**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender
**Herausgeber:** Pro Juventute
**Band:** 57 (1964)
**Heft:** [2]: Schüler

**Artikel:** Bedeutung des Rheinfrachtverkehrs
**Autor:** Herold, H.
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-989244

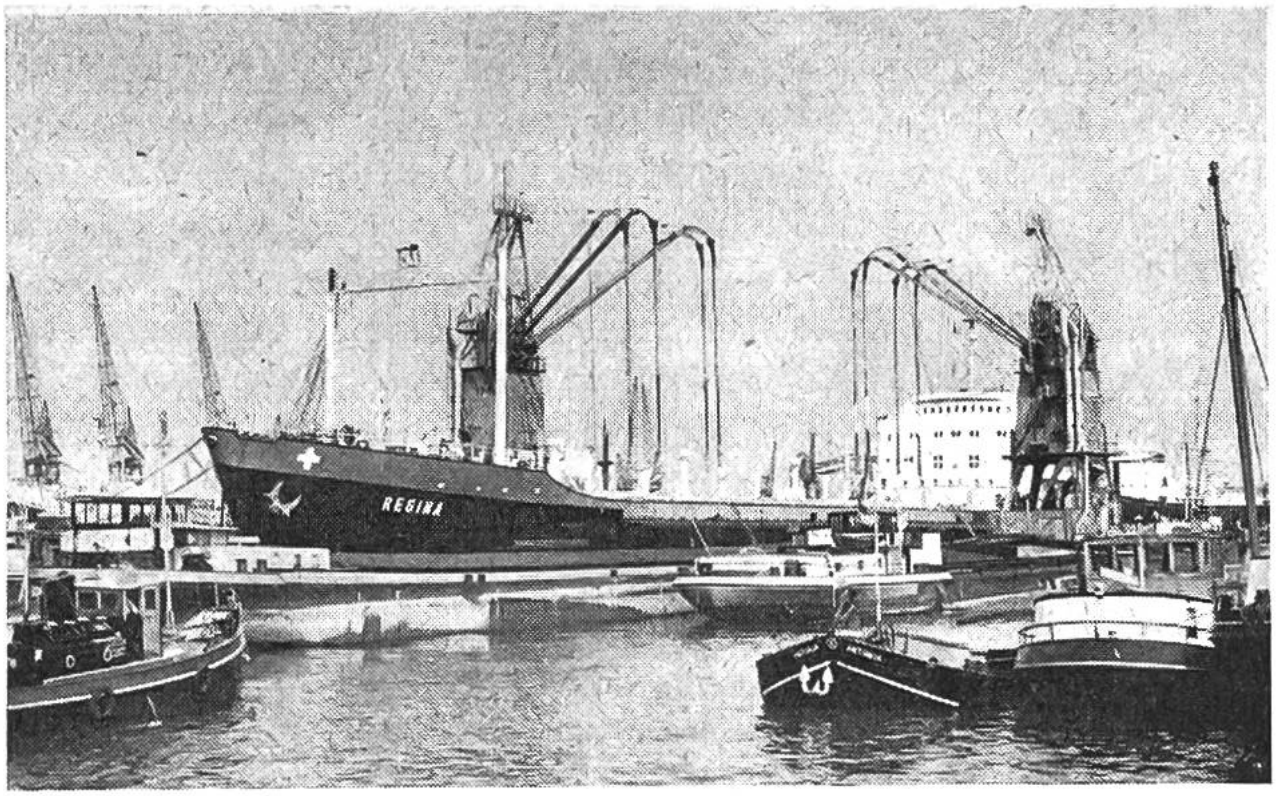
**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 05.07.2025

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

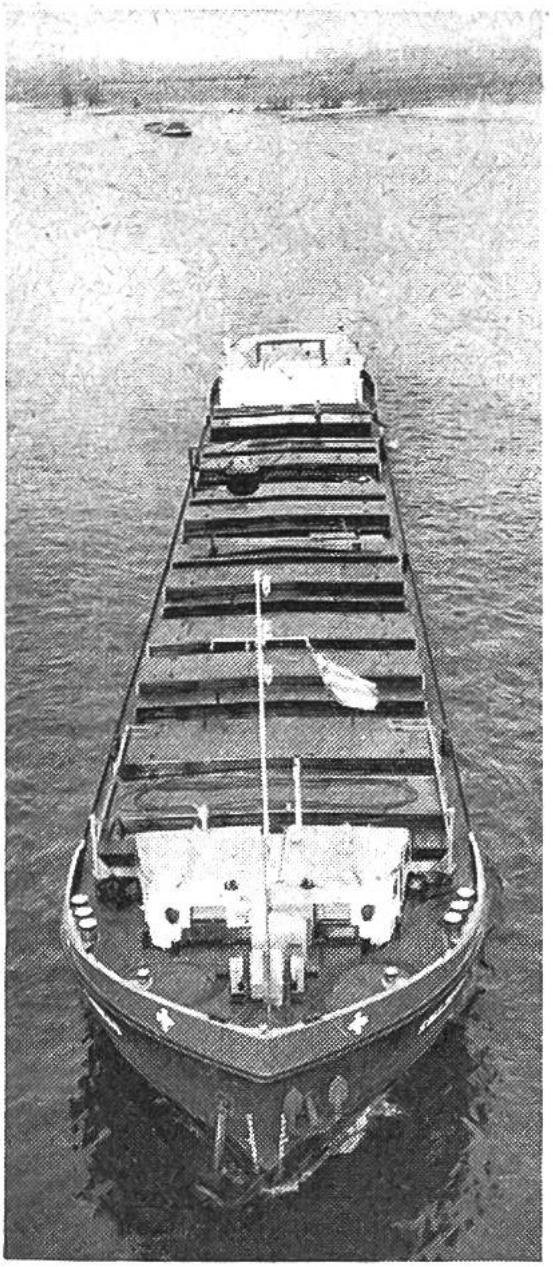



In Rotterdam wird das aus Kanada geholte Getreide mit Elevatoren aus dem schweizerischen Seeschiff «Regina» in Rheinkähne umgeladen, welche die Fracht nach Basel bringen.

# BEDEUTUNG DES RHEINFRACHT-VERKEHRS

Wenn grosse Gütermengen über weite Strecken zu befördern sind, ist das Schiff auch heute noch das zweckmässigste und billigste Transportmittel. Muss ein Land zur Abwicklung seiner Wirtschaftstätigkeit namhafte Importe oder Exporte durchführen, so bietet ihm der Besitz eines Streifens Meeresküste mit leistungsfähigen Hafenanlagen entscheidende Vorteile. Die Schweiz, inmitten des europäischen Festlandes gelegen, hat gegenüber zahlreichen anderen Ländern zwei wesentliche Nachteile ihrer geographischen Lage auszugleichen:

1. Sie besitzt keinerlei nennenswerte Bodenschätze wie Kohle, Erz oder Öl und verfügt nur über ungenügende Ackerfläche für die Ernährung der Bevölkerung, benötigt aber zur Aufrechterhaltung ihrer Industrie und ihres hohen Lebensstandards grosse Mengen von Rohstoffen.



Die neusten Motorschiffe der Schweizerischen Reederei AG sind 85,5 m lang und 11 m breit; sie können ca. 1700 t Güter laden und auf der untern Rheinstrecke einen Schleppkahn ziehen.

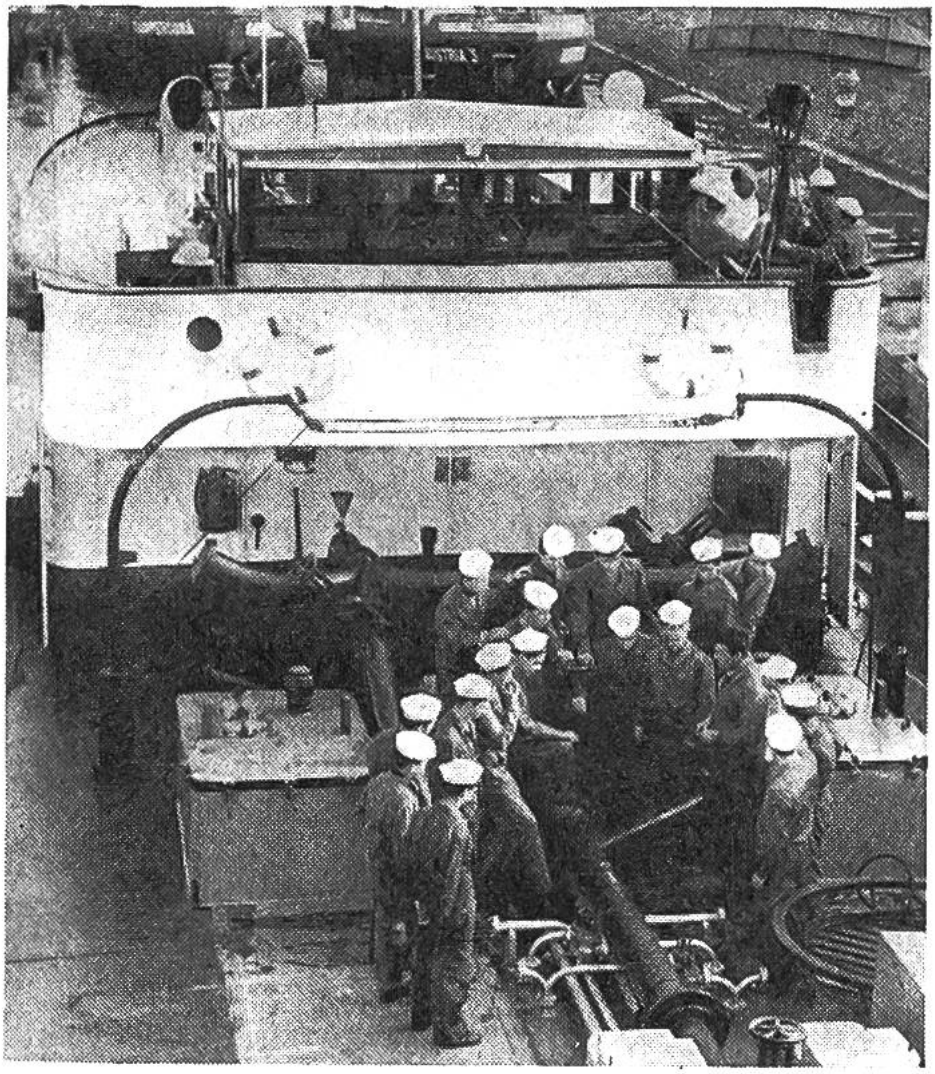
2. Sie liegt weitab von jeder Meeresküste und kann deshalb die damit verbundenen, vorstehend genannten Vorteile des Wassertransports nicht unmittelbar ausnützen.

Seit nun aber der Ausbau der Rheinschiffahrt erlaubt, auf dem billigen Wasserwege des Rheins die für die Schweiz bestimmten Gütermengen mit eigenen leistungsfähigen Schiffen bis nach Basel zu verbringen, ist die Ungunst der geographischen Lage des Schweizerlandes zu einem guten Teil ausgeglichen. Die niedrigen Transportkosten der über den Rhein importierten Rohstoffe bewirken eine günstigere Preisgestaltung jener Produkte, mit denen die Schweiz auf dem Weltmarkt in Konkurrenz mit anderen Ländern steht. Billige Frachten sind für unser Land eine Lebensfrage; deshalb gilt auch der auf Grund internationaler Abkommen allen Völkern frei zugängliche Rhein, also unser Weg zum Meer, als eine Lebensader unserer Volkswirtschaft. Die 7 Millionen Tonnen Güter, die jährlich über die Basler Rheinhäfen eingeführt werden, machen rund 40% unserer gesamten Importe aus. Die mengenmässig wichtigsten Waren sind (Import 1962):

Beim neuartigen Schubverfahren wird der Kahn nicht geschleppt, sondern geschoben und damit der früher notwendige Steuermann auf dem Kahn eingespart.

| | |
|---|---|
| Flüssige Treib- und Brennstoffe (Benzin, Dieselöl, Heizöl usw.) | ca. 2 031 000 Tonnen |
| Feste Brennstoffe (Kohlen, Koks, Briketts) | ca. 1 496 000 Tonnen |
| Getreide und Futtermittel | ca. 682 000 Tonnen |
| Stahl und Stahlbleche | ca. 534 000 Tonnen |
| Sand und Kies | ca. 473 000 Tonnen |
| Formglas und Quarzsand | ca. 104 000 Tonnen |
| Schrott zum Einschmelzen | ca. 86 000 Tonnen |

Die schweizerische Rheinflotte umfasst ca. 460 Schiffe; ihre Leistungsfähigkeit hängt stark davon ab, ob die Entladung der Schiffe rasch vor sich geht, weil lange Wartezeiten die Zahl der Rundreisen zu den Nordseehäfen verringern. Deshalb sind in den Basler Hafenanlagen die neuzeitlichsten Umschlagseinrichtungen zu finden (s. S. 307). Grosse Bedeutung kommt auch dem Arbeitseinsatz der Schiffsbesatzungen zu. Zur Sicherung eines eigenen Nachwuchses an Schiffsleuten bildet die Schweizerische Reederei AG auf ihrem Schulschiff «Leventina» jedes Jahr eine Anzahl von Schweizer Jünglingen zu Schiffsjungen aus, die nach einer dreijährigen Lehrzeit zu Matrosen befördert und später als Schiffsführer und Kapitäne mit verantwortungsvollen Aufgaben betraut werden.



Schiffsjungen werden auf einem Rheintankmotorschiff im Basler Hafen in der Bedienung der Rohrleitungen (unten) und der Handhabung des Radargerätes (rechts oben) unterwiesen.

Der Beruf des Rheinschiffers stellt grosse Anforderungen an das technische Können jener Männer, die mit zäher Ausdauer ihre vielseitige Pflicht an Bord der Schiffe erfüllen. Der Schiffer bewegt sich dauernd in der freien Natur auf einer 850 km langen Stromstrecke; er lernt den Rhein mit all seinen navigatorischen Schwierigkeiten, aber auch all seine mit den Jahreszeiten wechselnden Schönheiten kennen. Aus den geeignetsten jungen Schiffsleuten ihrer Rheinschiffe rekrutiert die Schweizerische Reederei AG die Besatzungen für ihre auf hoher See unter der Schweizerflagge nach allen Weltteilen fahrenden Frachtschiffe. Vor 50 Jahren war der Beruf des Rheinschiffers und des Seemannes für einen jungen Schweizer nur auf abenteuerlichen Wegen erreichbar. Heute steht einem kräftigen, aufgeweckten Schweizer Buben dieser so richtig männliche, schöne Beruf und damit auch der Weg zum Meere offen.

H. Herold