

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

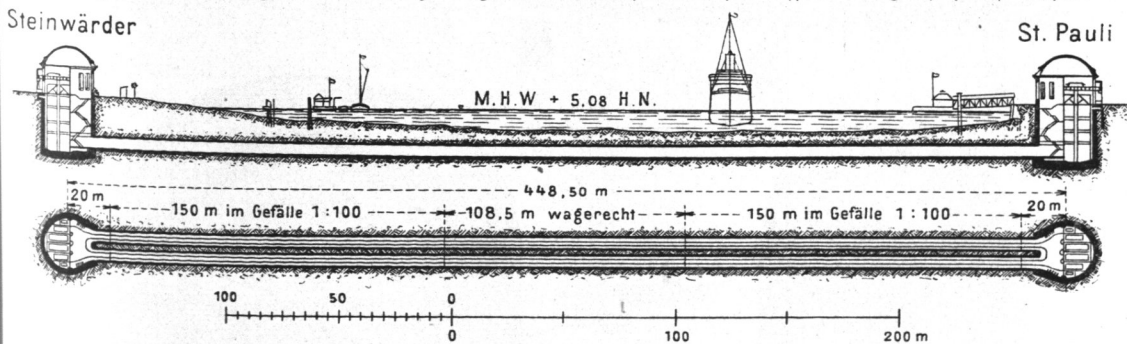


Abb. 236 und 237. Längsdurchschnitt und Tunnelgrundriß.

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