



Abb. 100 bis 102. Bewegungsvorrichtung der Tore.

zwei Standorten eingerichtet. Für jeden Standort ist ein Steuerhebel eingebaut, durch den der Antriebmotor der Winde eingeschaltet werden kann. Die Antriebsmaschinen werden mit Gleichstrom von rund 500 Volt Spannung betrieben. Der erforderliche Strom wird in den im Hafengebiet vorhandenen staatlichen Elektrizitätswerken erzeugt. In den Endstellungen können die Tore durch eine Fußbremse gebremst werden.

5. Landungsanlagen.

M. Panum.

Unter den Verkehrsanlagen im Hafen haben die für den Personenverkehr auf dem Wasser seit jeher eine wichtige Rolle gespielt. Der zweimal täglich eintretende Wasserstandswechsel bedingt eine besondere Ausbildung dieser Anlagen.

Die Landungsanlagen unterscheiden sich in solche, die dem Fährverkehr im Hafengebiet und dem Dampferverkehr nach den Nachbarorten ober- und unterhalb Hamburgs und nach den Nordseebädern dienen. Außerdem besteht im Hafengebiet noch eine größere Anzahl kleinerer Anlagen für den Verkehr von Jollen und Barkassen.

Die Landungsanlagen einfachster Art bestehen aus hölzernen Lausstegen, die in das Wasser hineingebaut sind und an deren wasserseitigem Ende eine in das Wasser hineinführende senkrechte eiserne Leiter (Abb. 103) oder hölzerne Treppe (Abb. 104 und 105) sich anschließt, an der die Fahrzeuge unmittelbar anlegen. Mit solchen einfachen Anlagen werden die in Böschung liegenden Ufer der Flußschiffhäfen versehen, um den Verkehr von den Flußschiffen nach dem Lande durch Boote zu ermöglichen. Um den Verkehr zu erleichtern, sind an manchen Stellen vor die Treppen schwimmende hölzerne Schlengel gelegt, die entweder aus schwimmenden, miteinander verbundenen Pfählen und darauf befestigten Laufbrettern, oder aus wasserdicht hergestellten, durch Holzbauten miteinander verbundenen hölzernen Schwimmkästen bestehen. An der Wasserseite dieser Schlengel sind Ringe zum Anbringen der Boote vorhanden.