

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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>

INHALT: Von der „Stazione Marittima“ in Triest. — Die Periode der Bau-
subventionen in der Schweiz von 1919 bis 1922. — Mitteilungen: Kreiselpumpe für
24 m³/sec Fördermenge im Schöpfwerk Otterndorf. Die Eisenindustrie in China. Bau
und Wohnungsfragen auf der Leipziger Messe. Die 220 kV Uebertragung Rheinland-

Vorarlberg. Verordnung betreffend Aufstellung und Betrieb von Dampfkesseln und
Dampfgefässen. Internationaler Wohnungskongress in Berlin. Abnahmeversuche an
einer 4750 kW Oerlikon-Turbo-Gruppe in Cairo. — Korrespondenz. — Literatur. —
Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 97

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 4



Abb. 1. Motorschiff „Saturnia“ (25000 t) an der neuen Stazione Marittima in Triest.

Von der „Stazione Marittima“ in Triest.

Von Ing. L. GSCHWEND,
Mitinhaber der Baufirma Ing. Mazorana & Co., Triest.

[Wir freuen uns, mit vorliegendem Beitrag ein be-
deutendes und eigenartiges Bauwerk am Meer zeigen zu
können, gleichzeitig als Beispiel für die erfolgreiche Betätig-
ung eines unserer G. E. P.-Kollegen im Ausland. Red.]

Aus den von der italienischen Regierung zum Aus-
bau des Hafens von Triest bewilligten Krediten wurde u. a.
auch eine „Stazione Marittima“ erbaut. Diese hat den
Zweck, die Ein- und Ausschiffung der Passagiere zu be-
schleunigen und bequem zu gestalten. Die zur See An-
kommenden gelangen aus dem unmittelbar am Quai anlegen-
den Schiffe über längs der Riva fahrbare, kranbahnartige
Passerellen vom Ober- und einem mittlern Deck direkt
ins Aufnahmegebäude. In diesem Gebäude befinden sich,
getrennt nach Klassen, die nötigen Räume für Wartesäle,
Passkontrolle, ärztliche Untersuchung, Erfrischungen und
dergl. (Abb. 1 bis 3).

Als Baustelle wurde der zentral
gelegene Molo Bersaglieri ge-
wählt. Dieser Molo wurde vor
über 20 Jahren durch Anschüttung
mit Steinmaterial dem Meere ab-
gewonnen, wobei aus Ersparnis-
rücksichten unterlassen wurde, die
vorhandene Schlammschicht von
15 bis 20 m Mächtigkeit oder wenig-
stens die obern weichern Schichten
wegzubaggern. Die Folge die-
ser Unterlassung war, dass im
Verlauf der Fertigstellungsarbeiten
des Molokopfes er in einer Nacht
plötzlich ins Meer versank. Auch
nach seiner Wiederherstellung und
auch heute ist der Molo noch nicht
zur Ruhe gekommen.

Das Aufnahmegebäude ist als
gewöhnlicher Eisenbetonbau tech-
nisch ohne Interesse. Hingegen
waren schwierige Probleme zu
lösen bei der Schaffung der An-
legestelle für Schiffe mit grösserem
Tiefgang. Die vorhandene Ufer-
mauer (siehe Plan und Querschnitt durch die Anlegestelle,
Abb. 4 und 5) hat nur 7 m Wassertiefe und war ausserdem
zufolge zu schwacher Dimensionierung unstabil. Bei dem zu
lösenden Problem der Schaffung einer neuen Ufermauer mit
10 m Wassertiefe war daher folgendes zu berücksichtigen:

Es durften weder grosse Baggerungen noch Anschüt-
tungen ausgeführt werden, um den Gleichgewichtszustand
des auf dem Meeresschlamm ruhenden Molo nicht zu stören.
Die neue Ufermauer war also auf tragfähigen Bau-
grund (Fels) zu fundieren, der sich erst in 24 bis 31 m
unter dem Meeresspiegel vorfindet.

Die Stabilität der bestehenden Ufermauer musste er-
höht werden.

Es war zu berücksichtigen, dass von Kote — 9,50 m
bis Kote etwa — 15,00 m sich eine Steinschüttung mit
eingestreuten Blöcken von bis über 2 m³ Grösse befindet.

Die neue Ufermauer musste an die bestehende Ufer-
mauer gelenkartig angeschlossen werden, damit bei all-
fälligen Setzungen der alten Ufermauer die neue Konstruk-
tion nicht in Mitleidenschaft gezogen werde.



Abb. 2. Wartesaal I. Klasse.

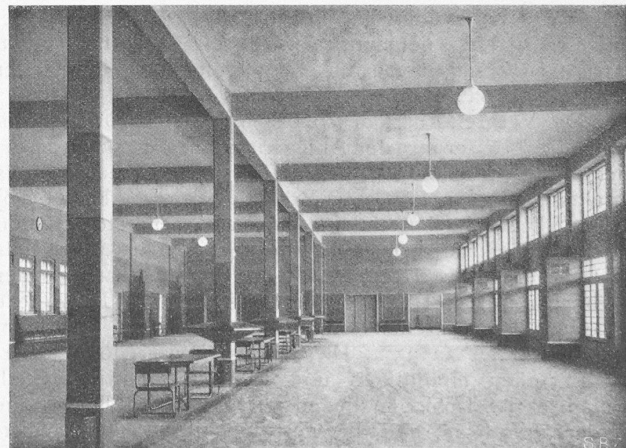


Abb. 3. Wartesaal II. Klasse.