

Abb. 202. Kohlenumladebahnhof Kirchenpauerkai.

einer Fläche von rund 24000 qm für den vorläufigen Ausbau zunächst ein Kohlenkipper aufgestellt werden; daneben werden Kräne auf einer 210 m langen Bühne arbeiten. Der Kipper muß etwa 30 Wagen stündlich leisten können; auch hier sollen die Wagen ihren Inhalt unmittelbar in die Fahrzeuge entleeren. Nach vollständigem Ausbau wird die gesamte Fläche zwischen den beiden Brücken über den Hofekanal mit Gleisen belegt sein; sie wird in unmittelbarer Nähe der westlichen Überbrückung einen kleineren Kipper für Schuten und anschließend daran einen zweiten größeren Kipper aufnehmen, dessen zugehörige Gleisanlagen in der Abb. 203 durch Punkte angegeben sind.

Läßt die eingangs gebrachte Gegenüberstellung von Eisenbahn- und Flußschiffverkehr bereits erkennen, daß beide sich ergänzen, je nachdem die einzelnen Güter die verschieden hohen Frachtsätze vertragen können, so geht aus Abb. 204 und 205 weiter hervor, daß unter Umständen zeitweilig das eine Beförderungsmittel für das andere einzutreten hat. Über einer Grundzahl, für die die Zahl von 40000 Achsen angenommen ist, ist hier der Achsenverkehr (Eingang und Ausgang) auf Bahnhof Hamburg-Süd in den einzelnen Monaten für die Jahre 1911 und 1912 aufgetragen. Hieraus ist ersichtlich, wie zu Zeiten guter Schiffahrt der Eisenbahnverkehr ab- und wie er bei Eisgang und sommerlichem Niedrigwasser zunimmt. Zu Beginn des Jahres 1911

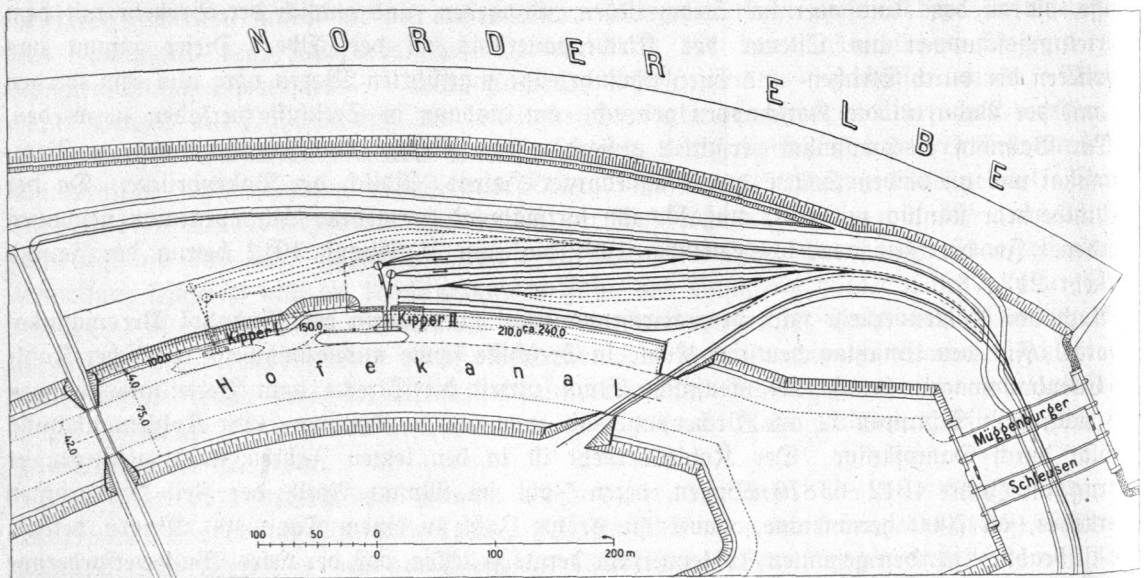


Abb. 203. Kohlenumladebahnhof am Hofekanal.

Peute erfolgt. Beide Anlagen erhalten leistungsfähige Verladeeinrichtungen, und zwar Ripper (Abb. 202 und 203), deren Leistung bis zu 20 Wagen in der Stunde betragen wird. Der Wageninhalt wird unmittelbar in die Schiffsluken entleert. Für den Kohlenumschlag in OberländerRähne, Leichter und Schuten wird am Ostende des Hofekanal auf