

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 14 (1921-1922)

Heft: 11

Artikel: Die Rheinhafenanlage in Basel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920312>

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: 22.07.2025

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

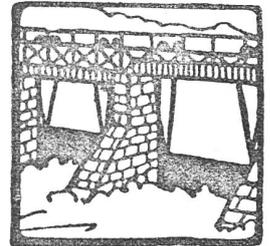
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT . . . ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE

GEGRÜNDET VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL



Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 224
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummer von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

No. 11

ZÜRICH, 25. August 1922

XIV. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis:

Die Rheinhafenanlagen in Basel. — Der Stand der Arbeiten für die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1922. — Mitteilungen des Verbandes der Aare-Rheinwerke. — Die Konzessionsangelegenheit Blattenheid-Simme. — Der Schweizerische Heimatschutz und die Staubecken. — Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. — Ausfuhr elektrischer Energie ins Ausland. — Schweiz. Wasserwirtschaftsverband. — Wasserrecht. — Schifffahrt und Kanalbauten. — Geschäftliche Mitteilungen. — Mitteilungen des Linth-Limmatverbandes.

Die Rheinhafenanlagen in Basel.

Nach Mitteilungen des Schifffahrtsamtes Basel vom 17. Juli 1922.

Am 3. August 1922 ist der neue Kleinhüninger Rheinhafen festlich eingeweiht worden. Dabei sind zwei Schleppzüge der schweizerischen Schleppschiffahrts-Genossenschaft mit den Dampfern „Schweiz“ und „Zürich“ sowie den Kähnen „Wiese“, „Zürich“ und „Ticino“ in den Hafen eingelaufen. Wir benutzen diesen Anlass, um eine kurze Beschreibung der beiden Basler Hafenanlagen zu bringen, die uns vom Basler Schifffahrtsamt in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt worden ist.

Der Kanton Basel-Stadt besitzt zwei Rheinhafenanlagen, von welchen die eine Anlage, der Rheinhafen St. Johann, seit 1907 in Betrieb und die andere, der Rheinhafen Kleinhüningen, im vorgesehenen ersten Ausbau vollendet ist.

Rheinhafen St. Johann.
(Siehe Abbildung I.)

Der Rheinhafen St. Johann mit Verladekai längs des offenen Rheines liegt am linken Rheinufer und

erstreckt sich von der elsässischen Grenze an aufwärts auf eine Länge von 600 m. Zum Umschlag der Güter sind, ausser einem Dampfkran auf festem Gerüst, der hauptsächlich zur Bedienung der Gasfabrik dient, sechs elektrische Krane mit je vier bis fünf Tonnen Tragfähigkeit und Ausladungen bis zu 27,5 m vorhanden. Ein weiterer Kran, oder eine besondere Umschlagsvorrichtung für Getreide soll noch im Verlaufe dieses Jahres erstellt werden. Im vergangenen Frühjahr sind die für die Erweiterung und Verbesserung der Anlage vorgesehenen Neubauten, bestehend aus einer geräumigen Werft-halle, welche die alte, durch Brand zerstörte zu ersetzen hatte, einem Bureaugebäude und einem Werkstattgebäude mit Arbeiterlokalen fertig erstellt und dem Betrieb übergeben worden. Die Gesamtkosten für diese Neubauten, an welche der Bund eine Subvention bewilligt hat, beliefen sich auf rund Fr. 875,000.—.

Die Hafenanlage St. Johann hat direkten Geleiseanschluss an den Güterbahnhof Basel-St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen. Die Überfuhr der Schiffsgüter erfolgt ohne Gebühren. Der Kanton hat den Hafen gegen einen angemessenen Zins an die schweizerischen Bundesbahnen zum Betrieb vermietet. Ferner ist ein Teil des Hafens mit Baurecht an die Kohlen- und Brikettwerke A. G. vermietet worden, die auf dem übernommenen Terrain, welches durch eine Hochbahn mit dem Kai verbunden ist, eine Brikettfabrik errichtet hat. Das Unternehmen hat sich verpflichten müssen, bei einem genügenden Wasserstand jährlich wenig-

stens 40,000 Tonnen Kohle auf dem Rhein nach seiner Anlage zu befördern.

Im Hafen können nach Vereinbarung mit den Zollbehörden und deren Kontrolle bei Bedarf auch unverzollte Güter gelagert werden.

Bei normalen Wasserständen können im Hafen während einer Schiffsperiode, die mit ungefähr 7 Monaten im Jahre angenommen werden darf, über 300,000 Tonnen Güter aller Art umgeschlagen werden.

Die Hafenmündung liegt dicht an der schweizerisch-deutschen Grenze und 200 m oberhalb der Hüniger Schiffbrücke. Die für die gefahrlose Ausfahrt aus dem Hafen erforderliche Verlegung der Durchfahrtsöffnung der Schiffbrücke ist von der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bewilligt und bereits im Einvernehmen mit den französischen Behörden ausgeführt worden.

Der erste Ausbau des Rheinhafens Basel-Kleinmünningen ist vollendet. Das Hafenbecken, welches



Abb. 1. Rheinhafen Basel-St. Johann.

Rheinhafen Kleinmünningen.

(Siehe Abbildung 2.)

Die Rheinhafenanlage Basel-Kleinmünningen mit einem Hafenbassin unterhalb und einem Verladekai im offenen Rhein oberhalb des Wiesenflusses auf dem rechten Rheinufer liegt ebenfalls auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt unmittelbar an der deutsch-schweizerischen Landesgrenze. Der Hafen dient zum Umschlag von Gütern aller Art zwischen Schiff, Bahn und Strassenfuhrwerk und zum Lagern von Massen- und Stückgütern. Ausserdem ist das Hafenbecken als Zufluchtshafen für die Kähne und Dampfer bei Hochwasser gedacht. Es können Kähne von zusammen über 60,000 Tonnen im Becken Schutz finden.

aus dem 480 m langen und 50 bis 90 m breiten Parallelbecken (Umschlagsbecken), dem Wendebassin mit 140 m Durchmesser für die Ausführung von Schiffsmanövern und der 50 m weiten Hafeneinfahrt besteht, ist fertig erstellt. Zunächst ist nur das Ostufer im Parallelbecken zum Verladekai ausgebaut worden und besitzt eine 480 m lange, senkrechte Kaimauer. Die übrigen Ufer sind abgebösch. Parallel zu der im Mittel 12 m hohen Kaimauer, deren Krone 2,6 m über dem höchsten bekannten Rheinwasserspiegel liegt, sind zwei Verlade- und ein Verkehrsgeleise angelegt worden, die durch Weichen verbunden sind. Hinter diesen Geleisen ist ein 27,8 m breiter Flächestreifen für Lagerplätze und die Erstellung von Werfthallen und Speichern bestimmt. Die Abfuhr der Güter

aus diesen Lagerstätten mit dem Fuhrwerk und den Personenverkehr ermöglicht die dahinter erbaute Hafenstrasse. Am Süden des Hafenbeckens sind die Geleise in ein Ausziehgeleise zusammengezogen, das die Wiese auf einer Brücke kreuzt.

Als Umschlagsvorrichtungen sind auf dem Ostkai Winkelportalkrane vorgesehen, deren wasserseitige Stütze auf der Kaimauer läuft, während sich die Krane auf der Landseite auf ein eisernes Gerüst stützen, an das die Werfthallen und Speicher angebaut werden sollen. Die Tragkraft der Krane soll vier bis fünf Tonnen betragen. Im ganzen werden auf der Kaimauer sechs Krane Verwendung finden können.

und zur Lagerung zu errichten und zu betreiben. Bis jetzt haben sich zwei Schiffahrtsgesellschaften niedergelassen, nämlich die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft und die Transport- und Schiffahrts A. G. „Neptun“, welche für ihren Betrieb die nötigen Umschlags- und Lagereinrichtungen erstellen werden. Mit andern Schiffahrtsunternehmungen sind Unterhandlungen im Gange. Der erste Kran ist von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft errichtet worden. Die ungünstigen allgemeinen Verhältnisse verhinderten vorläufig weitere Ansiedelungen und verursachten auch eine Verzögerung in der Errichtung der Umschlags- und Lagereinrichtungen.

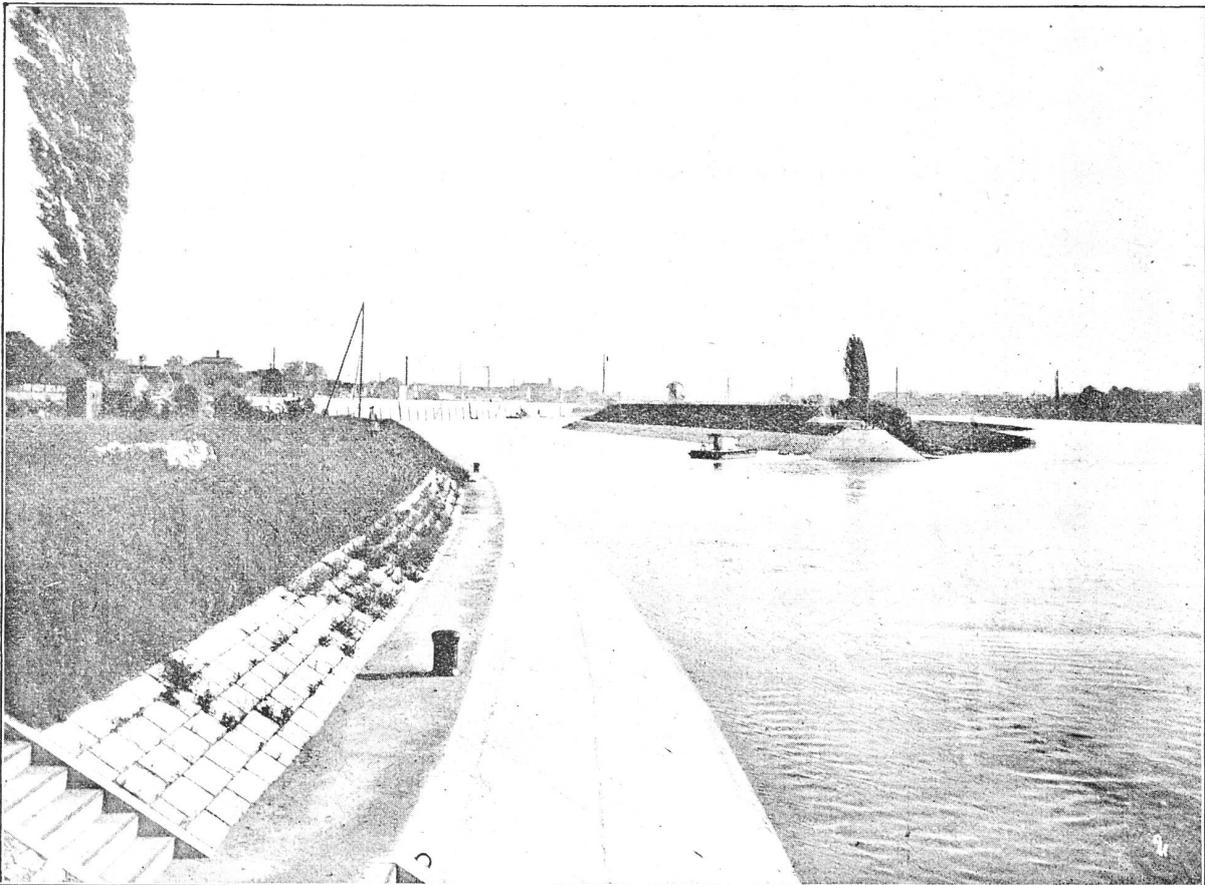


Abb. 2. Rheinhafen Basel-Kleinhüningen.

Die Westseite des Hafenbeckens ist für die Ansiedelung privater Unternehmungen und im Falle des Bedürfnisses für die Errichtung von öffentlichen Umschlags- und Lagereinrichtungen vorgesehen worden. Die Geleise dieses Hafenabschnittes sollen durch eine noch zu erstellende weitere Brücke über die Wiese an das Verbindungsgeleise mit dem badischen Bahnhof angeschlossen werden.

Im Gegensatz zum Rheinhafen Basel-St. Johann soll im Rheinhafen Basel-Kleinhüningen Schiffahrtsinteressenten, vor allem Reedereien, Gelegenheit geboten werden, eigene Anlagen zum Umschlag

„Oberhalb der Wiese, anschliessend an das eigentliche Hafenaerial, befindet sich ein zirka 9 ha umfassendes Gelände, das sogenannte Klybeckareal, das zur Ansiedelung von Unternehmungen bestimmt ist, die Schiffsverkehr bringen. Um das Anlegen von Kähnen an diesem Areal zu ermöglichen, wird das Rheinbett längs des Ufers ausgebaggert. Auf die Südostseite des Areals kommt der Hafenbahnhof zu liegen, der mit dem Hafen durch die beiden Brücken über die Wiese verbunden ist und dessen Geleiseanlage nach Bedarf erweitert wird. Die im Industriegelände angesiedelten Unternehmungen

erhalten direkten Geleiseanschluss, während für den direkten Umschlag vom Schiff in den Wagen und umgekehrt eine Geleiseverbindung längs des Ufers vorgesehen ist, die mittelst einer Spitzkehre oberhalb des Industriegeländes Verbindung mit dem Hafengebäude erhält.

Mit der Ansiedelung des Terrains wird begonnen. Die Lumina S. A. mit Sitz in Genf errichtet eine grössere Anlage zur Lagerung von Benzin, Petrol und Heizölen. Mit weiteren Interessenten steht das Schiffahrtsamt zum Zwecke ihrer Ansiedelung in Verbindung.

Der Rheinhafen Kleinhüningen ist durch ein zirka 1 km langes Geleise mit dem Verschubbahnhof des badischen Bahnhofs verbunden. Durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1922 ist die Konzession für den Betrieb dieser normalspurigen Bahnverbindung erteilt worden, wobei die Bahn als Nebenbahn im Sinne der eidgen. Gesetzgebung erklärt worden ist. Nachdem das Projekt einer direkten Verbindung des Hafens mit den schweizerischen Bundesbahnen mittelst einer neuen Brücke über den Rhein fallen gelassen worden ist, so wurde der Anschluss an das Netz der schweizerischen Bundesbahnen über den badischen Bahnhof gesucht. Das Verbindungsgeleise wird deshalb auch den Güterverkehr mit den schweizerischen Bundesbahnen aufzunehmen haben. Verhandlungen mit den deutschen Reichsbahnen zum Zwecke einer Verständigung wegen der Benützung des badischen Bahnhofs zur Durchfahrt der Hafengüter via Verbindungsbahnbrücke zum Netz der schweizerischen Bundesbahnen sind dem Abschluss nahe. Es ist vorgesehen, dass die schweizerischen Bundesbahnen den Bahnbetrieb im Hafen, d. h. die Überfuhr der Güter zwischen dem Hafen und dem badischen Bahnhof, sowie ihrem Leitungsnetz, die Wagenstellung für den gesamten Verkehr von und nach dem Hafen, den Rangierdienst und die Güterabfertigung im Hafen, sowie die Bahn- und Hafenzollübernehmen. Ob sie eigene Umschlags- und Lagereinrichtungen erstellen, oder ob der Kanton solche errichtet und zur Verfügung stellt, ist noch nicht entschieden und hängt, wie bereits erwähnt, zudem vom Bedürfnis ab.

Die Festsetzung der Tarife für den Rheinhafen Basel-Kleinhüningen dürfte demnächst erfolgen, nachdem der Weg für eine befriedigende Regelung festgestellt worden ist.

Die Frage, ob der Kleinhüningerhafen als Freihafen auszubauen sei, wurde neuerdings in Betracht gezogen. Die Basler Handelskammer hat in diesem Sinne eine Eingabe an den Regierungsrat gerichtet. Eine Delegation, bestehend aus Vertretern der Zollbehörde, der Basler Handelskammer und des Kantons hat sich auf einer Studienreise über die Zollverhältnisse in auswärtigen Häfen unterrichtet

und empfiehlt die Schaffung eines Freihafens in Kleinhüningen.

Der Hafen wird, sobald die infolge des Anschlusses des Hafengeleises an das Geleisenetz des badischen Bahnhofs auf dem Gebiet des letztern noch auszuführenden Arbeiten beendet sind, betriebstechnisch fertig genannt werden dürfen. Seine Leistungsfähigkeit hängt jedoch von den Umschlags- und Lagereinrichtungen ab, die noch zu erstellen sein werden.

An Erweiterungsbauten sind ausser dem Ausbau des Westkais im Hafenbecken die Erstellung eines Verladekais vom Industriegelände rheinaufwärts, eventuell bis zur Johanniterbrücke, der sukzessive Ausbau eines leistungsfähigen Hafengebäudes auf dem Klybeckareal und endlich der Bau eines zweiten Hafenbeckens nördlich von Kleinhüningen und parallel zur Landesgrenze, beidseitig mit Lagerplätzen von ca. 100 bis 120 m Tiefe vorgesehen. Die Gesamtlänge der am rechten Rheinufer erstellbaren leistungsfähigen Ladefronten beträgt ca. 3400 m und es können an denselben bei günstigen Verhältnissen jährlich über eine Million Tonnen Güter umgeschlagen werden.

Verkehr.

Der verhältnismässig günstige Wasserstand erlaubte den Güterverkehr auf dem Rhein nach Basel bereits im März aufzunehmen. Er steigerte sich von Monat zu Monat. Im Juni wurden bergwärts rund 18,000 Tonnen zugeführt; für die Talfahrt wurden rund 5660 Tonnen verladen. Der Gesamtumschlag belief sich in diesem Jahre bis Ende Juni auf rund 57,000 Tonnen. Im laufenden Monat dürften mindestens weitere 30,000 dazukommen.

Die Gesamtausgaben für den Bau der Rheinhafenanlage in Kleinhüningen betragen inkl. Landerwerbskosten bis Ende 1921 rund Fr. 9,600,000.—.



Der Stand der Arbeiten für die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1922.

Von Sektionschef Ing. Paul DITTES
Direktor des Elektrifizierungsamtes der österreichischen Bundesbahnen.

(Fortsetzung.)

Der Stollen soll bis zu 6 m³ Betriebswasser in der Sekunde fortleiten können. Dies entspricht bei der angegebenen Querschnittsfläche einer Geschwindigkeit von 2,25 m/sek.

Die Stollensohle steht (bei Betriebsstillstand) im ersten Ausbau des Werkes unter einem grössten Wasserdruck von 28,86, bei Vollausbau von 45,86 m. Hydrodynamische Schwingungsvorgänge — hervorgerufen durch allfälliges plötzliches Absperren der Druck-