

## Rheinhäfen Basellands



Nicht nur Basel-Stadt, auch Baselland besitzt Rheinhäfen. Es sind dies die Rheinhäfen Birsfelden und Au/Muttenz. Als Wirtschaftsförderungsmassnahme sowie als Arbeitsbeschaffungsprogramm erstellte der Kanton Ende der dreissiger Jahre die Hafenanlagen. Am 19. März 1941 legte das erste Schiff, die «MS EXPRESS 105», in Birsfelden an und löschte 250 Tonnen dringend benötigter Kohle.

Eigentümer des Hafensareals ist nach wie vor der Kanton. Er stellt das 0,9 km<sup>2</sup> grosse Areal mit der erforderlichen Infrastruktur (Quais, Strassen, Bahn- und Gleisanlagen, Wasser, Kanalisation, Beleuchtung etc.) den privaten Firmen im Baurecht zur Verfügung. Diese erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Rechnung.



Basel-Landschaft  
an der Foire du Valais

Jährlich werden die basellandschaftlichen Rheinhäfen von 4000–5000 Schiffen bedient. Dabei schlagen sie eine Gütermenge von rund 5 Millionen Tonnen um, was gemessen am schweizerischen Aussenhandel einem Anteil von 11% entspricht. In Baselland werden zur Hauptsache Mineralölprodukte (Benzine, Öle) umgeschlagen. Die Tankanlagen haben eine Lagerkapazität von über einer Million Kubikmeter. Daher spricht man in Fachkreisen auch von einem kleinen Ölhafen. Weitere wichtige Umschlagsgüter sind Kohle, Getreide, Metalle, Kies, Sand, Dünger, Tonerde und Cellulose. Bahn und Lastwagen teilen sich im Verkehr von oder zu den Rheinhäfen. Da der Warenverkehr der Rheinhäfen den üblichen marktwirtschaftlichen Verhältnissen unterliegt, schwanken die Tagesmengen stark. An einzelnen Tagen können enorme Mengen zu transportieren sein. So war z. B. am 3. Mai 1990 ein Bahnverkehr zu bewältigen, der einer gesamten Zuglänge von über 11 km entsprochen hätte, wenn alle ein- bzw. ausfahrenden Züge aneinandergereiht worden wären.

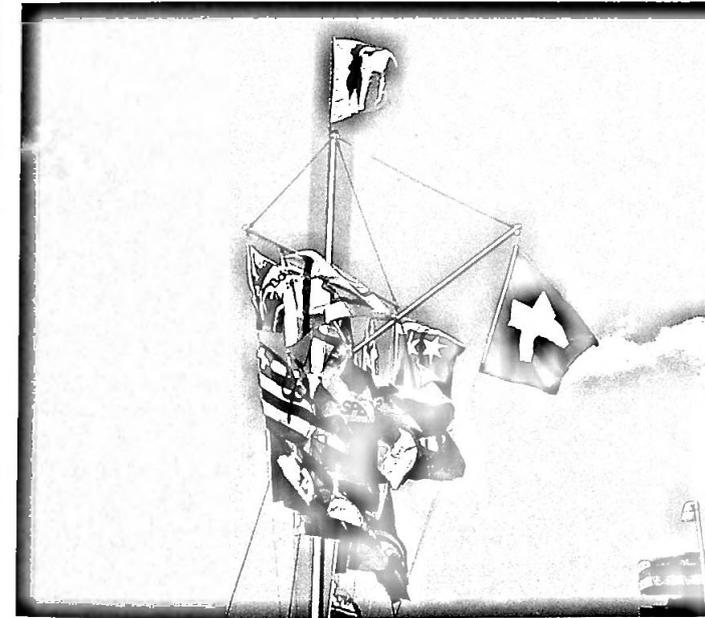
Bekanntlich hat der Kanton Basel-Landschaft nach dem Grossbrand Sandoz vom 1. November 1986, der sich ausserhalb des Hafengebietes ereignete, eine umfassende Risikoanalyse durchgeführt, um weitere Umweltkatastrophen wenn immer möglich zu vermeiden. In den Rheinhäfen lagern über 90% der gefährlichen Stoffe unseres Kantons, entsprechend müssen auch die Sicherheitseinrichtungen ausgerichtet sein. So verfügt z. B. jeder Lagertank wegen der Brandgefahr über eine Beschäumungs- und Berieselungseinrichtung. Um die gefährliche Gasbildung zu reduzieren, müssen die Benzintanks mit Schwimmdächern (über dem Medium schwimmend) ausgerüstet sein. Vacuumdichte Doppelböden zeigen Bodenlecks an, um Gewässerverschmutzungen zu verhindern. Allfälliges Havariewasser aus einem Brandfall muss in entsprechend dimensionierten Havariebecken aufgefangen werden können. Das Wasser, welches zur Brandbekämpfung für stationäre Anlagen (Berieselung oder Kühlung, Beschäumung oder Brandbekämpfung) benötigt wird, darf nicht dem öffentlichen Wassernetz entnommen werden, d. h. es müssen separate Pumpwerke am Rhein diese Wasserversorgung gewährleisten. Eine eigene Betriebsfeuerwehr (Hafenfeuerwehr) soll mithelfen, allfällige Brände sofort zu bekämp-

Titelbild: Verlad von Schwergut.

Photo de gauche: chargement d'une péniche.

Unten: Flaggenmast der Hafenfir-  
men.

En bas: drapeaux flottant sur le  
port.



fen. Im Notfall stehen weitere Feuerwehren und zwei grosse Feuerwehr-Boote nach einem genau festgelegten Einsatzkonzept zur Verfügung. Zur Bekämpfung von Gewässerverschmutzungen hat der Kanton 2 Ölwehrstützpunkte mit ausgebildetem Personal und geeigneten Materialien aufgebaut. Auch in der Nähe der Rheinhäfen befindet sich ein solcher Stützpunkt. Speziell geschulte Mitarbeiter der Rheinhäfen überwachen den Umschlag und den Transport gefährlicher Güter wie Benzine und Öle zu Wasser und zu Land. Ihre Kontrolltätigkeiten stützen sich auf internationale und schweizerische Gesetze und Verordnungen ab.

Trotz allen diesen Vorsorgemassnahmen ist man sich bewusst, dass ein menschliches Versagen oder eine technische Panne zu einem grösseren Unfall führen kann. Zum Glück sind wir in den bald 50 Jahren seit Bestehen der Rheinhäfen davon verschont geblieben.

## Les ports rhénans de Bâle-Campagne



Bâle-Ville n'est pas le seul canton à posséder des ports sur le Rhin. Ceux de Birsfelden et d'Au/Muttenz se situent en effet sur le territoire de Bâle-Campagne. Ces installations portuaires, qui datent de la fin des années trente, le canton les avait fait construire dans le cadre d'un programme d'occupation des chômeurs pour relancer l'économie. Le 19 mars 1941, le premier bateau – il s'agissait du MS EXPRESS 105 – aborda à Birsfelden pour décharger 250 tonnes de charbon plus que bienvenues en cette période de pénurie.

Aujourd'hui, le canton est toujours propriétaire des installations portuaires, qui s'étendent sur 0,9 km<sup>2</sup>. Equipées de toute l'infrastructure nécessaire (quais, routes, voies de chemin de fer, eau, éclairage etc.), elles sont



cédées aux entreprises privées sous la forme de droits de superficie. Celles-ci construisent les entrepôts ainsi que les installations de transbordement et les exploitent pour leur propre compte.

Chaque année, 4000 à 5000 bateaux viennent charger ou décharger leur cargaison dans les ports rhénans de Bâle-Campagne. Quelque 5 millions de tonnes de marchandises y sont transbordées, ce qui représente 11% du volume du commerce extérieur de la Suisse. Ces marchandises sont en majeure partie des produits pétroliers (essence, mazout etc). Les réservoirs du port ont une capacité de stockage de plus d'un million de mètres cubes, raison pour laquelle les experts le qualifient de petit port pétrolier. On n'y transborde toutefois pas uniquement des produits pétroliers, mais aussi du charbon, des céréales, des métaux, du gravier, du sable, des engrais, de l'argile et de la cellulose. La moitié environ des marchandises entrent dans les ports ou en sortent par le rail alors que l'autre moitié est transportée par camions.

Etant donné que le trafic de marchandises sur le Rhin répond aux règles de l'économie de marché, les quantités transitant par les ports peuvent fortement varier d'un jour à l'autre. L'affluence peut parfois être énorme, ainsi que cela a été le cas le 3 mai 1990. Les wagons de chemin de fer chargés et déchargés ce jour-là auraient, s'ils avaient tous été accrochés les uns aux autres, formé un train de plus de 11 km de long!

A la suite de l'immense incendie qui a dévasté les entrepôts des usines Sandoz le 1<sup>er</sup> novembre 1986 – relevons que cette catastrophe n'a pas eu lieu dans le périmètre du port – le canton de Bâle-Campagne a procédé à une analyse globale des risques afin de prévenir tant que faire se peut d'autres catastrophes de ce genre. Plus de 90% des substances dangereuses présentes sur le territoire du canton sont concentrées dans les ports rhénans. Les dispositifs de sécurité doivent donc être à la mesure du danger. Chaque réservoir destiné à l'entreposage de marchandises a été équipé d'une installation d'extinction par arrosage et par diffusion de mousse. Les réservoirs d'essence ont été munis de toits flottants et de doubles fonds. On a aussi aménagé des bassins destinés à recueillir les eaux polluées pouvant se répandre en cas d'incendie.

L'eau nécessaire au fonctionnement des installations fixes de lutte contre le feu (dispositifs d'arrosage, de refroidissement ou de diffusion de mousse) ne doit pas être prise

au réseau public, mais prélevée dans le Rhin au moyen de stations de pompage spéciales. On a mis sur pied un véritable service de sapeurs-pompiers dans le port afin de



Photo de gauche: péniche vide amarrée dans le port.

En haut: Installations portuaires de Birsfelden.

A droite: construction du port en 1938.



Titelbild: Gelöschtes Schiff im Auhafen.

Oben: Hafenanlage Birsfelden.

Rechts: Hafenubau 1938.

garantir une intervention immédiate en cas d'incendie. Si besoin est, deux autres corps de pompiers et deux bateaux-pompes sont prêts à venir leur prêter main forte. Le canton a aussi créé deux services de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, dont un à proximité des ports rhénans. Ces services disposent de tout le matériel nécessaire et les personnes qui y sont occupées ont toutes reçu une formation spécifique.

Malgré toutes ces mesures de précaution, les responsables sont bien conscients du fait qu'une erreur humaine ou une panne technique peuvent toujours causer un accident de grande envergure. Les ports rhénans n'en ont jamais connu depuis leur construction il y a cinquante ans et tout le monde espère que cela va durer.