

Fig. 1 zeigt, indem man ihn längsseits eines Dampfers legt, während dieser selbst am Kai festgemacht hat. Dies bringt den Vorteil, daß, wenn sich in der Ladung Stückgüter befinden, diese mit den Kranen des Kais gelöscht werden können, während gleichzeitig der Getreide-elevator eine andere Luke in Angriff nimmt und das darin liegende Getreide nach Leichterschiffen ausladet. Selbstverständlich wird dadurch die Entladung der Schiffe außerordentlich beschleunigt. In dieser Weise kann man stets Schwimmelevatoren am Kaiser-Wilhelm-Hafen in Hamburg arbeiten sehen, wo die Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie entladen werden. Diese Dampfer pflegen regelmäßig außer Passagieren und allgemeiner Fracht auch Getreide von New York, Boston oder Philadelphia mitzubringen und müssen nach wenigen Tagen zu neuer Ausreise fertig sein. In demselben Hafen legen übrigens Schiffe, welche reine Getreidefrachten haben, nicht an den Kais an, sondern machen an Dukdalben fest, welche sich inmitten der Hafenbecken befinden. Wenn man in solchem Fall die Löschung maschinell besorgen will, so hat man nur die einzige Möglichkeit, schwimmende Elevatoren zu verwenden und deshalb hat sich auch deren Notwendigkeit für Hamburg schon frühzeitig ergeben. Aehnlich verhält es sich mit mehreren anderen Seehäfen, und es möge hier insbesondere Rotterdam mit

seinem sehr bedeutenden Getreideumschlag erwähnt sein, wo ebenfalls eine große Zahl schwimmender Elevatoren sich befindet. Manchmal ist ein Dampfer veranlaßt, so

namentlich, wenn er nur kleinere Mengen zu löschen hat und teure Hafengebühren vermeiden möchte, auf freier Reede zu löschen. Auch in solchem Falle bringt ein Schwimmelevator vorzüglichen Nutzen. Mit eigener Kraft oder von einem Schleppdampfer bugsiert, begibt er sich zu dem vor Anker liegenden Schiff, um es zu entladen. Schiffe, welche auf Grund geraten, während sie den Hafen aufsuchen, können auf dieselbe Weise erleichtert werden, um frei zu kommen. Auf dem Unterlauf der meisten europäischen Flüsse, welche die Einfahrt zu wichtigen Umschlagsplätzen bilden, sind so knappe Wassertiefen und so schmale Fahrrinnen vorhanden, daß der Fall des Auflaufens leider nur zu häufig eintritt. Ein rasch herbeigerufener Schiffselevator, welcher in ein Paar Stunden mehrere 100 t der Ladung wegnehmen kann, bevor großer Schaden am Schiffskörper entstanden ist, wird dann leicht größere Gefahr vermeiden können.

Ein Schwimmelevator, welcher für das Löschen von Seedampfern gebaut ist, wird jederzeit auch kleinere Fahrzeuge, Flußschiffe, Lagerkähne und dergleichen entladen können, sofern nur diese Fahrzeuge, wie solches fast stets der Fall zu sein pflegt, ein genügend offenes



Fig. 2. Schwimmender Elevator mit Absackstation.

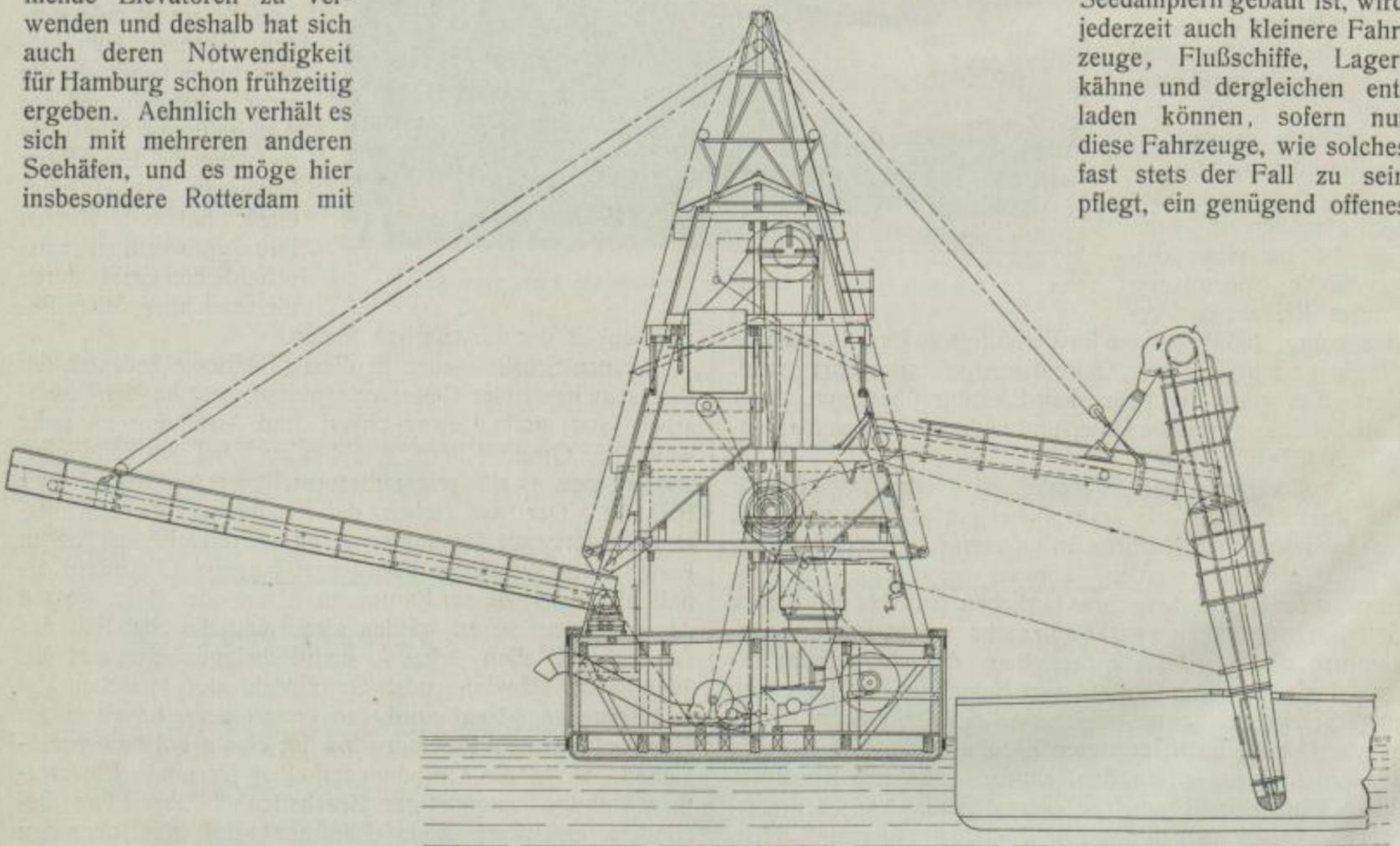


Fig. 3a. Schwimmelevator Saratow (Wolga) von Amme, Giesecke & Koenigen.