Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 52 (1960)
Heft: 11

Artikel: Die Entwicklung der Schifffahrt vom Meer nach Basel
Autor: Schaller, Alfred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921766

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: 16.07.2025

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

Die Entwicklung der Schiffahrt vom Meer nach Basel

Dr. Alfred Schaller, Nationalrat, Basel

DK 656.62 (282.243.1)

Schwieriger Anfang

Diese recht summarische Darstellung befaßt sich nur mit der neuzeitlichen Schiffahrt nach der Schweiz. An ihrem Beginn steht *Rudolf Gelpke*. Er war der Schiffahrt auf dem Oberrhein Prophet und Wegbahner zugleich. Mit der 1904 unternommenen Fahrt Straßburg—Basel des kleinen Dampfers «Justitia» über den damals noch recht ungebärdigen Wasserlauf öffnete er den Weg zu einer auch im Rückblick phantastisch erscheinenden Entwicklung.

Der Teilnahme der Schweiz an der internationalen Rheinschiffahrt standen damals beträchtliche natürliche und technische Schwierigkeiten entgegen. Der Stromlauf war trotz einer im 19. Jahrhundert durchgeführten Korrektion ziemlich verwildert. Nieder- und Hochwasser legten jeweils die Schiffahrt monatelang lahm. Die «Schwelle von Istein» bildete ein nur schwer zu nehmendes Hindernis, und die auf dem unteren und mittleren Rhein gebräuchlichen Schiffstypen waren für den Oberrhein wenig geeignet. Die rechtlichen und politischen Voraussetzungen zum Aufbau einer schweizerischen Schiffahrt waren auch nicht gerade ideal. Wohl sieht die Schiffahrtsakte von Mannheim (1868) die freie Schiffahrt von «Basel bis zum Meere» vor. Aber die Schweiz gehörte nicht zu den Signatarstaaten dieser Akte. Deshalb hatte sie auch keinen Sitz in der auf der Mannheimer Akte gründenden Rheinzentralkommission. Zu Ende des 19. Jahrhunderts wurde ihr Status als Rheinuferstaat vom Bismarckschen Reiche sogar ausdrücklich bestritten. Die entscheidende Wendung ergab sich erst nach dem 1. Weltkrieg, d. h. nachdem sich die Idee und Bestandeskraft der Schiffahrt nach der Schweiz bereits durchgesetzt hatten. In einer der Klauseln des Versailler Vertrages, die sich mit der Regelung der Schiffahrt auf dem Rheinstrom befassen, wurde die Schweiz zusammen mit Belgien als Mitgliedstaat der internationalen Strombehörde, der Rheinzentralkommission, bezeichnet. Seit 1921 hat unser Land Sitz und Stimme in der Zentralkommission und wirkt gleichberechtigt mit bei der Lösung der vielen rechtlichen, organisatorischen, technischen und wirtschaftlichen Probleme, die sich in der im Jahre über 100 Mio Tonnen Güter befördernden internationalen Rheinschiffahrt stellen. Hauptanliegen der Schweiz ist dabei die integrale Wahrung der in der Mannheimer Akte verankerten Grundsätze: Freiheit der Schiffahrt und Gleichberechtigung der Flaggen.

Die Wasserstraße

Die Ergebnisse der ersten Vergleichsjahre ermutigten die eidgenössischen Behörden und im besonderen das schon damals in Verkehrs- und Wirtschaftsfragen dynamische Basel, die Schaffung einer regulären Schiffahrt und damit eine entscheidende Umstellung in den Beschaffungs- und Zufuhrverhältnissen für wichtigste Güter unserer Landesversorgung in die Wege zu leiten. Hiezu war aber eine vermehrte Unabhängigkeit vom Auf und Ab der Wasserstände notwendig. Die Fahrwasserverhältnisse mußten verbessert werden. Eine erste Hilfe zur Stabilisierung und Steigerung des Schiffsverkehrs in die Schweiz entstand mit der Öffnung des Hüninger Zweigkanals für die durchgehende Kanalschiffahrt von Straßburg bis Basel im Jahre 1923. Diese mit Penichen von etwa 300 Tonnen Tragkraft befahrene zusätzliche Verbindung mit dem westeuropäischen Wasserstraßennetz erwies sich als lebenswichtig für den Aufbau der schweizerischen Rheinschiffahrt und der Basler Hafenwirtschaft. In den dreißiger Jahren kam es öfters vor, daß über den Kanalweg wesentlich höhere Transportmengen nach Basel geführt wurden als über den durch schlechte Wasserführung, Nebel und Eis geplagten Rhein.

Die entscheidende Verbesserung für die immer mächtiger drängende Stromfahrt wurde erreicht mit der in den Jahren 1930/1938 vorgenommenen Regulierung des Oberrheins zwischen Istein und Straßburg. Durch Staatsvertrag von 1929 einigten sich Frankreich, Deutschland und die Schweiz auf die gemeinsame Durchführung dieses Werkes, das die Befahrbarkeit des Stromes mit großen Schiffen während mehr als neun Monaten des Jahres sichern soll. Die Schweiz hat vertragsgemäß an die Kosten der Arbeiten einen Beitrag von 60 Prozent zu leisten gehabt. Hievon hatte Basel-Stadt einen Fünftel zu tragen. Die schweizerischen Gesamtaufwendungen betrugen etwa 60 Mio Franken. Sie haben sich gelohnt. Das Werk ist voll gelungen. Der Oberrhein ist effektiv in den meisten Jahren fast durchgehend befahrbar. (1959 mit dem nicht enden wollenden Niederwasser möge eine Ausnahme bilden!).

Zugunsten der Schiffahrt über den Strom hat sich auch die Errichtung des *Kraftwerkes Kembs* (Eröffnung 1932) ausgewirkt. Die Ableitung des Rheins in den Kraftwerkkanal und die Erstellung von zwei Groß-Schiffahrtsschleusen auf der Höhe der Zentrale ermöglichen eine Umfahrung der Isteiner Schwelle. Heute erinnern sich bereits nur noch die «Veteranen» an dieses Schweiß und Stöhnen erregende Schiffahrtshindernis. Seit dem Zweiten Weltkrieg ist Frankreich zielbewußt an die weitere Verwirklichung der Pläne für den «*Grand Canal*» *d'Alsace* getreten. In konsequenter Folge wurden unterhalb Kembs die weiteren Kraftwerkstufen Ottmarsheim (1952), Fessenheim (1956), Vogelgrün (1959) gebaut. Auch die Stufe Markolsheim wird bald in Betrieb genommen. Es ist eine Frage von wenigen Jahren, bis die Schiffahrt zwischen Basel und Straßburg ganz auf den Grand Canal verlegt sein wird. Die Kreise der Schiffahrt haben die forcierte Errichtung der Kraftwerkkette am Oberrhein mit einiger Besorgnis verfolgt. Der offene Strom wird als Fahrstraße vorgezogen. Die Erfahrung der letzten Jahre hat aber gezeigt, daß im allgemeinen die Schleusen nicht derart bremsend wirken, daß von wesentlicher Benachteiligung der Schiffahrt die Rede sein dürfte.

Mit dem Bau des Kraftwerkes Birsfelden und der zugehörigen Schleuse hatten sich auch die Verkehrsverhältnisse auf der obersten Strecke des der Groß-Schiffahrt geöffneten Rheins wesentlich verändert. Zwischen Basel und Rheinfelden ist heute ein zweispuriger Ver-

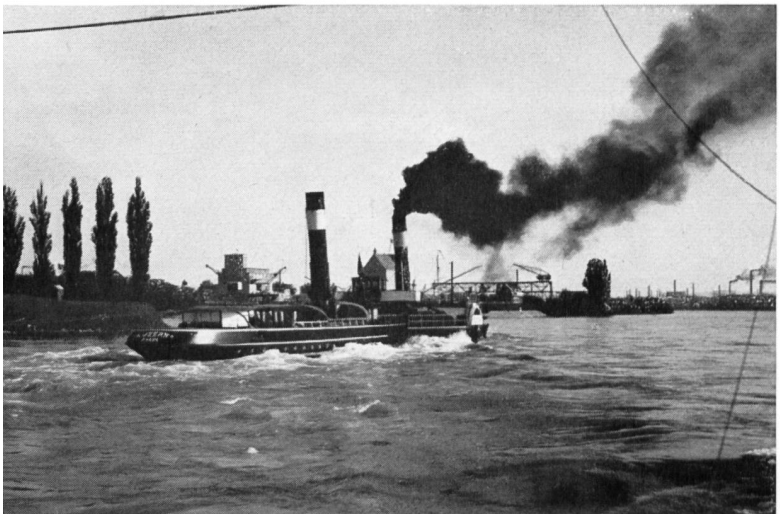
Bild 1 Arbeiten an der Regulierung des Oberrheins, 1929/1935

kehr möglich, was vor allem den Hafenanlagen in Basel-Land mit ihrer großen Umschlags- und Lagerkapazität dienlich ist.

Die schweizerische Flotte

Der Aufbau des heute so imponierenden Gesamtunternehmens «Schweizerische Rheinschiffahrt» ist das Ergebnis einer beispielhaften und durch die Jahrzehnte anhaltenden Zusammenarbeit zwischen Staat und privater Wirtschaft. Der Bund und Basel-Stadt bestritten den schweizerischen Anteil an der Rheinregulierung. Die beiden Basel errichteten die Hafenanlagen. Die private Wirtschaft übernahm die Besiedelung der Häfen mit Umschlags- und Lagereinrichtungen. Ihr wesentlicher und «motorischer» Beitrag ist der sukzessive Aufbau einer eigenen schweizerischen Flotte von Rhein- und Kanalschiffen. In der «Urzeit» der schweizerischen Anteilnahme an der Schiffahrt war noch der Schleppbetrieb mit großen, von Dampfbooten gezogenen und einer Anzahl großer Kähne formierten Schleppzügen dominierend. So war es gegeben, daß die ersten Schiffe zur Bildung einer schweizerischen Rheinflotte in der Form des Kaufs und des Baues von Dampfschleppern und Schleppkähnen erfolgten. 1919 wurde der erste schweizerische Schleppdampfer in Dienst gestellt! 1924 erfolgte der erste Eintrag von Schiffen in das Schiffsregister Basel-Stadt. In der Folge richtete sich jedoch die Aufmerksamkeit der schweizerischen Reeder immer mehr auf die Möglichkeiten, die der Dieselmotor für die Schiffahrt bietet. Es waren in den dreißiger Jahren vor allem schweizerische Schiffahrtsgesellschaften, die durch Bestellung von mit Dieselmotoren ausgerüsteten, selbstfahrenden Güterbooten eine weitgehende betriebliche Umstellung in der Stromschiffahrt bewirkten. Sie konnten sich dabei auf Rat und Pläne des kürzlich verstorbenen genialen Schiffbauingenieurs *Ad. Ryniker* stützen. Seither hat sich die Motorisierung in der Rheinschiffahrt in hohem Maße durchgesetzt und damit auch eine Auflockerung und Beschleunigung des Verkehrs durch die vielen Selbstfahrer. Das System des Schleppverkehrs hat sich freilich als recht beständig und auch wirtschaftlich konkurrenzfähig erwiesen. Es hat jedoch auch hier eine Umstellung von der Dampf- auf die Dieseltraktion stattgefunden. Heute beherrschen die sehr starken Dieselschlepper die Szene (siehe Bild 3). Die Initiative zum Bau großer Dieselschlepper kam ebenfalls von schweizerischer Seite.

Bild 2 Aus der «romantischen» Zeit. Schweizerischer Dampfschlepper fährt in Kleinhüningen ein



In den letzten Jahren sind auf französische und deutsche Anregungen Versuche im Gange, um auf dem Rheine das vor allem in Nordamerika praktizierte Sy-

stem der Schubschiffahrt einzuführen. Die Experimente werden in großem Maßstab durchgeführt (siehe Bild 4). Die schweizerische Schiffahrt verfolgt die Versuche mit Aufmerksamkeit, freilich auch mit einer gewissen Skepsis! Man kann sich die Schubschifffahrt — die gewiß ihre technischen und wirtschaftlichen Vorzüge hat — auf dem schmalen und gefällsschnellen Oberrhein noch nicht vorstellen. Daneben zeigen sich jetzt schon große Schwierigkeiten im Neben- und Durcheinander des Schlepp-, Schub- und Selbstfahrerverkehrs. Die Schweizer Flotte auf dem Rhein umfaßt heute über vierhundert Schiffe. Sie ist charakterisiert durch eine sehr starke Motorisierung (siehe Tabelle 1). Mit der steten Steigerung von Anzahl und Leistungsfähigkeit der Schiffe ist es gelungen, den Anteil der Schweizer Schiffe am Schweizer Verkehr beachtlich zu heben (Tabelle 2). Generell kann man feststellen, daß die schweizerischen Schiffe heute in der Lage sind, die Hälfte der über den Wasserweg nach unserem Lande gebrachten Transporte zu fahren. Schweizerischer Wagemut hat sich auf ursprünglich abseitigem Gebiete bewährt.

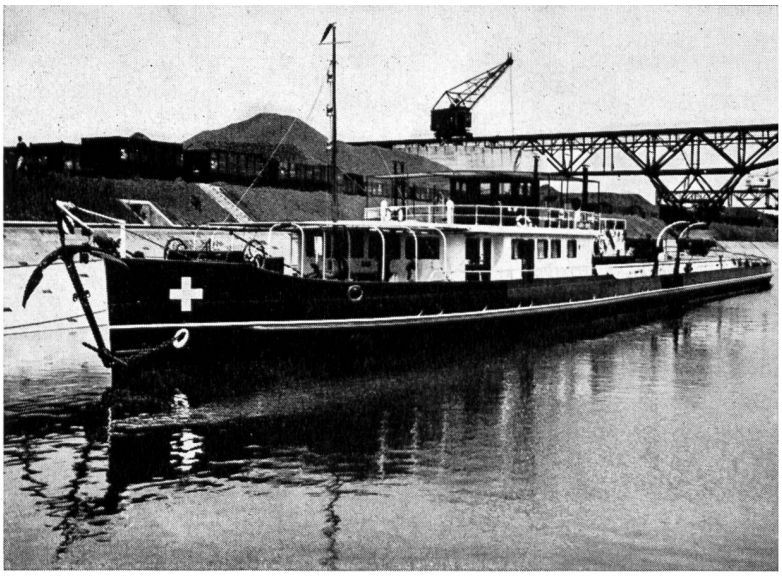


Bild 3 Moderner Dieselschlepper

Schweizerische Rhein- und Kanalflotte
Bestand per 31. Dezember 1959 Tabelle 1

	Anzahl	*PS*	*Tonnage*
A. *Schleppboote*	17	23 935	—
B. *Personenboote*	5	2 165	453
C. *Rheinkähne*			
1. gewöhnliche Schleppkähne	38	—	47 216
2. gewöhnliche Tankkähne	11	—	13 770
	49		60 986
D. *Rheingüterboote*			
1. gewöhnliche Güterboote mit Motor	233	133 470	204 734
2. Tankschiffe mit Motor	81	56 258	82 478
	314	189 728	287 212
E. *Kanalflotte*			
1. Penichen mit Motor	17	907	5 538
2. Penichen ohne Motor	9	—	3 187
3. Tankschiffe mit Motor	6	545	1 785
	32	1 452	10 510
F. *Spezialschiffe*	4	—	—
GESAMT-TOTAL	*421*	*217 280*	*359 161*

Anteil der Schweizer Flotte am Total der in den Basler Häfen jährlich eingetroffenen Schiffe Tabelle 2

Jahr	eingetroffene Schiffe	davon Schiffe unter Schweizer Flagge	Anteil der Schweizer Flotte in Prozent
1935	7860	1851	23,5
1939	5111	1190	23,2
1947	6197	2091	33,7
1950	8048	3451	42,9
1953	8565	3846	44,9
1956	9042	3687	40,8
1959	9565	4276	44,7

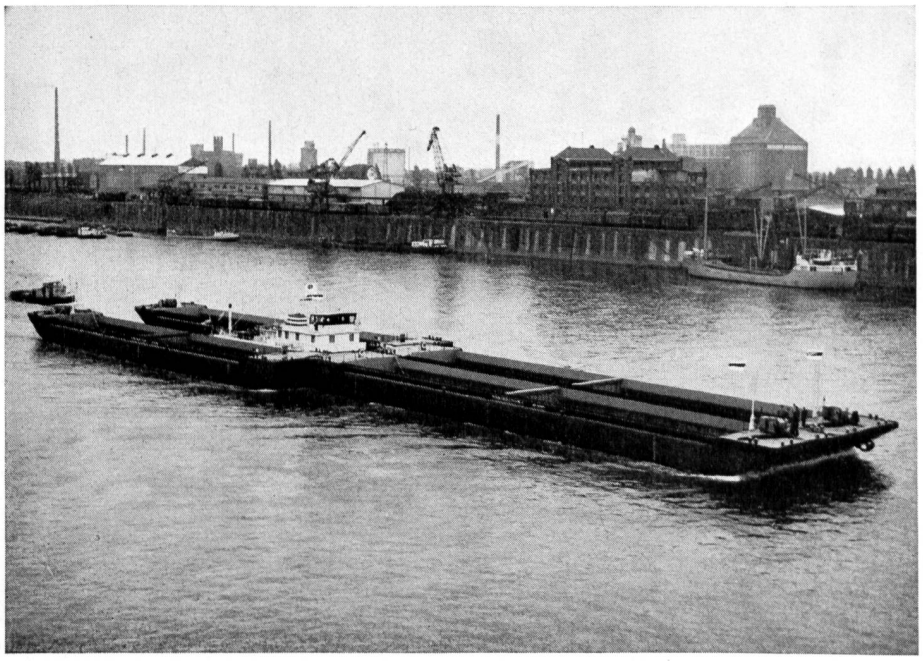


Bild 4
Stoßzug im Ruhrgebiet auf der Talfahrt

Die Hafenanlagen

Wer Schiffahrt betreiben will, muß die notwendigen Anlagen für das Landen der Schiffe, für den Umschlag der Güter vom Schiff auf Eisenbahnwagen oder auf Straßenfahrzeuge, für die Organisation des Weitertransportes über Land sowie für die zeitweilige Lagerung von festen und flüssigen Gütern errichten. In der Anlaufperiode der Schiffahrt nach Basel wurden zur Hauptsache Kohlen als Ladung mitgegeben. Fast natürlich ergab sich hieraus der Beschluß der Basler Behörden, die ersten Umschlagsanlagen in Verbindung mit dem Gaswerk einzurichten. Das Gaswerk befand sich damals am *St. Johann-Ufer* im unteren *Großbasel*. Dem ersten Umschlagskran folgte bald ein Ausbau des ganzen Uferstreifens bis zur schweizerisch-französischen Landesgrenze mit Installierung von weiteren Kranen, Getreidehebern und Lagerhäusern. Dieser älteste schweizerische Flußhafen war bis zum Kembser Stau in der Leistungsfähigkeit dadurch begrenzt, daß er am offenen Strom liegt und von den Wasserständen abhängig war. Nach der Regularisierung der Wasserstände durch den Stau wurde der Hafen St. Johann nach neuzeitlicher Technik ausgebaut. Er stellt mit einer Umschlagskapazität von mehr als 1 Mio t auch heute noch einen wichtigen Sektor im Kranz der Rheinhäfen beider Basel dar. Der St. Johann Hafen wurde früher von der öffentlichen Hand betrieben. Mit der Zeit hat sich aber der Kanton Basel-Stadt ganz aus der direkten Umschlagstätigkeit zurückgezogen.

Bald nach dem Ersten Weltkrieg nahm Basel die großzügig konzipierten Hafenanlagen von *Kleinhüningen* in Ausführung. 1924 wurde ein erstes Hafenbecken in Betrieb genommen. 1939 kam ein zweites Becken dazu. Das ganze an die Löschquais anschließende Terrain wurde im Baurecht an Schiffahrtsgesellschaften, Umschlags- und Lagerfirmen abgegeben. Kanton und Hafenfirmen sorgten in freudigem Wettstreit dafür, daß der Hafen Kleinhüningen zu einem modernen, leistungsfähigen Umschlagsplatz ausgestaltet wurde. Noch heute gelten die Kleinhüninger Anlagen als die kapazitätsgünstigsten am ganzen Rhein. Sie sind für universellen Umschlag — Kohle, Getreide, flüssige Brennstoffe, alle übrigen Massengüter und Stückgüter — eingerichtet. Einige Dutzend Krane, pneumatische und mechanische Förderanlagen für Getreide, Entladeeinrichtungen für Benzin und Schweröle, Speicheranlagen mit großem Fassungsvermögen für feste und flüssige Güter tragen bei, einen Jahresumschlag von 3 Mio t und mehr zu ermöglichen.

Als sich zeigte, daß in Basel-Stadt die Möglichkeiten zu weiterer Ausdehnung der Hafenanlagen prekär wurden, trat der Kanton Basel-Land auf den Plan. Im Gebiete der Gemeinden Birsfelden und Muttenz konnte er günstiges Gelände für die Anlage von Häfen zur Verfügung stellen. Noch während des Zweiten Weltkrieges konnten die *Häfen Birsfelden und Au* in Betrieb genommen werden. Sie waren vor allem für Umschlag und Lagerung von Massengütern bestimmt. Vorerst am offenen Strom placiert, waren sie abhängig vom Auf und Ab des Stroms. Heute dient ihnen das gestaute Wasser des Kraftwerks Birsfelden. Ihr Ausbau ist in vollem Gang. Vor einigen Wochen konnte das Ereignis der zweimillionsten Umschlagstonne in einem Jahr festlich begangen werden. Die wirkliche Umschlagskapazität liegt wesentlich höher.

Administrativ und betrieblich bilden die *Rheinhäfen beider Basel* eine Einheit. Ein 1946 abgeschlossener Staatsvertrag zwischen den zwei Halbkantonen sichert die gemeinsame Verwaltung durch das Rheinschiff-

Bild 5 Hafenbecken I Kleinhüningen

fahrtsamt, den Konkurrenzausschluß und die Parität in verkehrspolitischen Problemen.

Alles in allem haben sich die Rheinhäfen beider Basel zu einem wichtigen, nicht mehr wegzudenkenden Instrument der schweizerischen Verkehrswirtschaft entwickelt. Ihre Mittlerdienste sind für die Rheinschifffahrt, die Schweizerischen Bundesbahnen und für das Straßentransportgewerbe wie auch für den Importhandel unentbehrlich.

Die Verkehrsentwicklung

Laßt Zahlen sprechen:

Der Verkehr wird gemessen an der Zahl der in den Häfen umgeschlagenen Gütertonnen. Die Tabellen geben nur die Entwicklung seit 1937 wieder. Zur früheren Zeit ist zu sagen, daß die erste Million Umschlagstonnen im Jahre 1931 erreicht wurde. Dann stiegen die Verkehrsziffern bis 1938 steil an. Der Zweite Weltkrieg brachte (wie übrigens schon der Krieg 1914/18) einen schweren Rückschlag. Immerhin konnten in den Jahren 1941 bis 1944 wenigstens die Importe an Ruhrkohlen über den Rhein nach der Schweiz gebracht werden. Nach Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt im Jahre 1946 nahm der Rheinverkehr eine nie vorausgesehene stürmische Entwicklung. 1956 wurde erstmals ein Gesamtumschlag von über 5 Mio t erreicht. Im laufenden Jahre 1960 werden wir ein neues Rekordergebnis von über 6 Mio t Güterumschlag in den Rheinhäfen beider Basel registrieren können. Anlaß zu Genugtuung und Freude für alle, die an der Rheinschiffahrt und an der Hafenwirtschaft interessiert und beteiligt sind!

Ausblick

Aus den Tabellen 3 und 4 ist zu ersehen, daß die warenmäßige Struktur des Rheinverkehrs nach der Schweiz in deutlichem Wandel begriffen ist. Der relative Anteil des Massengutes Kohle geht zurück. Dafür nimmt der Anteil der flüssigen Brennstoffe zu. Diese Zunahme gestaltet sich aber nicht konform der Steigerung der schweizerischen Gesamteinfuhr an flüssigen Brennstoffen! Im Bahntransport aus dem Süden ist der Rheinschiffahrt bei diesem wichtigen Gute ein Konkurrent entstanden. Die Einfuhren aus dem Süden haben die Einfuhren via Nordseehäfen/Rhein überflügelt. Mit dem Aufkommen der Pipelines in die Schweiz und längs der Schweiz sowie mit der Errichtung von Raffinerien in der Schweiz oder in der Nähe unserer Grenzen wird diese wichtige Verkehrsposition der Rheinschiffahrt noch mehr gefährdet werden. Der Anteil der Kohle im Rahmen der schweizerischen Energiewirtschaft wird sich weiter degressiv entwickeln. Die Aussichten für eine weitere stetige Steigerung des Rheinverkehrs nach der Schweiz sind also keineswegs glänzend. Ein Ausgleich bei den Taltransporten ist nicht zu finden, da die Mengen der schweizerischen Ausfuhrgüter im Verhältnis zu den Importmengen geringfügig sind und bleiben werden. Auch im Transitverkehr zeigen sich keine großen Möglichkeiten.

Es ist also fraglich, ob die Rheinschiffahrt und die Hafenwirtschaft den traditionell gewordenen Anteil von 40 bis 45 Prozent an den Gesamtmengen des schweizerischen Auslandsverkehrs (Import und Export) werden halten können. Zu Pessimismus neigt aber niemand.

Rheinhafenverkehr beider Basel zu Berg Tabelle 3

Jahr	Kohlen Koks Briketts t	Getreide Futtermittel t	Flüssige Brennstoffe t	Verschiedene Güter t	Total Ankunft t
1937	1 437 250	572 496	271 720	459 772	2 741 240
1938	1 099 054	677 090	287 557	435 334	2 499 035
1939	980 587	429 592	238 366	313 260	1 961 805
1940	—	—	—	—	—
1941	329 456	8 355	12 377	118 534	468 722
1942	630 150	7 288	7 583	347 526	992 547
1943	619 943	42 645	16 847	321 621	1 001 056
1944	520 708	521	1 078	46 860	569 167
1945	1 530	—	—	974	2 504
1946	297 455	208 927	151 767	375 714	1 033 863
1947	540 447	286 933	354 240	628 015	1 809 635
1948	957 066	447 982	502 849	709 965	2 617 862
1949	675 602	490 160	546 001	423 015	2 134 778
1950	1 085 834	617 762	707 027	836 502	3 247 125
1951	1 959 918	589 829	810 074	880 275	4 240 096
1952	1 663 362	606 418	843 899	828 950	3 942 629
1953	1 321 827	626 723	805 975	899 218	3 653 743
1954	1 663 212	562 567	884 206	1 015 640	4 125 625
1955	1 323 821	612 255	935 841	1 259 057	4 130 974
1956	1 871 689	657 494	1 213 275	1 125 565	4 868 023
1957	2 099 407	544 453	1 220 486	1 164 193	5 028 539
1958	1 556 877	581 727	1 360 134	1 074 732	4 573 470
1959	1 469 698	569 946	1 220 528	1 289 065	4 549 237

Rheinhafenverkehr beider Basel zu Tal Tabelle 4

Jahr	Erzeugnisse der chem. und elektrochemischen Industrie t	Nahrungs- und Futtermittel t	Erze, Erden Abfallprodukte t	Verschiedene Güter t	Total Abgang t
1937	27 857	5 318	150 142	35 708	219 025
1938	23 256	3 498	136 785	41 944	205 483
1939	19 239	4 098	95 339	35 451	154 127
1940	—	—	—	—	—
1941	96	235	13 116	3 608	17 055
1942	2 258	1 095	108 642	935	112 930
1943	1 850	—	87 984	569	90 403
1944	1 268	3	99 463	528	101 262
1945	—	—	—	—	—
1946	3 615	5 574	6 032	18 724	33 945
1947	10 257	5 267	12 357	59 715	87 596
1948	13 292	13 379	58 113	76 620	161 404
1949	7 654	6 680	31 714	71 194	117 242
1950	19 914	29 183	73 180	131 015	253 292
1951	20 386	95 320	161 226	75 385	352 317
1952	16 167	56 785	157 799	65 345	296 096
1953	18 377	55 849	106 506	88 596	269 328
1954	38 213	74 707	171 745	85 932	370 597
1955	55 543	131 508	145 631	123 764	456 446
1956	34 740	103 586	189 734	89 138	417 198
1957	24 893	71 465	194 072	77 391	367 821
1958	20 014	73 756	118 940	81 833	294 543
1959	40 702	87 660	84 574	136 178	349 114

Die Rheinschiffahrt hat ihre Lebenskraft in schwierigsten Situationen unter Beweis gestellt. Sie wird sich weiterhin für ihren Anteil am Verkehr wehren, nicht nur wegen ihrer Interessen im besonderen Konkurrenzgebiet der Verkehrswirtschaft, sondern vor allem im Interesse der Handlungs- und Handelsfreiheit unseres Landes in schwierigen wie in normalen Zeiten. Navigare necesse est.