

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 41 (1954)

Heft: 7: Industrie- und Ausstellungsbauten

Artikel: Neubauten im Basler Rheinhafen : Architekten Bräuning, Leu, Dürig, Basel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31736>

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: 30.01.2026

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



Flugbild des Hafenbeckens I des Rheinhafens Kleinhüningen mit den Neubauten der Schweizerischen Reederei AG (vgl. Situationsplan) / Vue aérienne du bassin I du port de Bâle (v. plan de situation) / Aerial view of the port of Basle (see site plan) Photo: Albert Jansen, Zürich

Neubauten im Basler Rheinhafen

Architektonische Bearbeitung: Bräuning, Leu, Dürig,
Architekten BSA/SIA, Basel

Silo 2 mit Aussichtsterrasse / Silo 2; terrasse couverte au dernier étage /
Silo 2 with roof terrace



Der Basler Rheinhafen steht im Zeichen einer ständigen und intensiven baulichen Entwicklung. Hier seien einige neue Beispiele, Objekte der Schweizerischen Reederei AG, herausgegriffen:

Getreidesilo II 1951/52

Ingenieure: A. Aegerter & Dr. O. Bößhardt SIA, Basel
Technische Einrichtungen: Gebrüder Bühler, Uzwil

Zweck des Silobaus war nebst der Erweiterung der Lagermöglichkeit für loses Getreide der beschleunigte und rationelle Umschlag von Schiff auf Bahnwagen und Straßenfahrzeuge. Gesamtkapazität: 19390 Tonnen.

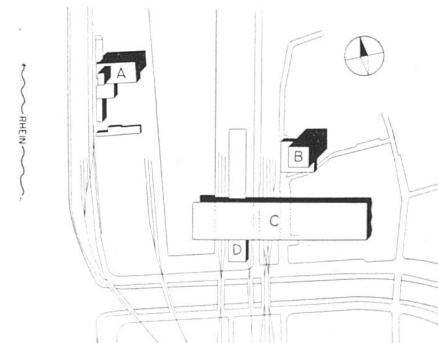
Gesamtdisposition

Für die Annahme des schiffsankommenden Getreides stehen sieben Annahmehunker zu je 230 Tonnen Fassungsvermögen zur Verfügung. Dies ermöglicht eine rasche Löschung der Schiffe mit Hilfe eines Krans von $6\frac{1}{2}$ Tonnen Tragfähigkeit mit einem Getreidegreifer von 5 m^3 Fassungsvermögen.

Die Lagereinrichtung umfaßt 160 Silozellen zu 105 Tonnen = 16000 Tonnen Fassungsvermögen. 24 der 160 Silozellen sind für die Begasung eingerichtet, um Getreideschädlinge wirksam bekämpfen zu können.

*Lageplan 1:10 000 /
Plan de situation /
Site plan*

- A Silo 2
- B Silo 3 (im Bau)
- C Umschlaghof
- D Museum





Umschlaghof, Ansicht von vorne / Hangar de déchargement / Unloading shed

Photo: G. Pinsker, Riehen

Für die Absackung auf Bahnwagen stehen zwei große Absacktrichter von je 100 Tonnen Fassungsvermögen zur Verfügung. Jeder dieser Bunker kann an je zwei Absackwaagen mit einer stündlichen Leistung von rund 30 Tonnen angeschlossen werden. Für die Absackung auf Camions bestehen zwölf Absacktrichter unter die zwei mobile Absackwaagen, gefahren werden können.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Loseverlad geschenkt. Um ein ununterbrochenes Arbeiten zu gewähren, wird jede Wagenladung nach erfolgter Verwiegung der Ware in eine Bereitstellungszele geleitet und erst von dort aus in den Bahnwagen verladen.

Die Absackung von großen Getreidemengen erfordert die Bereitstellung von entsprechenden Mengen leerer Getreidesäcke. Diese werden neben der Absackhalle in haraßartigen Behältern gelagert und bei Bedarf mit einer Laufkatze direkt in den Absackraum gestellt. Sämtliche Förderanlagen sind für eine Stundenleistung von 100 Tonnen gebaut. Sie werden von einem zentralen Tableau aus mit Leuchtschaltbild gesteuert.

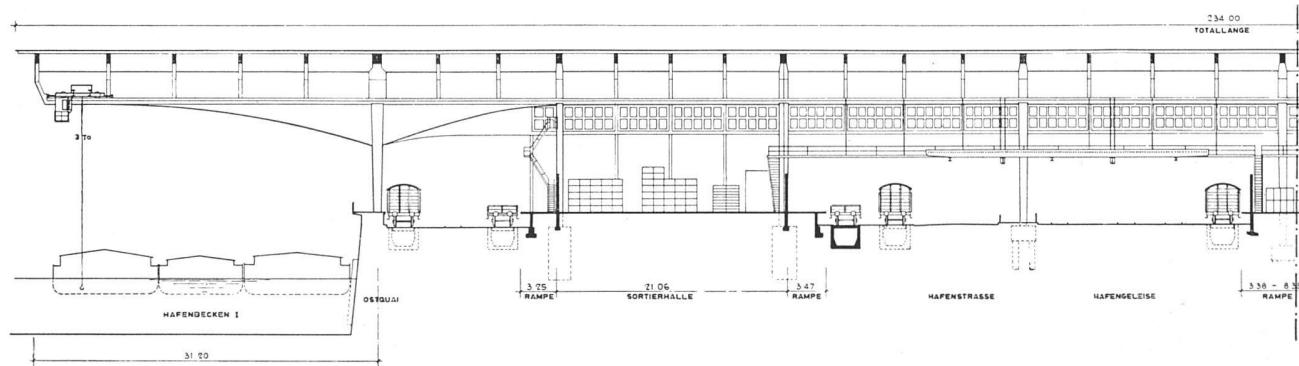
Umschlaghof 1952/53

Ingenieure: A. Aegerter & Dr. O. Boßhardt SIA, Basel
Krananlagen: Gesellschaft der Ludwig von Rollsen Eisenwerke AG Bern; Hübscher & Co., Schaffhausen

Mit dem Bau der Anlage Umschlaghof wurden folgende Ziele angestrebt:

1. Beschleunigung des Löschens und Ladens von Stückgütern durch den gleichzeitigen Einsatz von drei Kranen (Laufkatzen).
2. Durchführung der Umschlagsarbeiten unabhängig von Witterungseinflüssen.
3. Getrennte Ladeplätze für den Umschlag auf Bahnwagen und Straßenfahrzeuge.
4. Erweiterung der gedeckten Lagerfläche für Stückgüter.
5. Direkte Bedienung aller Lagerflächen von oben durch Laufkatzen.
6. Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Herabsetzung der Unfallgefahr für die Arbeiter.

Längsschnitt des Umschlaghofes (Hälfte, totale Länge 234 m) 1:700 / Coupe longitudinale (moitié; longueur totale 234 m) / Longitudinal cross-section (half of length, total length 700 ft.)





Schiffahrtmuseum der Schweizerischen Reederei AG / Pavillon d'exposition / Exhibition building

Gesamtdisposition

Bisher war es üblich, die Umschlags- und Lagereinrichtungen längs eines Hafenquais zu entwickeln, wobei nur wenig in die Tiefe vorgestoßen wurde. Mit Rücksicht auf die langen Transportwege scheute man sich, bei Stückgut-anlagen mehr als etwa 50 Meter in die Tiefe zu gehen. Angesichts der beschränkten Ausdehnungsmöglichkeiten im Kleinhüninger Hafen wurde hier erstmals das Hinterland in einer Tiefe von ungefähr 200 Metern erschlossen. Zur Bewältigung der großen Distanz wurden schnellaufende Krane eingebaut. Die Anlage besteht aus drei Hochbahnen, die quer zum Ausladequai errichtet sind. Alle Umschlagsoperationen können ungehindert von Witterungseinflüssen durchgeführt werden. Zur Überwachung des Umschlagsbetriebes dient die auf der Südseite des Umschlagshofes über dem Hafenbecken montierte Kommandokanzel, von welcher Schiffe, Hafenbecken und Krane überblickt werden können. Das Speditions- und Hafenbüro ist im westlichen Teil der neuen Ausstellungshalle auf der Südseite des Umschlagshofes untergebracht. Speditions-, Lager- und Zollbüro im Umschlaghof sind mittelst Rohrpost mit den Büros des Zollamtes und der Hafenverwaltung verbunden, wodurch eine rasche Übermittlung von Zoll- und Bahndokumenten möglich ist. Gesamtlagerflächen: 6600 m².

Technische Angaben

Umschlag- und Lagerhalle im Gesamtmaß von 233 m Länge und 48 m Breite mit drei Kranbahnen von je 16 m Breite. Laufkranne von 3 Tonnen Nutzlast, 15 Tonnen Eigengewicht, 205 m¹/Minute Fahrgeschwindigkeit. Das wasserseitige Ende der Kranbahnen kragt 32 m über das Hafenbecken I vor und ermöglicht das gleichzeitige Entladen von drei nebeneinanderliegenden Schiffen unter Dach. Von den Krananlagen können zwei Straßen, fünf Verlade- und drei andere Geleise, die durch die Halle hindurchführen, bedient werden. Der hintere Teil der Anlage von 100/48 m dient als Lagerhalle.

Die ganze Anlage ist mit Welleternit auf Holzpfetten überdacht. Der auskragende Teil der Tragkonstruktion wurde in vorgespanntem Beton (System Diwidag), die übrigen Teile in Eisenbeton erstellt, mit Spezialbeton von mindestens 400 kg/cm² Festigkeit. Binderspannweite 16 m, Binderabstand 5 bis 6 m, Hauptträgerspannweiten 15 bis 24 m.

Die Kranbahnschienen aus SBB-I-Profilen sind durchgehend auf Gummi gelagert und auf die ganze Länge verschweißt.

Bei der Bauausführung wurden zunächst die Hauptträger, auf dem Lande auf Holzgerüsten und über dem Hafenbecken im Freivorbau betoniert. Der Freivorbau erfolgte in Wochenabschnitten von 3 m Länge mit verschieblichen Vorbauwagen, die durch Gegengewichte im bereits betonierten rückwärtigen Teil der Konsole verankert waren. Nach Erstellen der Hauptträger wurden die Dachbinder paarweise von einem auf den Kranbahnträgern verschiebblichen Gerüst aus betoniert.

Die über das Hafenbecken auskragenden Anlageteile sind die ersten in der Schweiz im Freivorbau gebauten Tragkonstruktionen in vorgespanntem Beton.

Schiffahrtmuseum der Schweiz. Reederei AG, Basel 1954

*Thematischer Aufbau: H. Herold und Dr. H. Schwabe
Graphische Gestaltung: Rolf Rappaz SWB, Basel*

Jährlich besuchen über hunderttausend Personen die Rheinhafen-Anlagen in Basel. In stets größerer Zahl gelangen Gesellschaften, Verbände, Schulen und Einzelpersonen aus allen Gegenden des Landes an die Schweizerische Reederei AG und das Rheinschiffahrtsamt mit dem Wunsche nach Führungen im Hafenareal, nach Aufklärung und Dokumentation.

Die Ausstellung «Unser Weg zum Meer» will nun diesem Wunsche entsprechen. Unmittelbar im Hafen, wo der Besucher für alle Einzelheiten, die mit dem Schiffahrtsbetrieb zusammenhängen, am empfänglichsten ist, wird in leicht faßlicher Form gezeigt, welche volkswirtschaftliche Zusammenhänge die Schiffahrt nach Basel zu einem äußerst wichtigen Faktor unseres täglichen Lebens werden ließen: in erster Linie durch die Weltkarte mit den Herkunfts ländern einer Reihe wichtiger Güter; dann durch Darstellungen über Produktion, Herantransport und Verarbeitung einzelner dieser Güter bis zum Endprodukt, wie es uns alle Tage entgegentritt, mit Photos, so weit als möglich jedoch mit konkretem Anschauungsmaterial. Dann wird dargelegt, wie sich der Schiffahrtsbetrieb technisch abwickelt. Auch aus dem Leben der Schiffer an Bord werden Einzelheiten gezeigt.

Die historische Abteilung zeigt die Bedeutung Basels als Güterumschlagsplatz seit Jahrhunderten, auch Blüte und Niedergang der Rheinschiffahrt ab Basel und die durch Gelpke angestrebte Wiederaufnahme der Schiffahrt vor 50 Jahren (Jubiläum). Auch die mit diesem Jahr 600 Jahre alte Schiffsleutenzunft findet Berücksichtigung.

Das Modell der ganzen Hafenanlage und eine Reihe von Schiffsmodellen leiten über zur Neuzeit und geben ein ein drückliches Bild vom heutigen Stand der Rheinschiffahrt. Der Basler Rheinhafen ist durch die Ausstellung, die permanent ist, um einen wesentlichen Anziehungspunkt reicher geworden. Sie legt mit ihrer Reichhaltigkeit von dem aufgeschlossenen und initiativen Geist der führenden Schiffahrtskreise Basels Zeugnis ab.

A. Dürig



Inneres des Museums mit der Ausstellung «Unser Weg zum Meer». Blick gegen die Galerie mit dem Hafenmodell. Dexiongestelle mit farbigen Tafeln, Boden blauer Kokosteppich, Decke weiß / Intérieur du pavillon d'exposition / Interior of exhibition building Photos: G. Pinsker, Riehen

Blick in die Ausstellung / Intérieur / Interior

Schiffsmodelle auf der Galerie. Kalksandsteinwand und Decke schwarz, Boden dunkler Marmolino-Inlaid, Vitrinenböden hellblau / Modèles de bateaux / Show cases with ship models

