Riesige Docks

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **24 (1931)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

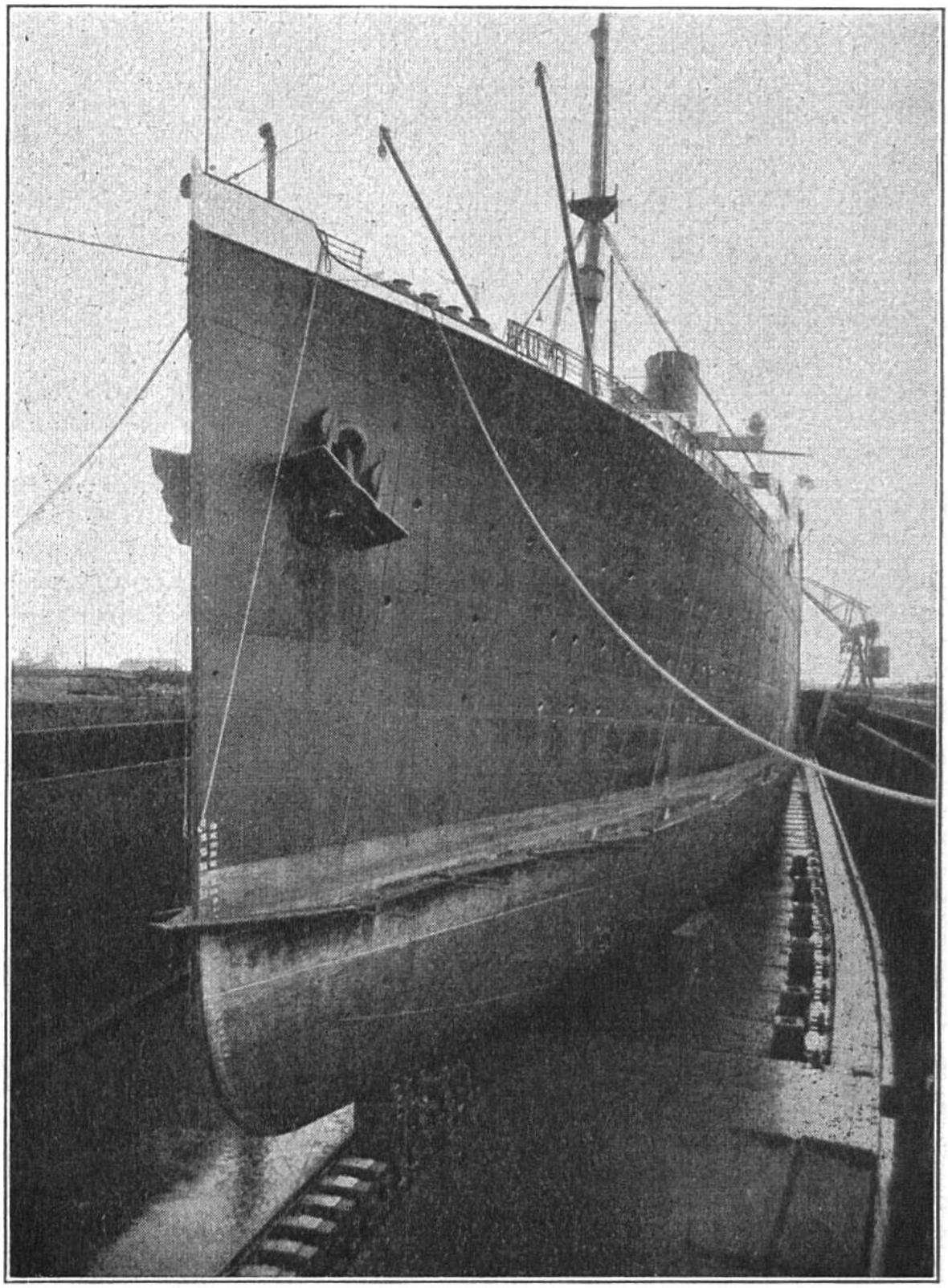
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

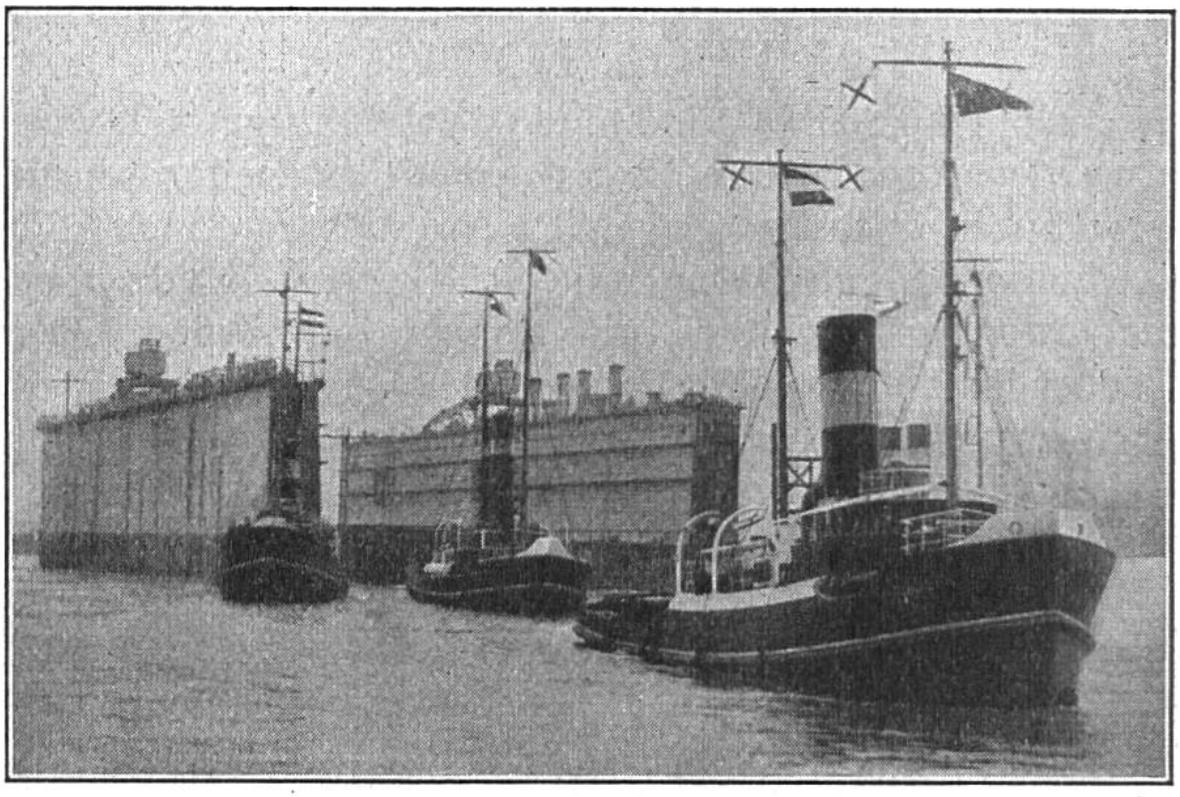
http://www.e-periodica.ch



Der „Columbus“ in einem Trockendock von Bremerhaven. Trockendocks sind mächtige Becken am Lande, die mit Wasser gefüllt werden können. Hier werden Schiffe gebaut und repariert. Der Kiel des Schiffes ruht auf einer Reihe Holzklötze, dem Kielstapel.

RIESIGE DOCKS.

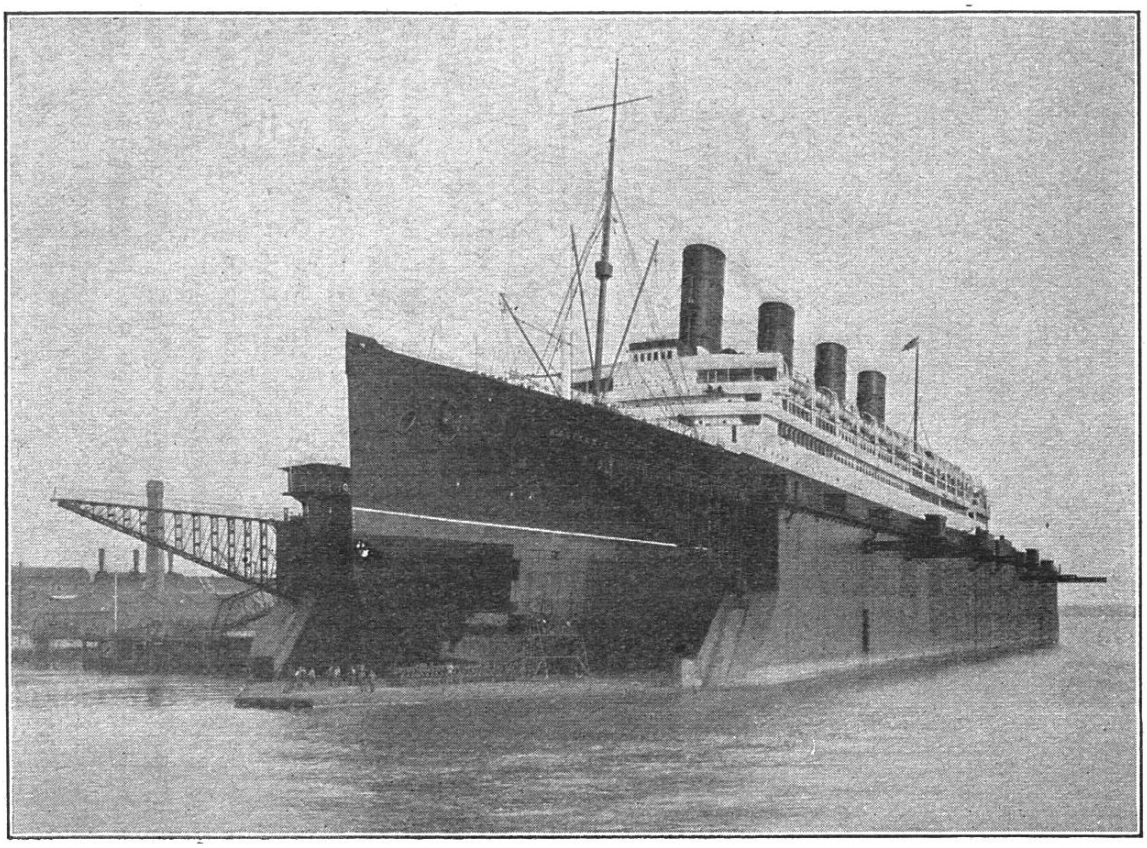
Wie ein Haus, das Wind und Wetter ausgesetzt war, etwa der Reparaturen bedarf, damit es weiter seinen Bewohnern Schutz gewähre, so müssen auch die „schwimmenden Häuser", die Schiffe, jeweils von oben bis unten auf Schäden hin untersucht werden. Der Reeder lässt nachprüfen, ob seine Fahrzeuge denn auch noch zuverlässig genug sind, dass man sie getrost zur Reise auf das trügerische Meer hinausschicken darf, in den Kampf mit Wind und Wetter. Aber wie sollen Arbeiten am Kiel und an jenen Schiffsteilen, die ins Wasser eingetaucht sind, vorgenommen werden? Für kleine Schiffe und Boote ist es ja verhältnismässig einfach. Sie werden auf Rollen oder mit „Aufschlepphellingen", einer Schlittvorrichtung, ans Ufer gezogen. Aber was geschieht mit modernen Schiffen, die so hoch sind wie Häuser und so lang wie ganze Häuserreihen; sollen sie wieder dorthin gebracht werden, wo sie aufgebaut wurden, in die Docks der Werften? Das wird manchmal tatsächlich gemacht. Diese Docks sind geräumige, ausbetonierte Becken. Die Seitenwände mancher steigen in terrassenförmigen Stufen an. Sind die Schiffe eingefahren, so werden die Docks durch mächtige Schleusentore gegen das Meer abgeschlossen. Jetzt wird das Wasser aus dem Becken ausgepumpt. Stützvorrichtungen verhindern, dass das Schiff auf die eine oder andere Seite fällt. Mit seinem langen, schmalen Fuss, dem Kiel, steht es auf den Kielstapeln, einer Reihe besonders angeordneter Holzklötze. Während des „Kuraufenthaltes" im Dock kann das Schiff sich von den Strapazen der vielen Reisen erholen. Ein Heer von Arbeitern ist für seine Bedienung da, eifrig besorgt, das Schiff aufzufrischen und wiederum seetüchtig zu machen. Sie kratzen ihm die Schmutz- und Schlammkruste vom Leib, ersetzen kranke Planken und angefressene Metallbeschläge und Platten und geben ihm



Die erste Hälfte des grössten Schwimmdocks der Welt auf der Reise von England nach Indien, gezogen von vier Schleppern. Das ganze Dock vermag Schiffe von 50000 t Gewicht zu tragen.

zur Stärkung einen neuen Anstrich von schützender Farbe.

Nun gibt es aber ausser diesen Docks, die sich am Land befinden und darum Trockendocks heissen, noch frei auf dem Meere schwimmende. Solche Schwimmdocks sind heute sogar mehr im Gebrauch; denn sie sind dauerhafter und zudem schneller aufgebaut. Der grösste Vorteil aber, den sie bieten, ist wohl der, dass sie sich ohne weiteres dorthin schleppen lassen, wo man ihrer bedarf. So haben denn die Engländer ein Schwimmdock von Wallsend (beiNew Castle in der Grafschaft Northumberland) nach Singapur geschafft. Das ist eine Strecke von ungefähr 8000 Seemeilen. Die meisten Schwimmdocks setzen sich aus verschiedenen, gleichartigen Teilen zusammen, je nach der Grösse des Schiffs, das aufgenommen werden soll. Das englische Riesendock hat zwei Teile. Beide fuhren für sich gesondert. Je vier kräftige Schleppdampfer wurden ihnen vorge-



Die „Aquitania“ zur Auffrischung in einem schwimmenden Dock.

spannt. Über vier Monate dauerte die Reise. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Suez-Kanal. Um die Durchfahrt von Schiffen nicht zu beeinträchtigen, wurden die beiden Dock-Teile nachts jeweils ans Ufer herangezogen. Mit seinen Ausmassen ist dieses für Singapur bestimmte Schwimmdock das grösste der Welt. Die Breite beträgt etwa 60 m, die Länge des ersten Teils etwas über 150 m, die des zweiten ungefähr 130 m. Es vermag Schiffe von 50 000 Tonnen Gewicht zu tragen.

Wer die Abbildung dieses Riesenschwimmdocks betrachtet, wird sofort erraten, dass reparaturbedürftige Schiffe zwischen die hochragenden Seitenwände gebracht werden müssen. Aber wie können sie dann bis zum Kiel aus dem Wasser gehoben werden? Zunächst ist klar, dass Schwimmdocks genügend Tragkraft haben müssen, um zu ihrem eigenen Gewicht auch noch völlig aus dem Wasser gehobene Schiffe zu tragen. Dann aber muss man wissen, dass das Schwimmdock aus leeren Kammern oder Zellen aufgebaut ist. Lässt man diese sich langsam mit Wasser füllen, so beginnt das Dock tiefer ins Wasser hinab zu sinken. Dabei kommt der zwischen den hohen Dockwänden sich ausbreitende Boden so tief unter den Wasserspiegel, dass ein Schiff einfahren kann. Nach dieser „Einholung" (so lautet der Seemannsausdruck) des Schiffes wird das Wasser aus den Zellen wieder herausgepumpt oder mit Pressluft ausgetrieben; das Dock beginnt wiederum sich zu heben und hebt das „eingeholte" Schiff damit über den Wasserspiegel empor. Die Reparationsarbeiten können beginnen.

Würde man das gesamte Eisengerüst des 300 Meter hohen Eiffelturmes zu Paris einschmelzen, so ergäbe das einen massiven Eisenwürfel von bloss 10 Meter Kantenlänge.