

die Kaiserliche Post erbauten 17 m hohen Zeitballsäule sind später die Zeitballsäulen in Swinemünde und Bremerhaven sowie der 30 m hohe Leuchtturm Osterende-Groden erbaut worden.

Der westliche Hafenkopf des Fischerhafens enthält die Landungsanlage für den Dampferverkehr, den die Hamburg-Amerika Linie zwischen Hamburg, Cuxhaven und den Nordseebädern unterhält. Diese Landungsanlage, deren Brückenbahn 5 m über dem mittleren Niedrigwasser der Elbe liegt, wurde im Jahre 1904 in Holz erbaut und befand sich damals in der Mitte zwischen den Einfahrten in den „Alten Hafen“ und den „Fischerhafen“. Durch die Erweiterung des Fischerhafens im Jahre 1913 wurde die Landungsbrücke ein Bestandteil des westlichen Hafenkopfes des Fischerhafens. Sie ist, wie Abb. 180 zeigt, auf verzimmerten Rammpfählen erbaut. Die hier ihre Fahrgäste landenden Schiffe legen sich zunächst gegen Dückdalben, die sich selbständig unterhalb der Brückenbahn bewegen können, da sie ohne Zusammenhang mit deren Unterbau angeordnet sind. Der Stoß der Schiffe überträgt sich erst dann auf die Brückenbahn, wenn die Dückdalben so weit zurückgedrängt sind, daß die mit ihnen fest verbundenen, aber die Brückenbahn überragenden Streichpfähle sich gegen den Randbalken der Bahn legen. Diese Anordnung hat sich gut bewährt, obgleich die Schiffe des Seebädersdienstes der Hamburg-Amerika Linie schon eine recht beträchtliche Größe haben. Es sind dies die Dampfer „Silvana“, „Cobra“, „Prinzessin Heinrich“, „Kaiser“, „Adler“ und „Königin Luise“. Der bisher größte dieser Seebädersdampfer, der mit Dampfturbinen angetriebene „Kaiser“, hat einen Raumgehalt von 1916 t, ist 92 m lang, 11,65 m breit, geht 4,8 m tief und kann 2000 Personen aufnehmen. Die Reisenden, die diese Dampfer benutzen, haben an der Ostseite des „Alten Hafens“ Schnellzugverbindung von und nach dem Inlande.

Der westliche Hafenkopf des 42 ha großen „Neuen Hafens“, das „Landungshöft“ genannt, hat eine Länge von 400 m und eine Breite von 21,85 m.

Die Schaffung einer Landungsanlage von solcher Länge ist nötig geworden, als die Hamburg-Amerika Linie ihren 276 m langen Dampfer „Imperator“ gebaut und zwei weitere Dampfer von ähnlicher Größe in Bestellung gegeben hatte.

Die Einfahrt des ursprünglich nur 9 ha großen, in den Jahren 1892 bis 1896 erbauten „Neuen Hafens“ hatte zwischen zwei in Stein erbauten 120 m langen und 7,35 m breiten Hafenköpfen nur eine Weite von 100 m. Die gesteigerten Abmessungen der Schnelldampfer, die an den westlichen Hafenkopf anlegten, um ihre Fahrgäste aufzunehmen und auf der Rückreise zu landen, hatten schon im Jahre 1909 eine Verlängerung dieses Hafenkopfes erfordert. Diese Verlängerung ist in Holzbau ausgeführt worden. Aber auch der nun 180 m lange Hafenkopf war für die Dampfer der „Imperator“-Klasse ungenügend. Eine weitere Verlängerung dieses Hafenkopfes war nicht ohne weiteres ausführbar, weil im Westen die Einfahrt des Fischerhafens, im Osten die Einfahrt des „Neuen Hafens“ nicht beengt werden durfte. Da die in der Ausführung begriffenen und die in der Zukunft zu erwartenden, bis zu 300 m langen Schnelldampfer aber die Schaffung eines etwa 400 m langen Landungshöftes unbedingt forderten, mußte man sich im Jahre 1912 entschließen, die vorhandene Hafeneinfahrt ganz aufzugeben und den westlichen Hafenkopf mit dem östlichen Hafenkopf zu dem neuen Landungshöft zu vereinigen, dem „Neuen Hafen“ aber im Osten dieses Landungshöftes eine neue Einfahrt zu schaffen. Die ehemalige 100 m breite Einfahrt ist durch einen Holzbau auf gerammten Pfählen geschlossen. Gleichzeitig wurde das ganze Landungshöft an seiner Stromseite um 8 m und an der Hafens-

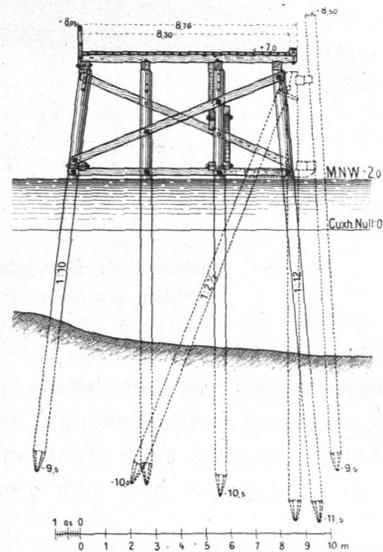


Abb. 180. Querschnitt durch die Landungsanlage für den Seebädersverkehr.