# Kombinierter Bahn-Luft-Frachtverkehr in Neuseeland

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-63312

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

Wohnungstyp 3000 Arbeitsstunden braucht. Die Durchschnittsdauer eines Baues erreicht in England ein Jahr, in Frankreich 20 Monate. Die durchschnittlichen Ausgaben für eine Wohnung betragen in Frankreich 2,4, in Grossbritannien 1,5 Mio fr. Fr. Während in England und in der Deutschen Bundesrepublik die Normalisation weit vorgeschritten ist, gibt es in Frankreich nicht weniger als 2600 Wohnungstypen, die von den Behörden anerkannt werden und Subventionen erhalten. Der Individualismus wird so weit getrieben, dass die französischen Bauunternehmer über 380 Typen von Bauziegeln verfügen, während man sich in den USA mit drei Typen begnügt. Und es gibt nicht weniger als 325 Fenstermodelle, die anerkannt sind. Dabei arbeitet jedes Unternehmen nach eigenen Methoden und es fehlt jede Koordination. Gewiss gibt es Versuche, auch in Frankreich neue Wege zu gehen. Die Baugenossenschaft «Baticoop» konstruiert tausende von Wohnungen nach dem gleichen Typ und gleicher Baumethode und mit gleichem Baumaterial und konnte den Baupreis um 5 % senken, während die Baukostensteigerung 15 % erreichte, und die Dauer des Baues einer Wohnung blieb unter 2000 Stunden. Die Industrialisierung der Baumethoden wird in vielen Fachkreisen befürwortet; sie könnte eine Senkung der Baukosten um 20 bis 30 % bringen, den Facharbeitermangel beheben und die Lösung des Wohnungsproblems in Frankreich erleichtern.

Adresse des Verfassers: *J. Hermann,* Boîte postale 26, Nice, France

## Kombinierter Bahn-Luft-Frachtverkehr in Neuseeland

DK 629.139

Zwischen der Nord- und der Süd-Insel von Neuseeland verläuft die an der engsten Stelle 27 km breite Cook-Strasse. Der Güterverkehr zwischen den Inseln musste jahrelang mit Schiffen bewältigt werden. Ein zwischen der Bahnverwaltung und den Schiffsgesellschaften abgeschlossenes Abkommen ermöglichte zwar die Güterförderung zwischen den beiden Inseln mit Durchgangsfrachtbrief und enthob die Verfrachter der Ausfertigung von Konnossementen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verursachte der Schiffsmangel Schwierigkeiten und Verzögerungen in der Verkehrsabwicklung, was die Bahnverwaltung veranlasste, einen Bahn-Luft-Fracht-Verkehr einzuführen, für den sich, nach mehrjährigem Probebetrieb, Flugzeuge vom Typ «Bristol 170 Freighter» als besonders geeignet erwiesen. Die Distanz zwischen dem auf der nördlichen Insel gelegenen Flugplatz Paraparauma und dem der südlichen Insel Woudbourne beträgt 115 km; sie wird in einem halbstündigen Flug zurückgelegt. Die Flugplätze haben keinen Bahnanschluss und die Güter müssen daher auf den 9,5 bzw. 6,5 km langen Anschlusstrassen mit Lastwagen nach der nächstgelegenen Bahnstation befördert werden. Um mit den Flugzeugen möglichst viel Nutzlast befördern zu können, haben deren Laderäume von 12 m Länge und 2,1 m Breite anstelle des Bodens üblicher Bauart mit Führungsrollen versehene verschiebbare Traggestelle («Cargons» genannt), die auf im Flugzeugrumpf eingebauten Schienen gleiten. Die aus Leichtmetallprofilen hergestellten Cargons im Gewicht von 105 kg haben eine Länge von 2,4 m und eine Breite von 2,1 m und können 6 t Nutzlast aufnehmen. Der Laderaum der eingesetzten Flugzeuge fasst zwei solcher Traggestelle, die auf den Bahnstationen mit den zu befördernden Gütern beladen und mit Lastwagen nach den Flugplätzen geführt werden. Um den raschen Umlad der Cargons zu sichern, wurde eine besondere Ladeeinrichtung entwickelt, deren Bauart und Betriebsweise in «Railway Gazette» vom 29. Juni und 1. Juli 1956 geschildert wird. Zur Hauptsache besteht diese Einrichtung aus einer selbstfahrenden 12,2 m langen und 2,9 m breiten Schiebebühne, die auf einer zweigleisigen, 40 m langen Fahrbahn fahren und vor dem Flugzeug stationieren kann. Die an den Enden der Schiebebühne angeordneten vierrädrigen Fahrgestelle sind mit einer in der Höhe einstellbaren Hebeeinrichtung ausgerüstet, welche die genaue Einstellung der die Cargons tragenden Schiebebühneplattform auf die Höhe der Flugzeugladeluke und die der Lastwagen-Ladebrücke ermöglicht. Die Traggestelle gleiten auf Schienen, die auf der Schiebebrückenplattform angebracht sind, und können nach Kupplung mit einer, in der Mitte der Plattform versenkt angeordneten, endlosen Kette in den Flugzeugladeraum hereinoder herausgezogen werden. Mit eingearbeiteter Mannschaft kann mit dieser Einrichtung die Ladung und Entladung in 10 Minuten durchgeführt werden, während diese Operation, von Hand ausgeführt, über eine Stunde erfordert.

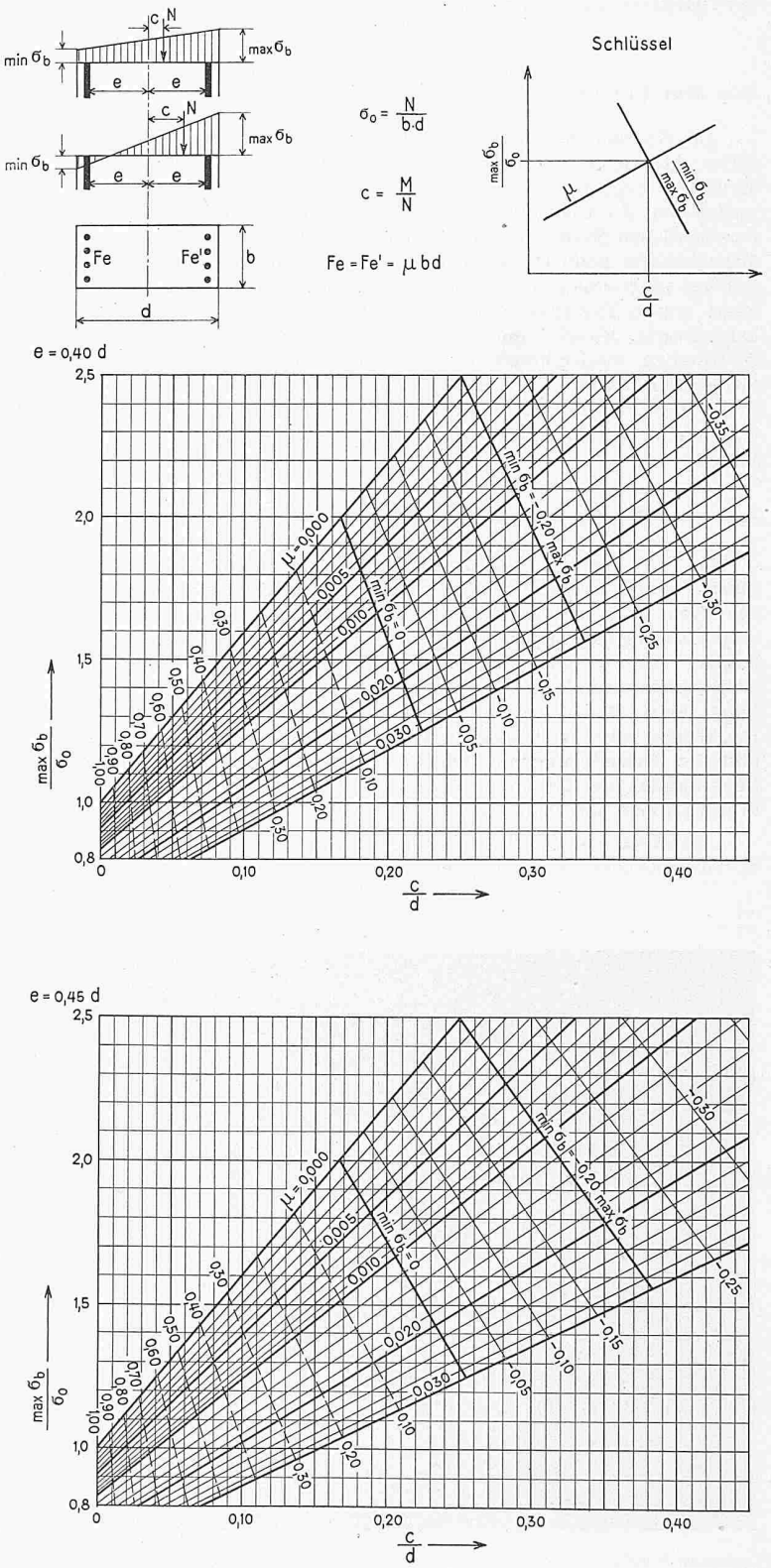


Bild 3. Symmetrisch armierter Rechteckquerschnitt unter Längskraft mit Biegung (kleine Exzentrizität) im elastischen Bereich; $n = 10$