

# 50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Am 19. März 1941 legte das Motorschiff «Express 105» des Haniel-Konzerns in Birsfelden zum Löschen der Ladung von 250 t Kohle an. Damit wurde mitten im zweiten Weltkrieg der Schiffsverkehr in den neu erstellten Rheinhäfen unseres Kantons eröffnet.

Der Rheinstrom dient seit vielen Jahrhunderten als Transportweg. Gesicherte Hinweise besitzen wir schon aus der Kelten- und Römerzeit. Auch während des ganzen Mittelalters und in der Neuzeit herrschte auf dem Rhein ein reger Schiffsverkehr.

Ein neues Zeitalter in der Rheinschiffahrt begann am 28. Juli 1832, als das Dampfboot «Stadt Frankfurt» nach einer abenteuerlichen Fahrt auf dem noch unregulierten Fluss in Basel eintraf. In der Folge entwickelte sich am Oberrhein ein bescheidener Dampfschiffverkehr, der allerdings um 1843 wieder aufgegeben werden musste. Die nun rasch aufkommende Eisenbahn übernahm den Personen- und Gütertransport. Die Rheinstrecke zwischen Strassburg und Basel verödete vollends. Nur vereinzelt zogen noch Flösser stromabwärts.

Rudolf Gelpke, Ingenieur in Basel, forderte 1902 in einer Kampfschrift den Ausbau des Rheines bis Basel. Nach mehreren selbst finanzierten Versuchsfahrten, die der Vermessung des Stromes dienten, veranlasste der Tecknauer Bürger Gelpke das Basler Gaswerk, 300 t Ruhrkohle zu kaufen und die Lieferung per Schiff zu verlangen. In An-

wesenheit einer grossen Volksmenge und begrüsst mit Böllerschüssen und Glockengeläute traf am 2. Juni 1904 der erste beladene Schleppzug in Basel ein. Dort, wo sich schon der keltische Hafen befunden hatte, legten der Schraubendampfer «Knipscheer IX» und der angehängte Lastenkahn «Christine» an und löschten ihre Fracht. Dieses Ereignis stellte den Anschluss der Schweiz an die internationale Rheinschiffahrt her. Noch im gleichen Jahr gründete der Initiative Gelpke den «Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein», und zeichnete auch gleich selbst die Pläne für die erste Umschlagsanlage am untersten Ende des St. Johann-Rheinweges. Der erste moderne Basler Rheinhafen entstand in den Jahren 1906 bis 1911.

Es war erneut Gelpke, der schon 1910 in einem Gutachten festhielt, dass sich auch das Sternensfeld bei Birsfelden als Standort für eine neue Hafenanlage eignen würde.

### Baselland wird aktiv

Gelpkes Idee blieb nicht unbeachtet. Im Jahr 1918 beauftragte der Landrat die Kantonbank, als Treuhänderin des Kantons, Land auf dem Sternensfeld

und in der Au zu erwerben. Der Grund: vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens. Im folgenden Jahr legte Ingenieur Oskar Bosshardt eine Projektstudie zu diesen Vorhaben vor, das sowohl auf dem Sternensfeld wie in der Au Hafenbau vorsah.

Die 1929 begonnene Weltwirtschaftskrise beförderte erneut die Idee der Erstellung von basellandschaftlichen Hafenanlagen als Mittel der Arbeitsbeschaffung. 1932 erhielt Ing. O. Bosshardt den Auftrag, einen Stromhafen zu projektieren. Am 2. April 1936 war die Planung so weit fortgeschritten, dass beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Hafenbau eingereicht werden konnte.

In überaus raschem Tempo folgten in der zweiten Hälfte des Jahres 1936 die gesetzlichen Grundlagen für den Bau der Hafenanlagen:

31. Juli 1936: Procktvorlage an den Regierungsrat; 11. September 1936: Vorlage an den Landrat; 26. Oktober 1936: Beschluss des Landrates; 6. Dezember



Eine Luftaufnahme des Auhafens Muttenz aus dem Jahre 1962.

1936: Volksabstimmung: 93,3% Ja zu 6,7% Nein bei einer Stimmbeteiligung von 53%.

Die überwältigende Zustimmung war ein klares Bekenntnis für das bedeutsame Projekt. Es sei aber nicht verschwiegen, dass die Vorlage von Natur- und Heimatschutzkreisen wegen der Ausdehnung der Anlagen bekämpft worden war. Bereits 1937 begannen die Bauarbeiten. Sie wurden nach Kriegsausbruch zwar behindert, aber dennoch fortgesetzt. Am 14. Februar 1941 erfolgten mit sieben Hafensiedlern die Grundbucheintragungen der ersten Baurechtsverträge. Nachdem schon am 12. April 1940 der erste Güterzug mit Kohlen und Briketts über die Hafeneisenbahn an den Rhein gerollt war, legte als erstes Güterschiff am 19. März 1941 die MS «Express 105» des Haniel-Konzerns mit einer Kohlenladung in Birsfelden an.



Schwergüterumschlag im Auhafen.



Bau von Steinwalzen zur Ufersicherung. Die Aufnahme entstand am 17. März 1934.

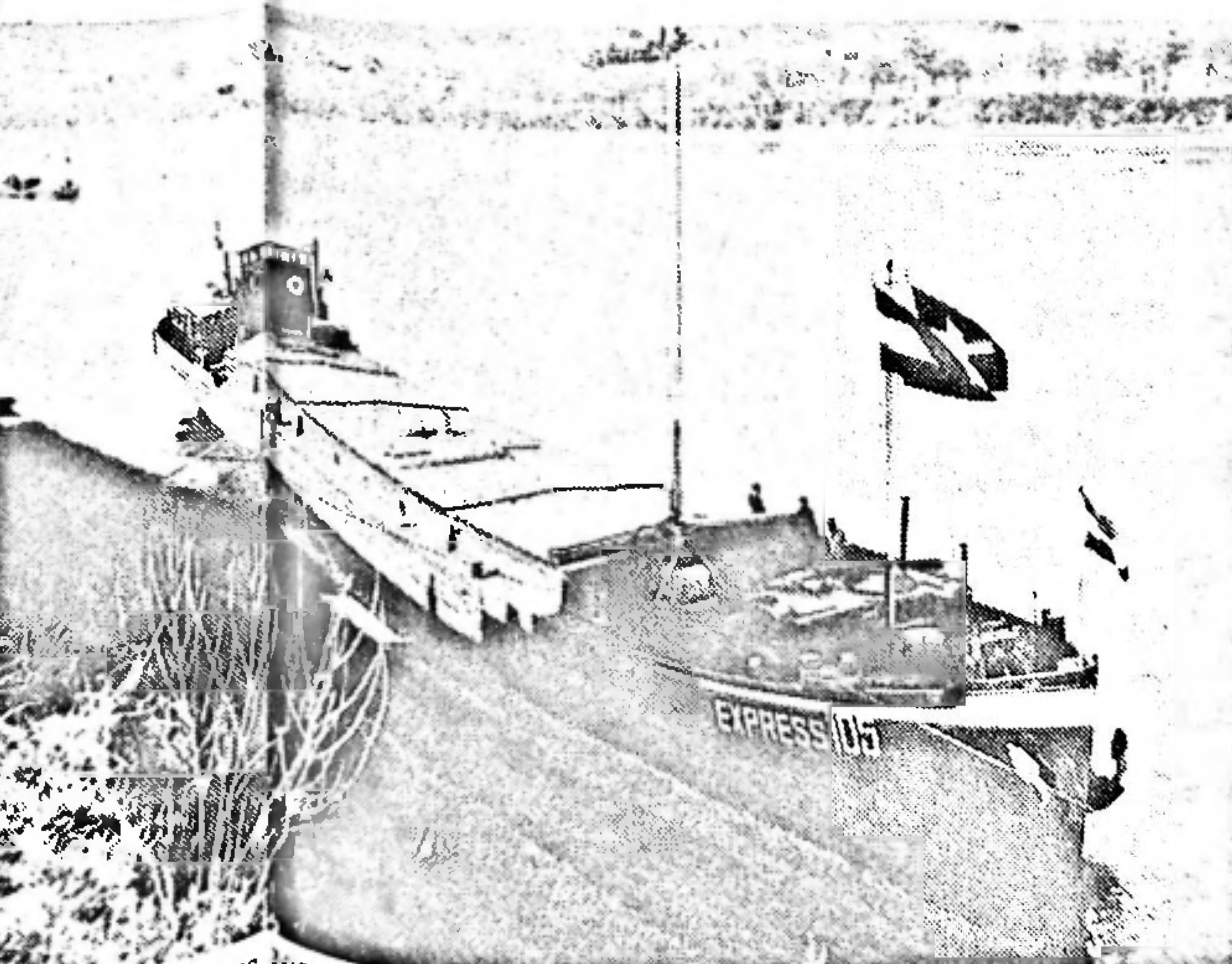
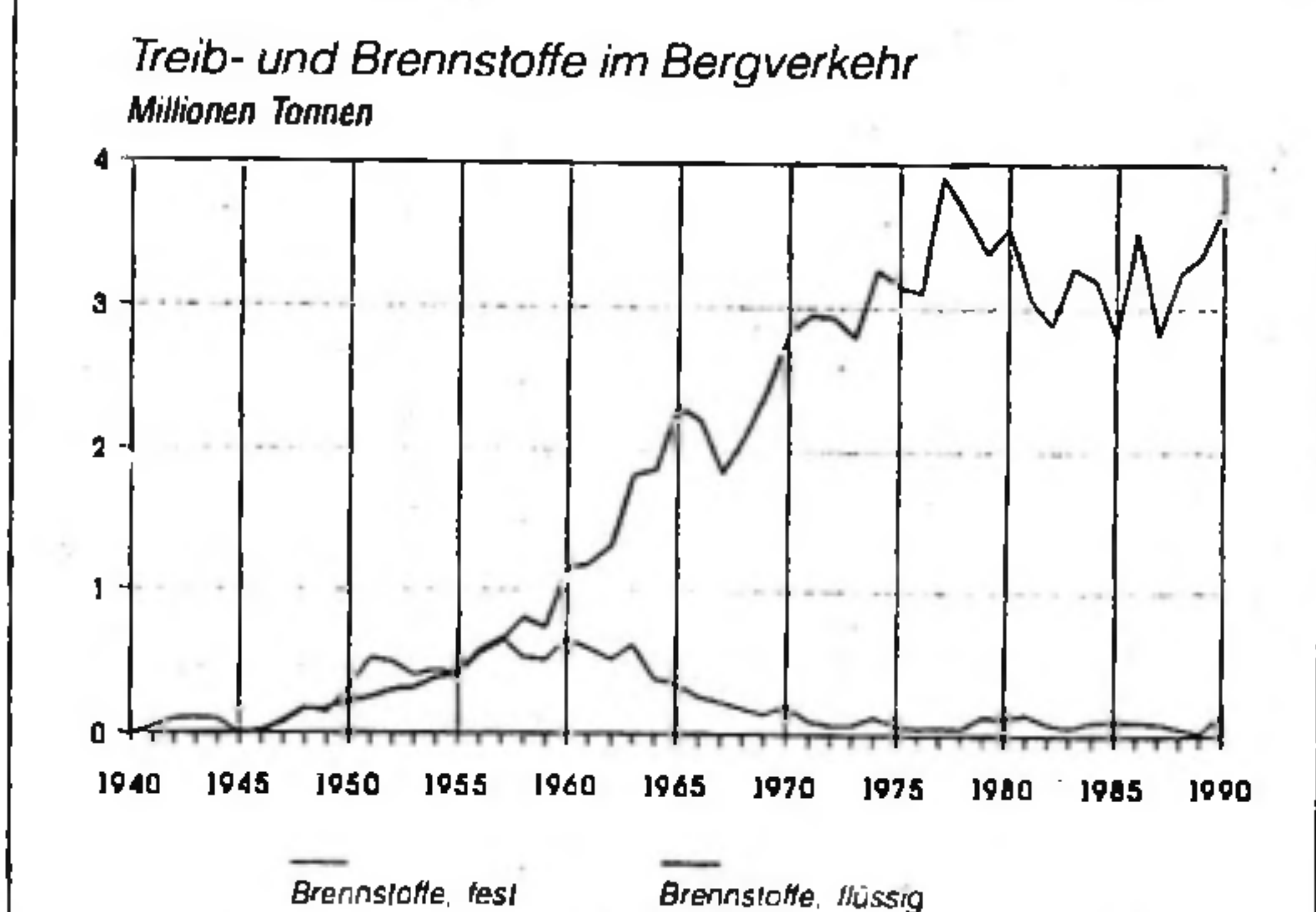
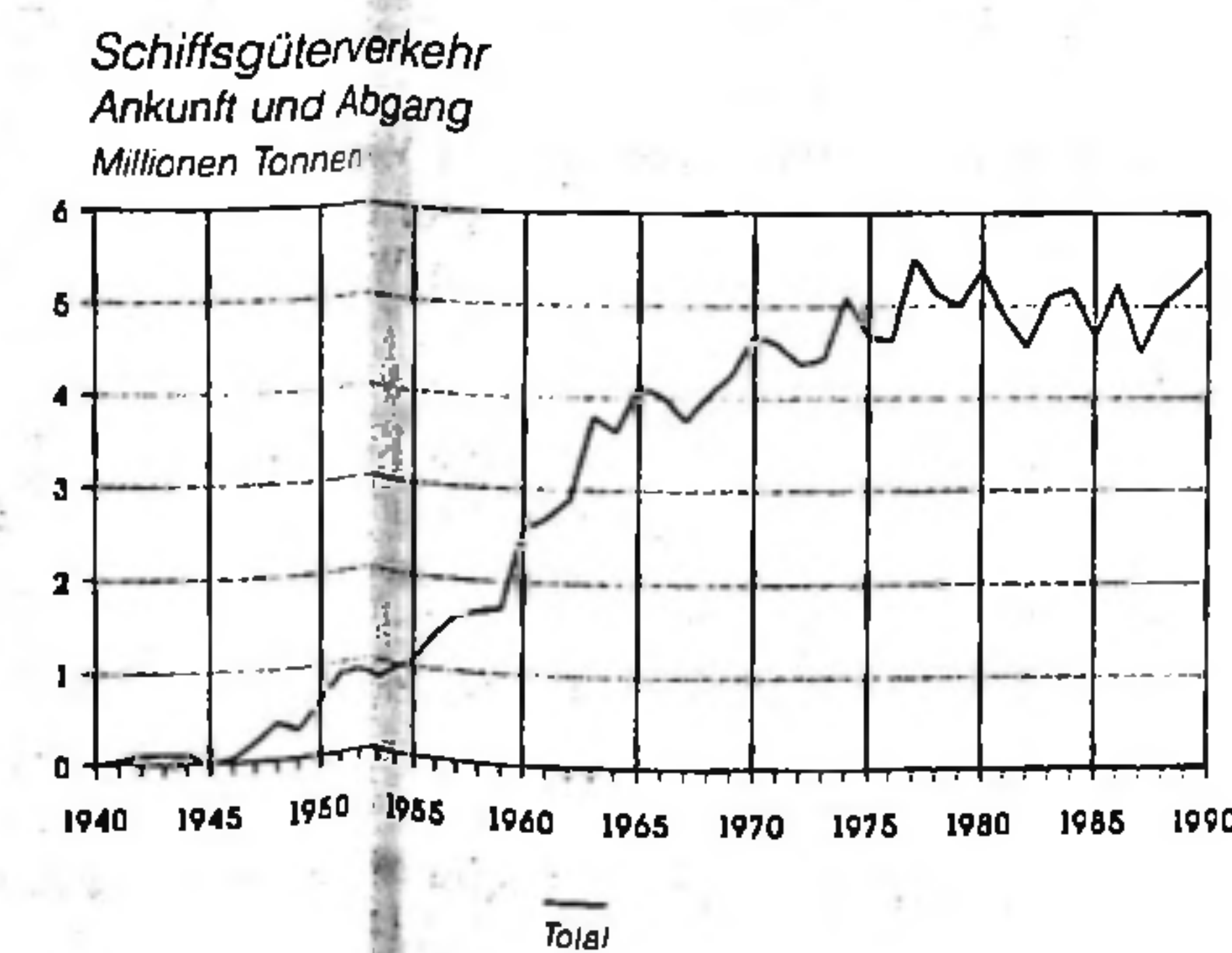
### Arealfächen Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

<b>Auhafen</b>	
Staatseigene Flächen im Baurecht	162'000 m <sup>2</sup>
Wald, Wiese	20'000 m <sup>2</sup>
Verkehrsflächen	172'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Auhafen</b>	<b>354'000 m<sup>2</sup></b>
<b>Birsfelderhafen</b>	
Staatseigene Flächen im Baurecht	286'000 m <sup>2</sup>
Privatareal	179'000 m <sup>2</sup>
Verkehrsflächen	31'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Birsfelderhafen</b>	<b>496'000 m<sup>2</sup></b>
Total ohne Privatareal	317'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Auhafen und Birsfelderhafen</b>	<b>850'000 m<sup>2</sup></b>
Total Auhafen und Birsfelderhafen ohne Privatareal	671'000 m <sup>2</sup>

<sup>1)</sup> Die Strassen gehören der Gemeinde Birsfelden



Transportbahn, welche 1951 den Aushub des Kraftwerkes Birsfelden zum Auhafen brachte.

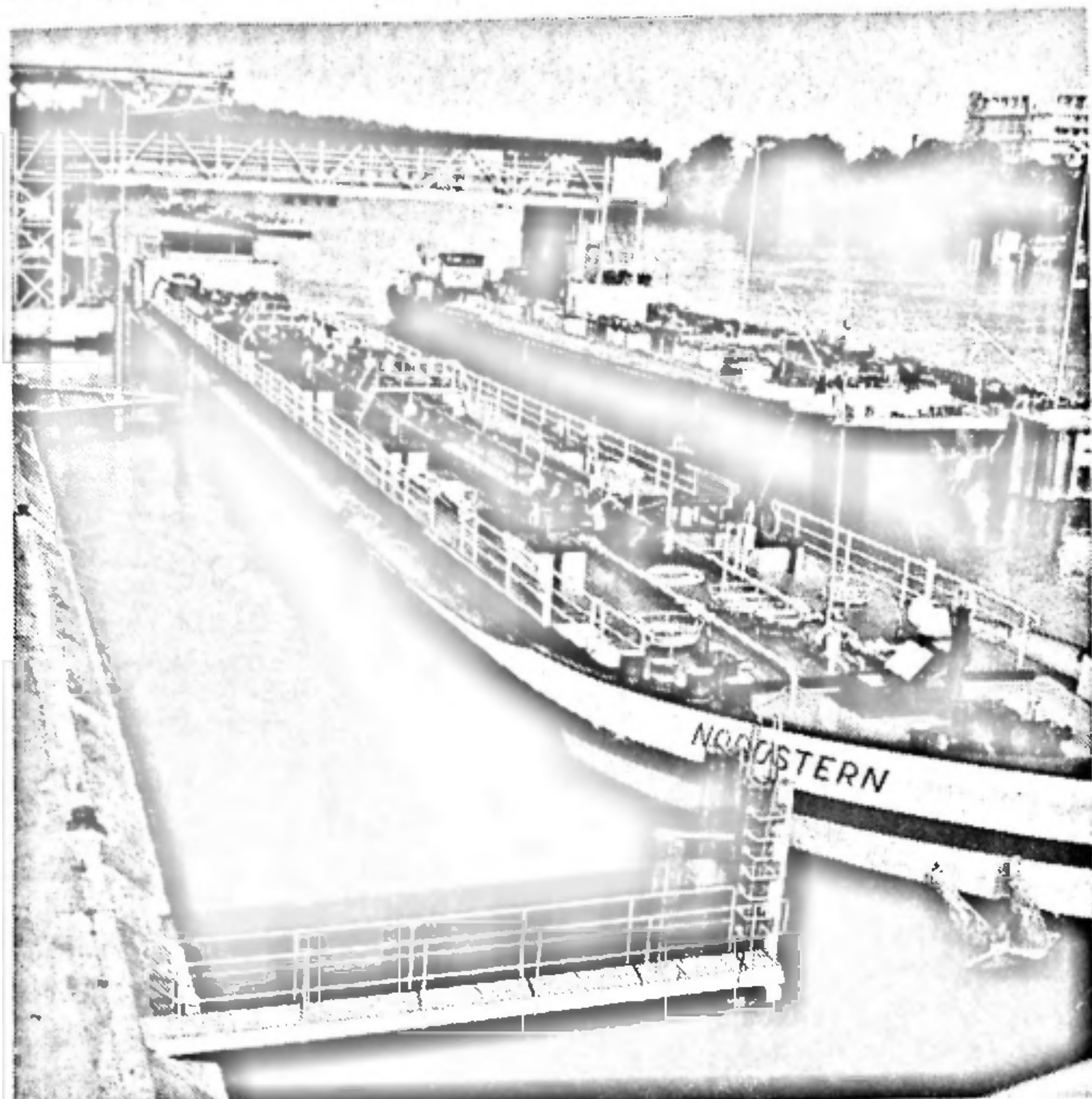


Die MS «Express 105» brachte am 19. März 1941 die erste Kohleladung in die basellandschaftlichen Rheinhäfen.



Aus dem MS «Express 105» wurde nach einem Umbau die MS «Velocitas».





Löschen von Tankschiffen im Auhafen.

**Fünfzig dynamische Jahre**

Mit der Ankunft des Güterbootes MS «Express 105» am 19. März 1941 hatte auch unser Kanton den einzig freien Weg zum Meer gefunden. Die Kriegszeit gestattete allerdings keine rasche Entwicklung der Umschlagsmengen. Die Zerstörung des Stauwehrs bei Märkt brachte ab Oktober 1944 den Güterverkehr vollständig zum Erliegen. Erst im April 1946 war der Rheinstrom wieder schiffbar, doch erlaubten zahlreiche technische und organisatorische

Schwierigkeiten sowie die Niedrigwasserjahre 1947 und 1949 noch keine erhebliche Verkehrszunahme. Bis Mitte der fünfziger Jahre bestand zudem im Bereich der Stadt Basel ein Einbahnverkehr.

Trotz dieser Schiffsverkehrsverhältnisse wurden von den verantwortlichen Kantonsbehörden und der privaten Hafenvirtschaft die Anlagen in den beiden Rheinhäfen zügig und kontinuierlich ausgebaut, so dass die Umschlags- und Lagerkapazitäten den jeweiligen Ver-

kehrsbedürfnissen entsprachen. Schon anfangs der fünfziger Jahre erkannte man beispielsweise, dass der Konsum an flüssigen Treib- und Brennstoffen eine rasante Zunahme erfahren würde. Die logische Konsequenz war deshalb die Bereitstellung grosser Gebiete für Tanklagerfirmen. Reserviert wurden hierfür vor allem weite Teile des Auhafens, der erst im Ausbau zwischen 1950 und 1954 voll nutzbar gemacht wurde. Bis 1956 waren in den beiden Rheinhäfen alle Zufahrten und Werkstrassen fertig ausgebaut. Kontinuierlich den Bedürfnissen angepasst wurden auch die Bahnanlagen. Eine spürbare Erleichterung für den Betrieb brachte 1961 die Elektrifizierung eines Teils des Hafenhofes und der Hafenbahn (Zubringerlinie von und nach dem Rangier-



Staubfreies Löschen von Tonerde mit einer Sauganlage



Tankanlagen im Birsfelderharfen.

bahnhof Muttenz). Heute verfügen die Hafenanlagen über ein Netz von rund 40 km Geleisen. Wiederholt ausgebaut wurden auch die Quaianlagen. Sie haben heute eine Länge von rund 2500 m. Als Eigentümer des Hafensareals stellt der Kanton die erforderliche Infrastruktur (Quais, Strassen, Schienenanlagen, Wasser, Kanalisation, Beleuchtung usw.) den privaten Baurechtsnehmern zur Verfügung. Letztere erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Rechnung. Das gesamte Investitionsvolumen der privaten Hafenanleger beträgt derzeit ca. 400 Mio. Fr., dasjenige des Kantons gegen 50 Mio. Fr.

(Quelle: Strom + See, 1/1991)

**Die Rheinhäfen als Arbeitsplatz**

Im Industrie- und Hafengebiet sind tätig:	über	2'200 Personen
davon im eigentlichen Hafenumschlag oder in Reedereien	ca.	500 Personen
Handwerker, Chauffeure etc., die im Hafen ihre Aufträge erledigen	ca.	550 Personen
Zoll, SBB, Hafenverwaltung	ca.	80 Personen
Industrie, Gewerbe, Fabrikation	ca.	1'100 Personen

**Symposium «Sicher transportieren, umschlagen, lagern»**

Neun Millionen Tonnen Güter treffen jährlich mit Schiffen in den Rheinhäfen beider Basel ein, werden umgeschlagen und, falls erforderlich, zwischengelagert, bevor sie per Bahn und Camion weitertransportiert werden. Umweltschutz und Sicherheitsfragen haben in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Die verschiedenen Transportträger, aber auch Lager- und Umschlagsbetriebe werden von dieser Entwicklung hart gefordert. Dank umfangreicher, vorsorglicher Massnahmen konnten die Transport- und Lager Risiken bereits deutlich reduziert werden. Auch auf diesem Gebiet gibt es laufend neue Techniken und Erkenntnisse.

Die Eidg. Störfallverordnung, die voraussichtlich im Jahre 1991 in Kraft treten wird, verlangt von Betrieben, die gefährliche Güter transportieren, umschlagen und lagern, umfassende Risikoanalysen; Arbeiten, die in den beiden Basel zu einem grossen Teil bereits durchgeführt sind.

- Am Symposium «Sicher transportieren, umschlagen und lagern» vom 18. März 1991 haben ausgewiesene Fachleute als Referenten und als Teilnehmer an der Podiumsdiskussion Fragen der Sicherheit im Transport- und Lagerwesen behandelt.
- Als Vorteile der Rheinschiffahrt nannte Regierungsrat Spitteler:
  - Das Schiff transportiert die gleiche Menge mit mehrfach kleinerem Energieaufwand als die Bahn oder der Strassenverkehr.
  - Die Schifffahrt trägt damit zur Schonung der Umwelt bei.
  - Das Schiff ist der sicherste Verkehrsträger.
  - Die Schifffahrt bewirkt einen erheblichen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und günstige Preise.

Diese Vorteile versprechen auch in Zukunft ein hohes Beschäftigungsvolumen der Rheinschiffahrt. Wobei die Region angesichts der bedeutenden wirtschaftlichen Funktionen der Rheinschiffahrt für weite Teile der Schweiz eine verständnisvolle Haltung des Bundes erwartet. Den Vorteilen stehen allerdings auch

Risiken gegenüber. Sie kamen ausführlich zur Sprache.

Jean-Louis Bilat von der Basler Versicherung hat den Fortschritt der Sicherheitsvorkehrungen geschildert. Sie sind gewichtig, ohne dass dadurch alle Risiken vermeidbar wären. Besonders wichtig ist das sogenannte Risk Management, als Erkennen und Bewerten der Risiken und Folgerungen für die Schadenverhütung. Es geht auch um eine aktive Mitverantwortung der Transportunternehmen. Die Versicherung kann vieles abdecken, aber die Schadenverhütung muss vorgehen, nicht zuletzt wegen der schwer abschätzbaren ökologischen Risiken.

Albert Jan Veraart vom niederländischen Verkehrsministerium hat die positive Beurteilung der Binnenschifffahrt bestätigt und konkrete Angaben zur Sicherheit auf dem Rhein gemacht. Unter anderem waren seine Mitteilungen über den Ausbau der Kommunikation eindrücklich, bis zur Erprobung des permanenten Nachrichtenaustausches. Die niederländischen Behörden - und jetzt ähnlich die Bundesrepublik - erarbeiten ein durchgehendes Melde- und Folgesystem für den Transport gefährlicher Güter. Wir sind dankbar für die kompetenten Informationen von niederländischer Seite, man ist ja auf das Zusammenwirken und den Erfahrungsaustausch unter den Anlieger-Staaten angewiesen, wertete Nationalrat Hans Rudolf Gysin diesen Aspekt des Symposiums.

Dr. Rolf Klaus vom Sicherheitsinspektorat Baselland erklärte: «Es wird uns nie gelingen, Unfälle ganz zu vermeiden, wohl aber derart schwerwiegende Fälle wie in der Vergangenheit auszuschliessen.» Er befürwortet die Schaffung einer Sicherheitskultur und die Stärkung des Sicherheitsbewusstseins bei allen Betroffenen. Aus dem allgemeinen Ziel des Umweltschutzes, wie es Baselland formuliert, leiten sich Forderungen ab wie keine Verschmutzung des Rheins, keine Verseuchung von Grundwasser, keine Belastung der Kanalisation. Dr. Klaus erachtet mehr Eigenverantwortlichkeit der Betriebe als nützlicher denn immer mehr Vorschriften.

**Coop Basel 1990: Dank Top-Umsatz auch Top-Rechnungsergebnis**

Das überdurchschnittliche Wachstum am Markt konnte Coop Basel in ein Top-Jahresergebnis umsetzen. Mehrere erfreuliche Entwicklungen führten zu einem Rekordzuwachs der Umsätze. Die Jubiläumsangebote, verteilt über das ganze Jahr, erfreuten nicht nur die Stammkundschaft sondern zogen auch viele neue Kunden an. Sowohl die neuen Lebensmittel-Verkaufsstellen wie auch die neuen Nonfood-Fachmärkte sind am Markt sehr gut angekommen. Daneben haben die positive Entwicklung der Coop-Gruppe sowie vertiefte partnerschaftliche Beziehungen zu schwingvollem Dritt-Absatz ab eigener Produktion verholfen. Ausserdem konnte Coop Basel Mitte des Jahres das Coop BauCenter am Bachgraben in Allschwil von einer Coop Schweiz-Tochtergesellschaft übernehmen. Trotz Jubiläumsangeboten konnten die Margen insgesamt auf Vorjahresniveau gehalten werden. Der Deckungsbeitragszuwachs aus dem Warengeschäft entspricht exakt dem Erlöszuwachs. Der Bruttogewinn aus Ware wurde durch einen erfreulichen Kapitalertrag aufgestockt. Hier kumulieren sich konsequentes Cash-Management, reichlich verfügbare finanzielle Mittel und das hohe Zinssatz-Niveau. Auch die Liegenschaftserträge nahmen infolge selektiver Mietzinserhöhungen sowie einer weitgehend vollen Vermietung des vielseitigen Liegenschaftsportefeuilles deutlich zu.

Dank straffer Abschreibungspolitik

hinterliessen die zahlreichen Neueröffnungen nur bescheidene Spuren in der Bilanz. Die finanzielle Ausgangslage ist gut und erlaubt es auch in Zukunft, Investitionen zu verkraften. Coop Basel kann wie im Vorjahr ein Unternehmungsgewinn von 3 Mio. Franken ausweisen. Das Eigenkapital steigt damit auf 50,4 Mio. Franken.

**Ausstellungen**

**Von der Zählchnur zum Rosenkranz**

-fl- Eine Ausstellung ganz besonderer Art wird im Museum im Bürgerhaus in Pratteln noch bis zum 7. April gezeigt. Emmi Honegger, Prattler Lokalredaktorin, hat über Jahre weit über tausend dieser brauchwürdig und handwerklich interessanten Objekte zusammengetragen. Eine Auswahl dieser Rosenkränze - vom einfachsten, aus Kernen, Samen oder Holz hergestellt, bis zum kostbaren Luxusexemplar aus Korallen, Gold, Silber oder Halbedelsteinen - findet der interessierte Besucher in einem Querschnitt durch vier Jahrhunderte. Dem Rosenkranzgebet werden auch heute noch magische Kräfte zugeschrieben. Es nimmt einen festen Platz im religiösen Brauchtum der Katholiken ein. Man verspricht sich von ihm Befreiung von allen möglichen Übeln und Leiden. Sicher gibt es Skeptiker, die im Rosenkranz den Ausdruck von Aberglauben sehen; er kann jedoch sehr wohl als ein Meditationsmittel betrachtet werden, ein Mittel, um sich im Gebet besser auf Gott konzentrieren zu können. An der Vernissage vom letzten Samstag durfte Gemeinderat Paul Dalcher eine grosse Zahl interessierter Kunstfreunde begrüßen. Dr. Theo Gantner sprach in seiner Laudatio u.a. seine Bewunderung zu dieser einzigartigen Sammlung aus und gab der Hoffnung Ausdruck, dass recht viele Menschen den Weg ins schöne Museum im Bürgerhaus in Pratteln finden werden. Die Ausstellung ist Mittwoch, 17.30-19.30 Uhr, Samstag und Sonntag von 15.00-18.00 Uhr geöffnet.

**Darum Max Kamber**

Max Kamber ist nicht nur ein erfahrener Politiker, er kann vor allem auch auf die Menschen zugehen. Er ist offen

für ihre Fragen und Anliegen und hilfsbereit. Mit seinem breiten Wissen und seinen Fähigkeiten ist er prädestiniert, Ratsuchenden beizustehen, sich tatkräftig für Sie einzusetzen. Und er tut dies mutig, ohne Wenn und Aber. Dank seinen ausgezeichneten Qualitäten gehört Max Kamber in den Baslerbieter Regierungsrat.

Klaus Hiltmann, Landrat, Birsfelden

**Mit der Fähre «anstadt»**

Die St. Alban-Fähre Wilde Ma verkehrt zwischen dem Dalbeloch und dem Kinderspital wieder täglich, von Montag bis Freitag schon ab 7.00 Uhr, ganztags durchgehend - also vor allem für frühmorgendliche GeniesserInnen, welche sich, fern jeglicher Hektik, in gleitender Arbeitsweise und ohne eigene Anstrengung befördern lassen wollen.

**Die Polizei meldet**

**Verbotenes Manöver**

Muttenz: Donnerstag, 14.3.91, um 9.30 Uhr, hielt der Lenker eines Lastwagens vor der Lichtsignalanlage an der Einmündung Zufahrtsstrasse SBB-Wagenreparatur-Werkstatt/Rothausstrasse in Muttenz an und bog, als die Lichtsignalanlage auf Grün schaltete, verbotenerweise nach links in die Rothausstrasse ein. Dabei schnitt der Lastwagenlenker einem auf der Rothausstrasse fahrenden Lastwagen die Fahrbahn ab. Der auf der Rothausstrasse heranfahrende Lastwagenlenker musste mit Beinverletzungen ins Spital gebracht werden. Beide Fahrzeuge mussten stark beschädigt abgeschleppt werden.

**Zeugenaufruf**

Pratteln: Dienstag, 19. März 1991, 18.25 Uhr, fuhr ein Personenwagenlenker auf der Autobahn N2 in Pratteln Richtung Sissach. Beim Anschluss Liesstal wurde er von einem unbekanntem weissen Personenwagen überholt. Dieser bog zu früh wieder auf die rechte Autospur ein. Der überholte PW-Lenker musste in der Folge sein Auto abbremsen, geriet ins Schleudern und prallte seitwärts gegen einen Signalmast. Die Mitfahrerin wurde dabei verletzt und musste ins Spital eingewiesen werden. Am Auto und an der Signalwand entstand erheblicher Sachschaden. Personen, welche Angaben über den Unfallhergang und dem weissen Personenwagen machen können, werden gebeten, sich mit der Autobahnpolizei in Sissach, Tel. 061/98 39 31 in Verbindung zu setzen.