

Bleed Through Repaired Document

Blocked Information

Plastic Covered Document

Torn Page(s)

Schwimmdocks größter Abmessungen, die dem linken Elbufer gegenüber der Stadt das Gepräge geben. Sie werden an GröÙen-

Besondere Anlagen.

An besonderen Anlagen sollen hier zunächst die Schleusen, deren Zweck bereits bei Besprechung der Wasserstands-

Flutmesser.

Zur Angabe des jeweiligen Wasserstandes über dem Hamburger Nullpunkt dienen drei selbstregistrierende Flutmesser, von denen zwei auf einem beweglichen, nachts von innen erleuchteten Band, die den Wasserstand angegebene Zahl anzeigen, ein anderer in Form einer Uhr die Meter und Dezimeter des Wasser-

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 Kuhwärder, Zollämter an den wichtigsten Öffnungen der Zollgrenze, Polizeiämter, Feuerlösch-Einrichtungen, Elektrizitätswerke sowie mannigfache Wohlfahrts-Einrichtungen, wie die Auswandererhallen der Hamburg-Amerika Linie am Zollhafen, Speisehallen für die Arbeiter, Fleischbeschauämter, Anlagen zur Trinkwasser-Versorgung, 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 Hafenbau, aus. Ihr Dienstgebäude steht im Hafen, nahe der Gasanstalt, auf dem Großen Grasbrook. Zum Teil, soweit es sich um städtisches und zollinländisches Industriegebiet handelt, ist auch die I. 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 Hafenbau. Die Marineverwaltung dagegen hat ihre Diensträume in der Stadt. (Näheres siehe im Abschnitt „Behörden“ im ersten Band.)

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 Mill. 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, so wie in dem der Oberländer Fahrt dienenden Oberhafen hat sich seit dem Mittelalter durch Jahrhunderte der gesamte Hafenbetrieb Hamburgs abgespielt. Erst als nach der Befreiung von Franzosen joch 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 4. Jahrzehnts im Zusammenhang mit diesen für die weitere Entwicklung entscheidenden ersten Bauten stand die wichtige Frage: Tidehafer oder Dockhafen? vor ihrer Lösung, Fremde Ingenieure, Holländer und Engländer, auf deren Urteil man damals sehr viel gab, rieten nach dem Muster ihrer heimischen Verhältnisse zum Dockhafen. Nur der zielbewußten und überzeugungstreuen Tätigkeit des späteren Wasserbaudirektors Johannes Dalman war es zu danken, daß Hamburg, das ihm einzig natürlichen offenen Tidehafen erhielt. Jenes erste Becken war aber noch kein Hafen im heutigen Sinne, denn von einem regelrechten Kaietrieb 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 1883 feierlich vollzogene Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet hat der Hafenentwicklung die entscheidende Wendung gebracht. Der größte Teil des Hafens der topographischen Gesamtlage mit sich. Das stimmungsreiche Bild des Niederhafens mit den hochragenden Schiffs masten dicht am Rande der Stadt mußte der neuen Entwicklung zum Opfer fallen, denn dort sollte der Zolkkanal geschaffen werden. Für den verlorenen Hafenraum mußte Ersatz geschaffen werden. Der Ausbau des Baakenhafens und des Magdeburger Hafens auf der Stadtseite genügte dafür nicht. Es mußte dasjenige Ufer im weiten Umfange hinzugezogen werden. So entstanden neben dem bis dahin einsam auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Flußschiffhafen 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 erforderten. Die letzte große Hafenerweiterung, für die der 1903 mit Preußen geschlossene „Kohlbrandvertrag“ erst die erforderliche Gebietsabrandung gebracht und für deren ersten Ausbau Hamburg allein 45 Mill. Mark bewilligt hatte, konnte zu Beginn des Krieges zwar in ihrer vorläufigen Ausdehnung zum Abschluß gebracht, aber nicht weiter fortgeführt werden. Es wurden im Jahr des Kriegsausbruchs die neuen Hafenflächen auf Roß-Neuhof, nämlich der zum Seeschiffhafen ausgebauten Oderhafen, der verlängerte Roßhafen, ferner der Trave- und Rodevischhafen, die als Ersatz für den als Flußschiffhafen ausgebauten Oderhafen dienten, der Ellerholz- und Roß-Kanal und der aus der früheren, jetzt nach Westen verlegten Kohlbrand-Mündung gebildete neue Kohlenhafen, und auf der Elbinsel Waltershof 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 Böschung der für Waltershof geplanten Bauten überhaupt, muß fürs erste der Zukunft überlassen bleiben. Dagegen hat östlich des Kohlbrands der Hafenausbau sehr bald nach dem Kriege seine Fortsetzung gefunden, wo mehrere große Kaischuppen, eine neue Kai-mauer und zahlreiche Kräne fertiggestellt sind.

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I. Siehe auch unter Hafen-, Lots-, Leucht- und Tonnenwesen im Abschnitt V.

Ungewöhnlich hiesige Bevölkerung, die Brauch auf diesen Friesen, und Zepter hat die Besten Sachsen kern abe sollte. E also zu wie 40 z ihre ein i

Das ältere dieses Münzwe in der F in halbe wurde ir mein für diente m (solidus) lische Pf standen). der Pfien überall g nigen be die Fr Schillingen war Größe u Pfennigen Frommer für 240 l ist es sei vielleicht Lot Köln nach hat

Sächsis uns nicht Rechnung Pfundes Aber die war kein Das Gew 40: 12 be der ältes Das in Gewichts oder der finden sie deutschen Mark ist kölnische Silbergew

in ältes zen aus j tert finde fen von l einzigen

Den ers den auch heitsbrief außer an an jedem