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

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **41 (1954)**

Heft 7: **Industrie- und Ausstellungsbauten**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-31736

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

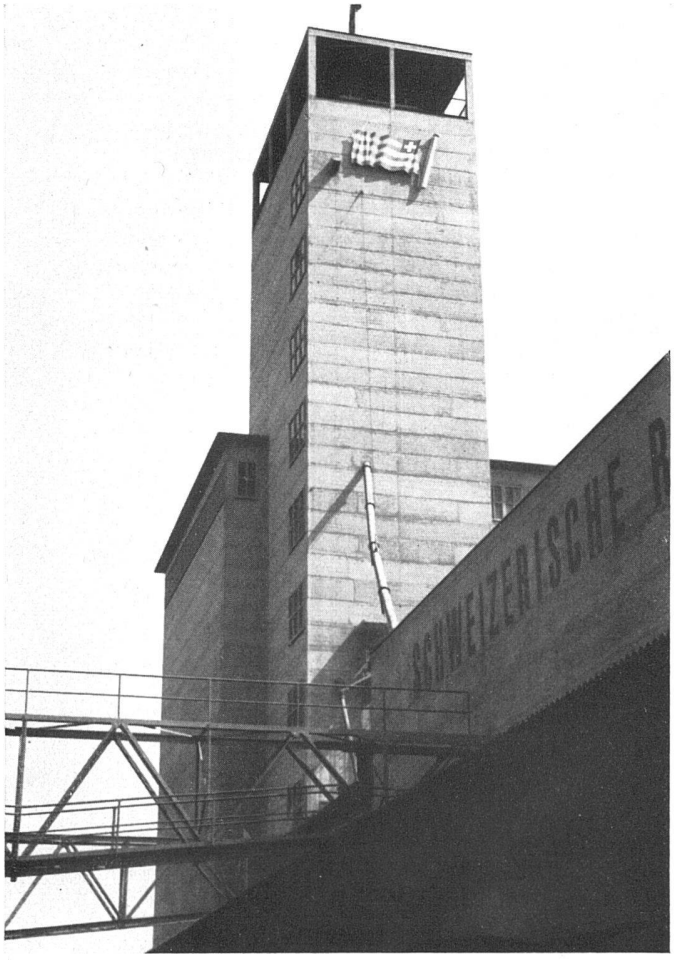
Flugbild des Hafenbeckens I des Rheinhafens Kleinhüningen mit den Neubauten der Schweizerischen Reederei AG (vgl. Situationsplan) / Vue aérienne du bassin I du port de Bâle (v. plan de situation) / Aerial view of the port of Basle (see site plan) *Photo: Albert Jansen, Zürich*

Neubauten im Basler Rheinhafen

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

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

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



Getreidesilo II 1951/52

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

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

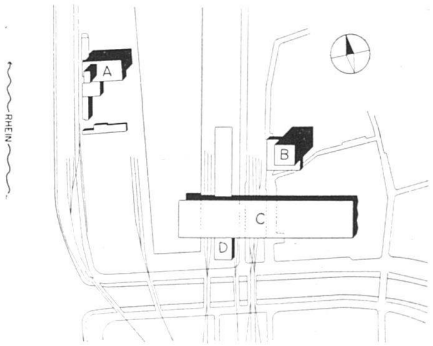
Gesamtdisposition

Für die Annahme des schiffsankommenden Getreides stehen sieben Annahmebunker zu je 230 Tonnen Fassungsvermögen zur Verfügung. Dies ermöglicht eine rasche Löschung der Schiffe mit Hilfe eines Krans von 6½ Tonnen Tragfähigkeit mit einem Getreidegreifer von 5 m³ 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 1:10000 / 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 Bereitstellungszelle 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.

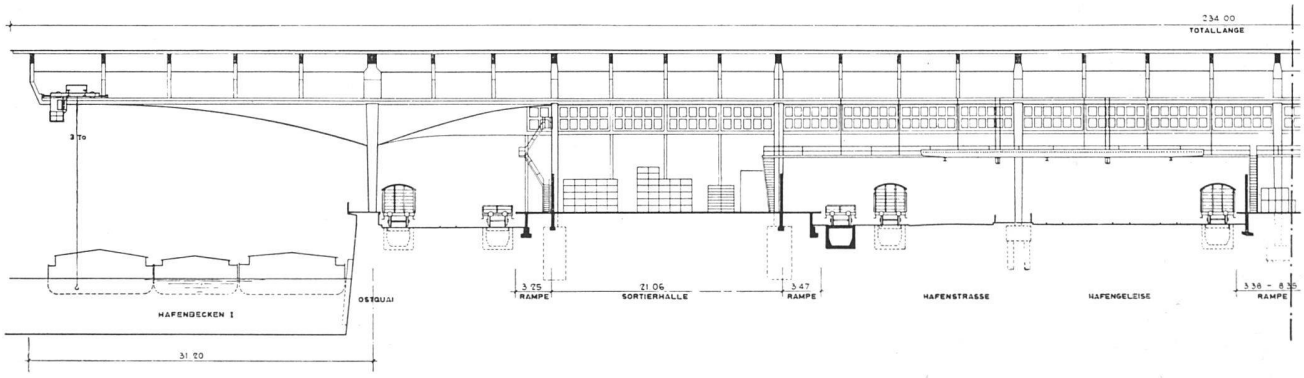
Umschlaghof 1952/53

Ingenieure: A. Aegerter & Dr. O. Boßhardt SIA, Basel
Krananlagen: Gesellschaft der Ludwig von Rollschen 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.)



Schiffahrtsmuseum 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 Stückgutanlagen 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. Laufkrane 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 verschieblichen Gerüst aus betoniert.

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

Schiffahrtsmuseum der Schweiz. Reederei AG, Basel 1954

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

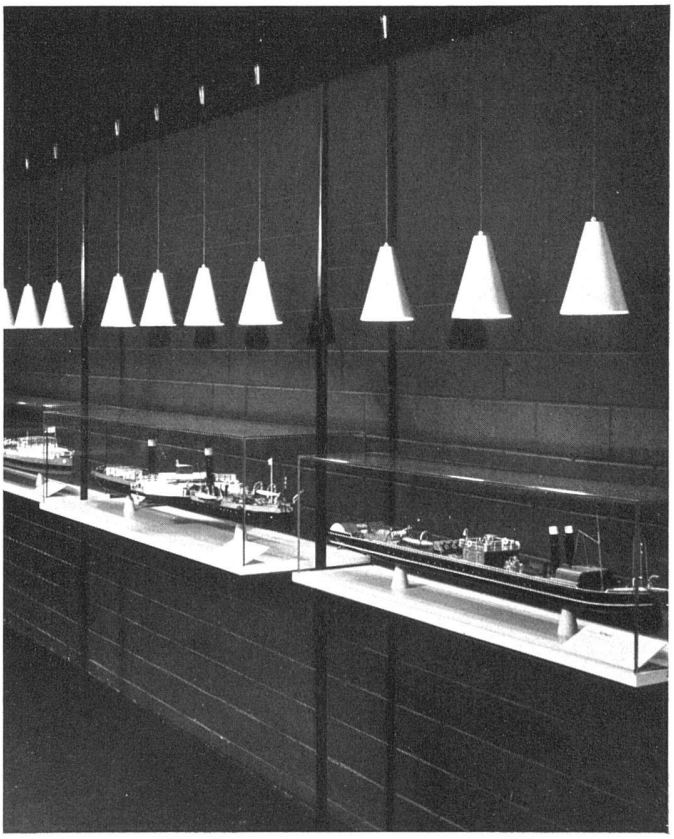
Jährlich besuchen über hunderttausend Personen die Rheinhafen-Anlagen in Basel. In stets größerer Zahl gelangen Gesellschaften, Verbände, Schulen und Einzelpersonen aus allen Gegenden des Landes an die Schweizerische Reederei AG und das Rheinschiffahrtsamt mit dem Wunsche nach Führungen im Hafenareal,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