

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://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 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 Anschüt-  
tung 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.

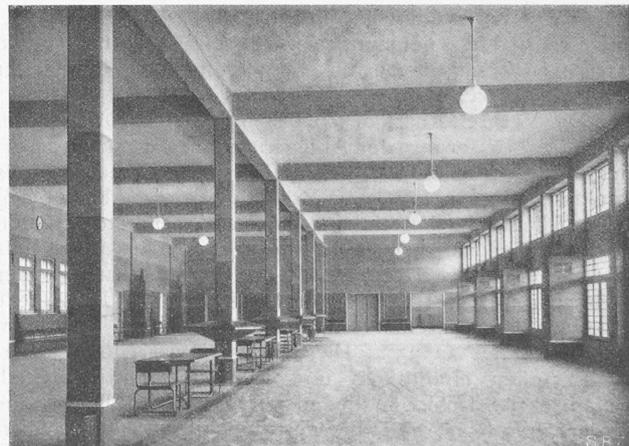


Abb. 3. Wartesaal II. Klasse.