

Die Landungsanlagen mit landfesten Wassertreppen haben den Nachteil, daß immer nur eine Person zurzeit nach der in gleicher Höhe liegenden Treppenstufe übertreten kann. Auch liegt die Gefahr nahe, daß Personen mit dem Fuß in den zwischen Ponton und Treppe unvermeidlichen Zwischenraum geraten und sich verletzen. Deshalb sind diese Anlagen nur für geringen Verkehr geeignet. Bei größerem Verkehr werden bewegliche, an ihrem unteren Ende mit Rollen auf dem Schwimmkasten aufruhende Treppen benutzt, deren Stufen durch eine aus der Treppenwange, den Pfosten und der Handleiste des Geländers gebildete Parallelogrammführung bei allen Wasserständen in wagerechter Lage gehalten werden.

Die Abb. 107 der Landungsanlage am Vulcanhöft zeigt eine derartige Anordnung.

Die mannigfachste Ausbildung haben die Landungsanlagen für den Fährverkehr erhalten.

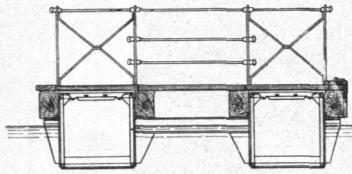


Abb. 106. Querschnitt eines Jollenpontons.

Waren diese Anlagen in früherer Zeit, als der Fährverkehr noch durch Jollen bewerkstelligt wurde, nur in einfachster Art mit landfester Wassertreppe und davorliegendem Schwimmbaum oder Ponton, wie oben beschrieben, ausgestattet, so wurde es später infolge der Vermehrung der Hasenanlagen und der Fabrik- und Lagerplätze auf dem linken Elbufer erforderlich, für den Fährverkehr Dampfer zu verwenden und dementsprechend die Fähranlagen für größeren Verkehr auszugestalten.

Wenn die Raumverhältnisse es irgend gestatten, werden die vom Lande auf die Pontons führenden beweglichen Brücken auf einem besonderen Brückenponton aufgelagert, der hinter den zum Anlegen der Fährdampfer dienenden Pontons liegt. Auf diese Weise wird es verhindert, daß die durch das Anlegen der Fährdampfer verursachten Stöße auf die Brücken übertragen werden. Wenn der Brückenponton zwecks der etwa alle drei Jahre erforderlichen Erneuerung des Anstrichs oder zwecks Ausbesserung fortgenommen werden muß, so wird währenddessen die Brücke zwischen je zwei an jeder Seite eingerammten Pfählen aufgehängt. Zu diesem Zwecke ist einer der wasserseitigen Querträger der Brücke über die Hauptträger hinaus verlängert und an seinen Enden mit Ösen versehen, durch die Ketten geführt werden, die mit ihrem oberen Ende an dem die Pfahlköpfe verbindenden Holm befestigt sind. Damit die Fähranlagen in einem solchen Falle nicht außer Betrieb gesetzt werden müssen, ist in der Regel noch ein zweiter Zugang vorgesehen, der durch eine bewegliche, auf einem der Anlegestege aufgelagerte Treppe, wie sie oben schon beschrieben ist, gebildet wird. Die in den Abb. 108 und 109 dargestellte Landungsanlage am Kofzhöft gibt ein Beispiel einer derartigen Anlage.

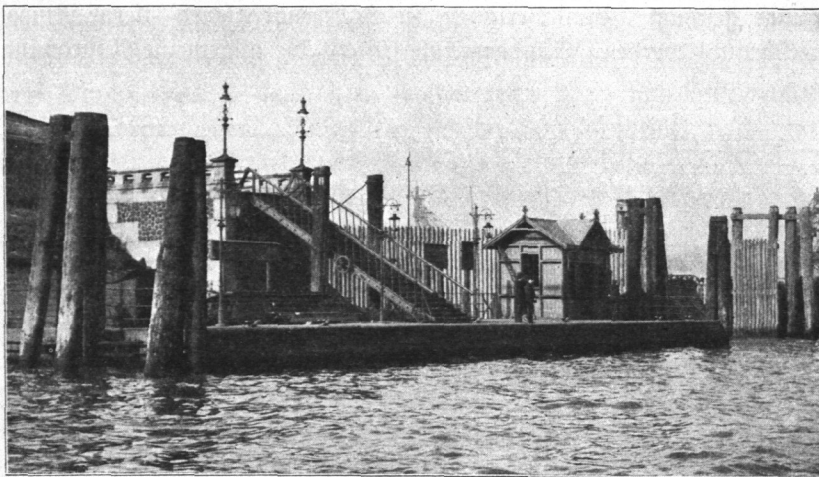


Abb. 107. Landungsanlage am Vulcanhöft.

Bei beschränkten Raumverhältnissen, namentlich an noch nicht ausgebauten Ufern, wird die bewegliche Brücke in einer Ausparung des zum Anlegen der Fährdampfer dienenden Pontons aufgelagert. Damit die Brücke den Bewegungen des Pontons leicht nachgeben kann, erhält sie am oberen Ende ein Kugellager und am unteren Ende zwei Rollenlager.