

triebene
er Halb-
te. Auch
Antrieb
keit der
,, dessen
ann, mit
n Lauf-
les Kais
mehrere
nd noch
las Um-
ine sind
agenden
er Aus-
id Vers-
gen im
ine 1,5 t

nit klei-
se be-
schwe-
Kränen
m- oder
ormigen
die feste
aus der
t bis zu
e, deren
Welt
ch dem

ites wie
en Fällen
die ent-
d Fluß-
senbahn
nicht am
sonders
an. Sie
Segel-
n neben
elschiff-
Anlagen
und die
hof und

hn voll-
nannten
ns und,
npauer-
lebevor-
alkräne,
fen, die
iben sie
it ihren
wegen,
n. Für
Kohlen-
Eisen-
kai in
renden
Art be-

ide gibt
iffhafen
det der
hiff an-
e ihrer-
Neben
nier die
lschaft
n Häfen
reichet
h feste
uhwär-
schlag
m Be-
önnen.
bevor-
t vor-

ig der
unter-
durch,

daß sie massiver gebaut sind, mehrere Stockwerke aufweisen, mit einer einzigen Ausnahme an nur flusschiffbaren 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 seeschiffbaren Wasser. Da sich aber herausgestellt hat, daß die für den Speicherbetrieb vorwiegend in Betracht kommenden Stückgüter einer vorhergehenden Sortierung nach Empfängern und Warengattungen bedürfen, so ist es bei dem einen Bauwerk dieser Art geblieben. Nur die Massengüter, die einer Sichtung und Probeentnahme nicht in dem gleichen Maße bedürfen wie die Stückgüter, sind für ihre Lagerung auf das jenseitige 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. (Näheres im Sonderartikel „Freihafenspeicherstadt“, Abschnitt V, Seite 59.)

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 Kohlschiffhafen 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 Brennstoffen 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 Zoliabfertigung der oberelbischen Schiffe. Sie liegen daher in der Nähe der östlichen Zollgrenze im Zollgebiet; der Entenswärders Zolllager vor der Einfahrt zum Oberhafenkanal am Nordufer der Elbe und der Müggensburger Zolllager am Ufer der Veddel im Zuge des Müggensburger und Veddelkanals; 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 Veddelers Zolllagers zweigt von dem großen vom preußischen Verschiebebahnhof Wilhelmsburg kommenden Gleisstrang, die nach dem hamburgischen Verschiebebahnhof „Niedernfeld“ oder „Hamburg-Süd“ führende Linie ab. Über die große, zweigeschossige Oberhafenbahnbrücke 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 „Vermannkai“ oder „Kai rechts“ an. Er bedient das rechtselbische Hafengebiet, während der Bahnhof „Hamburg-Süd“ für das linkselbische bestimmt ist. Außerhalb des Freihafens und des Kaumschlaggebiets liegt auf der Peute ein dritter hamburgischer Verschiebebahnhof, der an den Bahnhof Wilhelmsburg direkt angeschlossen ist und die Industriepätze auf der Peute bedient. Einen weiteren Bahnanschluß für das neue westliche Hafengebiet wird der begonnene Bau der von der Strecke Harburg-Cuxhaven abzweigenden Finkenwärders Bahn bringen.

Straßen, Brücken und Elbtunnel.

Der weit verzweigten, bis an die Spitze jeder Kaizunge führenden Straßen ist gleichfalls schon Erwähnung getan. So weit 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, wird zur Zeit eine dritte Elbbrücke unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke, also im Freihafengebiet, gebaut. Sie wird auch die Freihafen-Eisenbahn und in ihrem oberen Stockwerk später die geplante Hafen-Schnellbahn

überführen. Die zweite Straßenverbindung mit der Stadt stellt in der Mitte des heutigen Hafengebietes der Elbtunnel her. Er führt in einer Länge von 450 m zwischen St. Pauli und Steinwärdern in zwei Röhren, je einem für jede Verkehrsrichtung, 23,5 m unter der Straße von Ufer zu Ufer; auf jeder Seite verbindet ihn ein kreisförmiger Schacht von 22 m Durchmesser mit der Straßenoberfläche, in dem sich je 4 Aufzüge für Fuhrwerk und je 2 für Fußgänger auf- und abbewegen. Das für die Erleichterung und Abkürzung des Verkehrs von Ufer zu Ufer ungleichbedeutende Bauwerk kostete 11 Mill. Mark, es wurde im Jahre 1911 dem Verkehr übergeben. (Siehe den Sonderartikel „Elbtunnel“, Adressbuch 1912-1914.)

Fährdampfer.

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

Wie die Norderelbe selbst, bewirken auch ihre Nebenarme, der Reiherstieg und der Köhlbrand, eine weitere Trennung des Hafengebietes. 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.

Köhlbrandirajekt.

Einstweilen aber wird der Eisenbahn-, Fuhrwerk- und Personenverkehr zwischen Waltershof 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 „Höften“. 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 Gasseite 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 Unterelbe und den Nordseebädern dient. Ihre Landungsbühne, bestehend aus 109 einzelnen, auswechselbaren Schwimmkörpern, ist 420 m lang und 20 m breit und hat auf 200 m Länge ein oberes Stockwerk für die hohen Seebärdampfer. 9 Brücken von 30 m Länge führen auf die Landungsbühne, 2 auf das obere, 7 auf das untere Deck. Für den oberländischen Verkehr findet sich eine ausgedehnte Landungs-Anlage im Oberhafen am Stadtdiech.

Industrie.

Neben dem eigentlichen Hafenbetriebe nimmt einen breiten Raum des Hafengebietes die Industrie ein. Sie mußte aus zwei Gründen in den sonst so häuslicherisch 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 umgepackt, sondern auch industriell verarbeitet, d. h. veredelt werden dürfen. So findet sich im Freihafen neben den großen und kleinen Werften eine ausgedehnte Industriestadt auf dem Kleinen Grasbrook und Steinwärdern. Aber auch außerhalb des Freihafens macht die Industrie gern von der willkommenen Gelegenheit Gebrauch, sich in der Nachbarschaft des großen Weithafens auf Plätzen mit gutem Wasseranschluß anzusiedeln. So findet sie neu erschlossene weite Räume auf der Peute und auf Billwärdern, wo durch Aufhebung 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 Steinwärdern, 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 Reiherstiegsmündung, die Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik. Alle diese Werften verfügen neben ihren Schiffbauanlagen zu Ausbesserungszwecken über mehrere