

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

**Artikel:** Die Basler Hafenanlage  
**Autor:** Mangold, W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-921767>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 24.01.2025

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



Bild 1  
Kleinhüninger Hafen mit  
Hafeneinfahrt und  
Dreiländerecke

## Die Basler Hafenanlagen

W. Mangold, Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel

DK 627.215 (494.23)

Die wichtige Stellung der Rheinhäfen beider Basel im Dienste der schweizerischen Wirtschaft ist unbestritten und seit Jahren fast zur Selbstverständlichkeit geworden. Die in ihren Anlagen jährlich abgefertigten Gütermengen entsprechen durchschnittlich einem Drittel des gesamtschweizerischen Außenhandels und unterstreichen damit die leistungsmäßige Überlegenheit der Häfen Basels gegenüber jedem anderen Eingangstor der Schweiz. Unabsehbar ist der Strom, der jährlich über die Rheinhäfen beider Basel geleiteten losen und verpackten Güter, die nach allen Gegenden unseres Landes und zum Teil auch im Transit abgefertigt werden. In umgekehrter Richtung gelangen Talfrachtgüter in die baselstädtischen und basellandschaftlichen Hafenanlagen, um in die bereitliegenden Schiffsräume verstaut zu werden. Beträchtliche Mengen der per Rheinschiff eintreffenden oder abzuführenden Güter aller Art können in großdimensionierten Lagern kurzfristig oder für längere Zeit aufgenommen werden. Trotzdem sich ein gewaltiger Schiffsgüterverkehr von rund 5 Mio Tonnen jährlich auf den engbegrenzten Raum Basel konzentriert, sind wesentliche Störungen in der Güterabfertigung bis heute selten vorgekommen, da die großzügig erstellten Hafen- und Bahnanlagen sowie die durchwegs nach neuesten Gesichtspunkten ausgerichteten Umschlags- und Lagereinrichtungen über eine beträchtliche Kapazitätsreserve verfügen. Routinierte Belegschaften im Umschlag und in der Spedition bewältigen nicht selten einen Güterverkehr von über 30 000 Tonnen täglich. Die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Eidg. Zollverwaltung verfügen in den Rheinhäfen beider Basel über die bei Verkehrsspitzen erforderlichen Betriebseinrichtungen und Personalbestände.

Den Besucher der Basler Rheinhäfen interessieren jedoch weniger die lediglich hinter den Umschlagszah-

len zum Ausdruck kommenden Leistungen des Hafenspersonals. Er sieht vor allem den Betrieb auf den Quais und den Verloaderampen, die unermüdlichen Kranen und Förderbänder sowie die in den Hafenbecken verankerten Schiffe, deren Namen und Landesfarben ihn an die eigene Heimat oder an die vom Rheinstrom berührten ausländischen Gebiete erinnern. Inmitten dieser Geschäftigkeit wird er es kaum für möglich halten, daß die Rheinhäfen beider Basel erst seit wenigen Jahrzehnten ein wichtiges Glied in der schweizerischen Verkehrswirtschaft bilden.

Dabei sind noch keine sechzig Jahre verstrichen, seitdem die Rheinschiffahrt in Straßburg ihren Endpunkt hatte. Der Rhein zwischen Basel und Straßburg war damals noch ein verwaister und unregulierter Strom. Fortschrittlich denkende Männer, die an die Möglichkeit einer Großschiffahrt über Straßburg hinaus bis Basel glaubten, waren nicht selten dem Unwillen und dem Gespött weiter Kreise der Bevölkerung begegnet.

Doch entgegen aller Schwarzmalerei für die Zukunft einer schweizerischen Rheinschiffahrt und eines Basler Rheinhafens sind in den Jahren 1904/07 die ersten Güterschiffe im Gebiete des heutigen St. Johannhafens eingetroffen. Sie beförderten vorwiegend Kohle für die oberhalb der Rheinböschung gelegene damalige Basler Gasfabrik. Als Umschlagsgeräte kamen zuerst die Karre und Säcke und etwas später ein vom Gaswerk erstelltes Entladegerüst sowie ein Dampfkran zum Einsatz. Durch entsprechende Kredite, die der Basler Große Rat für die Rheinuferkorrektur, für die Ausführung eines 200 Meter langen Quais von der französisch/schweizerischen Landesgrenze an rheinaufwärts sowie für die Anlage eines Verbindungsgeleises bewilligte, bekundete die Stadt Basel eindeutig ihr Interesse an der bisher von einigen wenigen Männern geförderten Rhein-

schiffahrt nach der Schweiz. Im Jahre 1907 wurden die bestehenden Umschlagsanlagen von der «Rheinhafen AG, Basel» übernommen. Der sich jährlich steigernde Umschlagsverkehr verlangte bald eine Verlängerung des Quais bis zur Voltastraße. Infolge der während des Ersten Weltkrieges erfolgten teilweisen Stilllegung der Schifffahrt nach der Schweiz sah sich die Rheinhafen AG im Jahre 1917 gezwungen, ihren Vertrag mit der Stadt Basel zu kündigen. Demzufolge wurden durch eine Vereinbarung die Entladeanlagen und Lagereinrichtungen den Schweizerischen Bundesbahnen übergeben, welche die Umschlagstätigkeit im Rheinhafen St. Johann in der Folge während mehr als 30 Jahren ausübten. Die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes, einer Werfthalle sowie weiterer Quaikranen vollendete den ersten Ausbau des Rheinhafens St. Johann.

Bereits vor dem Ersten Weltkriege, als der jährliche Schiffsgüterumschlag die Entwicklungsfähigkeit der schweizerischen Rheinschifffahrt bestätigte, entschloß man sich, auf dem zu diesem Zwecke in Aussicht genommenen rechtsrheinischen Gelände bei Kleinhüningen weitere Hafenanlagen zu errichten. So wurden kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges, im Jahre 1918, die Aufträge für den Bau eines Hafenbeckens sowie dessen östlicher Quaimauer vergeben. Im folgenden Jahre trat das Gesetz über die Verwaltung der baselstädtischen Hafenanlagen, das die Errichtung aller Umschlags- und Lagereinrichtungen den privaten Niederlassungen überbindet, in Kraft. Die Abschlüsse der ersten Baurechtsverträge folgten. Die Firmen begannen mit dem Bau von Kranen, Lagerhäusern und Getreidesilos. Im Jahre 1922 wurde die Einfahrt des ersten Schleppzuges in das Hafenbecken von Kleinhüningen registriert. Durch Sicherung der bestehenden Böschung und Vertiefung der Rheinsohle konnte der Geländestreifen oberhalb der

Wiesemündung, der heutige Klybeckquai, für den Umschlag und die Lagerung von festen und flüssigen Brennstoffen nutzbar gemacht werden. Der erste Ausbau des Hafenbahnhofes ging im Jahre 1924 seiner Vollendung entgegen. Auch die Ausgestaltung des Rheinquais von Kleinhüningen als Schiffs-liegeplatz war anfangs der dreißiger Jahre beendet. Ungefähr in der gleichen Zeitperiode wurde der Rheinhafen St. Johann durch den Bau von Silos und Lagerhäusern und durch Vermehrung der Geleiseanlagen in seiner Kapazität erweitert.

Einige Jahre später erfolgten schließlich der Aushub eines zweiten Hafenbeckens in Kleinhüningen, dessen Vollendung mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zusammenfiel, sowie die Korrektur des nördlichen Teils des Beckens I zum Schiffswendeplatz.

Im Kanton Basel-Landschaft wurde durch die Volksabstimmung vom 6. Dezember 1936 zum Bauprojekt der beiden Hafenteile Birsfelden und Au in positiver Weise Stellung genommen. Als Hafenable war das den Gemeinden Birsfelden und Muttenz gehörende Gelände zwischen Rheinkilometer 160,6 und 161,7 vorgesehen. Die Umschlags- und Lagereinrichtungen sollten direkt am offenen Strom errichtet werden. Auf den Aushub von Hafenbecken wurde verzichtet. Die erste Bauetappe in den basellandschaftlichen Hafenanlagen erstreckte sich über die Jahre 1937 bis 1939. Wesentliche Erweiterungen dieser Hafenteile wurden nach dem Zweiten Weltkriege in Angriff genommen und sind zurzeit im Endausbau begriffen.

Die baselstädtischen und basellandschaftlichen Hafenanlagen, die den Begriff «Die Rheinhäfen beider Basel» bilden, umfassen heute eine Fläche von insgesamt 1 094 000 m<sup>2</sup> und verfügen über eine nutzbare Quailänge von rund sechs Kilometern. In den Hafenbahnhö-



Bild 2  
Kleinhüninger Hafen und  
Klybeckquai;  
links außen offener Strom

fen und längs der Quais ist ein Geleisenetz von 80 Kilometern ausgelegt worden. In den 28 Getreidesilos und Lagerhäusern können 220 000 Tonnen Getreide und rund 130 000 Tonnen Stückgüter aller Art eingelagert werden. Die offenen Lagerplätze haben eine Kapazität von 500 000 Tonnen Kohle und andere nicht wetterempfindliche Güter. Für die immer umfangreicher werdenden Importe von flüssigen Treib- und Brennstoffen stehen Tanklager für eine Menge von rund 800 Mio Liter zur Verfügung. Für den Güterumschlag dienen 47 moderne Krananlagen, zwei Getreidesauger, eine Entladeanlage für Bündelbriketts sowie 15 Pumpstationen für die Einlagerung von flüssigen Treib- und Brennstoffen.

Diese kurze Übersicht über die bauliche und technische Entwicklung von primitivsten Entlade- und Lagereinrichtungen zur heutigen Kapazität der Rheinhäfen beider Basel veranschaulicht mehr als jede eingehende zahlenmäßige Dokumentation über die Verkehrsentwicklung, daß die Hoffnungen, die von weitsichtigen Männern zu Beginn unseres Jahrhunderts auf die junge Rheinschiffahrt gesetzt worden sind, in vollem Umfange berechtigt waren. Es hat sich ferner auch bestätigt, daß sich der Güterverkehr auf dem Rhein nur bei Vorhandensein genügend groß dimensionierter Umschlags- und Lagereinrichtungen in den Bestimmungshäfen wirtschaftlich voll entfalten kann. Diesem Grundsatz ist von den Schiffahrtsbehörden der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie von den an der Hafenvirtschaft interessierten privaten Unternehmen in allen ihren Entscheidungen über Ausrüstung und Betrieb der Hafenanlagen bzw. über Umfang und Kapazität der Umschlags- und Lagereinrichtungen Rechnung getragen worden.

Im Interesse der Einheitlichkeit der verschiedenen Hafenanlagen wurden die Eigentumsverhältnisse, die

Organisation, die Verwaltung, der Betrieb und die Gebührenordnung in beiden Kantonen nach gleichen Grundsätzen ausgerichtet. Eigentümer der Hafen- und Bahnanlagen sind die Kantone, die alle diese Einrichtungen mit ihren Mitteln erstellt und ausgebaut haben. Die Lagerhäuser, Werfthallen, Tanks, Krane und sonstigen Umschlags- und Lageranlagen gehören jedoch den in den Rheinhäfen angesiedelten privaten Schiffahrts-, Speditions- und Lagerhausgesellschaften, welche sich durch Abschluß langfristiger Baurechtsverträge das Recht zur Errichtung von Anlagen erwarben.

Im Kanton Basel-Stadt ist die oberste Aufsichtsbehörde über die Rheinhafenanlagen der Gesamt-Regierungsrat. Die Besorgung aller die Großschiffahrt betreffenden Angelegenheiten sowie die Verwaltung der Hafenanlagen liegen der Schiffahrtsdirektion ob. Sie wird von einem Regierungsrat, zurzeit vom Vorsteher des Finanzdepartements, Regierungsrat Dr. A. Schaller, geleitet.

Zur Vorbereitung und Begutachtung wichtiger Geschäfte amtet die Rheinschiffahrtskommission, die ebenfalls vom Vorsteher der Schiffahrtsdirektion präsiert wird und aus fünfzehn aus Schiffahrt, Handel und Industrie gewählten Mitgliedern besteht. Die Verwaltungsbehörde, welche die praktische Arbeit leistet, ist jedoch das der Schiffahrtsdirektion unterstellte Rheinschiffahrtsamt. Zu den Hauptaufgaben des Rheinschiffahrtsamtes gehören u. a. Vorbereitung der Vorlagen an den Regierungsrat; Studium und Erhebungen über die Ausgestaltung der Schiffahrt, des Hafenverkehrs und der Verwendung der Hafenanlagen, Verhandlungen mit den Schiffahrtsinteressenten, Bahn- und Zollverwaltungen und anderen Wirtschaftskreisen über alle Fragen des Schiffahrts- und Hafensbetriebs, Das Rheinschiffahrts-

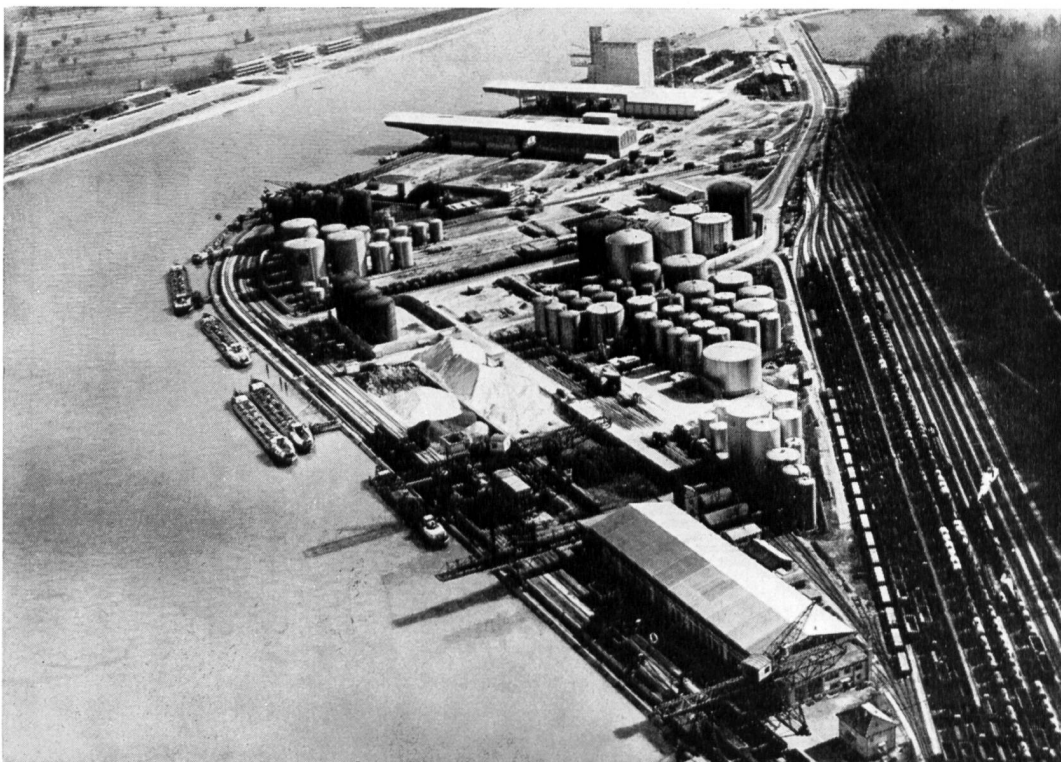


Bild 3 Auhafen der Hafenanlagen Basel-Landschaft

amt ist daneben gemäß Verordnung des Bundesrates Aufsichtsbehörde für die Eichung der Binnenschiffe sowie Untersuchungsbehörde für die Rheinschiffe und stellt als solche die Schiffsatteste und die Schifferpatente aus. Es pflegt ferner im Auftrage der Bundesbehörden den Verkehr mit den ausländischen Schiffsfahrtskreisen usw. Dem Rheinschiffahrtsamt unterstellt sind die Schiffsmeldestellen und der Hafenmeisterdienst. Diese kontrollieren den Schiffsverkehr, registrieren die Ankünfte und Abfahrten der Schiffe und erstellen die Hafenstatistik. Auch obliegt dem Rheinschiffahrtsamt die Hafenzentrale.

Ähnliche Verhältnisse zeigen sich auch in der Verwaltung der basellandschaftlichen Hafenanlagen. Ergänzend ist hiezu noch folgendes zu berichten:

Im Bestreben, die im wesentlichen gleich liegenden 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 am 21./18. Juni 1946 die «Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten» abgeschlossen. Gemäß dieser Vereinbarung unterstehen seit jenem Zeitpunkte die basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen administrativ dem Rheinschiffahrtsamt des Kantons Basel-Stadt. Die beiden Hafenunternehmen bilden aber jedes für sich eine dem betreffenden Kanton unterstellte öffentliche Anstalt. Unter Wahrung der finanziellen Autonomie werden die beiden Häfen als administrative und betriebliche Einheit betrachtet und nach dem Grundsatz der größtmöglichen Parität verwaltet. Zur Erreichung dieser Parität wird u. a. in der Vereinbarung ein Konkurrenzverbot der beiden Hafenanlagen, die Anwendung gleicher Tarife im Verkehr nach und von den Häfen, die Erhebung gleicher Hafengebühren und ähnliches stipuliert. Es wurde ferner eine für beide Hafenanlagen verbindliche, gleich lautende Hafenzentrale erlassen.

Soweit es sich um die Tätigkeit für die basellandschaftlichen Hafenanlagen handelt, hat sich das Rheinschiffahrtsamt des Kantons Basel-Stadt mit der zustän-

digen Oberbehörde des Kantons Basel-Landschaft in Verbindung zu setzen. Diese wird ebenfalls wie im Kanton Basel-Stadt durch einen Regierungsrat, zurzeit dem Vorsteher der Direktion des Innern, Regierungsrat H. Abegg, repräsentiert. Als oberste Aufsichtsbehörde waltet der Gesamtregerungsrat des Kantons Basel-Landschaft. Zur Vorbereitung und Begutachtung wichtiger Fragen amtet im Kanton Basel-Landschaft die basellandschaftliche Rheinhafenkommission. Diese besteht aus dreizehn Mitgliedern des Landrates und wird durch eines dieser Mitglieder präsiert.

Gestützt auf den zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag ist die Hafenverwaltung SBB das ausführende Organ der Schweizerischen Bundesbahnen. Ihr obliegt die Durchführung und Überwachung des Bahnbetriebes im Hafen, insbesondere des Rangierdienstes und der Hafenzentrale.

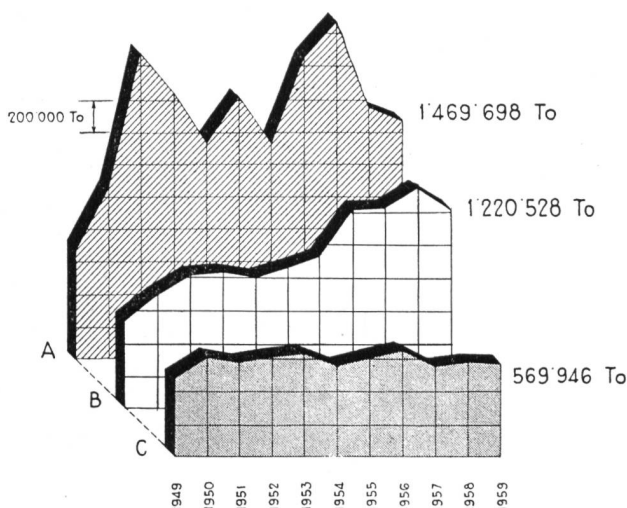


Bild 4 Importe in den Rheinhäfen beider Basel 1949—1959 (Hauptgütergruppen)

- A Feste Brennstoffe
- B Flüssige Treib- und Brennstoffe (inkl. Schmieröl und Erdölprodukte)
- C Getreide und Futtermittel

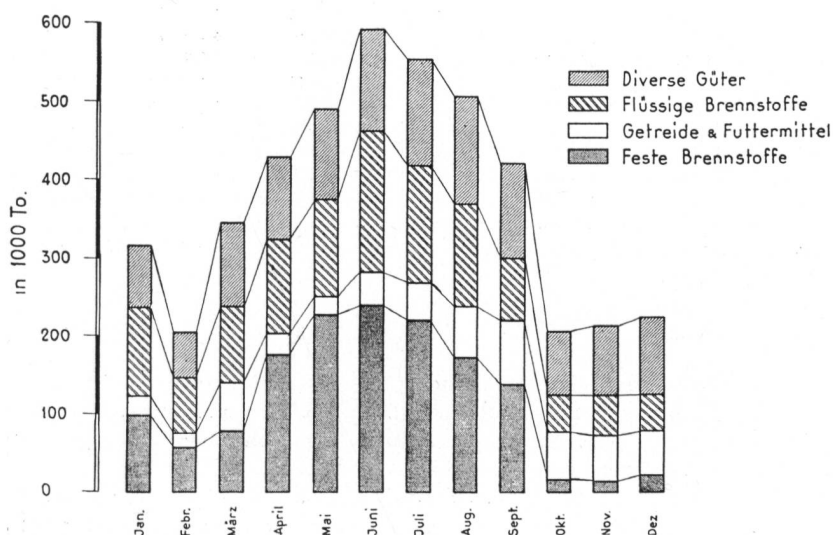


Bild 5 Monatliche Importe in den Rheinhäfen beider Basel 1959

Verkehrsentwicklung in den Rheinhäfen beider Basel 1904—1959

Tabelle 1

Jahr	Gesamteinfuhr der Schweiz	Einfuhr auf dem Rhein	Anteil des Rheins	Gesamtausfuhr der Schweiz	Ausfuhr auf dem Rhein	Anteil des Rheins	Total der Ein- und Ausfuhr der Schweiz	Anteil des Umschlagver- kehrs in den Rheinhäfen am Total der schweize- rischen Außenhandels- menge *	
	t	t	%	t	t	%	t	t	%
1904	5 611 000	250	0,0	597 400	220	0,0	6 208 400	470	0,0
1905	5 989 200	2 028	0,0	596 500	1 121	0,2	6 585 700	3 149	0,0
1906	6 060 100	2 722	0,0	691 900	740	0,1	6 752 000	3 462	0,0
1907	6 860 600	2 693	0,0	624 800	1 026	0,2	7 485 400	3 719	0,0
1908	6 583 800	13 877	0,2	659 900	1 592	0,2	7 243 700	15 469	0,2
1909	6 748 800	35 634	0,5	677 600	5 185	0,8	7 426 400	40 819	0,5
1910	7 028 400	48 561	0,7	736 100	16 139	2,2	7 764 500	64 700	0,8
1911	7 545 500	27 654	0,4	759 100	8 080	1,1	8 304 600	35 734	0,4
1912	7 940 500	47 149	0,6	885 100	24 051	2,7	8 825 600	71 200	0,8
1913	7 988 600	62 376	0,8	867 100	34 277	4,0	8 855 700	96 653	1,1
1914	6 453 000	61 727	0,9	768 600	28 492	3,7	7 221 600	90 019	1,2
1915	5 885 000	—	—	1 035 800	—	—	6 920 800	—	—
1916	5 838 600	—	—	1 562 400	—	—	7 401 000	—	—
1917	4 281 100	24 544	0,6	1 240 200	8 559	0,7	5 521 300	33 103	0,6
1918	3 543 200	16 800	0,5	851 200	6 660	0,8	4 394 400	23 460	0,5
1919	4 148 600	37 367	0,9	960 200	1 653	0,2	5 108 800	39 020	0,8
1920	5 622 300	13 314	0,2	913 700	2 457	0,3	6 536 000	15 771	0,2
1921	4 302 300	732	0,0	549 900	336	0,1	4 852 200	1 068	0,0
1922	5 297 900	126 330	2,4	751 000	44 743	5,8	6 048 900	171 073	2,8
1923	6 699 100	25 447	0,4	726 400	14 165	2,0	7 425 500	39 612	0,5
1924	6 818 100	213 375	3,1	815 800	73 220	9,0	7 633 900	286 595	3,8
1925	6 707 100	60 112	0,9	803 600	29 546	3,7	7 510 700	89 658	1,2
1926	6 929 700	236 957	3,4	835 700	36 273	4,3	7 765 400	273 230	3,5
1927	7 464 400	654 965	8,8	1 040 200	84 875	8,2	8 504 600	739 840	8,7
1928	8 020 300	426 346	5,3	976 500	45 443	4,6	8 996 800	471 789	5,2
1929	8 711 400	562 161	6,5	1 045 400	55 406	5,3	9 756 800	617 567	6,3
1930	8 553 100	1 005 464	11,8	918 700	94 423	10,3	9 471 800	1 099 887	11,6
1931	9 107 100	1 193 347	13,1	696 600	85 843	12,3	9 803 700	1 279 190	13,0
1932	8 735 200	1 335 809	15,3	456 700	72 870	16,0	9 191 900	1 408 679	15,3
1933	8 319 900	1 624 004	19,5	491 700	70 627	14,4	8 811 600	1 694 631	19,2
1934	8 111 700	1 809 476	22,3	519 900	88 427	17,0	8 631 600	1 897 903	22,0
1935	7 574 960	2 149 045	28,4	434 400	67 952	15,6	8 009 300	2 216 997	27,7
1936	7 248 900	2 179 917	30,1	525 700	111 289	21,2	7 774 600	2 291 206	29,5
1937	7 985 200	2 741 240	34,3	706 800	219 025	31,0	8 692 000	2 960 265	34,1
1938	7 484 500	2 499 035	33,4	614 700	205 483	33,4	8 099 200	2 704 518	33,4
1939	8 771 800	1 961 805	22,4	548 000	154 127	28,1	9 319 800	2 115 932	22,7
1940	6 220 432	—	—	510 293	—	—	6 730 725	—	—
1941	4 900 211	468 722	9,6	522 924	17 055	3,3	5 423 135	485 777	9,0
1942	4 421 597	992 547	22,4	405 275	112 930	27,9	4 826 872	1 105 477	22,9
1943	4 071 293	1 001 056	24,6	368 415	90 403	24,5	4 439 708	1 091 459	24,6
1944	2 679 986	569 167	21,2	309 832	101 262	32,7	2 989 818	670 429	22,4
1945	1 541 900	2 504	0,2	181 726	—	—	1 723 626	2 504	0,1
1946	5 584 519	1 033 863	18,5	507 992	33 945	6,6	6 092 511	1 067 808	17,5
1947	7 869 499	1 809 635	23,0	460 464	87 596	19,0	8 329 963	1 897 231	22,8
1948	8 596 020	2 617 862	30,4	683 743	161 404	23,6	9 279 763	2 779 266	29,9
1949	7 186 776	2 134 778	29,7	517 192	117 242	22,6	7 703 968	2 252 020	29,2
1950	8 621 517	3 247 125	37,7	601 621	253 292	42,1	9 223 138	3 500 417	38,0
1951	10 263 058	4 240 096	41,3	647 343	352 317	54,4	10 910 401	4 592 413	42,1
1952	9 254 198	3 942 629	42,6	633 742	296 096	46,7	9 887 940	4 238 725	42,9
1953	8 835 355	3 653 743	41,4	706 032	269 328	38,1	9 541 387	3 923 071	41,1
1954	10 283 318	4 125 625	40,1	817 558	370 597	45,3	11 100 876	4 496 222	40,5
1955	11 321 131	4 130 974	36,5	854 499	456 446	53,4	12 175 630	4 587 420	37,7
1956	13 168 532	4 868 023	37,0	905 003	417 198	46,1	14 073 535	5 285 221	37,6
1957	13 445 899	5 028 539	37,4	916 072	367 821	40,2	14 361 971	5 396 360	37,6
1958	11 935 725	4 573 470	38,3	963 996	294 543	30,6	12 899 721	4 868 013	37,6
1959	12 817 902	4 549 237	35,5	1 218 181	349 114	28,7	14 036 083	4 898 351	34,9

\* In diesen Zahlen sind auch die Transitgütermengen enthalten, die in den Rheinhäfen beider Basel per Schiff eintreffen, bzw. abtransportiert werden.

Das Hafengebiet ist durch Zollschranken abgeschlossen und als ganzes der Zollaufsicht unterstellt. Für die Zollabfertigung und die Zollkontrolle gelten ebenfalls die einschlägigen eidgenössischen Vorschriften. Besonders hervorzuheben ist die am 1. November 1940 vom Bundesrat erlassene Schiffszollordnung. Sie

ist eine Ergänzung des Eidgenössischen Zollgesetzes und regelt alle aus der Schifffahrt sich ergebenden besonderen Fragen, die in der bisherigen Gesetzgebung noch nicht berücksichtigt waren.

Die Eigentumsverhältnisse sowie die Organisation der Rheinhäfen beider Basel, wonach den kantonalen

Behörden und Verwaltungen die Aufsicht über die Hafenanlagen gesichert ist und die kommerzielle Tätigkeit in Schifffahrt, Umschlag und Lagerung ausschließlich den privaten Unternehmungen überlassen wird, haben sich bis heute als überaus zweckmäßige Lösung erwiesen. Sie gestatten eine klare Trennung der Kompetenzen und ermöglichen eine die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Betriebszweige der Binnenschifffahrt fördernde Liberalität. Diesem Umstande sowie den im Verhältnis zu Schiene und Straße günstigen Rheinfrachten dürfte die bisher zufriedenstellende Verkehrsentwicklung in den Rheinhäfen beider Basel zuzuschreiben sein.

So sind beispielsweise im Jahre 1959 in Basel über 9500 Schiffsankünfte registriert worden. Daran war die 421 Einheiten umfassende schweizerische Rheinflotte mit rund 45 % und der ausländische Schiffspark mit rund 55 % beteiligt. Sie bewältigten einen Verkehr von rund 5 Mio Tonnen. Die Rheintransporte rein schweizerischer Bestimmung und Herkunft, d. h. ohne die im Transit über die Basler Häfen geleiteten Mengen, erreichten einen Anteil von rund 32 % von der gesamtschweizerischen Außenhandelsmenge. Das sich zwischen der schweizerischen Ein- und Ausfuhr seit jeher abzeichnende Mißverhältnis kommt auch im Rheinverkehr nach und ab Basel deutlich zum Ausdruck. Die über die Rheinhäfen geleiteten Güter verteilen sich demnach durchwegs auf 92 % Bergverkehr und nur 8 % Talverkehr. Ein Großteil der in Basel eintreffenden Schiffe fährt demnach unbeladen zu Tal.

Die Transporte über den Rhein und den im Jahre 1923 für die Schifffahrt eröffneten Hüniger-Zweikanal, der die Rheinhäfen beider Basel mit dem innerfranzösischen Wasserstraßennetz verbindet, zeigen die in Tabelle 1 dargelegte Entwicklung.

Im Güterverkehr nach der Schweiz stehen mengenmäßig noch immer die festen Brennstoffe an der Spitze. Aber auch die Mineralölprodukte sowie Getreide und Futtermittel, Roheisen und Halbfabrikate, Holz und Zellulose, Kolonialwaren, Zucker und andere Nahrungs- und Genußmittel sowie alle übrigen wichtigen Einfuhrgüter der Schweiz verzeichnen in den jährlichen Warenstatistiken der Rheinhäfen beider Basel durchwegs beachtliche Mengen. Im Talverkehr werden zur Hauptsache Erze, Maschinen und Apparate sowie chemische und pharmazeutische Fertigfabrikate verfrachtet.

Vom gesamten jährlichen Bergverkehr bleiben nur rund 6 % in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land. Die übrigen Mengen verteilen sich auf sämtliche Gebiete unseres Landes (Tabelle 2) und haben für das gesamte Schweizervolk eine durch die vorteilhaften Rheinfrachten bedingte Verbilligung der Lebenshaltungskosten zur Folge. Die volkswirtschaftlichen Vorteile, welche der Schweiz aus ihrem Anschluß an die Rheinschifffahrt erwachsen, zeigen sich neben erheblichen Frachteinparungen auf dem Import lebenswichtiger Güter auch in der Tatsache, daß vor Bestehen der Basler Häfen viele dieser Güter in ausländischen Häfen auf Kosten der Schweiz umgeschlagen bzw. eingelagert worden sind. Diese durch die schweizerische Rheinschifffahrt in den Rheinhäfen beider Basel geschaffenen Beschäftigungsmöglichkeiten bilden für die Zahlungsbilanz und für die Wirtschaft der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft einen gewichtigen Aktivposten.

Verteilung des Bergverkehrs 1959 der Rheinhäfen beider Basel Tabelle 2

Ausgänge nach	Bergverkehr To	Anteil in % 1959	Anteil in % 1958
Aargau	477 230	10,5	8,4
Appenzell AR	7 021	0,2	0,2
Appenzell IR	456	0,0	0,0
Basel-Stadt	182 856	4,0	3,1
Basel-Land	105 927	2,3	2,8
Bern	504 408	11,1	11,5
Freiburg	35 372	0,8	0,9
Genf	68 186	1,5	1,5
Glarus	20 975	0,5	0,6
Graubünden	49 566	1,1	1,2
Luzern	160 831	3,5	3,2
Neuenburg	50 820	1,1	1,4
Nidwalden	3 657	0,1	0,1
Obwalden	3 968	0,1	0,2
Schaffhausen	72 985	1,6	1,5
Schwyz	24 165	0,5	0,9
St.Gallen	155 247	3,4	3,5
Solothurn	216 334	4,8	4,0
Tessin	75 180	1,7	1,0
Thurgau	147 623	3,2	3,1
Uri	6 038	0,1	0,3
Waadt	149 200	3,3	3,0
Wallis	89 736	2,0	1,6
Zürich	525 275	11,5	10,1
Zug	29 343	0,6	0,6
Transitverkehr	236 318	5,2	4,4
Total der Ausgänge per Bahn	3 398 717	74,7	69,1
Ausgänge per Camion	1 175 988	25,9	23,3
Direkter Schiffsumschlag der Werke im Hafen- und Industriearreal	210 347	4,6	6,2
Bunkermenge an die Rheinflotte	12 570	0,3	0,3
Total der Ausgänge	4 797 622	105,5	98,9
Minuslagerbestand gegenüber dem Vorjahre	248 385	5,5	1,1
Bergverkehr 1959	4 549 237	100	100

Mögen die oben stehenden Ausführungen allen an der Versorgung unseres Landes interessierten Kreisen die große Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Häfen beider Basel für die Schweiz erneut zum Bewußtsein bringen. Es darf in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden, daß der Rhein mit den Interessen der Schweiz heute derart eng verknüpft ist, daß allfällige Behinderungen oder Störungen, welcher Art sie auch seien, schwerwiegende Rückwirkungen auf das Wirtschaftsleben unseres Landes haben würden. Es ist daher verständlich, daß sich die Schweiz u. a. mit aller Kraft für die Erhaltung der in der Mannheimer-Akte vom Jahre 1868 verankerten Freiheitsprinzipien der Rheinschifffahrt einsetzt.

Bilder: 1, 2, 3 Photos A. Jansen, Zürich

### Mitteilung

Die für 1960 in diesem Heft mehrfach vorausgesagte Rekordzahl von 6 Mio t Güterumschlag in den Basler Rheinhäfen ist bereits am Samstag, 5. November 1960, erreicht worden. Dieses für die Basler Rheinschifffahrt wohl sehr bedeutsame Ereignis wurde bei Ankunft des Schiffes, welches in seiner Kohlenladung aus dem Ruhrgebiet die sechsmillionste Tonne nach Basel brachte, in einer lokalen Feier gewürdigt.

Redaktion