



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Wasserbau an den Binnenwasserstrassen

Mylius, Bernhard

Berlin, 1906

E. Fährbetrieb bei Hochwasser, Eistreiben und drohenden
Zusammenstößen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82111](#)

sein (Abb. 636), ähnlich wie bei der Landrampe einer Schiffbrücke (Abb. 525), oder es kann die eigentliche Brückenbahn aus einer großen schwimmenden Tafel bestehen, z. B. einem Balkenfloß oder einem Floß, das aus einzelnen Kähnen oder Tonnen mit darüberliegender mit ihnen fest verbundener Brückentafel gebildet wird, oder aus einem großen gedeckten Prahm. Die schwimmende Tafel kann sich dann mit dem Wasserwechsel frei heben und senken. Sie wird mit dem Ufer durch einen schwebenden Steg verbunden, welcher das eine Auflager auf der Schwimmtafel und das andere auf dem Ufer hat. Der Verbindungssteg wird bei größerer Länge angemessen verstärkt (seitliche Hauptträger, Hängewerke mit Unterzug). Schwimmbrücken

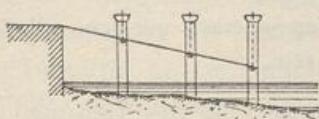


Abb. 635.

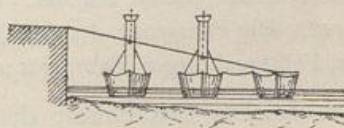


Abb. 636.

werden besonders angewendet, wenn zwischen dem Fahrwasser und dem Ufer eine längere Strecke seichten Wassers vorhanden ist (z. B. bei Buhnenzwischenräumen u. dergl.). Die Schwimmtafel muß natürlich entsprechend festgelegt und verankert sein. Da jedoch bei Landstellen das Fahrwasser in der Regel näher an das Ufer herantritt, zumal die nötige Annäherung durch Baggern erzielt wird, so bestehen die meisten Landebrücken nur aus einer schwebenden Brückentafel, die das eine Auflager auf dem Ufer und das andere auf einem geeigneten Schiffsgefäß hat; man kann sie Landebrücken mit Schwimmauflager nennen. (Weiteres siehe unter Ziff. 16 bis 18.)

Bei allen Landebrücken für starken Menschenverkehr ist auf die Sicherheit der Bauart und besonders auch der Geländer sorgfältig zu achten.

E. Fährbetrieb bei Hochwasser, Eistreiben und drohenden Zusammenstößen.

15. Hochwasser, Eistreiben und andere Gefahr. Solange die Fähren bei Hochwasser und Eistreiben noch in Betrieb sind, erfordern sie besondere Vorsicht, zumal die Leitungsfähren (Gierfähren). Es muß damit gerechnet werden, daß infolge der starken Strömung oder infolge des Druckes antreibender Schollen die Leitung reißt, ferner daß infolge andringender Schollen, falls die Leitung hält, der Oberstrombord des Fahrzeuges unter Wasser gedrückt wird; eine ähnliche Gefahr tritt ein, wenn ein treibendes Schiff oder andere treibende Gegenstände das Fährfahrzeug bedrohen. (Das Reißen eines

Seiles, besonders eines Querseiles ist übrigens auch zu anderen Zeiten möglich, weil allmählich ein Verschleiß eintritt.)

In der Fährpolizeiverordnung für die Mosel heißt es daher mit gutem Grunde (Teil I des Buches, S. 84):

§ 28. Bei den Gierfähren muß die Verbindung des Fahrzeuges mit dem Fährseil so eingerichtet sein, daß sie bei vorhandener Gefahr, welche treibende Eisschollen, Schiffe usw. herbeiführen könnten, sofort leicht gelöst werden kann, derart, daß das Fahrzeug frei abzuschwimmen vermag, ehe ein Zusammenstoß erfolgt.

§ 29. Wenn bei hohen Wasserständen das Gieren mit der Fähre gefährlich ist, darf das Fährgefäß nur freihändig übergefahren werden. Nötigenfalls wird der Wasserbauinspektor mit der Ortspolizeibehörde für einzelne Fähren einen bestimmten Wasserstand festsetzen und durch dauernde Marken bezeichnen lassen, bis zu welchem das Gieren mit der Fähre zulässig ist.

§ 27. Die Fahrzeuge der Giersfähren müssen jederzeit mit dem vollständigen zur freien Fahrt gehörigen Fahrgerät ausgerüstet sein.

Die leichte Löslichkeit des Fahrzeuges von der Leitung gemäß § 28 kann in verschiedener Weise sichergestellt sein. Bei Seilfähren, an deren Fahrzeug Zweigseile mit Winde angreifen, müssen die Zweigseile an den Winden (ohne sonstige Befestigung) frei ablaufen können. Ist dies nicht der Fall, oder sind die Seile an Pollern oder Haken befestigt, so muß das Seil am Fahrzeug in einem Befestigungstau auslaufen, das in Augenblicken der Gefahr durchgehauen werden kann. Ein Beil soll sich immer auf dem Fahrzeug befinden.

Bei Fähren mit übergelegtem Grundseil (oder Grundketten), Ziff. 8, II, kann das Seil jederzeit leicht und schnell von dem Fahrzeug gehoben werden.

Das freihändige Überfahren mit dem Fahrzeug überhaupt und nach Lösung von der Leitung ist bei tüchtigen Fährleuten nicht gefährlich, auch meistens nicht bei Hochwasser und Eistreiben, aber langwierig und mühevoll, da das Fahrzeug vertrieben wird. Es ist dann Sache eines umsichtigen Fährmannes, den Notlandeplatz richtig zu wählen.

F. Besonderes über Landebrücken.

16. Landebrücken mit Schwimmauflager. Hier sind Landebrücken gemeint, welche aus einem verankerten Schiffsgefäß und einer darauf ruhenden bis zum Ufer reichenden Brückentafel bestehen (Abb. 637 bis 642). Das Schiffsgefäß hebt oder senkt sich mit den wechselnden Wasserständen, während das Landaufklager der Brückentafel dauernd (oder nur in bestimmten Grenzen wechselnd) dieselbe Lage behält. Die Brückentafel liegt nur vorübergehend wagerecht; meistens ist sie nach den Wasserständen mehr oder weniger geneigt. Die Landebrücken dienen hauptsächlich zum Anlegen von Personen- und Güterdampfbooten, auch Motorbooten; für letztere sind sie aber