

Zollbauten.

Dipl.-Ing. E. Bunnie's.

Vor dem Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet, also vor 1888, als noch Hamburg, Altona und Wandsbek ein gemeinsames zollfreies Gebiet bildeten, war die Grenze zwischen Zollinland und Zollausland nicht so vollkommen geschützt wie heute, bei dem viel kleineren Freihafengebiet. Der Grenzschutz des früheren Zollgebiets wurde fast nirgend durch feste Umwehrung gebildet; man beschränkte sich darauf, die Grenzlinie durch patrouillierende Beamte bewachen zu lassen. Die Grenze des jetzigen Freihafengebiets wird nun nicht nur zu Wasser und zu Lande durch Zollbeamte unter ständiger Aufsicht gehalten, sondern auch noch durch schwimmende (Abb. 225) oder landfeste Gitter gesichert.

Die Umgrenzung des Freihafengebiets hat eine Längenausdehnung von rund 15 km (s. Tafel II „Der Hamburger Hafen“), das Gebiet umfaßt ohne die im Bau befindliche Hafenerweiterung

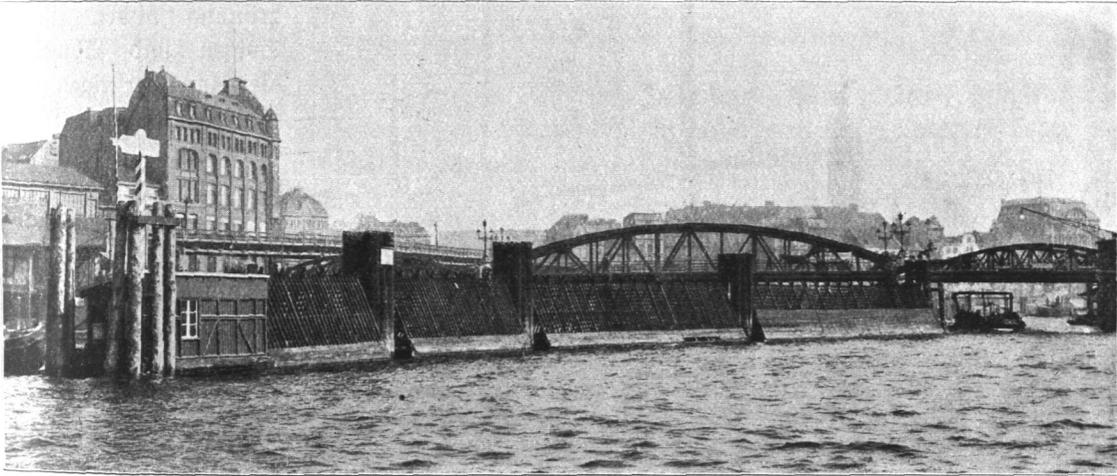


Abb. 225. Schwimmendes Zollgitter im Niederhafen.

erweiterung einen Flächenraum von etwa 1000 ha und umschließt auf dem rechten Elbufer den Sandtor-, Grasbrook-, Strand-, Baken- und Kirchenpauer-Hafen neben dem Speicherviertel der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Auf dem linken Elbufer sind einbezogen der Moldau-, Saale- und Spreehafen, der Segelschiff-, Hansa-, India- und Petroleumhafen und weiter die in der Hauptsache von der Hamburg-Amerika Linie benutzten Häfen auf Kuhwärder, ferner der Industriebezirk zu beiden Seiten des Reiherstiegs und endlich noch die ausgedehnten Werftplätze mit ihren Helgen und Docks. Von dem eigentlichen Lauf der Nordereibe entfällt dabei eine Strecke von 4 km auf das Freihafengebiet; Schiffe können deshalb innerhalb des Hafengebiets die Elbe selbst nicht hinauf- oder hinabfahren, ohne die Zollgrenze zu kreuzen. Da die beim Durchgang zu erfüllenden Vorschriften zeitraubend und verkehrshemmend sind, benutzen Fahrzeuge, die nicht für den Freihafen bestimmt sind, vorzugsweise den dieses Gebiet umgehenden zollinländischen Zollkanal. Diese Wasserstraße beginnt in der Nähe der St.-Pauli-Landungsbrücken und endet oberhalb der festen Straßenbrücke über die Elbe; sie verbindet die seeschifftiefe Unterelbe mit der flussschifftiefen Oberelbe. Überall, wo Zollgebiet und Freihafengebiet auf dem Wasser aneinandergrenzen, sind schwimmende Zollgitter, Zollpahlwerke (oder spanische Reiter) angeordnet; dies sind doppelte, oben gekreuzte Holzstakete, die auf Holzkasten oder, wie neuerdings, auf eisernen Schwimmkästen

angebracht sind. An den Einfahrten in das Freihafengebiet und zu beiden Seiten der Durchfahrten schwimmen Grenzaufsichtsstationen, die, wie die Bitter, zwischen Pfählen geführt werden und sich mit dem Wechsel von Ebbe und Flut auf und ab bewegen können. Zur Unterstützung der Grenzwächter kreuzen in den Einfahrten flinke Zollbarkassen, die die schnellsten Fahrzeuge einzuholen imstande sind. Die breiten Wassereingänge, die den drehenden Schiffen genügenden Spielraum lassen müssen, sind naturgemäß am schwierigsten zu überwachen, und es bedarf bei Nacht und Nebel anstrengender Achtsamkeit, um Zollhinterziehungen zu verhüten.

Die Zollgrenze auf dem Lande läßt sich leichter schützen (Abb. 226), und die verhältnismäßig schmalen Eingänge sind besser zu übersehen. Die Grenzgitter bestehen im unteren Teil aus Wellblechtafeln, die so weit in den Boden hinabreichen, daß es unmöglich ist, selbst kleine Pakete darunter wegzustecken und so aus dem Freihafengebiet verschwinden zu lassen. Im oberen Teil sind starke eiserne Drahtgeflechte angebracht, deren Maschen den auf der Inland-

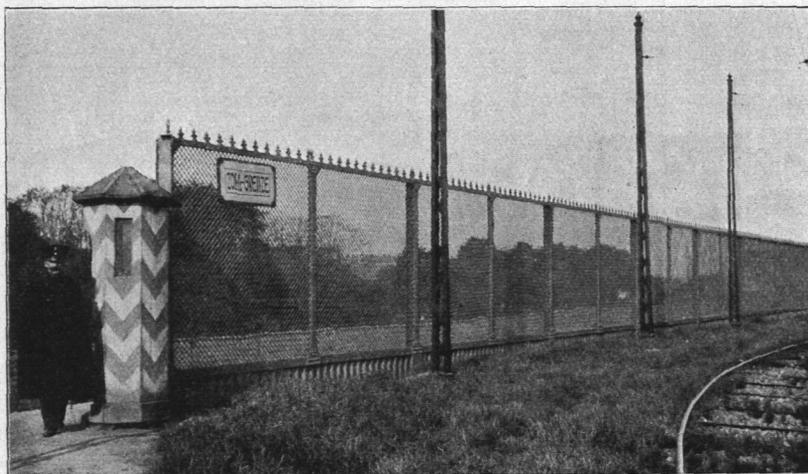


Abb. 226. Eisernes Zollgitter an der Harburger Chaussee.

seite hart am Bitter gehenden Zollwächtern einen Überblick über das angrenzende Freihafengebiet gestatten. Die Bekrönung bilden eiserne Spitzen und Abweiser, die ein Übersteigen des Gitters erschweren. Dieser Grenzschutz ist recht wirksam und vorzüglich geeignet, Schmuggler abzuschrecken.

Im Grenzaufsichtsdienst gilt vor allem, die Ein- und Ausgänge unter strenger Aufsicht zu halten, Fußgänger mit Paketen und Fuhrwerke mit Gütern an die Abfertigungsstellen zu verweisen und

unbeladene Fahrzeuge auf Geheimfächer oder dergleichen zu untersuchen, sowie schließlich, den Taschenschmuggel zu verhüten. Die Überwachung der durch Gitter geschützten freien Strecken tritt hiergegen in den Hintergrund; sie läßt sich ohne besondere Schwierigkeiten ausüben. Neuerdings tragen die Zollauffeher nicht einmal mehr Gewehre, die ihnen früher ein etwas drohendes Aussehen verliehen, und damit ist der Grenzdienst, in dem es in früheren Jahren harte Kämpfe zwischen Wächtern und Paschern gegeben hat, des letzten Schimmers von Romantik entkleidet. Weniger nüchtern als der Grenzwachdienst für den Freihafen ist der Dienst für die Überwachung derjenigen Strecken, die die Schiffe erst durchfahren müssen, um an das Freihafengebiet heranzukommen. Das sind die Ufer der Unterelbe und die Rüste; es kommt darauf an, zu verhindern, daß Waren, ehe die Fahrzeuge den Hafen erreichen, ohne zollamtliche Abfertigung entlöst werden. Die diesen Dienst wahrnehmenden Grenzer haben Gewehre, und die Aufsichtsbeamten sind beritten. Erleichtert wird die Aufsicht über den Strom und die Rüste dadurch, daß die Lotsen auf das Zollinteresse verpflichtet sind.

Das Entlösen der Schiffe im Freihafengebiet vollzieht sich unbehindert von der Zollverwaltung. Es können Güter in andere Schiffe umgeladen und wieder ins Ausland gebracht werden, ohne mit dem Zoll in Berührung gekommen zu sein.

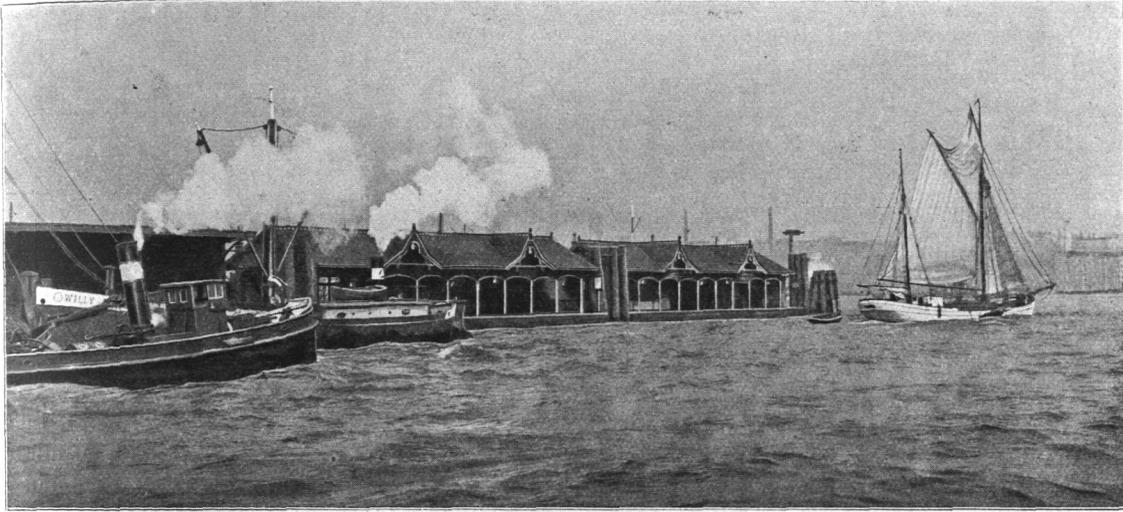


Abb. 227. Schwimmende Zollabfertigung im Ruhwörder Vorhafen.

Die Zollabfertigung der vom Freihafen in das Inland gehenden Waren geschieht für schwimmende Fahrzeuge entweder an schwimmenden Abfertigungsstellen (Abb. 227) oder an landfesten Bühnen und an landfesten Anlagen für Fuhrwerke und Eisenbahnwagen. Daneben hat die Abfertigung von Handgepäck nur untergeordnete Bedeutung.

Hamburg erhebt die Zollgefälle und führt sie an das Reich ab; Hamburg bezahlt die Beamten und bekommt dafür eine bestimmte Vergütung.

Die das Freihafengebiet verlassenden und in das Inland eingehenden Waren treten nicht immer sofort in den freien Verkehr; sie können vielmehr im gebundenen Verkehr zur Durchfuhr durch das Zollgebiet oder zur weiteren Abfertigung bei einem Amt im Innern abgelassen, auf Niederlagen unverzollter Waren verbracht oder unter Zollvermerkkontrolle dem Anmelder zwecks Veredelung, zur vorübergehenden Verarbeitung oder zu Ausstellungszwecken unverzollt anvertraut werden. Zur Sicherheit dafür, daß diese Waren nicht ohne Verzollung im freien Verkehr verschwinden, werden sie in Begleitscheine, in Vormerkbücher und Zollkonten eingetragen; wenn erforderlich, geschieht der Versand unter Raumverschluß, unter Begleitung durch Zollbeamte oder unter Anbringung von Identitätsmerkmalen.

Die Abfertigung derjenigen Güter, die beim Überschreiten der Grenze sofort in den freien Verkehr des Zollinlandes treten sollen, für die deshalb, soweit sie überhaupt zollpflichtig sind, gleich Zollgefälle entrichtet werden müssen, ist naturgemäß die zeitraubendere. Die Waren sind nach den geltenden Tarifen in die bestehenden Klassen einzuordnen, und man kommt dabei in den meisten Fällen nicht um ein umständliches Vermiegen herum, das besonders an den

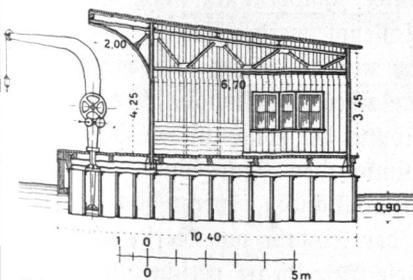


Abb. 228. Schwimmende Zollabfertigung für schwimmende Fahrzeuge, Zollponton im Vorhafen Ruhwörden.

schwimmenden Abfertigungsstellen (Abb. 228) manche Unbequemlichkeit mit sich bringt. An den Hauptausgängen bestehen die Abfertigungsstellen aus zusammenhängenden Bühnen, die auf eisernen Kästen ruhen. Sie liegen, wie alle Abfertigungen, hart an der Grenze, und zwar im Zollinlande. Die Zollbühnen größeren Stils sind auf auswechselbaren Kästen aufgebaut; die Trägerdecke, die auf ihnen liegt, ist so stark, daß sie sich freitragt, wenn ein Kasten zwecks Ausbesserung ausgefahren werden muß. Die kleineren Bühnen setzen sich aus Schwimmkästen zusammen, die genau wie die der schwimmenden Landungsanlagen

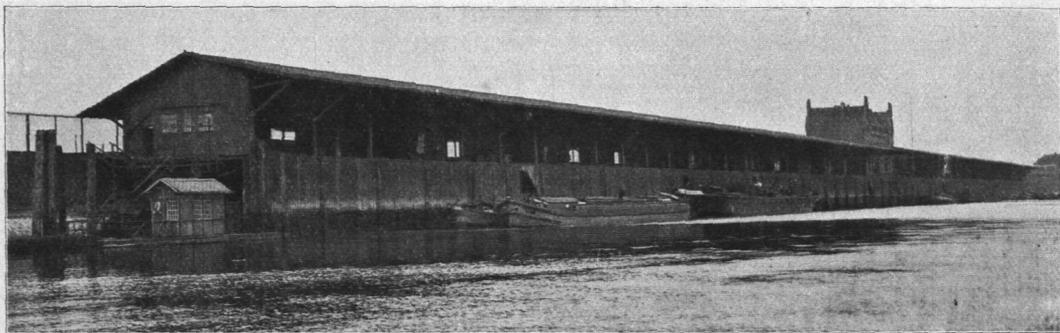


Abb. 229. Abfertigungsschuppen am Zollhafen auf der Peute.

im Hafen durch Spanten versteift und mit Schottwänden versehen sind. Sämtliche Bühnen sind überdacht und mit Kränen ausgerüstet; die älteren mit Handkränen, die neueren mit elektrischen Kränen, denen der Strom durch Kabel zugeführt wird. Die für den Abfertigungsdienst nötigen Registerbureaus, Schreibstuben, Kassen, kleineren Laboratorien Aufenthaltsräume für die Beamten und Barkassenleute befinden sich an der Rückseite der Bühnen.

Zur Erleichterung der Schreibarbeit der Schiffsführer bei der Ausfüllung der Scheine und zur Entlastung der Abfertigungsbeamten sind Deklaranten zugelassen, die gegen bestimmte Gebühren die für die Verzollung erforderlichen Geschäfte erledigen und die auch für die mit ihnen arbeitenden Firmen die Zollgefälle vorschußweise entrichten. Während bei den schwimmenden Abfertigungen der Unterschied zwischen Bordhöhe der Schiffe und der der Bühnen gleich, also vom Wasserstand unabhängig bleibt, ist dies bei den landfesten Abfertigungen für schwimmende Fahrzeuge nicht der Fall. (Abb. 229.)

Eine landfeste Abfertigung aus neuerer Zeit ist die am Zollhafen auf der Peute im Zuge der Wasserstraße von den (an die Seeschiffhäfen auf dem linken Elbufer grenzenden) Flußschiffhäfen nach der Oberelbe. An beiden Ufern dieses Zollhafens sind Schuppen errichtet; an der

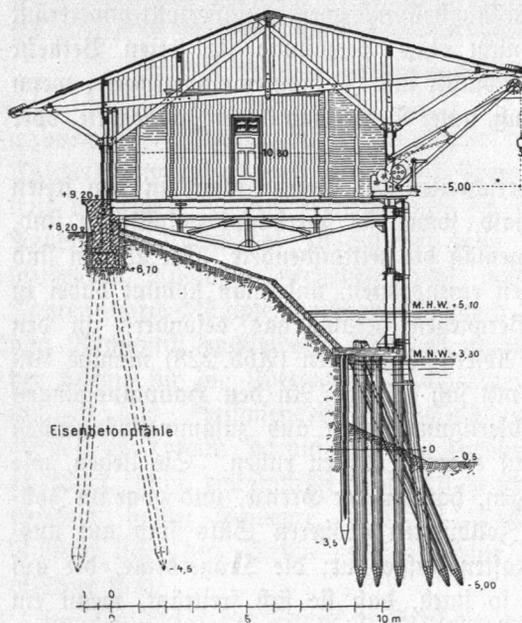


Abb. 230. Landfeste Zollabfertigung für schwimmende Fahrzeuge, Zollschuppen am Zollhafen auf der Peute.

Nordseite einer für die Ausgangsabfertigung, die sich in der Hauptsache auf die statistische Behandlung der Waren beschränkt, und an der Südseite zwei für die Eingangsabfertigung. Der eiserne Unterbau dieser Schuppen ruht an der Wasserseite auf den hölzernen Vorsegen und an der Landseite auf einer Mauer, die auf Eisenbetonpfählen gegründet ist. (Abb. 230.) Die Schuppen sind nur für solche Fahrzeuge im Gebrauch, deren Güter entlöst und verwogen werden müssen; die Abfertigung der Schiffe, die unter Zollverschluß nach Plätzen im Zollinland geschleppt werden sollen und die zu diesem Zwecke nur plombiert werden, geschieht meistens an einfachen Revisionsbrücken.

Die Beschreibung der zollamtlichen Behandlung der mit schwimmenden Fahrzeugen beförderten Güter wäre unvollständig, wenn das besondere Verfahren bei der Einfuhr von Gerste unerwähnt bliebe. Da diese Getreideart verschieden bewertet wird, je nachdem sie zu Futterzwecken oder zu Brau- und Saatzwecken bestimmt ist, wird die als



Abb. 231. Nebenzollamt I Ernst-August-Schleuse.

Futtergerste beim Eingang angemeldete Gerste für die andern Zwecke ungeeignet gemacht. Früher geschah dies dadurch, daß sie denaturiert, und zwar entkeimt wurde; heute färbt man sie mit Eosin. Diese Abfertigung wird von der Zollverwaltung an bestimmten Eingängen in das Zollinland vorgenommen.

Ebenso, wie bei der Abfertigung schwimmender Fahrzeuge die Güter vielfach nicht gleich in den freien Verkehr eintreten, geschieht dies auch nicht immer sofort bei der Abfertigung von Waren, die auf dem Landwege versandt werden. Bei der Verfrachtung in Eisenbahnwagen gehört es sogar zur Regel, daß sich die Beförderung unter Zollverschluß vollzieht. Deshalb sind auch die für Abfertigungszwecke getroffenen Einrichtungen auf den Hafensbahnhöfen besonders einfach. Es genügen gesonderte Aufstellungsgleise für die Untersuchung und einige überdachte Rampen zwischen den Gleisen.

Die auf Fuhrwerk verladene Gegenstände werden dagegen beim Durchfahren der Grenze größtenteils der endgültigen Abfertigung unterworfen. (Abb. 231.) Diejenigen Waren, die noch nicht verzollt zu werden brauchen, gehen entweder unter Bedeckung von Zollbeamten und unter Begleitzettel an zollinländische Niederlagen oder nach Bahnhöfen, auf denen beim Überladen das Vermiegen stattfindet, oder im Passierzettelverkehr nach Berührung des Zollinlandes wieder ins Freihafengebiet. Dieser letzte Verkehr wickelt sich hauptsächlich zwischen dem linken und dem rechten Elbufer ab, da eine feste Freihafenverbindung zwischen den beiden Ufern bis heute noch nicht

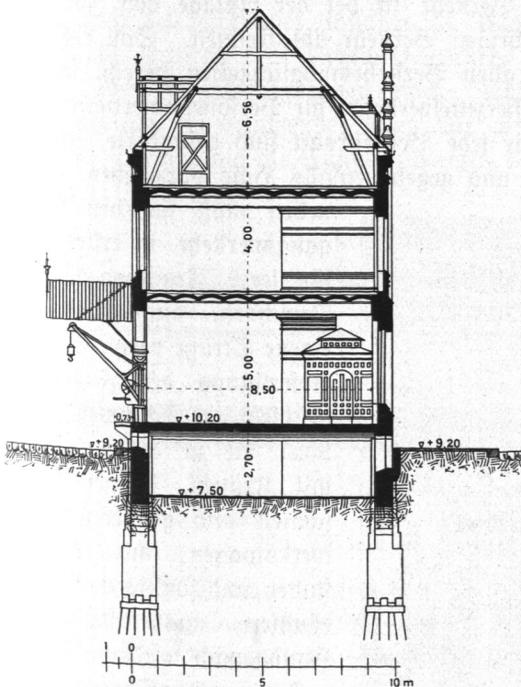


Abb. 232. Landfeste Zollabfertigung für Landfuhrwerke auf St. Annen.



Abb. 233. Hauptzollamt Ericus.

besteht. Bei der Beförderung unverzollter Güter durch das Zollinland auf Rollwagen erhalten die Fuhrwerke (bei klarem Wetter je drei zusammen) einen Mann als Begleitung, der auf dem letzten Wagen Platz nimmt und während der Fahrt auch auf die vorauffahrenden Fuhrwerke sein Augenmerk richtet. Auf diesen Verkehr ist bei der Anlage von Zollstellen Rücksicht zu nehmen; er ist natürlich von dem übrigen Verkehr abzutrennen. Soll eine Abfertigungsstelle allen Anforderungen genügen und allen Verkehrsmöglichkeiten gerecht sein, so muß sie für die Eingangsabfertigung, für den Passierzettelverkehr, für Personenabfertigung und für die Ausgangsabfertigung eingerichtet sein. Für jede Verkehrsart sind gesonderte, erforderlichenfalls durch Gitter abgeteilte Wege, Straßen und gegebenenfalls Höfe vorzusehen. Hier-



Abb. 234. Hauptzollamt St. Annen.

neben muß für den Durchgangsverkehr, in erster Linie für leere Frachtwagen und Droschken, auch noch eine eigene Straße verbleiben. Die Abfertigung der Fuhrwerke geschieht an Schuppen (Abb. 232), die zu diesem Zwecke mit Kränen, kleinen Wagenschalen und größeren Fuhrwerkswagen, mit Schreibstuben und sonstigen Büroräumen ausgerüstet sind. Handgepäck wird an Tischen — sogenannten Tonbänken — abgefertigt.

Die einzelnen Zollstellen sind

ieben verschiedenen Hauptzollämtern zugeteilt, und zwar: Kuhwärder, Jonas, Rehrwieder, Ericus (Abb. 233), St. Annen (Abb. 234), Meyerstraße und Entenwärder. Daneben bestehen eine Hauptzollkasse (Abb. 235), ein zollstatistisches Bureau und eine technische Lehranstalt, deren Räume und Sammlungen im Verwaltungsgebäude der Generalzolldirektion untergebracht sind.

Bei der Hauptstelle, den Zollämtern und im Grenzaufsichtsdienst sind zusammen 3000 Beamte tätig. Mit dem Wachsen des Hamburger Hafens hält auch die Ausdehnung des Freihafens Schritt, so daß mit einer stetigen Vermehrung der Zollstellen, mit einer Zunahme der Längsentwicklung der zu schützenden Grenze und mit einer unausgefegten Vergrößerung des Beamtenstabes und der Verwaltung gerechnet werden muß.



Abb. 235. Hauptzollkasse.

Der Elbtunnel.

Dipl.-Ing. Stockhausen.

Durch den Elbtunnel zwischen St. Pauli und Steinwärder ist für die Häfen westlich des Reiherstiegs dem Fuhrwerksverkehr eine feste Verbindung geschaffen, die den Umweg über die Elbbrücke vermeidet. Zugleich ist er für den beträchtlichen Arbeiterverkehr ein unentgeltlich zu benutzender Weg, der auch bei Nebel und Eisgang nicht versagt. Zum Bau dieser Verbindung als Tunnel zwangen die örtlichen Verhältnisse. Wagenfähren, Schwebefähren, bewegliche Brücken hätten den regen Schiffsverkehr empfindlich gestört, eine Hochbrücke hätte etwa 25 Millionen Mark Baukosten erfordert und einen verlorenen Hub von 55 m gegenüber 24 m beim Tunnel bedeutet. Der Tunnel hat dagegen nur 10,7 Millionen Mark Baukosten erfordert. Er enthält keine Rampen, um den Verkehr unmittelbar von Ufer zu Ufer ohne Umwege zu ermöglichen. Fuhrwerke und Fußgänger werden in beiden Endschächten mit Aufzügen hinunter und herauf befördert. Die Gesamtanlage des Tunnels zeigen Abb. 236 und 237

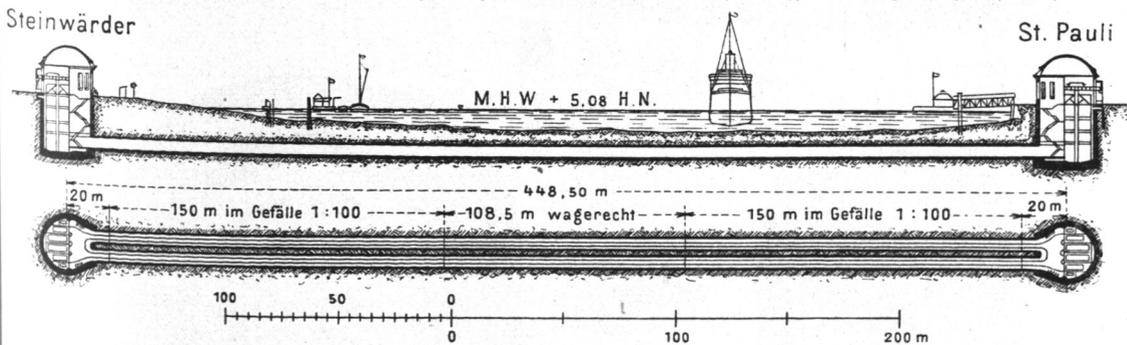


Abb. 236 und 237. Längsdurchschnitt und Tunnelgrundriß.

fähren, bewegliche Brücken hätten den regen Schiffsverkehr empfindlich gestört, eine Hochbrücke hätte etwa 25 Millionen Mark Baukosten erfordert und einen verlorenen Hub von 55 m gegenüber 24 m beim Tunnel bedeutet. Der Tunnel hat dagegen nur 10,7 Millionen Mark Baukosten erfordert. Er enthält keine Rampen, um den Verkehr unmittelbar von Ufer zu Ufer ohne Umwege zu ermöglichen. Fuhrwerke und Fußgänger werden in beiden Endschächten mit Aufzügen hinunter und herauf befördert. Die Gesamtanlage des Tunnels zeigen Abb. 236 und 237