

Die Basler Rheinschiffahrt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **35 (1945)**

Heft 49

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-650091>

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

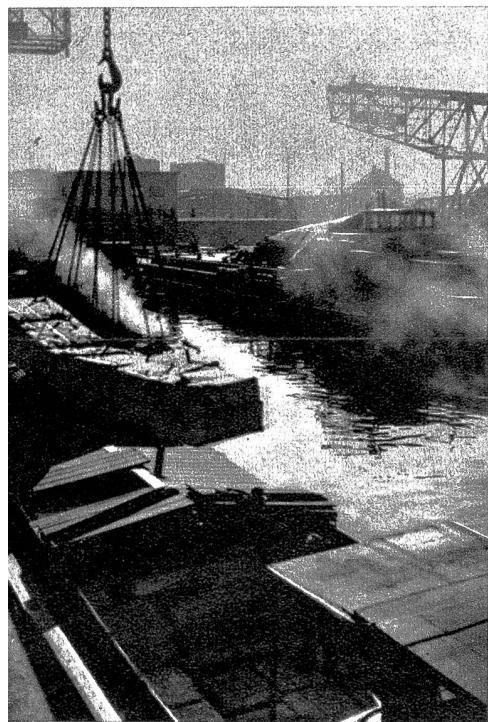
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zwei 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 Gesteungskosten 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



Die Basler Rheinschiffahrt



wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft geworden. Dabei haben der Bund, die Kantone Basel-Stadt und -Land und Kreise der Privatwirtschaft in 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 Aufschwung des Schiffsverkehrs nach und von Basel führte dazu, dass die neuen Anlagen schon bald zur Höhe ihrer Kapazität ausgenützt wurden

*

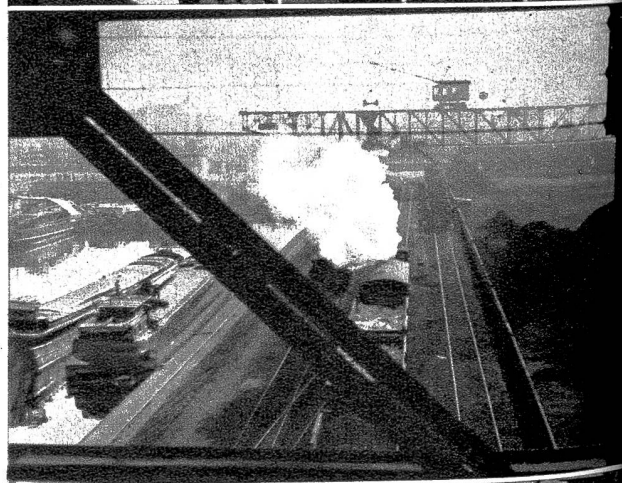
Links: Während vielen Jahren stand der Rheinhafen Kleinhüningen unter sämtlichen Rheinhäfen in bezug auf das Verhältnis zwischen Umschlagsleistung und Quailänge an der Spitze

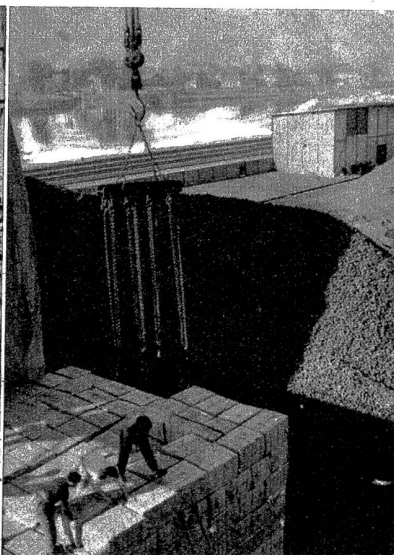
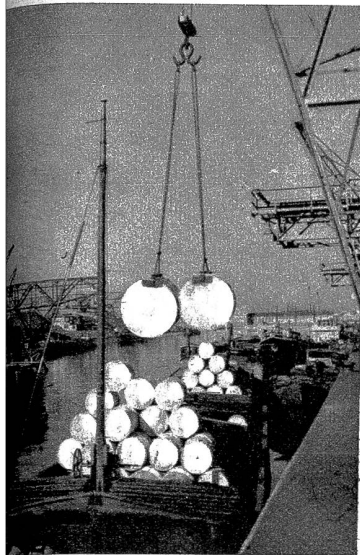
*

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 2 115 942 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 Klybeckufer in Betrieb genommen wurden, konnte man annehmen, die neuen Anlagen würden zusammen mit dem alten St.-Johann-Hafen auf viele Jahre 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

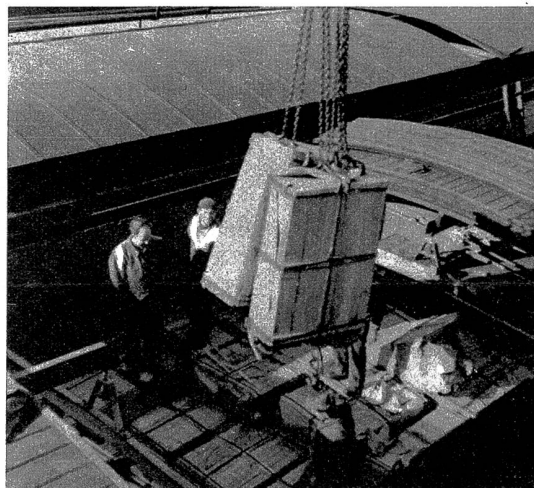
Im Jahre 1938 betrug der Gesamtumschlag in den Rheinhäfen beider Basel 2 704 518 t und 1939: 2 115 942 t.

Die Zahlen zeigen eindrücklich die grosse Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweiz. Wir sind heute gezwungen, den grössten Teil unserer Rohmaterialien und Versorgungsgüter mit eigenen Transportmitteln im Ausland abzuholen. Die Möglichkeit, grössere Transporte auf dem Rheinweg in unser Land zu führen, stellt einen wirksamen Entlastungsfaktor dar. Die Rheinschiffahrt wird damit ein wichtiges Instrument für die Behauptung der schweizerischen Unabhängigkeit. Die Versorgung der Schweiz mit festen Brennstoffen kann nur mit Hilfe der Rheinschiffahrt in einigermaßen befriedigender Weise erfolgen.

Die Rheinschiffahrt verschaffte der schweizerischen Wirtschaft auch gewisse Möglichkeiten, Einfluss auf Rohstoffpreise zu nehmen. Durch die Schiffahrt sind gewisse Produktionsgebiete frachtkostenmässig näher an die Schweiz herangebracht worden. Es handelt sich um Länder, die vorher wegen der grossen Entfernung und der damit bedingten hohen Transportkosten für unsere Industrie als Lieferanten nicht in Frage kamen. Als Beispiel erwähnen wir die englische Kohle, die erst auf Grund der billigen Rheinfracht mit der deutschen, französischen und polnischen Kohle in Konkurrenz treten durfte.

Für unsere Volkswirtschaft besonders wichtig sind die mannigfachen Möglichkeiten der Arbeitsbeschaffung, welche uns die Rheinschiffahrt gebracht hat.

Im allgemeinen können wir feststellen, dass sich die Schweiz mit dem Anschluss an die Rheinschiffahrt eine Reihe bedeutender Vorteile verschaffen konnte. Diesen Vorteilen steht kein einziger Nachteil von Rang entgegen. Unser 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