Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69/70 (1917)
Heft: 16

Inhaltsverzeichnis

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: 09.08.2025

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

INHALT: Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen. — Zwei Basler Land- und Ferienhäuser: I. Landhaus Bilsteinfluh ob Waldenburg; II. Ferienhaus H. Bernoulli ob Langenbruck. — Ueber das gute Einvernehmen zwischen dem Architekten und dem Bauherrn. — Von der Rhätischen Bahn. — Miscellanea: XV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure in Bern. Das neue Dampfkraftwerk am Niagara. Seeschiffe mit Glühkopf-Motoren. Basler Rheinhafen-Anlage. Schweizerische Werkbund-Ausstellung Zürich 1918. Hochspannungs-Fernleitung aus Eisendraht. Längste geradlinige Eisenbahnstrecke. Bund Deutscher Architekten. — Nekrologie: Carl Seelig. — Literatur: Wirkungsweise der Motorzähler und Messwandler. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Ausschuss-Sitzung; Stellenvermittlung.

Tafel 14 und 15: Landhaus Bilsteinfluh ob Waldenburg.

Band 70. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 16.**

Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen.

Uber die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Oberrhein bis zum Jahre 1912 und die damaligen, linksufrigen Hafenanlagen am Elsässerrheinweg in Basel-St. Johann haben wir unsere Leser am 9. November 1912 (Band LX, Seite 251) eingehend unterrichtet. Da nunmehr Basel im Begriff steht, seine bisher sehr bescheidenen Schiffahrt-Einrichtungen durch Anlage eines rechtsrheinischen Hafenbeckens bei Kleinhüningen bedeutend zu erweitern, ist für uns der Anlass gegeben, mitzuteilen, was von der künftigen Entwicklung des Basler Rheinhafens beschlossene Sache ist, und was weiterhin vorläufig ins Auge gefasst wird. Wir verweisen dabei ausdrücklich auf die oben erwähnten grundlegenden Ausführungen, die wir als bekannt voraussetzen. Wir erinnern lediglich daran, dass lt. Längenprofil der Rheinstrecke Strassburg-Rheinfelden (Band LX, S. 256), das Stromgefälle ab Strassburg zunimmt von 0,65 ‰ bis 1,08 ‰ unterhalb Basel, dass hier die Schiffahrt auf dem *freien Strom* wegen der grossen Wassergeschwindigkeit (bis zu 3,5 *m/sek*) aufhört und dass von Basel aufwärts der durch die Kraftwerk-Schleusen (Augst-Wylen usw.) abgestufte, *kanalisierte Rhein* inskünftig die Wasserstrasse bilden wird.

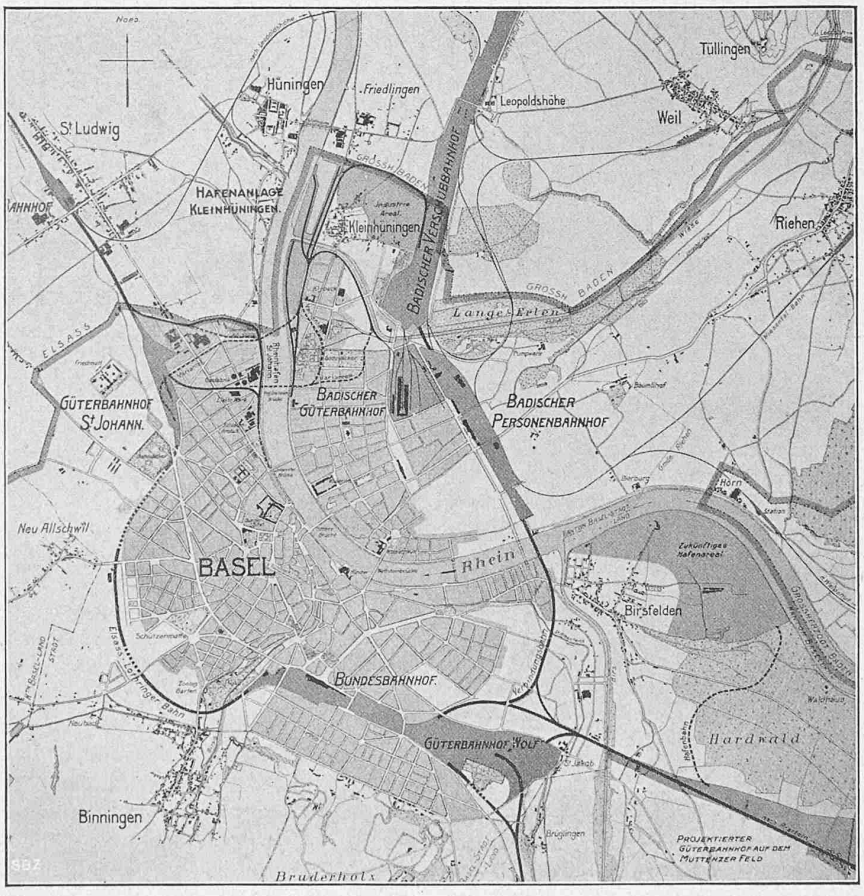

Abb. 1. Uebersichtsplan der Basler Verkehrsanlagen. — Masstab 1 : 60 000.

Hinsichtlich der seitherigen *Verkehrs-Entwicklung* seien im Anschluss an unsere früher gebrachte Tabelle folgende Zahlen mitgeteilt:

Jahr	Schiffahrt-Tage	Bergverkehr	Talverkehr	Gesamtverkehr	im Tag
1911	110	27 654 *t*	8 080 *t*	35 734 *t*	325 *t*
1912	160	47 149 *t*	24 051 *t*	71 200 *t*	445 *t*
1913	210	62 376 *t*	34 277 *t*	96 653 *t*	460 *t*
1914 *)	145	61 527 *t*	28 492 *t*	90 019 *t*	621 *t*

*) 1914 nur bis Kriegsausbruch am 1. August.

Extrapoliert man die Gesamt-Tonnenzahl für 1914 auf Grund der Schiffahrtstage von 1913 oder der Tagesmittelwerte von 460 und 621 *t*, so erhält man für das *ungestörte* Jahr 1914 einen wahrscheinlichen Gesamt-Verkehr von rund 130 000 *t*. Von der *Zufuhr* bilden die Kohlen ungefähr die Hälfte; davon blieben (1913) 56 % in Basel (der grösste Teil in seiner Gasfabrik), 44 % gingen weiter in die Schweiz. Von der Gesamtzufuhr waren 37 % für Basel, 63 % für die übrige Schweiz bestimmt; ohne den Kohleanteil des Basler Gaswerks wäre der „schweizerische" Anteil an der Gesamt-Zufuhr noch viel grösser. Der Herkunft nach stammten von der Zufuhr 59 % aus Deutschland, 18 % aus England, 8,2 % aus Algier, 6,6 % aus Amerika usw. Die zur *Abfuhr* gelangten Güter stammten nur zu einem sehr kleinen Teil aus Basel selbst. Die gegenwärtigen und künftigen Hafenanlagen Basels werden also in hohem Mass dem gesamtschweizerischen Güterverkehr zugute kommen.

Wir entnehmen diese Angaben dem „Ratschlag" 2081, mit dem der Regierungsrat am 12. April d. J. dem Grossen Rat von Basel die Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen beantragt. Diese Druckschrift enthält auch ein Gutachten von Ing. *R. Gelpke über die wirtschaftliche und fahrtechnische Bedeutung* der geplanten Hafenanlage, sowie eines von Ingenieur *Oskar Bosshardt über die bautechnischen Grundlagen des Hafenprojektes*, das er im Auftrag der Regierung bearbeitet hat und das im folgenden hier näher erörtert werden soll.

Eine Uebersicht über die Basler Verkehrseinrichtungen gibt nebenstehende Abb. 1. Man erkennt darin die linksrheinischen, schweizerischen Güterbahnhöfe St. Johann im Westen und Wolf im Osten, noch weiter östlich den seitens der S. B. B. in Verbindung mit einer Hafenanlage bei Birsfelden geplanten grossen Güterbahnhof bei Muttenz. Rechtsrheinisch liegt im Norden der Stadt der Badische Güterbahnhof, anschliessend der Verschubbahnhof der Badischen Bahn [1]) und zwischen diesem und dem Rhein die geplante rechtsrheinische Basler Hafenanlage bei Kleinhüningen. Der Plan lässt auch ihre Geleise-Verbindung mit dem Bad. Verschubbahnhof einerseits, sowie drei Varianten zum Anschluss an den (linksrheinischen) S. B. B.-Güterbahnhof St. Johann anderseits erkennen. Noch deutlicher sind diese Verbindungsgeleise, wenigstens rechtsrheinisch, im Plan Abb. 2 (Seite 187) zu verfolgen; wir kommen auf diesen wichtigen Punkt noch zurück und bemerken vorläufig nur, dass, wie den Plänen zu entnehmen, bloss Variante I den direkten Anschluss an die S. B. B., ohne Inanspruchnahme badischer

[1]) Generelle Darstellung siehe Band LXIV, S. 219 (14. Nov. 1914).