

in ihrer Bauart im wesentlichen den üblichen Kaischuppen, doch sind sie heizbar eingerichtet. Die Temperatur wird mit Rücksicht auf die Südfrüchte auch bei einer Außenkälte von -20°C noch auf $+6^{\circ}$ gehalten. Die Wände sind daher mit doppelter Schalung und Torfmullfüllung versehen. Da dieser Südfruchtverkehr in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung genommen hat, sind jetzt am Magdeburger Hafen, am Versmannkai und am Segelschiffkai im ganzen fünf Südfruchtschuppen hergestellt. Der im Jahre 1912 in Betrieb genommene Fruchtschuppen C am Magdeburger Hafen, dessen Querschnitt aus der Abb. 122 ersichtlich ist, weist besondere Abweichungen von den andern Schuppen auf. Im Gegensatz zu den übrigen Fruchtschuppen, die eingeschossig gebaut sind, ist dieser Schuppen auf Wunsch des Hamburger Fruchtkonsortiums, das ihn in Pacht hat, zweigeschossig hergestellt worden. Das Obergeschoß wird gleichfalls zum Löschen und Laden benutzt, doch ist ein Teil davon mit den nötigen Pack- und Versandräumen versehen. Die Bauart ist auch hier die oben beschriebene, nur sind zur Gründung Eisenbetonpfähle benutzt. Die Zwischendecke zwischen Erdgeschoß und

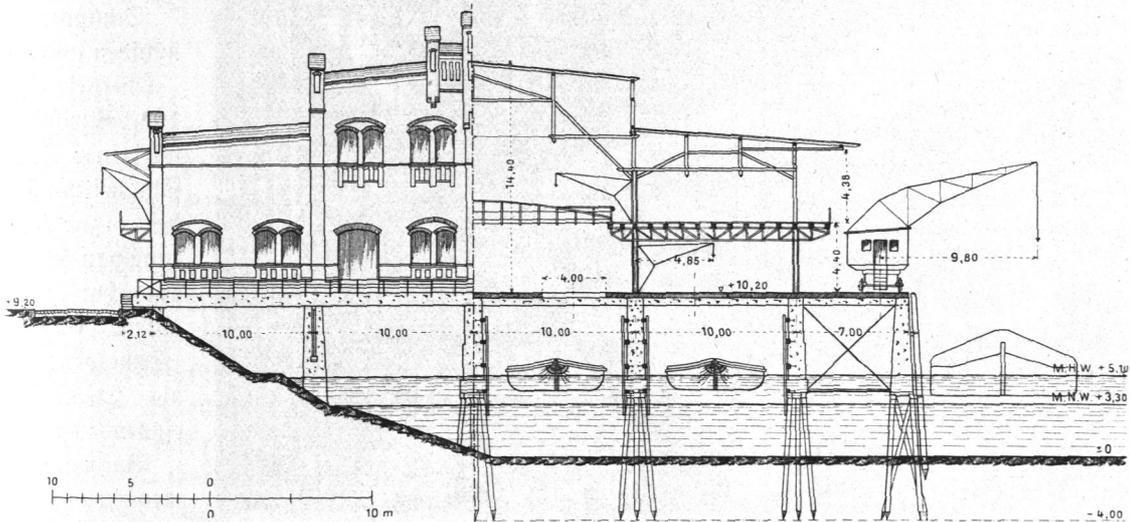


Abb. 123. Schuppen der „Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften“ am Moldauhafen, Querschnitt.

Obergeschoß ist als Eisenbetonrippendecke mit Bulbeisenbewehrung für eine Nutzlast von 1500 kg/qm ausgeführt. Die die Decke tragenden Säulen sind aus Eisen und feuersicher ummantelt. Die Beförderung der Kisten mit den in den Packräumen sortierten und verpackten Früchten vom Obergeschoß nach dem Erdgeschoß geschieht durch elektrisch betriebene Aufzüge und einfache Rutschen.

Ferner hat noch ein Schuppen am Prager Ufer des dem oberelbischen Schiffsverkehr dienenden Moldauhafens eine besondere Ausbildung erfahren. Er ist für die Zwecke der „Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften“ errichtet und im Jahre 1908 dem Verkehr übergeben worden. In diesem Schuppen werden die vom Inlande mit Oberländer Rähnen ankommenden Stückgüter gelagert, um von hier in Schuten nach den Seeschiffen oder den Speichern befördert zu werden; er dient ausschließlich dem Flußschiffverkehr. (Abb. 123.) Der Schuppen ist nicht an einer Kaimauer, sondern über dem in Böschung liegenden Ufer erbaut. Unter dem Schuppenfußboden sind in ganzer Länge zwei nebeneinanderliegende Schutengassen von $8,6\text{ m}$ Breite vorhanden, so daß dadurch die Railänge des Schuppens gleichsam um das Zweifache vermehrt ist. Die Flußfahrzeuge löschen und laden vor dem Schuppen; in den Schutengassen unter dem Schuppenfußboden verkehren nur Hafensfahrzeuge, aus denen für den Verkehr bergwärts Güter aufgenommen oder in die die Güter, die talwärts gekommen sind, abgesetzt werden. Ein Vorteil