

Die jüngste Entwicklung des Hafens setzte mit dem Inkrafttreten des sogenannten Köhlbrandvertrages (Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908) ein. Die gewaltige Ausdehnung, die den Hamburger Hafenanlagen nach diesem Vertrage ermöglicht wurde, verlangte, daß auch Altona seinerseits eine weitere Steigerung der Ausnutzung seiner Wasser- und Uferflächen vornahm, soweit die natürliche Geländegestaltung längs des Ufers dies noch zuließ. Die Ausdehnungsmöglichkeit des Altonaer Hafens wird dadurch gehemmt, daß sich längs des nördlichen Elbufers in nur geringer Entfernung ein hoher, steil ansteigender Geseßtrücken hinzieht. Es fehlt hier das jedem Hafen so nötige eigentliche Hinterland. Durch den Köhlbrandvertrag wurde Altona in den Stand gesetzt, seine Hafenanlagen nicht nur nach Westen hin, sondern auch nach dem Strom zu verschieben zu können. So konnten denn zunächst durch Hinausschieben der Pfahlreihen vor dem Westkai und ihre Verlängerung bis zur Neumühlener Brücke unter gleichzeitiger Hinausschiebung der letzteren wertvolle Wasserflächen gewonnen werden. Landwärts befindet sich zurzeit ein neuer Hafen für kleine Schifffahrt mit

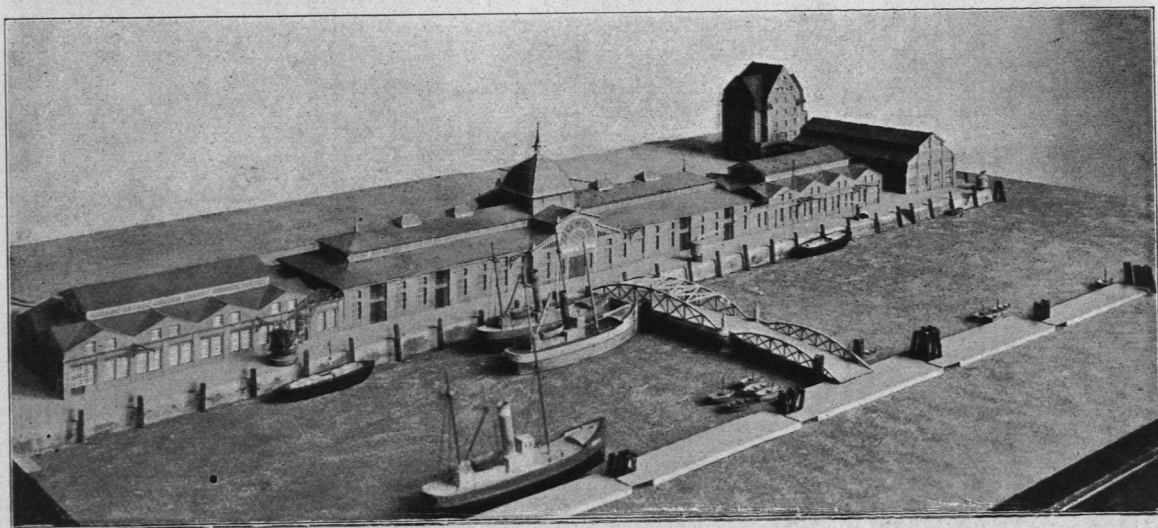


Abb. 1210. Fischmarktanlagen (nach Modell).

— 3,0 bis — 5,0 N. N. (+ 0,54 bis — 1,46 S. N.) Tiefe bei + 2,2 N. N. (+ 5,74 S. N.) Kaihöhe zwischen dem Westkai und der Neumühlener Brücke im Bau. Zur Verbesserung des Fisch- und Gemüsemarktes wurde der östlich der Auktionshalle gelegene Einschnitt dadurch beseitigt, daß in Verlängerung der vorhandenen Kaimauer eine eiserne Spundwand bis zur Hamburger Grenze und entlang dieser geschlagen wurde; auf der so geschaffenen Fläche wurde ein Verlängerungsbau der Auktionshalle sowie eine selbständige Halle (Abb. 1210) von 37×20 m errichtet.

Auch eine Erweiterung der Dampfschiffsbrückenanlage, die zurzeit aus drei 30 m langen und drei 18,2 m langen und 7 bis 8 m breiten Pontons besteht, durch einen siebenten Ponton von 30 m ist im Hinblick auf den zunehmenden Personenverkehr vorgesehen.

In Aussicht genommen ist ferner die Erhöhung des Leitdammes um 1 m, um die im Hafen liegenden Schiffe besser gegen Wellenschlag zu schützen, und die Entfernung des Querdammes (östlichen Anschlußdammes). Hierdurch wird die jetzt nur schmale und flache östliche Ausfahrt wesentlich verbreitert und vertieft; als weitere vorteilhafte Folge dieser Maßnahme erwartet man eine bessere Durchspülung des Hafens und Abnahme der recht bedeutenden, viel Baggerarbeit bedingenden Verschlickungen. Die hierfür aufzuwendenden Kosten verschlingen heute den weit aus größten Teil der für Baggerung vorgesehenen 50000 Mark.