

**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:** 18.04.2026

**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 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup> 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.