

Internet: <https://peter-hug.ch/docks>

MainSeite 5.19

Dock 2 Seiten, 990 Wörter, 6'847 Zeichen

Dock, Bassin zur Aufnahme von Schiffen, entweder bestimmt, um in Gewässern mit Ebbe als Binnenhafenbassin zu dienen, oder für Reparatur, bez. auch Bau von Schiffen angelegt. Die Docks ersterer Art (nasse Docks) sind im Land ausgegrabene große Bassins, welche gegen die See durch Schleusenthore abgeschlossen sind und dadurch trotz der wechselnden Höhe von Ebbe und Flut stets einen gleichmäßigen Wasserstand behalten, der den Schiffen zu jeder Zeit volle Freiheit der Bewegung läßt.

Man baut solche Docks, wo die Schiffe während der Ebbe auf den Grund geraten müßten, und da, wo sie wegen mangelnder Tiefe nicht ans Land gelangen könnten. Derartige Docks finden sich hauptsächlich in London und Liverpool, in Deutschland zu Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Die ersten Docks in England, die Westindian Docks, wurden 1802 eröffnet und umschließen einen Flächenraum von 24 Acres; die London Docks umfassen 34 Acres. Von Docks zur Reparatur (Trockendocks) gibt es drei verschiedene Arten.

Die ältesten sind die gewöhnlichen Trockendocks (engl. graving docks, franz. formes [de radoub]), von denen wohl das erste 1708 in Liverpool konstruiert worden ist. Dieselben sind im Land ausgeschachtete Bassins von wenig größern Dimensionen als das aufzunehmende Schiff, deren terrassierte Wände mit Holzverschalung verkleidet und mit großen Steinblöcken ausgesetzt sind. Sie liegen hart am Hafen und sind mit demselben durch Schleusenthore verbunden, nach deren Schließung sie durch Dampfmaschinen trocken gelegt

mehr werden können. Soll nun ein Schiff am Unterwasserteil ausgebessert werden, so wird es durch das geöffnete Thor in das Dock geleitet, das Thor geschlossen, das Wasser ausgepumpt und das Schiff gegen die terrassenartig abgestuften Wände des Docks abgestützt. Sobald die Reparatur vollendet ist, werden die Thore geöffnet, das Wasser strömt ein, und das Schiff wird wieder flott. Statt der Schleusenthore benutzt man jetzt hier wie bei den nassen Docks schwimmende Pontons, die vor die Einfahrtsthore gefahren und durch Einpumpen von Wasser versenkt werden.

Schwimmende Docks sind kolossale, gleich einem Schiff im Hafen schwimmende eiserne Kasten, denen die Schmalseiten fehlen, deren Längswände und Boden aber hohl, aus doppelten Eisenplatten gebildet sind und so viel Schwimmkraft besitzen, daß sie das ganze Dock mit der obern Fläche seines Bodens über Wasser halten. Soll nun ein Schiff im schwimmenden Dock repariert werden, so läßt man Wasser in die Hohlräume des Bodens und der Seitenwände einströmen, und das Dock senkt sich auf diese Weise so weit, daß seine obere Bodenfläche noch etwas tiefer unter Wasser liegt, als der Tiefgang des auszubessernden Schiffs beträgt.

Darauf wird letzteres in das Schwimmdock geleitet, worauf Dampfmaschinen das Wasser aus den Hohlräumen entfernen. Hierdurch erhebt sich das Dock wieder, nimmt das Schiff, das jetzt abgesetzt auf seinen Boden zu stehen kommt, mit empor und bringt es in solche Höhe, daß die obere Bodenfläche des Docks und das ganze Schiff trocken liegen. Nach beendeter Reparatur wird das Dock durch Einlassen von Wasser wieder gesenkt, und das Schiff kann hinausfahren. Da bei Schwimmdocks der beschriebenen Art und bei Trockendocks die Wände den am Schiff arbeitenden Leuten viel Licht wegnehmen und der Mangel an freiem Luftzug das Trocknen erschwert, hat Clarke hydraulische Docks konstruiert.

Auf einer Stelle des Hafens, welche genügende Wassertiefe hat, sind in den Grund zwei Reihen hohler eiserner Pfosten wie eine Allee von hohlen Säulen eingerammt, die durch starke Eisenverbinding ein festes System bilden. In jeder dieser Röhren läßt sich ein Stempel (wie der Kolben mit Kolbenstange im Cylinder einer Dampfmaschine) durch hydraulischen Druck in die Höhe treiben, und die Köpfe sämtlicher Stempel tragen eine horizontale eiserne Plattform, welche sich so weit über Wasser heben oder so tief senken läßt, daß ein Schiff darüber hinfahren kann.

Befindet sich das zu reparierende Schiff gerade über der Plattform, so wird letztere gehoben und nimmt das Fahrzeug, welches mittlerweile abgestützt wird, in die Höhe bis über Wasser, wo dasselbe mit aller Bequemlichkeit repariert werden kann. Man hebt in dieser Weise Schiffe bis zu 4000 Ton. in $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ Stunde. Ein Vorteil dieses Systems ist, daß, wenn die Plattform ihrer Länge nach aus mehreren Stücken besteht, mehrere kleine Schiffe, hintereinander placiert, unabhängig voneinander repariert werden können. Durch das amerikanische Schraubendock wird das Schiff zwischen Pfahlreihen mittels Schrauben über Wasser gehoben. Im Hafen von Pola hat man zuerst eine Dockanlage ausgeführt, bei welcher die Fahrzeuge erst gehoben, dann in der Längsrichtung aus dem Dock heraus auf Schleifbahnen ans Ufer gezogen werden, so daß das schwimmende Dock anderweitig benutzt werden kann. - Wo keine Trockendocks zur Verfügung stehen, bedient man sich zu Reparaturen der Unterwasserteile von Schiffen eines Schlipps (Aufschlepphellsings), d. h. einer Gleitbahn, welche wie ein Stapel (s. d.) von einer Wassertiefe, die dem Tiefgang des betreffenden Schiffs entspricht, nach dem Strand hinaufläuft.

Internet: <https://peter-hug.ch/docks>

Diese Gleitbahn besteht entweder aus zwei Wangen oder Balken, auf und zwischen denen placiert das Schiff in seiner Kielrichtung mittels Winden aufs Trockne geholt wird, oder aus einer größern Anzahl solcher Balken (die dann auf dem Trocknen geringere Länge haben), auf welchen das Schiff quer, dem Strand parallel aufs Trockne gezogen wird. Hat man weder Docks noch Schlipps, so muß man das Schiff behufs Ausbesserung der Unterwasserteile kielholen, d. h. es durch andre Gewichtsverteilung seiner Ladung und Ausrüstung auf die Seite legen, was meist durch einen am Ufer stehenden Kran geschieht. So werden nacheinander die beiden Schiffsseiten in ihren Unterwasserteilen für die Ausbesserung zugänglich. - Die hydraulischen Docks und die Schwimmdocks werden in der Regel nur zu Reparaturen benutzt, die Trockendocks dagegen werden neuerdings für sehr schwere Panzerschiffe, deren Ablaus vom Stapel Schwierigkeiten machen würde, zum Neubau benutzt («ausdocken«, s. Ablauf). Vgl. Heider, Der Bau der vereinigten Schlipp- und Trockendocks im Arsenal des Österreichischen Lloyd in Triest (2. Aufl., Triest 1861);

Derselbe, Der Bau der Trockendocks im Arsenal des Österreichischen Lloyd in Triest und im Arsenal der k. k. Kriegsmarine in Pola (Graz 1873);

Harcourt, Harbours and docks, their physical features, history, construction etc. (Lond. 1855, 2 Bde.). -

Im Handel und im Zollwesen auch allgemein Niederlagen für Waren, welche vielfach Gegenstand eines Pfandverkehrs sind, und für welche Dock warrants, d. h. Warenlagerscheine (vgl. Lagerschein), ausgestellt werden.

Ende **Dock**

Quelle: **Meyers Konversations-Lexikon, 1888**; Autorenkollektiv, Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig und Wien, Vierte Auflage, 1885-1892; 5. Band, Seite 19 im Internet seit 2005; Text geprüft am 15.9.2008; publiziert von Peter Hug; Abruf am 16.11.2018 mit URL:

Weiter: https://peter-hug.ch/05_0020?Typ=PDF

Ende eLexikon.