

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

INHALT: Umschlagsverkehr in Häfen, mit besonderer Berücksichtigung schweizerischer Verhältnisse. — Ideen-Wettbewerb zu einem Bebauungsplan der Stadt Biel und ihrer Vorortgemeinden. — Ueber die Erzeugung von Elektrostahl für Stahlformguss im basisch zugestellten Héroultofen, bei Verwendung von festem Einsatz. — Miscellanea: Der Vierschrauben-Turbinendampfer „Vaterland“. Elektrische Zugförderung auf der Argentinischen Zentralbahn. Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse in

Frankreich. Schweizerischer Wasserwirtschafts-Verband. Geologische Gesellschaft in Zürich. Ausbau des Hafens von Kopenhagen. Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. — Nekrologie: A. Rychner. M. Thuli. — Konkurrenzen: Bebauungsplan Zürich und Vororte. Absonderungs-Spital Lausanne. — Literatur. — Vereinsnachrichten Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Maschinen-Ingenieur-Gruppe Zürich; Stellenvermittlung.

Band 73.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 11.

Umschlagsverkehr in Häfen, mit besonderer Berücksichtigung schweizerischer Verhältnisse.

Von Dr. sc. techn. U. R. Ruegger, Privatdozent an der E. T. H.

Heutzutage, da die Frage der Schaffung eines möglichst direkten und leistungsfähigen Anschlusses der Schweiz an den Weltverkehr zur See immer an Bedeutung gewinnt, dürfte es von Interesse sein, einige von den technischen Problemen, die sich hierbei aufdrängen, einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Von hervorragender Wichtigkeit und daher einer besonderen Behandlung würdig sind die Aufgaben des Güterumschlages zwischen verschiedenartigen Verkehrswegen, zwischen Schiff und Eisenbahn. Die Umschlagsanlagen, durch die dies bewerkstelligt wird, bilden ein Zwischenglied, das den gesamten Verkehr aufnehmen muss und dabei noch auf Stösse, Unregelmässigkeiten im Verkehr, regulierend einzuwirken hat, was sich etwa mit der Wirkung des Windkessels bei Pumpenleitungen vergleichen lässt. Je nach dem Charakter der benützten Häfen ergeben sich von einander stark abweichende Grundbedingungen für den Umschlagsverkehr. Bevor also auf eine Betrachtung der den Umschlag bewerkstelligenden Transportanlagen näher eingegangen wird, dürfte es am Platze sein, die Umschlagsverhältnisse bei verschiedenen Arten von Häfen, — besonders für Fälle, wie sie für die Schweiz in Frage kommen — einer grundsätzlichen Erörterung zu unterziehen.

Die direkte Verbindung der Schweiz mit dem Meere lässt sich auf zwei Arten durchführen: Erstens mit Hilfe von Eisenbahnlinien, zweitens durch natürliche und künstliche Binnenschiffahrtstrassen (vor allem Rhein, Rhone und Po-Ticino). Demnach werden im wesentlichen für den schweizerischen Verkehr drei verschiedene Arten von Umschlagsplätzen in Frage kommen:

1. Seehäfen mit Umschlagsverkehr zwischen Seeschiff und Eisenbahn (wie z. B. Cette, für schweizerische Verhältnisse betrachtet).
2. Seehäfen mit Umschlagsverkehr zwischen Hochseeschiffahrt und Binnenschiffahrt (wie z. B., soweit der eventuelle schweizerische Verkehr in Frage kommt, Rotterdam oder Antwerpen, eventuell auch London, falls die Rheinschiffahrt bis dorthin ausgedehnt würde).
3. Binnenhäfen mit Umschlagsverkehr zwischen Flussschiffahrt und Eisenbahn (z. B. Basel, oder, bei Ausbau der Rhein-Bodensee-Schiffahrt, St. Margrethen).

Die Fälle 1. und 3. weisen wegen der Analogie der Verkehrsverbindungen zwischen Schiff und Eisenbahn auch in Bezug auf die Umschlags-Einrichtungen die grösste Uebereinstimmung auf. Es lässt sich nun der Uebersichtlichkeit halber am besten der Verkehr durch eine einfache bildliche Darstellung zum Ausdruck bringen, beispielsweise auf den Jahresverkehr bezogen. Hierbei sei vorausgesetzt, dass die gelagerten Mengen von Jahr zu Jahr gleich bleiben, dass also keine Vergrösserung der Lager im Laufe der Jahre stattfindet. Die Lager sollen bloss auf die Schwankungen des Jahresverkehrs regulierend wirken. — Es stelle in Abb. 1 der Umfang des Kreises auf einen linearen

Masstab bezogen die Summe der Umschlagsverkehrsmengen eines Hafens dar, und zwar für den Fall, dass im betrachteten Hafen ausschliesslich ein Umschlagsverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn stattfindet. Die radial gerichteten Pfeile bringen zum Ausdruck, ob mit den betreffenden Verkehrsmitteln ein Zulauf oder ein Abfluss der Güter im Hafen stattfindet. Für den genannten einfachsten Fall verteilen sich natürlich Zufuhr und Abfuhr zu Eisenbahn bzw. Schiff ganz gleich auf die Peripherie des Kreises, sodass sich ein symmetrisches Bild ergibt. Für die Bogenlängen gilt die Beziehung

$$A + C = B + D$$

ferner

$$A = D \text{ und } B = C.$$

Die Pfeile im Innern des Kreises bringen die Arbeitsrichtungen der Transportmaschinen zum Ausdruck. Ein solches Bild würde die Umschlagsverhältnisse darlegen, wie sie etwa bei einem Seehafen für ausschliesslich schweizerischen Durchgangs-Verkehr sich ergeben würde, wie z. B. Cette, oder aber für den Endhafen einer Flussschiffahrt (z. B. für den projektierten Hafen von St. Margrethen), wo durchwegs eine Ueberführung der Güter von

Bahn zu Schiff oder umgekehrt stattfindet. Ganz analog beschaffen würde das Schema für Hafeninstallationen, die bloss auf ein Umschlagen zwischen Seeschiffahrt und Flussschiffahrt berechnet sind. Solche Umschlagsanlagen für schweizerische Zwecke kämen etwa für Rotterdam (oder event. London) in Frage, um die Rheinschiffahrt daselbst an den Seeverkehr anzuschliessen.

Nun können derartige Umschlags-Einrichtungen auch anderen Zwecken dienstbar gemacht werden, so dem lokalen Handel und Verkehr am Hafenplatz selber. Besonders wichtig wird dieser Fall für Industrien, die sich am Hafenplatz entwickeln und beträchtliche Gütermengen auf sich lenken und wiederum solche zur Verschiffung bringen. Entsprechend der Abb. 1 würde sich das Bild für den Verkehr in diesem Falle nach der Darstellung Abb. 2 zum Ausdruck bringen lassen. Der Verkehr zwischen Eisenbahn und den Industrien, bzw. der lokale Verkehr mit der Eisenbahn überhaupt, ist in dieses Bild nicht aufgenommen, da hierbei die Umschlags-Einrichtungen der Hafeninstallationen im allgemeinen nicht in Frage kommen. Für einen solchen Fall verteilt sich der Jahresverkehr derart auf die Peripherie des Kreises, dass folgende Beziehungen gelten:

$$A + C + E = B + D + F$$

$$A = D + F \text{ und } B = E + C$$

Eine weitere Ausdehnung des Umschlagsverkehrs findet man bei Hafenplätzen, wo ausser dem Verkehr zwischen Schiffen jeder Art und Eisenbahnen bzw. dem Hafenplatz selbst noch ein Umschlagsverkehr zwischen verschiedenen Schiffahrtsarten untereinander stattfindet, so z. B. in den meisten Seehäfen zwischen Hochsee- und Küstenschiffahrt, oft auch zwischen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt. Ein solcher Fall würde sich für schweizerische Verhältnisse ergeben im Hafen von Basel, bei einer Ueberleitung eines Teiles des Verkehrs von der grossen Schiffahrt der offenen Oberrheinstrecke auf kleinere Fahrzeuge der Rhein-Bodenseeschiffahrt und der schweizerischen Binnenschiffahrtstrassen. Das Bild des Umschlagsverkehrs kommt

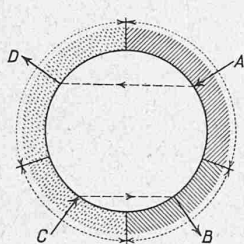


Abb. 1

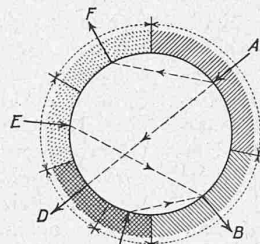


Abb. 2

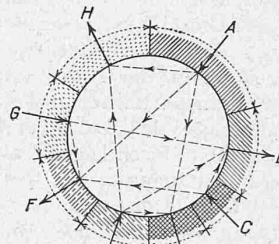


Abb. 3

Grossschiffahrt

Kleinschiffahrt

Eisenbahn

Lokal-Verkehr