

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 19

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Rheinhafenanlagen in Basel und die Schifffahrt auf dem Oberrhein. — Das Elektrizitätswerk Arnberg bei Amsteg. — Kuranstalt Brestenberg am Hallwylsee. — Zum Gotthardvertrag. — Miscellanea: Regelung des Ausstellungswesens. Schweizerischer Bundesrat. Verbesserung der Abdampf-Druckverhältnisse an grossen Dampfturbinen. Auswechslung der obern Wettinger-Brücke der S. B. B. Ein neues Gebläse mit Hilfsflüssigkeit als Beschwerungsmittel. Radio-telegraphische Uhr-Kontrolle

im Eisenbahndienst. III. Internationaler Strassenkongress. Neues Museum in Hamburg. — Konkurrenzen: Neues Königl. Opernhaus in Berlin. Schulhaus mit Turnhalle an der Hofstrasse in Zürich. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Technischer Verein Winterthur. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel 59 bis 62: Kuranstalt Brestenberg am Hallwylsee.

Band 60.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 19.



Abb. 2. Blick flussabwärts auf die Basler Rheinhafenanlagen, nach einer Aufnahme vom 26. August 1910.

## Die Rheinhafenanlagen in Basel und die Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Am 14. September d. J. ist, wie wir bereits auf S. 167 berichtet haben, die in Verbindung mit dem Kraftwerk Augst-Wyhlen erstellte Schifffahrts-Schleuse von 90 m Länge und 12 m Breite in Betrieb genommen und damit ein zeitweilig regelmässiger Dampfer- und Schleppverkehr bis nach Rheinfelden, etwa 20 km oberhalb Basel, technisch ermöglicht worden. Dieses Ereignis, als Markpunkt in der Entwicklung der Schifffahrt auf dem Oberrhein, bietet uns willkommenen Anlass, unsere Leser über das bis anhin auf diesem für unser Land neuen Gebiete Geleistete zu unterrichten. Wir benützen hierzu die Mitteilungen, die uns in frdl. Weise Herr Kantonsingenieur Bringolf in Basel hinsichtlich der dortigen Rheinhafenanlagen gemacht hat, dem wir auch die Planunterlagen für unsere Zeichnungen verdanken. Im weitern stützen wir uns auf „Die Rheinquellen“, das bekannte Organ des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Das bedeutendste, abgesehen von der Augster Schleuse einzige Objekt der schweizerischen Rheinschifffahrts-Einrichtungen ist der sog. Basler Rheinhafen, genauer gesagt: der Schiffsanlegeplatz an dem der öffentlichen Verwaltung gehörenden Schiffsmühleareal im Norden der Stadt. Er liegt am linken Rheinufer und erstreckt sich von der elsässischen Landesgrenze an aufwärts auf eine Länge von rund 600 m (Abbildungen 1 und 2). Das Ufer wurde früher vielfach als Schuttanlegeplatz benutzt; die Anlage eines Rheinquais war schon längere Zeit projektiert, unterblieb aber, da ein Verkehrsbedürfnis für einen solchen nicht vorhanden war. Diese Uferstrecke eignet sich deswegen für eine Schiffsverladestelle sehr gut, weil sie auf einfache Weise mit dem Güterbahnhof der S. B. B. zu St. Johann in Verbindung gesetzt und weil längs des Ufers mit geringen Ausbaggerungen die für die Schiffe erforderliche Wassertiefe hergestellt werden konnte. Ein Nachteil ist die hohe Lage des Geländes über dem Wasser (der

Unterschied beträgt bei Niederwasser rund 13 m, bei Mittelwasser 10 m), sowie die starke Strömung längs des Ufers bei Hochwasser.

Die vorzunehmenden Arbeiten bestanden in Herstellung des Böschungsfusses vermittels einer bis auf eine Wasserhöhe von + 1,00 m am Basler Pegel (B. P., Pegelnullpunkt 247,20 m ü. M.) reichenden eisernen Spundwand, Pflasterung der 1 1/2 füssigen Böschung bis auf Hochwasserhöhe (+ 6,60 B. P.), Andecken mit Humus bis auf Strassen-



Abb. 1. Lageplan des «Basler Rheinhafens». — Masstab 1:15 000.