

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 47 (1974)

Heft: 9

Artikel: Der Weg zur Sicherstellung unserer Landesversorgung mit Getreide aus dem Nordseeraum

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-518387>

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: 17.05.2025

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

Der Weg zur Sicherstellung unserer Landesversorgung mit Getreide aus dem Nordseeraum

Die Nachschubachse Ghent — Basel

Die Schweiz ist auf Getreideimporte angewiesen, weil die Inlandproduktion den lebenswichtigen Bedarf bei weitem nicht zu decken vermag. Das Getreide gelangte bisher mit Meerschiffen nach Amsterdam, Antwerpen oder Rotterdam, von da weg mit Rheinkähnen nach Basel, und schliesslich per Bahn oder Lastwagen zu den schweizerischen Abnehmern.

Dieser mit mehrfachem Güterumschlag belastete Weg ist relativ langsam und kostspielig. Er wäre auch weiterhin gangbar, wenn nicht der Rhein immer wieder einen Strich durch die Rechnung machen und den Transport verzögern oder gar zeitweise verunmöglichen würde. Eistreiben, Nebel, Schleusendefekte, Niederwasser, Havarien sind einige der Hindernisse, die man zu akzeptieren hat.

Und was geschieht mit der Versorgung unseres Landes in politischen Krisen, im Kriegsfall? Der Rheintransport ist störungsanfällig und deshalb für die Landesversorgung ein Unsicherheitsfaktor. Deshalb erschloss eine Zürcher Getreidehandelsfirma mit internationalen Beziehungen den neuen Weg zur Sicherstellung der Getreidelieferungen: Sie errichtete die Versorgungsachse Ghent (Belgien) — Basel auf dem Schienenweg. Die modernste Umschlagsanlage — für den Direktumschlag vom Hochseefrachter in den Spezialwaggon — und die um ein Vielfaches schnellere Eisenbahn lassen die Lieferzeit auf 2 Tage zusammenschrumpfen! Und dies bei wesentlich niedrigeren Transportkosten. Es ist die Zielsetzung dieser Firma, Getreide aus Überproduktionsländern durch leistungsfähige Silo- und Umschlagsanlagen sowohl im Landesinnern als auch in den Verlade- und Entlöschungshäfen möglichst wirtschaftlich in die Bedarfsländer und zum Verbraucher zu bringen. Sämtliche technischen Verbesserungen wurden ausgenützt: Container- und Lash-Transport, Kapazitätserweiterung der Meerschiffe, bessere Isolation und Durchlüftung, Klimaanlage. Aber alle diese Änderungen waren Stückwerk, deren Vorteile durch den «Flaschenhals» Rhein nur teilweise spürbar werden konnten. Und das war der Anstoss, vom langsamen, umschlagintensiven und risikoreichen Flusstransport auf den unvergleichlich schnelleren und zuverlässigeren Schienenweg umzustellen.

Hier wurde vollständig rationalisiert: In Ghent laufen die Meerschiffe bei den Silo- und Umschlaganlagen ein, wo Spezialzüge von 20 Waggonen — jeder mit 60 Tonnen Kapazität — direkt ab Hochseefrachter im Kontinuier-Ladeverfahren ohne Rangieren das Getreide übernehmen.

Die Beladung erfolgt mit Saugrohren; ein Waggon ist innert 9 Minuten mit 60 Tonnen gefüllt. Die Verwiegung erfolgt automatisch während des Umschlages, also entfällt die zeitraubende Leer- und Vollverwiegung der Bahnwagen.

Am 13. Mai 1972 verliess die komplette Zugkomposition (Blockzug) den Hafen Ghent und traf am 15. Mai, also 2 Tage später, in Basel ein, wo sie auf die schweizerischen Bestimmungsorte verteilt und 6 Tage danach wieder zum Rücklauf nach Ghent zusammengestellt wurde.

Ab 1. Januar 1973 stehen bereits 2 Zugkompositionen mit je 20 Waggonen à 60 Tonnen bereit — also sind 2400 Tonnen Kapazität unterwegs.

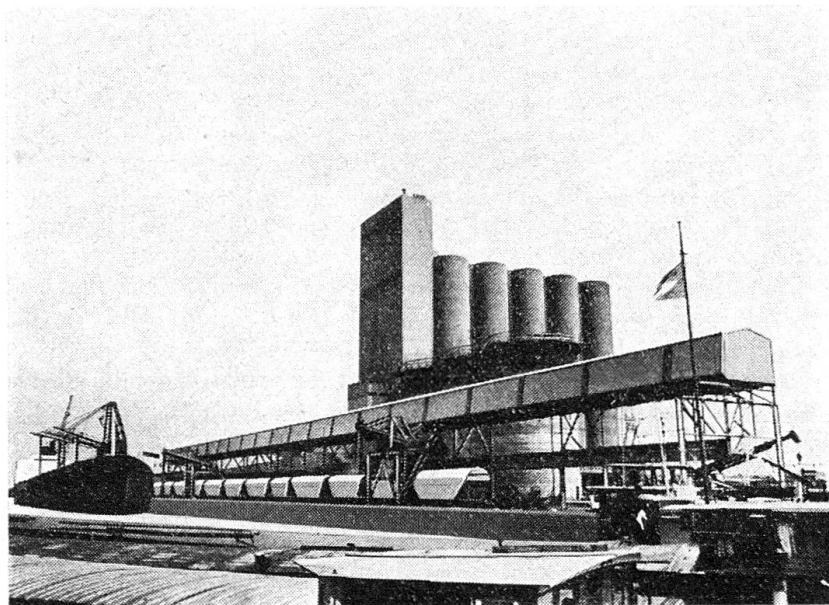
Dabei fallen nicht nur alle Umschläge und Zwischenlagerungen mit ihren erheblichen Kosten weg, sondern auch Gewichtsverluste und Körnerzerfall werden vermindert.

Die Vorteile für den Verbraucher:

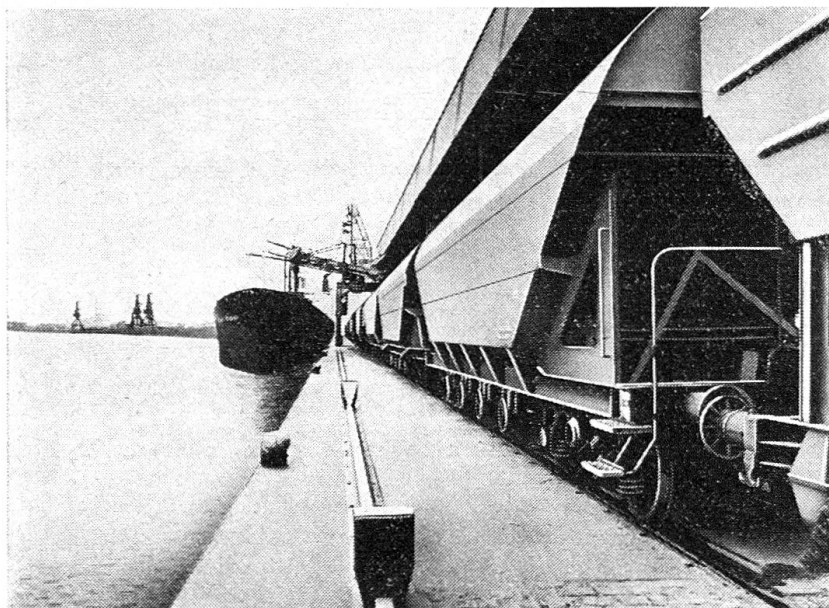
1. Der Abnehmer in der Schweiz ist von einer ausgedehnten Lagerhaltung befreit, weil die Ankunft der Blockzüge besser programmiert und perfekt eingehalten werden kann.
2. Der Nachschub innert 2 Tagen ist durch die Inbetriebnahme neuer Silozellen mit einer Kapazität von 48 000 Tonnen gewährleistet.
3. Die unvorhersehbaren Risiken des Rheintransportes fallen weg. Die Verzögerungen durch Eistreiben, Nebel, Niederwasser, Havarien. Die Hilflosigkeit bei Schleusendefekten, wenn beispielsweise die Presse am 1. Juni 1972 in Schlagzeilen meldet, dass bei der Schleuse Kembs, 12 Kilometer nördlich von Basel, über 200 Rheinschiffe 10 Tage lang blockiert sind. Keine Versorgungsengpässe mehr, wenn wie in diesem Herbst der Pegelstand des Rheins an kritischen Stellen bis auf 60 Zentimeter fällt.

4. Politische Krisen und Kriegshandlungen sind harte Realitäten. Unser Bundesrat kennt die Auswirkungen und rechnet mit ihnen. Wissen Sie, wieviele Kähne in den Jahren 1939 – 1945 noch den Rhein hinaufkamen? Und kennen Sie die Zahl der Eisenbahnzüge, welche Nacht um Nacht in die Schweiz rollten? Der Schienenweg ist auch bei Sperren ungleich flexibler.

In den ersten sieben Monaten haben die Blockzüge bereits 50 Mal die Strecke Ghent — Basel zurückgelegt und dabei 60 000 Tonnen Getreide in unser Land gebracht. Die Sicherstellung der Landesversorgung mit dem lebenswichtigen Getreide zu günstigerem Preis wurde ohne jegliche Subvention — allein mit dem gesunden Wettbewerb der freien Marktwirtschaft — entscheidend verbessert und ausgebaut, so dass eine zuverlässige Nachschubmöglichkeit auch in schwierigen Zeiten gewährleistet ist.



Der Eurosilos in Ghent
mit einer Kapazität von
48 000 Tonnen



Die 20 Waggons des Spezial-
zuges werden in Ghent ab
Hochseefrachter im Kontinuier-
ladeverfahren innert 9 Minuten
mit je 60 Tonnen Getreide
gefüllt.