Unser Rheinhafen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 46

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-650149

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

UNSER RHEINHAFEN

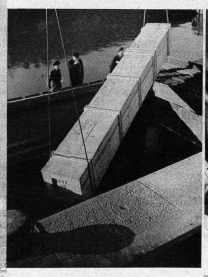
Im Verlaufe der letzten 40 Jahre ist an unserer Nordwestecke, dort, wo der Rhein die Schweiz verlässt und sich dem Meer zuwendet, ein Werk entstanden, dem für unser Land eine immer grössere Bedeutung zukommt: der Basler Rheinhafen. Schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts nahm Basel, durch seine geographische Lage geradezu als Transitplatz prädestiniert, im Verkehrswesen eine hervorragende Stellung ein. Diese Blütezeit fand anfangs des 15. Jahrhunderts ein Ende, als die fortwährend gesteigerten Rheinzölle und die Kämpfe zwischen den einzelnen Transportanstalten den Warenverkehr mehr und mehr auf die verbesserten Landwege verwies. Einen kurzen Aufschwung brachte die Ankunft des ersten Dampfers, der «Stadt Frankfurt», am 28. Juli 1832 in Basel, sowie der dem Güterverkehr erschlossene Hüninger Zweigkanal des Rhein-Rhone-Kanals. Aber schon Mitte der 40er Jahre führte die Eröffnung der linksufrigen Eisenbahn zur vollständigen Einstellung der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein.

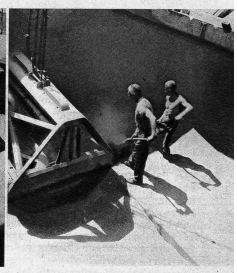
Es ist der Energie und Tatkraft von Ingenieur Rudolf Gelpke, der mit einer Probefahrt eines Kohlenschleppers im August 1903 die Schiffbarkeit des Rheins bis Basel neuerdings bewies, zu danken, dass die Schiffahrtsbestrebungen bedeutend an Durchschlagskraft gewannen. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges erreichte der Gesamtverkehr die Höhe von rund 90 000 Tonnen jährlich. Während einer zeitweiligen Lahmlegung in den folgenden Jahren blieben die Basler und die Bundesbehörden jedoch nicht untätig und bald nach Kriegsende konnte mit dem weiteren Ausbau der heute modern eingerichteten «Rheinhäfen beider Basel» begonnen werden. Rund 75 Millionen Franken sind darin investiert. Daneben hat die Schweiz ihr Interesse an der Rheinschiffahrt durch einen Beitrag von rund 40 Millionen Franken an die Kosten der Rheinregulierung zwischen Basel und Strassburg dokumentiert.

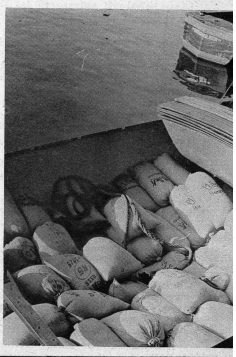
Welch gewaltiges Ausmass der Verkehr in den Basler Hafenanlagen dank der behördlichen Unterstützung und der privaten Initiative in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen angenommen hat, mögen einige Zahlen beweisen: Im Jahre 1919 belief sich das Total des Berg- und Talverkehrs auf 39 020 Tonnen; 19 Jahre später (1938) auf das rund 54fache, nämlich 2 704 518, im Rekordjahr 1937 sogar auf 2 960 265 Tonnen. Rund ein Drittel der schweizerischen Einfuhr nahm mengenmässig seinen Weg auf Wasserstrassen über Basel. Die jährlichen direkten und indirekten Frachtersparnisse, welche die Schweiz durch die Rheinschiffahrt erzielte, wurden auf 12 bis 15 Millionen Franken geschätzt.

Der vergangene Weltbrand legte den Hafen wieder vollkommen still. Sein Lebensnerv, der Rhein, war an vielen Stellen verletzt oder gar zerschnitten worden. Erst 13 Monate nach der Waffenruhe, im Juni 1945, fanden die ersten Schiffe wieder ihren Weg stromaufwärts nach Basel. Im April 1946 erfolgte die effektive Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt und bereits im Dezember überschritt das Gesamtgewicht der in den Rheinhäfen beider Basel umgeschlagenen Güter die erste Million Tonnen. Die sechs ersten Monate des laufenden Jahres erbrachten mit einem Totalverkehr von 842 469 Tonnen schon mehr als das Dreifache gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres (263 814 Tonnen). In normalen Zeiten verdienen durchschnittlich 1000 bis 1200 Personen ihr Brot im Hafenbetrieb.

Mit dem rapiden Anwachsen der Betriebsamkeit ist auch wieder jene internationale Atmosphäre in den Hafen zurückgekehrt, die uns etwas vom Leben am Meer ahnen lässt und die Sehnsucht nach fremden Ländern weckt.







Oben: Der Verlad von 10 Tonnen schweren Kisten, die von einer grossen schweizerischen Maschinenfabrik nach Valparaiso geschickt werden, bildet auch für die Hafenverwaltung kein alltägliches Ereignis. Für diese schwere Last traten zwei Krane in Aktion.

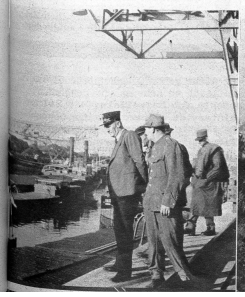
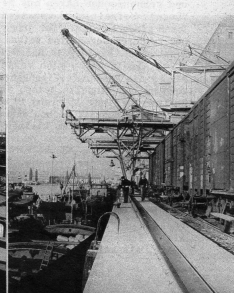
Oben rechts:
Auslad von Getreide.

Links: Blick von Silo im Kleinhüniger Hafen nach Norden (Schwarzwald).

Rechts: Der Hafen dient aber nicht nur der Ein- und Ausfuhr für unser Land. Der Transitverkehr hat wieder einen beträchtlichen Umfang angenommen, denn die Wasserstrasse ist immer noch der billigste Beförderungsweg. Als Kuriosum trafen, von Buchs herkommend, helle, prall gefüllte Säcke aus Ungarn und Sowjetrussland in Basel ein. Was die Aufschrift «Landaat Budapest» bedeutet, blieb ein Geheimnis.

Umschlag von Okoumé-Stämmen auf den Anlagen der «Neptun AG.» im Basler Rheinhafen Kleinhüningen. Die Stämme wurden von der westafrikanischen Küste nach Antwerpen und von dort auf den schnellen «Express»-Motorbooten dieser Schiffahrtsunternehmung nach Basel verladen; auf dem Bahnwege reisen sie nun zu den verschiedenen Verarbeitungsstätten im Innern der Schweiz.

Ohne die Zöllner geht es auch hier nicht ab. Jedes Stück wird von ihnen anhand der Begleitpapiere genau kontrolliert.

Dieser Schlepper ist voll beladen mit Schrot, herstammend von Flugzeugteilen, Fässern, Autotüren usw. — Die Getreidesilos und Lagerhäuser (im Hintergrund), die verschiedenen Transport-Gesellschaften gehören, haben ein Fassungsvermögen von 129 000 Tonnen. Dazu können noch 87 Millionen Liter flüssige Brennstoffe in den Tanks untergebracht werden.

Die nutzbaren Quais weisen eine Länge von weit über 4000 m auf. Dort werden die Güter mit Hilfe der Krane direkt von den Eisenbahnwagen in die Schiffe gehoben oder umgekehrt.