

Die Nordschleuse im Bremerhaven

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1933)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988873>

Nutzungsbedingungen

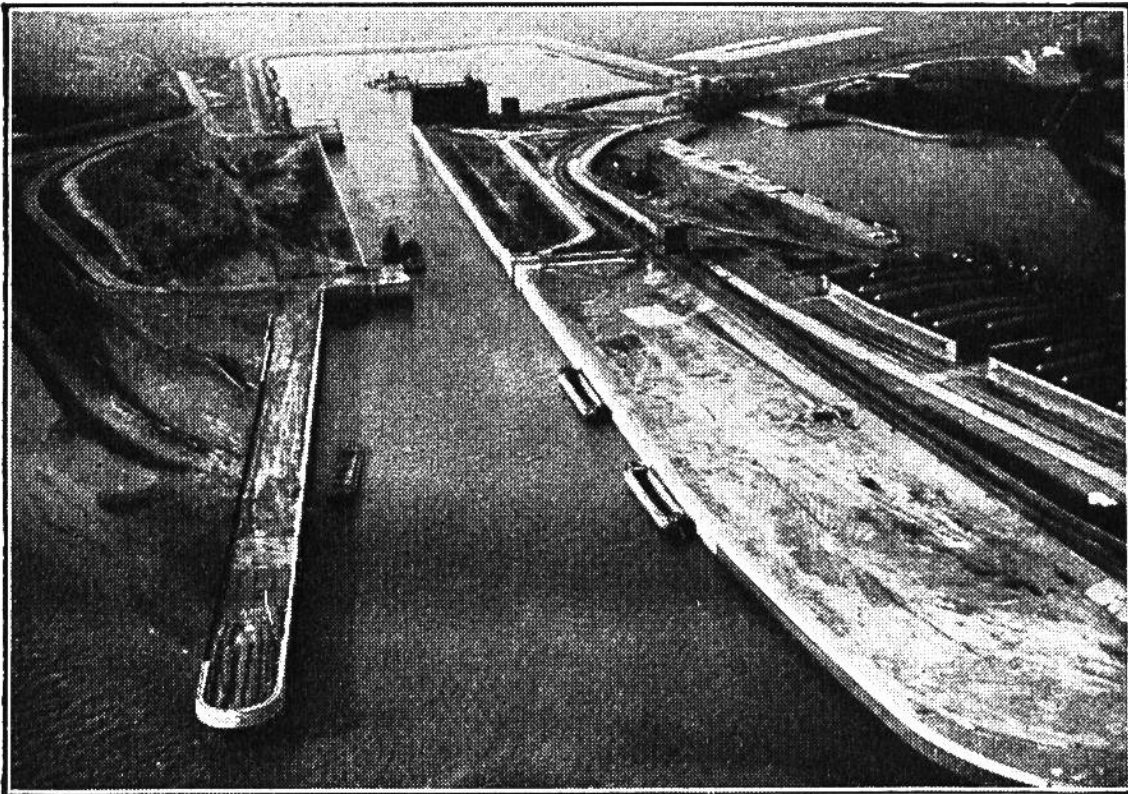
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



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.