

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 25 (1984)  
**Heft:** 2-3

**Artikel:** Der Rheinhafen als internationaler Arbeitsplatz  
**Autor:** Frei, Veronika  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088824>

### **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:** 18.04.2026

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

# DER RHEINHAFEN ALS INTERNATIONALER ARBEITSPLATZ

VERONIKA FREI

## 1 Einleitung

Im Rahmen einer humangeographisch-volkskundlichen Arbeitsgemeinschaft über die Auswirkungen der Staatsgrenze auf die Nachbarschaftsbeziehungen im Basler Dreiländereck beschäftigt sich der nachfolgende Beitrag mit den Auswirkungen der Grenze unter dem Aspekt des Arbeitsplatzes. Als Beispiel wurde der Rheinhafen Kleinhüningen gewählt, da er im engeren Grenzbereich liegt und räumlich eine Einheit bildet. In die Auswertung der erhaltenen Informationen wurden deshalb der Hafen St. Johann sowie die in Basel-Land gelegenen Häfen Birsfelden und Muttenz nicht miteinbezogen.

Die zentrale Fragestellung behandelt das Einzugsgebiet der Arbeitskräfte im Rheinhafen Kleinhüningen. Sie geht von der Annahme aus, dass dort viele Grenzgänger beschäftigt sind. Es soll vor allem festgestellt werden, woher und wieviele Arbeitnehmer in diesen Rheinhafen zur Arbeit kommen. Dabei wird auch auf Fragen, die speziell die Grenzgänger betreffen, eingegangen (u.a. Grenzgängerbestimmungen, Kontakte zwischen Grenzgängern und Schweizern).

Die Untersuchung beschränkt sich auf die Arbeitnehmer im Rheinhafen Kleinhüningen. Das Schiffpersonal ist nicht miteinbezogen worden.

Da Informationen aus Umfragen stammen, die von der Rheinschiffahrtsgesellschaft in einem 2jährigen Rhythmus bei den Betrieben der Basler Häfen durchgeführt und nicht an Aussenstehende weitergegeben werden, wurden einige Firmen ausgewählt, um von diesen direkt Angaben, vor allem über die Wohnorte der schweizerischen und ausländischen Arbeitnehmer, zu erhalten. Mit der Auswahl der drei grössten Firmen im Kleinhüninger Rheinhafen, der Schweizerischen Reederei und Neptun AG (SRN), der Rhenus und der Ultra-Brag, hätten über zwei Drittel abgedeckt werden können. Da es jedoch nicht möglich war, in der Firma Rhenus vorzusprechen, bilden die Informationen der folgenden Firmen die Grundlage der Untersuchung: SRN, Navis und Ultra-Brag.

Weitere Versuche, konkrete Angaben über die Zahl der Beschäftigten im Kleinhüninger Rheinhafen und über jene der Grenzgänger zu erhalten, wurden – nur mit geringem Erfolg – beim Arbeitsamt des Kantons Basel-Stadt sowie bei den Einwohnermeldeämtern in Huningue und Weil (bzw. Lörrach) unternommen.

Das Arbeitsamt verfügt über kein Firmenregister mehr, mit dessen Hilfe die Anzahl der Beschäftigten im Rheinhafen hätte herausgefunden werden können. In den Einwohnerkontrollen der Gemeinden Huningue und Weil sind die Grenzgänger nicht nach ihrem Arbeitsort aufgeführt. Die Angaben des VHTL (Verband der Arbeitnehmer in Handels-, Transport- und Lebensmittelbetrieben) bezogen sich ausschliesslich auf im Betrieb Angestellte, jedoch nicht auf das Verwaltungspersonal.

---

Veronika Frei, Hochstrasse 63, 4053 Basel

Im eigentlichen Untersuchungsgebiet des Dreiländerecks befindet sich der Rheinhafen Kleinhüningen (Vgl. Abb. 1). Er ist der einzige Hafen mit zwei Hafenbecken (Becken I erstellt zwischen 1919 - 1926, Becken II zwischen 1936 - 1942). Die andern Häfen beider Basel liegen am offenen Strom, so der älteste, St. Johann (1906 - 1911), wie auch die jüngsten Anlagen von Birsfelden und Muttenz (1937 - 1940, erweitert nach 1950)<sup>1</sup>.

## 2 Grenzgänger

### 2.1 Grenzgängerbestimmungen

Die eidg. "Verordnung über die Begrenzung der Zahl der erwerbstätigen Ausländer" vom 22. Oktober 1980 enthält folgenden Artikel (17) betreffend Grenzgängerbewilligungen:

1. Grenzgänger, die eine Erwerbstätigkeit ausüben wollen, müssen um eine Arbeitsbewilligung für Grenzgänger (Grenzgängerbewilligung) nachsuchen.
2. Eine Grenzgängerbewilligung darf für neue Grenzgänger nur erteilt werden, wenn diese seit mindestens 6 Monaten ihren ordentlichen Wohnsitz in der benachbarten Grenzzone haben.
3. Grenzgänger dürfen nur innerhalb der Grenzzone tätig sein und haben täglich an ihren Wohnsitz in der benachbarten Grenzzone zurückzukehren.
4. Die Kantone sorgen für die Einhaltung dieser Vorschriften.

Die Grenzgängerbewilligung ist beim Kantonalen Arbeitsamt Basel-Stadt einzuholen.

Die Gesuche sind vom Arbeitgeber einzureichen. Dabei ist dieser bei einem erstmaligen Stellenantritt verpflichtet nachzuweisen, dass er

- "a) frühzeitig alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um eine Arbeitskraft auf dem inländischen Arbeitsmarkt zu finden;
- b) die zu besetzende Stelle beim Arbeitsamt erfolglos gemeldet hat und es innert angemessener Frist nicht möglich gewesen ist, aus dem gesamtschweizerischen Arbeitsmarkt eine Arbeitskraft zu vermitteln;
- c) nicht in der Lage ist, innert zumutbarer Frist eine auf dem Arbeitsmarkt verfügbare Arbeitskraft für die betreffende Stelle auszubilden oder ausbilden zu lassen" (vgl. Gesuch für Arbeitsbewilligung).

Für Grenzgänger besteht keine Kontingentierung wie für Saisoniers – doch die Bedingungen für eine Bewilligung eines Gesuches können bei einer entsprechenden Arbeitsmarktsituation vom Arbeitsamt verschärft werden.

Dadurch entstehen Schwierigkeiten, Arbeitskräfte aus dem angrenzenden Ausland zu erhalten, auch wenn zuwenig oder keine geeigneten Schweizer zu finden sind.

Zwischen der Schweiz und Deutschland sowie der Schweiz und Frankreich bestehen *Abkommen* über den Grenzübertritt von Personen im kleinen Grenzverkehr. Darin sind die *Grenzzonen* bestimmt für Grenzgänger, die im Nachbarland arbeiten.

Für unser Untersuchungsgebiet in der Bundesrepublik Deutschland fallen in diese Grenzzone: die Stadt Freiburg i.Brsg. sowie die Landkreise Freiburg, Müllheim, Lörrach, Säckingen, Waldshut, (vgl. "Abkommen zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung der BRD" vom Mai 1970).

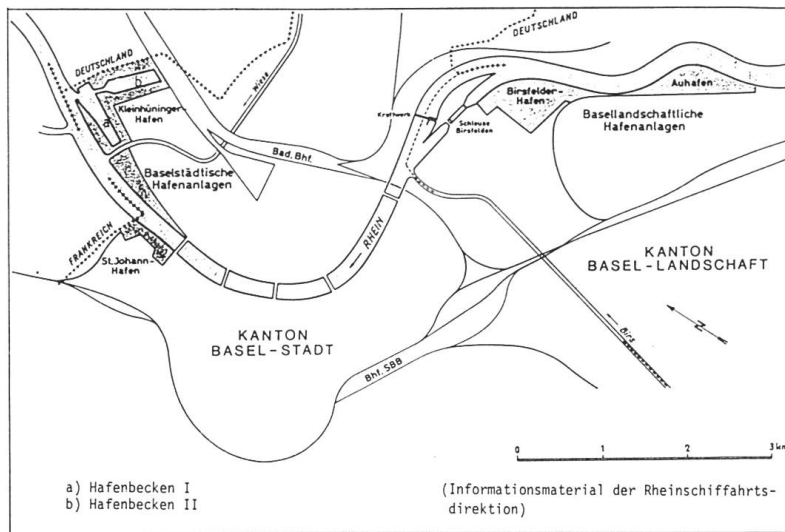


Abb. 1 Hafenanlagen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Übersichtsplan.

Wird diese Grenzzone überschritten, muss eine Arbeitsbewilligung zunächst vom Arbeitsamt geprüft und dann von der Fremdenpolizei ausgestellt werden.

Deutsche Grenzgänger, die weiter als 30 km entfernt wohnen, bezahlen in Basel Quellensteuer. In Frankreich

zahlen alle Grenzgänger die Steuern am Wohnort.

Die Grenzzone, die im "Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Grenzverkehr" vom 1. August 1946 festgelegt wurde, beträgt 10 km jenseits der Schweizer-Grenze.

## 2.2 Zur Situation des Grenzgängers am Arbeitsplatz Rheinhafen

Alle Grenzgänger sind den Schweizer Arbeitnehmern grundsätzlich gleichgestellt und unterstehen dem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der Firmen der Umschlagsbetriebe in den Rheinhäfen beider Basel vom 1.4.1979<sup>2</sup>. Damit haben sie Anspruch auf dieselben Sozialleistungen<sup>3</sup>, Arbeitszeiten<sup>4</sup>, Weiterbildungsmöglichkeiten<sup>5</sup> und Löhne<sup>6</sup> wie ihre schweizerischen Kollegen.

## 2.3 Herkunft und Anteil der Grenzgänger anhand der Angaben von drei ausgewählten Firmen

Am 31.12.1981 betrug die Gesamtzahl der Grenzgänger in Basel-Stadt:

	Männer	Frauen	Total
aus Frankreich:	7 571	5 157	12 728
aus der BRD:	3 591	2 205	5 796

Zur Zeit der Erhebung beschäftigten die Firmen SRN, Navis und Ultra-Brag im Rheinhafen Kleinhüningen insgesamt 424 Personen (Mai 1982). Die Gesamtzahl der Beschäftigten in den Rheinhäfen *beider* Basel betrug am 30.6.1981 1 591. Wie aus diesen Angaben hervorgeht, wird nicht nach den einzelnen Hafenanlagen unterschieden. Hinzu kommt, dass auch Betriebe darin eingeschlossen sind, deren Personal ausserhalb des Rheinhafens selbst mit der Rheinschiffahrt zu tun hat.

Tab. 1 Einteilung der Arbeitnehmer der drei Firmen SRN, Navis und Ultra-Brag nach Lage des Wohnortes (Mai 1982)

	Frankreich	BRD	BS	übrige CH Kantone	Total
Verwaltung	7	19	104	72	202
Betrieb	24	18	137	43	222

Von den insgesamt 424 Arbeitnehmern sind 68 (16%) Grenzgänger.

Der weitaus grösste Teil der Arbeitnehmer wohnt in Basel-Stadt selbst. Grenzgänger sind im Betrieb stärker vertreten als in der Verwaltung, besonders was Grenzgänger aus Frankreich betrifft. Aus den übrigen Schweizer Kantonen arbeiten in der Verwaltung fast doppelt so viele Arbeitnehmer als im Betrieb was darauf hinweist, dass diese in den umliegenden Gemeinden der Stadt wohnen und täglich einpendeln (Abb. 2).

Die Wohnorte der Grenzgänger sowie der Schweizer Arbeitnehmer der drei ausgewählten Firmen sind auf Abb. 2 eingetragen.

Auf den ersten Blick fällt das grosse und weit gestreute Einzugsgebiet der hier erfassten Arbeitnehmer im Rheinhafen Kleinhüningen auf. Das Einzugsgebiet der deutschen Grenzgänger erstreckt sich bis nach Freiburg, im Elsass weit über Mulhouse hinaus bis nach Odern, in der Schweiz bis nach Develier (in der Nähe von Delémont), Zürich, Brienz, Oberengstringen und Oberwil im Kanton Bern. In diesen Fällen ist jedoch anzunehmen, dass die Betroffenen während der Woche in Basel oder dessen Umgebung wohnen.

Was die Wahl der *Verkehrsmittel* zum Arbeitsplatz betrifft, werden vor allem Autos, Motorräder, Motorfahrräder und Velos benutzt, nur wenige Berufstätige kommen mit dem Zug. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang die teilweise grossen Distanzen, die vom Wohnort zum Arbeitsplatz zurückgelegt werden müssen, sowie der Zeitpunkt des Frühschichtbeginns (05.00 Uhr), weil dann keine Möglichkeit besteht, z.B. mit der Strassenbahn zur Arbeit zu fahren.

Das Schwergewicht der Verteilung liegt eindeutig bei den Schweizer Arbeitnehmern sowie den Betriebsmitarbeiter aus Frankreich. Der grösste Teil der Arbeitnehmer wohnt jedoch in Basel-Stadt, was aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht auf der gleichen Karte eingezeichnet wurde.

Unter den französischen Wohnorten stehen St. Louis und Mulhouse an erster Stelle, in der Bundesrepublik Deutschland ist dies Weil.

#### 2.4 Altersstruktur und Dauer des Anstellungsverhältnisses von Grenzgängern

Bei den Grenzgängern im Betrieb sind alle Altersgruppen vertreten, wobei Personen im Alter von 20 - 40 Jahren überwiegen.

Grenzgänger in der Verwaltung, die mehrheitlich aus Deutschland kommen, sind im Fall einer untersuchten Firma zwischen 30 und 56 Jahre alt.

Die Dauer des Anstellungsverhältnisses von Grenzgängern beträgt in den meisten Fällen mehrere Jahre (10 - 32). Auch im Betrieb besteht das Arbeitsverhältnis in der Regel seit längerer Zeit, ausser bei Aushilfen, die alle seit weniger oder höchstens seit einem Jahr in der Firma tätig sind.

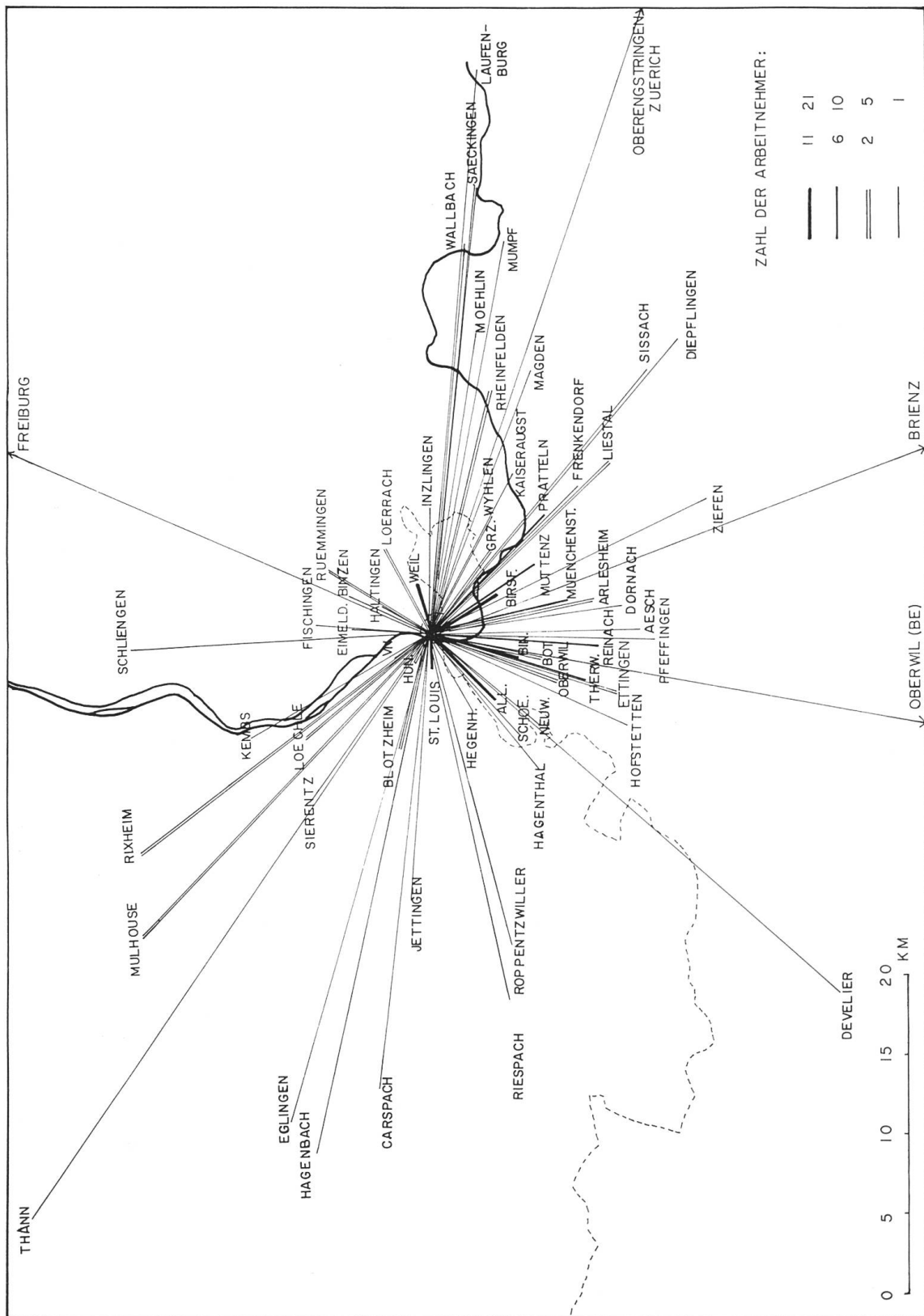


Abb. 2 Die Wohnorte der Arbeitnehmer der drei Firmen SRN, Navis und Ultra-Brag ausserhalb von Basel-Stadt (Stand Mai 1982).

## *2.5 Arbeitsmotive der Grenzgänger im Kleinhüninger Rheinhafen*

Als Hauptgründe wurden von Firmenvertretern sowie vom Vertreter des VHTL das Währungs- (v.a. Frankreich) und Lohngefälle genannt (10 - 15% mehr Lohn als in der BRD).

Die Soziallasten in der Schweiz sind für den Arbeitnehmer im Vergleich zu einem aufwendigeren Sozialsystem in Deutschland und Frankreich geringer, die Steuerbelastung ist niedriger.

Allerdings erhalten in Frankreich Arbeitende mit mehreren Kindern höhere Kinderzulagen.

Die Arbeitslosigkeit, besonders im Elsass, bewirkt ebenfalls, dass viele in Basel Arbeit suchen.

Als weiterer Grund wurde das freiere Arbeitsklima genannt. Damit ist die schubweise anfallende Arbeit gemeint, die nicht nach einem immer gleichen Zeitablauf bewerkstelligt werden kann und sich somit beispielsweise unterscheidet von der Arbeit in einem Industriebetrieb.

Grenzgänger meinten, dass der Rheinhafen Kleinhüningen nicht nur aus finanziellen Gründen als Arbeitsplatz gewählt wurde, sondern auch aus dem Wunsch heraus, in einem Hafen zu arbeiten oder auch, weil es einfach die am nächsten gelegene Möglichkeit war, Arbeit zu finden.

Zudem besteht im Umschlagsbetrieb die Möglichkeit, auch ohne handwerkliche Lehre zu arbeiten und sich im Lauf der Zeit spezialisieren zu können.

## *2.6 Grenzgänger und Arbeitsplatzsituation*

In allen drei befragten Firmen ist die Anzahl der Arbeitsplätze in den letzten Jahren zurückgegangen. Dabei sind keine Arbeitnehmer entlassen worden, sondern es wurden nicht mehr alle Abgänge ersetzt. Die Zahl der Grenzgänger nahm nicht ab, bei einer Firma stieg sie sogar an. Zwei der befragten Firmen würden Schweizern bei der Besetzung einer Stelle den Vortritt geben, doch sei es schwierig, solche zu finden. Als Gründe wurden der Schichtbetrieb und die Schwere der Arbeit im Hafenebetrieb genannt. Beispielsweise meldeten sich auf ein Inserat nur ein Schweizer, hingegen ca. 45 arbeitslose deutsche Grenzgänger. Erst seit einiger Zeit nimmt das Interesse von Schweizern zu. Für die Firmen ist es im Zusammenhang mit der steigenden Arbeitslosigkeit in jüngster Zeit schwieriger geworden, vom Arbeitsamt Bewilligungen für Grenzgänger zu erhalten.

Den Kontakt zwischen Grenzgängern und Schweizern bezeichneten alle Befragten der ausgewählten Firmen als gut. In den 50er Jahren jedoch, als der Hafen als gute Verdienquelle bekannt war, wehrten sich schweizerische Hafearbeiter gegen den Einsatz ausländischer Arbeitskräfte. Nach Auskunft des VHTL sind jedoch die Beziehungen zwischen Schweizern und Grenzgängern in den verschiedenen Firmen sehr ungleich.

## **4 Abschliessende Bemerkungen**

Das Einzugsgebiet der Grenzgänger, die – in diesem Fall – im Rheinhafen Kleinhüningen beschäftigt sind, ist einerseits räumlich begrenzt durch die Grenzgängerabkommen zwischen der Schweiz mit Deutschland und Frankreich, andererseits besteht eine Einschränkung infolge der vom Arbeitsamt benötigten Bewilligungen für die Grenzgänger. So-

mit können keinesfalls beliebig viele Grenzgänger im Rheinhafen arbeiten, obwohl die befragten Firmen infolge Mangels an geeigneten Schweizern auf sie angewiesen sind und Grenzgänger ihrerseits eine Arbeitsstelle in Basel suchen.

#### ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Zur Organisation der Rheinhäfen lässt sich festhalten: Am 30.6.1980 umfassten die Hafenanlagen beider Basel eine Gesamtfläche von 1 305 600 m<sup>2</sup> (BS: 634 200 m<sup>2</sup>, BL: 671 400 m<sup>2</sup>). Die potentielle Umschlagskapazität der Rheinhäfen liegt bei ca. 12 Mio t/Jahr und ist zu ca. 2/3 ausgenützt.

Seit 1922 besteht die Rheinschiffahrtsgesellschaft (ehemals: Rheinschiffahrtsamt). Sie untersteht dem Sozial- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Basel-Stadt, verwaltet jedoch das gesamte Hafengebiet in Basel-Stadt und Basel-Land, das an die Verwaltungskosten beiträgt. 1946 war zwischen beiden Kantonen eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafengelegenheiten getroffen worden.

Die Hafengebiete gehören den Kantonen, die auf eigene Kosten die Infrastruktur der Häfen (Quais, Hafenbecken, Strassen und Bahnanlagen) erstellen. Die Rheinschiffahrtsgesellschaft gibt Boden zweckgebunden im Baurecht an die Firmen ab, meist für 25, ev. für 50 Jahre, so dass eine Spekulation unmöglich ist. Nur Hafenbetriebe sind für die Nutzung des Bodens in den Hafengebieten zugelassen.

Die Einnahmen der Rheinschiffahrtsgesellschaft bestehen somit aus den Baurechtzinsen der Reedereien, Umschlags- und Lagerfirmen. Hinzu kommen die Hafengebühren für alle Güter, die auf dem Landweg den Hafen verlassen (ca. 95%) oder in den Hafen kommen (ca. 5%). Der Schiffsverkehr ist gemäss den Beschlüssen in der Mannheimer Akte von 1868 abgabefrei. Dieses Abkommen legt fest, dass die Schifffahrt frei sei für die Ströme, welche durch mehrere Staaten fliessen. Dies bedeutet freie Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis ans Meer, Gleichbehandlung der Schiffe aller Nationen und das Verbot der Erhebung von Abgaben im Schiffsverkehr (vgl. Die Rheinschiffahrt und ihre Bedeutung für die Schweiz, S. 2).

Bei Camions wird entsprechend der Güterart ein fester Satz zugeschlagen, den die Camionfirma – und schliesslich der Konsument – übernehmen muss. Die SBB berechnen bei den Gütertransporten für jede Tonne 25 Tarifikilometer zusätzlich. Diese Zuschläge gehen an die Kantone. Der Unterhalt der Anlagen wird von den SBB getragen.

Eine weitere Aufgabe der Rheinschiffahrtsgesellschaft besteht in der Kontrolle des Hafens durch die Hafensicherheitspolizei.

Formell sind alle Firmen in den Basler Häfen in schweizerischem Besitz. Dennoch befindet sich vermutlich ein grösserer Teil des Aktienskapitals der Reedereien in ausländischen Händen. In den Umschlagsbetrieben wird ein Gleichgewicht angenommen zwischen ausländischer und schweizerischer Beteiligung.

- <sup>2</sup> Alle Firmen im Hafen unterstehen dem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der Umschlagsbetriebe in den Rheinhäfen beider Basel vom 1. April 1979. Noch nicht darin aufgenommen sind die Betriebe der Tankanlagen, da sie nicht arbeitsintensiv sind. Es werden zur Zeit jedoch Bemühungen um deren Aufnahme in den GAV unternommen.

Je sechs Vertreter von Arbeitgebern und Arbeitnehmern sowie der Sekretär des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL), angeschlossen an den Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), legen in gemeinsamen Verhandlungen die Löhne fest.

Eine Kommission, bestehend aus je 50% Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern, ist zuständig

- für die Auslegung und Anwendung des GAV. Nicht-Mitglieder sind dazu verpflichtet, einen Beitrag an den VHTL zu bezahlen, da sie Nutzniesser des GAV sind und diesem ebenfalls unterstehen.
- 3 Die Arbeitnehmer sind auf Kosten der Firma bei der SUVA gegen Betriebs- und Nichtbetriebsunfall versichert (GAV: 5.1).  
Die Arbeitgeber sind dazu verpflichtet, mit Schutzmassnahmen Unfällen und Krankheiten vorzubeugen (Sicherheitsschuhe, Stahlkappen, Staubmasken, Handschuhe usw.). Für die Einhaltung dieser Schutzmassnahmen ist eine Unfallverhütungskommission (je 50% Arbeitnehmer und Arbeitgeber) zuständig.  
Neben der Pensionskasse bestehen je nach Firma für den Krankheitsfall eine Taggeldversicherung und Betriebskrankenkassen.
  - 4 Die Umschlagsbetriebe arbeiten meist in 8-Stunden-Schichten, die jede Woche wechseln (5 - 13 Uhr, 13 - 21 Uhr, selten Nachtschicht). Silobetriebe und technische Abteilungen arbeiten im Tagesbetrieb.
  - 5 Kurse für die Sicherheit und Weiterbildung (für Kranführer, Lokomotivführer, Verwaltungspersonal, Zolldeklaranten etc.) werden von den verschiedenen Firmen durchgeführt. Zudem existieren Kursangebote des VHTL.
  - 6 Die Lohnkategorien basieren auf einer Abmachung zwischen dem Arbeitgeberverband, den einzelnen Firmen sowie dem VHTL. Eine Aufstellung befindet sich im GAV (4.1).  
Arbeitnehmer in den Umschlagsbetrieben erhalten zusätzlich zum Monatslohn je nach Schwere der Arbeit Leistungszulagen zwischen Fr. 1.50 und 2.50 je Arbeitsstunde bei zulageberechtigten Arbeitern (vgl. GAV, Anhang II). Hilfskräfte arbeiten im Stundenlohn.

## RÉSUMÉ

L'article illustre les effets de la frontière nationale sur les relations de voisinage entre la Suisse et les Etats voisins. A cet effet, l'auteur analyse la dimension de la zone d'attraction frontalière ainsi que la place qu'occupent les travailleurs frontaliers dans le port rhénan de Kleinhüningen.

Une enquête réalisée dans trois entreprises révèle que la part des travailleurs frontaliers n'atteint que 16%. La zone de recrutement des frontaliers français, les plus nombreux, dépasse Mulhouse, celle des allemands atteint Fribourg. Les travailleurs suisses viennent essentiellement de Bâle, mais on recense également des migrants venant de Délémont et même au-delà. L'âge de nombreux frontaliers occupés à des travaux pénibles, se situe entre 20 et 40 ans; la plupart des allemands, qui occupent surtout des emplois administratifs, ont entre 30 et 56 ans.

Les mobiles qui ont incité à choisir un emploi dans le port rhénan sont, entre autres, la rémunération plus élevée qu'en France ou en Allemagne, le chômage, une ambiance de travail plus détendue. D'après les firmes qui recrutent de la main d'oeuvre, il existe, malgré une augmentation du chômage à Bâle, des emplois offerts, mais non occupés par des suisses, notamment pour les travaux pénibles ou le travail posté. Les rapports entre les travailleurs suisses et les frontaliers sont considérés comme bons.

Résumé: *D. Opferkuch*

Traduction: *P. Meyer*

## AUSKUNFTSSTELLEN und LITERATUR

### 1. Auskunftsstellen

Arbeitsamt des Kantons Basel-Stadt  
Gewerkschaftssekretär des VHTL  
Navis, SRN und Ultra-Brag  
ehemaliger Direktionssekretär der SRN  
Rheinschiffahrtsdirektion

### 2. Literatur

Abkommen zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung der BRD über den Grenzübertritt von Personen im kleinen Grenzverkehr, Mai 1970

Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Grenzverkehr, August 1946

Auszug aus dem Jahresbericht des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt pro 1980: X. Rheinschiffahrtsdirektion

Die Rheinschiffahrt und ihre Bedeutung für die Schweiz, Rheinschiffahrtsamt Basel

Die schweizerische Rheinschiffahrt im Jahre 1981 aus: Strom und See, Basel, Januar/Februar 1982

Gesamtarbeitsvertrag der Umschlagsbetriebe in den Rheinhäfen beider Basel vom 1. April 1979

Informationsmaterial der Rheinschiffahrtsdirektion

Verordnung über die Begrenzung der Zahl der erwerbstätigen Ausländer vom 22.10.1980