

Hafenanlagen auf Ruhwärder sind die Ellerholzschleuse und die Grevenhoffschleuse gebaut. Als der Flußschiffahrtsweg von der Oberelbe durch den Müggenburger Kanal, den Zollhafen und den Veddelkanal nach den Ruhwärder Häfen angelegt wurde, wurden als oberer Abschluß die Müggenburger Schleusen gebaut, und gleichzeitig wurde mit Rücksicht auf den durch den neuen Flußschiffahrtsweg bedingten zunehmenden Verkehr nach den Ruhwärder Häfen neben der ersten Ellerholzschleuse eine zweite Schleuse erbaut. Zum Abschluß der auf Waltersshof zurzeit im Bau befindlichen Hafenanlagen gegen den Köhlbrand werden die Rugenberger Schleusen hergestellt. Das Durchschleusen der Fahrzeuge erfolgt überall kostenlos.

Die Schleusen sind mit doppelten Schiebetoren versehen. Ihre Abmessungen sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Länge zwischen den Toren m	Breite der Durchfahrt zwischen den Toren m	Wasserfläche in der Schleuse qm	Höhenlage des Drempels	Antrieb der Tore
1. Brooktorfschleuse	66,33	11,46	760,14	+ 1,115	hydraulisch
2. Bakenschleuse	100,93	16,00	1614,88	+ 0,40	"
3. Grevenhoffschleuse	120,00	18,30	2196,00	- 0,50	elektrisch
4. Ellerholzschleusen	120,00	18,30	2196,00	- 0,50	"
5. Müggenburger Schleusen	120,00	18,30	2196,00	- 0,50	"
6. Rugenberger Schleusen .	150,00	18,30	2745,00	- 1,00	"

Die unter 4, 5 und 6 aufgeführten Schleusen sind Doppelschleusen; die für die „Wasserfläche in der Schleuse“ unter 4, 5 und 6 angegebenen Zahlen beziehen sich auf eine Schleusenkammer.

Die Anordnung der neuen Rugenberger Schleusen zeigt die Abb. 96. Die Schleusenhäupter (Abb. 97 bis 99) bestehen aus Betonmauerwerk, das auf hölzernem Pfahlrost gegründet ist. Die mit Holzverkleidung versehenen flußeisernen Schiebetore sind mit Torwagen an den eisernen Torträgern beweglich aufgehängt.

Rugenberger Hafen

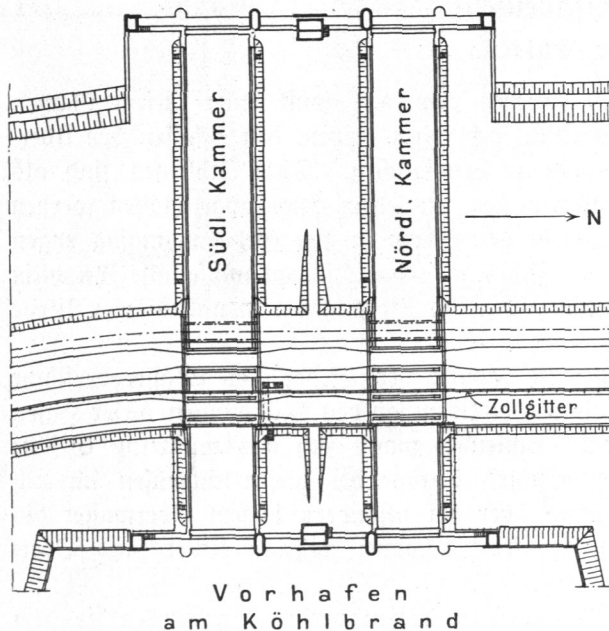


Abb. 96. Rugenberger Schleusen, Gesamtgrundriß.

(Abb. 100 bis 102.) Die Torträger sind auf dem Mauerwerk der Schleusenhäupter aufgelagert. Gegen seitliche Stöße und einseitigen Wasserdruck sind die Tore oben und unten durch wagerechte Rollen geführt. Im unteren Teil der Tore ist eine Luftkammer, die durch einen mit Luftschleuse versehenen Schacht zugänglich ist. Die Luftkammer entlastet die Torträger und ermöglicht, unter Luftdruck gesetzt, die Zugänglichkeit nach den unteren Führungsrollen der Tore. Die Schleusenkammern sind durch halbhohe Ufermauern eingefast, die auf hölzernem Pfahlrost gegründet sind und über dem Pfahlrost aus einem mit Säulenbasalt verblendeten Betonmauerkörper bestehen. Gegen die mit Granitplatten abgedeckte Oberkante der Ufermauern stützt sich eine 1 : 1,5 m geneigte Böschung, die bis an die sturmflutfreie Höhe (+9,20 m) hinaufgeführt ist.

Die Tore werden elektrisch angetrieben.