Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 33 (1917)

Heft: 5

Artikel: Der neue Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576486

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: 27.10.2025

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

auseinander zu fallen. Die geistige Autorität und die Klugheit eines braven Eidgenossen führte sie zusammen, und dankbar erinnern wir uns seiner; mit goldenen Lettern steht sein Name im Buche der besten Eidgenossen und was viel mehr ist, die Erinnerung an ihn lebt im Herzen aller Eidgenossen fort. Heute umschlingt ein festes, unzertrennliches Band alle Eidgenossen, die Welschen und die Deutschen, Stadt und Land.

Aber doch ist die Überzeugung vom Ernste der Stunde von den Schwierigkeiten politischer und wirtschaftlicher Natur, die der Krieg uns beschieden hat, und uns wohl noch in erhöhtem Maße bringen wird, nicht in alle Kreise und in aller Überzeugung eingedrungen. Noch ist man vielerorts versucht, das, was unvermeidlich ist, als vermeidlich zu betrachten und die Schwierigkeiten der Stunde dem Verhalten der Behörden gegenüber dem einen oder andern Volksteile zuzuschreiben. Man verkennt die Schwierigkeiten, die entstehen, wenn ein freies, intensives Wirtschaftsleben in Fesseln geschlagen werden muß und sich nach dem Willen zweier, sich auf Tod und Leben bekämpfender Kräfte richten sollte. Ich möchte die Bedeutung dieser Erscheinungen nicht übertreiben; es ist mir vielmehr ein Bedürfnis, hier öffentlich dankbar der treuen Unterstützung zu gedenken, die uns die Behörden der Kantone und Gemeinden in unserer schweren Aufgabe gewähren, und das Schweizervolk zu grüßen, das in seiner überwiegenden Mehrheit unser Wirken erleichtert und es als ein redliches anerkennt.

Aus dieser Unterstützung schöpfen wir auch die Kraft, weiter zu arbeiten, und es wird dabei unsere Pflicht und unser Vorrecht sein, immer wieder auf die Solidarität aller Volkskreise hinzuweisen und daraus zugunsten der wirtschaftlich Schwächern die Konsequenzen zu ziehen, die fortschrittlicher Auffassung und sozialer Gerechtigkeit entsprechen. Wir leben in der gewaltigsten Epoche der Weltgeschichte. Noch nie hat das Menschengeschlecht solche gigantische Kräfte entwickelt; noch nie haben Tugend und Tapferkeit solche Erfolge, noch nie aber auch die Leidenschaften solche Orgien gefeiert. — Rings vom lodernden Brande umgeben, steht unversehrt unser Vaterland. Möge die Geschichte einst erzählen, daß die heutige große Zeit bei den Eidgenossen kein kleines und schwaches Geschlecht gefunden, und daß ein starkes opfermutiges Volk sein Heil durch Einigkeit, Kraft und Vaterlandsliebe verdient habe.

In dieser Hoffnung legen wir alle dem Vaterlande das ernste Gelöbnis unverbrüchlicher Treue ab.

Ein donnerndes Hoch ertönte und die Musik setzte mit der Nationalhymne ein, in die die ganze stattliche Versammlung mit einstimmte.

Der neue Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen.

(k-Korrespondenz.)

Bereits in der Sitzung vom 26. April soll im Großen Rate des Kantons Basel-Stadt über die sofortige Inangriffnahme der neuen Hafenanlage bei Kleinhüningen beraten und wenn möglich Beschluß gefaßt werden. Sämtliche Parteien sind von der Notwendigkeit der Anlage überzeugt und es werden prinzipielle Gegner nicht zu befürchten sein.

Dem dieser Tage erschienenen Ratschlag und Entwurf eines Großrats-Beschlusses betreffend Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen entnehmen wir die wichtigsten Angaben, von denen wir die Vorgeschichte, die bis ins Jahr 1895 zurückgreift, übergehen. Baudepartement, Sanitätsdepartement und Departement des Innern haben sich seit Jahren mit der Frage befaßt, wie in zweckentsprechender Weise die Projekt-Studien für eine Hafenanlage und ein damit in Verbindung stehendes allfälliges Kraftwerk bei Kleinhüningen fortzusetzen und einem Abschluß entgegenzuführen seien. Von Anfang an war man sich klar darüber, daß es nicht angehe, einfach eine Hafenanlage zu entwerfen und auszuführen, ohne jede Rücksicht auf ein in der Nähe früher oder später zu erstellendes Kraftwerk. Über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit eines Kleinhüninger-Hafens besteht bei den Behörden sowohl, als auch in den breitesten Schichten der Basler Bevölkerung kein Zweifel mehr. Offen dagegen ist zurzeit noch die Frage, ob und wann die Erstellung einer Kraftwerkanlage in der gleichen Gegend zweckdienlich und notwendig sein werde. Auf alle Fälle ist jedoch rechtzeitig dafür Sorge zu tragen, daß Hafen und Kraftwerk, sofern letzteres überhaupt je zur Ausführung gelangt, einander nicht stören, sondern sich von Anfang an organisch verbinden. Allerdings werden sich, sobald man nicht beide Werke zu gleicher Zeit in Angriff nimmt, gewisse Mehrkosten nicht vermeiden lassen; allein es wird möglich sein, sie auf ein erträgliches Maß herabzusetzen. Vor allem aber bietet die gleichzeitige Projektierung beider Werke Gewähr für eine zweckmäßige Anpassung der beidseitigen Anlagen, gleichviel, in welchem zeitlichen Abstand voneinander die Ausführung der einzelnen Anlagen erfolge.

In der ersten Hälfte des Jahres 1914 waren die Vorarbeiten soweit gediehen, daß mit Genehmigung des Regierungsrates das Finanz-Departement, an welches mittlerweile die Leitung der Rheinschiffahrts-Angelegenheiten übergegangen war, am Vorabend des Kriegsausbruches auf Grund eines Vertrages vom 27. Juli 1914 Herrn Oskar Boßhardt, Inhaber eines Ingenieurbüros in Basel, gewesener bauleitender Ingenieur des Kraftwerkes Augst, die Anfertigung von definitiven Plänen für den Bau einer Hafenanlage bei Kleinhüningen auf Grund der vorhandenen Projekte, die seinerzeit noch unter der Leitung des Herrn Ingenieur Gelpke entstanden waren, und in Verbindung mit einer Stauwehranlage und einem Kraftwerk unterhalb der Stadt Basel übertragen konnte. Selbstverständlich haben nach Kriegsausbruch die außerordentlichen Ereignisse und insbesondere die wiederholten schweizerischen Truppenaufgebote zwar weniger auf die Projektierungsarbeiten, als sonst auf die Behandlung der verschiedenen Schiffahrtsangelegenheiten hemmend eingewirkt.

Im Frühjahr 1915 legte Herr Ingenieur Boßhardt der Schiffahrtsdelegation, bezw. dem Finanzdepartement, die Ergebnisse seiner generellen Studien über eine kom-

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen
für die
Zementwaren-Industrie.
Silberne Medaille 1908 Mailand.
Patentierter Zementrohrformen-Verschluss.
= Spezialartikel: Formen für alle Betriebe. =
Eisenkonstruktionen jeder Art.
Durch bedeutende
Vergrösserungen 2195
höchste Leistungsfähigkeit.

binterte Hafen- und Kraftanlage Basel—Kleinhüningen vor. Im Anschlusse daran wurde Herr Boßhardt beauftragt, ein generelles Projekt für ein sofort ausführbares Schutz-Wendebassins, als erster Ausbau des Handelshafens, auszuarbeiten, das von der Schiffahrtsdelegation gutgeheißen und durch das Finanzdepartement an den Regierungsrat weiter geleitet wurde. Dieser erteilte dem Projekt am 10. Juni 1916 die grundsätzliche Genehmigung. Herr Boßhardt unterzog sein Vorprojekt einer weitern Bearbeitung, und später nahm sein Bureau die Ausarbeitung der zur Vorlage an die Behörden bestimmten Pläne in Angriff. Die weitere Bearbeitung der generellen Boßhardtschen Projektstudien für ein etwa später im Anschluß an den Kleinhüninger-Hafen zu erstellendes Kraftwerk geht zur Zeit unter der Leitung des Sanitätsdepartementes (Elektrizitätswerk) vor sich.

Die mutmaßliche Leistungsfähigkeit der verschiedenen Hafenanlagen unterhalb der Stadt Basel wird nach Ausführung des Stauprojektes im Bericht des Herrn Boßhardt vom März 1915 wie folgt geschätzt:

Basel—Kleinhüningen Handelshafen, Industriehafen (ohne Norduser) und Rheinquai oberhalb der Wiese, nutzbare Quailänge 2500 m, Gesamtumschlag pro Jahr bei verlängerter Schiffahrtsdauer 650,000 t.

Basel—St. Johann (wenn ausgebaut) wofür Herr Boßhardt im Auftrag der Rheinhafen-Aktiengesellschaft ein Projekt ausgearbeitet hat, 500,000 t, Länge 1200 m.

Basel—Großhüningen, Rheinquai 1300 m, 500,000 t. Kanalhafen 150,000 t; zusammen 5060 m, 1,800,000 t.

Über die wirtschaftliche und fahrtechnische Bedeutung einer Hafenanlage Basel—Kleinhüningen orientiert einläßlich ein dem Finanzdepartement von Herrn Ingenieur Gelpke erstattetes Gutachten, das dem Ratschlag als Beilage I beigefügt ist. Die bautechnischen Grundlagen des Hafenprojektes finden sich in einem als Beilage II bezeichneten Berichte, den Herr Ingenieur Boßhardt erstattet hat, beschrieben. Es handelt sich dabei um diejenigen Hafenanlagen, die vorgängig der etwaigen spätern Errichtung eines Kraftwerkes mit Stauwehr erstellt werden können.

Nach den Kostenvoranschlägen des Herrn Boßhardt sind die Bau- und Landerwerbungskosten für den beschränkten Vollausbau (ohne Kraftwerk) zu 11,600,000 Franken und für den ersten Ausbau allein zu 3,500,000 Franken angenommen. Die Kosten des ersten Ausbaues, wofür einzig zur Zeit beim Großen Rat ein Kredit nachgesucht wird, zerfällt in folgende zwei Hauptposten: 1. Baukosten Fr. 2,280,000; 2. Landerwerbungskosten Fr. 1,220,000. Das für die Hafenanlagen benötigte Areal ist zu einem großen Teil schon im Besitze der öffentlichen Verwaltung, zu einem andern Teil ist es von der Bürgergemeinde Basel und zu einem weniger großen Teil von verschiedenen Privateigentümern zu erwerben.

Selbstverständlich ist auf eine zweckmäßige Verbindung des Hafens durch Geleiseanlagen mit den verschiedenen Basler Güterbahnhöfen (rechtsrheinisch: badische Staatsbahnen, linksrheinisch: Bundesbahnen, St. Johann und Wolf) Bedacht zu nehmen. Der dem Hafen zunächst gelegene Bahnhof ist der badische Verschub- und Güterbahnhof (ersterer zum Teil, letzterer ganz auf Schweizergebiet gelegen) mit dem sich der Hafen unmittelbar verbinden läßt. Es sind aber auch unabhängig vom Geleiseanschluß der badischen Bahn, direkte Schienenverbindungen mit dem St. Johannbahnhof der Bundesbahnen mittelst einer neuen Überbrückung des Rheins in der Nähe des Hafengebietes erwogen worden; die bezüglichen Studien sind noch nicht abgeschlossen.

Das vorliegende Projekt sieht als Vollausbau (ohne Stauwehranlage) einen Handels- und einen Industriehafen vor. Der erste Ausbau umfaßt das Schutz- und Wendebassin mit Ausladequais. Das noch in Bearbeitung befindliche Projekt eines erweiterten Vollausbaues der Anlagen, einschließlich des Kraftwerkes mit Stauwehr, würde, falls man seine Ausführung für zweckmäßig und notwendig erachtet, dem Großen Rate erst später vorzulegen sein. Ob mit dem ersten Ausbau der Hafenanlage noch im Jahre 1917 begonnen werden kann, läßt sich bei der Unsicherheit aller Verhältnisse heute mit Bestimmtheit nicht sagen; wenn irgend möglich, soll es geschehen. Müßte notgedrungen eine Verschiebung eintreten, so würde sich die Regierung bemühen, die Bauarbeiten spätestens im Frühjahr 1918 in Angriff nehmen zu lassen. Sie rechnet mit einer Bauperiode für den ersten Ausbau von ungefähr 2—3 Jahren. Dementsprechend wäre der nachgesuchte Kredit von 3½ Millionen vorläufig auf die Jahre 1917, 1918 und 1919 angemessen zu verteilen. Im Jahre 1917 könnte wenigstens ein Teil des Landerwerbes zur Verrechnung gelangen. Bei den Bundesbehörden hat der Regierungsrat an die Kosten der Projektierung, des Baues und des Landerwerbes eine Subvention nachgesucht und erhofft, wie seinerzeit für die linksufrigen Rheinhafenanlagen, einen Beitrag in der Höhe von 50 %.

Der dem Großen Rate vorgelegte Großratsbeschluß betreffend den ersten Ausbau eines Rheinhafens bei Kleinhüningen hat folgenden Wortlaut:

„Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, bewilligt auf Grund der vorgelegten Pläne für den ersten Ausbau eines Rheinhafens bei Kleinhüningen (Schutz- und Wendebassin mit Verladequai) mit Inbegriff der Landerwerbungskosten einen Kredit von Fr. 3,500,000.—, der zu Lasten des allgemeinen Staatsvermögen angemessen auf die Jahre 1917 bis 1919 zu verteilen ist. Von diesem Kredit ist die beim Bundesrat nachgesuchte Bundessubvention in Abzug zu bringen.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, die zur Durchführung der Hafenbauten notwendigen Grundstücke und Gebäude zu erwerben, wenn nötig unter Anwendung des Expropriationsverfahrens.

Dieser Beschluß ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Verschiedenes.

Zum Martinsturm-Umbau in Chur. Das Gutachten von Prof. Dr. J. Zemp in Zürich über den bereinigten Umbau-Entwurf lautet:

„Nach meiner Überzeugung ist jetzt von Ihnen eine überaus glückliche, richtige und zur Ausführung in allen Teilen vortrefflich geeignete Lösung der schwierigen Aufgabe gefunden. Insbesondere möchte ich folgende Vorzüge der jetzt gefundenen Fassung des Projektes hervorheben:

1. Die Erhöhung des Turmes wirkt jetzt durchaus nicht mehr wie ein Pavillon, der als eine Art Fremdkörper dem Turm aufgesetzt wäre, sondern es ergibt sich jetzt ein ganz natürlicher, ungezwungener Zusammenhang zwischen dem alten Turmkörper und der neu aufzusetzenden Masse. Ich finde, daß die Höhe und die Breite des neuen Aufsatzes auf das beste berechnet sei, im Verhältnis zum ganzen Körpers des Turmes, und zur Höhenlage der einzelnen Gurtgesimse.

2. Das oberste Gesims unter der Balustrade ist jetzt viel günstiger gebildet, indem es nicht (wie ein hoher Architrav) den eigentlichen obern Abschluß betont, sondern durch seine diskrete Bildung anzeigt, daß noch eine Bekrönung darüber folgen müsse: dadurch wird der neue Aufsatz als ein notwendiges Schlußglied des Ganzen charakterisiert. Die vorliegende Form des Gesimses unter