

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 28 (1936)
Heft: 11

Artikel: Erweiterung der Rheinhafenanlage Baselstadt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922256>

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: 05.02.2026

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

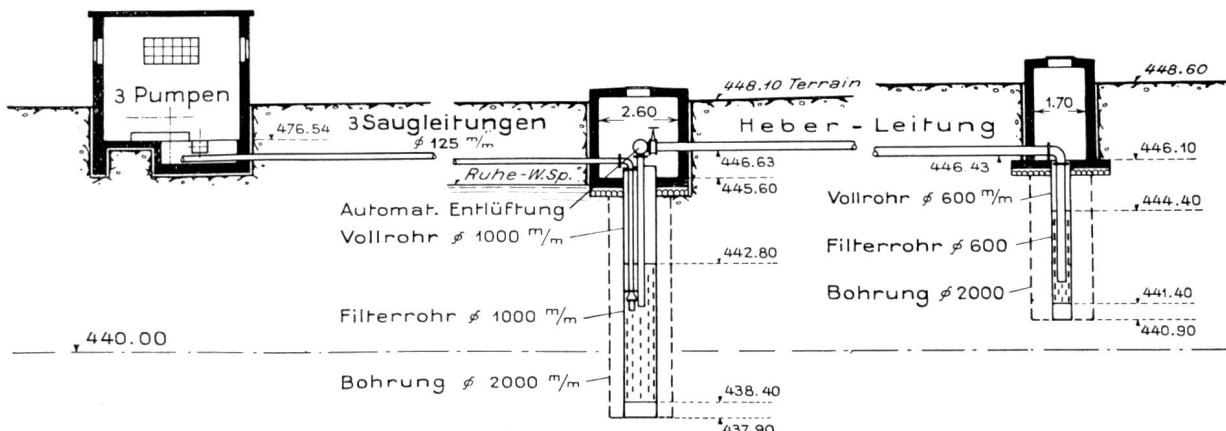


Abb. 67 Grundwasserversorgung der Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln im Töss. Längsschnitt durch das Pumpwerk und die beiden Filterbrunnen. Maßstab 1:250.

Brunnen zu erstellen und an den ersten anzuschliessen. Bei der Wahl der zweiten Brunnenstelle berücksichtigte man Untersuchungen über Untergrund und Wasserergiebigkeit. Erschwerende Hindernisse suchte man zu umgehen und sich mit einem geringeren Erträgnis zu begnügen. Auch für diese Bohrung kam eine Bohrgarnitur \varnothing 2000 mm zur Anwendung, die jedoch ohne Drucklufteinrichtung im gewöhnlichen Nassbohrverfahren auf die Tiefe von ca. 8 m ohne Schwierigkeiten abgeteuft werden konnte. Hätten sich wider Erwarten erschwerende Hindernisse wie Nagelfluhbänke, grosse Bollensteine usw. gezeigt, so wäre ohne grosse Kosten der Übergang zum Druckluftabteufverfahren möglich gewesen. Entsprechend der geringeren zu liefernden Wassermenge wurde der Filter mit einem Durchmesser von nur 600 mm gewählt und einer totalen Länge von ca. 6,00 m. Der Schachtaufbau in Eisenbeton wurde mit 1,70 m lichter Weite etwas kleiner gehalten als beim ersten Brunnen, der zugleich als Sammelbrunnen diente.

Die nur rund 97 m auseinanderliegenden Brunnen werden durch eine Heberleitung miteinander verbunden. Der erste Brunnen übernahm die Funktionen einer Grundwasserraffinerie gleichzeitig mit

denen eines Saugschachtes, indem die Pumpensaugleitungen nebst der Heberleitung in ihn eingeführt wurden.

Die Leistungsfähigkeit der Anlage kann durch die Erstellung und den Anschluss weiterer Brunnen an den ersten Filterbrunnen bei Bedarf erheblich erhöht werden.

Massgebend für die Erweiterungsmöglichkeit von solchen Anlagen sind im allgemeinen die Dimensionen desjenigen Brunnens, aus dem gepumpt wird, oder des Saugschachtes, da diese die Abfalläste aller einmündender Heberleitungen und die Pumpensaugleitungen aufzunehmen haben.

Auch dieses Beispiel zeigt die Anpassung des Bauvorganges und der bautechnischen Durchbildung der Anlage an die erst durch die Ausführung selbst vollständig abgeklärten Verhältnisse.

Die besonders in den letzten Jahren im In- und Auslande sehr zahlreich ausgeführten Grundwasserversorgungen zeigen sehr grosse Mannigfaltigkeiten und Verschiedenheiten. Es ist Aufgabe des verantwortlichen Ingenieurs, jede gestellte Aufgabe genau zu prüfen und nach Würdigung aller wesentlichen Umstände in jedem einzelnen Falle die beste und wirtschaftlichste Lösung zu ermitteln.

Erweiterung der Rheinhafenanlagen

Am 11. September 1936 hat der Regierungsrat des Kantons Baselstadt dem Grossen Rat über die Erweiterung der Hafenanlagen eine Botschaft vorgelegt mit folgendem Inhalt:

Am 4. April 1935 hat der Grossen Rat den Regierungsrat eingeladen, im Interesse der Arbeitsbeschaffung mit Beschleunigung die notwendigen Schritte zu unternehmen, um vom Bunde die zum Bau eines zweiten Hafenbeckens erforderliche Subvention zu erhalten. Der grossen Kosten wegen konnte sich der Regierungsrat nicht entschliessen, das damals bereits vorliegende Projekt zu empfehlen. Die sofort auf-

Baselstadt

genommenen Studien haben ergeben, dass sich ein Projekt mit einem weit geringeren Kostenaufwand ausarbeiten liess.

Der Güterverkehr hat in den Basler Hafenanlagen seit dem Jahre 1928 ständig zugenommen (1928: 471 789 Tonnen; 1935: 2 216 997 Tonnen). Es ist anzunehmen, das diese Entwicklung noch nicht zum Stillstand gekommen ist. Vermutlich werden die Hafenanlagen mit der Zeit einen Verkehr bis zu rund 3 Millionen Tonnen aufzunehmen haben. Der Kleinhüningerhafen mit Klybeckquai war dem bisherigen Verkehr durchaus gewachsen. Immerhin er-

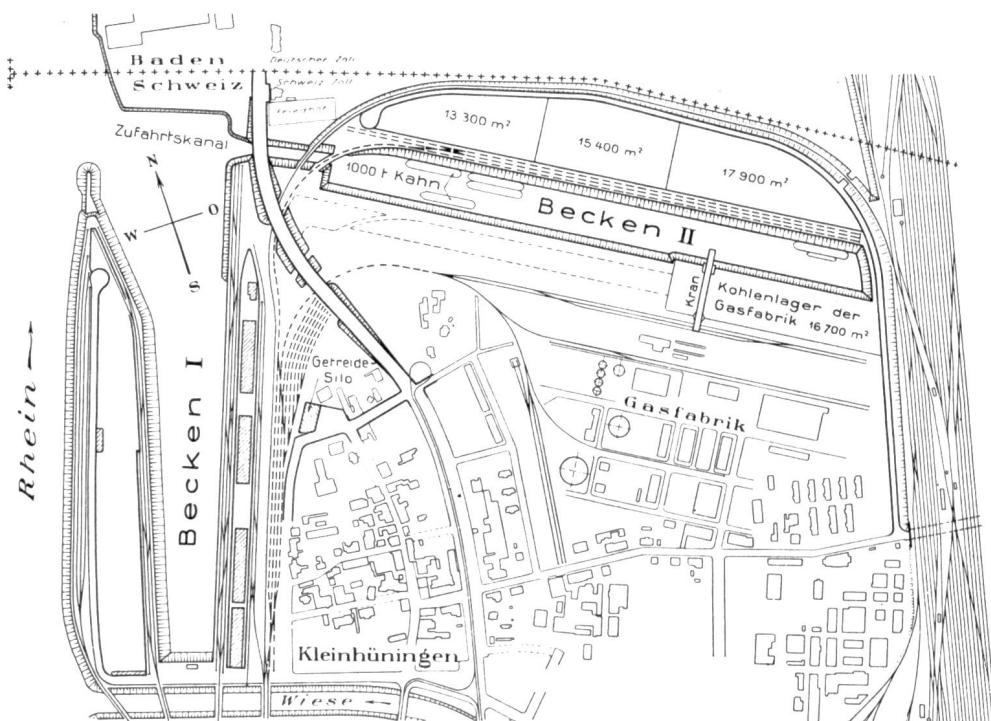


Abb. 68 Rheinhafen Basel-Kleinhüningen. Zweites Hafenbecken. Projekt 1936. Maßstab 1:10,000.

weist sich das Hafenbecken in Zeiten, wo neben dem Kanalverkehr der Rheinverkehr in grösserem Umfange einsetzt, als zu klein. Ferner macht sich schon seit einigen Jahren ein Mangel an Lagergelegenheiten für Kohlen und Getreide geltend. Der Bahnbetrieb hat bis jetzt ohne Nachtbetrieb in zufriedenstellender Weise durchgeführt werden können.

Nach der bereits begonnenen Erweiterung des Rheinhafens St. Johann wird auf der linken Rheinseite jede Möglichkeit für neue Anlagen erschöpft sein. So bleibt auf baselstädtischem Gebiete nur eine Erweiterung auf der rechten Rheinseite, nämlich die Erstellung eines zweiten Hafenbeckens in Kleinhüningen übrig. Ohne neue Anlagen wäre es nicht möglich, neuen Verkehr heranzuziehen, kommt es doch heute vor, dass Kohlen und Kohlenprodukte mangels verfügbaren Hafengeländes in Strassburg und Kehl eingelagert und dort zum Teil der Bahn zum Transport übergeben werden müssen.

Das projektierte Hafenbecken steht annähernd senkrecht zum bestehenden Becken, mit dem es durch ein kurzes Kanalstück verbunden wird. Vorderhand würde nur die Nordseite des Beckens (590 m) und auf der Südseite die Uferfront des Lagerplatzes der Gasfabrik (230 m) ausgebaut. Die vorgesehene nutzbare Breite von 45 m sollte genügen. Das Wenden der grossen Kähne müsste wie beim alten Hafenbecken im bereits bestehenden Wendebassin erfolgen.

Der 13 m breite Zufahrtskanal ermöglicht auch dem grössten bis Basel verkehrenden Rheinkahn eine bequeme Zufahrt zum zweiten Becken. Der Ka-

nal wird von drei Brücken überspannt: einer Strassenbrücke (Hiltalingerstrasse) und zwei Eisenbahnbrücken. Da die Leistungsfähigkeit eines Hafens in hohem Masse von derjenigen des Bahnbetriebes abhängig ist, sollen die Geleiseanlagen beträchtlich vermehrt werden. Die Hiltalingerstrasse, deren Verlegung schon seit Jahren vorgesehen ist, wird in einem neuen Trasse über die Verbindungs- und Zufahrtsgeleise und über den Zufahrtskanal geführt werden. Die totale Strassenbreite beträgt inkl. Velowegen und Trottoirs 16,50 m. Für die Durchführung aller dieser Arbeiten sind laut Bauprogramm $2\frac{1}{4}$ Jahre vorgesehen.

Die Baukosten werden wie folgt veranschlagt: Für die Erstellung des zweiten Hafenbeckens (exkl. Kosten für die Verlegung der Hiltalingerstrasse, aber inkl. Kosten für Strassenbrücke) werden Fr. 3 566 000 in Rechnung gestellt. Die Verlegung und Ueberführung der Hiltalingerstrasse wird (inkl. Fr. 105 000 für Landerwerb aus Privateigentum) auf Fr. 535 000 zu stehen kommen. Diese Kosten gehen auf Rechnung der öffentlichen Verwaltung, Strassen- und Wasserbau, während die Kosten für die Erstellung des Hafenbeckens den Rheinschiffahrtsanlagen zu belasten sind. Die Verlängerung des Kohlenlagerplatzes der Gasfabrik wird Kosten von Fr. 177 000 verursachen, die zu Lasten des Anlagekapitals der Gasfabrik gehen. An Land haben die Rheinschiffahrtsanlagen zu übernehmen aus dem Eigentum der Gasfabrik ca. 157 000 m² zu einem Uebernahmewert von rund Fr. 2 355 000 und aus öffentlichem und privatem Eigentum weitere rund

30 000 m² zu Fr. 450 000, also insgesamt für rund Fr. 2 800 000. Den gesamten Erstellungskosten für das zweite Hafenbecken (mit Einschluss der Landerwerbskosten) im Betrage von Fr. 6 366 000 stehen jährliche Einnahmen an Baurechtszinsen im Betrage von wenigstens Fr. 185 000 gegenüber, wenn das ganze verwertbare Areal verpachtet sein wird. Das Gaswerk wird infolge des direkten Wasseranschlusses jährliche Einsparungen von ca. Fr. 65 000 erzielen können. Vor allem aber sind diese Bauprojekte als eine sehr wirtschaftliche Arbeitsbeschaffung zu bewerten.

Aenderungen und Verbesserungen der Geleiseanlagen des Hafenbahnhofs, die schon vor Jahren

Errichtung von Hafenanlagen in Birsfelden und in der «Au» Muttenz

Am 11. September 1936 hat der Regierungsrat des Kantons Baselland dem Landrat einen Bericht und Gesetzesentwurf über die Errichtung von Hafen-, Strassen- und Geleiseanlagen in Birsfelden und in der «Au» Muttenz unterbreitet.

Das immer stärker werdende Bedürfnis nach Arbeitsbeschaffung bei immer knapper werdenden Mitteln macht es dem Kanton zur Pflicht, möglichst nur an solche Arbeiten heranzutreten, die wirtschaftliche Werte schaffen und eine Aussicht auf dauernde Arbeitsgelegenheit bieten. Die projektierten Hafenanlagen ermöglichen die Verwendung vieler Arbeitskräfte und schaffen auch für die einheimische Industrie umfangreiche Lieferungsmöglichkeiten. Das Hafenprojekt ist ein Teil eines Gesamtprojektes, das vielleicht in späteren Jahren einmal zur Ausführung gelangen wird: die Errichtung eines Kraftwerkes bei Birsfelden mit ausgebauten Hafenanlagen.

Die notwendigen Voraarbeiten sind bereits an Hand genommen worden. So hat die Kantonalbank als Treuhänderin des Kantons im Laufe der Jahre in Birsfelden und in der Au rund 47 ha Land erworben. Verhandlungen mit den SBB über die Geleiseanlagen und den Betrieb der Hafenbahn, mit der Oberzolldirektion über Regelung der Zollverhältnisse und mit den Interessenten über den Abschluss von Pachtverträgen sind im Gange. Am 2. April 1936 wurde dem Eidg. Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an das Notstandsprojekt und am 24. Juni ein Subventionsgesuch an den Bundesrat eingereicht. Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Hafenanlagen ist in verschiedenen privaten Gutachten geprüft und bejaht worden.

von den Schweizerischen Bundesbahnen beantragt worden sind, werden nicht mehr zu umgehen sein. Es ist mit einem Kostenaufwand von Fr. 468 000 zu rechnen.

Schliesslich ist noch die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes vorgesehen, das die Bureaux der Güterexpedition und der Zollverwaltung, sowie auch diejenigen des Schiffahrtsamtes und der Hafenverwaltung aufnehmen soll. Das Gebäude wird an die Hochbergstrasse gegenüber dem Hafeneingang zu stehen kommen. Die Baukosten wurden auf Fr. 500 000 berechnet. Dazu kommen Fr. 10 000 für Mobiliaranschaffungen.

Die Hafenanlagen der Kantone Baselstadt und Baselland sind wirtschaftlich als eine Einheit zu betrachten. Eine Konkurrenzierung sollte nicht möglich sein, da beide zu den gleichen Tarifbedingungen von den SBB bedient werden. Die ständige Steigerung des Rheinverkehrs in Basel lässt darauf schliessen, dass die künftige Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Verkehr ca. 800 000 Tonnen betragen wird. Für den Anfangsverkehr in den Hafenanlagen Birsfelden und Au darf mit mindestens 200 000 Tonnen gerechnet werden, da die künftigen Pächter über dieses Mindestquantum zur Verfrachtung verfügen. Später kann eine Steigerung auf 400 000 Tonnen erwartet werden. In den letzten Jahren haben die Frachtverbilligungen immer mehr eine Umlegung der Zufuhr von der Bahn auf den Wasserweg zur

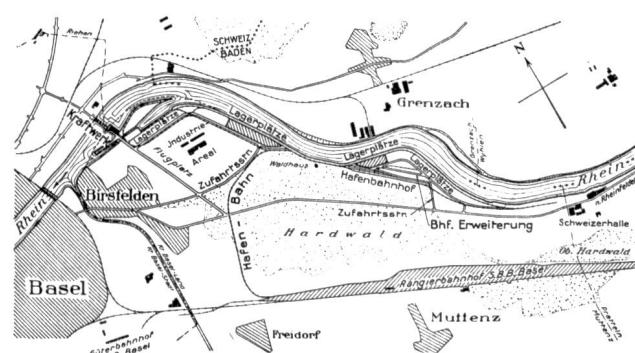


Abb. 69 Hafen- und Kraftwerksanlagen bei Birsfelden und Auhausen. Projekt 1936. Übersichtsplan 1:80,000.

Folge gehabt. Dazu hat auch die Rheinregulierung, die nun auf dem Rhein die Schifffahrt beinahe während des ganzen Jahres ermöglicht, beigetragen. Ausserdem hat die Binnenschiffahrt durch die Verwendung motorisierter Güterboote an Stelle der bisherigen Schleppschiffe einen grossen Aufschwung genommen.