

Die Entwicklung der französischen Seehäfen während der Kriegsjahre

Autor(en): **Zindel, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 25

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37280>

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.

schrift grösster Einfachheit ist der Bau in durchaus gediegenem Material und gefälliger Ausstattung erstellt worden; die Baukosten für den Kubikmeter umbauten Raumes erreichten (1919/20, zur Zeit der höchsten Baupreise) rund 45 Fr., gemessen von Terrain bis Oberkante Hetzerbinder, ausschliesslich Geräte und Bestuhlung. Mit Rücksicht auf die musikalischen Zweckbestimmungen hat der Architekt das Innere gewölbt (Abb. 5) und damit, wie er schreibt, eine ganz ausgezeichnete Akustik erzielt.

In der äusseren Gestaltung berührt angenehm, dass die ruhige Baumasse mit ihrem behäbigen Dach sich der Umgebung unaufdringlich und gut einfügt. Die Verwendung von grünem Aender-Granit und von rotem Lärchenholz, dann die robusten handgeschmiedeten Beschläge und als Bogen-Füllungen der kleinen Seitenfenster einige Sgraffito-Ornamente sichern dem neuzeitlichen Nutzbau den bündnerischen Einschlag.



Abb. 2. Ostansicht der neuen Turnhalle der Gemeinde Thusis.

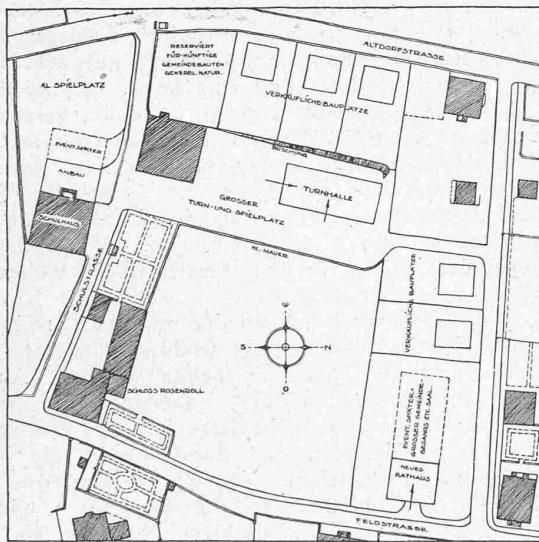


Abb. 1. Lageplan des Schulhauses mit neuer Turnhalle. — 1:2000.

Die Entwicklung der französischen Seehäfen während der Kriegsjahre.

(Schluss von Seite 187.)

Die beiden Flusshäfen, auf die wir hier zum Abschluss unserer Betrachtungen näher eintreten wollen, sind in Hinsicht auf ihren Verkehr ganz wesentlich von einander verschieden. Beide dienen zwar gleichzeitig dem Uebersee- und dem Binnenverkehr. Während jedoch der Hafen von Bordeaux, wie die direkt an der See gelegenen Häfen, Anlaufhafen der grossen Schnell- und Postdampferlinien ist, wird jener von Rouen, der überdies keinen Personenverkehr aufweist, vornehmlich von den in- und ausländischen Küstenfahrern benutzt. Er ergänzt in diesen Beziehungen den ihm an der Seinemündung in rd. 100 km Entfernung vorgelagerten reinen Ueberseeverkehr-Hafen von Le Havre, in gleicher Weise wie an der Loire-Mündung der Hafen von Nantes jenen von Saint-Nazaire. Zwei derart am gleichen Flusse angelegte Häfen, die sich in keiner Weise konkurrenzieren, haben denn auch eine bis zu einem gewissen Grade ähnlich ansteigende Entwicklung, wie die beiden erwähnten Beispiele zeigen. Die auf Seite 183 gegebenen Zahlen für den Gesamt-Umschlagverkehr, die wir der besseren Uebersicht wegen hier wiederholen, geben ein deutliches Bild von der gegenseitigen Abhängigkeit zweier solcher Komplementärhäfen.

Gesamt-Umschlag in Millionen Tonnen

	1913	1915	1916	1917	1918
Le Havre	3,67	4,94	6,42	5,45	5,98
Rouen	5,60	8,18	9,74	9,59	10,07
Saint-Nazaire	1,74	2,20	2,81	2,44	3,48
Nantes	1,96	2,56	2,89	1,84	2,23

Umschlag-Aenderungen in %

	100 %	135 %	176 %	149 %	163 %
Le Havre	100 %	146 %	174 %	171 %	180 %
Rouen	100 %	126 %	162 %	140 %	200 %
Saint-Nazaire	100 %	130 %	147 %	94 %	114 %
Nantes					

Die für die letztgenannten Häfen für die Jahre 1917 und 1918 nicht mehr bestehende gegenseitige Uebereinstimmung in der Zunahme und Abnahme des Umschlag-Verkehrs steht in Zusammenhang mit dem schon erwähnten Ausbau des Hafens von Saint-Nazaire als Versorgungsbasis für die amerikanische Armee und der damit einsetzenden stärkeren Benutzung des Schienenweges für den Transport der gelandeten Güter ins Landesinnere.

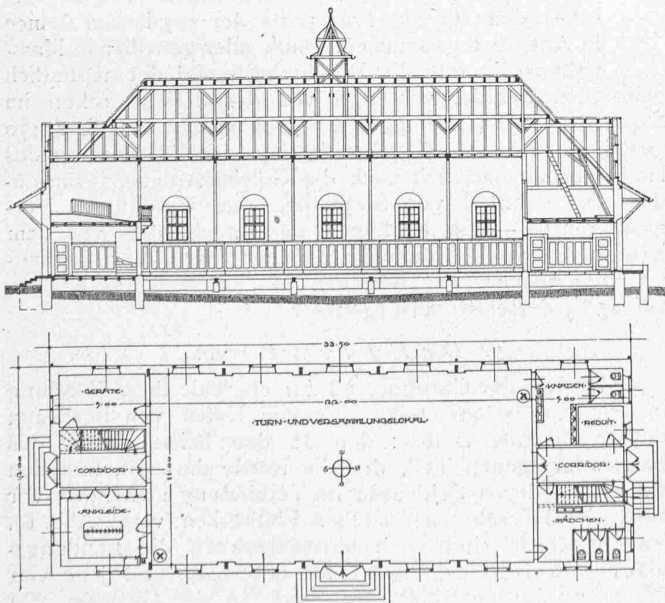


Abb. 3 und 4. Grundriss und Schnitt der Turnhalle in Thusis. — 1:400.

nannt wird. Zu erwähnen ist ferner der Hafen von Pauillac, halbwegs zwischen Stadt und Flussmündung. Der Umschlagverkehr in Blaye und Pauillac ist in den gegebenen Zahlen nicht inbegriffen.

Innerhalb der Stadt sind die Quais ausschliesslich am linken, die konkave Seite der Flussleife bildenden Ufer angelegt, an der das Flussbett naturgemäss eine grössere Tiefe aufweist als an der gegenüberliegenden; beim Krümmungswechsel des Flusses, an der seeseitigen Stadtgrenze, sind sie aus dem gleichen Grunde am rechten Ufer, in dem zu Bordeaux gehörenden Vorort La Bastide angeordnet, während an der gegenüberliegenden Stelle des linken Ufers sich die Einfahrt zu den Flutbecken befindet. Die durch den Flutwechsel verursachte Schwankung des Wasserspiegels in der Reede beträgt 4,5 m. Oberhalb der Brücke, der einzigen Strassenbrücke, die Bordeaux mit seinem Vorort verbindet, erstreckt sich der Hafen für die Binnenschifffahrt, auf den wir jedoch hier nicht näher eintreten können. Als weitere Verbindung für den Wagen- und Fussgänger-Verkehr zwischen beiden Stadtteilen dient die vor wenigen Jahren erstellte, auf S. 169 von Band LXXIII (12. April 1919) beschriebene Schwebefähre.

Bis zum Jahre 1902 besass der Hafen nur ein Flutbecken mit 1800 m Quai-Entwicklung. Zur Schaffung weiterer 1000 m wurde in jenem Jahre ein zweites Becken als unmittelbare Verlängerung des ersten in Bau genommen. Doch genügen die Zufahrtsschleusen nicht den heutigen Bedürfnissen. Obwohl die grössere 146 m Nutzlänge und 22 m Nutzbreite aufweist, bietet sie bei Ebbe, wegen der Lage ihres Drempels, nur Schiffen bis 6 m, bei Flut solchen bis 7,5 m Tiefgang Durchlass. Es muss ferner hervorgehoben werden, dass andererseits der Zugang des Hafens von Bordeaux bis vor nicht gar langer Zeit durch das starke Versanden der Gironde wesentlich beeinträchtigt war, sodass Schiffe mit 8,5 m Tiefgang nur bis Pauillac fahren konnten, während Bordeaux selbst nur für solche bis 7,5 m Tiefgang zugänglich war, ein bei der stetigen Zunahme der Abmessungen und des Tonnagehalts der Schiffe den Verkehr stark beeinträchtigender Umstand.

Trotz dieser Hemmnisse wies Bordeaux als wichtigster Hafenplatz für den Verkehr mit Zentral- und Südamerika sowie der ostafrikanischen Küste, namentlich seit 1904, eine bedeutende Verkehrszunahme auf. Um dieser entsprechen zu können, wurden 1910 umfangreiche Erweiterungsarbeiten beschlossen, die bald darauf in Angriff genommen und auch trotz des Krieges energisch weiter geführt wurden. Sie bestehen in der Hauptsache in der Vertiefung des Fahrwassers der Gironde und der Garonne, dem Umbau und der Verlängerung der linksseitigen Quais in der Reede, der Erweiterung der Flutbecken-Anlage durch fünf weitere Becken, der Erstellung eines neuen Zugangs zu denselben durch den Bau des rd. 6 km langen „Canal de Grattequina“ und einer Schleuse von 225×30 m und 8,7 m Tiefe bei kleinstem Wasserstand, im Ankauf durch den Staat des für Schiffe bis 10 m Tiefgang zugänglichen Vorhafens von Pauillac-Trompeloup und im Bau eines Zufluchthafens mit 12 bis 13 m Tiefe in Vernon, unmittelbar an der Mündung der Gironde, um bei jedem Gezeitenstand auch den grössten Schiffen eine Landungsmöglichkeit zu bieten. Die Kosten aller dieser Arbeiten waren seinerzeit auf 150 Mill. Franken veranschlagt.

In Ausführung dieses Projektes ist zunächst zwischen Bordeaux und Pauillac eine ununterbrochene Fahrinne mit Sohle auf Kote — 4 geschaffen worden, die nun die Reede von Bordeaux bei jedem Flutzustand für Schiffe von 7,5 m Tiefgang, bei günstigem Wasserstand für solche von 7,8 und in gewissen Fällen von 8,3 m Tiefgang zugänglich macht. Die bezüglichen Arbeiten sind seinerzeit von Ingenieur Lefort in den „Annales des Ponts et Chaussées“, Heft IV, 1915, sehr ausführlich beschrieben worden. Von den weiteren Arbeiten waren bei Kriegsausbruch nur die festen Bauten an der Gironde sowie ein 200 m langer, linksufriger Quai in der Reede von Bordeaux in Ausführung begriffen.

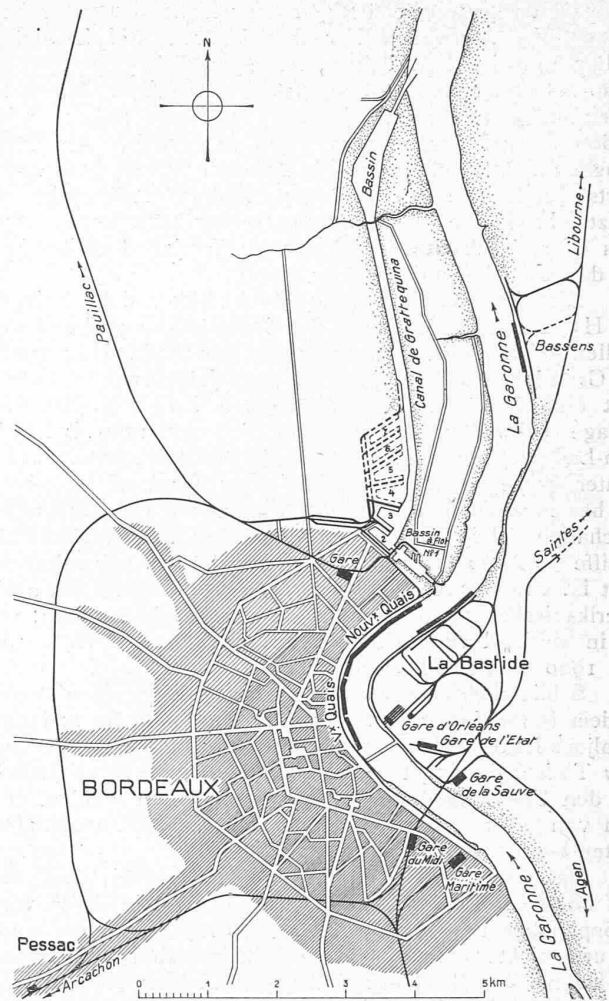


Abb. 6. Ubersichtsplan des Hafens von Bordeaux. — 1:100 000.

Im August 1914 standen in Bordeaux für die Uebersee-Schifffahrt 6270 m Quais zur Verfügung, davon 2450 am linken, 1190 am rechten Ufer und 2630 in den Flutbecken. Dazu sind noch 710 m Quais in Pauillac zu rechnen; Blaye hingegen war zu dieser Zeit noch ein reiner Flussschiffahrtshafen. Im Hafen von Bordeaux gestatteten überdies 24 Ankerbojen das Umladen von Schiffen von 40 bis 60 m Länge auf Schuten. Bezüglich der Quais muss jedoch bemerkt werden, dass die älteren nur Schiffen bis 6 m Tiefgang, jene in den Flutbecken nur solchen bis 6 m, bzw. 7,5 m zugänglich sind. An Stapelplätzen waren in Bordeaux 470 000 m², in Pauillac 45 000 m² vorhanden. Was schliesslich die Bahnverbindungen anbetrifft, genügten sie nur auf der rechten Flussseite den Bedürfnissen, während sie auf der linken, namentlich jene der Flutbecken, unter der starken Einengung litten. Die im Ubersichtsplan eingezeichnete Verbindungsbahn zwischen den dortigen Bahnhofanlagen und der „Gare du Midi“ bestand damals noch nicht.

Diese Zustände erforderten nicht nur die Weiterführung der begonnenen, bei Kriegsausbruch während kurzer Zeit unterbrochenen Arbeiten, sondern zudem die rasche Vornahme bisher unvorgesehener Verbesserungen und Erweiterungen. In keinem andern der französischen Seehäfen wurden die Kriegsarbeiten in so systematischer Weise unternommen und gefördert, wie in Bordeaux. Auf dem linken Flussufer, direkt unterhalb der Brücke, konnte der in Bau befindliche 209 m lange, für Schiffe bis 8,5 m Tiefgang benutzbare Quai schon Ende 1915 in Betrieb genommen werden. Ausserdem wurden ein Stapelplatz von 8200 m² Grundfläche am Flussufer und zwei solche von 92800 m² und 4000 m² in Nähe der Flutbecken angelegt. Rechtsufrig würden zunächst zur Entlastung der

Quais von reparaturbedürftigen oder nicht abfahrtsbereiten Postdampfern, etwas weiter flussabwärts, drei Landungsstellen an Bojen und Dalben, ferner zwei Stapelplätze von 9 620 m² und 17 000 m² Grundfläche geschaffen. An neuen Geleiseanlagen wurden bis 1917 auf der linken Seite 12 600 m, auf der rechten 2 400 m erstellt. Als diese Arbeiten nicht genügten, wurde das rechtsseitige Quai stadtwärts durch eine 120 m lange Pfahljoch-Ladebrücke ergänzt. Im Flusse selbst wurden ferner zehn weitere, mit dem Ufer durch Stege verbundene Pfahljoch-Ladebrücken für das Umladen auf Leichter erstellt.

Die wichtigste Erweiterung erfuhr während des Krieges der Hafen von Bordeaux mit der Erstellung neuer Landungsstellen bei Bassens, 6 km unterhalb der Stadt. Hier wurde auf Grund eines Vorprojekts aus dem Jahre 1910 in kurzer Zeit eine hauptsächlich militärischen Zwecken dienende Anlage geschaffen, deren erster Teil mit 1250 m Pfahljoch-Ladebrücken im Mai 1915 in Angriff genommen wurde. Später wurde von den amerikanischen Truppen, unterhalb der bestehenden, eine ähnliche Anlage von 1300 m Länge geschaffen. Beide zusammen bieten 20 Landungsplätze für Schiffe von 120 bis 130 m mittlerer Länge. Erwähnenswert ist von der Anlage in Bassens insbesondere die nach amerikanischer Art grosszügig angelegte Geleiseanlage; sie ist in der „Revue Générale des chemins de fer“ vom Mai 1920 eingehend beschrieben.

Schliesslich ist noch der Hafen von Blaye anzuführen, in dem flussaufwärts der alten Anlagen zwei 80 m lange Pfahljoch-Ladebrücken für Schiffe von 120 m Länge und 8 m Tiefgang erstellt wurden. Blaye diente vornehmlich für den Umschlag der für Italien bestimmten Kohlen, die man von dort mit der Bahn nach den Mittelmeerhäfen weiter beförderte.

Da die Arbeiten von Ing. Pawlowski, auf die sich unsere Berichterstattung stützt, in „Génie Civil“ vom 2. September 1916 und 11. August 1917 erschienen sind, ist uns nicht bekannt, wie weit die Erweiterungsarbeiten des Hafens von Bordeaux während des letzten Kriegsjahres getrieben wurden. Einem im Dezemberheft 1920 des Bulletin der „Association de la Suisse à la mer“ erschienenen Bericht entnehmen wir, dass die nutzbare Länge der Quais für den Seeverkehr sich gegenwärtig auf 3926 m im Fluss, 2529 m in den Flutbecken und 2500 m in Bassens beläuft, was insgesamt, ohne Pauillac mit 710 m und Blaye mit 160 m, 5985 m ausmacht, gegenüber 6267 bei Kriegsbeginn. Die 12 km lange Verbindungsbahn dürfte heute fertiggestellt sein. Damit hat einschliesslich der Anlagen in Bassens das Schienennetz seit dem Jahre 1916 eine Erweiterung von 70 km auf nahezu 200 km erfahren. In Bezug auf die maschinellen Einrichtungen war der Hafen von Bordeaux schon vor dem Kriege gut ausgerüstet. Erwähnenswert sind insbesondere die Anfangs 1914 in Betrieb genommenen Anlagen am „Quai des Queyries“ (rechtes Ufer), die den Gegenstand einer ausführlichen Veröffentlichung von Ingenieur Henry Martin in „Génie Civil“ vom 3. und 10. Juli 1920 bilden. G. Z.

Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffahrtsfragen.

(Schluss der Mitteilungen von Dr.-Ing. K. Kupferschmid von Seite 276.)

Die Kanalisierung Strassburg-Basel.

Die Pläne, die aus den bis 1910 zurückreichenden Studien hervorgegangen sind, können hier aus naheliegenden Gründen nicht veröffentlicht werden. Für den vorliegenden Zweck, die Vergleichung der Regulierung mit der Kanalisierung in technischer Hinsicht, wird es aber auch genügen, wenn die Endergebnisse dieser Studien ohne Pläne mitgeteilt werden.

Was zunächst die künftige Schiffahrt anlangt, so war bei der Begutachtung des Entwurfs für das Kembser Kraftwerk durch die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt berufene Technikerkommission angenommen

worden, dass der Stromverkehr auch nach der Erbauung des Kraftwerks mit grossen Räderbooten bewältigt werde. Diese Annahme war damals insofern berechtigt, als an eine Kanalisierung der Strecke Strassburg-Basel und oberhalb Basel nicht gedacht wurde und die Möglichkeit gewahrt bleiben musste, mit den Schleppzügen auch oberhalb Hüningen im Strom weiter bis Basel und darüber hinaus zu gelangen. Wenn aber der Strom bereits ab Strassburg kanalisiert werden soll und nachdem auch oberhalb Basel die Kanalisierung als die einzig mögliche Lösung der Schiffbarmachungsfrage jetzt allgemein anerkannt ist, kann, wenn von einem Schleppbetrieb mit Booten überhaupt, so nur von einem solchen mit Schraubenbooten die Rede sein.

Die Frage, ob dem Boot ein oder zwei Kähne angehängt werden, und dementsprechend einfache oder Schleppzugschleusen zu bauen sind, wäre bei einer Kanalisierung ohne Kraftnutzung lediglich nach der Grösse des zu erwartenden Verkehrs zu beantworten und es hätte nichts im Wege gestanden, Schleppzugschleusen vorzusehen. Da aber auf die Kraftnutzung abgehoben wird und die angestellten Berechnungen ergeben, dass mit einfachen Schleusen ein so starker Verkehr bewältigt werden kann, wie er sich voraussichtlich erst nach einer längeren Reihe von Jahren einstellen wird, während denen die Baukosten der Schleppzugschleusen nicht ausgewertet würden, und bei nicht sachgemässer Bedienung der Schleppzugschleusen empfindliche Wasserverluste von den Kraftwerken in den Kauf genommen werden müssten, so wurden ein Verkehr mit Schleppzügen bestehend aus einem Schraubenboot mit nur einem Kahn und einfache Schleusen angenommen, die den gleichzeitigen Durchgang beider Schiffe gestatten. Sollten diese Schleusen späterhin nicht mehr genügen, so könnten zweite Schleusen erstellt werden, für die der Platz im Entwurf vorgesehen ist, sofern es nicht vorgezogen würde, zum Nachtbetrieb überzugehen, dessen Einführung bei der nach der Erbauung der Kraftwerke genügend zur Verfügung stehenden Elektrizität ohne eine allzuschwere Belastung des Unternehmens möglich wäre.

Die Fahrwassertiefe ist fürsorglich zu 2,50 m angenommen mit Rücksicht auf die bestehenden Pläne einer Fahrwasservertiefung von St. Goar bis Mannheim auf dieses Mass und eine möglicherweise noch erreichbare Vermehrung der Fahrwassertiefe zwischen Sondernheim und Strassburg.

Die Schleusen sind an die Wehre angebaut. Ihre Nutzlänge ist zu 125 m, ihre Breite zu 12 m angenommen. Die für eine Schleusung erforderliche Zeit ist im Mittel mit 30 Minuten, die mittlere tägliche Betriebszeit mit 14 Stunden in Rechnung gestellt. Es sind also täglich durchschnittlich 28 Schleusungen möglich. Weiter ist angenommen, dass von dem Gesamtverkehr etwa $\frac{3}{4}$ zu Berg, $\frac{1}{4}$ zu Tal geht, die mittlere Beladung der Kähne 80% sowie die Zahl Schiffahrtstage im Jahr nach Abzug der Sonn- und Feiertage, der Eis-, Hochwasser- und Nebeltage nicht mehr als 280 beträgt. Damit berechnet sich unter Berücksichtigung des Umstandes, dass alle zu Berg gehenden Schiffe auch wieder zu Tal kommen, der Kahnraum, der mit einer Schleuse durchschnittlich in einem Jahr zu Berg und zu Tal geschleust werden kann, zu $280 \cdot 28 \cdot 0,8 \cdot 1300 = 8\,153\,000$ t und die entsprechende Verkehrsmenge zu $\frac{8\,153\,000}{2} (\frac{1}{4}) = \text{rund } 5 \text{ Mill. t}$. Diese Leistungsfähigkeit dürfte für lange Zeit hinaus genügen.

Der höchste schiffbare Wasserstand ist in der Höhe angenommen, wie er unterhalb Strassburg tatsächlich eingehalten worden ist, d. h. zu + 4,50 m am Strassburger Pegel, entsprechend + 3,0 m Basler Pegel.

Der Wunsch der Schiffahrt nach möglichst wenig Schleusen, also möglichst langen *Haltungen*, kann bei der verhältnismässig geringen Länge der zu kanalisierenden Strecke überhaupt nur innerhalb enger Grenzen Berücksichtigung finden. Man muss sich aber ausserdem gegenwärtigen, dass, abgesehen von den Schiffen der Zechenreedereien, die Kähne erfahrungsgemäss zwischen Rotterdam und Strassburg im Jahr durchschnittlich nicht mehr