

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

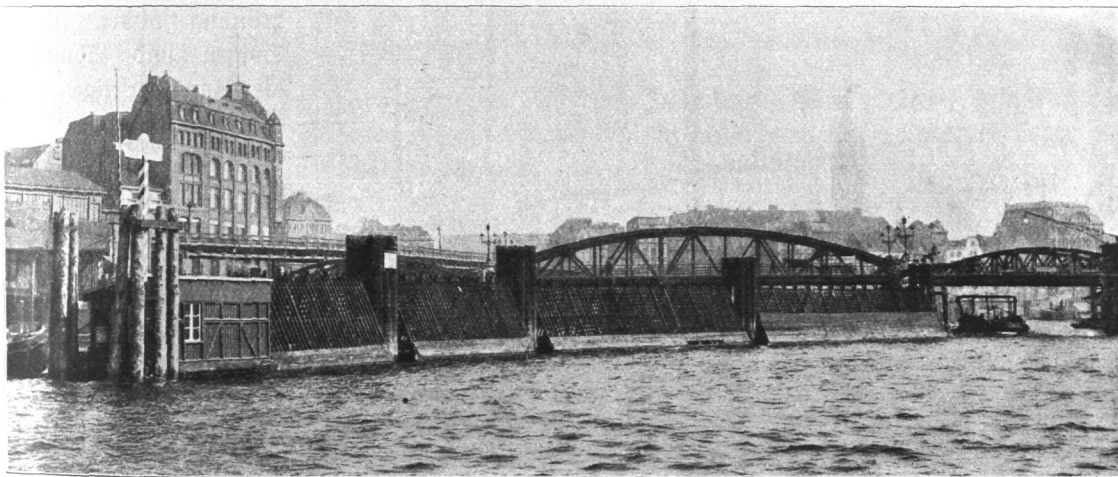


Abb. 225. Schwimmendes Zollgitter im Niederhafen.

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 Ruhwärder, 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 seeschiffstiefe Unterelbe mit der flussschiffstiefen 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