



Abb. 124. Schuppen der „Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften“, Grundriß.

dieser Anordnung ist auch die Unabhängigkeit des Lös- und Ladegeschäftes in den Schutengassen von dem Wetter. Über jeder Schutengasse befinden sich im Schuppenfußboden vier verschließbare Ladeluken, über denen Kräne angeordnet sind. Die Schutengassen sind noch durch eine Quergasse, die in der Schuppenmitte gelegen ist, untereinander verbunden. An



Abb. 125. Schuppen der „Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften“, Ansicht des Inneren.

Schuppenwänden sind als Obergeschos 10 m breite Gänge mit einer Tragfähigkeit von 500 kg/qm zur Lagerung von Waren ausgebaut. Die untere Decke des Schuppens ist als Eisenbetonrippendecke mit Bulbeisenbewehrung für eine Nutzlast von 1500 kg/qm

ausgeführt. Die Abb. 123 bis 125, die den Schuppen im Querschnitt und Grundriß darstellen und auch einen Blick ins Schuppeninnere zeigen, lassen seine Bauart erkennen.

7. Speicher.

B. Dhrt.

Ein großer Teil der von See unter Zollflagge in den Freihafen eingehenden Waren geht wieder seewärts fort, der übrige Teil wird in das Zollinland eingeführt. Um neben der Wahrung der zollinländischen Interessen dem Welthandel die erforderliche Bewegungsfreiheit zu verschaffen, mußten in unmittelbarer Nähe des Hafens im Zollausschlußgebiet Speicher errichtet werden, in denen die Waren bis zum Versand zollfrei lagern können. Zu diesem Zweck wurde in den Jahren der Zollanschlußbauten (1883 bis 1888) zwischen der Elbe und der Stadt vom hamburgischen Staat ein ganzer Stadtteil von etwa 500 Häusern angekauft und niedergelegt. In späteren Jahren ist dieser Bezirk mehrfach erweitert worden und erstreckt sich heute, wie aus Abb. 126 zu ersehen ist, von der Einfahrt in den Sandtorhafen bis nach dem Oberhafen. Dieses Speicherviertel, das von der Stadt durch den mehrfach überbrückten, 45 m breiten zollinländischen Zollkanal getrennt ist, wird von 20 bis 25 m breiten,