



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Wasserbau an den Binnenwasserstrassen

Mylius, Bernhard

Berlin, 1906

H. Unterhaltung der Häfen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82111](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82111)

Es gibt auch kleinere Hellinge, einfache schiefe Ebenen ohne künstliche Einrichtung. Auf ihnen können kleinere Fahrzeuge längs aufgezogen werden, indem Balken oder Bohlen längs in der Neigung gestreckt und dem aufzuziehenden Fahrzeuge hölzerne Walzen vorgelegt werden, auf welchen der Aufzug geschieht. Die hinten abgelaufenen Walzen werden dann immer wieder vorgelegt. Auch besondere Schlitten sind bisweilen in Gebrauch, auf welche die Fahrzeuge genommen und aufgezogen werden. Die Gleitbalken (die anstatt der Schienen liegen) werden dazu mit Schmierseife bestrichen.

15. Trockendocks. Zur Untersuchung und Instandsetzung der Flußschiffe werden anstatt der Hellinge in neuerer Zeit auch Trockendocks angewendet, besonders an Kanälen oder kanalisierten Flüssen, wo ein ständiger gewöhnlicher Wasserstand gehalten wird. Trockendock ist ein durch Mauerwerk eingefasstes grubenartiges Becken, das, an der Wasserstraße (oder am Hafen) gelegen, in das Land einspringt und mit dem Außenwasser durch ein verschließbares Tor in Verbindung steht. Bei geöffnetem Tor fährt das Schiff ein. Alsdann wird das Tor geschlossen und das Wasser aus dem Dock ausgepumpt oder, wo dies angebracht ist, durch eine tiefliegende Rohrleitung in das Unterwasser der nahen Schiffsschleuse abgelassen. Das Schiff setzt sich dann auf den Boden des Docks; es kann so im Trockenen nachgesehen und instandgesetzt werden. Alsdann wird durch eine Rohrleitung (Umlauf) wieder Wasser in das Dock gelassen, so daß das Schiff aufschwimmt, das Tor wird geöffnet, und das Schiff schwimmt hinaus. Ein solches Trockendock befindet sich bei Münster (Dortmund-Ems-Kanal) und in Oppeln (an der Oder).

H. Unterhaltung der Häfen.

Hafenbecken verschlammen mit der Zeit. Zur Erhaltung der Tiefe muß daher nach Verlauf einiger Jahre gebaggert werden. Bei Hafeneinfahrt am meisten (vergl. Strombau, S. 196 unten) durch Hochwasserschlick, auch treibenden Sand. Im übrigen entsteht der Hafenschlamm auch aus übergewehem Staub, dem aus den Fahrzeugen oder vom Lande unbefugt hineingeworfenen Unrat, dem Borkeabfall von Flößen, durch Ablagerungen von einmündenden Entwässerungskanälen, verrottende Wasserpflanzen, Abspülungen von den Uferböschungen und dergl.)

Daß die Uferbefestigungen, sonstige bauliche Einrichtungen und die Betriebsanlagen der Häfen sorgfältig unterhalten und bei auftretenden Schäden instandgesetzt werden müssen, versteht sich von selbst. Die geeignete Zeit dazu, besonders bei Kanalhäfen, ist die winterliche Schifffahrtssperre (vergl. S. 303 unter F.), wenn nicht besondere Dringlichkeit vorliegt.