Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 35 (1945)

Heft: 49

Artikel: Die Basler Rheinschiffahrt

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650091

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

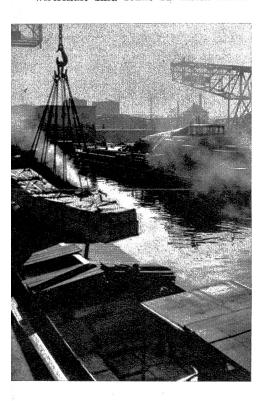
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.11.2025

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

wei der wichtigsten Gegebenheiten der verkehrswirtschaftlichen Situation der Schweiz sind: Die ausgesprochene Binnenlage mit weiten Entfernungen zu den grossen Seehäfen und die starke Ausrichtung des Verkehrs auf den Import. Daraus ergibt sich die grosse Bedeutung der Transportkosten auf den Zufuhrwegen der schweizerischen Versorgung. Wenn die schweizerische Industrie in den Gestehungskosten einigermassen auf der gleichen Ebene bleiben will, wie ihre Konkurrenz, so dürfen die Frachtkosten auf den zugeführten Rohstoffen gewisse Grenzen nicht übersteigen. Das gleiche gilt in bezug auf das Preisniveau der lebenswichtigen, aus dem Auslande zugeführten Nahrungsmittel (Getreide, Zucker, Kopra, Kaffee usw.). Aus diesen Ueberlegungen heraus erklären sich die Bestrebungen zum Anschluss der Schweiz an die Rheinschiffahrt als zwingend.

Die Rheinschiffahrt und die Hafenwirtschaft sind somit zu einem neuen



wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft geworden. Dabei haben der die Kantone Basel-Stadt -Land und Kreise der Privatwirtschaft engem Zusammenwirken grosse Initiative entwickelt und auch grosse Opfer gebracht. Der Bund hat durch einen grossen Beitrag von 40 Millionen Franken an die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel (Istein) und mit der Subventionierung der baselstädtischen Hafenbauten grossen Weitblick gezeigt. Der Kanton Basel-Stadt hat durch einen grosszügigen Ausbau der Hafenanlagen und durch eine starke Beteiligung am Beitrag des Bundes für die Rheinregulierung grosse Risiken auf sich genommen. Durch die Erstellung moderner Anlagen hat sich in letzter Zeit auch der Kanton Basel-Land an die wirtschaftliche Gemeinschaft der Schiffahrtsinteressen eingereiht.



Oben: Neuer Rheinhafen Kleinhüningen. Im Hintergrund Deutschland



Rechts: Der Aufschwungd es Schiffsverkehrs nach und von Basel führte dazu, dass die neuen Anlagen schon bald zur Höhe ihrer Kapazität ausgenützt wurden



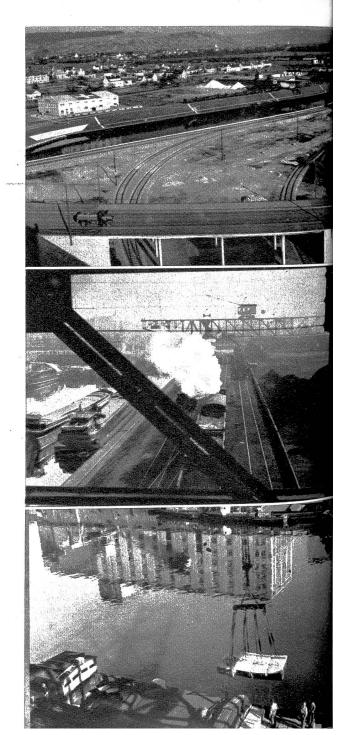
Links: Während vielen Jahren stand der Rheinhafen Kleinhüningen unter sämtlichen Rheinhäfen in bezug auf das Verhältnis zwischen Umschlagsleistung und Quailänge an der Spitze

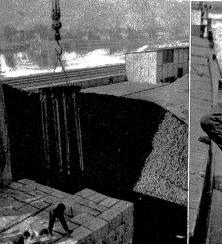


Im Gegensatz zu den Verhältnissen in anderen Ländern ist die Binnenschiffahrt für die Schweiz kein Problem der Konkurrenz zwischen Wasserstrasse und Schienenweg geworden. Im Gegenteil. Die Schiffahrt hat sich für die Schweizerischen Bundesbahnen als sehr wichtige Verkehrszubringerin entwickelt. Dank dem Umstand, dass die SBB die Schiffsgüter wenige Meter diesseits der Landesgrenze in Empfang nehmen können, fallen ihr die Güter vielfach für eine bedeutend längere Transportstrecke zu, als wenn sie die gleichen Güter auf dem Bahnweg auf der dem Bestimmungsort nächstgelegenen Grenzstation abholen müssten



Im Jahre 1939 betrug der Gesamtumschlag in den Rheinhäfen beider Basel 2115942 Tonnen. Die Zahlen zeigen deutlich die grosse Bedeutung der Rheinschiffahrt für die schweizerische Versorgung. Wir sind heute gezwungen, den grössten Teil unserer Rohmaterialien und Versorgungsgüter mit eigenen Transportmitteln im Ausland abzuholen









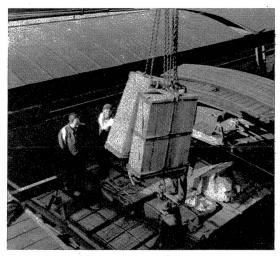
Als im Jahr 1923 die rechtsrheinischen Hafenanlagen in Kleinhüningen mit einem grossen Hafenbecken und einem stromoffenen Umschlagsquai am lybeckufer in Betrieb genommen wurden, konnte man annehmen, die neuen Anlagen würden zusammen mit dem alten St.-Johann-Hafen auf viele ahre wohl in der Lage sein, den Verkehrsanfall zu bewältigen 2 Die Rheinschiffahrt und die Hafenwirtschaft sind zu einem wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft geworden 3 Der Lotse kommt an Bord 4 Feierabend

Im Jahre 1938 betrug der Gesamtmschlag in den Rheinhäfen beider asel 2704518 t und 1939: 2115942 t. Die Zahlen zeigen eindrücklich die rosse Bedeutung der Rheinschiffahrt ir die Schweiz. Wir sind heute gewungen, den grössten Teil unserer Rohmaterialien und Versorgungsgüter nit eigenen Transportmitteln im Ausand abzuholen. Die Möglichkeit, grösere Transporte auf dem Rheinweg in mser Land zu führen, stellt einen irksamen Entlastungsfaktor dar. Die Rheinschiffahrt wird damit ein wichiges Instrument für die Behauptung er schweizerischen Unabhängigkeit. lie Versorgung der Schweiz mit festen rennstoffen kann nur mit Hilfe der Rheinschiffahrt in einigermassen beiedigender Weise erfolgen.

Die Rheinschiffahrt verschaffte der hweizerischen Wirtschaft auch geisse Möglichkeiten, Einfluss auf Rohoffpreise zu nehmen. Durch die chiffahrt sind gewisse Produktionsge-^{lete} frachtkostenmässig näher an die hweiz herangebracht worden. Es hanelt sich um Länder, die vorher wegen grossen Entfernung und der damit dingten hohen Transportkosten für Isere Industrie als Lieferanten nicht Frage kamen. Als Beispiel erwähnen die englische Kohle, die erst Grund der billigen Rheinfracht t der deutschen, französischen und nischen Kohle in Konkurrenz treten rfte

Für unsere Volkswirtschaft besons wichtig sind die mannigfachen glichkeiten der Arbeitsbeschaffung, ^{elche} uns die Rheinschiffahrt geacht hat.

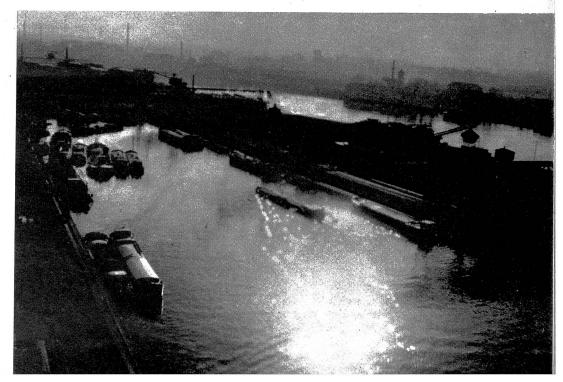
lm allgemeinen können wir feststeldass sich die Schweiz mit dem Anhluss an die Rheinschiffahrt eine ^{ei}he bedeutender Vorteile verschaffen ^{Inn}te. Diesen Vorteilen steht kein ein-^{ger} Nachteil von Rang entgegen. Un-Land hat somit allen Grund, seine



In den Basler Rheinhäfen sind durchschnittlich 1000 Personen dauernd mit den vielen in einer Hafenwirtschaft vorkommenden Arbeiten beschäftigt. In Stosszeiten steigert sich die Zahl der Beschäftigten bis zu 1500 Personen

Bemühungen um den Anschluss an die europäische Binnenschiffahrt als gut gelungen zu bezeichnen. Kein Wunder, dass in einzelnen Gegenden der Schweiz der Wunsch gross ist, in vermehrter Weise an den mit der Schiffahrt verbundenen Vorteilen grösseren Anteil zu nehmen. Deshalb die Bestrebungen der Ostschweiz zur Schiffbarmachung des Rheines zwischen Basel und Bodensee und deshalb die starke Bewegung in der Westschweiz um Anschluss an die Rhone und an die Rheinschiffahrt durch den sogenannten transhelvetischen Kanal. Und bekanntlich sind auch unsere Miteidgenossen im Tessin sehr aktiv tätig, einen Anschluss an das geplante oberitalienische Wasserstrassennetz mit einem Umschlaghafen in Locarno herzustellen.

Zurzeit sind unsere Behörden an umfassenden Untersuchungen über die technische Gestaltung und über die Wirtschaftlichkeit einer Ausdehnung der schweizerischen Binnenschiffahrt.



Blick gegen Kleinhüningen im Elsass