

Der Fährverkehr wurde in früherer Zeit durch einfache offene Jollen, später durch kleine Dampfboote vermittelt. Im Winter, wenn der Frost die Elbe mit einer festen Eisdecke bedeckte, die einen Übergang ermöglichte, ruhte der Schiffsverkehr ganz. Die einzelnen Fährlinien waren im Besitz von verschiedenen Pächtern. Als Hamburg dem deutschen Zollgebiet angeschlossen wurde und infolge der Anlegung eines Teils der Häfen auf dem Südufer der Elbe der Fährverkehr mächtig anwuchs und die Einrichtung neuer Fährverbindungen nötig machte, wurde der gesamte Fährverkehr von der „Hafen-Dampfschiffahrt A.-G.“ übernommen. Da der Schiffsverkehrsverkehr jetzt auch im Winter aufrechterhalten und das Eis durch kräftige Eisbrecher in steter Bewegung gehalten wird, muß der Fährverkehr auch im Winter Tag und Nacht betrieben werden. Es wurde deshalb erforderlich, größere und kräftigere Fährdampfer einzustellen, die dem Eisgang widerstehen können. (Abb. 112.)

Die jetzt im Betriebe befindlichen Fährdampfer haben eine Länge bis zu 25 m und eine größte Breite von 7 m. Ihr Tiefgang beträgt bis zu 2,17 m. Sie besitzen eine Geschwindigkeit von 9 bis 10 Seemeilen in der Stunde bei einer Maschinenleistung bis zu 300 indizierten Pferdestärken, die größten vermögen 500 Personen aufzunehmen. Die Fährdampfer haben außer dem Hauptdeck noch ein Oberdeck, das zum Schutze der Fahrgäste gegen Regen und Sonnenschein mit einem Sonnensegel bzw. Sonnendeck versehen ist. Außerdem sind geräumige Kajüten mit Dampfheizung vorhanden.

Im Falle von Bränden im Hafengebiet können 16 der Fährdampfer der Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden. Sie sind zu diesem Zweck mit besonderen Dampfpumpen und sonstigen Feuerlöschvorrichtungen versehen, die schon gute Dienste geleistet haben.

Die „Hafen-Dampfschiffahrt A.-G.“ besitzt eine Flotte von 68 Fährdampfern und betreibt zurzeit sieben Fährlinien im Querverkehr von einem Ufer der Elbe nach dem andern und eine Rundfährlinie im Hafengebiet, die Tag und Nacht den Verkehr zwischen 30 Fährstellen aufrechterhalten. Hierzu tritt im Sommer noch eine Fährverbindung nach den Veddeleer Badeanstalten. Nach Fertigstellung der neuen Häfen auf Neuhoj und Walterschof werden weitere Fährlinien hinzukommen.

Im Jahre 1912 wurden insgesamt 19560000 Personen befördert.

Im Anschluß an den Fährbetrieb vermitteln von den Hauptfährstellen die sog. Jollenführerdampfer den Verkehr nach den in den Häfen an Dückdalben vertäut liegenden Seeschiffen. Dieser Verkehr wird ebenfalls durch die „Hafen-Dampfschiffahrt A.-G.“ betrieben. Die Dampfer sind etwas kleiner, aber ähnlich ausgestattet wie die Fährdampfer.

Die dem Verkehr nach den Nachbarorten oberhalb Hamburgs dienenden Landungsanlagen am Stadtdeich und die dem Auswandererverkehr dienenden Landungsanlagen am Strandkai unterscheiden sich von den Anlagen für den Fährverkehr besonders durch die größere Pontonhöhe. Die Pontons haben eine Bordhöhe von etwa 1,80 m, die Seitenwände sind mit Fenstern versehen, damit der innere Raum, der eine lichte Höhe von etwa 2,30 m besitzt, als Lagerraum oder dergleichen ausgenutzt werden kann.

In dieser Weise waren auch früher die St.-Pauli-Landungsbrücken ausgebildet, die dem Dampferverkehr nach den unterhalb Hamburgs an der Elbe gelegenen Nachbarorten und nach den Nordseebädern dienen und auch von den Touristendampfern der Hamburg-Amerika Linie

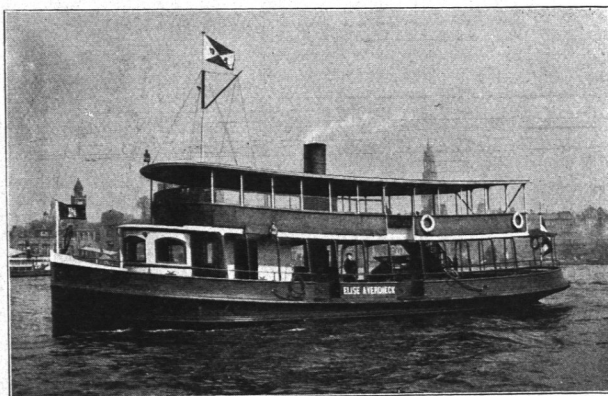


Abb. 112. Fährdampfer der „Hafen-Dampfschiffahrt A.-G.“