

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 35 (1945)  
**Heft:** 49

**Artikel:** Die Basler Rheinschiffahrt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-650091>

### **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:** 02.02.2025

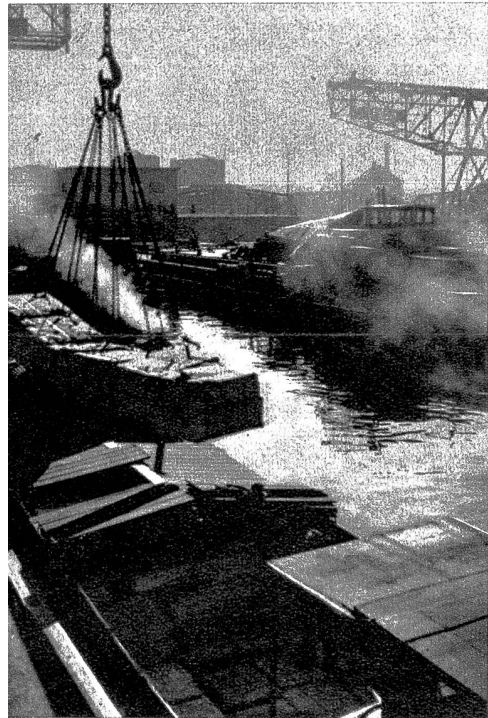
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Z**wei der wichtigsten Gegebenheiten der verkehrswirtschaftlichen Situation der Schweiz sind: Die ausgesprochene Binnenlage mit weiten Entfernungen zu den grossen Seehäfen und die starke Ausrichtung des Verkehrs auf den Import. Daraus ergibt sich die grosse Bedeutung der Transportkosten auf den Zufuhrwegen der schweizerischen Versorgung. Wenn die schweizerische Industrie in den Gesteungskosten einigermassen auf der gleichen Ebene bleiben will, wie ihre Konkurrenz, so dürfen die Frachtkosten auf den zugeführten Rohstoffen gewisse Grenzen nicht übersteigen. Das gleiche gilt in bezug auf das Preisniveau der lebenswichtigen, aus dem Auslande zugeführten Nahrungsmittel (Getreide, Zucker, Kopra, Kaffee usw.). Aus diesen Ueberlegungen heraus erklären sich die Bestrebungen zum Anschluss der Schweiz an die Rheinschiffahrt als zwingend.

Die Rheinschiffahrt und die Hafenvirtschaft sind somit zu einem neuen



# Die Basler Rheinschiffahrt



Oben: Neuer Rheinhafen Kleinhüningen. Im Hintergrund Deutschland

\*

Rechts: Der Aufschwung des Schiffsverkehrs nach und von Basel führte dazu, dass die neuen Anlagen schon bald zur Höhe ihrer Kapazität ausgenützt wurden

\*

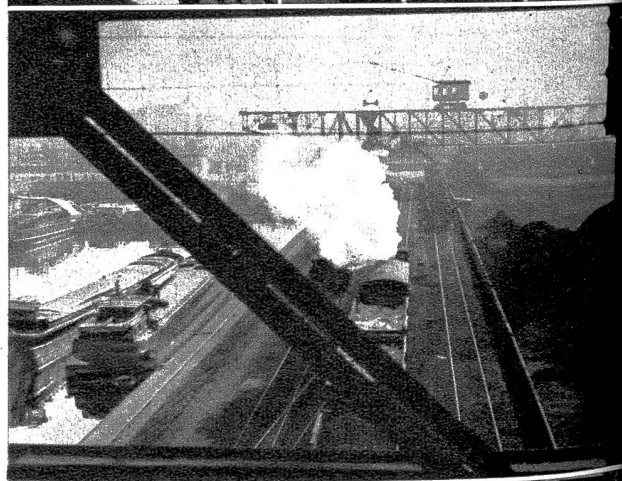
Links: Während vielen Jahren stand der Rheinhafen Kleinhüningen unter sämtlichen Rheinhäfen in bezug auf das Verhältnis zwischen Umschlagsleistung und Quailänge an der Spitze

\*

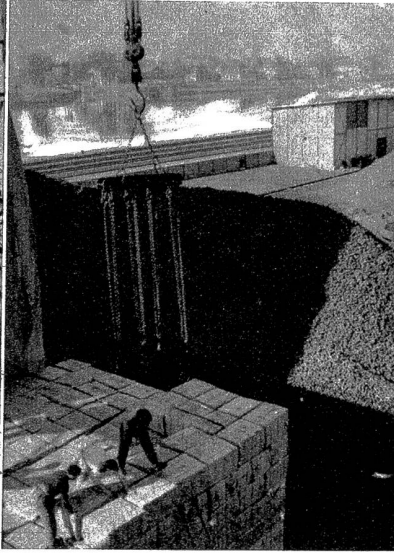
Im Gegensatz zu den Verhältnissen in anderen Ländern ist die Binnenschiffahrt für die Schweiz kein Problem der Konkurrenz zwischen Wasserstrasse und Schienenweg geworden. Im Gegenteil. Die Schiffahrt hat sich für die Schweizerischen Bundesbahnen als sehr wichtige Verkehrszubringerin entwickelt. Dank dem Umstand, dass die SBB die Schiffsgüter wenige Meter diesseits der Landesgrenze in Empfang nehmen können, fallen ihr die Güter vielfach für eine bedeutend längere Transportstrecke zu, als wenn sie die gleichen Güter auf dem Bahnweg auf der dem Bestimmungsort nächstgelegenen Grenzstation abholen müssten

\*

Im Jahre 1939 betrug der Gesamtumschlag in den Rheinhäfen beider Basel 2 115 942 Tonnen. Die Zahlen zeigen deutlich die grosse Bedeutung der Rheinschiffahrt für die schweizerische Versorgung. Wir sind heute gezwungen, den grössten Teil unserer Rohmaterialien und Versorgungsgüter mit eigenen Transportmitteln im Ausland abzuholen



wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft geworden. Dabei haben der Bund, die Kantone Basel-Stadt und -Land und Kreise der Privatwirtschaft in engem Zusammenwirken grosse Initiative entwickelt und auch grosse Opfer gebracht. Der Bund hat durch einen grossen Beitrag von 40 Millionen Franken an die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel (Istein) und mit der Subventionierung der baselstädtischen Hafenbauten grossen Weitblick gezeigt. Der Kanton Basel-Stadt hat durch einen grosszügigen Ausbau der Hafenanlagen und durch eine starke Beteiligung am Beitrag des Bundes für die Rheinregulierung grosse Risiken auf sich genommen. Durch die Erstellung moderner Anlagen hat sich in letzter Zeit auch der Kanton Basel-Land an die wirtschaftliche Gemeinschaft der Schiffahrtsinteressen eingereiht.



Als im Jahr 1923 die rechtsrheinischen Hafenanlagen in Kleinhüningen mit einem grossen Hafenbecken und einem stromoffenen Umschlagsquai am Klybeckufer in Betrieb genommen wurden, konnte man annehmen, die neuen Anlagen würden zusammen mit dem alten St.-Johann-Hafen auf viele Jahre wohl in der Lage sein, den Verkehrsanfall zu bewältigen **2** Die Rheinschifffahrt und die Hafenwirtschaft sind zu einem wichtigen Sektor unserer Volkswirtschaft geworden **3** Der Lotse kommt an Bord **4** Feierabend

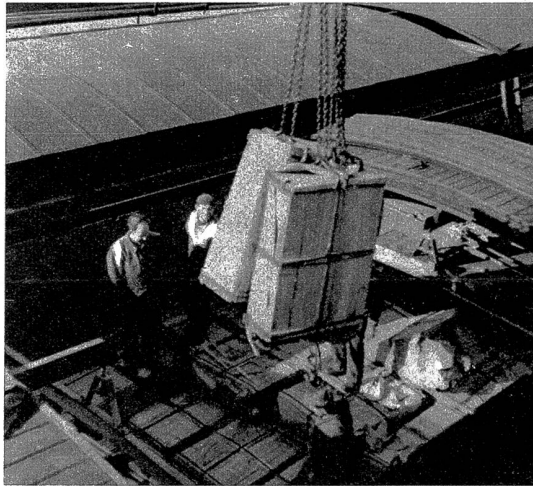
Im Jahre 1938 betrug der Gesamtumschlag in den Rheinhäfen beider Basel 2 704 518 t und 1939: 2 115 942 t.

Die Zahlen zeigen eindrücklich die grosse Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweiz. Wir sind heute gezwungen, den grössten Teil unserer Rohmaterialien und Versorgungsgüter mit eigenen Transportmitteln im Ausland abzuholen. Die Möglichkeit, grössere Transporte auf dem Rheinweg in unser Land zu führen, stellt einen wirksamen Entlastungsfaktor dar. Die Rheinschifffahrt wird damit ein wichtiges Instrument für die Behauptung der schweizerischen Unabhängigkeit. Die Versorgung der Schweiz mit festen Brennstoffen kann nur mit Hilfe der Rheinschifffahrt in einigermassen befriedigender Weise erfolgen.

Die Rheinschifffahrt verschaffte der schweizerischen Wirtschaft auch gewisse Möglichkeiten, Einfluss auf Rohstoffpreise zu nehmen. Durch die Schifffahrt sind gewisse Produktionsgebiete frachtkostenmässig näher an die Schweiz herangebracht worden. Es handelt sich um Länder, die vorher wegen der grossen Entfernung und der damit bedingten hohen Transportkosten für unsere Industrie als Lieferanten nicht in Frage kamen. Als Beispiel erwähnen wir die englische Kohle, die erst auf Grund der billigen Rheinfracht mit der deutschen, französischen und polnischen Kohle in Konkurrenz treten durfte.

Für unsere Volkswirtschaft besonders wichtig sind die mannigfachen Möglichkeiten der Arbeitsbeschaffung, welche uns die Rheinschifffahrt gebracht hat.

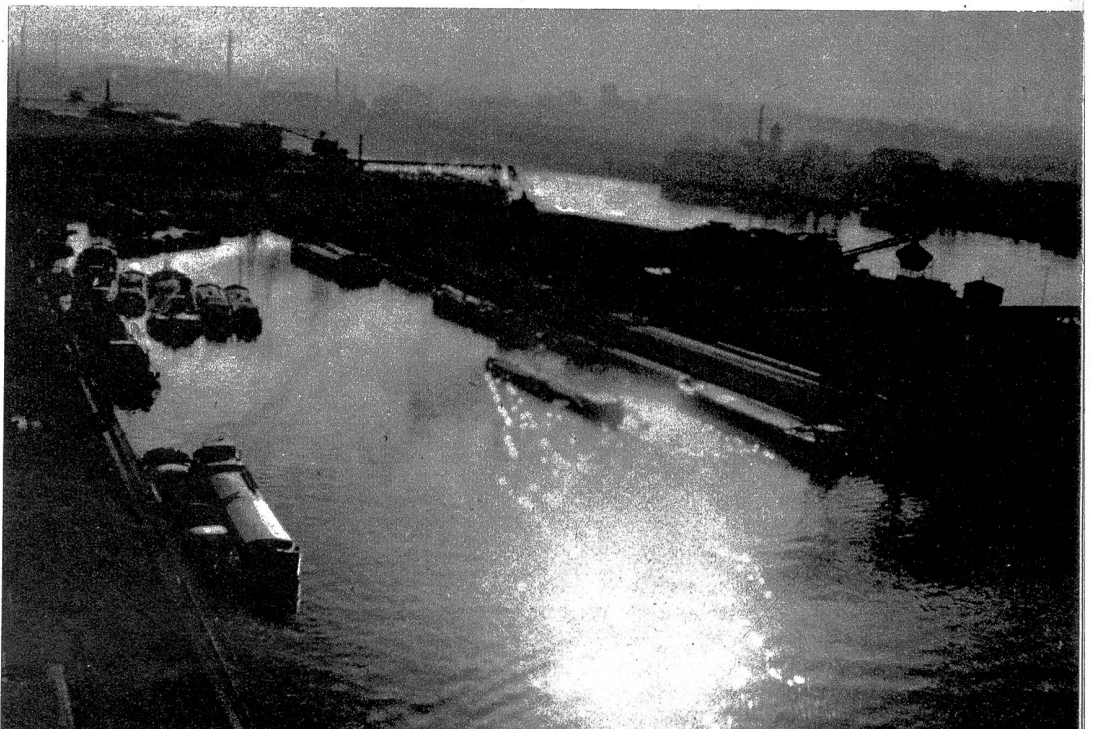
Im allgemeinen können wir feststellen, dass sich die Schweiz mit dem Anschluss an die Rheinschifffahrt eine Reihe bedeutender Vorteile verschaffen konnte. Diesen Vorteilen steht kein einziger Nachteil von Rang entgegen. Unser Land hat somit allen Grund, seine



In den Basler Rheinhäfen sind durchschnittlich 1000 Personen dauernd mit den vielen in einer Hafenwirtschaft vorkommenden Arbeiten beschäftigt. In Stosszeiten steigert sich die Zahl der Beschäftigten bis zu 1500 Personen

Bemühungen um den Anschluss an die europäische Binnenschifffahrt als gut gelungen zu bezeichnen. Kein Wunder, dass in einzelnen Gegenden der Schweiz der Wunsch gross ist, in vermehrter Weise an den mit der Schifffahrt verbundenen Vorteilen grösseren Anteil zu nehmen. Deshalb die Bestrebungen der Ostschweiz zur Schiffbarmachung des Rheines zwischen Basel und Bodensee und deshalb die starke Bewegung in der Westschweiz um Anschluss an die Rhone und an die Rheinschifffahrt durch den sogenannten transhelvetischen Kanal. Und bekanntlich sind auch unsere Miteidgenossen im Tessin sehr aktiv tätig, einen Anschluss an das geplante oberitalienische Wasserstrassennetz mit einem Umschlaghafen in Locarno herzustellen.

Zurzeit sind unsere Behörden an umfassenden Untersuchungen über die technische Gestaltung und über die Wirtschaftlichkeit einer Ausdehnung der schweizerischen Binnenschifffahrt.



Blick gegen Kleinhüningen im Elsass