

verzichtet, da die Schiffe bei ihrer leichten Lenkbarkeit ohne harte Stöße einfahren können; die Nischenköpfe sind daher nur durch leicht auswechselbare senkrechte Streichbalken geschützt. Die Verbindung des Fährschiffes mit dem Lande erfolgt für Eisenbahnwagen und Fuhrwerke durch etwa 15 m lange Klappbrücken. Etwaige Stöße des Schiffes vermögen die Brücken auf ihre Widerlager zu übertragen. Die Wasserstandsunterschiede werden durch die bewegliche Plattform des Fährschiffes ausgeglichen; die Brücken gleichen nur die durch Belasten und Entlasten des Schiffes entstehenden Höhenunterschiede aus und folgen der Krängung des vorübergehend einseitig belasteten Schiffes, weshalb ihre Querträger gegen die Hauptträger beweglich gemacht sind. Liegt die Brücke nicht auf dem Schiff auf, so hängt sie durch einen Querbalken an zwei Winden, die auf den Nischenköpfen stehen und vom Schiff aus von Hand bedient werden können. Das Eigengewicht der Brücke ist durch Gegengewichte ausgeglichen; während des

Auf- und Niedergehens ist die Brücke seitlich durch Rollen in den Nischenköpfen geführt. Die hochgestellte Brückewird vom ankommenden Schiffe aus niedergeholt und das Schiff an ihr festgemacht; beim Abfahren wird die Brücke angehoben. Personen erreichen die Schiffe von beiden Seiten über Traggestelle, die vollständig umgeklappt werden

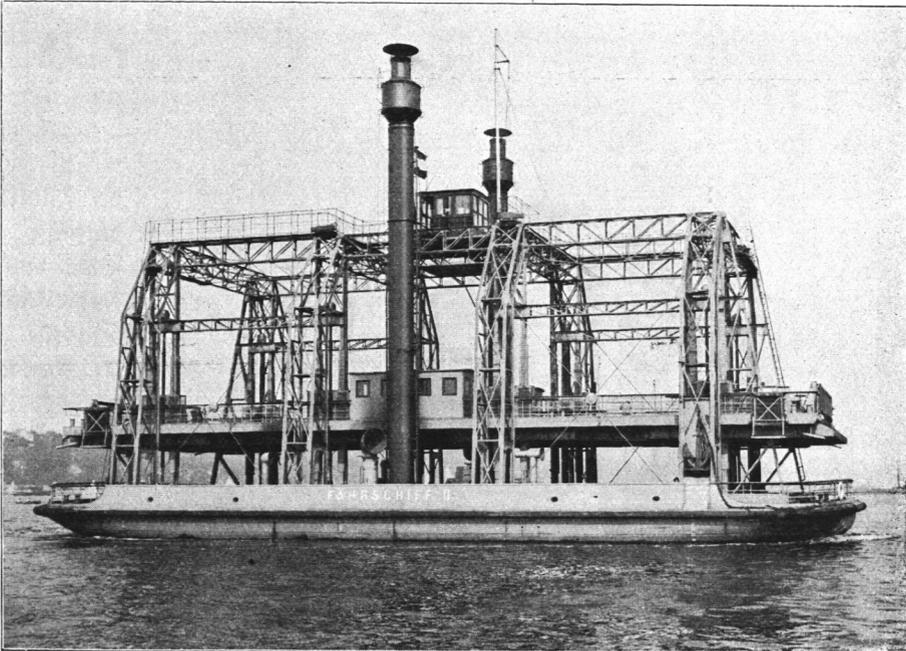


Abb. 213. Fährschiff der Röhlsbrandfähr.

können, um das Auswechseln der darunterliegenden Streichbalken zu ermöglichen und um sie bei ungewöhnlich hohem Wasserstand durch die Schiffe nicht zu beschädigen.

Die zweckmäßigste Bauart und Betriebsweise der Fährschiffe wurde in erheblichem Maße von den örtlichen Verhältnissen sowie von gewissen aus dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg sich ergebenden Einschränkungen beeinflusst. Die auf den beiderseitigen Ufern des Röhlsbrands bestehenden Platzverhältnisse gestatten nicht die Verwendung großer Landungsbrücken oder Rampen, wie sie in verschiedenen Häfen der Ostsee, z. B. Saßnitz, Stralsund, zur Anwendung gekommen sind.

Da die in Glasgow den Verkehr über den Clyde vermittelnden Fährschiffe sich unter Verhältnissen, die den in Hamburg bestehenden sehr ähnlich sind, gut bewährt haben, so ist deren Bauart für die hamburgischen Fährschiffe im wesentlichen vorbildlich geworden.

In Abb. 213 und 214 ist eines der beiden übereinstimmend gebauten hamburgischen Fährschiffe dargestellt. Die Schiffe wurden im Jahre 1912 nach den Angaben der Wasserbaudirektion von der Vulcanwerft in Stettin gebaut. Das Deck ist nicht unverrückbar fest in das Schiff eingebaut, sondern hängt in acht kräftigen drehbaren Schraubenspindeln, mittels deren es 5 m gehoben