Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 11 (1918-1919)

Heft: 21-22

Artikel: Basler Rheinhafen-Fragen

Autor: Stolz, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-919984

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Unterwasserkanal einzubauen, entfallen Sammel- und Abflussrinne, sowie das Sturzbecken.

Durch die nach allen Seiten ebenmässige Anordnung sind alle einseitigen Rückwirkungen ausgeschlossen und die Maschine erhält sich daher stets im Gleichgewichte.

Das Beispiel stellt den einfachsten Fall dar, wo ein Zuflussrohr genügt.

Die Bremse kann durch eine besondere Leitung unmittelbar mit dem Wasserschlosse verbunden oder unten an die Turbinenleitung angeschlossen werden.

Für jede auszuführende Anlage sind bestimmte Angaben zu liefern, wonach von Fall zu Fall ein Normalplan hergestellt wird, der bei der Bauausführung genau einzuhalten ist.

Da der Erfinder sich mit den bis jetzt angestellten, wenn auch sehr befriedigenden Modellversuchen im Kleinen nicht begnügt, ist er bestrebt, Versuchsapparate in grösserem Maßstabe (womöglich nicht unter 200 PS.) aufzustellen, an denen genaue Messungen und Studien möglich sind. Bis jetzt wurden vom Bauingenieurbureau diplom. Ing. Walter Kreuter, Zivilingenieur in München, an welches etwaige Anfragen zu richten wären, Anlagen entworfen für Werke von 500 bis zu 95,000 PS. Die Kosten der ausgebauten Wasserkraft vermehren sich durch die Anbringung der Kreuterschen „hydraulischen Bremse", nach den heutigen, gesteigerten Preisen, um 10 bis 15 Mark für die Pferdestärke.

Basler Rheinhafen-Fragen.

Von J. Stolz, Basel.

Als im Jahre 1917 die Kleinhüninger Hafenanlage im Grossen Rate zur Sprache kam, waren alle Parteien einmütig mit der Regierungsvorlage einverstanden. Damit kam wohl der Wille Basels, eine Hafenstadt zu werden, deutlich zum Ausdruck. Dieselbe Einmütigkeit war auch im Grossen Rate vorhanden, als kürzlich die Regierung die Anhandnahme der Hafenarbeiten, ohne Einwilligung der Bundesbehörden, bekannt gab.

Merkwürdig erscheint die Tatsache, dass bei der Kreditbewilligung für den Kleinhüningerhafen von keiner Seite auf die Mängel hingewiesen wurde, welche diesem Projekte anhaften.

Ein Fehler besteht offenbar darin, dass die Anlage sich auf dem rechten Rheinufer befindet. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Umschlagsgüter über den Rhein nach dem Bahnhof St. Johann oder dem Wolfbahnhof zu führen. Als weitere Folge dieser Notwendigkeit ergibt sich die Forderung der Bundesbehörden auf Erstellung der Dreirosenbrücke und damit eine Verschandelung der unteren Quartiere Kleinbasels durch die Anlage der betreffenden Industriegeleise.

Ein weiterer Fehler ist die beschränkte Ausdehnung des Kleinhüninger Hafengebietes, das nur einem jährlichen Umschlag von einer Million Tonnen genügt und welchem Industriegelände von nur 34 ha zur Verfügung stehen.

Die geographische Lage und die beschränkten Grössenverhältnisse unseres Kantons sind leider derart, dass etwas Vollkommenes zu schaffen unmöglich ist.

Diese Einsicht hat denn dazu geführt, dass gleichzeitig mit dem Kleinhüningerprojekt auch schon die Erstellung eines Hafens bei Birsfelden und eines solchen in der Au bei Pratteln in Aussicht genommen wurden. Die diesbezüglichen Projekte sind seither durch Herrn Ingenieur Bosshardt angefertigt worden.

Dass diese verschiedenen Anlagen, deren es mit dem bestehenden Umschlagsplatz am Elsässer-Rheinweg dann vier wären, zu einer Zersplitterung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse führen, ist ohne weiteres klar.

Alle diese angeführten Bedenken haben auch mich veranlasst, nach einem geeigneten Terrain zu suchen, wo unsere schweizerischen Wirtschaftsinteressen eine gewisse Vereinheitlichung erfahren könnten. Leider bietet aber unsere schweizerische Nachbarschaft dieses Gelände, wie schon oben erwähnt, nicht.

Dagegen finden wir nächst unserer Landesgrenze unterhalb Hüningen, zwischen Neudorf und dem Rhein, ein Gebiet, welches für die Anlage eines Hafens geeignet ist. Ein Anschluss an den Bahnhof St. Louis, der, nebenbei bemerkt, aus strategischen Gründen wohl grösser erstellt wurde, als sonst nötig gewesen, ist ohne jede Schwierigkeit zu erstellen. Damit ist aber auch eine geeignete Verbindung mit den Schweiz. Bundesbahnen und mit der französischen Bahnlinie hergestellt. Über die ehemals strategische Bahn St. Louis-Leopoldshöhe ist eine Verbindung mit dem grossen Verschubbahnhof der badischen Bahn in Haltingen hergestellt.

Ein weiterer Vorteil bietet diese Anlage durch den Anschluss des Rhein-Rhone-Kanals an den Hafen, womit eine Verbindung mit dem französischen Kanalnetz hergestellt wäre. Das umliegende Gelände ist gross genug zur Anlage eines Industrie- und Handelshafens.

Die Schwierigkeit, welche dem Projekt entgegensteht, liegt darin, dass das ganze Gebiet heute französisch ist. Heute gilt es nun, diese Schwierigkeit zu überwinden, was nicht unmöglich sein sollte.

Die Vorteile, welche Frankreich aus dieser Hafenanlage ziehen könnte, wären natürlich ganz bedeutend. Günstige Bahn- und Wasserwege sind in Verbindung mit dem Hafen. Ein grosses Hinterland: fast die ganze Schweiz, Süddeutschland, Deutschösterreich und Tirol muss ebenfalls in Erwägung gezogen werden. Aber auch die nordischen Staaten, einschliesslich England, müssen an diesem Projekt ein bedeutendes

Interesse haben. Bekanntlich wird die untere Rheinstrecke bis Basel für Kähne bis 2500 Tonnen fahrbar sein, währenddem die obere: Basel-Bodensee, nur noch mit 1000 Tonnen-Kähnen kann befahren werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass in Basel ein Haupthafenplatz geschaffen werden muss.

Die für diese Hafenanlage in Betracht kommenden elsässischen Gemeinden Hüningen, St. Louis und Neudorf (event. auch Hegenheim) sind durch die Nähe der Stadt Basel das geworden, was sie heute sind. Basel hatte auch diese elsässischen Ortschaften an ihrer Brust und hat sie gross gezogen. Durch die erstellten Strassenbahnverbindungen erhalten sie den Impuls unserer Stadt.

Es sollte nun versucht werden, auf dem Wege friedlicher Verständigung dieses Gebiet zu erwerben. — Aber wie soll Frankreich wissen, dass wir Wünsche haben, wenn es niemand versucht, dieselben vorzubringen — und wie können wir wissen, wie die Antwort ist, wenn niemand eine Frage stellt?

Herr Dr. Carl Glenck ist in den „Basler Nachrichten" (Nr. 43 vom 26. Januar 1919) in ausführlicher Weise, für eine Erweiterung unserer Grenzen bis an die bebaute Zone von Hüningen, St. Louis und Hegenheim eingetreten und hat die Erwerbung dieses Gebietes als wünschenswert geschildert; Herr E. Sch. hat in Nr. 103 der „Basler Nachrichten" die Ausführungen des Herrn Dr. Glenck unterstützt. Ich pflichte den Herren in ihren Darlegungen, was sie über unsere beschränkten Gebietsverhältnisse, namentlich über den Mangel an Industrieland gesagt haben, völlig bei. Dass sich aber diese Gemeinden eine Gebietsabzapfung gefallen lassen, möchte ich bezweifeln. Ich glaube vielmehr, dass die Bevölkerung dieser Ortschaften — wie ich sie kenne — nur mit einer ganzen Angliederung an Basel sich einverstanden erklären wird. Also Selbstbestimmungsrecht! Darnach müsste es dann denjenigen, welche sich mit dem Anschluss an Basel nicht einverstanden erklären könnten, freigestellt sein, Elsässer zu bleiben.

Was würde dann mit dem in Ausführung begriffenen Hafen in Kleinhüningen geschehen? Bis der erwähnte Hafen erstellt wäre, ginge es noch etliche Jahre; da aber der Kleinhüningerhafen schon nächstes Jahr dem Betrieb übergeben werden kann, so wird er uns bis dahin gute Dienste leisten. Wenn dann später die Fortsetzung der Schiffahrt nach dem Bodensee und der Aare einsetzt, so bedürfen wir hiefür eines besondern Rangierhafens, welcher unabhängig und abseits des Verkehrs mit dem Basler Hafen sein muss. Hiefür wäre dann der Kleinhüningerhafen notwendig.

Zum Schlusse möchte ich doch noch erwähnen, dass es seltsam berühren muss, wenn einzelne Personen zuerst auf diese brennenden Wirtschafts- und Hafenfragen hinweisen müssen. Überall konnte man lesen, dass die Basler Handelswelt und Industrie, infolge ihrer Lage an der Dreiländerecke, einem neuen Aufschwung entgegensehe. Da hätte es doch selbstverständlich erscheinen sollen, wenn von unsern wirtschaftlichen Vereinigungen: dem Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, dem Gewerbeverband, dem Volkswirtschaftsbund, der Handelskammer etc. der Anstoss ausgegangen wäre.

Pflicht dieser Verbände ist es nun, sich der Sache anzunehmen und den Boden zu ebnen, auf dem unsere mit Kriegswirtschaft überlasteten Behörden weiter wandeln und handeln könnten.

Wasserkraftausnutzung

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Mit Botschaft vom 25. März 1919 hat der Bundesrat der Bundesversammlung die Bewilligung eines Nachtragkredites im Betrage von 4,5 Millionen Franken für die vorzeitige Beschaffung von Leitungsbestandteilen für die Elektrifikation beantragt. Diese Arbeiten sollen zur Milderung der Arbeitslosigkeit dienen. Die Bestandteile sollen für diejenigen Strecken verwendet werden, auf welchen in unmittelbarem Anschluss an die Bergstrecke der G.-B., der Strecke Brig-Sitten die Einführung des elektrischen Betriebes in Aussicht genommen ist, nämlich auf den Strecken: Bellinzona-Chiasso: 55 km; Erstfeld-Arth-Goldau: 33 km; Arth-Goldau-Thalwil-Zürich: 45 km; Arth-Goldau-Luzern: 28 km; Luzern-Olten: 56 km; Sitten-Lausanne: 92 km.

Bei der Auswahl der für die vorzeitige Bestellung in Betracht fallenden Bestandteile war massgebend, dass es sich nur um feststehende, auf längere Zeit keiner Änderung unterworfene Konstruktionen handeln dürfe, die keine ausserordentlichen Anforderungen an das Material stellen, dessen Beschaffung zum grossen Teile im Lande möglich ist und bei denen der Arbeitslohn die Kosten des Materials überwiegt. Als solche Bestandteile fallen hauptsächlich in Betracht: Ausleger, Konsolen und Joche der Tragwerke der Fahrleitung, verschiedene Armaturen zur Aufhängung und Verbindung von Fahrdrähten und Tragseilen, sowie Fahrleitungsmastsockel aus Zement. Die Ausgabensumme für die zu vergebenden Bestandteile veranschlagt die Generaldirektion auf Fr. 5,400,000, wovon mehr als die Hälfte auf Arbeitslöhne, der Rest auf das Material entfällt. Für die Elektrifikation der Strecke Bellinzona-Chiasso (Cenerilinie) ist der Kredit von Fr. 14,820,000 bereits bewilligt. Darin sind für die vorstehend genannten vorzeitig zu vergebenden Bestandteile für Fr. 900,000 inbegriffen, so dass der erforderliche Kredit nur Fr. 5,400,000 weniger Fr. 900,000, gleich Fr. 4,500,000 beträgt.

Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat in seiner Sitzung vom 27. Februar 1919 diesen Kredit unter Vorbehalt der Genehmigung durch die eidgenössischen Räte erteilt, dabei aber die Erwartung ausgesprochen, dass der Bund den Bundesbahnen einen angemessenen Beitrag an die Mehrkosten der vorzeitigen Beschaffung dieser Bestandteile bewilligen werde.

Der Bundesrat hat die nachgesuchte Beitragsleistung abgelehnt mit dem Hinweis, dass dann Kantone, Gemeinden und Private ähnliche Begehren stellen werden und dass Anhaltspunkte dafür, dass den Bundesbahnen aus der vorzeitigen Bestellung ein Verlust von einer Million erwachse, nicht vorhanden sind. Die vorzeitige Beschaffung entspreche den Bestrebungen nach tunlichst rascher Durchführung der Elektrifikation der nationalen Eisenbahnunternehmung, was nicht verfehlen werde, den bestimmten Willen der zuständigen Behörden zu zeigen, diese Aufgabe mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu lösen. Die Bundesversammlung hat dem Antrag des Bundesrates zugestimmt und den Kredit bewilligt.

Ausfuhr elektrischer Energie ins Ausland. Das Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen, das vom Jahre 1909 hinweg eine Anzahl Gemeinden im badischen Grenzgebiet mit elektrischer Energie versorgt hat, hat das Gesuch gestellt, diese Energieausfuhr für eine weitere Dauer von zehn Jahren