

Zeitschrift: Kunst+Architektur in der Schweiz = Art+Architecture en Suisse = Arte+Architettura in Svizzera
Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte
Band: 75 (2024)
Heft: 2

Artikel: Der Hafen Kleinhüningen in Basel : Tor zu den Weltmeeren
Autor: Müller, Viola
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1062123>

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: 03.03.2026

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

Viola Müller

Der Hafen Kleinhüningen in Basel

Tor zu den Weltmeeren

Nüchtern betrachtet, ist ein Hafen eine Anlegestelle für Schiffe mit Quaimauern, Kranen, Lagergebäuden. Ein Hafen ist aber viel mehr. Er prägt den Ort, an dem er sich befindet, nicht nur mit seinen Anlagen, sondern auch mit seiner besonderen Atmosphäre. Denn er ist auch ein Sehnsuchtsort. Der Hafen erzählt von der Welt, von fremden Kulturen, von Freiheit.

Mit dem Begriff «Hafen» verbindet man wohl zuerst die riesigen Anlagen in Rotterdam oder Hamburg. Grosse Schiffe, Krane, Lagerhäuser, bunte Mosaike gestapelter Container. Geruch von Fisch und Benzin, Matrosen, Schiffshörnerhupen, Produkte aus exotischen Ländern wie Kaffee oder Kakao.

Doch neben den Häfen an den Weltmeeren gibt es, seit Menschen Handel treiben, auch Binnenhäfen, denn Schiffe erwiesen sich als äusserst effizientes Verkehrs- und vor allem Transportmittel auch auf Flüssen. Die Schifffahrt auf dem Rhein hat eine lange und bedeutende Tradition, die ihre Begründung im verkehrsstrategisch günstigen Verlauf des Stroms zwischen wichtigen Wirtschafts- und Industrieregionen Europas findet. Heute gehört der Rhein zwischen Basel und seiner Mündung in die Nordsee zu den am stärksten befahrenen Wasserstrassen der Welt. Ältester bestehender Hafen der Schweiz für die Hochseeschifffahrt ist der Hafen Kleinhüningen in Basel.¹

Vom unbebauten Ufer zum Hafenbecken

Die Rheinschifffahrt bei Basel ist seit der Antike belegt. Im Mittelalter organisierten sich die Rheinschiffer in Zünften. Der Transport erfolgte flussabwärts, die starke und unregelmässige Strömung des Rheins zwischen Basel und Strassburg machte die Bergfahrt schwierig. Die Fahrt flussaufwärts gelang erst mit Dampfschiffen. 1832 fuhr das erste Dampfschiff von Kehl bei Strassburg nach Basel. Die unberechenbaren Strömungen des Rheins und immer wieder auftretendes Niedrigwasser verhinderten jedoch weiterhin eine rentable Schifffahrt zwischen Basel und Strassburg. Die zuverlässige Befahrung über eine grosse Strecke sicherte immerhin der 1830 fertiggestellte Hüniger Kanal. Er war Teil des grossen, bis heute nicht vollendeten Rhein-Rhone-Kanal-Projekts für einen

schiffbaren Wasserweg von der Nordsee bis zum Mittelmeer.

Im Zug der Industrialisierung wurde der Transport auf dem Rhein wieder interessanter. Der initia- tive Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940) wies mit der Versuchsfahrt eines Dampfschleppbootes 1903 nach, dass der Gütertransport auf dem noch unverbauten Rhein möglich wäre. Er war auch die treibende Kraft beim Bau des ersten Rheinhafens St. Johann, der von 1907 bis 1911 in der Nähe der Gasfabrik erstellt und wo ab 1912 hauptsächlich Kohle umgeschlagen wurde. Der Bedarf an Kohle stieg ungebremsst. Der Hafen St. Johann war bald überlastet, weshalb man mit der Planung eines neuen Hafens begann. Schon 1914 erhielt der Basler Ingenieur Oskar Bosshardt den Auftrag, eine weitere Hafenanlage in Kleinhüningen zu planen. In Kleinhüningen sollte dafür die sogenannte Schusterinsel, ein teilweise von Gewässer umgebenes Landstück, zur Hafenhälfte ausgebaut werden. Der Spatenstich für die Aushubarbeiten des Hafenbeckens, für das riesige Mengen Terrain bewegt wurden, fand am 20. Februar 1919 statt. Fertiggestellt wurde die Hafenanlage 1922, der erste Schleppzug fuhr am 3. August 1923 ein. Das Hafengelände wurde an private Umschlagfirmen und Reedereien im Baurecht abgegeben. Am Ostquai entstanden die ersten Silos, Lagerhäuser und Krananlagen. Das Westquai auf der ehemaligen Schusterinsel diente als Lager- und Umschlagplatz für Schüttgut, vor allem für Kohle.

Die Pläne für den Bau eines Rheinseitenkanals zwischen Strassburg und Basel, der den Rhein auf dieser Strecke das ganze Jahr über schiffbar machen sollte, verzögerten sich. Die Basler Schifffahrtsvertreter und Rudolf Gelpke waren gegen die Kanalpläne. Für sie lag die Lösung in einer umfassenden Regulierung des Stromlaufs. Am 10. Mai 1922 kam es zum «Strassburger Kompromiss»: Frankreich durfte den Grand Canal d'Alsace

»

Der Hafen Kleinhüningen kurz nach der Fertigstellung 25.3.1926, am Ostquai mit Silos und Lagerhäusern, auf der Hafenhälfte Kohlehal- den. Foto Staatsarchiv Basel-Stadt

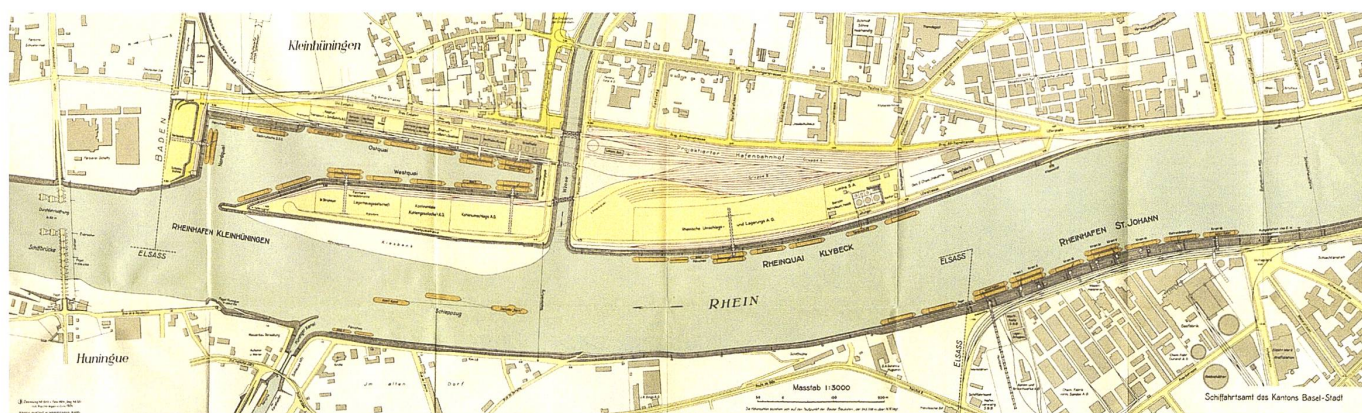
Übersichtsplan der Basler Rheinhafenanlagen von 1924. Links das Hafen- becken Kleinhüningen mit der Hafenhälfte, in der Mitte das Rhein- quai Klybeck und rechts der Rheinhafen St. Johann bei der Gasfabrik. Plan Schweizerisches Wirtschaftsarchiv

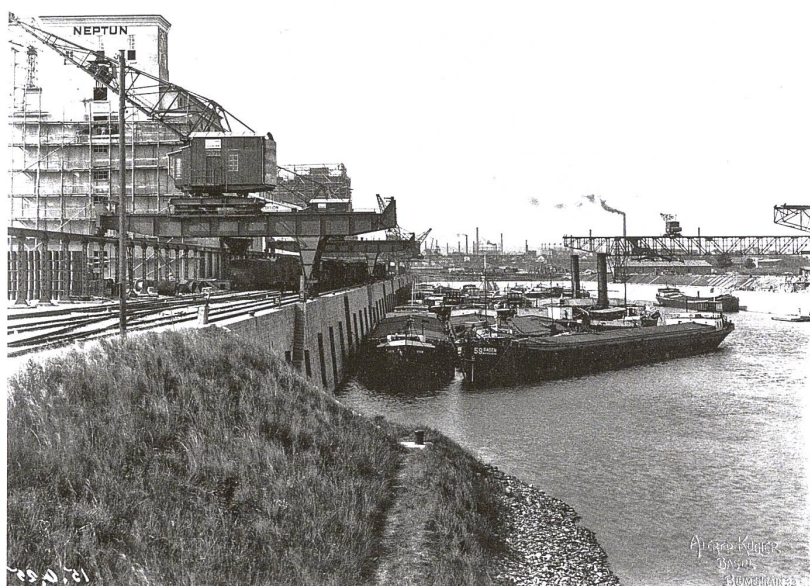


bauen, der Schweiz wurde die Stromregulierung und die freie Schifffahrt von Basel bis ins offene Meer zugesichert. Rudolf Gelpke war persönlich schwer enttäuscht und zog sich von der Mitarbeit bei der Weiterentwicklung der schweizerischen Rheinschifffahrt zurück. Doch auch ohne ihn wurden die Arbeiten für die Regulierung des freien Flusses vorangetrieben, und während sich der Kanalbau verzögerte, konnte durch die zügig fortschreitende Regulierung eine regelmässige Schifffahrt zwischen Strassburg und Basel gewährleistet werden.

fahrt zwischen Strassburg und Basel gewährleistet werden.

Vor allem während der beiden Weltkriege zeigte sich deutlich, dass die Schweiz in Krisenzeiten auf zuverlässige Verkehrsverbindungen zu den Seehäfen und nach Übersee angewiesen ist, um das Land mit Treibstoffen und Lebensmitteln zu versorgen. Um von deutschen Reedereien unabhängig zu sein, wurde 1919 die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft (SSG) mit einer





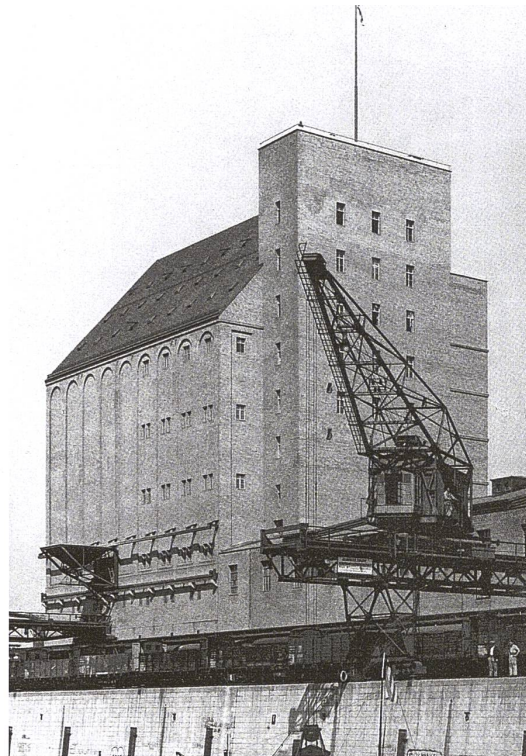
Schiffe am Ostquai 1925.
Die Halbportaldrehkrane fahren entlang der Uferkante und auf einer Kranbahn auf Stützen, während dahinter die Silogebäude noch im Bau sind.
Foto Archiv Kantonale Denkmalpflege

Wahrzeichen am Ostquai:
der Silo mit Baujahr 1924 von Architekt Hans Bernoulli und Ingenieur Oskar Bosshardt. Foto Archiv Kantonale Denkmalpflege

eigenen Rheinflotte gegründet. Zwischen 1939 und 1996 bildete sie eigene Matrosen und Schiffsführer aus, die meisten kamen aus der Inner- und der Ostschweiz. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft blieb aber nicht die einzige Reederei in Basel. Schon 1920 hatte sich die Neptun Transport und Schiffahrts AG, eine Tochtergesellschaft der Mannheimer Rhenania Speditionsgesellschaft, in Basel niedergelassen und begann eigene Verwaltungsgebäude und Hafenanlagen zu bauen. 1921 folgte die Rhenus AG für Schiffahrt und Spedition, auch sie ein Tochterunternehmen einer deutschen Firma.

In einer zweiten Etappe 1924 bis 1925 wurde der Bau des langgestreckten Klybeckquais mit grossen Tankanlagen am offenen Strom für den Umschlag und die Lagerung flüssiger Brennstoffe realisiert. 1936 bis 1939 schliesslich folgte mit dem Bau des Hafenbeckens 2, das als Arbeitsbeschaffungsmassnahme hauptsächlich von Hand ausgehoben wurde, die zweite Ausbaustufe des Hafens in Kleinhüningen. Während des Zweiten Weltkriegs wurden der Hafen in Birsfelden und der Auhafen in Muttenz, die von Beginn an als Umschlaghäfen für Treibstoffe und darum mit grossen Tankanlagen konzipiert wurden, fertiggestellt.

Beim Hafenbecken 1 war die Hafenhalbinsel als Umschlagplatz für Kohle vorgesehen. Der Höhepunkt der umgeschlagenen Kohlemengen wurde 1957 erreicht. Absehbar war jedoch schon früher, dass Kohle durch andere Energieträger ersetzt werden würde. Vermutlich um nicht nur von



Kohle abhängig zu sein, wurde 1951 der erste Silo auf der Halbinsel erstellt. Endgültig verschwanden die Kohlehalden um 1970 mit der Betriebseinstellung der Basler Gasfabrik, einer Grossabnehmerin der Kohle.

Im Gegenzug wurde ihr Platz 1983 von Terminals für Container als international genormte Transportbehälter eingenommen. In der Nachkriegszeit entstanden neue, nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten organisierte Reedereien. Der nationale Charakter trat in den Hintergrund, die grossen Schweizer Reedereien mit eigener Flotte und Personal sind fast verschwunden. Doch immer noch werden heute jährlich fast zehn Millionen Tonnen Güter in den Rheinhäfen umgeschlagen. Schiffe können grosse Warenmengen mit wenig Personal und geringem Aufwand befördern. Die Bedeutung des Schiffsverkehrs ist darum weiter wachsend. Der Hafen Kleinhüningen ist noch mit allen Anlagen in Betrieb.

Hafensilhouette

Ins Auge stechen am Hafen zuerst die Silos und Umschlaghallen. Sie verleihen Basel das unverwechselbare Bild einer Hafenstadt. Die turmartigen Gebäude verdanken ihre Form in erster Linie der Funktionalität der Silozellen, aber auch der Betriebseinrichtung – komplexe Förder-, Reinigungs- und Waageeinrichtungen wie Elevatoren, Redler und Verteiler. Natürlich ergriffen die Architekten und Ingenieure bei den hochaufragenden und weithin sichtbaren Gebäudeteilen auch die Möglichkeit, sie mit zeitgemässen Architekturele-



Quaimauer am Westquai, Blick über das Hafenbecken Richtung Ostquai. Der vordere Portaldrehkran am rechten Bildrand wurde bei einem Brand zerstört und inzwischen abgebrochen. Foto Kathrin Schulthess



Silo von 1964–1972 am Westquai, davor die Gleise der Hafenbahn am Ostquai. Foto Kathrin Schulthess

menten auszustatten und mit Aussichtsplattformen zu ergänzen. In den meisten Silos stammen die Förderanlagen aus der jeweiligen Erstellungszeit und sind immer noch in Betrieb.

Beispielhaft hierfür ist der 1925 fertiggestellte Silo von Architekt Hans Bernoulli und Ingenieur Oskar Bosshardt am Ostquai. Der Getreidesilo, ein Eisenbetonbau mit Backsteinfassaden, ist das Wahrzeichen des Rheinhafens. Der Silobau steht

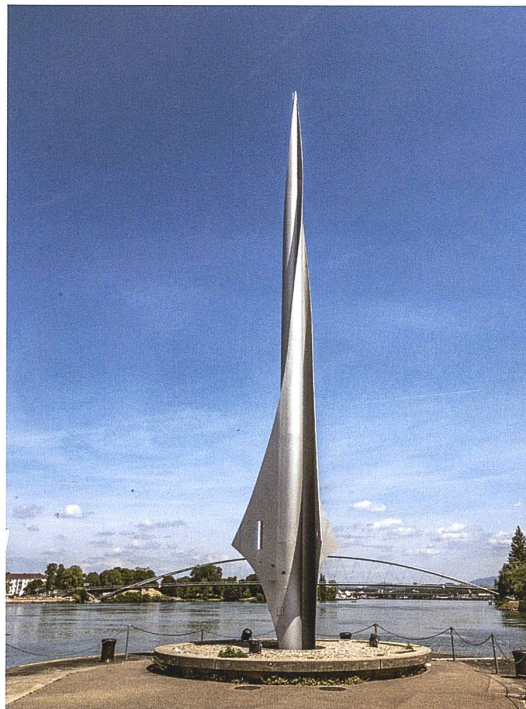
mit der historisierenden Gestaltung des Getreidespeichers, die an sakrale Bauten des Nordens erinnert, und dem sachlichen Erscheinungsbild des Turmbaus an der Schwelle vom Historismus zur Moderne.

Gleich neben dem Bernoulli-Silo fällt die 1953 entstandene Umschlaghalle auf, die zu ihrer Bauzeit eine ingenieurtechnische Meisterleistung darstellte. Die über 200 Meter lange Lagerhalle mit



Silo von 1964–1972
am Westquai, davor
die Gleise der Hafenbahn
am Ostquai. Foto
Kathrin Schulthess

Der Pylon an der Mole
des Dreiländerecks,
eine Auftragsarbeit
von Wilhelm Mürger von
1957 auf Initiative des
Kantonsbaumeisters
Julius Maurizio, soll nach
den Verheerungen des
Zweiten Weltkriegs den
Blick nach oben lenken
und dazu ermuntern,
hoffnungsvoll in die
Zukunft zu schauen.
Foto Kathrin Schulthess



ihrem weit in das Hafenbecken hinausragenden Dach ist in der Schweiz die erste Tragkonstruktion in vorgespanntem Beton, die im Freivorbau errichtet wurde. Ausserdem ist sie ein Meilenstein in der Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs mit Schiff, Bahn und Lastwagen. Nun war es möglich, grosse Mengen empfindlicher Güter geschützt vor Wind und Regen von einem Verkehrsträger auf den anderen umzuladen.

Am Westquai der Hafenhälfte, die lange von hohen Kohlenhalden geprägt war, veränderte sich die Silhouette mit dem Bau zweier markanter Silos. Mit geschlossenen, rohen Fassadenflächen und ausgesprochen schlichter und eleganter Form erzeugen sie eine eindruckliche monumentale Wirkung, die sich aus ihrer volumetrischen Prägnanz, aber auch aus ihrem signifikanten Solitärcharakter ergibt.

Krananlagen

Krananlagen bilden beim Hafenumschlag das unabdingbare Verbindungsglied zwischen Wasser und Land. Die Konstruktionen der Krane und die Formen der Greifer, Schaufeln und Haken sind an die Güter, die umgeschlagen werden, angepasst. Am Hafen in Kleinhüningen waren die Krananlagen bereits bei der Planung wichtiger Bestandteil. Sie wurden sogar schon vor den Gebäuden erstellt. Am Ostquai installierte man fahrbare Halbportaldrehkrane. Die Krangleise verlaufen parallel zu den Bahngleisen – eines direkt an der Quaimauer, das zweite erhöht auf Stützen. Die Stützenreihe mit dem Gleis der Portalkrane bildete die westliche Begrenzung der Silo- und Lagergebäude, die direkt daran angebaut wurden. Von den einst sechs Halbportaldrehkranen bestehen noch drei Krane mit Baujahr 1968, 1975 und 1992. Die Kranbahn entlang der Lager- und Silogebäude stammt zu weiten Teilen noch aus der Bauzeit von 1924.

Am Westquai errichtete man mit dem Bau der Hafenanlagen zwei grosse Portalkrane für den Um-



schlag von Kohle, kurze Zeit später kam ein dritter dazu. Lange Zeit bestimmten vor allem diese riesigen Stahlkonstruktionen und die Kohlenberge das Erscheinungsbild der Hafenhalbinsel. Mit der Einrichtung des Containerterminals verschwand ein Portalkran. Der älteste aus der Bauzeit des Hafens musste nach einem Brand abgebrochen werden. So besteht heute am Westquai noch ein Portalkran.

Quais und Hafeneinfahrt

Neben den hochaufragenden Silos, den weit ausladenden Umschlaghallen und den Kranen sind es nicht unwesentlich die Kleinbauten, Poller und die Ausbildung der Übergänge zwischen Wasser und Land, die den Hafen prägen und zu dessen unvergleichlicher Atmosphäre beitragen. Die Ufergestaltung des Hafenbeckens mit Quai-mauern, Uferwegen, Pollern und Böschungen entspricht in weiten Teilen immer noch der Situation der Entstehungszeit des Hafens.

Besondere Bedeutung kommt dem Hafeneingang mit den beiden Molen zu. Beim Rheinhafen Kleinhüningen ist diese nicht nur eine funktionale und hafengeschichtliche, sondern vor allem auch eine symbolische: Die Mole des Westquais bildet mit der gegenüberliegenden Mole nicht nur das Tor zum Hafen, sondern gleichsam zum offenen Rhein, zur Welt. Die Zeichenhaftigkeit des Ortes, der gemeinhin als Dreiländereck bezeichnet wird, manifestiert sich im sogenannten Pylon – eine an Schiffsschrauben erinnernde Metallplas-

tik des Künstlers Wilhelm Münger von 1957. Auf der anderen Seite fällt das kleine, doch markante Signalisationsgebäude auf, von dem aus man die Ein- und Ausfahrt der Schiffe regelte.

Den Abschluss des Hafenbeckens 1 bildet das Südquai, das mit Bäumen, Bänken und einem Brunnen als kleine parkartige Anlage gestaltet ist. Von hier aus überblickt man das ganze Hafenbecken. Die hochaufragenden Platanen schaffen die räumliche Abgrenzung des Hafenbeckens an der Schmalseite. Zwei Kleinbauten fassen den Bereich baulich ein. Das in der Mittelachse des Hafenbeckens stehende Grundwasserschöpfwerk orientiert sich mit einer grossen Uhr zum Wasser. In der Fortsetzung der Achse ist ein kleines Toilettengebäude direkt am Ufer der Wiese platziert. Der vom Basler Bildhauer Willy Hege 1946 geschaffene Brunnen mit einer angedeuteten Galionsfigur symbolisiert die vorwärtsstrebende Rheinschiffahrt und ist dem Ingenieur und Pionier Rudolf Gelpke gewidmet.

Hafenbahn

Bedingung für den Verlad der riesigen Gütermengen, die mit den Schiffen nach Basel transportiert wurden, bildete der Bahnanschluss. Nur mit Eisenbahnwaggons konnten die Güter weitertransportiert werden. Schon bei der Gründung war für den Hafen in Kleinhüningen darum der Gleisanschluss über den Badischen Bahnhof vorgesehen. Er entstand bis 1926 entlang der Hafenstrasse, am Ostquai und am Westquai sowie etwas

Vier Stahlfachwerkbrücken aus der Gründerzeit des Hafens führen die Gleise der Hafenbahn über die Wiese zum südlich gelegenen Hafenbahnhof.
Foto Kathrin Schulthess



Blick vom Südquai zum Hafenbecken, in das das weit ausladende Dach der Umschlaghalle hineinragt.
Foto Viola Müller

später auf der Halbinsel entlang des Rheinufer. Mit vier nebeneinanderliegenden Brücken, eine davon als Doppelbrücke erstellt, führen die Gleise über die Wiese nach Süden zum ebenfalls 1926 erstellten Bahnhof Kleinhüningen Hafen. Als unverzichtbarer Bestandteil der Hafenanlage ist die Bahnanlage mit den Brücken, Gleisen, Prellböcken, Signalisationen und Waagen von ausserordentlicher Bedeutung.

Ingenieure und Architekten

1914 beauftragte der Regierungsrat den Ingenieur Oskar Bosshardt mit der Gesamtplanung der Hafenanlage, die am Ostquai die Silo- und Lagerhäuser der verschiedenen Reedereien vorsah und die neue Hafenhalbinsel als Lager- und Umschlagplatz für Kohle definierte. Oskar Bosshardt und später das Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, bis heute eines der führenden Ingenieurbüros in der Nordwestschweiz, waren darüber hinaus auch verantwortlich für den Bau der Tiefbauanlagen und die Tragwerksplanung der meisten Hochbauten im Hafenareal.

Für die architektonische Gestaltung zog man damals bekannte Architekten hinzu. Hervorragendes Beispiel ist der älteste Silo, an dem der renommierte Architekt Hans Bernoulli mitarbeitete. An der grossen Umschlaghalle von 1952/53 waren die Architekten Bräuning, Leu, Dürig, eines der zu dieser Zeit meistbeschäftigten Basler Architekturbüros, beteiligt. Der Architekt des Signalisationsgebäudes an der Hafeneinfahrt, Richard Calini, war Schöpfer zahlreicher repräsentativer Gebäude in

Basel, unter anderem der Schweizer Mustermesse. Das Verwaltungsgebäude des Rheinschiffahrtsamts und das Toilettengebäude am Südquai stammen aus der Feder des Kantonsbaumeisters Julius Maurizio.

Transformation

Im Hafen Kleinhüningen zeichnen sich grosse Entwicklungen ab. Nach dem Ablauf des Baurechts 2029 plant der Kanton Basel-Stadt, die Hafennutzung am Westquai aufzugeben und das Land zukünftig für andere Nutzungen und Bebauungen zur Verfügung zu stellen. Das Westquai wird sich von einem industriegeprägten Ort zu einem durchmischten Stadtteil wandeln.² Die Planungsprozesse dazu laufen bereits seit mehreren Jahren. Im Zusammenhang damit stehen auch die Erstellung eines dritten Hafenbeckens, die Modernisierung der Hafeninfrastruktur und die Neuorganisation der Hafenbahn. Mit diesen Massnahmen soll der Hafen für die Zukunft gerüstet werden. ●

Anmerkungen

1 Die Autorin untersuchte 2019 im Auftrag der Kantonalen Denkmalpflege Basel-Stadt die Anlage des Hafenbeckens 1 im Hafen Kleinhüningen bezüglich der Schutzwürdigkeit. Das Detailinventar bildete die Grundlage dieses Beitrags.

2 Hafen und Stadt. Tec 27, Nr. 20, 13. Mai 2016, S. 35–46.

Zur Autorin

Viola Müller ist dipl. Architektin ETH mit eigenem Büro in Wallisellen und Zug. Ausserdem ist sie als Gutachterin und Inventarisatorin vor allem im Bereich Industriekultur tätig sowie Mitglied der Kantonalen Denkmalpflegekommission Zürich (KDK), des Denkmalrats Basel-Stadt und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Kontakt: vm@brandenbergmueller.ch

Keywords

Basel, Hafen, Silo, Kran, Quai

Résumé

Le port de Kleinhüningen à Bâle – une porte vers les mers du monde entier

Pour la Suisse, les ports sur le Rhin représentent l'accès aux voies navigables internationales. Chaque année, environ 15% du commerce extérieur suisse est réalisé à Kleinhüningen, Birsfelden et Muttenz. Dans le port de Kleinhüningen, caractérisé par de grands silos et entrepôts, arrivent surtout, avec de grands bateaux, des céréales, des aliments pour animaux, des lingots d'aluminium et des conteneurs. Le port est une entreprise industrielle où les processus se déroulent de la manière la plus rationnelle possible. Il fournit du travail et un revenu à de nombreuses personnes. D'un point de vue économique, le port de Kleinhüningen est également important en tant que réserve obligatoire pour les marchandises prescrites par la Confédération afin de pouvoir faire face à des pénuries soudaines.

Outre cette importance croissante, le port de Kleinhüningen, avec ses bâtiments, ses grues, ses installations ferroviaires et l'aménagement de ses environs, est un témoin unique de la culture industrielle du point de vue de l'urbanisme, de l'histoire économique, de l'histoire de la technique et de l'architecture. Le port marque la partie la plus

septentrionale de la ville et constitue, en tant que porte vers les mers du monde, un point d'identification indispensable aussi bien pour Bâle que pour la Suisse. Il doit être préservé avec ses multiples qualités, même après les processus de transformation.

Riassunto

Il porto di Kleinhüningen a Basilea: una porta verso i mari del mondo

I porti sul Reno sono per la Svizzera la porta d'accesso alle vie marittime internazionali. A Kleinhüningen, Birsfelden e Muttenz viene effettuato ogni anno circa il 15% degli scambi commerciali svizzeri con l'estero. Presso il porto di Kleinhüningen giungono con le grandi navi soprattutto cereali, mangimi, barre di alluminio e container. Ne sono una testimonianza i caratteristici silos e i grandi depositi e magazzini. Il porto è un'attività industriale, i cui processi devono svolgersi in modo razionale; inoltre offre lavoro e sussistenza a numerose persone. Il porto di Kleinhüningen svolge un ruolo economicamente importante anche in quanto sede per lo stoccaggio delle scorte obbligatorie dei beni di importanza vitale stabiliti dalla Confederazione in caso di problemi di approvvigionamento. Oltre a questo rilevante compito, il comparto portuale di Kleinhüningen – con i suoi edifici, le gru, gli impianti ferroviari e la sistemazione esterna –, rappresenta una straordinaria testimonianza di cultura industriale, sia dal punto di vista urbanistico sia della storia economica, tecnica e architettonica. Il porto connota la parte più settentrionale della città e, quale via d'accesso ai mari del mondo, costituisce un punto di riferimento imprescindibile sia per Basilea, sia per la Svizzera. Questo luogo deve pertanto essere conservato nelle sue molteplici caratteristiche, anche dopo i processi di trasformazione.



Restaurierung von Stuck und Verputz

- Untersuchung
- Konzepterarbeitung
- Konservierung
- Restaurierung
- Dokumentation
- Expertisen
- Beratung
- Stuckaturen und Oberflächen

Kradolfer
GIPSERHANDWERK

8570 Weinfelden
071 626 30 80

kradolfer.ch

