

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 4

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 bedeutendes und eigenartiges Bauwerk am Meer zeigen zu können, gleichzeitig als Beispiel für die erfolgreiche Betätigung eines unserer G. E. P.-Kollegen im Ausland. Red.]

Aus den von der italienischen Regierung zum Ausbau 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 beschleunigen und bequem zu gestalten. Die zur See Ankommenden gelangen aus dem unmittelbar am Quai anliegenden 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 gewählt. Dieser Molo wurde vor über 20 Jahren durch Anschüttung mit Steinmaterial dem Meere abgewonnen, wobei aus Ersparnisrücksichten unterlassen wurde, die vorhandene Schlammschicht von 15 bis 20 m Mächtigkeit oder wenigstens die obern weichern Schichten wegzubaggern. Die Folge dieser 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 technisch ohne Interesse. Hingegen waren schwierige Probleme zu lösen bei der Schaffung der Anlegestelle 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 instabil. 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 Anschüttungen ausgeführt werden, um den Gleichgewichtszustand des auf dem Meeresschlamm ruhenden Molo nicht zu stören.

Die neue Ufermauer war also auf tragfähigen Baugrund (Fels) zu fundieren, der sich erst in 24 bis 31 m unter dem Meeresspiegel vorfindet.

Die Stabilität der bestehenden Ufermauer musste erhöht 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 Ufermauer gelenkartig angeschlossen werden, damit bei allfälligen Setzungen der alten Ufermauer die neue Konstruktion nicht in Mitleidenschaft gezogen werde.



Abb. 2. Wartesaal I. Klasse.



Abb. 3. Wartesaal II. Klasse.