Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 57 (1965)
Heft: 8-9

Artikel: Die heutige Bedeutung der Schifffahrt für den schweizerischen Güterverkehr bis und ab den Rheinhäfen beider Basel

Autor: Haerri, Franz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921036

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: 02.10.2025

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

DIE HEUTIGE BEDEUTUNG DER SCHIFFAHRT FÜR DEN SCHWEIZERISCHEN GÜTERVERKEHR BIS UND AB DEN RHEINHÄFEN BEIDER BASEL

F r a n z H a e r r i , Rheinschiffahrtsamt, Hafenbureau Baselland, Birsfelden

DK 656.62 (494.23)

Auf dem internationalen Rhein werden durchschnittlich pro Jahr rund 130 Mio Tonnen Güter in berg- und talwärtiger Richtung befördert, worunter die Massengüter wie flüssige und feste Brennstoffe, Erze und andere mineralische Rohstoffe, Eisen und Stahl sowie Getreide und Futtermittel den ersten Platz einnehmen. Ununterbrochen ist auf dem Rhein eine Flotte von über 16 000 Güterschiffen im Einsatz, um die in den Seehäfen eintreffenden oder die in belgischen, holländischen, deutschen und französischen Industriegebieten bereitgestellten Güter ihren Bestimmungshäfen zuzuführen. Es ist schwer zu sagen, ob der Impuls für den heutigen Verkehrsumfang der Wasserstrasse Rhein vom gewaltigen Güterbedarf der Rheinuferstaaten ausgegangen ist, oder ob der Rhein die Grundlagen für den wirtschaftlichen Aufschwung in diesen Ländern geschaffen hat. Jedenfalls müssten ohne Vorhandensein des Rheinweges kostspielige Behinderungen und Verzögerungen in der Bedienung der westeuropäischen Staaten mit lebensnotwendigen Gütern eintreten, da die Kapazität der Eisenbahnen niemals ausreichen würde, um einen Güterverkehr im heutigen Umfange zu bewältigen. Auch die Nordseehäfen hätten ohne Vorhandensein des Rheinweges kaum ihre heutige Bedeutung erlangen können. Die Prosperität eines Güterumschlagsplatzes nämlich ist nicht allein nur von der Leistungsfähigkeit seiner Krane und dem Ausmass seiner Lagereinrichtungen, sondern vorwiegend auch von der Kapazität der Transportwege für die Abfuhr und Verteilung der eintreffenden Güter abhängig.

Im Jahre 1868 ist von den Rheinuferstaaten eine heute noch gültige Akte unterzeichnet worden, in welcher die Frei-

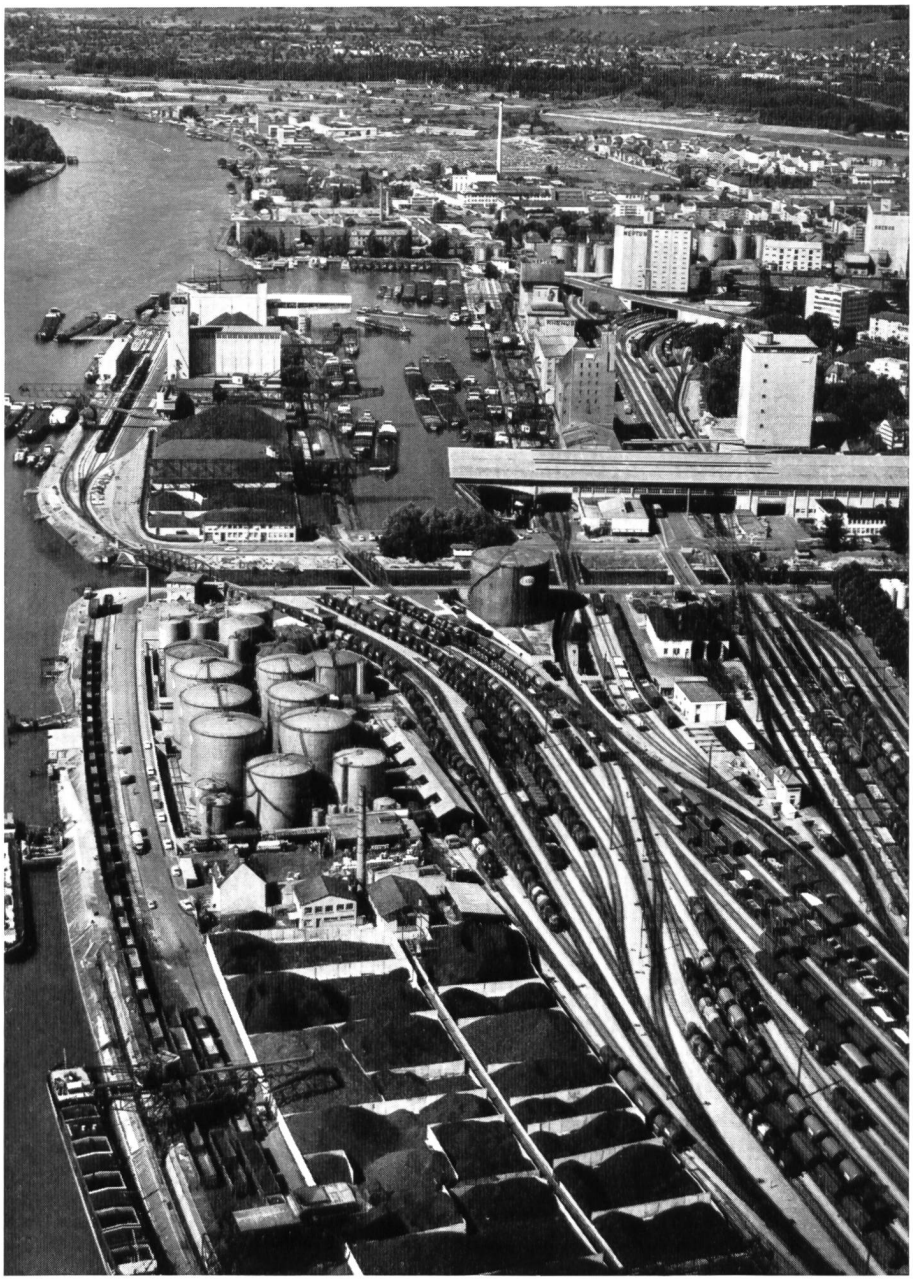

Bild 1
Hafenbecken I von Kleinhüningen, Kanton Basel-Stadt; im Vordergrund Klybeckquai und Hafenbahnhof
(Flugaufnahme Comet Zürich)

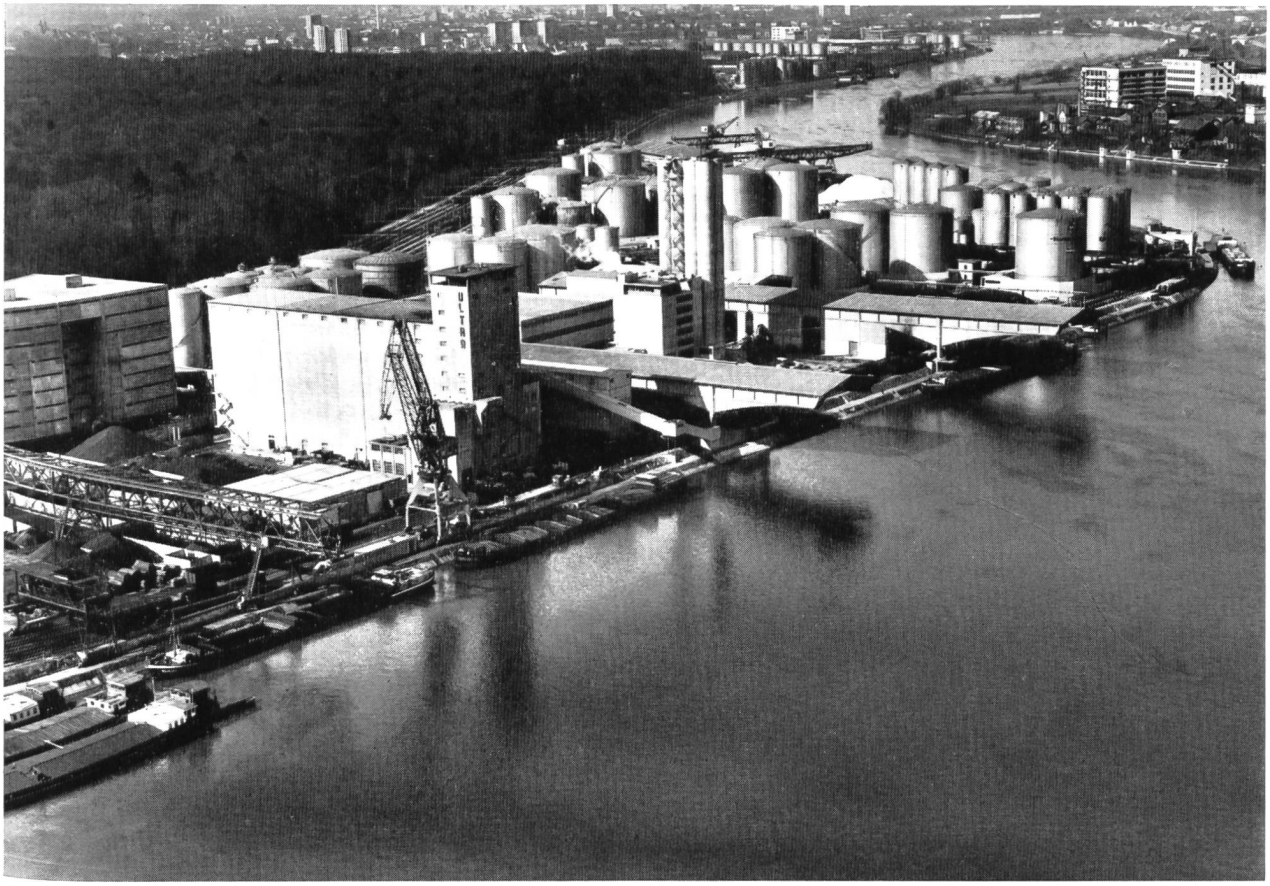

Bild 2 Auhafen, Kanton Basel-Landschaft (Flugaufnahme Comet Zürich)

heit der Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Basel und dem Meer garantiert wird. Die liberalen Grundsätze dieser sogenannten Mannheimer-Akte haben denn auch der internationalen Rheinschiffahrt einen Aufschwung gestattet, wie er unter dem alten Regime mit seinen Zöllen und unterschiedlich gehandhabten Schiffahrtsvorschriften kaum möglich gewesen wäre. So hat sich denn der Rhein im Laufe der Jahre zu einem Transportweg entwickelt, der nicht zu Unrecht oft als die Hauptschlagader des Verkehrs im westeuropäischen Raume bezeichnet wird.

Auch in der schweizerischen Verkehrswirtschaft kommt dem Rheinweg grosse Bedeutung zu. Ohne den Rhein hätten Industrie, Handel und Gewerbe unseres Landes zusätzliche Probleme zu lösen.

Infolge ihrer wenig vorteilhaften Binnenlage sowie auch wegen der geringen Vorkommen an Bodenschätzen aller Art war die Schweiz seit jeher gezwungen, ihren Bedarf an Roh- und Energiestoffen sowie an lebensnotwendigen Gütern vorwiegend im Ausland zu decken und für die Zufuhr dieser Waren, die in den meisten Fällen über weite Anmarschwege erfolgte, hohe Frachtkosten zu bezahlen. Die Einfuhrgüter der Schweiz wurden früher praktisch ausnahmslos von den ausländischen Bahnen bis an unsere Landesgrenzen befördert. Auf die Bildung der dafür zur Anrechnung kommenden Transporttarife konnten wir aus naheliegenden Gründen einen nur ungenügenden Einfluss ausüben. Dies aber bedeutete für die schweizerische Wirtschaft im Vergleich mit den verkehrsmässigen Vorteilen der an die Nord- und Ostseeküsten angrenzenden oder der am Mittelmeer gelegenen Staaten eine wesentlich ungünstigere Ausgangsbasis. Im Warenaustausch mit diesen Ländern hatte die Schweiz stets mit weitaus höherem Einsatz um ihre Position zu kämpfen. Um diesen Nachteil einigermassen auszugleichen, das heisst um auf den Weltmärkten konkurrenzfähig zu bleiben, war die Schweiz einerseits gezwungen, die Qualität ihrer Produkte zu steigern und andererseits alle Möglichkeiten zu nutzen, die eine Senkung der Frachtkosten erlaubten. Eine solche Möglichkeit bot sich vor rund 60 Jahren, als der Rhein für die Grosschiffahrt über Strassburg hinaus bis Basel erschlossen wurde und die schweizerische Wirtschaft von den vorteilhaften Rheinfrachten profitieren konnte. Der freie und ungehinderte Zugang zur Nordsee hatte in der Folge die Abwicklung unserer Ein- und Ausfuhr wesentlich erleichtert und verbilligt.

Der Rhein dient der Schweiz jedoch nicht ausschliesslich nur als Gütertransportweg zwischen den Nordseehäfen und Basel. Die heutige Bedeutung der schweizerischen Rheinschiffahrt ist zu einem grossen Teile auch dem traditionellen Warenaustausch zwischen unserem Lande und den Rheinuferstaaten zu verdanken. Die für die Schweiz bestimmten Ueberseegüter haben, gewichtsmässig betrachtet, einen wesentlich geringeren Umfang als jene Waren, die unser Land jeweils aus West- und Südeuropa bezieht. Die schweizerischen Aussenhandelsgüter mit Herkunft bzw. Bestimmung Westeuropa wiederum überwiegen ganz beträchtlich unseren Warenaustausch mit den südlichen Ländern des alten Kontinents. Die geographische Lage der Schweiz und das gewaltige Industriepotential Westeuropas haben zwangsläufig zu engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen unserem Lande und seinen nördlich und westlich gelegenen Nachbarstaaten geführt. Es ist deshalb kaum verwunderlich, dass diese Länder, mit welchen die Schweiz bereits seit Jahrhunderten eng verbunden ist, auch heute noch zu unseren wichtigsten Handelspartnern zählen. Von der gesamten mengenmässigen Ein- und Ausfuhr der Schweiz entfielen beispielsweise im Jahre 1964 rund 60 %

auf die Länder Westeuropas. Es sei ergänzend erwähnt, dass der Wert der auf Westeuropa entfallenden Aussenhandelsmengen unter demjenigen der übrigen schweizerischen Ein- und Ausfuhrgüter liegt. Dieses Missverhältnis zwischen Menge und Wert der von der Schweiz mit Westeuropa ausgetauschten Güter ist auf den Umstand zurückzuführen, dass unser Land u.a. bei den Rheinuferstaaten den grössten Teil seines Bedarfes an relativ billigen Roh- und Energiestoffen bezieht. Der für Massenguttransporte vorzüglich geeigneten Rheinschiffahrt fällt deshalb die Aufgabe zu, beträchtliche Mengen dieser Waren nach Basel zu transportieren.

Die geschilderte Bedeutung des Rheinweges für unser Land, die für die Verladerschaft günstigen Transportbedingungen und nicht zuletzt auch die weitblickend ausgebauten Empfangshäfen bei Basel hatten zur Folge, dass der schweizerischen Rheinschiffahrt eine zufriedenstellende Entwicklung beschieden war. Seit der Zeit vor dem Zweiten Weltkriege werden jährlich zwischen 30 und 35 % aller Aussenhandelsgüter der Schweiz über den Rhein geleitet. Das Verkehrsaufkommen der schweizerischen Rheinschiffahrt im Verlaufe der letzten dreissig Jahre ist auf der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Jahr	Schiffsankünfte	Gesamtverkehr auf dem Rhein in Tonnen
1935	7 834	2 216 997
1936	6 826	2 291 206
1937	7 861	2 960 265
1938	7 308	2 704 518
1939	5 111	2 115 932
1940	–	–
1941	1 262	485 777
1942	3 052	1 105 477
1943	3 440	1 091 459
1944	1 617	670 429
1945	23	2 504
1946	3 797	1 067 808
1947	6 197	1 897 231
1948	7 863	2 779 266
1949	7 373	2 252 020
1950	8 048	3 500 417
1951	8 987	4 592 413
1952	8 214	4 238 725
1953	8 565	3 923 071
1954	8 452	4 496 222
1955	8 476	4 587 420
1956	9 042	5 285 221
1957	10 189	5 396 360
1958	8 360	4 868 013
1959	9 565	4 898 351
1960	11 269	6 961 750
1961	12 108	6 817 493
1962	12 402	7 081 578
1963	12 471	8 280 847
1964	14 000	7 529 970

Fussnote: Ab 1941 sind die Verkehrszahlen der basellandschaftlichen Hafenanlagen inbegriffen.

Die vorstehenden Verkehrszahlen widerspiegeln deutlich die Bedeutung der Rheinschiffahrt innerhalb der schweizerischen Verkehrswirtschaft. Es ist ferner erwiesen, dass die Rheinschiffahrt bis Basel nicht einem regionalen oder gar kantonalen Bedürfnis entspricht, sondern dass sie als leistungsfähiges Transportinstrument im Dienste der gesamtschweizerischen Wirtschaft steht. Von den jährlichen Importmengen über den Rhein werden beispielsweise nur rund 6 % dem Güterkonsum der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zugeführt. Die übrigen Mengen verteilen sich auf sämtliche Gebiete unseres Landes und haben für das ganze Schweizervolk eine durch die vorteilhaften Rheinfrachten bedingte Verbilligung der Lebenshaltungskosten zur Folge.

Neben den guten Erfolgen der Schiffahrt nach der Schweiz haben sich jedoch im Verlaufe der letzten Jahre Probleme herausgebildet, hinter welchen sich die Zukunft des Rheintransportgewerbes alles andere als rosig abzeichnet. Auf dem Rhein nämlich herrscht seit längerer Zeit eine ungesunde Frachtenlage, hervorgerufen u.a. durch die unterschiedlichen Interessen der in viele Einzelgruppen zerfallenden internationalen Rheinschiffahrt. Dadurch wird den Reedereien eine zufriedenstellende wirtschaftliche Entwicklung verunmöglicht und die Lösung ihrer gegenwärtigen wie auch künftigen Aufgaben erschwert. Das gegenwärtig wenig zufriedenstellende Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag in der Rheinschiffahrt trifft heute vor allem die Schiffahrttreibenden und kann sich morgen aber auch zum Nachteil der gesamten schweizerischen Wirtschaft erweisen.

Zu diesem mehr internen Problem sieht sich die Rheinschiffahrt heute zusätzlichen Schwierigkeiten gegenüber, welche durch eine sich bereits spürbar machende Abwanderung der Mineralölprodukte auf andere Verkehrsträger hervorgerufen wurden. Von dieser Entwicklung dürfte auch die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein kaum unberührt bleiben.

Bis vor wenigen Jahren nämlich wurde die für die Schweiz bestimmte und über die Nordseehäfen eingeführte Erdölenergie vorwiegend mit Rheintankschiffen ab den in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam installierten Raffinerien verfrachtet. Das Rheintankschiff hatte damals noch den Vorteil, grosse Mengen dieser Güter über weite Strecken transportieren zu können. Inzwischen aber hat die Rohölpipeline in Westeuropa Eingang gefunden, womit die Errichtung von Raffinerien in den wichtigsten Schwerkonsumzentren ermöglicht werden konnte. Mittels Pipeline können die benötigten Rohölmengen zu niederen Kosten über weite Distanzen befördert werden, so dass eine der Hauptschwierigkeiten, welche bis anhin den Bau von Oelverarbeitungszentren im Binnenland verunmöglicht hatten, überwunden ist. Die Abfuhr der ausgestossenen Mineralölprodukte kann zudem zu billigsten Frachtkosten erfolgen, da sich die Raffinerien im Mittelpunkt oder in nächster Nähe bedeutender Verbrauchsgebiete befinden. Die gegenwärtig im westeuropäischen Binnenland bereits tätigen und von den Rheintankschiffen erreichbaren Produktionszentren befinden sich im Ruhrgebiet, bei Köln, Karlsruhe und Strassburg. Diese Raffinerien werden durchwegs mittels der drei Pipelines ab Wilhelmshaven und Rotterdam bzw. ab Marseille mit Rohöl versorgt. Wie bedeutend die Leistungsfähigkeit der im Rheinstromgebiet errichteten Oelverarbeitungszentren bereits ist, geht aus der Tatsache hervor, dass beispielsweise von den im Jahre 1964 per Rheintankschiff nach Basel verfrachteten Mengen an flüssigen Treib- und Brennstoffen nur mehr 25 % bei den Raffinerien in den Seehäfen bezogen worden sind.

Die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein und somit auch die Rheinhäfen beider Basel wurden bis heute von den Auswirkungen der Verlagerung der Versorgungsbasis für Erdölderivate nicht wesentlich berührt. Obwohl das Rheintankschiff durch das Näherrücken der Raffinerien an unsere Landesgrenzen eine bedeutende Verkürzung der mittleren Transportstrecke in Kauf nehmen musste, konnte die distanzmässige Einbusse durch einen rascheren Schiffsumlauf sowie durch die ständige Zunahme der Transporte an Mineralölen einigermassen kompensiert werden. Es ist jedoch zu befürchten, dass die Förderung von Blockzugtransporten ab Oberrheinraffinerien nach der Schweiz sowie die Erweiterung der inländischen Oelverarbeitungskapazität bereits in absehbarer Zeit die Wirtschaftslage der Tank-

schiffahrt auf dem Rhein entscheidend schwächen können. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass im Jahre 1964 bereits über 600 000 t Mineralölprodukte mittels Blockzügen ab Raffinerie Karlsruhe nach der Schweiz verfrachtet worden sind. Die Oelverarbeitungskapazität der in unserem Lande bereits bestehenden bzw. in Bau und Planung begriffenen Werke wird mit ca. 10 bis 11 Mio Tonnen pro Jahr veranschlagt, was ungefähr dem geschätzten Bedarf unseres Landes nach 1970 entsprechen würde. Das von diesen Werken benötigte Rohöl würde per Pipelines ab Mittelmeerhäfen zugeführt und hätte keinen Mehrverkehr für die traditionellen Transportunternehmen zur Folge.

Die Bevorzugung eines Verkehrsträgers für den Transport bestimmter Güter ist zweifelsohne auf dessen Zweckmässigkeit in der Verkehrsabwicklung, vor allem aber auch auf dessen Tarife zurückzuführen. Eine praktisch unbeschränkte Kapazität, eine vielseitige Verwendbarkeit sowie äusserst günstige Transportbedingungen haben die Rheinschiffahrt seit jeher ausgezeichnet. Ein Vergleich der betrieblichen Grundlagen der Binnenschiffahrt mit beispielsweise jenen der Eisenbahnen wird aus naheliegenden Gründen stets zum Vorteil des Wasserfahrzeuges ausschlagen. Betriebsrationalisierungen wurden bei beiden Transportarten durchgeführt und dürften in nächster Zeit sicher ergänzt werden. Eine Bevorzugung des Bahnweges längs des Rheins kann deshalb nur auf eigentliche Kampfmassnahmen seitens der Schiene zurückzuführen sein. Diese zwecks Gewinnung zusätzlichen Verkehrs ergriffenen Massnahmen bieten dem Verlader wohl gewisse Vorteile, berechtigen aber auch zur Frage, ob solche Transportverbilligungen von dem in Frage stehenden Verkehrsträger als wirtschaftlich vertretbar bezeichnet werden dürfen bzw. mit den internationalen Bestrebungen betreffend Koordinierung des Verkehrs überhaupt in Einklang zu bringen sind.

Es ist andererseits in der Tages- und Fachpresse bereits mehrmals darauf hingewiesen worden, was für die Rheinschiffahrt ein Verlust eines ihrer wichtigen Massentransportgüter bedeuten würde. Eine Abwanderung der flüssigen Treib- und Brennstoffe auf andere Verkehrsträger (Eisenbahn, Pipeline) hätte zwangsläufig eine starke Reduktion des Bestandes an Tankschiffen zur Folge, was sich vor allem dann für unsere Wirtschaft katastrophal auswirken würde, wenn bei allfälligen Versorgungskrisen auf dem Mineralölsektor auf den anerkannt leistungsfähigsten und zuverlässigsten Gütertransportweg zurückgegriffen werden müsste.

Bei der Lösung entscheidender Fragen, welche die Sicherstellung unserer Landesversorgung betreffen, darf deshalb nicht übersehen werden, dass der Rhein durch ein internationales Uebereinkommen einen jederzeit offenen Verkehrsweg darstellt. Während des Zweiten Weltkrieges beispielsweise, als die wichtigsten nach der Schweiz führenden Eisenbahnen während kürzerer oder längerer Zeit den Betrieb einstellen mussten, konnte unsere Landesversorgung mit Energiestoffen vor allem dank des Rheins einigermassen aufrecht erhalten werden. Es ist ferner nicht zu vergessen, dass die wirtschaftlichen Vorteile, welche unser Land durch die Benützung des Rheinweges erzielt, voll und ganz den Konsumenten zukommen.

DIE BINNENSCHIFFAHRT IN DER SCHWEIZ

J a k o b W e l t i - S c h m i d t, Wolfhausen ZH, Zentralstelle der schweizerischen Binnenschiffahrt

DK 656.62 (494)

Das westeuropäische Wasserstrassennetz steht im Ausbau. Sozusagen alle westeuropäischen Staaten unternehmen bemerkenswerte Anstrengungen, die bestehenden Wasserwege in ihrem Hoheitsgebiet selbständig, in grenzüberschreitendem Rahmen gemeinsam zu verbessern und durch bedeutende Erweiterungsbauten zu ergänzen. Einerseits sollen diese Arbeiten zweifellos die Verkehrsgunst einzelner Regionen fördern, anderseits aber — wohl der wichtigste Beweggrund — im Hinblick auf nationale und internationale Gegebenheiten das Verkehrswesen insgesamt stärken. Man hat erkannt, dass neben Schiene, Strasse und Pipeline die Binnenschiffahrt dazu unerlässlich und dass diese für zahlreiche Massen- und Schwergüter nach wie vor das rationellste und billigste Beförderungsmittel ist. Eine gleichlaufende Entwicklung zeichnet sich in den Ostblockstaaten und in aussereuropäischen Gebieten ab.

Die Schweiz, in früheren Zeiten dank ihrer zahlreichen schiffbaren Seen und Wasserläufe Vermittlerin zweier guter Südnordverbindungen und einer Ostwestlinie für den damals den Wasserweg gehenden Transitverkehr, verdankt es dem Weitblick und der Initiative des Basler Ingenieurs Rudolf Gelpke, dass sie zu Beginn dieses Jahrhunderts erneut Zugang zum Rhein und damit einen Anschluss an die sich auf diesem Strom mehr und mehr entwickelnde Güterschiffahrt fand. Inzwischen ist der Rhein unser wichtigster Zufuhrweg, Basel das Haupttor zur Schweiz mit jährlich gegen 13 000 Schiffsankünften geworden. Und doch endet hier für unser Land die Binnenschiffahrt nach europäischen Begriffen. Obwohl die schweizerische Rheinflotte gegen 500 Einheiten mit einer Gesamtladefähigkeit von über 430 000 t zählt, hat sich die Schweiz bis heute noch nicht entschliessen können, dieser Flotte den Weg nach Osten und Westen auf den sich anbietenden und optimal ausbaureifen Strecken von Hochrhein und Aare zu öffnen.

Das bedeutet nicht, dass die Schiffahrt in diesem Land eine absolut nebensächliche Rolle spiele. Die Personen- und Güterschiffahrt auf den Schweizer Seen und den schiffbaren Flussabschnitten der Aare (von Solothurn bis Yverdon) und des Hochrheins (von Schaffhausen bis zum Bodensee) hat vielmehr in jüngster Zeit eine ausserordentliche Bedeutung erlangt, die jedoch in ihrer Gesamtheit oft sozusagen bloss am Rande erkannt und vielfach übersehen wird.

Die P e r s o n e n s c h i f f a h r t fand in der Schweiz eine erste Ausweitung, als Handruder und Segel, geruderte Nauen und Segelschiffe durch die die schweizerischen Seen erobernden Dampfschiffe verdrängt wurden. Von den Dampfschiffen versprach man sich vorab eine billigere und schnellere Beförderung von Gütern und Passagieren. Dies traf auch zu, bis die Eisenbahn noch beträchtlichere Vorteile bot, den Verkehr mehr und mehr an sich zog und zur ernsten Konkurrenz für das noch junge Verkehrsmittel auf dem Wasser wurde. Manche Dampfschiffahrts-Gesellschaften bangten damals um Ladung und Verdienst, sahen die Zukunft in düsteren Farben, wechselten die Hand, fusionierten oder lösten sich auf. Doch der drohende Niedergang und die Zeiten einer beunruhigenden Stagnation wurden überwunden. Insbesondere seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges setzte eine Aufwärtsentwicklung ein, die heute noch anhält und die vor zwanzig Jahren wohl kaum jemand vorausgesehen hat.