



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Wasserbau an den Binnenwasserstrassen

Mylius, Bernhard

Berlin, 1906

A. Allgemeines

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82111](#)

Abschnitt 27.

Ladestellen, Häfen, Bauhöfe.

A. Allgemeines.

a) Ladestellen (Ladeufer, Ablagen, Werften)¹⁾ sind Uferstrecken, die zum Anlegen und zum Be- und Entladen von Schiffen benutzt werden und meistens dazu künstlich hergerichtet sind.

b) Verkehrshäfen sind eine zusammenhängende Folge oder Gruppe von Ladestellen, sei es, daß diese sich am Ufer der Wasserstraße selbst hinziehen oder ein besonderes Becken umgeben. Die Einrichtung und Ausstattung der Ladeufer ist bei Ladestellen und bei Häfen nicht wesentlich verschieden.

c) Über die Einteilung der Häfen in Verkehrs- und in Sicherheitshäfen ist bereits im I. Teil dieses Buches, S. 86 das Nötige mitgeteilt worden (Sicherheitshäfen bilden immer ein besonderes Becken, Verkehrshäfen nicht immer). Außerdem gibt es noch Floßhäfen, einfache Liegehäfen und Bauhofhäfen. Nach der Wasserstraße kann man die Häfen auch einteilen in Fluß- und in Kanalhäfen.

Vorbedingungen für ein gutes Ladeufer zu a) und b) sind genügende Wassertiefe und Steilheit des Ufers, damit die beladenen Schiffe möglichst nahe an die Uferkante heranfahren können und die aus- und einzuladenden Güter keine zu großen Wege zu machen haben. Dies ist namentlich auch dann nötig, wenn künstliche Ladevorrichtungen, wie Krane und dergl., auf dem Ufer aufgestellt sind.

¹⁾ Der Ausdruck Werft für Ladeufer ist rheinisch; sonst versteht man unter Werft eine Schiffsbauanstalt (Schiffswerft). Beiden Begriffen ist gemeinsam die Vorstellung eines künstlich hergerichteten Ufers.

Die Befestigungen, die für Ladeufer in Frage kommen, sind im allgemeinen dieselben, wie für steilere Ufer überhaupt. Hinsichtlich der Steilheit kann man die Ladeufer einteilen in:

1. Schrägufer: Böschung $1:2$, $1:1,5$ bis $1:1$, höchstens $1:\frac{1}{2}$;
2. Steilufer: steiler als $1:\frac{1}{2}$, und zwar senkrecht oder mit steiler Neigung, etwa $1:\frac{1}{10}$;
3. Schrägufer mit steilen Aufsätzen oder Vorbauten.

Die Ladeufer müssen außer mit den etwaigen besonderen Ladevorrichtungen mit Vorrichtungen zum Festmachen der Schiffe versehen sein. Die Zugänglichkeit aus den Schiffen und Booten auf das Ufer muß durch Treppen oder Rampen vermittelt werden.

Wenn am Ladeufer Güter von den Schiffen unmittelbar auf die Eisenbahn übergeladen werden sollen und umgekehrt (Umschlag), so werden Eisenbahngleise an dem Ladeufer entlang geführt. Im übrigen werden die Güter für gewöhnlich durch Fuhrwerk an- oder abgefahrene; daher müssen die Zufahrwege zum Ufer, sowie die Fahrwege längs dem Ufer (Ladestraßen) fest sein. Meistens werden sie gepflastert. Da die Güter aus den Schiffen häufig schneller ausgeladen werden müssen, als sie abgefahrene werden können, anderseits da die vom Lande kommenden Güter häufig früher angefahren werden müssen, ehe ein Schiff zur Stelle ist, so müssen solche Güter inzwischen lagern. Dazu müssen geeignete Lagerplätze vorhanden sein; für Güter aber, die nur im Trockenen lagern dürfen, werden Lagerschuppen, Lagerhäuser (Werfthallen, Speicher) errichtet. Zollschuppen nennt man Lagerschuppen, wenn sie unter Überwachung und Verschluß der Steuerverwaltung stehen, weil darin aus dem Auslande kommende Güter untergebracht werden, die erst noch verzollt werden müssen.

B. Schräge Ladeufer.

1. Schrägufer mit Steinbekleidung (am Rhein Schrägwerft). Die Böschungsneigung ist in der Regel $1:1$, oder $1:1,25$, bei größerer

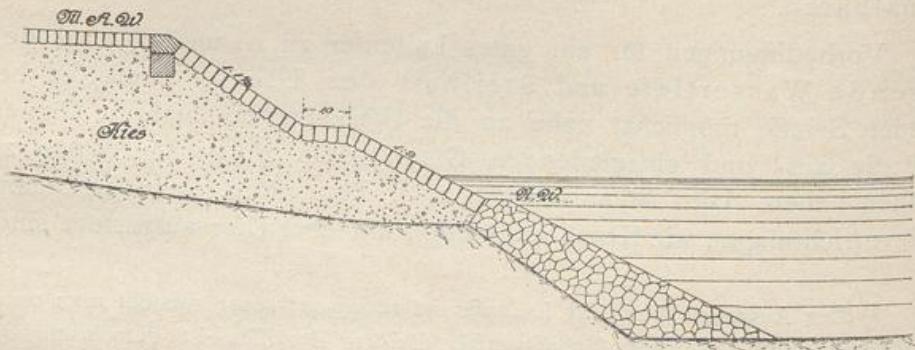


Abb. 533.