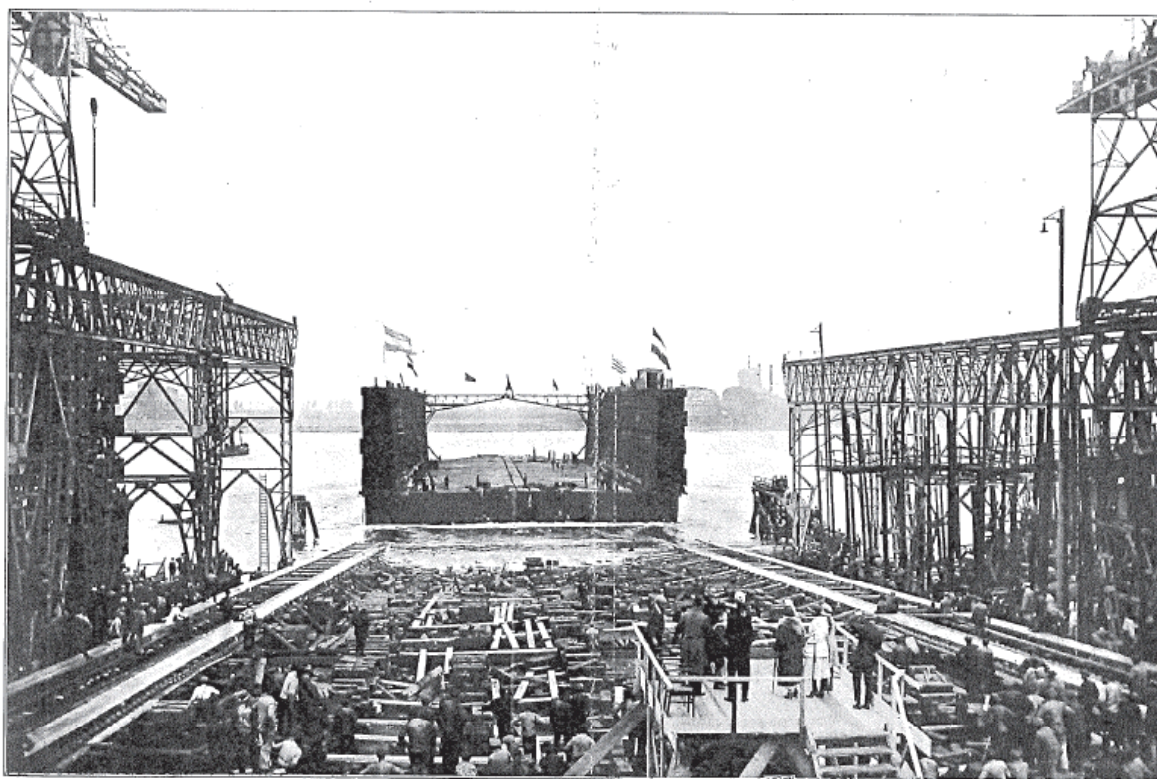
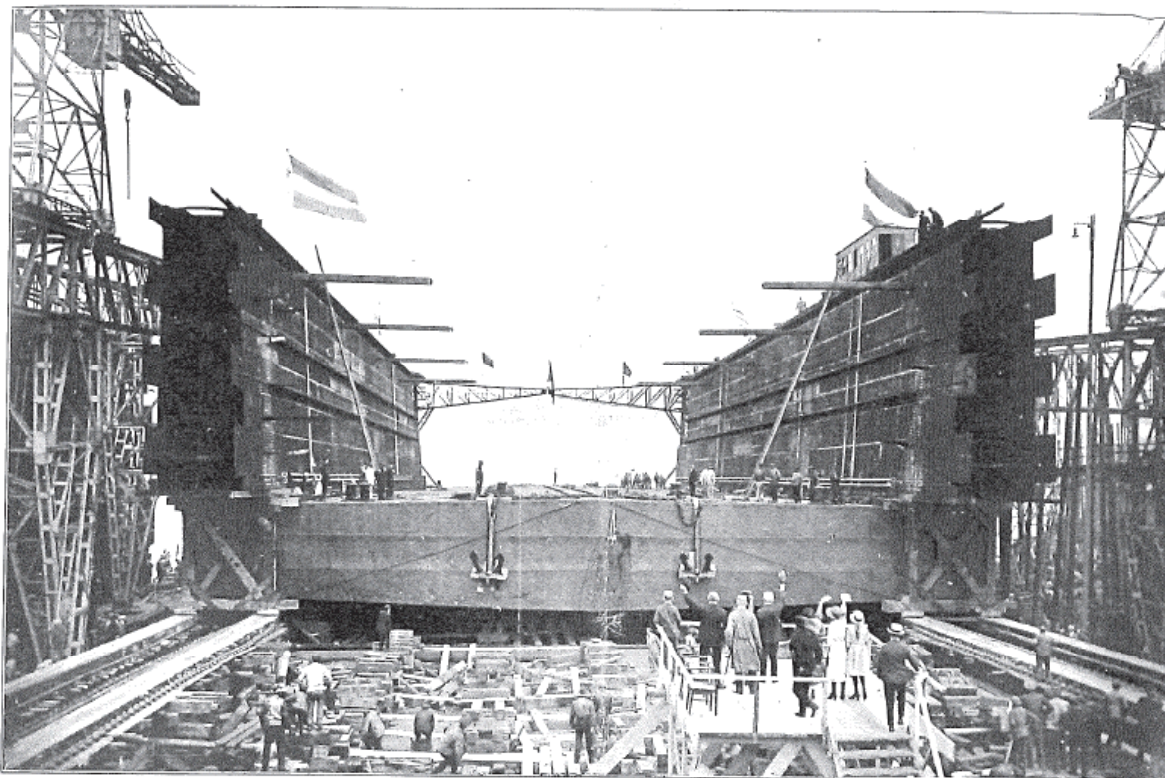


TEWATERLATING VAN EEN DROOGDOKPONTON DER ROTTERDAMSCH E DROOGDOK-MAATSCHAPPIJ.



BOVEN: Het begin van den afloop. — BENEDEN: De sleden verlaten.  
Het uit 7 pontons bestaande 12000-ton droogdok is geconstrueerd door de Firma Von Klitzing te Hamburg; het voorgearbeide materiaal leverde de Brückenbau-Flender A.G., te Benrat. De montage werd door de Rotterdamsche Droogdok-Mij., uitgevoerd, evenals de voor de tewaterlating noodige inrichtingen, welke voortreffelijke uitvoering en groote accuratesse algemeen bewonderd werden. Voor de beschrijving van het dok zie men blz. 239.

Het Schip, augustus 1922.



## ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MIJ. TE ROTTERDAM:

(Zie de foto's op blz. 235.)

Bij voornoemde Mij. werd op 17 Augustus te water gelaten een gedeelte van het in aanbouw zijnde droogdok hetwelk voor haar eigen reparatiebedrijf in aanbouw is. Het dok zal, gereed zijnde, bestaan uit zeven pontons, waarvan thans met goed succes vier pontons zijn afgevoeren. Het te water laten van een droogdok is op zichzelf een technisch niet eenvoudige kwestie, daar de enorme breedte (welke ongeveer tweemaal zoo groot is als van een 10.000 ton stoomschip) het noodig maken, het dok te laten afloopen op vier sleden, welke zuiver evenwijdig en onder gelijke helling moeten zijn opgesteld. Al deze sleden moeten tegen het ontijdig wegglijden verzekerd worden, maar ook tevens moeten deze beletselen juist terzelfder tijd worden weggenomen, waartoe het noodig was speciale inrichtingen aan te brengen, die dit alles met zekerheid bewerkstelligden. Om voldoende waarborg te hebben, dat het dok met een zekere aanvangssnelheid begon af te loopen, werden vier zware hydraulische persen gemonteerd, die tegelijkertijd een enormen druk uitoefenen op de zware massa's. De hier gebezigde hydraulische persen gaven een totaal druk van ongeveer 350.000 K.G. Wanneer over eenige maanden de zeven pontons zullen zijn samengebouwd, zal de Rotterdamsche Droogdok Mij. behalve over de reeds in haar bezit zijnde drijvende droogdokken, beschikken over een drijvend droogdok met een lengte van 575 voet, breedte van 110 voet, waarin schepen zullen kunnen worden gedokt met een diepgang van 26 voet en een gewicht van ongeveer 15.000 ton. Het dok heeft een capaciteit om zelfs de grootste voor haar bestemde schepen binnen 1½ uur droog te zetten, voor welke bewerking 7 electricisch aangedreven pompen zorg dragen. Krachtige electricische verhaal-spillen maken het mogelijk, het schip tijdens het dokken snel en veilig in het midden van het dok te halen, en zorgen verder 14 mechanisch aangedreven schoren er voor, dat het schip zijn juisten stand tijdens het oppompen behoudt. Twee rijdende kranen, met resp. 5 en 10 ton lichtvermogen, zullen zorg dragen voor het transporteren van en naar boord van zware scheeps- en machineonderdeelen van de zich in reparatie bevindende schepen. Van uit een centrale machinekamer wordt het geheele gevaarte bestuurd, waar elke verandering in waterstand, doorbuiging, diepgang en scheefligging door middel van meters wordt aangegeven. Alle afsluiters worden door middel van gecomprimeerde lucht bewogen. In den dokwand zijn verschillende machinekamers ingebouwd, waarin zich de volgende installaties en werktuigen bevinden:

1. een inrichting, waardoor het te repareren schip kan worden voorzien van electriciteit, zoowel voor 110 als 220 volt;
2. een installatie voor samengeperste lucht, welke luchtdruk levert voor de in het dok te gebruiken pneumatische werktuigen, terwijl tevens een pijpleiding is aangebracht om het schip te voorzien van stoom voor verwarmings- en krachtdoeleinden;
3. een brandbluschpomp met een capaciteit van 400 ton water per uur, welke electricisch aangedreven wordt en zorgt voor de veiligheid van het schip in geval van brand.

Het dok zal, eenmaal gereed zijnde, door een groot aantal electriche booglampen verlicht worden, die het mogelijk maken, dat bij nacht even gemakkelijk als met daglicht kan worden gewerkt. De voorbereidende werkzaamheden, noodig om het dok in de eigen dokhaven der maatschappij te exploiteeren, zijn tevens onderhanden. De dokhaven wordt plaatselijk tot op een diepte van 17 M. uitgebaggerd en de noodige ducdalven, steigers, bruggen etc. worden gebouwd.

Op de vrijgekomen helling wordt direct de kiel gelegd voor de volgende pontons.

**Het Schip, augustus 1922.**

**TEWATERLATINGEN:**

**ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MAATSCHAPPIJ TE ROTTERDAM:**

het tweede gedeelte (5e ponton) van het voor haar reparatiebedrijf benodigde dok III, waarvan wij een uitvoerige beschrijving en foto's reeds gaven in „Het Schip” van 25 Aug. 1922, nr. 17.

De bouw van het resterende gedeelte (6e en 7e ponton) is reeds zoover gevorderd, dat dit gedeelte binnen enkele maanden te water gelaten kan worden.

**Het Schip, september 1922.**

**ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MIJ. TE ROTTERDAM:**

het laatste gedeelte, bestaande uit twee pontons, van het 15000 tons droogdok, in aanbouw voor eigen rekening. Na samenbouwing met de eenige maanden geleden te water gelaten gedeelten, beschikt de Rotterdamsche Droogdok Mij. behalve over de reeds bestaande twee Prins Hendrikdokken, hiërmede over een drijvend droogdok met een lengte = 575'—0"; breedte = 110'—0" en is in staat hierin schepen op te nemen met een diepgang van 26 voet en een gewicht van ongeveer 15.000 ton.

**Het Schip, januari 1923.**