

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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 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.

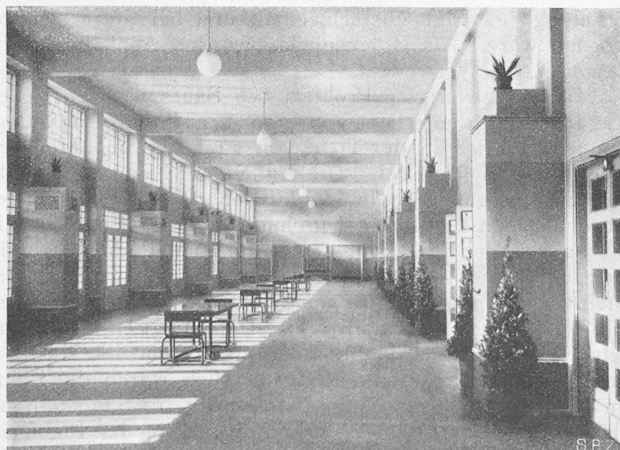


Abb. 2. Wartesaal I. Klasse.



Abb. 3. Wartesaal II. Klasse.