

Die Landungsanlagen am Köhlbrand (Abb. 110) zeigen eine derartige Anordnung.

Die Pontons sind ganz aus Eisen hergestellt und erhalten auf dem Deckblech eine Betondecke. Die zum Anlegen der Fährdampfer dienenden Fährpontons haben eine Bordhöhe von 80 bis 90 cm. Sie werden durch Schottwände in vier bis fünf wasserdichte Abteilungen geteilt, um bei Beschädigungen durch anrennende Schiffe ein Wegsinken zu verhüten. Zur Aufnahme der durch das Anlegen der Fährdampfer erfolgenden Stöße werden die Fährpontons an der Vorderseite mit einem Fender versehen. In früherer Zeit wurden die Fender ganz aus Holz hergestellt. Die hölzernen Fender konnten aber dem Anprall der immer kräftiger werdenden Fährdampfer nicht genügenden Widerstand entgegensetzen und bedurften häufig der Erneuerung.

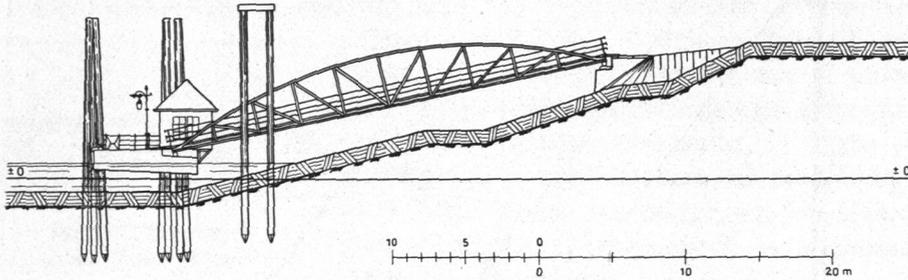


Abb. 110. Landungsanlagen am Köhlbrand, Querschnitt.

Da diese Erneuerungsarbeiten während des Betriebes ausgeführt werden mußten, so waren sie nicht nur zeitraubend und kostspielig, sondern auch für den Verkehr lästig.

Aus diesem Grunde wird jetzt der die obere Vorderkante der Fährpontons schützende Fenderbalken aus schweren Gußstücken hergestellt, die auf einem kräftigen, an der Vorderseite vernieteten Winkelisen ruhen. Dem Gußeisen wird durch Beimengung von Aluminium oder andern geeigneten Zusätzen eine erhöhte Zähigkeit verliehen. Auf dem hinteren Ansatz des Fenderbalkens ruht eine Hakleiste aus Eichenholz, die an kleinen, auf dem Deckblech vernieteten Winkelstücken mit Holzschrauben befestigt ist.

Zum Vertäuen der Fährdampfer dienen gußeiserne Klampen, die hinter dem Fenderbalken auf dem Deckblech des Pontons verschraubt werden.

Um das Gewicht des schweren Gußfenders auszugleichen, erhält der Schwimmkasten vorn

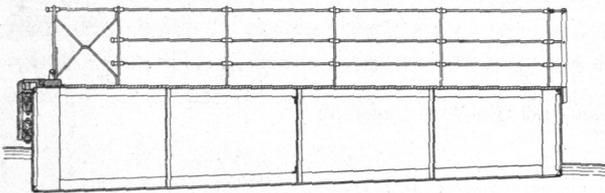


Abb. 111. Querschnitt eines Fährpontons.

eine größere Höhe als hinten, wie aus dem Querschnitt eines Fährpontons (Abb. 111) ersichtlich ist. Nur die Pontons, auf deren hinterem Teil eine bewegliche Brücke aufgelagert ist, erhalten, um das Gewicht der Brücke auszugleichen, hinten eine größere Höhe als vorn, wie der Querschnitt der Landungsanlagen am Köhlbrand (Abb. 110) zeigt.

Die Pontons werden durch zwei an den Seitenwänden angebrachte Führungskasten zwischen eingerammten Pfählen geführt. Die Führungskasten sind zum Losnehmen eingerichtet, damit die Pontons ausgefahren werden können, ohne daß die Pfähle ausgezogen werden müssen. Die vorderen Pontonecken werden durch davorgerammte Einzelpfähle oder dreipfählige Dückdalben geschützt.

Zum Schutze des die Fährdampfer benutzenden Publikums gegen die Unbilden der Witterung sind auf den Pontondecks hölzerne Wartehallen aufgestellt, auch befinden sich dort Bedürfnisanstalten. Bei den Fähranlagen mit größerem Arbeiterverkehr, der sich in den Zeiten vor Beginn und nach Schluß der Arbeitszeit zusammendrängt, sind außerdem oberhalb der beweglichen Brücken auf dem festen Lande größere Schutzhallen errichtet.

Die Beleuchtung der Landungsanlagen erfolgt durch Petroleumlaternen, die an Laternenständern frei beweglich aufgehängt sind. Neuerdings werden die größeren Anlagen mit starkem Verkehr durch elektrische Glühlampen beleuchtet