

Trockendock von Kronstadt.

Beistehende *Fig. 81* gibt eine perspectivische Skizze des ausgestellt gewesenen Modells des Trockendocks von Kronstadt. Nach den soeben zu den *Fig. 75* bis *80* eines der Trockendocks von Le Havre gegebenen Erklärungen sind hier nur hervorzuheben die großen Dimensionen, die Vollständigkeit der Krahnanlagen und der Umstand, daß das ganze Dock in einem Molo angelegt ist, dessen drei Seiten für die Landung von Schiffen vorgerichtet sind und so die Materialien für die Construction oder Reparatur der Schiffe sowohl zu Wasser wie durch Eisenbahnen zugeführt werden können. Der Ausladevorrichtungen sind vier, und zwar zwei fixe Handkrahne *p v* und zwei bewegliche Dampfkrahne *m* und *n* disponirt. Die zwei letzteren können über die Schienengeleise *a d* und *ee* entlang dem ganzen Trockendock lauf- und abfahren und habe keine Ausladung bis in die Achse des Trockendocks; überdies ist für jeden derselben ungefähr in der Mitte der Längsgeleise eine Schiebepöhlne vorgerichtet, durch welche jeder der zwei transportablen Krahne transversal auf die Längsrichtung des Docks sich bewegen und die Constructionsubjecte direct vom Eisenbahnwaggon des Eisenbahngeleises entlang den Quais oder auch von an denselben anliegenden Schiffen abnehmen und zum in Reparatur befindlichen Schiffe des Trockendocks bringen kann.

Der Verschluss des Trockendocks geschieht mittelst Schwimmthoren, im Principe in gleicher Weise und construirt und verwendet, wie das *Fig. 79* skizzirte, nur entsprechend der großen Breite der Einfahrt kräftiger dimensionirt und ausgerüstet. In dem Gebäude, *Fig. 81*, rechts vom Trockendock sind die Dampfmaschinen und Pumpenanlagen angebracht, durch welche das Wasser aus dem Trockendock, nachdem das Schiff eingefahren und das Schwimmthor vorgelegt ist, rasch ausgepumpt werden kann. Details über die Einzeidimensionen der ganzen Anlage und über die verfolgte Methode bei der Bauausführung konnten nicht rechtzeitig beschafft werden. Doch kann, die Dimensionen betreffend, von der Größe der Anlage durch die Angabe eine Idee gewonnen werden, daß das in die Skizze der *Fig. 81* eingezeichnete Schiff das im Abschnitt I in *Fig. 8* skizzirte Panzerschiff „Peter der Große“ darstellt. Da nun dieses Schiff 329 Fuß Länge, 53 Fuß 10 Zoll Breite und 26 Fuß Tauchung und 10.000 Tonnen Displacement hat, so dürfte dieses Dock wohl eines der größten sein, welche bisher existiren.

Bayonne.

Der Hafen von Bayonne, eine Strecke oberhalb der Einmündung des Flusses Adour gelegen, ist in seiner Zugänglichkeit durch Sandbänke beeinträchtigt, welche, wenn der Wasserstand im Flusse hoch, durch denselben in die See geschoben oder, wenn der Seegang heftig, durch die Wellen an die Mündung des Flusses getrieben werden. — Nach verschiedenen Entwürfen und mißlungenen Ausführungen ward eine Verbesserung dieser Mißstände durch die Weiterführung der Flußmündung in die See, wie *Fig. 82* veranschaulicht, mittelst durchlässiger Holz-Pfahldämme *a b* und *c d*, welche zuerst von Alan de Riveira, ehemaligem Director der öffentlichen Arbeiten von Neapel, als ein gutes Mittel zur Verbesserung von Flußmündungen erfunden und versucht wurde, durchgeführt. Die in dieser Gegend sehr heftige See zerstörte jedoch häufig ganze Partien dieser Holz-Pfahlwerke und erforderte eine kostspielige Instandhaltung; überdies kam im Winter 1864 auf 1865 eine neue Calamität dazu, indem der Bohrwurm die weiter in die See hinaus gehenden Pfähle, von der Stelle der tiefsten Ebbe ab, angegriffen und deren Beseitigung nöthig gemacht hatte.

So wurde endlich Ende 1868 zur Anlage eines eigenthümlichen, vom Ingenieur Prompt erfundenen, eisernen Pfahldammes geschritten. *Fig. 83* zeigt die Vorderansicht, *Fig. 84* die Seitenansicht und *Fig. 85* einen Horizontalschnitt einer Partie eines solchen Pfahldammes, wie dieser auf der Strecke *c c*, *Fig. 82*