

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1933)

Artikel: Die Nordschleuse im Bremerhaven
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988873>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

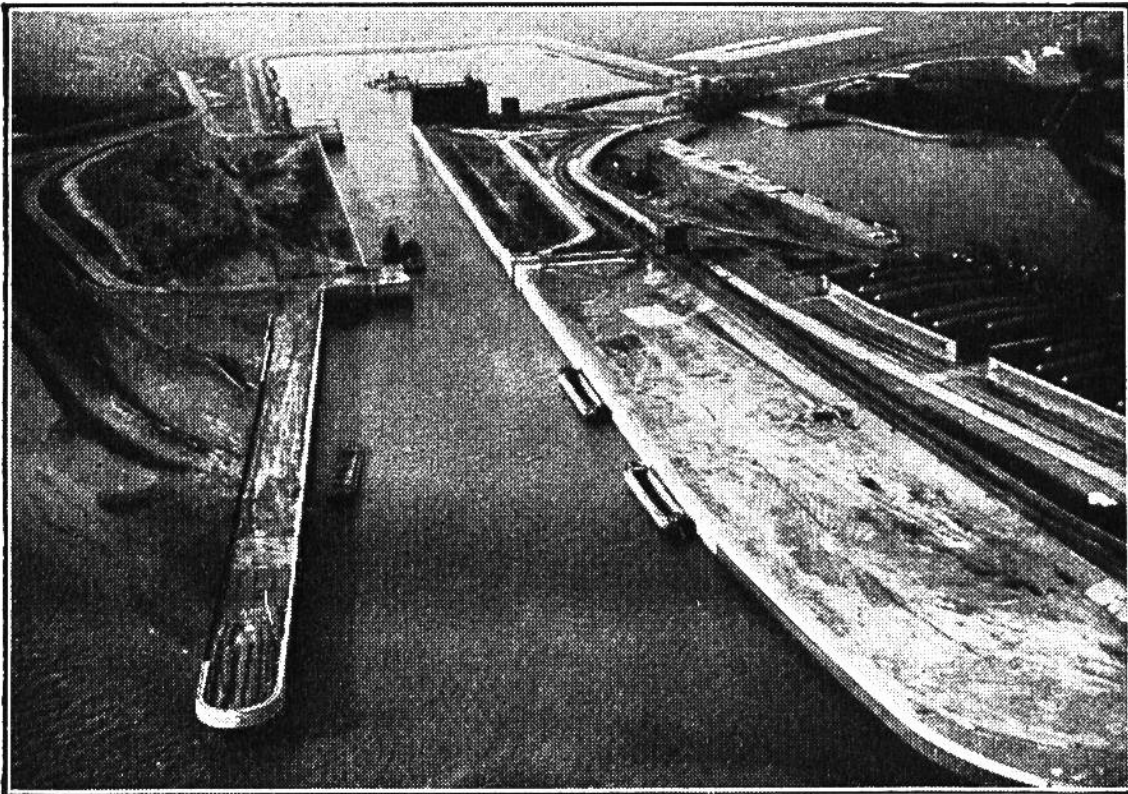
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Nordschleuse in Bremerhaven, die es ermöglicht, moderne Riesendampfer in den Hafen aufzunehmen.

DIE NORDSCHLEUSE IN BREMERHAVEN.

Einen Riesen kann man nicht in eine Wiege betten. Wenn immer grössere Dampfer, die immer tiefer das Wasser durchfurchen, gebaut werden, so müssen auch die Dock- und Hafenanlagen wachsen, in denen die modernen Ozeanriesen errichtet und untergebracht werden. Ein Hafen, in dem die grossen Dampfer nicht mehr anlegen können, wird vom Weltverkehr abgeschnitten.

Darum werden mit gewaltigen Anstrengungen in den Welthäfen Erweiterungsbauten vorgenommen, so auch in Bremerhaven, wo die Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd zu Hause sind. Damit die im Jahre 1927 auf Stapel gelegten Riesen „Bremen“ und „Europa“ und die noch grössern Dampfer der Zukunft aus- und einlaufen können, wurde zu den bereits bestehenden Schleusen noch die Nordschleuse angelegt.

Diese Schleusen sind die Zugänge zu den eigentlichen Häfen dieser Stadt. Sie sind hier um so nötiger, als das Hinterland mit den Städten Bremerhaven—Wesermünde tief liegt, etwa zwei Meter tiefer als die höchste Sturmflut. Durch Deiche (= Dämme) ist das Land geschützt. Die Schleusen aber bieten den Vorteil, dass der Betrieb in den Häfen nicht unter den starken Schwankungen des Wasserstands, wie sie Flut und Ebbe bringen, zu leiden hat; sie schaffen einen gleichmässigen Wasserstand.

Die Nordschleuse übertrifft an Ausdehnung die berühmten Schleusen des Panama-Kanals und der Londoner Docks noch erheblich. Durchschnittlich 1000 Menschen arbeiteten vom Jahre 1927 bis 1931 am Bau. Die Schleusenkammer misst 372 m die Länge, 60 m die Breite. Beim Ein- und Ausgang erheben sich mächtige Torhäupter, zwischen denen sich die abschliessenden Schiebtore bewegen. Mächtige Mauern, aus Beton gegossen, fassen die Kammer und die Kais der Zufahrtskanäle ein. Sie müssen einem starken Wasserdruck standhalten.

Schwierig war das Legen der Fundamente in dem unfesten Schlamm Boden. Allein die Fundamentierung dauerte ein Jahr, mussten doch dabei 25 000 Pfähle bis zu 26 m Länge in den Boden gerammt werden. Erst auf diesen tragfähigen „Stelzen“ konnte gemauert werden. Für das ausgehobene Erdreich und für die herbeigeschafften Baustoffe waren 5788 Güterzüge notwendig. Diese Züge zusammengehängt ergäben eine Länge von 2963 km, was der Entfernung Bremerhaven—Madeira entsprechen würde.

Zur ganzen Anlage der Nordschleuse gehören weiter: ein Vorhafen von 250 m Länge und ein besonders ausgedehntes Becken, wo grosse Schiffe wenden können; ferner Zufahrtsgeleise für Eisenbahnen und Strassen für den Fahrzeug- und Fussgängerverkehr.