waren setzen sich infolge der überaus vielseitigen Handels- und Schiffahrtsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen aller Weltteile zusammen. In der Einfuhr herrschen die Rohstoffe, Lebensmittel und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Stellung Hamburgs gegenüber seinen Wettbewerbshäfen gründet sich ganz wesentlich auf die Elbe und die damit in Verbindung stehenden Wasserstraßen; Deutschlands östliches Wasserstraßennetz, das den hamburgischen Flußschiffen offen steht, umfaßt auch die Oder und die Weichsel mit den wichtigen Kanälen dazwischen.

Die ungemein günstige Lage des Hamburger Hafens, seine vorzüglichen technischen Einrichtungen, die Regsamkeit der hamburgischen Reedereien und die Tüchtigkeit des Hamburger Kaufmannes dürften eine Gewähr dafür bieten, daß Hamburg seine führende Stellung im Weltverkehr in nicht allzu ferner Zeit in vollem Umfange wieder erreicht.

Gesamtanordnung

Das Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglichster Beschleunigung des Umschlaggeschäfts. Die fächerförmige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unter möglichst geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsachsen erleichtert den Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfahrt. Um für den Wasserumschlag die Fluß- und Hafenfahrzeuge in möglichst Nähe bei der Hand zu haben, liegt hinter jeder Gruppe von Seeschiffhäfen eine solche von Flußschiffhäfen und Flußschiffkanälen, die zum größten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtsstraßen für die Fluß- und Hafenfahrzeuge dienen. Hinter dem Sandthor-, Grasbrook- und Magdeburger Hafen liegt der Brookthorhafen, Ericusgraben, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segelschiff-, Hansa- und Indiahafen der Moldau-, Saale- und Sreehafen; hinter dem Kuhwärder, Kaiser Wilhelm-, Ellerholz-, Oder- und Roßhafen der Rodewisch-, Trave- und Klütjenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reihersieg, Grevenhofkanal und Ellerholzkanal; endlich hinter dem neuen Waltershofer Hafen der Rugenberger Hafen, dem an der Elbe der Maakenwärderhafen als Liegeplatz für die Unterelbe-Schiffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhäfen, der Flußschiffhafen auf der Peute, der Südwest-Hafen (der alte Petroleumhafen heißt jetzt Südwest-Hafen, er dient dem allgemeinen Umschlag), der neue Petroleumhafen, der Kohlenschiffhafen und die Holzhäfen bei Billwärder.

Der größte Teil des Hafens ist beim Zollanschluß Hamburgs im Zollausland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören, mit Ausnahme des Kohlenschiffhafens und des Maakenwärderhafens, sämtliche Häfen mit Seeschiffhäfen und der größte Teil der Flußschiffhäfen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt ist flußaufwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zollligern bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und läßt zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstraße frei, die es der Binnenschiffahrt gestattet, das Freihafengebiet 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 Roßkanals im wesentlichen der Landesgrenze an. Ein weiteres Freihafengebiet befindet sich auf Waltershof. Das gesamte Freihafengebiet umfaßt 1349 Hektar mit 742,8 Hektar Wasserfläche.

D
wei
gral
dan
Wa
fü:
die
Um
des
Zol
gerl
der
hin

V
wi
Ein
gu
zwi
verl
Kai
gut
sein
vorr
ank
ums
Ano
den

D
Kai
mitt
einz
Mau
Flut
Krä
und
dem
Kai
best
zum
oder

Di
erdig
luft
geleg
liege
kanr
Aufe
Alte
sind
Fahr
die
ame
ist v
beträ
7700

Di
von
den
im J
Hafe
mit
weit
so h
über
unm
von
Wag
bahn
durel
Läng
in H
könn
Teile
bis i
an d

Die erwähnte Wasserstraße zur Umgehung des Freihafens weist noch eine an der Sülze beginnende Abzweigung (Ericusgraben—Brookthorhafen—Magdeburger Hafen) auf und erfüllt damit noch eine weitere Aufgabe: Indem alle Brücken über diese Wasserstraße beweglich angeordnet sind (eine Rollbrücke und fünf Drehbrücken), 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: Müggenburger Kanal—Zollhafen—Veddelkanal—Ellerholzkanal—Roßkanal—Rugenbergerhafen. Er ermöglicht es den Flußfahrzeugen, 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. Letzteres verlangt die komplizierteren, weitaufgeren und damit teureren Kaianlagen. Sie werden auch von einem großen Teil des Massengutes beansprucht, soweit es nämlich als solches sich nur durch seine Menge kennzeichnet, aber seiner Verpackung nach sich vom Stückgut nicht unterscheidet. Daher überwiegen die Kaianlagen für Güter in Stückgutverpackung die Anlagen für Massenumschlag von Gütern in loser Schüttung bei weitem. Ihre Anordnung ist in den neueren Häfen dieselbe geblieben wie in den ältesten. Nur ihre Ausmaße haben erheblich zugenommen.

Kaianlagen

Die Seeschiffskais sind durchweg mit senkrecht abschließenden Kaimauern eingefast. An diesen macht das Seeschiff in der Regel mittels der auf der Mauer stehenden Poller unmittelbar fest; in einzelnen Fällen hält es durch Abäumen zwischen sich und der Mauer einen Zwischenraum, der den kleinen Leichtern oder Flußfahrzeugen als Liegeplatz dient. Mit den weitausladenden Kränen auf dem wasserseitigen Kaistreifen 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 das Leichter- oder auf das für den Weitertransport bestimmte Flußschiff gelöscht werden, je nachdem die Waren zunächst des Durchgangs durch den Kaischuppen bedürfen oder nicht.

Kaischuppen

Der Hamburger Kaischuppen besteht aus einem einzigen ebenerdigen Raum, der nur durch Brandmauern untergeteilt ist. Auf luftige und helle Räume mit guter Übersicht ist besonders Wert gelegt. Seine Breite ist so bemessen, daß auf die Länge des davorliegenden Schiffes dessen gesamte Ladung ausgebreitet werden kann, ohne daß ein in vielen Fällen unbequemes, hohes Aufeinanderstapeln nötig wäre. Da die Breite entsprechend dem Alter der Schuppen zwischen 14,8 und 50 Meter wechselt, so sind die älteren auf dem Großen Grasbrook der europäischen Fahrt, die neueren der „Großen Fahrt“ und unter ihnen wieder die allergrößten auf Kuhwärden den Riesenfrachtdampfern des amerikanischen Verkehrs zugewiesen. Die Länge der Schuppen ist von 85 auf 400 Meter angewachsen. Ihre gesamte Lagerfläche beträgt im Freihafen 617,350 Quadratmeter und im Zollgebiet 7700 Quadratmeter.

Die übersichtlich ausgebreiteten Waren können nun bequem von ihren Empfängern besichtigt werden und diese können über den solortigen Weitertransport mit der Eisenbahn, mit Fuhrwerk, im Flußschiff oder auf den kleinen von Schleppern bewegten Hafenfahrzeugen verfügen. 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 übergeladen 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. Für den Fuhrwerksverkehr sind die Schuppen durch gute Pflasterstraßen, die an ihre dem Land zugekehrten Längs- 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 zollinländischen Fleeten bis in das Herz der Geschäftsstadt eindringen und ihren Inhalt an die städtischen Speicher abgeben. Unter den Kaischuppen

sind einige hervorzuheben, die einer besonderen Bestimmung dienen. Dazu gehört zunächst der Sammel-schuppen am östlichen Kai des Magdeburger Hafens. Er dient zum Sammeln solcher Stückgüter aus dem Freihafen, die nicht auf den Hamburger Bahnhöfen, sondern erst am zollinländischen Bestimmungsorte verzollt werden oder unverzollt mit Begleit-zettel durch das deutsche Zollinland hindurch ins Ausland gehen. Solche Stückgüter werden in dem Schuppen zu ganzen Wagenladungen zusammengestellt. Sein Sonderzweck kennzeichnet sich auch durch seine Anlage. Die Gleise sind in sein Inneres hineingeführt. Sein Gegenstück findet sich in dem fünfeckigen Verteilungsschuppen am Ostende des Baakenhafens. Er dient zur Verteilung der aus dem Zollinland oder dem Ausland in Wagenladungen ankommenden Stückgüter und entlastet sie von der sonst auf den Staatsbahnhöfen erforderlichen Zollabfertigung. In dem dreieckigen Ausfuhrschuppen am Westkai des Magdeburger Hafens werden diejenigen Ausfuhrgüter gesammelt, die von den Seeschiffen nicht am Kai, sondern auf dem Strom eingenommen werden. Das ist in besonders ausgedehntem Maße auf dem linken Elbufer der Fall.

Eine besondere Bauart weisen die fünf Fruchtschuppen am Magdeburger Hafen und am Baakenhafen insofern auf, als sie für die Lagerung von Süßfrüchten im Winter geheizt werden können und zu diesem Zweck allseitig gegen Temperatureinflüsse besonders sorgfältig abgeschlossen sind. Der neueste 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 Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften errichteter Schuppen auf, der dem Umschlag vom Oberländer Kahn 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 Galerien an den beiden inneren Längswänden ausgebildet. Der Hauptgrund für die Beibehaltung des alten, ebenerdigen Schuppens im Hamburger Hafen hat also auch hier die völlige Durchführung des Obergeschosses untunlich erscheinen lassen: Die Notwendigkeit, an allen Stellen gleichmäßig helle Räume zu schaffen.

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

Neben dem öffentlichen vom Staat ausgeübten Kaietrieb verwalten einige der bedeutendsten Reedereien die ihr zugewiesenen Kaistrecken selbständig. Dieser Privatkaibetrieb hat allmählich einen erheblichen Umfang angenommen. Er beruht auf der Verpachtung der betreffenden Kaistrecken an die Reederei, die damit für ihre eigene Schifffahrt die freieste Verfügung über die Benutzung ihrer Kais erhält. Zu diesen Reedereien gehören die Hamburg-Amerika Linie, die Woermann- und Deutsche Ost-Afrika-Linie, die Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Levante-Linie, die Hugo Stinnes Linien, die Royal Mail Line G. m. b. H., die American Line.

Hebevorrichtungen

Die dem schnellen Umschlag im Lösch- und Ladebetrieb dienenden Hebevorrichtungen sind sehr mannigfaltig; die Hauptrolle spielt der fahrbare Kai Kran an der Wasserseite der Schuppen. Der alte Dampfrollkran mit eigenem Dampfkessel, der sich auf einem eigenen Gleis am Rande des Kais entlang bewegt und somit dem Verkehr einen wertvollen Streifen entzieht, ist aus dem Betriebe verschwunden. Der neuzeitliche Kran steht auf einem ungleichschenkligen Winkelgerüst, dessen kürzerer senkrechter Schenkel auf einer hart an der Kaikante liegenden Schiene läuft, während der wagerechte Schenkel sich mittels zwei Rollen auf eine an der Wand des Schuppens angebrachte Schiene stützt. Unter diesem Winkelgerüst verbleibt also der freie Raum bis fast an die Kaikante dem Verkehr. Durch die damit bewirkte Hebung des Kranes ist zugleich die bequeme Bedienung der bei Hochwasser und im unbeladenen Zustande hoch über den Kai ragenden neuzeitlichen Riesendampfer wesentlich erleichtert. Auch diese sogenannten Halbportalkräne waren ursprünglich auf Dampftrieb eingerichtet, nur wurde ihnen der Dampf aus einer zentralen Kesselanlage durch ein bewegliches Rohrsystem zugeführt. Indessen hat sich diese an zwei Kaistrecken betriebene Anlage so wenig wirtschaftlich erwiesen, daß dort der Halbportal-Dampfkrane 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,

men
390
356
796
117
736
igen
den
der
offe
Die
idet
ung
ben-
faßt
ilen
sine
der
ger
urg
ner
das
fts.
mit
ten
nd
eng-
uß-
als
uß-
ok-
en,
sa-
em
fen
Zu-
ich
en,
die
nt-
sen
der
lte
ill-
en-
rgs
Zu
les
nd
nit
die
izt.
rn
nd
al,
Be
iet
les
lgt
iff-
ch.
n.
as
ar

dessen Ausleger in seiner Neigung vertikal verstellbar werden kann, mit einer unter ihm rechtwinklig zur Kaikante beweglichen Laufkatze. Damit wird erreicht, daß an demselben Punkt des Kais zwei Haken zugleich arbeiten können. Schiebt man nun mehrere Doppelkräne dicht aneinander, so können sogar vier und noch mehr Haken an einer Schiffs Luke arbeiten, 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-, Australia-, Afrika-, Sandthor-, Versmann-, Roßkai und Stettiner Ufer in Betrieb gestellt. Die Hauptportalkräne vermögen im allgemeinen 2,5 oder 3 Tonnen, die Laufkatzen der Doppelkräne 1,5 Tonnen zu heben. Für den Betrieb im Kaischuppen sind eine Anzahl fahrbarer elektrischer Universalkräne und Stapler von 0,2 bis 1,0 Tonnen Tragkraft sowie Elektrokarren, teilweise mit Anhänger, vorhanden, die ein äußerst schnelles Verteilen und Stapeln der Waren ermöglichen. Daneben sind die Schuppen noch an der Landseite mit kleineren an der Wand befestigten, jetzt auch meistens elektrisch betriebenen Kränen von 1 bis 3 Tonnen Hubkraft ausgerüstet. Für schwerere Lasten sind die Kais an einzelnen Stellen mit festen Kränen ausgerüstet, die neuerdings durchweg als sogenannte Turm- oder Hammerkräne ausgebildet werden und neben der kreisförmigen Bewegung der Last auch eine radiale gestatten. Der größte feste Kran im öffentlichen Kaibetrieb stammt allerdings noch aus der Zeit der Auslegerkräne; er steht am Kranhöf und hebt bis zu 150 Tonnen. Hamburg verfügt zwar über noch größere Kräne, deren gewaltigster 250 Tonnen hebt, aber diese Riesenkräne dienen ausschließlich dem Werftbetrieb.

Umschlag im Strom

Für den direkten Umschlag des eigentlichen Massengutes wie Salpeter, Kalisalz, Getreide, Erze, Kohle usw., in gewissen Fällen auch von Stückgut, sind besondere Anlagen eingerichtet, die entweder dem direkten Umschlag zwischen Seeschiff und Fluß- 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 an Dückdalbenreihen an. Sie vermeiden so die Kaigebühren, was vornehmlich dem Segelschiff zugute kommt. So finden sich solche Dückdalben neben den auf der freien Elbe angeordneten zuerst im Segelschiffhafen, und zwar hier sogar an zwei Reihen. Weitere Anlagen dieser Art weisen der Baakenhafen, der Hansahafen und die breiten neuzeitlichen Becken auf Kuhwärder, Roß-Neuhof und Waltershof auf.

Freiladekais

Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn vollzieht sich, ohne Vermittlung von Schuppen, an den sogenannten Freiladekais, am Holthusenkaai, am Afrikakai des Indiahafens und, in ausschließlicher Berücksichtigung der Kohle, am Kirchenpauerkaai und am Hofekanal auf der Peute. Im Zollgebiet befinden sich an der Stadtseite, an der Elbe und am Zoll- und Oberhafenkanal an verschiedenen Stellen längere Freiladestrecken für den Küsten- und Flußschiffverkehr, denen sich Liegeplätze für kleinere Fahrzeuge, Schlepper und Barkassen angliedern. In Bau begriffen ist ein größerer Freiladekai am Griesenwärder Hafen. An den Freiladekais treten als Hebevorrichtungen an die Stelle der Halbportalkräne die Vollportalkräne, deren beide senkrechte Schenkel auf den Schienen laufen, die auf dem Kai liegen. Gegenüber den alten Rollkränen haben sie aber gleich den Halbportalkränen den Vorzug, daß sie mit ihren hohen Unterbauten über die Eisenbahnwagen sich fortbewegen, also keinen besonderen Kairaum für sich beanspruchen. Für den Kohlenumschlag von der Bahn ins Schiff sind die Kohlenumschlag mit Kippern ausgerüstet, die den ganzen Eisenbahnwagen kippen und seinen Inhalt, am Kirchenpauerkaai in die Seeschiffe, am Hofekanal in die stromaufwärts fahrenden Flußschiffe stürzen. Eine dritte, ältere Anlage dieser Art betreibt die Hamburg-Amerika Linie an ihrem Kohlenkai.

Neben den festen Umschlageneinrichtungen auf dem Lande gibt es noch eine Reihe von schwimmenden. Der Kohlenschiffhafen 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 Heizkohlen an die Seeschiffe im Hafen verteilen. Neben ihren festen Umschlageneinrichtungen am Ufer betreiben hier die Kohlenstauererei-Gesellschaft und die Kohlenheber-Gesellschaft ihre schwimmenden Kohlenheber. In den verschiedensten Häfen vollzieht sich der Umschlag von Getreide mittels zahlreicher schwim-

mender Getreideheber. Auch sie sind ergänzt durch feste Hebeanlagen vor dem Getreidesilo 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 außer den Werftkränen rund 1700 Hebevorrichtungen mit einer gesamten Hubkraft von rund 4000 Tonnen 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 flußschiff tiefen Kanälen gelegen sind und auf der Landseite im allgemeinen nur Straßen-, also keinen Eisenbahnananschluß haben. Um sie den Geschäftsleuten, die dort ihre Waren zeigen und verkaufen wollen, leicht zugänglich zu machen, hat man sie zum größten Teil in der Nähe der Geschäftsstadt untergebracht. So hat sich eine ganze Speicherstadt längs des Zollkanals am nördlichen Rande des Freihafengebietes entwickelt. Die erwähnte Ausnahme bildet der Kaiserspeicher mit seinem weithin sichtbaren Turm an der Spitze der Kaizunge zwischen Sandthor- und Grasbrookhafen. Er liegt also am see-schiff tiefen Wasser. Da sich aber herausgestellt hat, daß die für den Speicherbetrieb vorwiegend in Betracht kommenden Stückgüter einer vorübergehenden Sortierung nach Empfängern und Warengattungen bedürfen, so ist es bei dem einen Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sichtung und Probenentnahme nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf das linke Elbufer verwiesen. Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, die alle bisher erwähnten Speicher betreibt und an deren Gewinn der Staat nach gewissen vertraglich festgesetzten Grundsätzen beteiligt ist, hat daher für die erwähnten Massengüter am Moldau- und Saalehafen eine Reihe von Speichern in Betrieb genommen. Außer diesen öffentlichen Speichern finden sich eine ganze Reihe privater Lagerhäuser.

Hafenbecken für besondere Zwecke

Neben den bisher besprochenen Teilen des Hafens, die dem allgemeinen Warenumschlag dienen, ist noch einiger Hafenbecken für besondere Zwecke zu gedenken. Der Kohlenschiffhafen ist schon erwähnt. Gleich ihm dient der neue Petroleumhafen an der Westspitze von Waltershof, seinem Namen gemäß, einer bestimmten Warengattung, und zwar nicht nur dem Petroleum, sondern allen brennbaren, also feuergefährlichen Waren, wie Benzin und anderen Brennölen und Harz. Hier stehen die Tanks, vom Hafen und den daran anschließenden 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. Zwei andere Sonderbecken dienen lediglich der Zollabfertigung der oberelbischen Schiffe. Sie liegen daher in der Nähe der östlichen Zollgrenze im Zollgebiet: der Entenwärder Zollhafen vor der Einfahrt zum Oberhafenkanal am Nordufer der Elbe und der Müggenburger Zollhafen auf der Veddel im Zuge des Müggenburger und Veddelers Kanals; er hat auch von der Elbe einen besonderen Zugang durch den Peutekanal.

Verkehrsmittel und -wege

In einem so ausgedehnten Gebiet, in dem sich nicht nur ungeheure 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 Zollhafens zweigt von dem großen vom preußischen Verschiebebahnhof Wilhelmsburg kommenden Gleisstrang, die nach dem hamburgischen Verschiebebahnhof „Niederfeld“ oder „Hamburg-Süd“ führende Linie ab. Über die große, zweigeschossige Oberhafenrehrbrücke tritt der vom Hauptbahnhof kommende Strang in den Hafen ein und mündet in den preußischen Verschiebebahnhof „Hannoverscher Bahnhof“. Unmittelbar an ihn schließen sich die hamburgischen Verschiebebahnhöfe „Rothenburgsort“ und „Versmannkai“ oder „Kai rechts“ an. Er bedient das rechtselbische Hafengebiet, während der Bahnhof „Hamburg-Süd“ für das linkselbische bestimmt ist. Außerhalb des Freihafens und des Kaiumschlaggebietes liegt auf der Peute ein dritter hamburgischer Verschiebebahnhof, der an den Bahn-

hof Wi auf de neue v Streck bringen

Der Straßen linke I Stadt a hafens brücke zwisch belaste Eisen: Straßer ihrem überfüt in der Er fuh Steinwi 23,5 M verbind messer von 8 zwei fu rung u bedeuts Jahre 1

Nebau Fährdau erwähn bahm ir kehrr r Wie c Reihers gebiets. Bahnhö übersc einer sc bei der kunft is

Einstz kehrr zw Trajekts Wassers sechs E tungen l lastung windsch

Für d dungsan lich an den sog weglische folgen; seite lieq anstalt dem Ell St. Pauli nach Ha bädern d auswech: 20 Meter werk für Länge fü auf das sich ein deich un Fischerei markt ve

hof Wilhelmsburg direkt angeschlossen ist und die Industriepfätze auf der Peute bedient. Einen weiteren Bahnanschluß für das neue westliche Hafengebiet wird der begonnene Bau der von der Strecke Harburg—Cuxhaven abzweigenden Finkenwärder Bahn bringen.

Straßen, Brücken und Elbtunnel

Der weitverzweigten, bis an die Spitze jeder Kaizunge führenden Straßen ist gleichfalls schon Erwähnung getan. Soweit sie das linke Elbufer erschließen, stehen sie mit dem Straßennetz der Stadt an zwei Stellen in Verbindung. Am oberen Ende des Seehafens führt die nahe der Eisenbahnbrücke gelegene Straßenbrücke über die Elbe. Da sie im Zollgebiet liegt, und der Verkehr zwischen beiden Hafenteilen über sie durch die Zollkontrolle belastet ist, ist eine dritte Elbbrücke unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke, also im Freihafengebiet, gebaut. Sie nimmt den Straßenverkehr und die Freihafen-Eisenbahn auf und wird in ihrem oberen Stockwerk später die geplante Hafen-Schnellbahn überführen. Die zweite Straßenverbindung mit der Stadt stellt in der Mitte des heutigen Hafengebiets der Elbtunnel her. Er führt in einer Länge von 450 Metern zwischen St. Pauli und Steinwärder in zwei Röhren, je einem für jede Verkehrsrichtung, 23,5 Meter unter der Straße von Ufer zu Ufer; auf jeder Seite verbindet ihn ein kreisförmiger Schacht von 22 Meter Durchmesser mit der Straßenoberfläche, in dem sich je vier Aufzüge von 8 und 10 Tonnen Tragfähigkeit für das Fuhrwerk und je zwei für Fußgänger auf- und abbewegen. Das für die Erleichterung und Abkürzung des Verkehrs von Ufer zu Ufer ungemein bedeutsame Bauwerk kostete 11 Millionen Mark, es wurde im Jahre 1911 dem Verkehr übergeben.

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 Nordereibe selbst, bewirken auch ihre Nebenarme, der Reierstieg und der Köhlbrand, eine weitere Trennung des Hafengebiets. Jener wird durch zwei Drehbrücken am Westende des Bahnhofes „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 wird der Eisenbahn-, Fuhrwerk- und Personenverkehr zwischen Waltersdorf und den älteren Häfen durch zwei Trajektschiffe vermittelt. Diese haben ein nach dem jeweiligen Wasserstande 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 windschief verstellbare Brückenklappen Rechnung.

Landungsanlagen

Für den regen Personenverkehr im Hafen sind zahlreiche Landungsanlagen für die Fährdampfer erbaut, und zwar hauptsächlich an den Spitzen der von den Fähren berührten Kaizungen, den sogenannten „Höfen“. Die wasserseitigen Auflager der beweglichen Brückenstege müssen dem wechselnden Wasserstand folgen; sie ruhen daher auf Schwimmkörpern. Auf der Stadtseite liegen die Ausgangspunkte des Fährverkehrs an der Gasanstalt auf dem Großen Grasbrook, am Baumwall und neben dem Elbtunnel vor St. Pauli, wo die gewaltige Anlage der St. Pauli-Landungsbrücken zugleich dem regen Passagierverkehr nach Harburg, den Stationen der Untereibe und den Nordseebädern dient. Ihre Landungsbühne, bestehend aus 109 einzelnen, auswechselbaren Schwimmkörpern, ist 420 Meter lang und 20 Meter breit und hat auf 200 Meter Länge ein oberes Stockwerk für die hohen Seebäderdampfer. Neun Brücken von 30 Meter Länge führen auf die Landungsbühne, zwei auf das obere, sieben auf das untere Deck. Für den oberländischen Verkehr findet sich eine ausgedehnte Landungsanlage im Oberhafen am Stadtdisch und für den Marktverkehr eine Anlage am Deichthor. Für Fischereifahrzeuge ist eine größere Anlage am St. Pauli-Fischmarkt vorhanden.

Industrie

Neben dem eigentlichen Hafengebiete 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 den Vorzug, daß in seinem Freihafen die eingeführten Rohstoffe nicht nur zollfrei gelagert und ungepackt, sondern auch industriell verarbeitet, d. h. veredelt werden dürfen. So findet sich im Freihafen neben den großen und kleinen Werften eine ausgedehnte Industriestadt auf dem Kleinen Grasbrook und Steinwärder. Aber auch außerhalb des Freihafens macht die Industrie gern von der willkommenen Gelegenheit Gebrauch, sich in der Nachbarschaft des großen Welthafens auf Plätzen mit gutem Wasseranschluß anzusiedeln. So findet sie neu erschlossene weite Räume auf der Peute und auf Billwärder, wo durch Aufhöhung des Geländes und Gleis- und Straßenanschluß 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 Häfen ein besonderer Werfthafen ausgebagert ist, ferner weiter landeinwärts am Ende jenes Vorhafens die Vulcan-Werft und an der Elbe, beiderseits der Reierstiegmündung, die Reierstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik. Alle diese Werften verfügen neben ihren Schiffbauanlagen zu Ausbesserungszwecken über mehrere Schwimmdocks größter Abmessungen, die dem linken Elbufer gegenüber der Stadt das Gepräge geben. Sie werden an Größenausdehnung von der Deutschen Werft überflügelt werden, wenn auf Finkenwärder ihre großzügigen Anlagen ausgebaut sein werden.

Besondere Anlagen

An besonderen Anlagen sollen hier zunächst die Schleusen, deren Zweck bereits bei Besprechung der Wasserstandsverhältnisse gedacht ist, Erwähnung finden. Sie liegen am oberen Eingang jeder einzelnen Gruppe von Wasserflächen und sind als Kammerschleusen mit schnell zu öffnenden Schiebetoren ausgebildet. Der Wasserstandsunterschied oberhalb und unterhalb der Schleusen beträgt nur wenige Zentimeter, ein Gefälle, das indessen genügt, um eine der Schifffahrt unbequeme Strömung in den Häfen 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 Fahrinne erforderlichen Kraft bewahren. Solche Schleusen sind die Müggelburger Schleusen am obersten Ende des südlichen Hafengebiets, die Ellerholzschleusen und die Grevenhofschleuse am Reierstieg, die Rugenberger Schleusen am Köhlbrand und auf dem rechten Elbufer die Baakenschleuse am Oberhafenkanal und die Brookthorschleuse am Brookthorhafen.

Flutmesser

Zur Angabe des jeweiligen Wasserstandes über dem Hamburger Nullpunkt dienen drei selbsttätige Flutmesser, von denen zwei auf einem beweglichen, nachts von innen erleuchteten Band, die den Wasserstand angegebende 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 erstgenannten Ausbildungsart befinden sich in den Türmen an den St. Pauli-Landungsbrücken und an dem Kaiser Wilhelm-Höft auf Kuhwärder. Außerdem kann der Wasserstand an zahlreichen in der Nähe von Brücken oder Schleusen angebrachten Pegellatten 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 je ein Lichtsignal auf dem Elektrizitätswerk auf Steinwärder und auf dem Turm der St. Pauli-Landungsbrücken, das kurz vor 6 Uhr morgens und abends sowie vor 12 Uhr nachts aufleuchtet, um Punkt 6 bzw. 12 Uhr zu erlöschen.

Betriebs- und Wohlfahrts-Einrichtungen

Zahlreiche Betriebseinrichtungen, wie die Lotsenstation auf Waltershof, Zollämter an den wichtigsten Öffnungen der Zollgrenze, Polizeiamter, Feuerlöschrichtungen, Elektrizitätswerke sowie mannigfache Wohlfahrts-Einrichtungen, wie die Auswanderhallen der Hamburg-Amerika Linie am Zollhafen, Speiseshallen für die Arbeiter, Fleischbeschauämter, Anlagen zur Trinkwasserversorgung, Desinfektoren, Badeanstalten, Unfallstationen ergänzen das in dieser Darstellung gezeichnete vielseitige Bild des Hafens.

Behörden

Bau und Betrieb liegen in den Händen des Staates. Den Bau führt die Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenausbau, aus. Ihr Dienstgebäude steht im Hafen, nahe der Gasanstalt, auf dem Großen Grasbrook. Zum Teil, soweit es sich um städtisches und zollnändisches Industriegebiet handelt, ist auch die erste Sektion der Baudeputation beteiligt. Den Betrieb führt die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, und zwar durch die ihr unterstellte Kaiverwaltung und Marineverwaltung. Die Kaiverwaltung hat ihr Dienstgebäude in unmittelbarer Nähe der Sektion für Strom- und Hafenausbau. Die Marineverwaltung dagegen hat ihre Diensträume in der Stadt.

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 Millionen Mark. Dazu kommt ein Beitrag von 40 Millionen Mark, den das Reich für die Zollanschlußbauten beigesteuert hat.

Geschichtliche Entwicklung

Zum Schluß mag ein kurzer Blick auf die geschichtliche Entwicklung den Werdegang dieser gewaltigen Anlagen darstellen. Seinen Ursprung nahm der Hafen von dem heutigen Nikolaifleet südöstlich der gleichnamigen Kirche. Von hier dehnte er sich allmählich auf den Binnenhafen aus, in den das Fleet damals wie heute mündete. Später kam das Gebiet des heutigen Niederhafens hinzu, und hier, d. h. also auf dem freien Elbstrom, sowie in dem der Oberländer Fahrt dienenden Oberhafen hat sich seit dem Mittelalter durch Jahrhunderte der gesamte Hafenbetrieb Hamburgs abgespielt. Erst als nach der Befreiung vom Franzosenjoch im Anfang des 19. Jahrhunderts die Entfestigung der Stadt beginnen konnte und die dem Hafenausbau hinderlichen Bastionen fielen, konnte der alte Stadtgraben zu dem ersten Hafeneinschnitt ausgebaut werden. So entstand der Anfang des heutigen Sandthorhafens am Ende des vierten Jahrzehnts; im Zusammenhang mit diesem für die weitere Entwicklung entscheidenden ersten Bauten stand die wichtige Frage: Tidehafen oder Dockhafen? vor ihrer Lösung. Fremde Ingenieure, Holländer und Engländer, auf deren Urteil man damals viel gab, rieten nach dem Muster ihrer heimischen Verhältnisse zum Dockhafen. Nur der zielbewußten und überzeugungstreuen Tätigkeit des späteren Wasserbaudirektors Johannes Dalmann war es zu danken, daß Hamburg den ihm einzig natürlichen offenen Tidehafen erhielt. Jenes erste Becken

war aber noch kein Hafen im heutigen Sinne, denn von einem regelrechten Kaibetrieb konnte man erst sprechen, seitdem die Eisenbahn den ganzen Hafenbetrieb zu neuem, frischem Leben erweckte. So wurde in dem gleichen Hafenbecken der erste Kai erst in der Mitte der sechziger Jahre eröffnet, und ihm folgten bald die Kaianlagen des Grasbrookhafens. Demnach drängt sich die ganze gewaltige Entwicklung des heutigen Hamburger Hafens auf die kurze Zeitspanne der letzten 50 bis 60 Jahre zusammen. Der im Anfang der achtziger Jahre von Bismarck zum Heil der Hansestädte durchgesetzte und im Jahre 1888 feierlich vollzogene Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet hat der Hafenentwicklung die entscheidende Wendung gebracht. Der größte Teil des Hafens blieb Zollaustand. Das brachte erhebliche Umwälzungen der topographischen Gesamtanlage mit sich. Das stimmungsvolle Bild des Niederhafens mit den hochragenden Schiffs masten dicht am Rande der Stadt mußte der neuen Entwicklung zum Opfer fallen, denn dort sollte der Zolkanal münden. Für den verlorenen Hafenausbau mußte Ersatz geschaffen werden. Der Ausbau des Baakenhafens und des Magdeburger Hafens auf der Stadtseite genigte dafür nicht. Es mußte das jenseitige Ufer im weiten Umfange hinzugezogen werden. So entstanden neben dem bis dahin einsam auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Petroleumhafen der Segelschiff-, Hansa- und Indiahafen mit ihren Flußschiffhäfen. Aber bald, schon am Ende des vorigen Jahrhunderts, drängte der Verkehrszuwachs auf neue Erweiterung. Auf Kuhwärder wurden die großartigen Anlagen für die Hamburg-Amerika Linie geschaffen, die noch während des Baues verschiedene Erweiterungen erliefen. Die letzte große Hafenerweiterung, für die der 1908 mit Preußen geschlossene „Kohlbrandvertrag“ erst die erforderliche Gebietsabrandung gebracht und für deren ersten Ausbau Hamburg allein 45 Millionen Mark bewilligt hatte, konnte zu Beginn des Krieges zwar in ihrer vorläufigen Ausdehnung zum Abschluß gebracht, aber nicht weiter fortgeführt werden. Es wurden im Jahre des Kriegsausbruchs die neuen Hafeneinfüllungen auf Roß-Neuhof, nämlich der zum Seeschiffhafen ausgebauten Oderhafen, der verlängerte Roßhafen, ferner der Trave- und Rodewischhafen, die als Ersatz für den als Flußschiffhafen ausgeschiedenen Oderhafen dienten, der Ellerholz- und Roßkanal und der aus der früheren, jetzt nach Westen verlegten Kohlbrandmündung gebildete neue Kohlschiffhafen, und auf der Elbinsel Waltershofer der neue Petroleumhafen, der Jachthafen, der Waltershofer Hafen mit dem Parkhafen, der Rugenberger- und der Maakenwärderhafen fertiggestellt und zum Teil dem Betriebe übergeben. Der Waltershofer Seeschiffhafen, der in seinen Abmessungen alle älteren Hafenbecken weit übertrifft, ist einstweilen nur mit Böschungen eingefaßt. Sein kaimäßiger Ausbau muß fürs erste der Zukunft überlassen bleiben. Von den beabsichtigten Hafenausbauten auf Waltershof wird gegenwärtig der Griesenwärder Hafen ausgeführt. Er erhält am Südufer eine Freiladekaianlage, während das Hafenbecken, wie der Waltershofer Hafen, mit Pfahlreihen für den Strombetrieb versehen wird. Östlich des Kohlbrands hat der Hafenausbau sehr bald nach dem Kriege seine Fortsetzung gefunden, wo mehrere große Kaimauern, eine neue Kaimauer und zahlreiche Kräne fertiggestellt oder im Bau begriffen sind.

Hamburgische Steuerverhältnisse

Durch den Übergang der einzelstaatlichen Steuerverwaltungen auf das Reich am 1. April 1920 trat auf steuerlichem Gebiet eine umfangreiche Umwälzung ein. Die Einzelstaaten mußten einen erheblichen Teil ihrer Steuerhoheit auf das Reich übertragen. Mit dem 1. April 1920 war das Ende der alten Hamburger Steuerdeputation gekommen, nachdem sie 105 Jahre bestanden hatte. Vor Gründung der durch Rat- und Bürgerschluß errichteten „Allgemeinen Steuerdeputation“ am 6. März 1815 wurden in Hamburg folgende Steuern erhoben:

1. Der Zehnte. Es wurde von den Früchten jede zehnte Garbe, vom Vieh, Honig usw. jedes zehnte Stück oder jedes zehnte Maß erlegt. 2. Der Schoß oder Lucienschoß, weil er am Lucientage (13. Dezember) eingefordert wurde. Es gab Lucienschoß von Häusern und liegenden Gründen und vom mobilen Vermögen. Ferner war jährlich auf Grund des Reglements vom 31. März 1775 die Haussteuer oder der Hauerschilling

zu zahlen, der nach der Miete berechnet wurde. Nicht jährlich, sondern nach Bedarf wurde ferner erhoben die Kopfsteuer. Bis 1734 wurde auch von den Kindern über 16 Jahre, später aber nur von dem Manne, der Frau und dem Gesinde Kopfgeld erhoben. Nach dem Reglement vom 7. Mai 1770 wurden die für die Kopfsteuer in Frage kommenden Personen in 9 Klassen eingeteilt. Nach den für das Kopfgeld aufgestellten Klassen wurde das Grabengeld erhoben. Nach der Franzosenzeit wurde zur Bestreitung der Kriegskosten durch Verordnung vom 24. Mai 1815 eine Kriegs- und Vermögenssteuer eingeführt. Wer 100 000 Bancomark besaß, hatte monatlich $\frac{3}{4}\%$ zu zahlen. Wer weniger als 100 000 Bancomark besaß, zahlte nach dem Einkommen oder dem Verbrauch. Zur Deckung der Entfestigungskosten wurde von 1820 ab eine Vermögens-, Erwerb- oder Aufwandssteuer erhoben, die Entfestigungssteuer genannt wurde. Neben dieser Steuer wurde seit 1815 die Bürger-

milit
zu die
Bis 184
ab nac
Zuschl
1843 r
außero
1831 i
men s
Dure
gemein
noch h
in der
1. Aug
wurden
an den
stellung
lassen.
Am
k o m n
Jahren
1871, 7
9. Janu
kamme
Lange
steuerg
der Sta
Einführ
gelehnt,
den Kr
im Jah
Bedenk
genötigt
Es wu
Verm
Steuer
Gewerb
worden
Seit d
deutsche
waltung
seiner a
neuer S
tung zu
Kriegs
Jahre!
Mit d
1. April
meinen
deputati
steuer v
der Reich
Teil der
steuerve
waltung
wurden
Nach
Hamburg
steuer t
aber nic
den Fin
steuer u
den in l
steuer.
und ein
Die H
bauten
Die G
Stadt- u
Grund
lichen B
Lage als
oder bei
anderen
den: 18
bebau
gemeine
Zusam
Wohnun
liche Gr