



**25 Jahre Basellandschaftliche  
Rheinhausen  
Birsfelden / Au**

STROM UND SEE  
61. Jahrgang Nr. 2  
Basel, Februar 1966

# Basler Kantonalbank

Hypotheken- und Handelsbank

Aufbewahrung und Verwaltung von **Wertschriften**  
Ausführung von **Börsenaufträgen**  
Abwicklung des **Zahlungsverkehrs im In- und Ausland**  
Gewährung von **Kontokorrent-Krediten**  
**Hypothekar-Darlehen und Baukrediten**  
Eröffnung von **Akkreditiven im In- und Ausland**  
**Geldwechsel - Reisechecks**  
Vermietung von **Schrankfächern**

Besorgung aller übrigen Bankgeschäfte zu günstigen Bedingungen

# WALO

Strassenbau

Tiefbau

Geleisebau

Industrieböden

**WALO**

**WALO**

Bauunternehmung Walo Bertschinger AG

# Strom und See

Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr. 61. Jahrgang der 1906 von Ing. Rudolf Gelpke gegründeten «Rheinquellen». Herausgeber: Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, Basel. Redaktion: Albin Breitenmoser, Basel.

Offizielles Publikationsorgan der Rheinzentalkommission. Vereinsorgan für die Mitglieder der Schweizerischen Schifffahrtsvereinigung in Basel, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen und des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz e. V. in Konstanz. — Adresse für redaktionelle Zuschriften und Expedition: Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG, Blumenrain 12, 4001 Basel, Tel. (061) 23 75 00. Inseratenannahme: Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG. Druck: Buchdruckerei zum Basler Berichthaus AG, Basel.

## Inhaltsverzeichnis der Festschrift

herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Direktion des Innern des Kantons Basel-Landschaft und den Hafenbehörden beider Basel

Dem Kanton Basel-Landschaft als Dank anlässlich des 25jährigen Bestehens der Hafenanlagen Birsfelden und Au	44
Regierungsrat Ernst Loeliger	Zum Geleit . . . . . 45
Regierungsrat und Nationalrat Alfred Schaller	Stadt und Land — mitenand . . . . . 46
E. L.	Zur Vorgeschichte . . . . . 47
Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten	. . . . . 48
Franz Haerri	25 Jahre Schiffs- und Güterverkehr in den basellandschaftlichen Rheinhäfen . . . . . 49
Die Vorsteher der basellandschaftlichen Rheinhäfen — Die Basler Hafendirektoren	. . . . . 54
Alfred Schaller	Ing. Oskar Bosshardt (1873—1950) . . . . . 54
Armin Aegerter	Obering. Alfred Bringolf † . . . . . 54
Ernst Merkofer	Die bauliche Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen . . . . . 57
Werner Mangold	Die Mineralölprodukte — Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen . . . . . 60
Albin Breitenmoser	Vom Plan zur Wirklichkeit . . . . . 63
Ernst Schneider	Birsfelden gestern — heute — morgen . . . . . 68
Dr. Walter Müller	Das basellandschaftliche Rheinschiffahrtsrecht . . . . . 69
	Die allgemeine Lage in der internationalen Rheinschiffahrt . . . . . 74
	Kurznachrichten . . . . . 80
	1965 unter Schweizer Flagge in Fahrt gesetzte Rheinschiffe . . . . . 80
	Rheinhafenverkehr beider Basel im Jahre 1966 (1965) in t . . . . . 81
	Rheinpegelstände im Januar 1966 . . . . . 81
	Die schweizerische Rheinflotte am 1. Januar 1966 . . . . . 82

## Schweizerische Treuhandgesellschaft

Société Anonyme  
Fiduciaire Suisse

4002 Basel, Freie Strasse 90, Telephone 061-24 18 10, Zürich-Genf-Lausanne

Revisionen im kaufmännischen und betrieblichen Rechnungswesen Bilanz-, Wirtschafts- und Steuerberatung	Organisation von Finanz- und Betriebsbuchhaltungen Juristische Konsultationen, Sekretariate von Wirtschaftsverbänden	Beratung über versicherungsmathematische Probleme, insbesondere auf dem Gebiet der Personalfürsorge
---	---	---

**Tochtergesellschaften:** Paris, Grenoble, Mailand, Rom und Barcelona

*Dem Kanton Basel-Landschaft als Dank  
anlässlich des 25jährigen Bestehens der Hafenanlagen Birsfelden und Au.*

Im Jahre 1868 haben Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preussen durch Unterzeichnung der Mannheimer Akte den Willen bekundet, den Fahrzeugen aller Nationen der «Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel in das offene Meer» kein Hindernis entgegenzulegen und volle Freiheit einzuräumen. Basel war im damaligen Gedankenkreis der zwangsläufige Endpunkt der Schiffahrt, weil die 1226 gebaute Rheinbrücke als Riegel aus Holz und Stein der Schiffahrt den Weg versperrte.

Heute noch bildet Basel im Blickfeld der völkerrechtlichen Ausdehnung des konventionellen Rheines die obere Abgrenzung. Das tatsächliche Strombild von Basel hat sich jedoch seit mehr als zwei Jahrzehnten grundlegend gewandelt. Vertreter einer älteren Generation vermögen sich noch daran zu erinnern, wie vor dem Ersten Weltkrieg vereinzelte Flösse, gebildet aus Stammholz, vom Hotzenwald den Rhein hinunter gesteuert wurden, als letzte Zeugen einer einst schiffbaren Wasserstrasse. Wenn heute der Fremde von der Pfalz des Basler Münsters den Blick nach der Dreiländerecke richtet, so wird er Schiff um Schiff unter der Flagge aller Rheinuferstaaten erkennen, die mit viel Geschick durch die Mittlere Rheinbrücke vorstossend den Weg stromaufwärts nehmen.

Ein neuzeitlicher Schiffsbetrieb ist undenkbar ohne leistungsfähige Hafenanlagen, und der Beweis, dass Umschlagseinrichtungen den Wasserverkehr zu fördern vermögen, ist durch den Unternehmungsgeist, welchen Behörden und Volk des Kantons Basel-Landschaft vor mehr als 25 Jahren an den Tag gelegt haben, einmal mehr erbracht worden. Die bedeutsame Steigerung der über den Rhein nach der Schweiz verschifften Gütermengen wäre nie möglich gewesen, wenn die grosszügig geplanten Anlagen von Birsfelden und im Auhafen in der unmittelbaren Nachkriegszeit nicht zur Verfügung gestanden wären.

Hiefür schulden die Schiffahrttreibenden, die Hafensiedler und ein weiter Kreis von Verladern den Vertretern der Behörden des Kantons Basel-Landschaft und allen Persönlichkeiten, die sich für die gute Sache während all den Jahren eingesetzt haben, aufrichtigen Dank.

Aus voller Überzeugung dürfen wir bekunden: Der Kanton Basel-Landschaft hat sich um die schweizerische Rheinschiffahrt wohl verdient gemacht. Unser Wunsch geht dahin, dass auch in Zukunft, allen Fährnissen zum Trotz, die Häfen der beiden Basel ihre Stellung zum Nutzen unseres Landes behalten und festigen können.

Im Namen der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung:

*N. Jaquet*  
N. Jaquet





## Zum Geleit

Es war am 19. März 1941, als das erste Schiff, M/S «Express 105» des Haniel-Konzerns, mit ca. 250 Tonnen Kohle in Birsfelden zum Löschen anlegte und damit den Schiffsverkehr zu den neuerstellten basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen eröffnete. Für die Initianten und Schöpfer muss es ein eigenartiges Gefühl gewesen sein, in einem Augenblick den Hafenbetrieb aufzunehmen, da ringsum unerbittlich der Weltkrieg tobte und die zukünftige Entwicklung noch vollständig im dunkeln lag. Fast beschwörend, aber doch von gewisser Zuversicht erfüllt, muten uns heute die im ersten Geschäftsbericht 1941/42 veröffentlichten Worte an:

«Unsere Hafenanlagen sind nicht für den Krieg, sondern für den Frieden gebaut. Möge ein gütiges Geschick diesen ersehnten Frieden bald bringen, damit die friedliche und aufbauende Zusammenarbeit der Völker wieder einsetzen kann. Dann werden die basellandschaftlichen Hafenanlagen die ihnen zugedachte Aufgabe zum Segen unserer engeren Heimat und zum Wohle des ganzen Landes noch besser erfüllen können.»

Dieses Jahr nun feiern die basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens. Aus dem schwächlichen Bäumchen ist ein kräftiger Baum, aus kleinen Anfängen ein mächtiges, blühendes Unternehmen geworden, dessen wirtschaftliche Bedeutung für unseren Kanton, aber auch für die ganze Schweiz, kaum mehr wegdenken ist. Die in das Unternehmen gesetzten Erwartungen sind nicht nur erfüllt, nein, sie sind in einem nie geahnten Masse übertroffen worden.

Es ziemt sich deshalb, heute all derer in Dankbarkeit zu gedenken, die durch ihren Wagemut dazu beigetragen haben, das Werk zu planen und zu schaffen. Dank gebührt den baselstädtischen Behörden für ihre Bereitschaft zu enger Zusammenarbeit, einer Zusammenarbeit, die durch die Tätigkeit des Rheinschiffahrtsamtes Basel, das vertragsgemäss die Geschäftsführung der Rheinhäfen beider Basel ausübt, aufs schönste veranschaulicht wird. In den Dank einzuschliessen sind alle Hafensiedler, ohne deren Unternehmergeist die Anlagen nicht voll ausgenützt wären, die Zollbeamten, die stets für eine rasche Abfertigung und vernünftige Auslegung der Bestimmungen sorgten, die Bahnbeamten, dank deren Einsatz die Warenabfuhr fast immer reibungslos erfolgte, und die zahlreichen ungenannten Helfer, die zur guten, auf Sicherheit bedachten Abwicklung des Umschlages beigetragen haben.

Möge trotz einiger den Wirtschaftshimmel verdunkelnder Wolken den basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen weiterhin eine gedeihliche Entwicklung beschieden sein!

Ernst Loeliger, Regierungsrat

Vorsteher der basellandschaftlichen Rheinhäfen

# Stadt und Land – miteinander!

Von Alfred Schaller, Regierungsrat und Nationalrat, Basel

25 Jahre Schifffahrt zu den Rheinhäfen Au-Birsfelden geben Anlass zu einem Jubiläum, einem festlichen Tag. Für eine beachtliche Zahl der Festgäste wird das freudige Feiern mit Erinnerungen garniert sein. Der Rückblick reicht nicht nur 25 Jahre zurück, sondern um ein gutes Jahrzehnt weiter. Der Eröffnung der Schifffahrt gingen ja der Entschluss zum Hafenbau, die Planung, die Vorbereitung der Beschlüsse des Landrates, die Volksabstimmung und die Erstellungsarbeiten voran. Die eigentliche Realisierungsphase fiel in die Kriegswirren. Schwierige Aufgabe in schwerer Zeit!

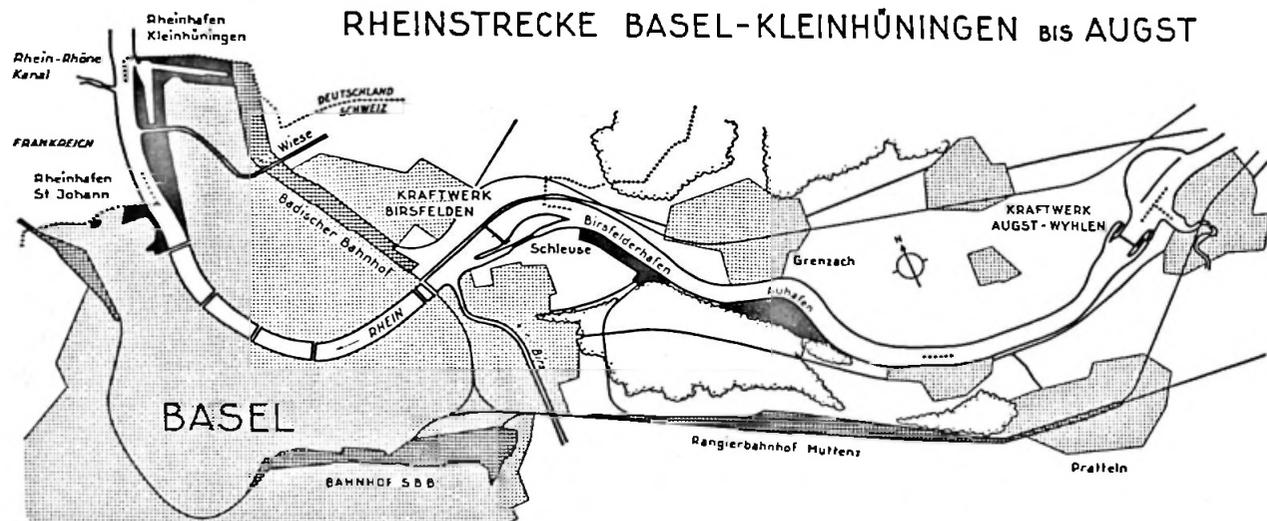
In der Rückschau tritt als besonders erfreuliche Tatsache hervor, dass das von Baselland souverän an die Hand genommene Werk der Errichtung eigener Hafenanlagen von Basel-Stadt nie als missliebige Konkurrenz gewertet wurde oder sonstwie auf unbehagliche Gefühle stiess. Den Basler Schifffahrtskreisen war bewusst, dass die Erweiterungsmöglichkeiten der Hafenanlagen auf städtischem Gebiet eng begrenzt waren. Andererseits entwickelte sich der Rheinverkehr nach der Schweiz in der Zeit zwischen den zwei Weltkriegen in ungeahnter Weise. Die Weiterführung der Schifffahrt in die Landschaft oberhalb Basel konnte der Entwicklung des Rheinverkehrs nur dienlich sein. Niemand empfand die nasse Grenze zwischen den beiden Halbkantonen als Erschwernis für die Ausdehnung der Schifffahrt und die Mehrung der Umschlags- und Lagereinrichtungen.

Die Baselbieter ihrerseits versteiften sich nicht auf das Alleine- oder gar Bessermachen. Sie holten sich nicht nur den städtischen Hafenaufbauer als Projektverfasser und Bauleiter. Um ganz gut gerüstet zu sein, verpflichteten sie sich fast von Anfang an in der Person des durch eine gute schiffische Schulung gezogenen Anwaltes Dr. Peter Zschokke einen versierten Berater für die juristischen und kommerziellen Belange. Zehn Jahre lang, von 1936 bis zu seiner Wahl in den baselstädtischen Regierungsrat Anno 1946, versah Zschokke diese Aufgabe mit Umsicht und Tatkraft.

Die Bewährung des guten Einverständnisses zwischen Land und Stadt wurde natürlich mit der Aufnahme des Be-

triebs so richtig aktuell. Der Hafenumschlag in Au/Birsfelden war anfänglich gering. Aber es stellten sich doch mit Deutlichkeit die Probleme einer rationellen Verwaltung, der Besiedlung, der Verkehrsregelung auf dem Strom, des Anschlusses an Eisenbahn und Strasse, der Tarifgestaltung usw. Frühzeitig erkannte der damalige Direktor des Innern, Regierungsrat Dr. Hugo Gschwind, die sich aufdrängende Lösung: Enge Zusammenarbeit mit Basel-Stadt. Schliesslich besass die «Stadt» bereits eine gut aufgebaute Behörden- und Verwaltungsorganisation und viel Erfahrung im Schifffahrts- und Hafenbetrieb. So nahm denn der Baselbieter Magistrat Kontakt auf mit dem Schreibenden, zu jener Zeit Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel-Stadt. Wir haben uns die Sache nicht leicht gemacht. In tagelangen Unterredungen, die letzte in der kühlen Höhe der Farnsburg, konzipierten wir das Statut der Kooperation beider Basel in der Rheinschifffahrt und in der Hafenwirtschaft. Grundidee war eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Mittel hierzu: eine gemeinsame Verwaltung unter Wahrung der Parität, Ausschluss der Konkurrenz unter den Häfen, gemeinsame Schifffahrtspolitik. Wichtig schien auch die örtliche Umschreibung des gemeinsamen Aktivitätsbereiches. Wir kamen auf den seither eingebürgerten Begriff der «Rheinhäfen beider Basel» und begossen das Kind mit Wein aus den Reben von Muttens. So entstand der Entwurf des auf Seite 48 abgedruckten Staatsvertrags zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten.

Der Vertrag musste natürlich von den kantonalen Parlamenten genehmigt werden. Ich erinnere mich gut, dass dank der begeisterten Mithilfe von Regierungsrat Gustav Wenk, damals Vorsteher der Schifffahrtsdirektion, die psychologische Vorbereitung der Gemüter in Basel-Stadt leichter war als in der Landschaft. Dr. Gschwind hat seine ganze Überredungskunst und seine grosse Überzeugungskraft spielen lassen müssen, um die vorbereitende Kommission des Landrates zu einem Ja zu gewinnen. Begreiflich, die «gemeinsame Verwaltung» personifizierte sich im Rheinschiffahrtsamt Basel-STADT. Das war eine etwas



harte Nuss für einige Landräte. Der Vertrag kam jedoch in Liestal wie in Basel gut unter Dach. Er trat am 1. Juli 1946 in Kraft und ist seitdem unverändert und aufrecht in Geltung geblieben und hat in den bald zwanzig Jahren seiner Geltung beiden Kantonen Nutzen gebracht.

Die Zusammenarbeit lebte sich auf der Grundlage der Vereinbarung gut ein. Dass ein Funktionär des Kantons Basel-Stadt die Hafenanlagen von Baselland vor einer landrätlichen Kommission vertreten musste, ergab gelegentlich etwas eigenartige Situationen. Der erste Präsident der Rheinhafenkommission, Dr. Karl von Blarer,

schloss denn auch nie die Sitzung, ohne dass er dem Schreiber dieser Zeilen mit auf den Weg gab, er sei nur mit Verdacht entlassen... Trotzdem können wir alle mit Stolz und Freude festhalten, dass die gute Zusammenarbeit sich gelohnt hat. Die basellandschaftlichen Hafenanlagen sind heute ein kraftvolles Glied in der Kette der Stromhäfen. Und Basel-Stadt ist stolz darauf, nach Kräften zum Erfolg beigetragen zu haben. Wir wollen – den drohenden Wolken zum Trotz – das mit gemeinsamen Kräften Geschaffene halten, mehren und stärken.

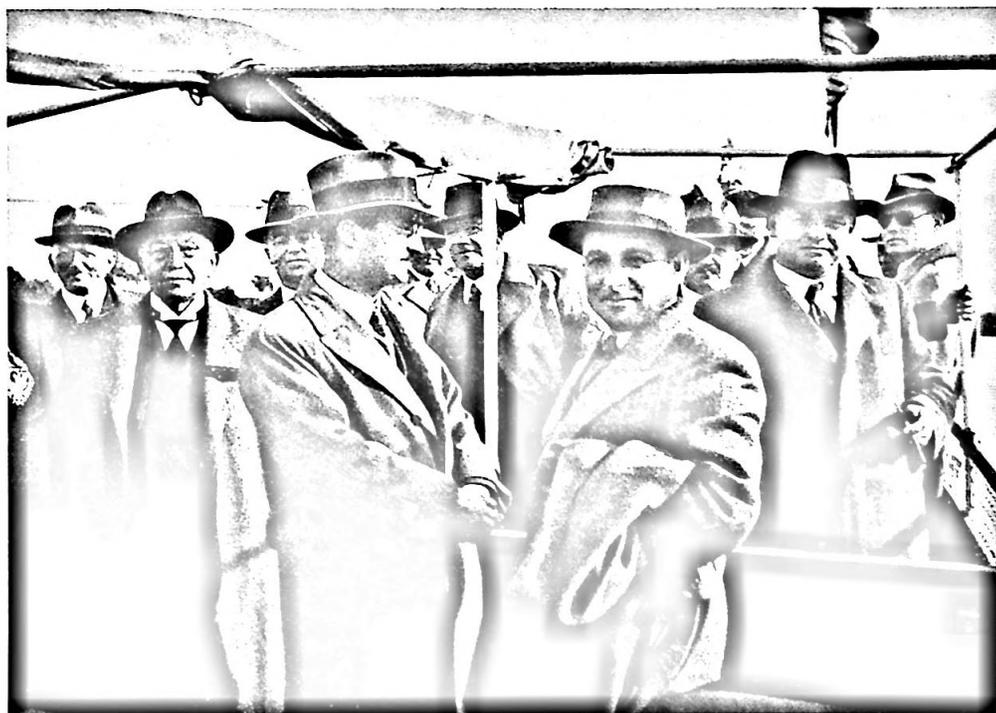
## Zur Vorgeschichte

In einem im Jahre 1910 ausgearbeiteten Gutachten über die Erstellung von Hafenanlagen in Basel schrieb Ingenieur Rudolf Gelpke, der Pionier der schweizerischen Rheinschifffahrt, dass vom Verkehrsstandpunkt aus auch das ausgedehnte Areal des Sternenfeldes in Birsfelden sich für eine Hafenanlage sehr gut eignen würde. Während in Basel das Projekt Gelpkes bald Wirklichkeit wurde, dauerte es in Baselland bis zum Jahre 1918, als man beim Studium der Pläne über den Bau eines Kraftwerkes bei Birsfelden den Gedanken der Errichtung eines basellandschaftlichen Rheinhafens wieder aufgriff. Mit Landratsbeschluss vom 10. Januar 1918 wurde die Kantonbank beauftragt, als Treuhänderin des Kantons Landparzellen auf dem Sternenfeld Birsfelden und in der Au als vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens zu erwerben.

Der durch die Weltwirtschaftskrise 1929 ausgelöste Tiefstand industrieller Tätigkeit, verbunden mit einer katastrophalen Arbeitslosigkeit, bewirkte, dass die Idee der

Erstellung von Hafenanlagen, als Mittel der Arbeitsbeschaffung, den Vorrang erhielt. Im Jahre 1932 wurde Ingenieur O. Bosshardt, der Erbauer der Hafenanlagen in Basel, beauftragt, eine Projektstudie über eine basellandschaftliche Hafenanlage unter Ausnützung der natürlichen Ufer auszuarbeiten. Die Herren Dr. N. Jaquet von der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft und L. Groschupf von der Lloyd AG, die als Begutachter zugezogen worden waren, kamen zum Schlusse, dass das vorgelegte Projekt vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus gesehen befürwortet werden könne. Am 2. April 1936 wurde ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Rheinhafenbau beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement eingereicht. Das Bauvorhaben stiess in der Region nicht auf eitel Zustimmung. Vor allem Naturschutzkreise erhoben Einspruch, weil sie eine Verunstaltung des Rheinufer und eine Beeinträchtigung der für die Stadt Basel notwendigen Grünfläche befürchteten. In der Abstimmung vom

1936/37: Landrat und Regierungsrat von Basel-Landschaft besichtigen das für den Hafenaufbau vorgesehene Gelände und führen bei einer gemeinsamen Rheinfahrt ihre Gespräche über die allenfalls zu erwartende Verkehrsentwicklung. – Von links nach rechts erkennen wir: die Regierungsräte Mosimann und Seiler, Ing. Bosshardt, Landrat Berger im Gespräch mit Regierungsrat Gschwind, Ing. Hegner, hinter ihm mit Basenmütze Dr. Karl von Blarer, Landrat Hänggi und Dr. Peter Zschokke, der zusammen mit Regierungsrat Seiler in einem Fiat 200 den Werbefeldzug anlässlich der Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft führte.



6. Dezember 1936 bekannte sich jedoch das Baselbieter-volk mit 13 141 Ja gegenüber 871 Nein eindeutig zur Erstellung der Hafenanlagen.

Im Jahre 1937 wurde mit dem Bau, der umfangreiche Erd-, Böschungs- und Betonarbeiten erforderte, durch die Firma Schafir & Mugglin, Bauunternehmung in Liestal, begonnen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 schied die Beendigung der Arbeiten und die Inbetriebnahme der Hafenanlagen in weite Ferne zu rücken. Der Regierungsrat stellte sich jedoch auf den Standpunkt, dass der Bau unverzagt weitergeführt und beendet werden müsse, damit bei Kriegsende eine betriebsbereite Rheinhafenanlage zur Verfügung stehe. Die Arbeiten konnten trotz Verzögerungen soweit gefördert werden, dass im Juni 1940 auf dem Schienenweg die ersten Kohlen- und Brikettsendungen im Rheinhafen Birsfelden eintrafen. Der Schiffsverkehr rheinaufwärts bis Basel war infolge der kriegerischen Ereignisse am Mittel- und Unterrhein schon anfangs des Jahres vollständig zum Erliegen gekommen. Am 14. Februar 1941 erfolgte die grundbuchliche Eintragung der ersten Baurechtsverträge für eine Fläche von 80 682 m<sup>2</sup>, und zwar mit sieben Hafensiedlern, nämlich der Birs Kohlenlager AG, der Noba Rheinlager AG, der Lloyd AG, der Briket-Umschlags- und Transport AG, der

Rheinumschlag Schweizerhalle AG, der Tankreederei AG und der Avia AG.

Schon am 7. Oktober 1942 unterbreitete Ingenieur Bosshardt, der Ersteller der Anlagen, die detaillierte Schlussabrechnung. Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 5 630 225.80 und überschritten den Voranschlag von Fr. 4 900 000.— um Fr. 730 225.80. Die Ursache der Budgetüberschreitung war einerseits die Folge verschiedener Bauerweiterungen, andererseits eine Folge zahlreicher Kostensteigerungen infolge der Entwertung des Schweizerfrankens Anno 1936.

Der 19. März 1941, der Tag, an welchem das erste Schiff, M/S «Express 105» des Haniel-Konzerns, mit einer Kohlenladung in Birsfelden zum Löschen anlegte und damit den Güterumschlag vom Wasser aufs Land und umgekehrt eröffnete, darf als eigentlicher Geburtstag der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen angesprochen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen verlieh dem durch die baselstädtischen Rheinhäfen eingeleiteten und entwickelten Güterverkehr auf dem Rhein weiteren Auftrieb. Sie bewirkte eine Ausweitung und Zunahme des Schiffsverkehrs und des Güterumschlags, die im Laufe von 25 Jahren einen ungeahnten Umfang erreichen sollten!

E. L.

## Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten

vom 21./18. Juni 1946

Im Bestreben, die im wesentlichen gleichliegenden Interessen der beiden Kantone an der Förderung der Rheinschiffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen durch eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit gemeinsam zu wahren, treffen die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft und den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, folgende Vereinbarung:

I. In allen wichtigen, gemeinsame Interessen berührenden Fragen der Rheinschiffahrt konsultieren sich die zuständigen Behörden der beiden Kantone gegenseitig in der Meinung, dass nach aussen, d. h. gegenüber Behörden und Verwaltungen des Bundes und des Auslandes usw., nach Möglichkeit eine gleiche Stellungnahme erfolgt.

II. Die Hafenanlagen der beiden Kantone (St. Johann, Kleinhüningen und Klybeck auf baselstädtischem Gebiet; Au und Birsfelden auf basellandschaftlichem Gebiet) werden unter Wahrung ihrer finanziellen Autonomie als betriebliche Einheit betrachtet. Sie werden nach dem Grundsatz einer grösstmöglichen Parität verwaltet.

Zur Erreichung dieser Parität verpflichten sich die beiden Kantone, von jeder Massnahme abzusehen, welche direkt oder indirekt eine Konkurrenzierung der Hafenanlagen des andern Kantons bezweckt. Dabei besteht Einigkeit darüber, dass die Bestrebungen zur Besiedlung der Hafenanlagen nicht als Konkurrenz aufgefasst werden.

Die beiden Kantone verpflichten sich im besonderen, die Tarife im Verkehr nach und von ihren Häfen im Sinne der Parität zu gestalten. Es besteht die Meinung, dass kein Kanton mit den Schweizerischen Bundesbahnen, mit Schiffahrtsgesellschaften oder mit andern Verkehrsunternehmungen Tarifabkommen zum Nachteil der Häfen des andern Kantons abschliesst.

Die beiden Kantone erheben die gleichen Hafengebühren. Ober ausserordentlicherweise gewährte Ausnahmen bzw. Rabatte orientieren sie sich gegenseitig umgehend. Im internen Schiffsverkehr zwischen den Häfen der beiden Kantone werden keine Hafengebühren verrechnet. Erhebungsberechtigt ist jener Kanton, auf dessen Gebiete erstmals der Umschlag vom Schiff auf das Ufer oder umgekehrt erfolgt. — Für allfällige andere Gebühren, wie Liegegelder usw., die im Bereiche der Hafenanlagen erhoben werden, findet ebenfalls eine Verständigung nach dem Grundsatz der Parität statt.

Die beiden Kantone verpflichten sich, auch in bezug auf das Zollregime ihrer Häfen den Grundsatz der Parität zu wahren und zu keinen Änderungen des Zollregimes Hand zu bieten, welche eine Verletzung der hafengewirtschaftlichen Interessen des andern Kantons bewirken müssen.

Die beiden Kantone sind bestrebt, den Grundsatz der Parität nach Möglichkeit auch bei der Gestaltung der Lohnverhältnisse der in ihren Hafenanlagen beschäftigten Arbeiter und Angestellten anzuwenden in der Mei-

nung, dass zum Beispiel beim Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen die Arbeiter und Angestellten beider Kantone in gleicher Weise in die Abmachungen einbezogen werden.

III. Zur Dokumentation des Willens zur Parität und zur Zusammenarbeit in der Verwaltung der Hafenanlagen der beiden Kantone wird für die Gesamtheit der Anlagen die Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel»



Nichts könnte im Alltagsverkehr der engen Zusammenarbeit der Verwaltungsorgane in den Rheinhäfen beider Basel besser Ausdruck geben als der Name des Hafenbootes des Rheinschiffahrtsamtes Basel.  
Photo Strom und See

eingeführt. Sie soll verwendet werden, sobald gemeinsame Interessen zu vertreten sind, insbesondere in der Propaganda.

Für die Rheinhäfen beider Basel wird eine gemeinsame Statistik über den Schiffs-, Bahn- und Strassenverkehr nach den Vorschriften der Rheinzentralkommission und dem bereits bestehenden Schema der Hafenanlagen von Basel-Stadt geführt. Aus der Statistik müssen die betriebswirtschaftlich wichtigen Elemente jeder einzelnen Hafenanlage ersehen werden können.

IV. Zur Herbeiführung einer möglichst engen Zusammenarbeit in betrieblichen Fragen des Schiffs- und Hafenverkehrs werden sich die beiden Kantone über die gemeinsame Durchführung der Strompolizei, des Wahrschaudienstes, des Hafensignaldienstes usw., notwendigen Falles im Benehmen mit den zuständigen eidgenössischen Behörden, verständigen. Der Kanton Basel-Landschaft erlässt eine Hafenordnung, welche mit der baselstädtischen Hafenordnung übereinstimmt, soweit nicht lokale Verhältnisse andere Vorschriften erfordern. Im besonderen soll das Verfahren über die An- und Abmeldung der Schiffe in den Häfen der beiden Kantone einheitlich gestaltet werden.

V. Zur Sicherung einer möglichst engen Koordination in der Vertretung der Schiffsinteressen der beiden Kantone und zur Wahrung der gleichen Grundsätze in der Verwaltung der Hafenanlagen überträgt der Kanton Basel-Landschaft mit Zustimmung des Kantons Basel-Stadt dem Rheinschiffahrtsamt Basel die Bearbeitung der den Kanton Basel-Landschaft berührenden Fragen der Rheinschiffahrt und die Direktion der Hafenanlagen Au/Birsfelden. Dabei besteht die Meinung, dass das Rheinschiffahrtsamt in bezug auf seine Tätigkeit im Interesse des Kantons Basel-Landschaft nur dessen Behörden unterstellt bzw. verantwortlich ist. Direkte vorgesetzte Behörde ist die Direktion des Innern.

Im besonderen hat das Rheinschiffahrtsamt die ihm von den zuständigen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zur Berichterstattung oder Begutachtung vorgelegten, mit der Rheinschiffahrt in Zusammenhang stehenden Geschäfte zu bearbeiten, von sich aus Anregungen und Vorschläge in Schiffsfragen zu machen, bei Verhandlungen über Schiffsfragen zusammen mit den Behörden des Kantons Basel-Landschaft oder auf deren Anordnung allein die basellandschaftlichen Interessen zu vertreten, die Aufsicht über die Innehaltung der internationalen und eidgenössischen Schiffsvorschriften auszuüben usw. Als Geschäfte der Hafendirektion

liegen dem Rheinschiffahrtsamt insbesondere ob die Aufsicht über die Betriebsführung der basellandschaftlichen Hafenanlagen, die Sicherung der betrieblichen Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen, der Zollverwaltung, dem Kanton Basel-Stadt und den Hafensiedlern, die Hafenpolizei, die Aufsicht über die Innehaltung der Verträge mit den Hafensiedlern und in Zusammenarbeit mit der Direktion des Innern die Vorbereitung neuer Verträge, der Rechnungsabschluss, die jährliche Berichterstattung an die kantonale Regierung, die eidgenössischen Behörden und die Rheinzentralkommission. Ferner überwacht das Rheinschiffahrtsamt die Durchführung der Tarifabkommen. Im Auftrag der beiden Kantone führt das Rheinschiffahrtsamt die gemeinsame Statistik und besorgt die Propaganda für die «Rheinhäfen beider Basel».

Sieht sich der Kanton Basel-Landschaft veranlasst, für den Betrieb der Rheinhäfen Birsfelden/Au eigenes Personal einzustellen, so erhält dieses den Status von Beamten bzw. Angestellten des Kantons Basel-Landschaft, ist aber administrativ dem Rheinschiffahrtsamt Basel unterstellt. Die Rechnungsführung und die Rechnungsablage für die Rheinhäfen der beiden Kantone erfolgen getrennt.

VI. Der Kanton Basel-Landschaft entschädigt den Kanton Basel-Stadt für die Inanspruchnahme der Dienste des Rheinschiffahrtsamtes auf Ende jeden Jahres gemäss einer besonderen Abmachung.

VII. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 1946 in Kraft. Sie ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann von jeder der beiden Kantonsregierungen gekündigt werden; die Kündigung hat wenigstens drei Monate im voraus schriftlich zu erfolgen.

VIII. Vom Abschluss der Vereinbarung ist den eidgenössischen Behörden sowie den übrigen interessierten Kreisen Mitteilung zu machen.

Liestal, den 21. Juni 1946.

Für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft:  
Der Präsident: J. Mosimann

Basel, den 18. Juni 1946.

Für den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt:  
Der Präsident: Dr. C. Peter

## 25 Jahre Schiffs- und Güterverkehr in den basellandschaftlichen Rheinhäfen

Von Franz Haerri, Leiter des Hafembüros Baselland des Rheinschiffahrtsamtes, Birsfelden

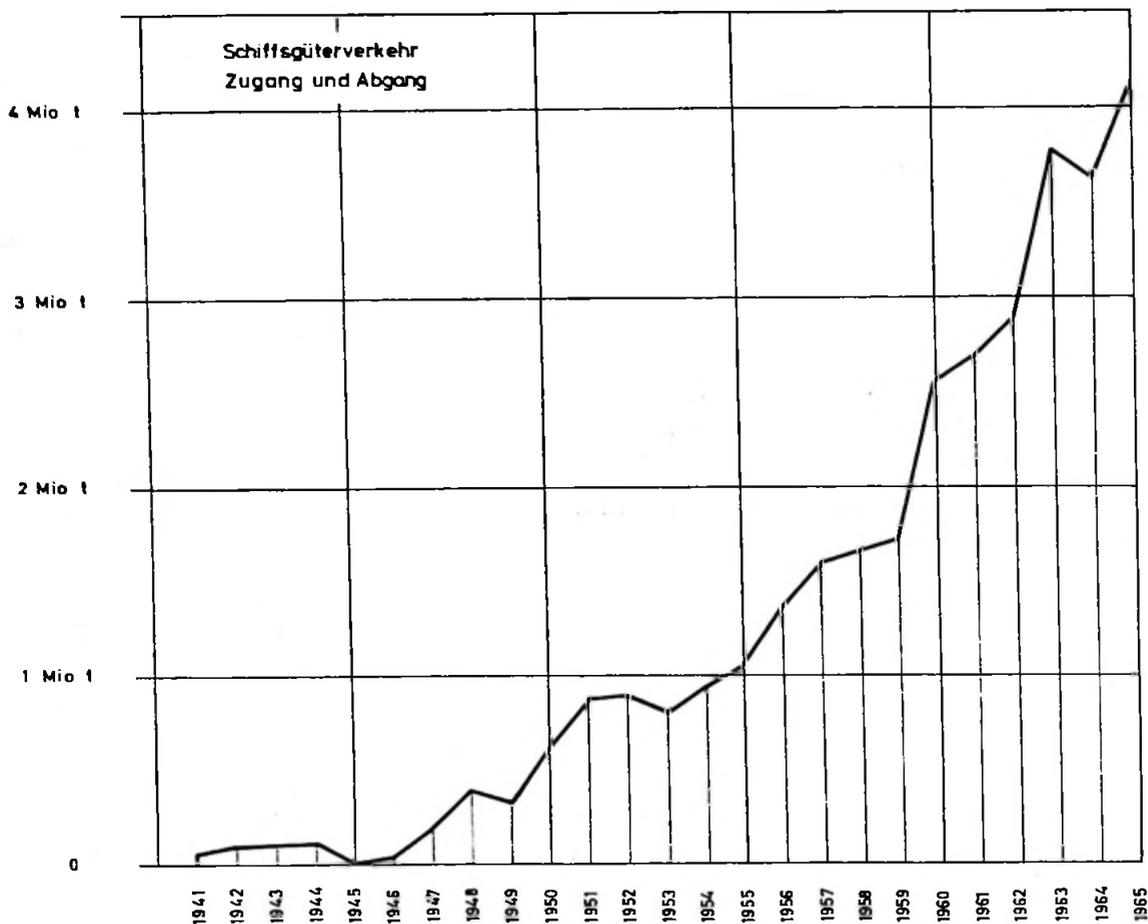
Die basellandschaftlichen Rheinhäfen Birsfelden und Au bilden seit Jahren einen wichtigen Umschlagsplatz an der traditionellen Güterverkehrsstrasse, die den Norden und Westen Europas mit den südlichen Ländern unseres Kontinents verbindet. Für die Abwicklung des Verkehrs in dieser Richtung stehen heute der Rhein sowie wichtige Schienenwege und Strassen für Überlandtransporte zur Verfügung. Die verkehrstechnisch günstige Lage der basellandschaftlichen Rheinhäfen trug in erster Linie dazu bei, dass die Entwicklung des Güterumschlags auch die kühnsten Erwartungen weit übertroffen hat. Für den Entlad und die Lagerung verschiedener Massengüter, deren Bedarf in der Schweiz seit Mitte der vierziger Jahre stark angestiegen ist, sind heute geeignete und leistungsfähige Anlagen vorhanden. Damit können die durch die vorzügliche Verkehrslage der Rheinhäfen sich ergebenden Vorteile erst richtig genutzt werden. Im Jahre 1965 beispielsweise wurden 4,14 Mio. t im Schiffsgüterverkehr registriert. Dies ist das bisher höchste Verkehrsergebnis der Rheinhafenanlagen Birsfelden und Au. Hinter dieser Zahl verbirgt sich eine Summe gewaltiger Leistungen des Schiffahrtsgewerbes und der Hafengewirtschaft. Ein unabsehbarer Strom an losen und verpackten Gütern, an unhandlichen und schweren Einzelstücken musste ausgeladen, registriert, zum Teil über Lager genommen, verzollt, verladen und weiterspediert werden. Ununterbrochen brachten Tankschiffe die vom Strassen- und Luftverkehr, von Industrie und Hausbrand in riesigen Mengen benötigten Erdölprodukte heran, die über das Leitungsgewirr der Pumpenstege in die Landtanks und von dort in das Landesinnere weiterbefördert werden mussten. Kohle und Eisen, mineralische und chemische Rohstoffe,

Getreide, Halb- und Fertigfabrikate sowie Konsumgüter aller Art hielten die unermüdeten Krane und Förderbänder in Bewegung und beanspruchten in der Abfuhr eine unüberblickbare Zahl von Fahrzeugen auf Schiene und Strasse.

Der heutige Betrieb in den basellandschaftlichen Rheinhäfen ist kaum mehr vergleichbar mit den Verhältnissen vor 25 Jahren. Die Fertigstellung der ersten Baustufe der Hafenanlagen fiel in das Jahr 1940, in eine Zeit also, als der internationale Güterverkehr durch den wenigen Monate zuvor entbrannten Zweiten Weltkrieg darniederlag. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein war eingestellt. Als im Juni 1940 die ersten Züge von Muttenz her über die Hafentrambahn gegen den Rhein rollten, war wenig Anlass zu übertriebenem Optimismus in bezug auf die Entwicklung der Hafenanlagen vorhanden.

### Erste Schiffsankunft am 19. März 1941

Im darauffolgenden Jahr konnte der Rheinverkehr nach der Schweiz in stark reduziertem Umfang wieder aufgenommen werden. Vor der einen weitgestreckten Bogen beschreibenden Uferböschung der basellandschaftlichen Rheinhäfen warf am 19. März 1941 das erste mit Gütern beladene Schiff Anker. Seine aus 250 t Kohle bestehende Fracht wurde im Hafenteil Birsfelden gelöscht. Dieses Ereignis bildete den Anfang, den ersten Schritt auf einem Wege, der in späteren Jahren zu grossen und wichtigen Aufgaben führen sollte. Zwischen 1941 und 1944 schwankten die ausschliesslich aus festen Brennstoffen zusammengesetzten jährlichen Umschlagsmengen zwischen 43 000 und 100 000 t. Das war in jener Zeit, als das Hafentram noch Gelegenheit und Musse hatte, jedes vor-



gemeldete Schiff am Rheinbord zu erwarten. Oft konnte man die im Verlaufe eines Monats eingetroffenen Einheiten an den Fingern abzählen und mit Namen nennen. Durch die im Oktober 1944 erfolgte Bombardierung des Stauwehrs von Märkt trat im Rheinschiffsverkehr nach der Schweiz erneut ein vollständiger Stillstand ein. Dieser Betriebsunterbruch dauerte weit über das Kriegsende hinaus, galt es doch, neben der Wiederherstellung des kurz unterhalb von Basel gelegenen Wehrs die Trümmer der vor allem in Deutschland zerstörten Brücken und Schiffe aus der Fahrinne des Rheins zu entfernen. Erst im April 1946 erschienen wieder die mit Ungeduld erwarteten Güterschiffe in der Strombiegung beim ehemaligen Birsfelderhof.

#### Die ersten Nachkriegsjahre

In den zu Ende gehenden vierziger Jahren wurden Verkehrsergebnisse erzielt, die im Vergleich mit den Ergebnissen der ersten Betriebszeit wohl eine erfreuliche Entwicklung anzeigten, aber noch keine ausserordentlichen Leistungen darstellten. Die technischen und organisatorischen Schwierigkeiten der Rheinschifffahrt in der Nachkriegszeit und die sehr schlechten Fahrwasserverhältnisse während der Jahre 1947 und 1949 verunmöglichten eine erhebliche Verkehrszunahme über die bisher üblichen Normen hinaus. Das Maximum waren rund 400 000 t im Jahre 1948.

Diese schleppende Entwicklung hat jedoch die für das Rheinhafenunternehmen verantwortlichen kantonalen Behörden wie auch die private Hafenvirtschaft nicht davon abgehalten, rechtzeitig eine Erweiterung der Hafens-, Umschlags- und Lageranlagen in die Wege zu leiten. Initiativ und weitblickend haben sie ihre nicht immer leichten Aufgaben angepackt und damit erreicht, dass für die Ansiedlung neuer Betriebe Platz zur Verfügung stand und die Umschlags- und Lagerkapazität den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen entsprachen. So wurde in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre das obere Aubodenareal aufgeschüttet, planiert und mit dem bisherigen Hafengelände vereinigt. Ebenso sind grosse Teile des ehemaligen Flugplatzes Sternenfeld dem Rheinhafenunternehmen einverleibt und mit Hafenfirmlen bzw. mit Unternehmen besiedelt worden, die in irgendeiner Form von den Verkehrsverbindungen der Hafenanlagen profitieren. In jener Zeit trat immer deutlicher zutage, dass dem Konsum der Schweiz an flüssigen Treib- und Brennstoffen eine bedeutende Entwicklung bevorstand. Demzufolge sind grosse Teile der neuerschlossenen Gebiete an Tanklagerfirmen abgegeben worden. Im Jahre 1955 bereits erreichte in den basellandschaftlichen Rheinhäfen das Umschlagsvolumen der Mineralölprodukte praktisch das Total des bisher wichtigsten Verkehrsgutes – der Kohle. Aber auch für den Bau von Lagern für Getreide und verpackte Güter wurden grössere Geländeabschnitte reserviert.

## Aufschwung nach 1950

In der Zeit zwischen 1950 und 1955 konnten die Schiffsverkehrsverhältnisse zwischen den baselstädtischen und basellandschaftlichen Rheinhäfen ebenfalls verbessert werden. Aus Gründen der Schiffsicherheit war man anfänglich gezwungen gewesen, die in Frage stehende Stromstrecke im Einbahnverkehr zu befahren. Diese Massnahme hat sich im Hinblick auf das stellenweise enge Fahrwasser im Bereiche der Mittleren Rheinbrücke in Basel aufgedrängt. So konnte beispielsweise eine Berg- oder Talfahrt nicht angetreten werden, wenn auf Gegenkurs ein Fahrzeug bereits unterwegs war. Kostspielige Verzögerungen im Schiffsbetrieb waren unvermeidlich. Mit dem Bau des Kraftwerkes Birsfelden und dessen Schiffsanlagen sowie durch die anschliessend erfolgte Austiefung des Rheinbettes zwischen dem unteren Vorhafen der Schleuse Birsfelden und der Johanniterbrücke in Basel fielen die Bestimmungen über den Einrichtungsverkehr dahin. Als einzige Sicherheitsvorschriften für diesen Stromabschnitt gelten heute noch vor allem ein Überhol- und Nachfahrverbot. Bei einem Stand von 350 und mehr Zentimeter am Pegel Rheinfelden müssen ferner bei einer Fahrt über die erwähnte Strecke mindestens 2 PS Motorenstärke pro geladene Gütertonne zur Verfügung stehen.

Die flächenmässige Ausdehnung der basellandschaftlichen Rheinhäfen, die laufend erfolgte Erhöhung der Umschlags- und Lagerkapazität sowie die geschilderte Verbesserung der Schiffsverkehrsbedingungen nach oberhalb Basel wirkten sich zwangsläufig günstig auf die Umschlagstätigkeit aus. Im Jahre 1955 ergab sich erstmals ein Verkehrsergebnis von über 1 Mio. t. Von diesem Zeitpunkt an kletterten die Umschlagszahlen von Erfolg zu Erfolg. Nur in den Jahren mit ungünstiger Rheinwasserführung zeichnete sich eine Verringerung der jeweiligen Zuwachsraten ab. Die 2-Mio.-Tonnen-Grenze wurde im Jahre 1960 überschritten. Drei Jahre später stand das Ergebnis innerhalb einer Zeitspanne von zwölf Monaten bereits auf 3,7 Mio. t. Schliesslich wurde im Jahre 1965 eine Verkehrsmenge von 4,14 Mio. t registriert. Diese erfreuliche Entwicklung ist zweifellos auch der mit einem ge-

### Güterverkehr der basellandschaftlichen Rheinhäfen

	Bergverkehr	Talverkehr	Total
1941	43 124	—	43 124
1942	94 416	—	94 416
1943	102 339	344	102 683
1944	96 039	10 419	106 458
1945	—	886	886
1946	43 626	1 988	45 614
1947	191 668	8 469	200 137
1948	380 223	22 724	402 947
1949	312 345	4 090	316 435
1950	603 639	16 212	619 851
1951	850 379	32 714	883 093
1952	863 239	27 954	891 193
1953	769 970	29 083	799 053
1954	911 089	35 681	946 770
1955	1 009 695	62 580	1 072 275
1956	1 343 311	45 323	1 388 634
1957	1 542 688	65 285	1 607 973
1958	1 624 507	47 308	1 671 815
1959	1 664 106	50 377	1 714 483
1960	2 441 335	125 716	2 567 051
1961	2 634 486	57 658	2 692 144
1962	2 867 156	29 407	2 896 563
1963	3 729 107	59 978	3 789 085
1964	3 584 436	44 413	3 628 849
1965	4 077 918	64 215	4 142 133

steigerten Güterbedarf verbundenen ununterbrochenen guten Beschäftigungslage der Schweiz zu verdanken. Verschiedene Jahresergebnisse sind ferner auch von politischen Spannungen internationalen Charakters, wie beispielsweise in den Jahren 1950 (Korea) und 1956 (Suez), beeinflusst worden. Da man bei solchen Ereignissen befürchtete, die Schweiz könnte von wichtigen Zufuhren abgeschnitten werden, wurden die Inlandreserven jeweils rechtzeitig erhöht. Dies hatte zwangsläufig eine vermehrte Importtätigkeit zur Folge. Andererseits verursachten solche Krisen nicht selten auch auf den Weltmärkten eine Verknappung verschiedener Waren, was sich u. a. durch eine Erhöhung der Preise und somit auch durch eine vorübergehende Einfuhrdrosselung bemerkbar machte.

### Veränderungen im Güterverkehr

Die basellandschaftlichen Rheinhäfen waren anfänglich vor allem für die Aufnahme, die Lagerung und Weiterleitung von festen und flüssigen Brennstoffen sowie von chemischen Rohmaterialien vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus jedoch wurden immer mehr Güter verschiedenster Gattungen über diese Anlagen in die Schweiz eingeführt. Beteiligten sich im Jahre 1955 die Energiestoffe Kohle und Mineralöl noch mit rund 83 % am gesamten Umschlagsverkehr der Rheinhäfen Birsfelden und Au, so ist dieser Anteil inzwischen, trotz der unvergleichbar grösseren Importe an Erdölderivaten, auf 65 % gesunken. Wesentlich höhere Anteile weisen auf: die Baustoffe, Eisen und Stahl, Chemikalien, Getreide, Quarzsand, Lebensmittel und Industrieerzeugnisse aller Art. Die wohl wichtigste Änderung in der Struktur des Güterverkehrs der basellandschaftlichen Rheinhäfen ist die insbesondere im Verlaufe der letzten Jahre zugunsten der Mineralöle eingetretene Rückbildung der Kohlenimporte.

### Warengattungen im Bergverkehr der Rheinhäfen Birsfelden und Au

	Kohlen Koks Briketts t	flüssige Brenn- stoffe t	Metalle aller Art t	Sand und Kies t	Obrige Güter t	Total t
1941	43 124	—	—	—	—	43 124
1942	94 416	—	—	—	—	94 416
1943	102 339	—	—	—	—	102 339
1944	96 039	—	—	—	—	96 039
1945	—	—	—	—	—	—
1946	16 227	17 943	1 113	—	8 343	43 626
1947	91 270	70 030	8 469	—	21 899	191 668
1948	175 084	160 738	4 285	—	40 116	380 223
1949	140 242	169 307	586	—	2 210	312 345
1950	314 611	220 250	10 114	—	58 664	603 639
1951	520 477	249 288	22 504	—	58 110	850 379
1952	497 394	301 010	22 098	—	42 737	863 239
1953	400 382	310 987	24 442	821	33 338	769 970
1954	437 417	385 963	28 216	1 416	58 077	911 089
1955	425 304	410 324	55 232	2 870	115 965	1 009 695
1956	586 798	553 800	59 126	6 782	136 805	1 343 311
1957	668 550	641 360	76 722	7 094	148 962	1 542 688
1958	524 311	808 211	59 848	54 238	177 899	1 624 507
1959	513 646	739 940	78 753	161 683	170 084	1 664 106
1960	658 699	1 153 114	168 529	190 211	270 782	2 441 335
1961	593 136	1 191 294	220 082	338 838	291 136	2 634 486
1962	518 980	1 327 973	178 718	465 604	375 881	2 867 156
1963	619 138	1 826 444	163 137	465 364	655 024	3 729 107
1964	382 253	1 868 973	122 313	724 023	486 874	3 584 436
1965	349 371	2 319 969	117 985	651 555	639 038	4 077 918

In der Zusammensetzung des Gesamtverkehrs herrschen ähnliche Verhältnisse vor wie in den Rheinhäfen des Kantons Basel-Stadt. Die Zufuhren per Schiff überwiegen ganz beträchtlich jene Mengen, die zur Abfuhr über den



1955 verzeichneten die basellandschaftlichen Häfen erstmals 1 Mio. t Jahresumschlag. Am 10. November wurde das der Lloyd Schlepsschiffahrt AG in Basel gehörende T/S «Coulou» entsprechend gefeiert. Regierungsrat Kaufmann übergab dem Schiffsführer eine Zinnkanne. In der Mitte J. Häring vom Hafenbureau Baselland, rechts von ihm Dr. Karl von Blarer, langjähriger Präsident der landräthlichen Rheinhafenkommission.



Am 4. Oktober 1960 erzielten die basellandschaftlichen Rheinhäfen erstmals einen Güterumschlag von 2 Mio. t im gleichen Jahr. Regierungsrat Abegg hiess das glückhafte Schiff willkommen. M/S «Peter» aus Duisburg löschte 715 t Ruhrkoks am Quai der Birs Kohlenlager AG, wo 1941 das erste Schiff die basellandschaftlichen Häfen erreicht hatte. Photos Strom und See



15. Dezember 1965: Gleichsam als Auftakt zur Feier des 25jährigen Bestehens der basellandschaftlichen Rheinhäfen konnte Regierungsrat Loeliger dem Kapitän der «Piz Julier» zur Oberbringung der viermillionsten Jahrestonne gratulieren. Mit diesem Umschlagsergebnis wurde 1965 das Hundertfache des Jahres 1941 erzielt. Photo Schaffner

Wasserweg verladen werden. Im Jahre 1965 zum Beispiel beteiligten sich die Talverkehrsmengen nur mit rund 1,5% am Gesamtumschlag. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Schweiz wohl grosse Mengen an Roh- und Energiestoffen importiert, zur Hauptsache aber vorwiegend qualitativ hochwertige, nicht so stark ins Gewicht fallende Güter ins Ausland spediert. Unter den Talverkehrsmengen befinden sich vor allem chemische Erzeugnisse und Abgangsprodukte, Pyritasche und Maschinen.

#### Wo der Selbstfahrer dominiert

Im Ankunftsverkehr der basellandschaftlichen Rheinhäfen dominierte stets der Selbstfahrer oder das Gütermotorschiff. Die Schleppkähne, die Rhein-Rhone-Kanalschiffe sowie die im Jahre 1962 erstmals in der Fahrt über den Oberrhein nach der Schweiz eingesetzten Schubleichter beteiligten sich durchschnittlich nur mit ca. 12% an den gesamten Schiffseingängen pro Jahr. Die vor allem im Verlaufe der letzten fünfzehn Jahre durchgeführte Erweiterung und Modernisierung der Rheinflotten wirkte sich günstig auf die Abwicklung des Verkehrs aus. Dabei hat sich die Tendenz, Schiffe mit grosser Tragfähigkeit zu bauen und mit Motoren auszurüsten, die den besonderen Schiffsbedingungen auf dem Oberrhein entsprachen, als überaus richtig erwiesen. Vom schiffahrts- und hafenbetrieblichen Standpunkt aus betrachtet ist es wesentlich vorteilhafter, eine Güterpartie bestimmten Umfanges mit einer Einheit transportieren zu können, als die gleiche Menge auf zwei oder gar mehr Schiffe verteilen zu müssen. Im Jahre 1941 entfielen von der gesamten Bergverkehrsmenge der basellandschaftlichen Rheinhäfen im Durchschnitt 389 t pro angekommenes Schiff. Diese mittlere Transportziffer konnte in der Folge laufend erhöht werden. Die im Jahre 1965 im Eingang registrierten 5898 Schiffe beförderten im Mittel 691 t. Es gibt heute Einheiten, die pro Fahrt 2000 und mehr Tonnen zuführen können.

#### In den basellandschaftlichen Rheinhäfen eingetroffene Schiffe

RK = Rheinkähne  
GB = Motorgüterboote  
KS = Rhein-Rhone-Kanalschiffe  
SL = Schubleichter

Jahr	RK	GB	KS	SL	Total
1941	—	111	—	—	111
1942	6	185	—	—	191
1943	11	231	—	—	242
1944	1	214	—	—	215
1945	—	3	—	—	3
1946	13	96	24	—	133
1947	85	378	68	—	531
1948	190	592	182	—	964
1949	91	804	52	—	947
1950	222	947	40	—	1209
1951	156	1379	17	—	1652
1952	177	1380	11	—	1568
1953	116	1481	10	—	1607
1954	193	1428	8	—	1629
1955	238	1592	16	—	1846
1956	248	1968	14	—	2230
1957	348	2451	15	—	2814
1958	283	2415	14	—	2712
1959	319	2876	14	—	3209
1960	505	3471	10	—	3986
1961	559	4002	2	—	4563
1962	480	4198	—	39	4715
1963	461	4697	—	115	5273
1964	517	5413	—	134	6064
1965	301	5511	—	86	5898

\* Ab 1962 wurden die Rhein-Rhone-Kanalschiffe, je nach Fahrzeugattung, als Rheinkähne bzw. Motorgüterboote registriert.

Auf dem Rhein sind oft in dichter Folge Schiffe nach dem höchstgelegenen Rheinhafen von mehr als nur lokaler Bedeutung unterwegs. In Zeiten überdurchschnittlich starken Verkehrs müssen heute im Umschlag bis zu 30 000 t täglich bewältigt werden. Für die Aufnahme und Weiterleitung einer solchen Güterflut steht eine Organisation zur Verfügung, die zur Aufgabe hat, regelmässig so viel Güter abzuführen, dass in der Versorgung der Schweiz keine Stockung eintritt und dass für die über den Rhein laufend eintreffenden Mengen stets ausreichende Lager vorhanden sind. Für die Abfuhr auf dem Schienenweg sind in den basellandschaftlichen Rheinhäfen kantons-eigene Quai-, Verlade- und Bahnhofgeleise vorhanden, die zusammen mit der eigentlichen, ebenfalls dem Kanton Basel-Landschaft gehörenden Hafeneisenbahn ein Ausmass von ca. 25 km aufweisen. Der Rangierdienst nach und ab den Umschlags- und Lagerfirmen sowie das Zusammenstellen der Güterzüge wird von dem den Rheinhäfen Birsfelden und Au zugeteilten Personal der Schweizerischen Bundesbahnen durchgeführt. Dessen Aufgabenbereich ist in einem zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft abgeschlossenen Betriebsvertrag umschrieben.

#### Bahn- und Strassentransporte

Die Aufzeichnungen des Bahnverkehrs in den Rheinhäfen ist ein Spiegelbild der Verkehrsentwicklung dieser Anlagen. Während das Jahr 1940 noch 5122 Güterwagen im Ein- und Ausgang verzeichnete, wurden zehn Jahre später bereits 73 450 Wagen über die Hafeneisenbahn zu- und abgeführt. Im vergangenen Jahre sind im Empfang und Versand 177 962 Bahnwagen benötigt worden. Die in beiden Richtungen transportierten Güter hatten ein Gesamtgewicht von 2 215 372 t. Die Abwicklung dieses Verkehrs erfolgte dank des vollen Einsatzes aller Bediensteten der Bahn sowie deren Erfahrung im Hafeneisenbahnbetrieb speditiv und zur vollen Zufriedenheit der Kundschaft. Durch die seit einigen Jahren vermehrt eingesetzten Block- und Zielzüge konnte der Bahnverkehr ab den Rheinhafenanlagen rationeller und damit für den Empfänger wie auch für das Hafenernehmen wirtschaftlicher abgewickelt werden.

Neben dem Bahngüterwagen hat sich seit mehreren Jahren auch das Strassenfahrzeug an der Abfuhr der Schiffsgüter beteiligt. Die gutausgebauten Hafenstrassen mit ihren direkten Anschlüssen an wichtige Überlandrouten haben den Einsatz dieses Verkehrsmittels stark gefördert. Heute werden ungefähr die Hälfte der jährlich per Schiff eintreffenden Güter per Camion abgeführt. Unter den regelmässig, oft mehrmals täglich in den Hafenanlagen zur Beladung ankommenden Strassenfahrzeugen befinden sich zur Hauptsache Zisternencamions für den Abtransport von flüssigen Treib- und Brennstoffen.

Die Leistungen der Bahn und des Lastwagengewerbes in der Verteilung der Schiffsgüter haben wesentlich mitgeholfen, dass sich die basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen in so erfreulicher Weise entwickeln konnten. Die Verkehrsmenge einer Hafenanlage ist nämlich nicht allein nur von der Kapazität der sie berührenden Wasserstrasse, sondern ebenso sehr auch von der Leistungsfähigkeit der mit der Weiterbeförderung der Güter betreuten Verkehrsbetriebe abhängig.

#### Abfuhr von Wasserumschlagsgütern per Bahn und Camion

Jahr	Bergverkehr t	Gesamt-abfuhr t*	Abfuhr per Bahn t	Anteil %	Abfuhr per Camion t	Anteil %
1941	43 124					
1942	94 416					
1943	102 339					
1944	96 039					
1945	—					
1946	43 626				1 449	
1947	191 666				13 995	
1948	380 223				31 762	
1949	312 345	397 923	375 904	94,5	22 019	5,5
1950	603 639	688 961	613 871	89,1	75 090	10,9
1951	850 379	809 475	700 000	86,5	109 475	13,5
1952	863 239	811 154	659 303	81,3	151 851	18,7
1953	769 970	781 726	607 548	77,7	174 178	22,3
1954	911 089	902 576	621 951	68,9	280 625	31,1
1955	1 009 695	1 015 804	668 766	65,8	347 038	34,2
1956	1 343 311	1 299 672	871 272	67,0	428 400	33,0
1957	1 542 688	1 392 390	905 947	65,1	486 443	34,9
1958	1 624 507	1 544 660	961 376	62,2	583 284	37,8
1959	1 664 106	1 627 315	968 418	59,5	658 897	40,5
1960	2 441 335	2 125 897	1 315 752	61,9	810 145	38,1
1961	2 634 486	2 419 705	1 391 179	57,5	1 028 526	42,5
1962	2 867 156	2 733 767	1 482 126	54,2	1 251 641	45,8
1963	3 729 107	3 461 239	1 834 282	53,0	1 626 957	47,0
1964	3 584 436	3 425 680	1 652 316	48,2	1 773 364	51,8
1965	4 077 918	3 805 540	1 963 308	51,6	1 842 232	48,4

\* Ohne die von einer auf dem Industrieareal Birsfelden angesiedelten Betonfabrik direkt übernommenen Kiesmengen.

#### Zolldienst

Eine Schilderung der Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen wäre ohne einige Hinweise auf die Tätigkeit des in den Hafenanlagen eingesetzten Zollpersonals unvollständig.

Die verantwortlichen Zollorgane haben sich den Bedürfnissen der privaten Hafeneisenbahn gegenüber stets als sehr aufgeschlossen gezeigt. Das will heissen, dass sie im Rahmen ihrer Befugnisse jederzeit durch geeignete Massnahmen mitgeholfen haben, die Abwicklung des Güterverkehrs wo immer möglich zu erleichtern. Es ist ihnen ferner gelungen, durch Betriebsrationalisierungen, wie beispielsweise durch die Vereinfachung des Tank-Freilagerverkehrs, ihren Personalbestand zu verringern. Zurzeit sind in den Rheinhäfen Birsfelden und Au 42 Beamte tätig, ein Bestand also, wie er bereits vor zehn Jahren, als der gesamte Umschlagsverkehr erst ungefähr ein Viertel des heutigen Volumens erreichte, erforderlich war. Eindrücklich präsentieren sich ferner die von Jahr zu Jahr angestiegenen Ziffern der Einnahmen des Hauptzollamtes Birsfelden/Au. Die Vermehrung der erhobenen Beträge ist einerseits mit dem Ansteigen des Umschlagsverkehrs zu begründen. Andererseits treffen in den basellandschaftlichen Rheinhäfen immer mehr Mengen solcher Güter ein, die, wie beispielsweise flüssige Treibstoffe, einer hohen Zollbelastung unterliegen.

#### Einnahmen des Hauptzollamtes Rheinhäfen Birsfelden/Au

Die Zollerträge von 1941 bis 1949 sind in den Gesamteinnahmen des Zollinspektorates Kleinhüninger Hafen enthalten.

Jahr	Mio. Fr.
1950	24,0
1951	24,5
1952	28,8
1953	27,4
1954	30,3

Jahr	Mio. Fr.
1955	36,2
1956	51,0
1957	64,4
1958	79,2
1959	83,9
1960	103,1
1961	144,9
1962	133,7
1963	210,7
1964	229,5
1965	255,0

Die Sicherstellung des ständig zunehmenden Bedarfs unseres Landes an Gütern aller Art ist immer eindeutiger auf das Vorhandensein von leistungsfähigen Verkehrswegen und Güterumschlagsplätzen angewiesen. Die basellandschaftlichen Rheinhäfen werden sich deshalb auch in Zukunft vor grosse Aufgaben gestellt sehen, denen sie jedoch dank ihren noch immer beachtlichen Kapazitätsreserven im Umschlag und in der Lagerung mit Vertrauen entgegenblicken dürfen.

Während der letzten 25 Jahre haben über 32 Mio. t Ein- und Ausfuhr Güter sowie Transitwaren die Rheinhäfen Birsfelden und Au berührt. Mehr als die Hälfte dieser Menge wurde allein in der Zeit zwischen 1961 und 1965 bewältigt. Diese Entwicklung stellt allen jenen Persönlichkeiten, die sich seinerzeit für den Bau der basellandschaftlichen Rheinhäfen tatkräftig eingesetzt haben, das beste Zeugnis aus.

## Die Vorsteher der basellandschaftlichen Rheinhäfen

Regierungsrat Dr. Hugo Gschwind	1936–1949
Regierungsrat Max Kaufmann	1950–1959
Regierungsrat Heinrich Abegg	1959–1963
Regierungsrat Ernst Loeliger	seit 1963

## Die Basler Hafendirektoren

(Seit 1946 der Rheinhäfen beider Basel)

Louis Groschupf	1918–1920
Paul Buser	1921–1940
Dr. Alfred Schaller	1941–1950
Werner Mangold	seit 1950

### Aus der Verwaltung der Rheinhäfen Birsfelden/Au

Von 1936–1946 amtierte der Basler Advokat und spätere Regierungsrat Dr. Peter Zschokke als Beauftragter der basellandschaftlichen Rheinhäfen; in dieser Stellung oblag ihm die Begutachtung und Erledigung aller juristischen und kommerziellen Angelegenheiten. Von ihm wurde auch die regierungsrätliche Botschaft für den Hafenausbau in Basel-Landschaft ausgearbeitet, in enger Zusammenarbeit mit dem Basler Hafenbauer Ing. O. Bosshardt.

Von 1948 bis Mitte 1964 stand das Hafenbüro Baselland des Rheinschiffahrtsamtes unter der Leitung von Josef Häring, seither wird es von Franz Haerri geleitet. -er

### Dem Erbauer

## Ing. Oskar Bosshardt (1873–1950)

Die schweizerische Rheinschiffahrt hat ganz besondere Ursache, dem wie früher tatkräftigen und kämpferischen Siebziger Bosshardt die herzlichsten Glückwünsche und den Dank für eine grosse Lebensarbeit zu entbieten. Ist doch Ingenieur Bosshardt der Erbauer der Hafenanlagen am schweizerischen Rhein. Aus kleinen Anfängen heraus hat er einen grossen Komplex von Hafenbecken, Umschlagquais, Lagerhäusern, Lagerplätzen, Bahnanlagen, Brücken, Strassen und was zu Binnenhäfen alles gehört, organisch aufgebaut. Heute haben Basel-Stadt und Baselland modern ausgestattete Häfen, die eine Leistungskapazität von zirka 5 Millionen Tonnen aufweisen. Ohne die immer besseres und neues suchende Planungsarbeit von Oskar Bosshardt hätte sich die Entwicklung Basels zum Grosshafen zweifellos nicht so harmonisch vollzogen. Die Anlagen wurden nie vom Verkehr überrannt und erdrückt; sie hielten ihm immer stand.

Noch eines sei erwähnt – gerade heute. Nie hat der Techniker Bosshardt der Natur Gewalt angetan. Seine Achtung und Ehrfurcht vor der Natur hielt ihn von unschönen Lösungen ab. Wer dies am lebendigen Beispiel bewiesen haben will, betrachte sich die Hafenanlagen Au/Birsfelden!

Alfred Schaller,  
in «Strom und See», Oktober 1943

## Oberingenieur Alfred Bringolf †

Am 2. Februar verschied in Basel Oberingenieur Alfred Bringolf in seinem 86. Lebensjahr. Der Verstorbene hat sich im früheren Ingenieurbureau Dr. O. Bosshardt und in der späteren Ingenieurbureau A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG als Oberingenieur hervorragende Dienste um die Projektierung der Schiffs- und Hafenanlagen von Basel und des Kraftwerks Birsfelden erworben. Ausgerüstet mit grossen Kenntnissen und wertvollen Erfahrungen als Ingenieur und Unternehmer in bekannten Unternehmungen Deutschlands und Österreichs begann er seine eigentliche Lebensarbeit 1918 in Basel mit dem Bau der Hafenanlagen Kleinhüningen. Sein exaktes und ziel-sicheres Arbeiten, sein unbeirrbar auf die Erstellung einwandfreier Bauwerke ausgerichteter Einsatz in Verbindung mit einer ausgeprägten Fähigkeit zur Arbeitsführung verschafften ihm bald höchstes Ansehen bei allen Behörden und in Schiffsfahrtskreisen, um so mehr als sein Interesse und eine besondere Begabung ihm bald auch die volle Anerkennung als Fachmann für alle Fragen der Schiffahrt selbst erbrachten. Auch bei der Projektbereinigung des Kraftwerks Birsfelden, vor allem bei der Abklärung der zur Anwendung kommenden Baumethoden und der Aufstellung des Bauprogrammes hat der erfahrene, urteils-sichere Ingenieur Bringolf ganz besonders wertvolle Dienste geleistet, die in die Geschichte dieses für Basel so bedeutungsvollen Kraftwerks eingegangen sind.

Im Laufe des letzten Jahres gingen Alfred Bringolf zwei seiner ehemaligen ETH-Studiengefährten in den Tod voraus, Dr. O. Ammann und Dr. Kaech. Nun ist Ingenieur Bringolf seinen Freunden nachgefolgt. A. A.

### Unser Titelbild

Luftaufnahme 1965 (Comet-Zürich) der basellandschaftlichen Rheinhäfen. Im Vordergrund der zur Gemeinde Muttenz gehörende Auhafen, im Hintergrund der Hafen Birsfelden. Auf dem gegenüberliegenden deutschen Ufer Grenzach.



1914 gegründet  
Liestal - Zürich - Chur

## SCHAFIR & MUGGLIN AG

Bauunternehmung



RHEINHAFEN  
BIRSFELDEN  
1936 — 1940

Anlegequai: Ufersicherungen mit Steinwalzen

## Briquet-Umschlags- und Transport AG.

Rheinhafen-Au Basel  
Telefon 061/41 34 33

Umschlagsanlage für  
✕Union✕-Brikets und  
sämtl. Massengüter



Hotel-Restaurant

## WALDHAUS

Schönster Ausflugsort  
am Rhein



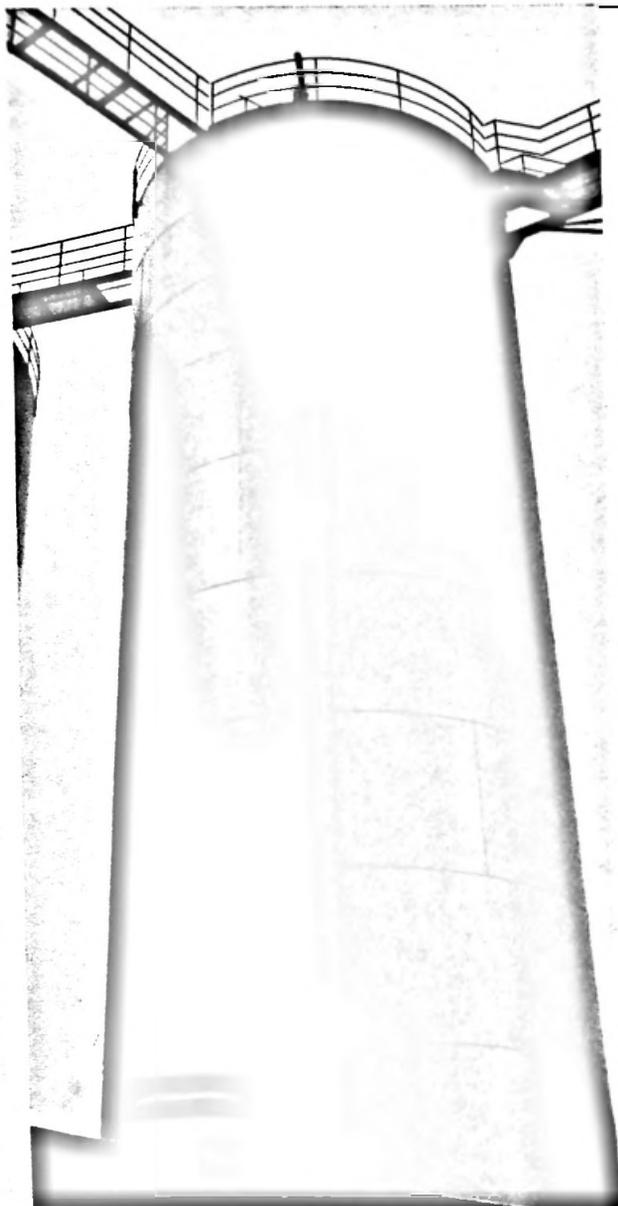
F. und E. Hofmann  
Telefon 061 / 4129 30

## HOTEL DREI KÖNIGE BASEL



Das führende Haus  
am Rhein

A. Kienberger  
Tel. 241850



## ZSCHOKKE

- Allgemeine Blecharbeiten
- Projektierung und Ausführung von Stehtankanlagen
- Umschlag-Installationen für flüssige Treibstoffe
- Gasfernleitungen
- Sicherheitsbehälter für Atomkraftwerke

### AG CONRAD ZSCHOKKE

Stahlbau - Kesselschmiede - Maschinenbau  
Apparatebau - GWS Verfahrenstechnik - Ingenieur-Büroaus

Direktion und Werk: **DÖTTINGEN (Aargau)**  
Telefon 056 / 5 14 44-46

# Die bauliche Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen

Von Ingenieur Ernst Merkofer, Liestal

## Die Planung der Hafenanlagen und ihr erster Ausbau

Anfangs der dreissiger Jahre haben die beiden Regierungen von Stadt und Land Ingenieur Oskar Bosshardt, Basel, beauftragt, über die Errichtung eines Kraftwerkes bei Birsfelden und über die von Nationalrat Rudolf Gelpke schon 20 Jahre früher angestrebten Hafenanlagen im Sternenfeld ein generelles Projekt mit Kostenvoranschlag aufzustellen. Aus dieser Vorplanung entstand dann das für den Kanton Basel-Landschaft allein bestimmte Hafenprojekt 1934 «Erster Ausbau», bzw. das definitive Bauprojekt 1936.

Das Ausführungsprojekt sah nur am offenen Rheinufer liegende Umschlagsquais vor. Die in früheren Studien geplanten Hafenbecken wurden nicht mehr in Betracht gezogen. Eingehende Untersuchungen und Beobachtungen hatten nämlich ergeben, dass Hafenanlagen für Roh- und Schwergüter, wie sie hier umgeschlagen werden sollten, vor allem grosse Lagerflächen benötigen. Bei der Lösung mit Hafenbecken hätte dafür aber ein beträchtlicher Teil des vorhandenen Uferlandes geopfert werden müssen.

Der erste Ausbau ist im Frühjahr 1937, also in einer Zeit grosser Arbeitslosigkeit und voll von weltpolitischen Spannungen, als willkommene Notstandsaktion in Angriff genommen worden. Er beschränkte sich ausschliesslich auf jene Ufer- und Geländegebiete, die schon vor dem Kraftwerkbau, beziehungsweise vor dem Höherstau des Rheines, fertig ausgebaut oder mindestens so hergerichtet werden konnten, dass sie sich ohne grosse Änderungen an die spätere Staulage anpassen liessen.

Unter diesen Voraussetzungen war es möglich, in Birsfelden einen Umschlagsquai von 600 m Länge und in der Au einen solchen von 440 m Länge zu erstellen. Ebenso wurde das 800 m messende Rheinufer zwischen den beiden Umschlagsquais als Liegequai für wartende Schiffe ausgebaut. Die im ersten Ausbau dem Umschlag und der Schifffahrt nutzbar gemachten Uferstrecken erreichten somit eine Länge von 1840 m.

Dann sind an Bahnanlagen erstellt worden der Hafenbahnhof in der Au mit 8 Rangier- und Abstellgleisen, ferner die 2,5 km lange Verbindungsbahn (Hafenbahn) zum Rangierbahnhof Muttenz und die dreispurigen Gleisanlagen längs der ausgebauten Uferquais. Zusammen mit noch einigen Industriegeleisen der Niederlassungen konnten dem Bahndienst gleich zu Beginn seines Betriebes immerhin bereits 11,5 km Geleise zur Verfügung gestellt werden. Zur Erschliessung der beiden Hafengelände waren im Birsfelder Hafen rund 1,2 km und im Auhafen rund 2 km Zufahrts- und Werkstrassen nötig.

Die Bauzeit der ersten Etappe erstreckte sich bis in das Jahr 1941 hinein. An Geldmitteln waren insgesamt 5,6 Mio. Fr. aufzubringen. Die Anlagen umfassten, inbegriffen die im Baurecht abgetretenen Flächen, ein Areal von zirka 260 000 m<sup>2</sup>.

## Der Weiterausbau bis heute

Die Inbetriebnahme des mit allen guten Hoffnungen auf bessere Zeiten begonnenen Werkes fiel mitten in den Zweiten Weltkrieg hinein. Dies brachte dem jungen Unternehmen zunächst einige Sorgenjahre. Doch gegen Ende der vierziger Jahre setzte im Güterumschlag bereits eine

solche Betriebsamkeit ein, dass zur Bewältigung des ständig wachsenden Bahnverkehrs der Hafenbahnhof erweitert werden musste. In der Folge ist im Jahre 1949 das Geleisefeld von bisher 8 auf 12 Geleisestränge ausgebaut worden. Eine letzte Erweiterung erhielt der Hafenbahnhof noch im Jahre 1963 mit den beiden Geleisen 13 und 14.

Als dann im Spätherbst 1950 mit dem Bau des Kraftwerkes Birsfelden begonnen wurde, war damit auch das Startzeichen für den Vollausbau der Hafenanlagen gegeben. Zunächst wurde der unter dem Stauspiegel liegende östliche Teil des Aubodens mit Material aus der Kraftwerkbaustelle aufgeschüttet und auf das Planum des vorhandenen Hafengeländes gebracht. Dann konnte das Rheinufer um weitere 800 m als Umschlagsquai ausgebaut werden.

In Birsfelden ist der Umschlagsquai im Jahre 1953, gleichlaufend mit dem Bau des oberen Schleusenvorhafens, um 500 m und zehn Jahre später nochmals um 100 m verlängert worden.

Die gesamte Länge der nutzbaren Umschlagsquais beträgt heute 2440 m, wovon 1200 m auf den Birsfelder Hafen und 1240 m auf den Auhafen entfallen.

Sodann waren im Jahre 1956 alle Zufahrts- und Werkstrassen, inklusive die erforderlichen Werkleitungen, fertig ausgebaut. Das Strassennetz der Hafen- und Industrieanlagen misst ungefähr 5 km.

Grosse Anstrengungen brauchte es, um den Bedürfnissen des ständig wachsenden Bahnverkehrs gerecht zu werden. Für ausgedehntere Geleiseerweiterungen war einfach zu wenig Platz vorhanden. Wohl wurden die Quai-geleise entsprechend der jeweils neu ausgebauten Ufer verlängert. Auch konnten im Auhafen noch einzelne Abstell- und Auszugsgleise und in Birsfelden eine Abstellgruppe mit fünf Geleisen erstellt werden. Aber all dies hätte nicht ausgereicht, wenn man nicht gleichzeitig auch daran gegangen wäre, die Bahnanlagen mit Automatisierungen, Zentralisierungen und andern modernen Hilfsmitteln zu verbessern und ihre Kapazität zu steigern.

Eine fühlbare Verkehrs erleichterung brachte dann die Elektrifizierung der Hafenbahn und eines Teiles des Hafenbahnhofes im Jahre 1961. Auch die Umstellung der Traktion im Manöverdienst von Dampf auf Diesel brachte nicht nur grössere Sicherheit im Umschlag und Transport von flüssigen Brennstoffen, sondern sie wirkte sich ebenfalls leistungssteigernd aus. (Die Elektrifikation kostete übrigens Fr. 821 000.—)

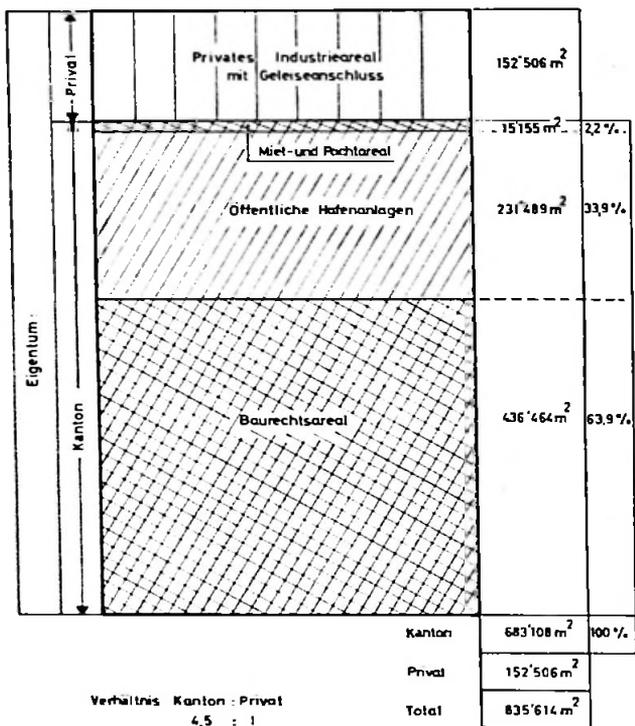
Die Hafenanlagen verfügen heute über ein Bahnnetz von 21,8 km öffentliche Betriebsgeleise und 10,0 km private Industriegeleise. Die 2,5 km lange Hafenbahn nach dem Rangierbahnhof Muttenz ist in diesen Zahlen nicht eingerechnet.

Als letzte in der Reihe der öffentlichen Bauten bleiben die Gebäulichkeiten zu erwähnen, die im Laufe der Jahre erstellt worden sind. Anfänglich waren im einzigen zur Verfügung stehenden Gebäude, dem Stationsgebäude im Auhafen, auch der Zolldienst und die kantonale Verwaltung untergebracht. Um den verschiedenen Dienstzweigen für ihre immer grösser werdenden Personalbestände die nötigen Räumlichkeiten zu schaffen, ist in den Jahren 1953/54 in Birsfelden ein Verwaltungsgebäude erstellt

worden. Darin befinden sich heute das Zollamt, die Güterexpedition SBB, die kantonale Verwaltung und zwei Dienstwohnungen für Hafenpersonal. Neben an wurden ein Magazingebäude und ein Kiosk erstellt. Im weitem erforderten die neuen Schalt- und Stellwerkanlagen sowie die schon längst nötigen Wohlfahrtsräume für das Bahnpersonal grössere Um- und Erweiterungsbauten im Stationsgebäude Auhafen. Schliesslich ist im Jahre 1963 beim Verwaltungsgebäude ein zweites Magazin mit Werkstatt erstellt worden. Bis Ende 1965 hat der Kanton insgesamt 18 Mio. Fr. in die Hafenanlagen investiert. Das Hafen- und Industriereal weist heute eine Gesamtfläche von zirka 835 600 m<sup>2</sup> auf. Die Besitz- und Nutzungsverhältnisse sind nachfolgend graphisch dargestellt.

**Aufteilung des Hafen- und Industriereals nach Besitz und Nutzung**

(Stand Dezember 1965)



**Die privaten Niederlassungen und Umschlagsfirmen**

Schon eine ganz oberflächliche Betrachtung der während der verflorenen 25 Jahre von den Hafenniederlassungen und Umschlagsfirmen erstellten Anlagen und Einrichtungen lässt darauf schliessen, dass hier ein mit Umsicht und zäher Tatkraft ausgestatteter Unternehmungswille am Werk gewesen sein muss. Ohne auf Details einzugehen, wozu übrigens der Berichtstatter auch nicht kompetent ist, sei an Hand der nachfolgenden Gegenüberstellung einiger typischer Objekte die enorme Entwicklung etwas beleuchtet.

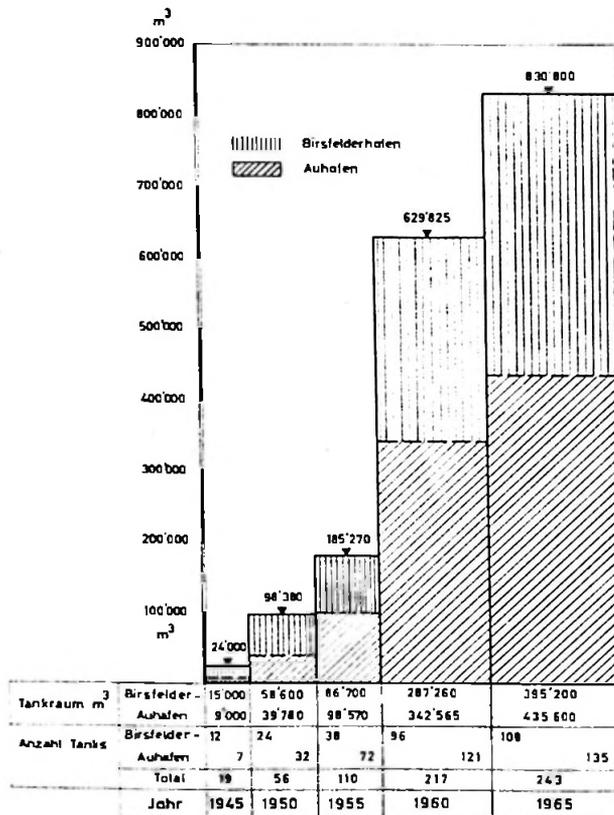
Von den Kranbauten verdient der im Auhafen installierte Mammutkran besondere Erwähnung. Seine Hebekraft beträgt 300 t. Er lässt sich ausser Betrieb wie ein Glieder-

Objekte	Stand 1941		Stand 1965	
	im einzelnen	total	im einzelnen	total
Umschlags- und Verladekrane (Kranbrücken)	3		7	
Betonkranhallen			2	
Dreh-Wippkrane (fahrbar)			3	
Schwerlastkrane			2	
		3 Stk.		14 Stk.
Offene Lagerareale für Kohle und andere Güter	2	48 000 m <sup>2</sup>	14	144 000 m <sup>2</sup>
Gedackte Lagerhallen für Kohlenprodukte, Roh- und Schwergüter, Gebinde etc.	1	15 000 t	7	63 500 t
Lagerhäuser für Stückgüter	-		9	201 000 t
Getreide-Silo	-		1	30 000 t
Silos und Bunker für andere Güter wie Kies, Sand, Kohlen etc.	-		5	32 000 t

stab zusammenklappen und kann so auf kleinstem Raum deponiert werden.

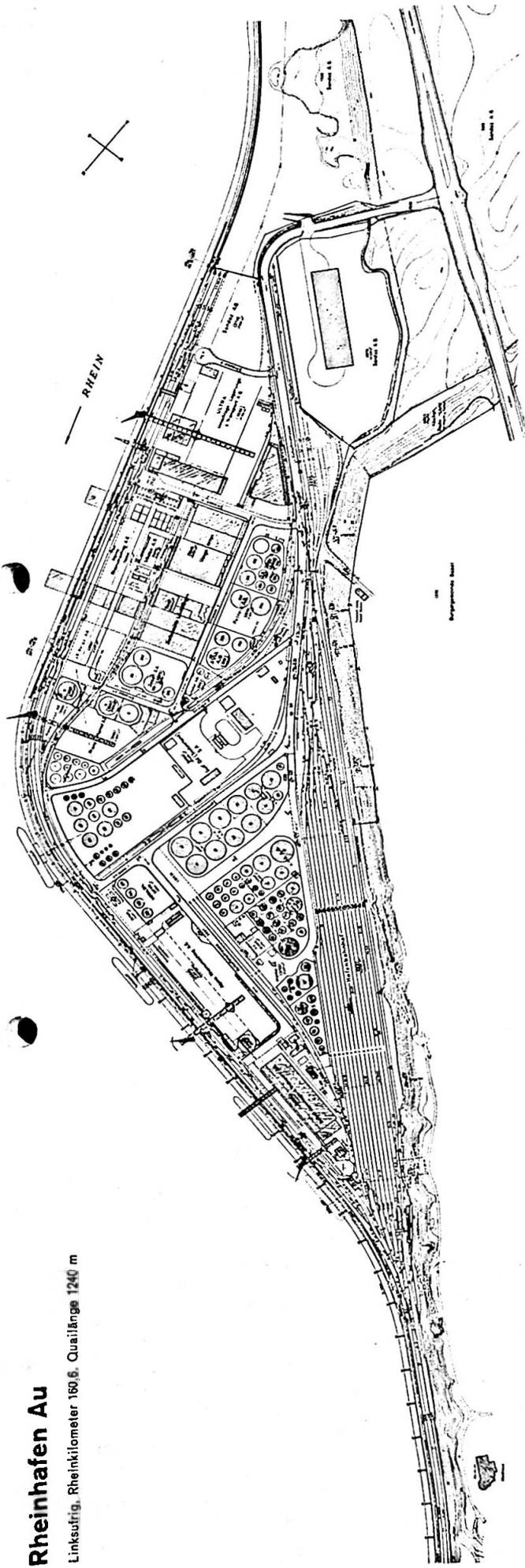
Wohl am eindrücklichsten präsentiert sich die Entwicklung der Umschlags- und Lagerungseinrichtungen für flüs-

Entwicklung der Tankbauten während der Jahre 1945-1965



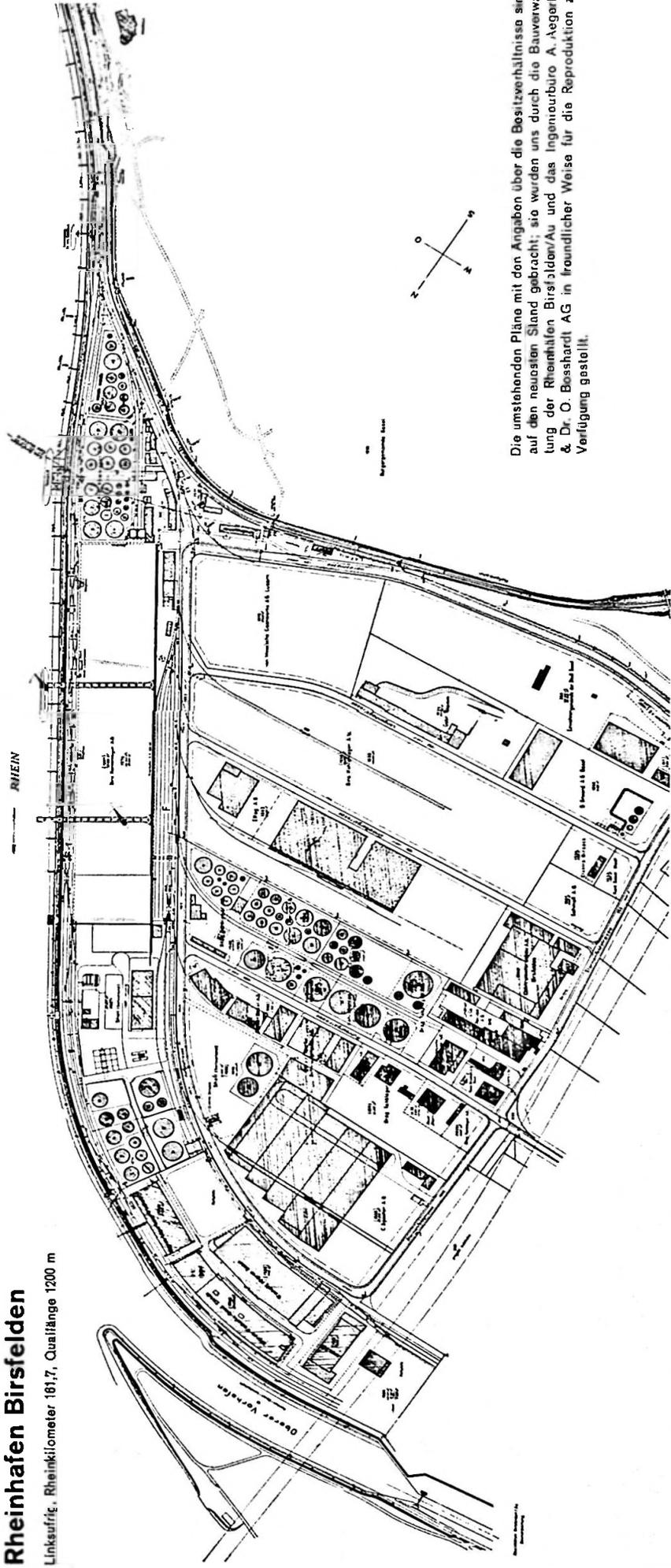
## Rheinhafen Au

Linksufrig, Rheinkilometer 160,6, Quallänge 1240 m



## Rheinhafen Birsfelden

Linksufrig, Rheinkilometer 161,7, Quallänge 1200 m



Die umstehenden Pläne mit den Angaben über die Besitzverhältnisse sind auf den neuesten Stand gebracht; sie wurden uns durch die Bauverwaltung der Rheinhäfen Birsfelden/Au und das Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG in freundlicher Weise für die Reproduktion zur Verfügung gestellt.

sige Brennstoffe. Aus den anfänglich 19 Stehtanks mit 24 000 m<sup>3</sup> Füllraum sind heute deren 243 geworden, mit einem Füllraum von total 830 800 m<sup>3</sup> (vgl. Abbildung über die Entwicklung der Tankanlagen). Den Umschlag ab Schiff besorgen sieben Steiger.

#### Die Schutz- und Sicherungsmassnahmen

Bei aller Entwicklung und Prosperität wurde eines nicht vergessen, nämlich der Schutz und die Sicherheit von Leben und Gut. Alle Beteiligten, die Hafenbehörden und die Niederlassungen, scheuten weder Mühen noch Mittel, um diesbezüglich die nötigen Massnahmen zu treffen. Ganz besondere Massnahmen erforderten die Tankanlagen und ihre Umschlagseinrichtungen. So sind die Tankfelder mit eigenen ortsfesten Schaumlösch- und Berieselungseinrichtungen versehen und überdies noch mit den nötigen mobilen Löschgeräten ausgerüstet. In neuerer Zeit ging man auch dazu über, zur Versorgung der ortsfesten Brandschutzanlagen mit eigenem Löschwasser am Rheinufer Pumpwerke zu erstellen. Im weiteren ist von den Hafenfirmer eine Genossenschaft für Werkschutz und Brandbekämpfung gebildet worden, die über eine gut ausgerüstete und sorgsam ausgebildete Werkfeuerwehr verfügt. Die Feuerwehr setzt sich übrigens grösstenteils aus den Belegschaften der Genossenschafter zusammen.

Aber auch dem Schutze der Gewässer wird viel Beachtung geschenkt. Einerseits bemüht sich die Schifffahrt ständig darum, durch Schulung und Mahnung des Schiffspersonals sowie mittels zweckmässiger Einrichtungen zu Wasser und zu Land allem zu begegnen, was zu Gewässerverschmutzungen führen könnte. Andererseits sind es landseits die Umschlagsfirmen und Tanklagerhalter, die unter Anwendung beträchtlicher Mittel ihre Lagerareale und Abfülleinrichtungen so abdichten, dass ausgelaufene Flüssigkeiten nicht in den Untergrund oder sonstwohin abfließen können.

#### Kleiner Ausblick

Und zum Schluss noch ein kleiner Ausblick in die Zukunft. Wenn man die heutige Ausdehnung der Hafenanlagen etwas näher betrachtet, so wird man überrascht feststellen, dass der Endausbau, mindestens flächenmässig gesehen, eigentlich schon erreicht ist. Diese Feststellung setzt aber der weiteren Entwicklung der Anlagen noch lange kein Ende. Die vorhandenen Reserven in der Ausnützung des Raumes und nicht zuletzt auch der unermüdlige Pioniergeist bieten dem Weiterausbau der Häfen noch so viele Möglichkeiten, die, wenn sie richtig genutzt werden, auch erlauben, einen noch weit grösseren Güterumschlag zu bewältigen als bis heute.

## Die Mineralölprodukte — Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen

Von Werner Mangold, Direktor der Rheinhäfen beider Basel

Das Jubiläum des 25jährigen Bestehens der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen gibt Anlass zu Betrachtungen im Zusammenhang mit deren Entwicklung und ihrer Notwendigkeit zur Sicherstellung der Versorgung unseres Landes.

Als in den dreissiger Jahren eine weitere räumliche Ausdehnung der baselstädtischen Rheinhäfen St. Johann und Kleinhüningen wegen ihres unmittelbaren Anstosses an die Landesgrenzen bzw. an den Stadtkern praktisch nicht mehr möglich war, entschloss sich der Kanton Basel-Landschaft, oberhalb der Stadt Basel, auf dem Gebiet der Gemeinden Birsfelden und Muttenz, weitere Hafenanlagen zu errichten. Diese Häfen, bekannt unter der Bezeichnung «Rheinhäfen Birsfelden und Au», wurden in den Jahren 1937–1940 in einer ersten Etappe erstellt und seither bedeutend erweitert und ausgebaut.

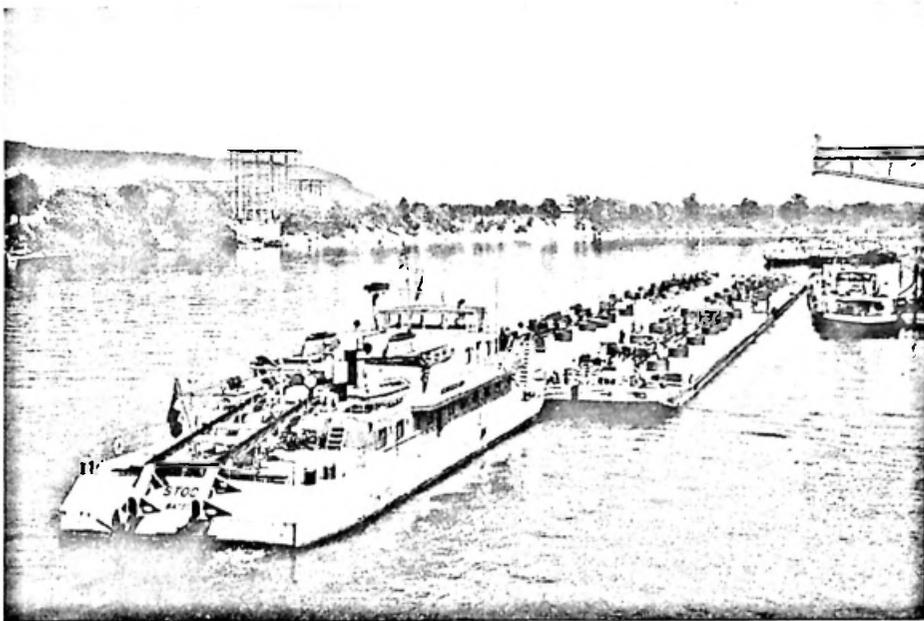
Im Bestreben, die im wesentlichen gleichliegenden Interessen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an der Förderung der Rheinschifffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen durch eine enge Zusammenarbeit gemeinsam zu wahren, haben die Regierungen beider Kantone im Jahre 1946 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten abgeschlossen. Gestützt darauf werden die administrativen und betrieblichen Belange der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen vom Rheinschiffahrtsamt Basel betreut. Die Hafenanlagen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft bilden eine Einheit und werden nach dem Grundsatz der grösstmöglichen Parität verwaltet; beide sind jedoch in finanzieller Hinsicht autonom. Als Dokumentation des Willens zur Parität und Zusammenarbeit wird für die gesamten Hafenanlagen die

Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel» verwendet. Während die Umschlagsleistungen der basellandschaftlichen Häfen sich in den ersten Jahren noch in bescheidenem Rahmen hielten, steigerten sie sich nach 1950 von Jahr zu Jahr, und ihr Anteil am Gesamtverkehr der Rheinhäfen beider Basel wuchs zusehends. Dies zeigt am deutlichsten die nachstehende Tabelle.

Jahr	Basellandschaftliche Hafenanlagen		Baselstädtische Hafenanlagen	
	Tonnen	%	Tonnen	%
1946	39 709	4	1 028 099	96
1948	394 967	14	2 384 299	86
1950	618 451	18	2 881 966	82
1955	1 070 094	23	3 517 326	77
1960	2 584 552	37	4 397 198	63
1965	4 142 083	48	4 473 167	52

Am 15. Dezember 1965 konnte im Birsfelderhafen erstmals die Viermillionen-Tonnen-Grenze überschritten werden.

Dieser für die basellandschaftlichen Häfen erfreuliche Trend der Aufwärtsentwicklung hat verschiedene Gründe. So konnten dank genügender Landreserven zweckmässige und grosszügige bauliche Dispositionen getroffen werden. Dies führte dazu, dass die Häfen Birsfelden und Au einen grossen Teil der ausgesprochenen Massengüter, so vor allem Kohle und flüssige Treib- und Brennstoffe, aber auch Schwefel, Sand und Kies usw., zu Umschlag und Lagerung erhielten. Auch die Tatsache, dass diese Häfen für die Zu- und Abfuhr der Schiffsgüter mittels Strassenfahrzeugen sehr günstig gelegen sind, hat zur guten Verkehrsentwicklung wesentlich beigetragen. Vor allem aber ist der Verkehrsaufschwung der anhaltend guten Wirt-



Schubverband «Stoos» mit 6200 t Diesel-Gasöl nach der Ankunft im Auhafen. Die 179 m lange Schiffskomposition gehört seit 1961 zum gewohnten Bild in den basellandschaftlichen Rheinhäfen. Dem Schubboot sind vier Tankleichter mit je 1700 t Ladefähigkeit vorgekoppelt.  
Photo Avia, Zürich

schaftslage unseres Landes und der damit parallel gehenden Aussenhandelstätigkeit zuzuschreiben.

#### Flüssige Treib- und Brennstoffe unbestritten im Vordergrund

Bei der Betrachtung des Güterverkehrs der basellandschaftlichen Häfen ist besonders auffällig, dass sich im Laufe der Jahre ein Strukturwandel vollzogen hat, der vor allem die Energieträger Kohle und flüssige Brennstoffe betrifft. Bis vor wenigen Jahren galt die Kohle als wichtigstes Transportgut der schweizerischen Rheinschiffahrt. Die innerhalb der letzten Jahre sprunghaft angestiegenen Rheinimporte an Mineralölprodukten haben jedoch die bisher im Schiffsverkehr dominierende Kohle von der Spitze verdrängt. Im Jahre 1951 bezifferte sich der Anteil der festen Brennstoffe am gesamten Ankunftsverkehr der basellandschaftlichen Hafenanlagen noch auf 61 % und derjenige der Erdölderivate auf 29 %. Im Jahre 1965 sind die entsprechenden Anteile für die Kohle nur noch mit 8,5 %, für die flüssigen Brennstoffe hingegen mit 56,9 % ausgewiesen. Diese Entwicklung zeigt, dass heute von allen in den Baselbieter Häfen umgeschlagenen Gütern die flüssigen Treib- und Brennstoffe unbestritten im Vordergrund stehen. Von den gesamten Tankanlagen von über einer Million Kubikmeter liegen rund 825 000 m<sup>3</sup> Tankraum oder 82 % in den Häfen Birsfelden und Au. Von den im Jahre 1965 über die Rheinhäfen beider Basel transportierten flüssigen Treib- und Brennstoffmengen im Total von rund 3,4 Mio. Tonnen sind allein über 2,3 Mio. Tonnen oder 68 % in diesen Hafenanlagen umgeschlagen worden.

Neben den guten Verkehrsergebnissen der Schifffahrt nach der Schweiz haben sich jedoch im Verlaufe der Jahre auch Probleme ergeben, welche die Zukunft des Rheintanktransportgewerbes bedrohen. Im Zusammenhang mit der **Wandlung in der Struktur des Güterverkehrs** steht im Vordergrund die Abwanderung der Mineralölprodukte auf andere Verkehrsträger. Von dieser Entwicklung dürften die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein, und mit ihr die Rheinhäfen beider Basel, in absehbarer Zeit tangiert werden.

Bekanntlich wurde bis vor wenigen Jahren die für die Schweiz bestimmte und über die Nordseehäfen eingeführte Erdölenergie vorwiegend mit Rheintankschiffen ab belgischen und holländischen Raffinerien verfrachtet. Das Rheintankschiff war prädestiniert, grosse Mengen dieser Güter über weite Strecken transportieren zu können. Inzwischen aber haben die Rohölpipelines in Westeuropa Einzug gehalten mit dem Ziel, Raffinerien möglichst in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Schwerkonsumzentren zu errichten. Eine Verlegung der Erdölindustrie in die Verbrauchsgegenden liegt anscheinend im Interesse einer raschen und kontinuierlichen Bedienung der Kundschaft. Der Bau von Raffinerien abseits der Seehäfen wäre jedoch ohne die Verwendung von Pipelines für die Zufuhr der erforderlichen Rohölmengen wirtschaftlich kaum tragbar. So hat nach Verlagerung der Raffinerien in das Innere Westeuropas die Pipeline die traditionellen Verkehrsträger von Erdölprodukten stark beeinflusst. Die zur Zeit im westeuropäischen Hinterland bereits in Betrieb stehenden und von den Rheintankschiffen erreichbaren Produktionszentren befinden sich im Ruhrgebiet, bei Köln, Karlsruhe und Strasbourg. Diese Raffinerien werden durchwegs mittels Pipelines, d. h. ab Wilhelmshaven, Rotterdam bzw. ab Marseille mit Rohöl versorgt. Wie bedeu-

Wer Wie Was Wo?

## in der Rheinschiffahrt

Über alle Gebiete der Rheinschiffahrt (Gesetzgebung, Rheinstrecke, Firmen und Häfen, Schiffe und Werften, Verkehr und Flotten, Verbände und Organisationen – mit Namenregister) orientiert Sie zuverlässig das neu erschienene

«**Taschenbuch der Rheinschiffahrt**»

4. Auflage, 560 Seiten, Fr. 16.–

Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG, Basel 1

tend die Leistungsfähigkeit der im Rheinstromgebiet errichteten Ölverarbeitungszentren bereits ist, geht aus der Tatsache hervor, dass beispielsweise von den im Jahre 1965 per Rheintankschiff nach den Rheinhäfen beider Basel verfrachteten Mengen an flüssigen Treib- und Brennstoffen nur noch ca.  $\frac{1}{3}$  von den Raffinerien in den Seehäfen bezogen worden ist.

Trotzdem wurden die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein und damit auch die Rheinhäfen beider Basel bis heute von den Auswirkungen der Verlagerung der Versorgungsbasis für Erdölprodukte mengenmässig noch nicht allzustark beeinflusst. Durch das Näherrücken der Raffinerien an unsere Landesgrenzen musste jedoch die Rheintankerflotte eine wesentliche Kürzung ihrer Transportstrecke in Kauf nehmen. Auch steht zu befürchten, dass daneben die Wirtschaftlichkeit der umfangreichen Lager für flüssige Treib- und Brennstoffe in Birsfelden und Au durch den Ausbau bzw. die Neuansiedlung ausländischer Raffinerien in unserem Lande stark beeinträchtigt wird. Die Ölverarbeitungskapazität der in unserem Lande bestehenden bzw. in Bau und Planung begriffenen Werke soll auf ca. 10–11 Mio. Tonnen pro Jahr ausgerichtet werden. Das von diesen Werken benötigte Rohöl wird mit Pipelines vom Ausland her zugeführt. Bei Vollbetrieb dieser Raffinerien dürfte sich ein bedeutender Rückgang der Importe von Erdölprodukten über den Rhein einstellen.

#### Verzicht auf Rhein nicht zu verantworten

Die Abwanderung von flüssigen Treib- und Brennstoffen mit schweizerischer Bestimmung auf andere Verkehrsträger, vor allem von Rohöl auf Pipelines, hätte zwangsläufig eine starke Reduktion des Bestandes an Rheintankschiffen zur Folge, was sich in Krisenzeiten für unsere Versorgungslage zweifellos sehr erschwerend auswirken würde. Ein Verzicht auf den leistungsfähigen Verkehrsträger «Rhein» im Mineralölsektor ist daher nicht zu verantworten, hat doch dieser, als freie Verbindung zwischen der Schweiz und den Industriezentren Nordwest-

europas sowie den Nordseehäfen, im Laufe der vergangenen Jahrzehnte seine Leistungsfähigkeit im Dienste der schweizerischen Verkehrswirtschaft klar unter Beweis gestellt.

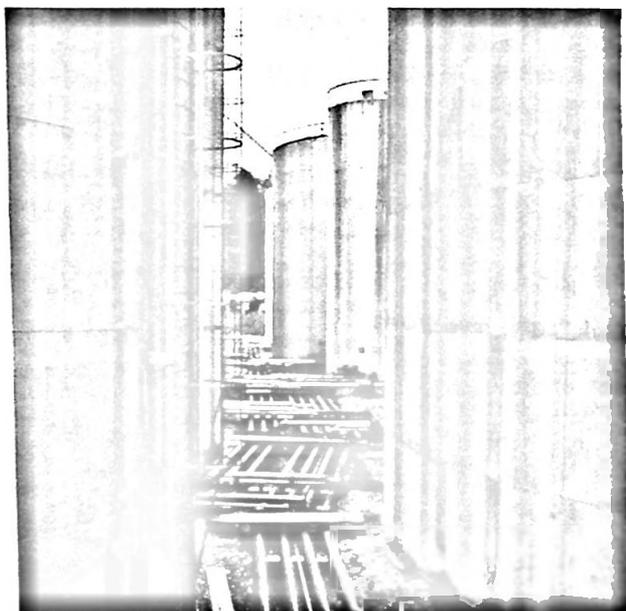
Die schweizerische Rheinschiffahrt wird im Interesse der Erhaltung der bisherigen Öltransporte sich darum bemühen müssen, die Mineralölprodukte nördlicher Provenienz zu ähnlich günstigen Bedingungen dem schweizerischen Verbraucher zuzuführen, wie sie eine inländische Raffinerie bieten könnte. Dies aber ist ihr nur möglich, wenn die Anschlussfracht ab den Rheinhäfen wesentlich gesenkt werden kann. Durch die bereits vorteilhafte Rheinfahrt könnten beispielsweise schon heute allfällige Marktansprüche einer inländischen Raffinerie im Raume Basel mit Erfolg zurückgewiesen werden. Da jedoch die Rheinschiffahrt bisher nicht allein nur die Verbraucher im Rayon unserer Hafenanlagen belieferte, sondern auch den Mineralölbedarf der übrigen grossen schweizerischen Konsumzentren zu einem beträchtlichen Teil deckte, muss darnach getrachtet werden, diese Absatzmärkte ebenfalls zu erhalten. Eine Produktenpipeline ab den Rheinhäfen in die Gegend von Zürich könnte diese Möglichkeit bieten. Die Transporte Basel–Zürich dürften mittels einer Produkten-Pipeline um 70–80 % gesenkt werden können. Rheinfahrt zuzüglich Aufwendungen für den Leitungstransport werden für die Produkte nördlicher Provenienz eine Preisbasis bilden, welche schweizerische Raffinerien ernsthaft konkurrenzieren könnte.

#### Die Wirtschaftlichkeit einer Produkten-Pipeline

dürfte unter gewissen Voraussetzungen gesichert sein. Es sei in diesem Zusammenhang an die mit der Seine parallel laufende Produkten-Leitung erinnert, mit der ab Le Havre der Raum von Paris mit Fertigerzeugnissen bedient wird. Die Transporte durch diese Leitung haben innert weniger Jahre so stark zugenommen, dass ein zweiter Röhrenstrang gelegt werden musste. Zur Zeit wird ferner in Deutschland mit dem Bau einer Produktenleitung ab der Raffinerie Godorf bei Köln in den Rhein-Main-Neckarraum begonnen. Diese Leitung soll eine Jahreskapazität von rund 4 Mio. Tonnen erhalten. Die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Betrieb von Produktenleitungen werden in Deutschland trotz der im Vergleich zu Rohölleitungen komplizierten und kostspieligen Anlagen und der teilweise weiten Streuung des Verbrauches als günstig bezeichnet. Es lässt sich mit einiger Sicherheit voraussagen, dass mit steigendem Verbrauch die Produktenpipeline im Verkehr vermehrt eingeschaltet wird. Die zum Zwecke des Betriebes einer Produktenleitung in den Raum von Zürich ins Leben gerufene Rheinische Pipeline-Transport AG, mit Sitz in Basel, hat bereits am 18. Juli 1964 das Konzessionsgesuch beim Eidgenössischen Amt für Energiewirtschaft eingereicht.

Die an Rheinschiffahrt und Hafenanlagen interessierten Kreise hoffen, das Haupttransportgut der schweizerischen Rheinschiffahrt – die Mineralölprodukte – der Schifffahrt zu erhalten und damit gleichzeitig eine **unabhängige** Versorgung unseres Landes mit Energiestoffen zu sichern. Jedenfalls bedarf es grosser gemeinsamer Anstrengungen, um die die Rheinschiffahrt bedrohende Situation im Mineralölsektor meistern zu können.

Den verantwortlichen Persönlichkeiten steht daher die grosse Aufgabe bevor, sich mit aller Kraft für die Erhaltung dieses Haupttransportgutes der schweizerischen Rheinschiffahrt einzusetzen.



243 Tanks mit einem Fassungsvermögen von 830 800 m<sup>3</sup> bilden das verkehrswirtschaftliche Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen. Photo Pinsker





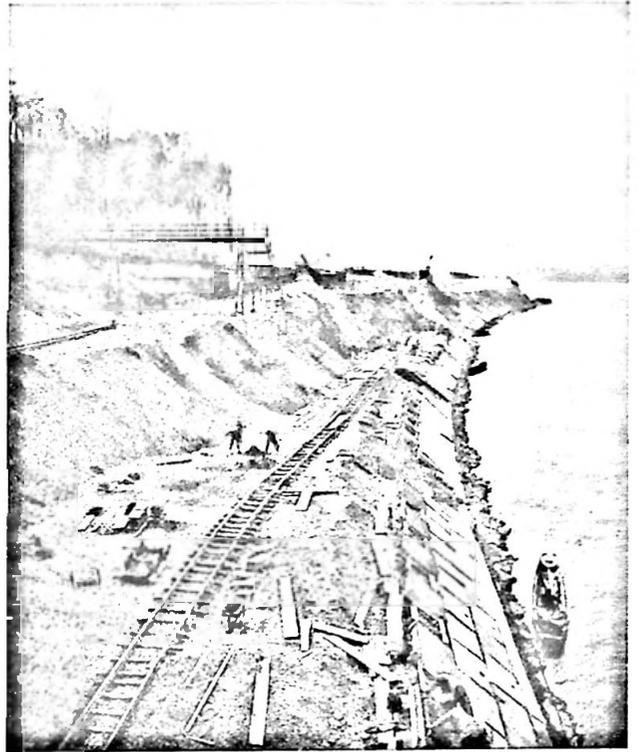
Hafen Birsfelden 1938. Die Rodungen für die Freilegung des zum Hafenbau bestimmten Geländes sind im Gange. Blick rheinaufwärts. Wer hätte damals geahnt, wie sich dieser Landstreifen gut 25 Jahre später ausnehmen würde?



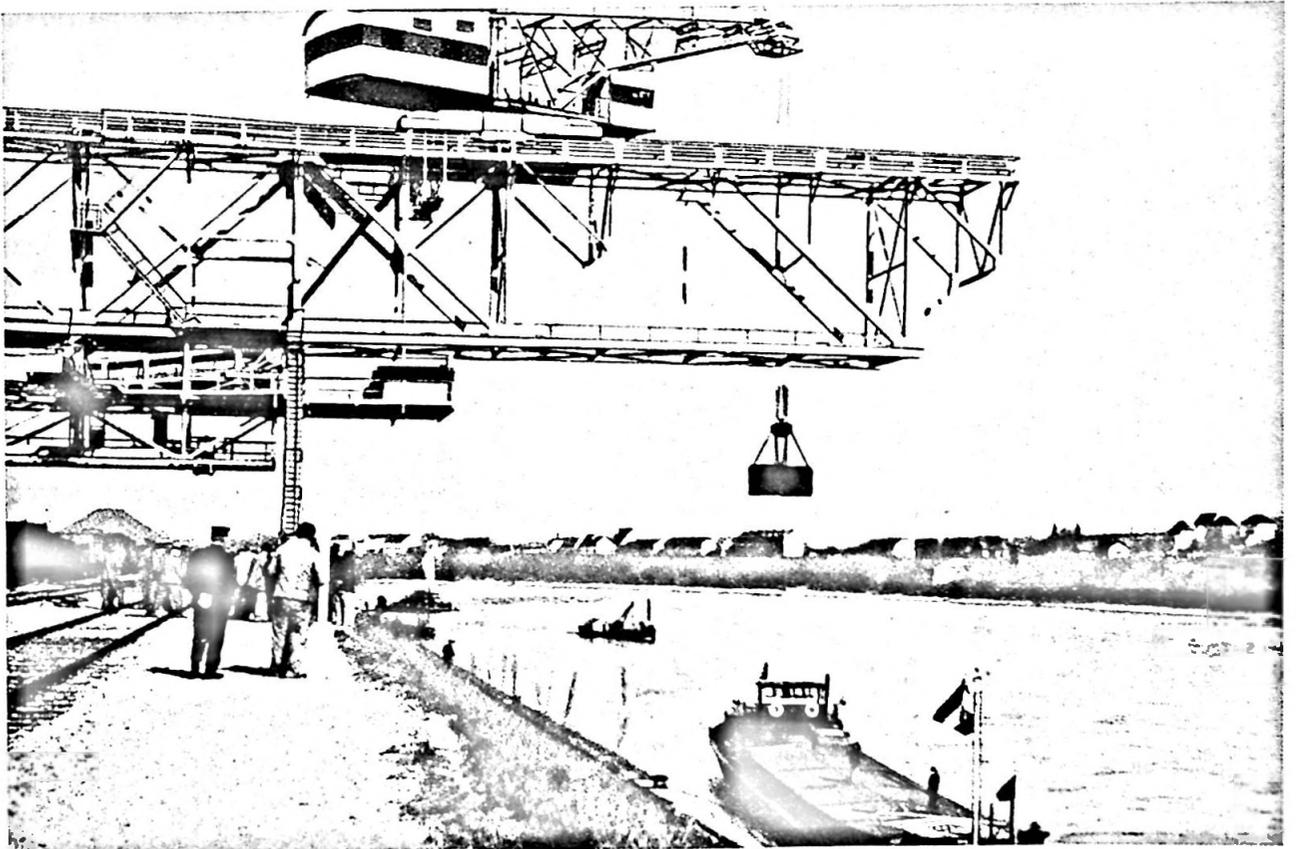
Auhafen 1938. Auch hier sind rasche Fortschritte bei der Freilegung des nötigen Geländes zu erkennen. Das Baselbieter Volk hatte am 6. Dezember 1936 mit 13 141 Ja gegen 871 Nein die Erstellung der Hafenanlagen beschlossen.



Das Baugelbiet in der Au im Frühjahr 1939.



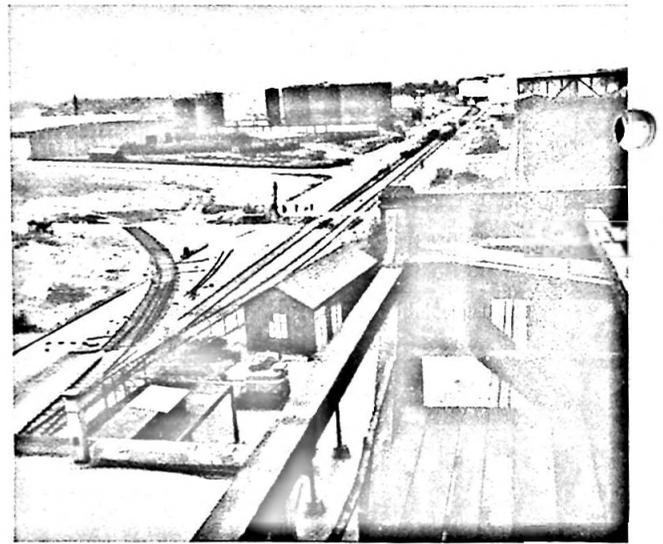
Diese Aufnahme vom 27. April 1938 zeigt, wie die Böschungen an der Uferstrecke unterhalb des Waldhauses errichtet werden.



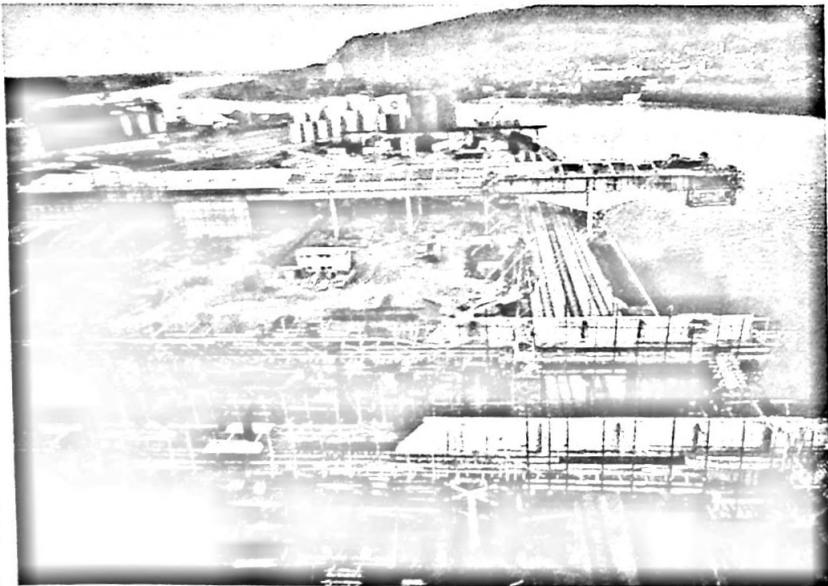
Der grosse Tag: Am 19. März 1941 fuhr das erste Schiff, M/S «Express 106» mit einer Ladung Kohle unter die Verladebrücke der Birs Kohlenlager AG in Birsfelden, um durch den M.A.N.-Kranen 250 t löschchen zu lassen.



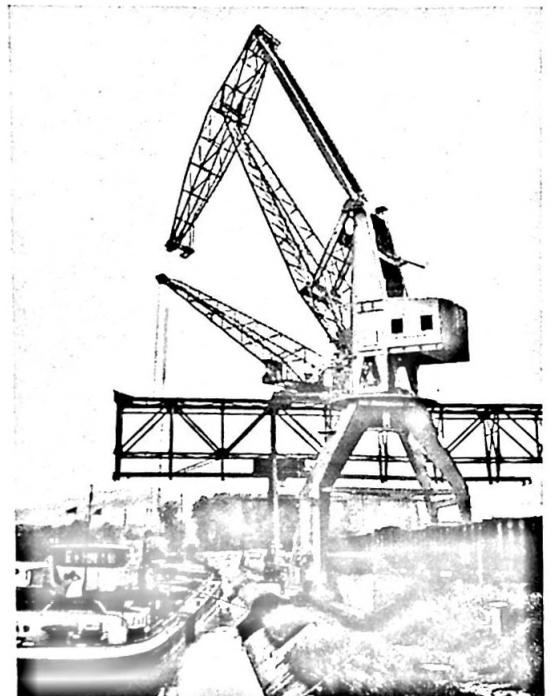
Verglichen mit heute (vgl. Titelbild dieser Festschrift!) nehmen sich die Häfen Birsfelden/Au im Jahre 1948 noch recht bescheiden aus. Der Weiterausbau wurde bald zur zwingenden Notwendigkeit, wollten die Rheinhäfen beider Basel ihrer Stellung als «Goldenes Tor der Schweiz» gerecht bleiben.



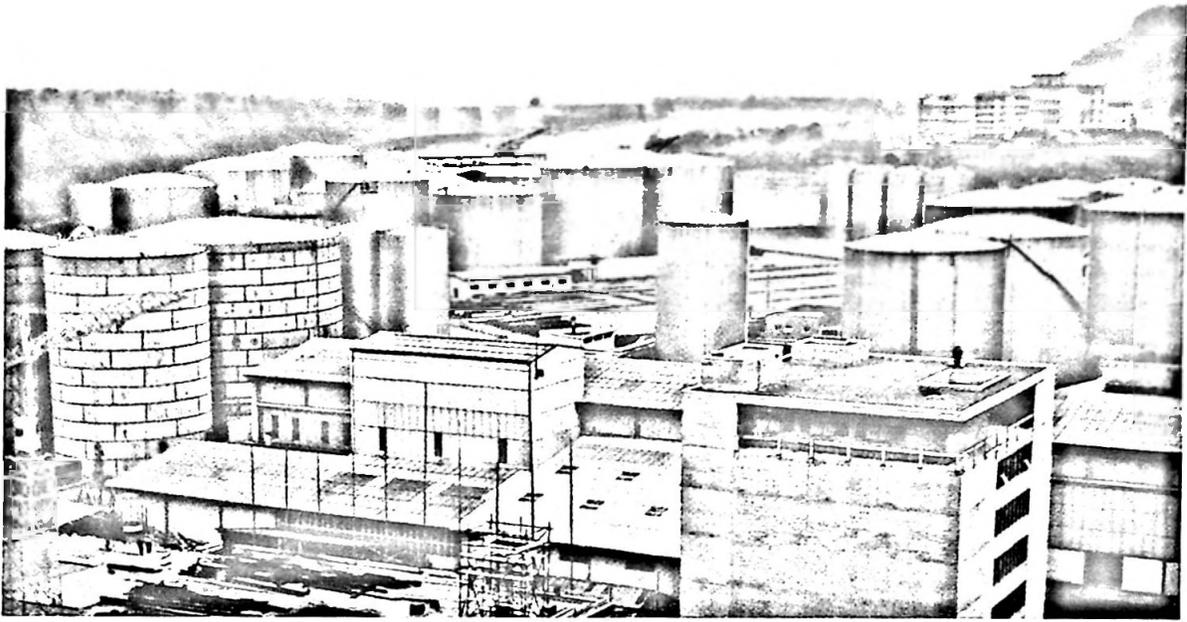
Geleise-Ausbau im Hafen Birsfelden, 1957.



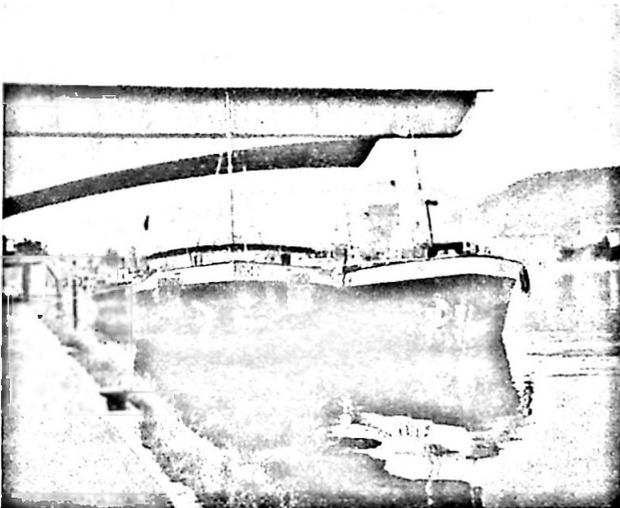
Bau von gedeckten Umschlagshallen im Auhafen, 1956.



Stulen-Doppel-Lenker-Wippkran im Auhafen, 1958.



Ausbau der Tankanlagen im Auhafen in den fünfziger Jahren.



Unter dem Umschlagshof im Auhafen warten ein schweizerisches Glieder-schiff und ein belgisches Motorschiff auf Entladung.



Brikett-Umschlag im Auhafen. Während langer Zeit stand dazu eine Paternoster-Anlage im Betrieb (unser Bild), die vor wenigen Jahren im Zeichen der Palettisierung durch eine moderne Laufkatze abgelöst wurde.



Mammut-Kran für 300 t schwere Stücke im Auhafen, am obersten Zipfel der Rhodnhäfen beider Basel.

## Birsfelden gestern – heute – morgen

Zirka 50 Schreibmaschinenzeilen – so lautete die Vorschrift der Redaktion dieser Zeitschrift an die Gemeindebehörde – sollten genügen, um Vergangenheit, Gegenwart und Zukunftsaussichten von Birsfelden kurz ins Blickfeld des Lesers zu rücken. Das ist, besonders was die Vergangenheit betrifft, nur halb so schwierig. Eine Chance hat jedenfalls der Schreiber: Er braucht wenigstens nicht in jahrhundertealten Kirchenbüchern herumzustöbern, um einige interessante Angaben über die tempi passati zu finden. Birsfelden ist heute noch die jüngste selbständige Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft und sicher auch eine der jüngsten der Schweiz. Erst am 19. April 1875 wurde das Ergebnis der Volksabstimmung vom 4. April des gleichen Jahres über die Erhebung Birsfeldens zur selbständigen politischen Gemeinde vom Landrat ratifiziert. Mit diesem Beschluss wurden die jahrzehntelangen Bemühungen des Einwohnerrates um die Lostrennung von Muttenz als rechtsgültig erklärt. Immer noch 9 Jahre braucht es also bis zur Hundertjahrfeier.

Freilich müssen wir die Chronik vom Datum der Autonomie-Erklärung doch bis in die dreissiger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückblättern, in die Zeit der Kantonstrennung, wo wir recht bescheidene Zahlen über die damalige Bevölkerung finden. Eine erste zuverlässige Angabe nennt 1832 6 Bauernhöfe mit insgesamt 32 Bewohnern innerhalb des heutigen Gemeindebannes. 1840 waren es bereits 400 Einwohner, 1850 deren 900, es folgt 1860 mit 1416 Personen. Vor der Trennung von Muttenz lebten bereits 1833 Menschen in der rasch gewachsenen Ortschaft. Wie stetig die Bevölkerung zunahm, zeigt die Zahl der Jahrhundertwende mit 3614, und dreissig Jahre später sind es bereits 6175 Einwohner. Diese Zahl blieb bis nach dem Zweiten Weltkrieg stationär bis leicht rückläufig, um dann während der fünfziger Jahre einen nie geahnten Zuwachs zu verzeichnen. Zwei weitere Angaben: 1960 10 135 Einwohner, 1964 sind es bereits 11 417.

Die Beschreibung der ausserordentlichen Entwicklung der Ortschaft im Zeitraum von 135 Jahren mag am besten

illustriert werden durch weitere statistische Zahlen, die den Leser unserer Zeitschrift besonders interessieren werden:

### Industriebetriebe:

Während um die Jahrhundertwende ein einziger Betrieb mit 30 Beschäftigten genannt wird, waren es

1923	8 Betriebe mit	158 Angestellten und Arbeitern
1937	10 Betriebe mit	263 Angestellten und Arbeitern
1944	11 Betriebe mit	451 Angestellten und Arbeitern
1960	29 Betriebe mit	1132 Angestellten und Arbeitern
1964	34 Betriebe mit	1774 Angestellten und Arbeitern

Diese knappen Zahlen beweisen am besten die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Industrie- und Handelsfirmen für Birsfelden, die sich dementsprechend auch im Gemeindehaushalt, insbesondere seit 1950, ausdrückt.

### Verwaltungs-Rechnungen:

	Aufwand	Ertrag	Ordentliche Steuereinnahmen
1920	629 000.–	641 000.–	169 000.–
1930	1 253 000.–	1 241 000.–	237 000.–
1946	2 840 000.–	2 773 000.–	494 000.–
1959	4 720 000.–	4 947 000.–	1 277 000.–
1964	5 044 000.–	5 150 000.–	2 255 000.–

Ganz eindrücklich lässt auch der Blick auf den Wohnungsbestand die Bautätigkeit der letzten Jahrzehnte erkennen:

1950	1884 Wohnungen
1960	3160 Wohnungen
1962	3601 Wohnungen
1964	3701 Wohnungen

Stolz sind die Bewohner Birsfeldens neben der erfreulichen Ansiedlung von Industriefirmen auch auf das überaus glücklich in das Landschaftsbild eingeordnete **Rheinkraftwerk**, das auf Grund der kantonalen Volksabstimmung vom 25. Juni 1950 gebaut und 1954 in Betrieb genommen worden ist. Die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Hafenanlagen Birsfelden wird an anderer Stelle dieser Zeitschrift hervorgehoben.



Birsfelden – 1832 aus 6 Bauernhöfen mit 32 Bewohnern bestehend, heute eine kleine Stadt mit einem modernen Rheinhafen. Photo Baier

In seiner interessanten Entwicklungszeit hat Birsfelden weit über seine Bann Grenzen hinaus grosses Aufsehen erregt. Sogar Jeremias Gotthelf fand in seiner Erzählung «Jakobs, des Handwerksgesellen Wanderung durch die Schweiz» Worte der Bewunderung für das fast sagenhafte Aufwärtstreben der jungen Ortschaft, wenn er schreibt:

«Endlich sah er sie, die roten Türme, welche ihm beim Einzug aufgefallen, sah die Stadt, gedrängt um die Türme wie um die Henne die Küchlein. Diesseits des alten, ehrwürdigen und ehrenfesten Basel, was lag da so weiss und schimmernd im Felde? Dort war damals das Birsfeld

gewesen mit einigen Dutzend Häusern, und jetzt fast ein Feld voll Häuser! Das war doch das Birsfeld, was eigentlich Baseltrutz heissen sollte, aber gewaltig hatte es sich, seit er da gewesen, aufgebläht, war angeschwollen zu einem Städtchen», usw.

Für die Damaligen Zukunftsvision, für uns Heutige Wirklichkeit! Ob wohl in den nächsten zehn Jahren bevölkerungsmässig die 20 000er-Grenze überschritten wird, die die Gemeindebehörden heute durchaus im Bereiche der Möglichkeit sehen? S.

## Das basellandschaftliche Rheinschiffahrtsrecht

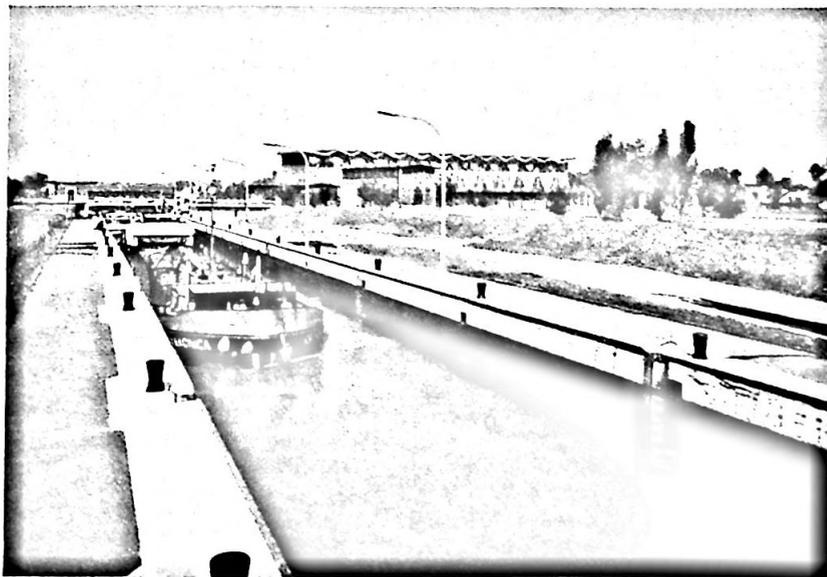
Von Dr. Walter Müller, Advokat, Vizepräsident der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung, Basel

Der Bau der Hafenanlagen im Kanton Basel-Landschaft und die unerwartet grosse Verkehrsentwicklung der letzten 25 Jahre auf dem basellandschaftlichen Rhein haben für diesen Kanton nicht nur technische und administrative Probleme aufgeworfen, sondern auch neue gesetzgeberische Vorschriften verlangt, damit neben den internationalen und eidgenössischen Bestimmungen des Rheinschiffahrtsrechts auch die der kantonalen Gesetzgebungshoheit verbleibenden Belange rechtlich geordnet werden konnten.

In völkerrechtlicher Beziehung darf einmal mehr darauf hingewiesen werden, dass es den Grundsätzen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 entsprechen würde, wenn der Rhein von dem Punkte an, an dem er schiffbar wird, bis in das offene Meer dem besonderen internationalen Freiheitsstatut unterstellt ist. Allein, die konkrete Stromakte, die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, wendet, auch in ihrer revidierten Fassung gemäss Vertrag vom 20. November 1963, das internationale freiheitliche Rheinregime nur bis Basel an, das in Artikel 1 der Akte ausdrücklich genannt ist. Die basellandschaftliche Stromstrecke fällt somit nicht mehr unter die **Mannheimer Akte** und die Hoheit der Rheinzentralkommission. Wenn trotzdem die Rheinschiffahrt oberhalb Basel frei ist, so beruht dies auf der Uebereinkunft vom 10. Mai 1879

zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden über den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel, und dieser Staatsvertrag ist nach wie vor in Kraft. Er bestimmt, dass die Schiffahrt auf dem Rhein jedermann gestattet ist und nur denjenigen Beschränkungen unterliegt, die durch die Steuer- und Zollvorschriften und durch polizeiliche Rücksichten auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geboten sind. Gebühren und Abgaben, die lediglich auf der Tatsache der Benutzung der Wasserstrasse beruhen, sind untersagt. In praxi ist deshalb die Schiffahrt nach den basellandschaftlichen Häfen ebenso frei wie die Fahrt bis Basel. Um eine einheitliche schiffahrtspolizeiliche Ordnung in Uebereinstimmung mit den Vorschriften auf dem internationalen Rhein unterhalb Basel zu erreichen, haben Deutschland und die Schweiz, gestützt auf die Übereinkunft von 1879, die von der Rheinzentralkommission in Strasbourg erlassenen gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen auch auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden in Kraft gesetzt, wobei lediglich einige örtlich bedingte Sonderregeln notwendig waren. In diesem Zusammenhang ist vor allem die erste Schiffahrtspolizeiverordnung vom 13. Januar 1940 und die sie ersetzende, neue Schiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Juni 1955 für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden zu erwäh-

Die am 12. November 1954 dem Verkehr übergebene Schleuse von Birsfelden bildet Durchgangs- und Eingangstor zu den basellandschaftlichen Rheinhäfen. Die Schleuse misst 180×12 m, ihre Hubhöhe bei Niederwasser beträgt 9 m. 1965 wurden in beiden Richtungen je 6000 Schiffe geschleust. Der Bau einer zweiten Schleuse ist zur Notwendigkeit geworden. — Im Hintergrund das Maschinenhaus des Kraftwerks Birsfelden, dessen Energieproduktion bei 362 Mio. kWh liegt.



nen. Es wäre künftighin wünschenswert, wenn auch diese Rhein-Strecke in das internationale Regime der Mannheimer Akte von 1868 einbezogen werden könnte, damit der gesamte zurzeit schiffbare Rhein einer absolut einheitlichen Ordnung untersteht.

Was das private Rheinschiffahrtsrecht betrifft, so ist dieses bundesrechtlich durch das Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923 und die Bestimmungen der Artikel 125 bis 127 des Seeschiffahrtsgesetzes vom 23. September 1923/18. Dezember 1965 geordnet. Die massgeblichen Bestimmungen des Seerechtes werden auch auf die Binnenschiffahrt angewendet, die mit in einem öffentlichen Register eingetragenen Binnenschiffen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und andern schiffbaren Gewässern betrieben wird, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden (SSG, Art. 125). Die Grossgüterschiffahrt bis zu den basellandschaftlichen Häfen untersteht somit diesem besonderen Schiffahrtsrecht. Was die **Registrierung der Binnenschiffe** betrifft, so können diese beim Grundbuchamt Liestal, das als kantonales Schiffsregisteramt eingesetzt ist, eingetragen werden.

#### **Auf kantonaler Ebene**

wurde die Grundlage für die basellandschaftliche Rheinschiffahrt durch das Gesetz vom 26. Oktober 1936 betreffend die Errichtung von Hafen-, Geleise- und Strassenanlagen auf dem «Sternenfeld» Birsfelden und der «Au» Muttenz gelegt. Das Gesetz ist vom Volke am 6. Dezember 1936 angenommen worden und regelt die grundsätzlichen Kompetenzen auf dem Gebiete der Rheinschiffahrt und der Hafenvirtschaft des Kantons. In den Jahren 1949, 1951, 1953, 1954 und 1957 beschloss der kantonale Landrat weitere Ausbautappen des Hafens, und gemäss seinem Beschluss vom 21. April 1955 beteiligte sich der Kanton an der Austiefung des Rheinbettes zur Schaffung einer zweispurigen Schiffahrtsrinne. Der Landratsbeschluss vom 14. Februar 1952 betreffend die Verwaltung der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen ordnete die rechnungsmässige Trennung dieses Teils des Staatsvermögens, das unter den Namen «Rheinhäfen Birsfelden/Au» als besonderes Hafenunternehmen verwaltet wird. Organisatorisch wurde der Direktion des Innern die Behandlung aller die Güterschiffahrt betreffenden wirtschaftlichen Angelegenheiten und die Verwaltung der Rheinhäfen übertragen. Die oberste kantonale Schiffahrtsbehörde ist der Regierungsrat des Kantons. Im Landrat, dem kantonalen Parlament, wurde am 14. Februar 1952 eine besondere Rheinhafenkommission geschaffen, welche die Schiffahrtsangelegenheiten zu behandeln hat.

Von massgeblichster Bedeutung für die Verwaltung der kantonalen Rheinschiffahrtsanlagen ist jedoch die **Vereinbarung vom 18./21. Juni 1946** zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenanangelegenheiten gewesen, welche die enge Zusammenarbeit und Übereinstimmung der Auffassungen beider Halbkantone in Schiffahrtssachen brachte. Nach aussen treten die Halbkantone in Schiffahrtssachen seither immer gemeinsam auf. Die beidseitigen Hafenanlagen werden als Einheit erklärt und nach dem Grundsatz der Parität verwaltet. Jede direkte und indirekte Konkurrenzierung wird ausgeschaltet, die Tarife werden einheitlich und gleichmässig aufgestellt und insbesondere haben sich beide Halbkantone zur Erhebung gleicher Hafengebühren verpflichtet. Für den Verkehr zwischen Hafenanlagen besteht Gebührenfrei-

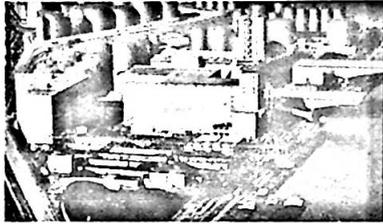
heit. Die Gesamtheit der Anlagen beider Kantone wird als «Rheinhäfen beider Basel» bezeichnet, und der Kanton Basel-Landschaft hat dem Basler Rheinschiffahrtsamt die Direktion der basellandschaftlichen Häfen und die Bearbeitung der den Kanton berührenden Fragen der Rheinschiffahrt übertragen.

Die 1946 begonnene, fruchtbare Zusammenarbeit beider Halbkantone wurde durch die Erweiterung des Konkordates am 30. April 1959 verstärkt, wonach künftig eine gemeinsame Hafenordnung zu erlassen ist. Ein zweites interkantonales Konkordat vom 3. Mai, 15. April und 27. August 1957 (vom Bundesrat am 24. Juli 1958 genehmigt), dem sich auch der Kanton Aargau angeschlossen hat, einigte die drei Rheinschiffahrtskantone auf den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rhein-Strecke zwischen Basel und Rheinfelden. Zu diesem Zwecke hat jeder Kanton ein eigenes Rheinschiffahrtsamt geschaffen, und seither besteht ein «Rheinschiffahrtsamt des Kantons Basel-Landschaft». Die Kantone Baselland und Aargau haben jedoch die Geschäftsführung ihrer Rheinschiffahrtsämter demjenigen des Kantons Basel-Stadt übertragen, mit der Folge, dass dessen Direktor und Beamte in allen drei Kantonen eine beamtenrechtliche Stellung einnehmen. Dieses zweite Konkordat garantiert die einheitliche Schiffahrtsordnung auf dem Strom, während das Konkordat von 1946 die gemeinsame Ordnung der Hafenanangelegenheiten brachte.

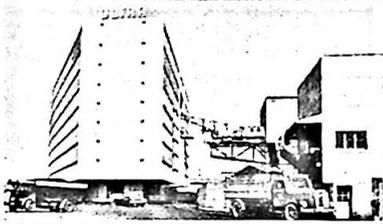
Am 2./22./30. Juni 1959 erliessen die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt die erste **gemeinsame Hafenordnung** für die Rheinhäfen beider Basel, nebst Anhang, in dem die Hafengebühren einheitlich geregelt sind. Alle für den Betrieb der Anlagen und den Schiffsverkehr in den Häfen erforderlichen Vorschriften sind in der Hafenordnung enthalten. Durch die am 18. Dezember 1965 von den eidgenössischen Räten beschlossene teilweise Änderung des schweizerischen Seeschiffahrtsgesetzes von 1953 werden die Kantone ermächtigt, für Häfen in ihrem Gebiet Vorschriften über die Lade- und Löschzeiten der Binnenschiffe und die Liegegelder zu erlassen, und es werden deshalb die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von dieser Kompetenz Gebrauch machen können, um in der gemeinsamen Hafenordnung auch diese Fragen des Schiffsverkehrs zu regeln. Bereits vor dem Erlass der gemeinsamen Hafenordnung von 1959 hat der Kanton Basel-Landschaft durch Regierungsratsbeschlüsse Hafengebühren eingeführt, erstmals am 10. Oktober 1941, wobei die Parität mit den baselstädtischen Häfen eingehalten wurde.

Da die basellandschaftlichen Hafenanlagen in grossem Ausmass dem Umschlag und der Lagerung flüssiger Treib- und Brennstoffe dienen, hat der Kanton in Ausübung seiner Bauhoheit und gestützt auf die kantonale Feuerschutzgesetzgebung am 23. Juni 1939 und am 11. Dezember 1951 durch Regierungsratsbeschlüsse besondere Vorschriften über die Aufstellung und den Betrieb von Grosstankanlagen für die Lagerung und den Umschlag von brennbaren Flüssigkeiten erlassen. Die geltende Verordnung ist am 10. Dezember 1957, 12. Dezember 1961 und 27. Juni 1962 ergänzt, teilweise geändert und erweitert worden, um auch den Erfordernissen des Gewässerschutzes Rechnung zu tragen.

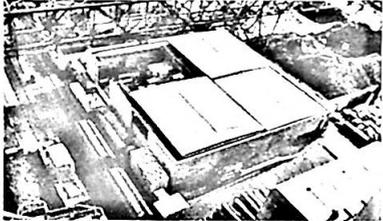
Die zunehmende Beschäftigung von Beamten und Angestellten in den Häfen führte am 19. November 1953 zum Bau eines **Verwaltungsgebäudes**, und die arbeitsrechtlichen Belange sind im Anstellungs- und Dienstreglement



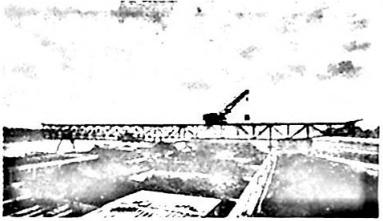
Unser Umschlags- und Lagerbetrieb Auhafen Basel



Lagerhaus für Stückgüter - 35 000 Tonnen



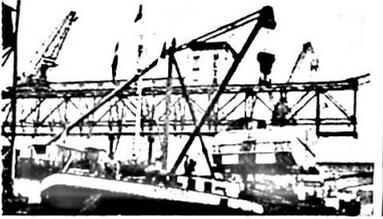
Schwercoils-Lagerhalle für Stückgewichte bis 80 Tonnen



Offener Lagerplatz mit Kranbrücke 140 m



Schwercoils-umschlag mit 90 Tonnen-Kran



300 Tonnen Mammut-Kran

Modernster Umschlags- und Lagerbetrieb Im Auhafen

# ULTRA

Umschlags-, Lagerungs- und Transport AG

Tel.: 061 32 91 20 **BASEL-Auhafen**

## ULTRA-moderne Hafenumschlagstechnik

Das nebenstehende Inserat zeigt den modernsten und vielseitigsten Umschlagsbetrieb der Rheinhäfen beider Basel.

Der **Getreidesilo** weist ein Fassungsvermögen von 30 000 Tonnen auf und enthält neben 1 Annahmetrichter von 35 Tonnen und 3 Annahmehubern von je 220 Tonnen 222 Lagerzellen mit einem Inhalt von je 65-250 Tonnen, dazu noch 66 Schüttböden von 10-60 Tonnen Inhalt. Die maschinellen Einrichtungen sind auf eine Stundenleistung von 85 Tonnen berechnet. Dieser Silo enthält auch als einziger eine Trocknungsanlage, die nicht nur für Getreide, sondern auch für andere rieselfähige Güter wie Kaffee, Kakaobohnen, Ölsaaten usw. verwendbar ist. Ausserdem sind selbstverständlich Einrichtungen für die Begasung des Getreides sowie eine Putzereinlage vorhanden.

Ein separates **Stückgutlagerhaus** mit einer Lagerfläche von rund 18 000 m<sup>2</sup> bzw. einem Fassungsvermögen von rund 35 000 Tonnen dient der Lagerung von Kaufmannsgütern aller Art. Es umfasst Keller, Parterre und 8 Obergeschosse. Zwei 5-tonn-Warenlifts dienen dem vertikalen Transport. Im Schiffsumschlagsverkehr kann mit dem Kran direkt bis zum 5. Stockwerk gearbeitet werden. Dieses Lagerhaus besitzt besondere Einrichtungen, um gesackte lagernde Güter direkt im Stockwerk, in welchem sie lagern, ausschütten und lose auf Bahnwagen oder Camion verladen zu können. Der Camion- und der Bahnverkehr haben getrennte Ladeplätze, sodass diese beiden Transportmittel sich gegenseitig an den Ladestellen nicht behindern können. In diesem neuen, auf das modernste eingerichteten Lagerhaus wird hauptsächlich mit Hubstaplern und Paletten gearbeitet, wodurch eine schnelle Beladung oder Entladung von Bahn- und Strassenfahrzeug gewährleistet ist. Das ganze Lagerhaus ist mit einer automatischen CERBERUS-Feuermeldeanlage versehen und bietet daher grösste Sicherheit. Ausserdem besteht die Möglichkeit, einzelne Stockwerke zu klimatisieren. Im Lagerhaus ist auch eine spezielle Begasungsanlage mit 300 m<sup>3</sup> Inhalt vorhanden, die es erlaubt, verpackte Waren von jeder Art von Schädlingen zu befreien.

Eine Spezialität der ULTRA stellen die **Schwertransporte** dar, besitzt sie doch einen 10-tonn-Kran sowie zwei spezielle Schwerlastkrane für Stückgewichte bis 90 Tonnen und solche bis 300 Tonnen.

In einer speziellen **Lagerhalle**, deren Dachelemente zur Ein- und Auslagerung geöffnet werden können, werden Stücke bis 90 Tonnen gedeckt gelagert. Diese Halle dient auch als Montageplatz für schwere Baumaschinen, die über den Rhein in Basel eintreffen.

Zur Verwiegung von Schwertransporten ist eine Zwillings-Bahn- und -Camionwaage mit einer Wiegefähigkeit bis 240 Tonnen vorhanden, die gleichzeitig als öffentliche Brückenwaage anerkannt ist.

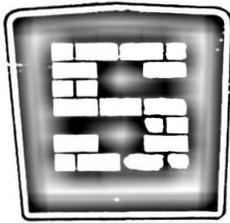
Ein grosser offener Lagerplatz von über 15 000 m<sup>2</sup> dient der Lagerung loser Massengüter wie Kohlen, Koks, Sand sowie anderer witterungsunempfindlicher Güter wie Rundholz, Eisen usw.

Zwei spezielle Brech- und Siebwerke sind für die Aufbereitung fester Brennstoffe vorhanden.

Ausserdem besitzt die ULTRA auch noch eine gedeckte Bunkeranlage mit mehreren Zellen für die Lagerung witterungsempfindlicher Massengüter.

Schliesslich sind noch die beiden 5-tonn-Krane zu erwähnen. Der eine ist ein Portal-Wippkran mit einer Ausladung von 8 bis 30 m; der andere, ein Brückenkran, hat eine Ausladung von 20 m und eine Brückenlänge von 140 m.

Also wahrhaft ein ULTRA-moderner und vielseitiger Umschlagsbetrieb!



# EMIL SEILER PRATTELN

HOCH- + TIEFBAU



## INDUSTRIE-WAAGEN

jeder Art und Grösse

**GIROUD  
-OLMA**

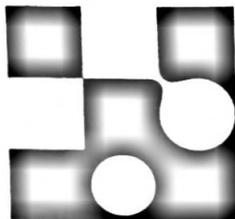
Drei Fahrzeugwaagen mit 30t und eine mit 50t Wägefähigkeit in einer Brennstoffabfüllstation

GIROUD - OLMA AG, OLTEN  
Maschinen- und Stahlbau Tel. 062 / 5 4017



gegründet 1890

Zollboot «Sperber»,  
für die Basler Rhein-  
häfen, gebaut 1963



**Clichés  
Schwitter AG  
Basel - Zürich**

### UNSERE ARBEITSGEBIETE

Clichés für  
Ein- und Mehrfarbendrucke  
in Zink, Kupfer und Leichtmetall  
Farbenphotographie  
für Kunst und Industrie  
Albert-Fischer-Galvanos  
Kunststoff-Duplikate  
Gummi-Duplikate  
Matern, Stereos  
Prägeclichés für alle Zwecke  
Amerikanische Retouche  
Photo-Vergrößerungen  
Industrie-Photographie

## Schiffswerft Gustavsburg GmbH Gustavsburg/Hessen

Gründungsjahr 1886

Neubau und Reparatur von Binnenschiffen jeder Grösse  
170 m Hellingsanlage, separate Heckhellung

Telefon: 061143-3241  
Telegramme: Rheinmalnwerft Gustavsburg  
Fernschreiber: 04 187 811

für die Arbeiten im Hafendienst vom 20. Mai 1949 und im Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 1953 über die Ferienregelung der Umschlagsarbeiter geordnet worden, soweit nicht die allgemeinen kantonalen Vorschriften auf das Dienstverhältnis Anwendung finden.

Der Rhein ist nach § 13 des Gesetzes über die Gewässer und die Wasserbau-Polizei vom 9. Juni 1856 ein öffentliches Gewässer, für welche § 43 der Kantonsverfassung bestimmt, dass sie Eigentum des Staates sind. Schon dieses alte Gesetz von 1856 verlangte für bauliche Anlagen an den öffentlichen Gewässern eine besondere Bewilligung (§ 27), so dass der Kanton die Erstellung von Umschlagsanlagen am Strom ordnen kann. Das Gesetz von 1856 hat die Flösserei mit Ausnahme der Flösserei von Bauholz auf dem Rhein als regalpflichtig erklärt (§ 43). Die internationale Uebereinkunft von 1879 geht jedoch diesem kantonalen Gesetz vor, so dass keine Einschränkung in der Benutzung des Stromes mehr besteht.

Schon vor dem Bau der basellandschaftlichen Häfen hat der Kanton eine Bekanntmachung betreffend den Personen- und Güterverkehr auf dem Rhein im Gebiet des Kantons Basel-Landschaft vom 6. Mai 1910 erlassen. Nicht nur der regelmässige Personentransport, sondern auch der regelmässige Gütertransport wurde von einer polizeilichen Betriebsbewilligung abhängig gemacht. Es wurde aber bereits bestimmt, dass bei Rheinschiffen das Schiffsattest nach Artikel 22 der Mannheimer Akte von 1868 genügt. Nachdem inzwischen durch bundesrechtliche Verordnung gestützt auf Artikel 66 Abs. 2 des Schiffsregistergesetzes von 1923 die erforderlichen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erlassen worden sind, kann die kantonale Bekanntmachung von 1910 höchstens noch für die Errichtung und den Betrieb von Landungsstegen Anwendung finden. Was die Kleinschiffahrt betrifft, so ist sie durch die interkantonale Verordnung vom 9. Juli 1943 betreffend den Bau, die Ausrüstung, die Untersuchung, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge auf dem Rhein geordnet, eine Regelung, die gleichermassen auch in den Kantonen Aargau und Basel-Stadt gilt.

#### **Eigenes Rheinschiffahrtsgericht wäre nützlich**

Diese Übersicht über die Entwicklung zu dem heutigen Stand der basellandschaftlichen Ordnung der Rheinschiffahrt zeigt, dass der Kanton alles unternommen hat, um die Schiffahrtsangelegenheiten zweckmässig zu ordnen und die eigenen Vorschriften gemeinsam und einheitlich mit den Nachbarkantonen zu erlassen. Eines fehlt aber noch im Kanton Basel-Landschaft, und das sind die besonderen Rheinschiffahrtsgerichte in Straf- und Zivilsachen, wie diese in allen Rheinuferstaaten und auch im Kanton Basel-Stadt seit dem Gesetz vom 13. März 1924 bestehen. Für den internationalen Rhein ergibt sich aus den Artikeln 33–40 der Mannheimer Akte von 1868 die völkerrechtliche Verpflichtung der Uferstaaten für die Installierung dieser Gerichte, die in beschleunigtem und kostenfreiem Verfahren Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, gebührenrechtliche Fragen und Schadenersatzklagen aus dem Schiffsverkehr beurteilen. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind in geeigneten, am Rhein oder in dessen Nähe gelegenen Orten einzusetzen, und nach Art. 35 der Rheinschiffahrtsakte sind sie in Zivilsachen im Unterschied zu Art. 59 der schweizerischen Bundesverfassung zuständig für die Beurteilung von Schadenersatzklagen aus Unfällen, die sich im Zuständigkeitsbereich des Gerichtes er-

eignet haben, so dass nicht am Wohnsitz der beklagten Partei geklagt werden muss. Die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte werden in allen Rheinuferstaaten anerkannt und vollstreckt. Gegen ein Urteil eines Rheinschiffahrtsgerichts kann wahlweise entweder an das nationale Obergericht für Rheinschiffahrtssachen oder aber direkt an die Rheinzentralkommission in Strasbourg appelliert werden, die durch ihre über hundert Jahre alte Rechtsprechung viel zur Einheitlichkeit der rheinischen Gerichtspraxis beigetragen hat. Die Rheinzentralkommission ist die einzige internationale Appellationsinstanz, und nach der Revision der Mannheimer Akte vom 20. November 1963 wird diese richterliche Tätigkeit von einer besonderen Appellationskammer ausgeübt werden. Diese besondere rheinische Gerichtsbarkeit besteht im Kanton Basel-Landschaft nicht, und zuständig sind die ordentlichen Bezirksgerichte in Arlesheim und Liestal, vorausgesetzt, dass sich die beklagte Partei nicht auf die Garantie des Wohnsitzrichters nach BV Art. 59 beruft, wenn sie ihren Wohnsitz an einem andern Ort hat. Die Zuständigkeit des Gerichtes am Unfallort kann jedoch im Kanton Basel-Landschaft nicht uneingeschränkt eingeführt werden, sondern es müsste, wie im baselstädtischen Gesetz von 1924 — das erlassen wurde, bevor die Mannheimer Akte als schweizerisches Staatsvertragsrecht mit Vorrang vor dem Landesrecht anerkannt wurde —, die erwähnte Gerichtsstandsvorschrift der Bundesverfassung vorbehalten bleiben. Auch die Appellation an ein internationales Gericht kann mangels Staatsvertrag nicht durch kantonale Gerichtsorganisationsvorschriften vorgesehen werden. Solange die Mannheimer Akte von 1868 nicht auf die Rhein-strecke oberhalb Basel ausgedehnt wird, besteht weder eine völkerrechtliche Verpflichtung der Schweiz und des Kantons Basel-Landschaft noch die rechtliche Möglichkeit, Rheinschiffahrtsgerichte im vollen Ausmass und mit allen besonderen Verfahrens- und Zuständigkeitsregeln nach der Mannheimer Akte auch für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft einzusetzen, sondern es könnte höchstens durch ein kantonales Gesetz, da nach schweizerischer Verfassungsvorschrift die Gerichtsorganisation Sache der Kantone geblieben ist, ein basellandschaftliches Rheinschiffahrts- und Rheinschiffahrtsobergericht geschaffen werden, wie der Kanton Basel-Stadt 1924 seine Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit unter ausdrücklichem Vorbehalt von BV Art. 59 und unter Weglassung der Appellationsmöglichkeit an die Rheinzentralkommission eingeführt hat. In Basel ist das Polizeigericht als Rheinschiffahrtsgericht in Strafsachen, das Zivilgericht als Rheinschiffahrtsgericht in Zivilsachen und das Appellationsgericht als Rheinschiffahrtsobergericht bestimmt worden, so dass kein neuer Gerichtshof geschaffen werden musste. Die Verfahrensregeln der Mannheimer Akte von 1868 sind in das kantonale Gesetz einbezogen worden. In ähnlicher Weise könnte im Kanton Basel-Landschaft eine besondere rheinische Gerichtsbarkeit eingeführt werden, damit auch in dieser Beziehung die Einheitlichkeit der Rechtsordnung auf dem ganzen schiffbaren Rhein nach Möglichkeit erreicht werden kann. Nachdem insbesondere durch das Abkommen vom 20. November 1963 über die Revision der Mannheimer Akte diese auch zum formellen schweizerischen Staatsvertragsrecht geworden ist, wird das baselstädtische Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte zum Zwecke der vollen Obereinstimmung mit der Stromakte geändert werden müssen.

# Die allgemeine Lage in der internationalen Rheinschifffahrt

Tätigkeitsbericht für die Jahre 1964/1965 der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt

Soeben übermittelt uns das oberste Gremium des internationalen Rheinschifffahrtsgewerbes, in dem sich 1953 die Reedereien und die Partikulierverbände zur Wahrung ihrer Interessen zusammengeschlossen haben, den Tätigkeits- und Lagebericht. Wenn gewisse Feststellungen in diesem Bericht für die Leser von «Strom und See» vielleicht als Wiederholung empfunden werden, halten wir doch dafür, das Dokument in seinem ganzen Wortlaut zu veröffentlichen. Nicht zuletzt wird jedem Interessierten dabei klar, dass die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einer von Verkehrsrekord zu Verkehrsrekord «fahrenden» Rheinschifffahrt nicht auf einzelne Länder oder Reedereien beschränkt sind, sondern eine Allgemeinerscheinung darstellen. Aus den Äusserungen der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt ist unschwer der feste Wille herauszulesen, der ungenügenden Ertragslage – hervorgerufen durch unverantwortlich tiefe Frachten – mit energischen Lösungen im Zeichen neuer Erkenntnisse zu Leibe zu rücken. Es brauchte Jahre, zu viele Jahre, bis diese Einstellung sich überall durchzusetzen vermochte. Unterstützt von der Rheinzentalkommission als oberster Behörde in der Rheinschifffahrt sollten noch dieses Jahr die ersten Silberstreifen am Horizont zur durchgehenden Sicherung kostendeckender und zeitgemässer Frachten in der Rheinschifffahrt zu erkennen sein. A.B.

Die Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt hat seit der letzten Berichterstattung in der Delegiertenversammlung am 9. Oktober 1964 in dem ihr möglichen Umfang und im Rahmen der ihr nach der Satzung zustehenden Funktionen weiterhin versucht, zur Lösung der anstehenden Fragen der Rheinschifffahrt oder wenigstens zur Klärung gewisser Problemstellungen in verkehrspolitischer Hinsicht beizutragen. Der Schwerpunkt der Tätigkeit lag üblicherweise wiederum beim Verwaltungsrat, der in der Berichtszeit eine Reihe wichtiger Sitzungen, zum Teil gemeinschaftlich mit dem Direktionscomité der UINF, abgehalten hat. Abgesehen vom Wechsel in der Präsidentschaft Ende 1964 – das Präsidium ging damals von Dr. N. Jaquet, Basel, auf Dr. W. Jonker, Rotterdam, über – haben sich inzwischen keine Veränderungen im Mitgliederbestand der Arbeitsgemeinschaft und in ihrem satzungsmässigen oder organisatorischen Gefüge ergeben.

Die Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen, insbesondere zur UINF sowie zu den supranationalen Behörden, vor allem der Rheinzentalkommission, wurden in dem möglichen Rahmen enger gestaltet. Mit der UINF ist eine Vereinbarung über die Abgrenzung der Zuständigkeiten beider Organisationen getroffen worden. Hiermit dürfte auch für die Zukunft die schon in der Praxis meist vorhanden gewesene reibungslose Zusammenarbeit beider Organisationen gewährleistet sein.

## Rheinverkehr angewachsen

Was die Verkehrslage der Rheinschifffahrt in den Jahren 1964 und 1965 betrifft, so hat der Verkehr in den Jahren 1964 und 1965 volumenmässig durchaus befriedigt. Während der Verkehrsanfall in den Jahren 1960 bis 1963 sich etwa konstant auf der Höhe von 129 bis 133 Mio. t hielt, wobei das Volumen der Jahre 1962 und 1963 gegenüber dem bisher besten Jahr 1961 sogar rückläufig war, ist der traditionelle Rheinverkehr – das ist der Verkehr, der die Rheinstrecke zwischen Rheinfeldern und Emmerich berührt – im Jahre 1964 auf rund 140 Mio. t angewachsen. Wenn auch die Zahlen für das Jahr 1965 noch nicht exakt vorliegen, so kann schon heute gesagt werden, dass der Rheinverkehr im abgelaufenen Jahr eine neue Rekordziffer erreicht hat, die ungefähr bei 150 Mio. t liegen dürfte, was einer weiteren Steigerung gegenüber 1964 um etwa 7% entspricht. Dabei ist nach den bisherigen statistischen Feststellungen auch der grenzüberschreitende Verkehr über Emmerich/Lobith von 73,1 Mio. t im Jahre 1964 sogar um 9–10% auf rund 80 Mio. t im Jahre 1965 gestiegen und weist damit einen neuen absoluten Höchststand auf.

Dieses mengenmässig erfreuliche Ergebnis beweist am besten die Bedeutung und ungeschmälerte Existenzberechtigung des Faktors Rheinschifffahrt in der europäischen Wirtschaft. Allen Angriffen gegenüber, gleichgültig aus welchem Lager sie kommen mögen, kann die ausserordentliche Leistung entgegengehalten werden, die das Gewerbe in zäher Arbeit, mit einem verhältnismässig geringen Personal und trotz seiner vielschichtigen strukturellen Zusammensetzung, erbracht hat.

Leider muss demgegenüber festgestellt werden, dass sich die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt in zunehmendem Masse verschlechtert hat. Nach den Berichten der



flüssige und feste Brennstoffe

**ALKAG Kohlen und Mineralöl Import AG 4002 Basel Auberg 4 Tel. 061.22 08 60**

Schiffahrttreibenden hat die Erlösseite mit dem gestiegenen Verkehrsvolumen keineswegs Schritt gehalten. Die gestiegenen Unkosten für Löhne, Materialien, Treibstoffe usw. konnten durch die Frachtenantgelte vielfach nicht mehr gedeckt werden. Der Kapitaldienst machte erhöhte Schwierigkeiten. Von echten Gewinnen in der eigentlichen Rheinschiffahrt konnte durchwegs keine Rede mehr sein. In einer Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt zur derzeitigen wirtschaftlichen Lage vom 23. Juni 1965 (vgl. Strom und See Juli/August 1965, S. 202) wurde u. a. auf die allgemeine Unzufriedenheit, das offene Unbehagen über den wenig befriedigenden Stand der Auseinandersetzung betreffend das Verhältnis der Eisenbahnen zu den anderen Verkehrsträgern und über den nicht sehr zügigen Fortgang der Beratungen über die Vorschläge der Wirtschaftskonferenz sowie auf das überall schwindende Vertrauen auf eine Besserung der Gesamtlage hingewiesen.

#### Missverhältnis zwischen Verkehrsangebot und Schiffsraum

Bei der Erforschung der Gründe für den unbefriedigenden Frachtenstand ist — abgesehen von den oftmals beklagten Folgen gedrückter Eisenbahntarife und der Subventionspolitik verschiedener Staaten — vielfach das Missverhältnis zwischen Verkehrsangebot und vorhandener Kapazität als Ursache angesehen worden. Bekanntlich haben sich seit 1951 drei Wirtschaftskonferenzen gerade mit diesem Problem befasst, wobei die 2. Wirtschaftskonferenz des Jahres 1959/60 und die noch nicht endgültig beendete 3. Wirtschaftskonferenz, die seit 1963 tagt, konkrete Vorschläge für eine möglichst laufende Regulierung der Flottenkapazität im Verhältnis zum Verkehrsangebot gemacht haben.

Tatsächlich hat die **Kapazität der internationalen Rheinflotte** auch in den Jahren 1964 und 1965 weiter zugenommen. Ihr Bestand betrug am 1. 1. 1964 an Motorschiffen rund 7,9 Mio. t (Motorschiffsraum mit 1,5 bewertet), an Kahnraum 4,1 Mio. t, insgesamt rund 12,0 Mio. t. Dies entspricht einem Zuwachs an bewerteter Tonnage um rund 3 bis 4 % gegenüber dem Bestand vom 1. 1. 1963. Unter weiterer Verringerung des gesamten Kahnraumes belief sich die bewertete Gesamttonnage am 1. 1. 1965 auf etwa 12,5 Mio. t und nach vorsichtiger Schätzung am 1. 1. 1966 auf etwa 12,7 Mio. t. Die internationale **Schubschiffahrt** auf dem Rhein verfügte nach dem Stand vom 1. 1. 1965 über

- 55 Schubboote
- 30 schiebende Selbstfahrer mit 36 000 t
- 237 Schubleichter mit 372 922 t,

also einer Gesamttragfähigkeit von 408 922 t (1. 1. 1964 = 46 Schubboote, 24 schiebende Selbstfahrer, 218 Leichter mit einer Gesamttragfähigkeit von 342 000 t).

Aus einem Zahlenvergleich gegenüber 1956 ergibt sich einwandfrei die laufende Vergrösserung des Motorschiffsraumes, zum Teil durch Neubauten, zum Teil durch Umbau von Kähnen, von denen nur ein verhältnismässig geringer Teil in zielbewusster Weise durch Abwrackung veralteter Fahrzeuge verschwunden ist. Die schon seit 1963 festzustellende Verlangsamung des Trends zu stärkeren Investitionen in der Schubschiffahrt hat auch in den letzten zwei Jahren angehalten. Ein grösseres Interesse kann eigentlich nur bezüglich des Übergangs zu Versuchen mit kombinierten Fahrzeugen (Motorschiff/Kahn bzw. Leichter), also mit Koppelverbänden und dergleichen festgestellt werden, was auf das unter den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen verständliche Bestreben hinweist, vorhandenen älteren Transportraum für neue technische Lösungen mit den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Vorteilen, insbesondere was die Verringerung der Besatzung angeht, zu verwerten.

Vergleicht man nun über einen längeren Zeitraum sowohl die Entwicklung des Verkehrs als auch die zur Verfügung stehende Tonnage, mit welcher dieser Verkehr jeweils abgewickelt wurde, so zeigt sich, dass seit 1956 — einem Jahr, das sowohl witterungsmässig als auch im gleichmässigen und ausreichenden Verkehrsanfall für die Rheinschiffahrt ausserordentlich günstig war — die Rheinflotte in nicht unwesentlichem Umfang stärker zugenommen hat als die jeweils beförderte Jahresmenge. In dieser Hinsicht sind — abgesehen von der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft vom 23. 6. 1965 — inzwischen auch Untersuchungen von anderer Seite angestellt worden. Die Arbeitsgemeinschaft wird nach Vorliegen der exakten Zahlen für das Jahr 1965 demnächst eine eingehende und übersichtliche neue Studie, getrennt nach trockenen und flüssigen Gütern, vorlegen. Die Tatsache einer Verschiebung des bezeichneten Verhältnisses zu Lasten einer stärkeren Zunahme der Flottenkapazität dürfte aber schon heute von keiner Seite bestritten werden können.

#### Wie gross soll Reserveflotte sein?

Es liegt auf der Hand, dass dieses Missverhältnis zwischen Verkehrsanfall und Kapazität in einem Jahr mit ungünstigen Wasserverhältnissen, wie z. B. im Jahre 1964, als es in etwa 8 Monaten durchwegs sehr niedrige Wasserstände gab und die Wasserführung in 11 Monaten zum Teil erhebliche Ausnutzungsverluste, und zwar bis zu 50% brachte, kaum oder überhaupt nicht in Erscheinung tritt,



**BASLER TRANSPORT**  
**VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT**

GEGRÜNDET 1864

BASEL

dass dagegen ein Jahr mit extrem guten Wasserständen, wie wir es 1965 in historisch wohl einmaliger Weise erlebt haben, dazu führen muss, dass ein Teil der Flotte unbeschäftigt bleibt. Demgegenüber ist es eine Binsenwahrheit und in der Rheinschiffahrt seit eh und je als Tatsache hingenommen, dass zum Ausgleich der witterungsbedingten Umstände und jahreszeitlichen Erschwerungen eine Reserveflotte vorhanden sein muss. Hierüber besteht zweifellos kein Streit. Umstritten und nur schwierig bestimmbar ist dagegen das Ausmass, in welchem eine Reservekapazität vorgehalten werden muss. Jedenfalls ist von keiner Seite verkannt worden, dass eine zu grosse Reservekapazität einen sehr starken Druck auf die Frachten auslöst, infolgedessen das Frachtniveau einen nicht mehr vertretbaren niedrigen Stand erreicht und dadurch die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt immer mehr verschlechtert wird.

Diese Auswirkungen des Verhältnisses Verkehrsanfall/Kapazität haben bekanntlich zu dem Vorschlag des sogenannten INTAR-Planes in der 2. Wirtschaftskonferenz im Jahre 1959/60 geführt. In dem Plan war schon damals die Gewährung von Geldentschädigungen für den Fall vorgesehen, dass in einer Zeit vorübergehend verminderten Verkehrsanfalls ein Teil der Schiffe unbeschäftigt bleibt. Die Stilllegung von Schiffsraum sollte in der Weise erfolgen, dass alle Rheinschiffahrtstreibenden im gleichen Verhältnis belastet würden. Andererseits sollte der Verdienstausfall durch eine Entschädigung ersetzt werden, um die Schiffseigentümer vor erheblichem wirtschaftlichem Schaden weitgehend zu schützen. Die Mittel für die Entschädigung sollten einem Ausgleichsfonds entnommen werden, der durch verhältnismässig geringe Beiträge aller Schiffahrtstreibenden – auch schon in guten Zeiten – zu speisen wäre. Dieses von der Gesamtheit der Rheinschiffahrt zu tragende Solidaritätswerk erschien jedoch nicht auf freiwilliger Basis realisierbar, so dass die Gründung eines Verbandes, dessen Mitgliedschaft jedem Rheinschiffahrtstreibenden unter behördlicher Mitwirkung zur Pflicht gemacht werden sollte, in Vorschlag gebracht wurde.

#### Vom INTAR- zum UIR-Plan

Den vorbezeichneten Grundgedanken hat auch der in der 3. Wirtschaftskonferenz entwickelte UIR-Plan übernommen. Noch mehr als früher wurde aber der Zusammenhang zwischen der Kapazität und der Frachtsituation hervorgehoben und deshalb verlangt, dass auch die Bildung von Poolen und Konventionen gleichzeitig und in stärkerem Masse als bisher ermöglicht werden müsse.

In der Vollsitzung der Wirtschaftskonferenz am 22. September 1964 wurde schliesslich folgende Resolution gefasst:

«Die Wirtschaftskonferenz stimmt dem Plan

- a) sowohl der Kapazitätsregelung mit Obligatorium,
- b) als auch der Bildung von Poolen und Konventionen, im Sinne der vorgelegten UIR-Statuten zu.

Sie bittet die Rheinzentralkommission, sich baldmöglichst bei den Regierungen zu erkundigen, ob sie diesem Plan zustimmen können, und bei den Mitgliedstaaten der EWG, ob ihre Regierungen den Plan als Element der gemeinsamen Verkehrspolitik berücksichtigen können.

Die Wirtschaftskonferenz beschliesst weiter, die Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt zu bitten, abzuklären, wie in Zukunft eine Veretändigung auf dem Gebiet der Frachtenbildung wirksamer gestaltet werden kann und spätestens in 6 Monaten der Wirtschaftskonferenz darüber zu berichten.»

Dieser Beschluss erfolgte einstimmig mit Ausnahme der Enthaltung eines französischen Regierungsvertreters zum 1. Abschnitt des Antrages.

Die Arbeitsgemeinschaft hat in einem vom Verwaltungsrat einstimmig beschlossenen Bericht vom 11. Februar 1965 zur Frage der Verständigung auf dem Gebiet der Frachtenbildung Stellung genommen, sich darin zum Charakter der Konventionen und Poole, zu den Hauptmängeln des bisherigen Poolsystems und zu den bei der Bildung von Poolen in Zukunft zu beachtenden Grundsätzen geäussert. Die französische Delegation hat in einem Schreiben vom 9. März 1965 zusätzlich zum vorerwähnten Bericht Stellung genommen und darin der Entwicklung von Poolen und Konventionen und ihrer Wirksamkeit für die Tarifgestaltung den Vorrang vor einer Kapazitätsregelung gegeben.

Im übrigen hat die Rheinzentralkommission gemäss dem ersten Teil der Entschliessung der Wirtschaftskonferenz vom 22. 9. 1964 sich in der Zwischenzeit in zunehmendem Masse mit der Frage der Geeignetheit und der Realisierbarkeit des vorgelegten UIR-Statuts befasst. Schon in der Herbstsession der Rheinzentralkommission am 14. 10. 1964 wurden die Delegationen u. a. gebeten, möglichst umgehend die Haltung ihrer Regierungen zum UIR-Plan festzustellen, und ausserdem der Wirtschaftsausschuss der Rheinzentralkommission beauftragt, die Modalitäten einer etwaigen Anwendung des UIR-Statuts zu überprüfen. Zwar haben die in der Zentralkommission vertretenen Regierungen bis heute keinen endgültigen Standpunkt eingenommen. Auch begab sich der Wirtschaftsausschuss der Kommission zunächst nur zögernd an eine gründliche Prüfung aller Einzelheiten des UIR-Planes. Unter dem Eindruck der alarmierenden Nachrichten über die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt sind jedoch in der Frühjahrssitzung der Rheinzentralkommission vom 4. bis 6. Mai 1965 verschiedene Beschlüsse gefasst worden, die eine intensivere Bearbeitung innerhalb der Rheinzentralkommission und vor allem ihres Wirtschaftsausschusses zur Folge hatten. In diesem Zusammenhang erhielt die Arbeitsgemeinschaft das Ersuchen, ihre Meinung über den augenblicklichen Stand der wirtschaftlichen Lage darzulegen, was durch Erstattung des schon oben erwähnten Berichtes vom 23. 6. 1965 geschehen ist. Es wurde sodann eine von der Rheinzentralkommission bestimmte UIR-Arbeitsgruppe mit der eingehenden Behandlung des UIR-Planes beauftragt. Diese Arbeitsgruppe ist bisher in 4 Tagungen am 10. 6., 15. 9., 25. 10. und 29. 11. 1965 zusammengetreten.

#### Rasches Handeln tut not

Da diese Arbeiten zunächst nicht recht voranzukommen schienen, hat sich die Arbeitsgemeinschaft anlässlich der Herbsttagung der Rheinzentralkommission am 12. Oktober 1965 erneut an die Kommission gewandt und in einem Fernschreiben vom 12. 10. 1965 auf die weitere Verschlechterung der Ertragslage der Rheinschiffahrt aufmerksam gemacht, es darin als dringend erforderlich bezeichnet, dass sich die Rheinzentralkommission schnellstens zu einer verkehrspolitischen Lösung zwecks Überwindung der verschärften Krise in der Rheinschiffahrt entschliesse, ferner vor dem Versuch völlig perfektionistischer Lösungen gewarnt und beantragt, dass zu den Erörterungen über die Verwirklichung des UIR-Planes die Arbeitsgemeinschaft hinzugezogen werde, um weitere unnötige Verzögerungen zu vermeiden. Daraufhin hat die Rheinzentralkommission beschlossen, Überlegungen bezüglich des UIR-Planes nach allen Gegebenheiten hin beschleunigt weiterzuführen und der UIR-Arbeitsgruppe

# Neckarhafen Plochingen

Die Bauarbeiten sind in vollem Gange



Die Baustelle des Hafens Plochingen  
(Luftbild-Brugger, Stuttgart)

Auf der Grundlage der zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg bestehenden Staatsverträge wird die Neckar-Aktiengesellschaft bis zum Jahre 1968 die über 200 km lange Großschiffahrtsstrasse zwischen Mannheim und Plochingen vollenden. Die Arbeiten im Hafen Plochingen wurden im April 1964 begonnen. Inzwischen hat der Hafenbau grosse Fortschritte gemacht. Das rund 1500 m lange und 75 m breite Hafenbecken (Neckardurchstich) sowie ein ca. 300 m langes und 60 m breites Sicherheitsbecken sind weitgehend fertiggestellt.

Die Wirtschaft Mittelwürttembergs, vor allem im Bereich der Industrie- und Handelskammern Stuttgart-Göppingen, Esslingen, Nürtingen und Ulm, ist am Hafen Plochingen stark interessiert. Mehr als 100 Industrie- und Handelsfirmen haben für den Umschlag im künftigen Hafen Plochingen eine Gütermenge von rund 1,5 Millionen Tonnen jährlich angemeldet. Im Schnittpunkt der Verkehrsströme nach dem Neckargebiet, der Schwäbischen Alb, dem Ulmer Wirtschaftsraum und in unmittelbarer Nähe der Autobahn wird der Neckarhafen Plochingen wichtige Aufgaben erfüllen können.

Nähere Auskünfte durch:

77 **NECKARHAFEN PLOCHINGEN GMBH., 731 Plochingen a.N., Eisenbahnstrasse 42, Telefon 0 71 53 / 74 90**

den Auftrag erteilt, ihr innerhalb von 3 Monaten die Schlussfolgerungen in Form einer Stellungnahme zur Satzung der UIR auszuarbeiten und diese mit einem Vorentwurf für eine zwischenstaatliche Obereinkunft zur Verwirklichung des UIR-Planes vorzulegen. Die Arbeitsgruppe wurde auch bevollmächtigt, die notwendige Fühlungnahme mit dem Gewerbe aufzunehmen.

Inzwischen ist die gesetzte Frist von 3 Monaten fast verstrichen. Nach den vorliegenden Informationen hat die UIR-Arbeitsgruppe einen für weitere 3 Monate bemessenen Zeitplan für zusätzliche Sitzungen, u. a. auch für Besprechungen mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt, festgelegt. Es darf nach dem Stande der jetzigen Beratungen erwartet werden, dass die UIR-Arbeitsgruppe auftragsgemäss in etwa 3 Monaten ihre Arbeiten abgeschlossen, eine Stellungnahme ausgearbeitet und auch einen Vorentwurf für eine zwischenstaatliche Obereinkunft fertiggestellt haben wird. Diese Ergebnisse und Unterlagen werden sodann aller Voraussicht nach Gegenstand der Beratungen der Frühjahrs-session der Rheinzentralkommission sein. Man darf schliesslich der Erwartung Ausdruck geben, dass die endgültige Haltung der beteiligten Regierungen bis zu diesem Tage festgelegt sein wird.

Aus dieser Darstellung ist hinreichend ersichtlich, dass die Arbeitsgemeinschaft sich vornehmlich mit Fragen des UIR-Planes und damit zusammenhängenden Problemen befasst hat, und sich auch in Zukunft mit diesem Fragenkomplex in erster Linie beschäftigen muss. So hat z. B. die UIR-Arbeitsgruppe bereits eine Reihe von speziellen Fragen bezüglich des UIR-Planes an die Arbeitsgemeinschaft gerichtet, deren Beantwortung zurzeit gerade Gegenstand der Beratungen ihres Verwaltungsrats ist.

#### **Abwrackung und Neubautenregelung**

Beim UIR-Plan handelt es sich, wie an dieser Stelle zur Vermeidung von Missverständnissen ergänzend hervorgehoben werden mag, nicht etwa um die Beseitigung eines dauernden Kapazitätsüberhangs, sondern nur um die Beseitigung bzw. Milderung einer vorübergehend in Erscheinung tretenden Unterbeschäftigung. Das UIR-Statut sieht in seiner Satzung zwar auch vor, dass auf freiwilliger Basis Massnahmen zur Abwrackung bzw. zur Regelung des Neubaus getroffen werden können. Auf solche Möglichkeiten von Vereinbarungen nach vereinsrechtlichen Gesichtspunkten bezieht sich aber nicht das Obligatorium, d. h. die für jeden Rheinschiffahrtstreibenden geplante obligatorische Zugehörigkeit zur UIR kraft behördlicher Mitwirkung. Im übrigen scheint die Frage der dauernden Oberkapazität in einzelnen Ländern auch völlig verschieden beurteilt zu werden. Es ist bekannt, dass in der Bundesrepublik vom deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe ein Antrag an die Regierung gerichtet worden ist, gewisse Abwrackhilfen für die Beseitigung unwirtschaftlichen Raumes zu gewähren. Auch der Verwaltungsrat der Arbeitsgemeinschaft hat in einer Sitzung am 12. Oktober 1965 den von der deutschen Seite vorgeschlagenen Weg — ungeachtet notwendiger unterschiedlicher Regelungen in einzelnen Ländern — im Grundsatz als richtig anerkannt und den nationalen Schiffahrtsverbänden in den einzelnen Rheinuferstaaten empfohlen, gleichgerichtete Anträge auf möglichst baldige Inkraftsetzung von Massnahmen zur Strukturereinigung in der Binnenschiffahrt auf jeweils nationaler Basis zu stellen. Ob und wann dem Antrag der deutschen Binnenschiffahrt und dem inzwischen auch in

den Niederlanden gestellten gleichartigen Antrag entsprochen wird, steht noch nicht fest. Dies hängt nicht unwesentlich von einer endgültigen Ermittlung bzw. dem Studium der Frage ab, ob tatsächlich ein nicht mehr zu vertretender Überhang an Tonnage vorhanden ist. Dass tatsächlich eine gewisse Tonnage und bestimmte Schiffstypen unwirtschaftlich sind, dürfte unbestritten sein. Darauf ist es sicherlich auch zurückzuführen, dass schon jetzt in einigen Ländern vielfach Umschichtungen in den Eigentumsverhältnissen sichtbar werden, die in den kommenden Jahren sicherlich zu weiteren Umstrukturierungen, und zwar je nach Wirtschaftlichkeit des verbliebenen Raumes, führen dürften.

Da der Binnenschiffahrt keine ausreichenden Frachterlöse mehr zufließen, steht sie andererseits unter dem Druck der Notwendigkeit, ihre Transportmittel und den gesamten Schifffahrtbetrieb **stärkstens zu rationalisieren**. Da dadurch eine weitere Erhöhung der Leistungseffekte pro Transportraumeinheit erzielt wird, muss bei gleichbleibendem Verkehrsanfall und vergleichsweise gleichen Fahrwasserbedingungen auch der Anteil der zeitweise unbeschäftigten Flotte höher werden. Jedenfalls rechtfertigt sich auch aus diesem Gesichtspunkt eine Regelung, durch die ein Kapazitätsausgleich unter den betroffenen Schifffahrtstreibenden gegen ein möglichst auskömmliches Entgelt geschaffen wird.

#### **Von den Margen- zu den Referenztarifen**

Selbstverständlich kann die Arbeit im verkehrspolitischen Bereich der Rheinschiffahrt nicht losgelöst von dem sonstigen Geschehen in der europäischen Verkehrspolitik vor sich gehen. Gerade im Hinblick auf diesen inneren Zusammenhang hat bekanntlich die Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt schon in ihrer Sitzung am 5. November 1963 zu dem von der EWG vorgeschlagenen Margentarifsystem (Verordnung Nr. 168) gemäss einem Antrag der Arbeitsgemeinschaft vom 5. Juni 1963 Stellung genommen. Hinsichtlich des weiteren Schicksals des Verordnungsentwurfs Nr. 168 der EWG kann auf die Beschlüsse des Verkehrsministerrats der EWG vom 22. Juni 1965 verwiesen werden. In dieser Sitzung wurde der ursprüngliche Entwurf der EWG-Kommission für ein Margentarifsystem im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffahrtverkehr endgültig abgelehnt. Dagegen wurden Grundzüge für ein neues Margentarif- bzw. Referenztarifsystem gebilligt. Danach sollen in einer dreijährigen, am 1. Januar 1967 beginnenden Anfangsphase für den internationalen Strassen- und Eisenbahnverkehr innerhalb der Gemeinschaft obligatorische Höchst- und Mindesttarife festgelegt werden, wobei Sondervereinbarungen in gewissem Umfang möglich sind. In der Binnenschiffahrt werden jedoch an die Unternehmer lediglich Preisempfehlungen innerhalb einer Referenzspanne gerichtet, zu deren Einhaltung keine Verpflichtung besteht. Bei Unter- oder Überschreiten der Referenzpunkte sollen nach der Empfehlung der Minister die Frachten der Binnenschiffahrt jedoch entgegen der jetzigen Regelung veröffentlicht werden.

In einer zweiten Phase, die bis Ende 1972, also wiederum drei Jahre dauern soll, werden die Regelungen gleichzeitig für den internationalen und nationalen Verkehr gültig. Ferner soll das Referenztarifsystem auf weitere Verkehrskategorien ausgedehnt werden (Beförderung von Schwergut, Massengut, verschiedene nationale Transporte). Die Mitgliedstaaten können im innerstaatlichen Verkehr zwischen den beiden Systemen wählen. Die Ta-

rifregelung läuft nach den Worten des Mitgliedes der EWG-Kommission, Herrn Schaus, auf eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes hinaus, die von der Kommission stets angestrebt worden sei. Eine wesentliche Bedeutung wird der Preisveröffentlichung beigemessen, die eine ausreichende Transparenz des Verkehrsmarktes gewährleisten soll.

Inzwischen hat die EWG-Kommission am 27. Oktober 1965 (vgl. Strom und See, Dezember 1965, S. 348) den Entwurf einer Verordnung beschlossen, der als Entwurf einer Änderungsverordnung zur früheren Verordnung Nr. 168 bekanntgegeben worden ist und die wesentlichen Grundgedanken des Ministerratsbeschlusses vom 22. Juni 1965 verwirklichen soll. Der Entwurf ist bereits von verschiedenen Seiten stark kritisiert worden, da der EWG-Kommission gegenüber der Verordnung Nr. 168 noch stärkere Eingriffsrechte, u. a. bezüglich einer obligatorischen Bindung auch von Referenztarifen, gegeben würden. Zum Teil wird auch der Einwand gemacht, dass die Verordnung inhaltlich nicht den Beschlüssen des Ministerrats vom 22. Juni 1965 entspreche.

Die Arbeitsgemeinschaft hat weiterhin zur Frage der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs mit einer Studie vom 11. Januar 1965 eingehend Stellung genommen. Bekanntlich wurde die Erste Durchführungsverordnung zu den Wettbewerbsbestimmungen des EWG-Vertrages (Artikel 85 und 86) als sogenannte Verordnung Nr. 17 in der Fassung vom 3. Juli 1962 erlassen. Erst nach äusserst schwierigen Verhandlungen war damals erreicht worden, dass durch die Verordnung Nr. 141 vom 26. November 1962 die Anwendung der Verordnung Nr. 17 im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr bis zum 31. Dezember 1965 ausgesetzt wurde. Nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 141 sollte jedoch die EWG-Kommission dem Ministerrat vor dem 30. Juni 1964 geeignete Vorschläge für Vorschriften zur Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs unterbreiten. Leider liess der von der EWG-Kommission vorgelegte Entwurf vom 5. Juni 1964 manche Wünsche offen.

#### **Binnenschifffahrt muss gleiche Startbedingungen verlangen**

In erster Linie war versäumt worden, die Besonderheiten im Verkehr genügend zu berücksichtigen. Die Binnenschifffahrt muss verlangen, dass ihre Stellung im Wettbewerb anders bewertet wird als diejenige der Eisenbahnen, deren Angebot im Verkehrsmarkt völlig zentralisiert ist und die vor allem besondere Merkmale in ihren Beziehungen zu den Staaten, u. a. durch die Ausstattung mit erheblichen Subventionen, aufweisen, während die privatwirtschaftlichen Unternehmen einem scharfen inneren und vielfältigen Wettbewerb unterliegen, aber — im allgemeinen — keine finanzielle staatliche Unterstützung geniessen. U. a. hätte durchaus Anlass bestanden, gerade im Verkehr auf die Anwendung des bisher in keinem EWG-Staat für den Verkehr geltenden Verbotsprinzips zu verzichten und es statt dessen bei einer Missbrauchsaufsicht bewenden zu lassen.

Dem Vernehmen nach bereitet die EWG-Kommission eine Änderung des Verordnungsentwurfs in verschiedenen Punkten vor. Gewisse Hinweise aus Kreisen der Rheinschifffahrt dürften zu der Erkenntnis beigetragen haben, dass der Verkehr in seinem natürlichen Ablauf nicht ge-

stört werden darf. Ob man allerdings in jeder Richtung den Wünschen und Bedenken der Binnenschifffahrt Rechnung tragen wird, lässt sich noch nicht übersehen.

Wichtig erschien jedoch, dass die Übergangsregelung der Verordnung Nr. 141, die am 31. Dezember 1965 auslief, verlängert wurde. Durch eine neue Verordnung Nr. 165 vom 9. Dezember 1965 ist angeordnet worden, dass die Verordnung Nr. 17 für den Verkehr auf der Schiene, der Strasse und den Binnenschiffahrtswegen auch in den nächsten zwei Jahren, nämlich bis zum 31. Dezember 1967, nicht anzuwenden ist.

Einen weiteren Vorschlag für eine neue Verordnung hat die EWG-Kommission auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen zwecks Beseitigung von Diskriminierungen im Anschluss an die bekannte Verordnung Nr. 11 mit einem Entwurf vom 6. Oktober 1965 vorgelegt. In das Diskriminierungsverbot sollen ausser den schon von der Verordnung Nr. 11 erfassten Verkehrsunternehmen nunmehr auch Spediteure, Vermittler von Beförderungsleistungen und Unternehmen, die unmittelbar hierfür Hilfsverrichtungen leisten, einbezogen werden. Ausserdem wird anscheinend beabsichtigt, dass Differenzierungen bei Frachten und Beförderungsbedingungen auf Grund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes oder der Staatsangehörigkeit des Verkehrsnutzers nicht nur verhindert werden sollen, wenn sie sich auf die nationalen Häfen beschränken, sondern auch dann, wenn sie im Verkehr nach und von den Häfen eines anderen EWG-Staates praktiziert werden. Gerade der letzte Punkt scheint geeignet zu sein, die deutsche Seehafentarifpolitik nicht unerheblich zu beeinflussen. Die Arbeitsgemeinschaft hat zurzeit noch keine Veranlassung, sich mit dem letztgenannten Verordnungsentwurf im einzelnen zu befassen, zumal das zu früherer Zeit geplante Abkommen zwischen der Rheinzentralkommission und der EWG über die Anwendung der EWG-Verordnung Nr. 11 bis heute nicht abgeschlossen worden ist.

#### **Einspruch gegen Als-ob-Tarife der DB**

Bereits in einer Eingabe der Arbeitsgemeinschaft an die Rheinzentralkommission vom 1. September 1964 wurde gegen die von der Deutschen Bundesbahn geplante Einführung von Als-ob-Tarifen Einspruch eingelegt, da derartige Tarife eine präjudizierende nachteilige Wirkung auf das gesamte tarifarische Verhältnis Eisenbahn/Binnenschifffahrt ausüben und ferner eine erhebliche Gefährdung der bestehenden und zukünftigen europäischen Wasserstrassenbaupolitik bewirken würden. Auf Wunsch der Rheinzentralkommission ist dieser Einspruch durch eine ausführliche Stellungnahme vom 9. Januar 1965 erläutert worden, wobei ins einzelne gehende Argumente vorgebracht wurden, die erkennen lassen, dass es sich offensichtlich um die Anwendung verbotener Unterstützungstarife handelt. Die EWG-Kommission hat, ebenso wie die Hohe Behörde in Luxemburg, bisher keine Entscheidung gefällt. Mit einer endgültigen abschliessenden Stellungnahme ist demnächst aber zu rechnen. Vertreter des Gewerbes haben anlässlich einer Aussprache mit dem Präsidenten der EWG-Kommission, Professor Hallstein, Anfang Dezember 1965 eindeutig ihre starken Bedenken gegen die Einführung von Als-ob-Tarifen erneut dargelegt. (Kurz nach Erstattung dieses Berichtes wurde bekannt, dass die EWG-Kommission den Wettbewerbscharakter der Als-ob-Tarife endgültig abgelehnt und entschieden hat, dass es sich um verbotene Tarife mit Unterstützungscharakter handelt.)

## 1965 unter Schweizer Flagge in Fahrt gesetzte Rheinschiffe (13)

Reg. Nr.	Typ	Schiffname	Tragfähigkeit	Motoren		Eigentümer/Reederei	Werft	Baujahr
				Leistung	Marke			
691	Schubleichter	BRAG 23	1361 t	-	-	BRAG	De Biesbosch, Dordrecht	1964
692	Schleppboot	Erasmus	-	1460 PS	Sulzer	Lloyd AG	N. V. van der Giessen	1947
693	Schubleichter	BRAG 20	1430 t	-	-	BRAG	Schiffswerft Oberwinter	1964
694	Schubleichter	BRAG 24	1494 t	-	-	BRAG	De Biesbosch, Dordrecht	1964
695	Schleppschiff	Fendel 66	992 t	-	-	Rhenus AG	Gutehoffnungshütte, Ruhrort	1888
696	M/S	Rhenus 106	915 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Mainz-Gustavsburg	1958
697	Schleppschiff	Fendel 33	2031 t	-	-	Rhenus AG	Gutehoffnungshütte, Oberhausen	1898
698	M/S	Birsfelden	726 t	500 PS	Deutz	Navif-fer AG	Kiel/Millingen	1924/58
699	Klappschiff	Irimi I	148 t	-	-	Irmilyger AG	A. Baars Arn. N. V., Sliedrecht	1965
700	M/S	Rhenus 103	951 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Weserwerft, Minden	1958
701	M/S	Rhenus 105	910 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Mainz-Gustavsburg	1957
702	Schleppschiff	Navis 21	1330 t	-	-	Navis AG	Schiffswerft Walsum	1922
703	Tankschiff	Venus	822 t	85 PS	Daimler	Cisalpinia AG	Schiffswerft Wesermünde	1929

Bei der Besprechung mit Präsident Hallstein wurde übrigens nachdrücklichst darauf hingewiesen, dass auch die sozialen Regelungen der EWG den technischen Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst sein müssen, insbesondere soweit dies die Vorschläge der EWG über den Schutz der Jugendlichen bei der Arbeit und der Berufsausbildung betrifft. Es ist zu erwarten, dass die EWG auf diesem Gebiet in absehbarer Zeit weitere Durchführungsverordnungen erlassen wird, mit denen sich die Arbeitsgemeinschaft noch eingehend wird beschäftigen müssen.

### Lösungen endlich im Zeichen neuer Erkenntnisse

In diesem kurzen Bericht können nicht alle Fragen angesprochen werden, mit denen die Arbeitsgemeinschaft während der Berichtszeit befasst worden ist. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, mag an dieser Stelle nur bemerkt werden, dass u. a. die Frage der Einführung der Beförderungsbedingungen und die damit in Verbindung stehenden Beratungen des 83er-Ausschusses der EWG über gewisse Rechtsfragen (Haftung und Freizeichnung), ferner die Rationalisierungsbestrebungen und die darauf beruhenden Typisierungsarbeiten für das sogenannte EUROPA-Schiff und Schubschiffahrtsleichter, sowie Fragen der Erleichterung und Verbesserung der Zollabfertigung an den Grenzen weiterhin auf der Tagesordnung der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt stehen werden. In Emmerich/Lobith konnte übrigens inzwischen die Einführung der Nachtabfertigung sowohl zu Berg als auch zu Tal erfreulicherweise im Grundsatz erreicht werden.

Auch im neuen Jahr wird sich die Arbeitsgemeinschaft vor eine Fülle von Aufgaben und neuen Problemen gestellt sehen. Es mag der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass die Lösung dieser Fragen endlich im Zeichen neuer Erkenntnisse und mit der notwendigen Solidarität sowie in freiwilliger loyaler Mitarbeit derjenigen Persönlichkeiten der Rheinschifffahrt, die sich bisher schon uneigennützig zu jeder Zeit zur Verfügung gestellt haben, gelingen möge, dass alle diese Fragen aber wenigstens einer vertretbaren Lösung nähergebracht werden.

## Kurznachrichten

### Von den Seehäfen

- Nach ersten Mitteilungen erreichten die Bremischen Häfen 1965 einen Güterumschlag von 17,5 Mio. t (+11%) und Hamburg 35,1 Mio. t (-1%).

- Antwerpen verzeichnete 1965 einen Seeverkehr von 18 065 (18 550) einlaufenden Seeschiffen mit 55,3 Mio. belgischen Tonnen (54,7).

### Seeschifffahrt

- Mit einem Ausstoss von 1,3 Mio. DWT plazierten sich die zehn grössten deutschen Werften 1965 mit einem Weltmarktanteil von 9% an vierter Stelle der Schiffbaunationen.

### Binnenschifffahrt

#### 89 Mio. t Jahresleistung der französischen Binnenschifffahrt

1964 erzielte die französische Binnenschifffahrt eine Transportleistung von 85,5 Mio. t (vgl. Strom und See,

März 1965, S. 65). Trotz der Abschwächung in der Konjunkturlage stieg das Transportvolumen 1965 auf 89,7 Mio. t, was eine neue Rekordleistung darstellt. Auch in Frankreich wird dieses Verkehrsergebnis nicht nur von der einen Seite her betrachtet. So äusserte sich der Präsident der Association Nationale de la Navigation Fluviale in Paris, André Bougenot, wie folgt zur Situation der französischen Rhein- und Binnenschifffahrt:

«Si ces chiffres montrent le renouveau de faveurs dont jouit la navigation fluviale pour l'acheminement des marchandises, leur analyse révèle qu'ils recouvrent des situations assez différentes. Les transporteurs publics de marchandises générales ont ressenti d'une manière plus ou moins sensible, suivant les régions, l'effet de la stagna-

tion économique générale tandis que le transport privé connaissait de nouveaux développements.

D'autre part l'importante reprise du trafic rhénan n'a pas été accompagnée, bien au contraire, d'une amélioration corrélative des recettes en raison des conditions de concurrence interne et externe qui affectent fâcheusement cette activité. Les désastreux effets financiers de la compétition désordonnée qui sévit dans ce secteur devraient, semble-t-il, constituer plus un avertissement qu'un encouragement aux pouvoirs publics qui ont pris l'initiative d'une politique dite de 'libération des transports' dont ils souhaitent l'application très rapide à l'intérieur de nos frontières en anticipation — pour le moins contestable — sur sa mise en pratique dans le Marché Commun.»

## Rheinhafenverkehr beider Basel im Jahre 1966 (1965) in t

Ankunft	Kohlen, Koks, Brikette		Flüssige Treib- u. Brennstoffe		Getreide, Futtergetreide		Metalle aller Art		Obrige Güter		Total in Tonnen		Schiffe beladen
	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Januar	66191	109532	244324	272626	52934	19991	78627	50955	123454	126544	565530	579648	842
Februar		65735		251726		10726		49822		150232		528239	
März		72587		247404		25300		49806		165654		550751	
April		99657		190878		26136		59917		188174		564762	
Mai		115795		329343		38046		49341		218185		750710	
Juni		96488		363514		45553		54847		219076		779478	
Juli		110610		395196		32486		64021		250770		853083	
August		107747		334998		46044		47704		210744		747237	
September		115925		266057		72718		51900		196060		702660	
Oktober		74186		204827		89650		61454		189722		619839	
November		80648		253805		58421		61852		183229		637955	
Dezember		76237		277606		54264		72130		159615		639852	
<b>Gesamt</b>	<b>66191</b>	<b>1125145</b>	<b>244324</b>	<b>3387980</b>	<b>52934</b>	<b>519335</b>	<b>78627</b>	<b>673749</b>	<b>123454</b>	<b>2248005</b>	<b>565530</b>	<b>7954214</b>	<b>842</b>

Abgang	Erze und Pyritabbrände		Maschinen, Fahrzeuge, Metalle aller Art		Chemische Produkte		Nahrungs- u. Futtermittel		Obrige Güter		Total in Tonnen		Schiffe beladen
	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Januar	3950	7358	14857	9687	4972	4119	8009	5567	4516	6794	36304	33525	146
Februar		6748		15674		3058		8145		7348		40973	
März		7790		18540		5402		14187		16367		62286	
April		16218		15954		7753		14335		16790		70050	
Mai		12809		14718		3842		30647		17307		79323	
Juni		6396		14400		5550		39270		14621		80237	
Juli		6945		17211		4812		32501		8006		69475	
August		9802		11389		6929		8465		4648		41233	
September		9570		13575		5806		12926		6276		48153	
Oktober		8520		12157		6309		17121		5733		49840	
November		3617		12457		7624		12229		3685		39612	
Dezember		9084		12079		5249		13066		6851		46329	
<b>Gesamt</b>	<b>3950</b>	<b>103857</b>	<b>14857</b>	<b>167841</b>	<b>4972</b>	<b>66453</b>	<b>8009</b>	<b>208459</b>	<b>4516</b>	<b>114426</b>	<b>36304</b>	<b>661036</b>	<b>146</b>

<b>Gesamter Berg- und Talverkehr</b>											<b>601834</b>	<b>8615250</b>	
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---------------	----------------	--

Gesamter Bergverkehr . . . . . 565 530

Totalverkehr Januar 1966 . . . . . 601 834

Gesamter Talverkehr . . . . . 36 304

Totalverkehr Januar 1965 . . . . . 613 173

Gesamter Berg- und Talverkehr im Januar . . . . . 601 834

## Rheinpegelstände im Januar 1966

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Konstanz	335	337	339	340	338	337	335	333	330	328	326	325	323	321	319	317	314	312	310	308	307	304	303	304	305	305	305	306	306	306	305
Rheinfelden	316	335	328	314	306	299	285	278	276	272	268	264	260	254	254	268	250	247	248	245	239	239	256	309	285	267	274	276	269	261	260
Basel	189	207	201	192	178	168	160	165	153	144	144	142	140	136	135	135	130	129	133	133	133	122	140	188	164	153	142	144	144	144	143
Strasbourg	358	382	404	406	390	372	358	340	326	307	305	298	290	282	284	270	268	276	266	265	265	254	292	325	342	326	314	323	314	304	298
Maxau	574	586	627	641	640	618	590	565	540	524	513	506	495	488	475	468	463	459	453	449	445	445	448	514	562	550	530	532	526	514	501
Mannheim	487	497	535	572	579	559	527	493	464	437	410	395	378	368	355	346	332	323	322	310	309	305	306	371	428	441	425	412	417	406	390
Bingen	366	374	398	422	434	429	410	377	348	325	306	288	281	270	260	250	243	237	229	226	220	221	222	254	285	297	297	288	285	286	282
Kaub	436	452	484	522	538	533	506	457	418	386	350	330	320	303	292	278	272	263	251	245	238	241	241	286	326	347	343	333	330	324	325
Koblenz	486	530	592	653	670	627	551	497	450	416	384	360	343	325	313	295	282	282	272	265	258	243	250	379	416	427	395	377	375	373	362
Köln	525	550	623	693	718	692	617	556	502	458	418	382	355	339	319	300	290	279	262	249	242	245	246	293	402	437	421	392	383	379	378
Ruhrort	761	768	842	908	950	941	889	818	758	702	659	613	585	562	540	523	494	489	475	456	438	442	442	449	563	622	632	602	590	586	582

# Die schweizerische Rheinflotte am 1. Januar 1966

(Bestand gemäss Schiffsregistern in Basel, Zürich, Zug und Kreuzlingen)

Firma	Schlepp- und Schubboote		Motorschiffe			Kähne und Schubleichter		Tankschiffe		Motortankschiffe			Kanalschiffe		Kanalmotorschiffe			Personenschiffe			Spezialschiffe	
	Zahl	PS	Zahl	T	PS	Zahl	T	Zahl	T	Zahl	T	PS	Zahl	T	Zahl	T	PS	Zahl	T	PS		
Aare-Hochrhein AG.			2	1817	1395																	
AG. für Schifffahrt						1	972															
Alkag Kohlen und Mineralöl Import AG.			1	1336	1000																	
Allg. Rheintransport AG.										4	3734	2160										
Avia Tankschiff AG.										2	2559	2050										
Basler Rheinschifffahrt AG.	2	1640	34	26681	17990	5	7690'						6	1989	300			3		645		
Brag Tankachiffahrt AG.	2	6000'						8	13692'	7	9768	6800										'Schubboote
Cisalpine Tankreederei AG.								9	10732	10	3626	1928										'Rheinschubkähne
Edelweiss Reederei AG.			1	1313	285	15	19011'															'inkl. Gilederschiffe
Fluvmare AG.			2	1810	1120																	
Geldner-Rheinlager AG.										3	3116	2000										
Franz Haniel AG.			3	4281	4290			1	1281	4	4357	3500										
Kohlenunion Geldner AG.			2	2544	1500																	
Johann Lauter			1	686	400					3	3059	2600										
Lloyd AG.	2	2660	12	10370	6440	1	873	3	3775	2	1736	1120										1 Werkstattschiff
Lloyd Tanker AG.										3	3337	2315										
Natural van Dam AG.			10	8856	5154																	
Nauta S.A.			1	499	360																	
Navl-Fer AG.			11	8724	5405																	
Navis Schifffahrt AG.								6	9286'													
Neptun Transport- & Schifffahrts AG.													1	358								
Neska Schifffahrts AG.	1	600	55	48087	32860	2	1929															
Reederei Zürich AG.			9	8353	6310					4	4141	2950										
Rhenania Duisburg			15	11323	5720	5	5695															
Rhenania Mannheim			8	6343	3105	2	2738															
Rhenania München			3	2629	1360																	
Rhenus AG. für Schifffahrt und Spedition			16	13939	8710	20	25803															
Roba Schifffahrtsagentur und Lagerhaus AG.			2	1810	1500																	
Ruhr & Saar-Kohle AG.			6	7306	5300																	
Schweiz. Reederei AG.	10	17265	46	46740	29746					13	17199	12600						2	453	2250		2 Stationschiffe + (Schulschiff «Leventina») 1 Werkstattschiff
«St. Johann» Lagerhaus & Schifffahrtsgesellschaft			5	4732	2910																	
Spedition AG.			2	1480	1000																	
Tankschiff AG.										28	27667	18135			3*	859	255					* Tankschiffe
Ultra AG.						2	3152															
Union, Schweizerische Briket-Import-Gesellschaft, Zürich			2	2331	1800					2	1739	1200										
Diverse	4	2550	15	14489	9560	4	5243	2	3560'	7	8104	6200			2	670	133					1 Schwimmbagger 1 Kiappschiff
<b>Total 490 Schiffe mit 453 708 t und 255 421 PS</b>	<b>21</b>	<b>30715</b>	<b>264</b>	<b>238479</b>	<b>155220</b>	<b>63</b>	<b>82402</b>	<b>23</b>	<b>33040</b>	<b>92</b>	<b>94142</b>	<b>65568</b>	<b>1</b>	<b>358</b>	<b>15</b>	<b>4834</b>	<b>1023</b>	<b>5</b>	<b>453</b>	<b>2895</b>	<b>6</b>	

In vorstehender Tabelle sind zahlreiche Einheiten von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften schweizerischer Reedereien im Ausland nicht inbegriffen.

Die beliebten Kassenobligationen der

# Basellandschaftlichen Kantonalbank Liestal

mit Sicherheit des Kantons,  
frei von Kursschwankungen,  
sollten in keinem Wertschriftendepot  
von Privatpersonen, Fürsorgekassen und  
Stiftungen fehlen.

Derzeitige Zinsvergütung 4½% auf 4  
und mehr Jahre.

Wenden Sie sich unverbindlich an eine un-  
serer Kassenstellen, die Sie gerne beraten.



**JOSEF MEYER**  
Rheinfelden

Stahlbau  
Waggonbau  
Kessel- und  
Apparatebau

**Stehtankanlagen**