

## Basellands Tor zur weiten Welt

Autor(en): Dominik Wunderlin

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1991

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/e4a0f705-ff47-442e-bf11-699708ad7a96>

### Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

## Basellands Tor zur weiten Welt

### 50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Am 19. März 1991 waren es genau fünfzig Jahre, seit der Kanton Basel-Landschaft seine eigenen Hafenanlagen in Betrieb nehmen konnte. Der runde Geburtstag der Stromhäfen Birsfelden und Au-Muttenz wurde mit einer ganzen Reihe von Veranstaltungen gefeiert. Dabei wurde – wie bei solchen Anlässen üblich – nicht nur Rückschau gehalten, sondern auch eine Standortbestimmung vorgenommen und ein Blick in die Zukunft gerichtet.

#### Basellands Weg zu eigenen Hafeneinrichtungen

Seit vielen Jahrhunderten dient der Rhein als Transportweg. Dass die römische Handelsstadt Augusta Raurica an der Ergolz-mündung einen Handelshafen hatte, ist anzunehmen. Reger Flussverkehr herrschte nachweislich während des ganzen Mittelalters und in der Neuzeit.<sup>1</sup> Ein neues Zeitalter in der Rheinschifffahrt begann am 28. Juli 1832, als das Dampfboot «Stadt Frankfurt» nach abenteuerlicher Fahrt auf dem damals noch unregulierten Fluss in Basel eintraf. Der sich in der Folge entwickelnde Dampfschiffverkehr war bescheiden und dauerte nur bis 1834. Den Transport von Gütern und Personen übernahm nun zunehmend die Eisenbahn. Lediglich Flösser nutzten auch noch in den folgenden Jahrzehnten den Rheinstrom.

Bewegung kam wieder auf den Rhein, als der in Tecknau heimatberechtigte ETH-Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940)<sup>2</sup> im Jahre 1902 in einer Kampfschrift den Anschluss der Schweiz an die internationale Binnenschifffahrt forderte. Nach mehreren selbst finanzierten Vermessungsfahrten veranlasste Gelpke 1904 das Basler Gaswerk, 300 Tonnen Ruhrkohle zu kaufen und die Lieferung per Schiff zu verlangen.

Begrüsst von Böllerschüssen und unter Glocken-

kengeläute traf am 2. Juni 1904 der erste beladene Schleppzug in Basel ein.

Der initiative Gelpke, der sich auch als Basler Politiker (Grossrat und Nationalrat) einen Namen machte, gründete noch im gleichen Jahr den «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein». Zudem zeichnete er Pläne für die erste Umschlagsanlage am untersten Ende des St. Johann-Rheinweges. Dort entstand zwischen 1906 und 1911 der erste moderne Basler Rheinhafen.

Zu den Leistungen des «Vaters der schweizerischen Rheinschifffahrt» gehört auch das Gutachten von 1910, worin er das Sternenfeld bei Birsfelden als möglichen Standort für eine neue Hafenanlage in Erwägung zog.

Gelpkes Idee blieb im Kanton Basel-Landschaft nicht unbeachtet. So beauftragte im Jahre 1918 das Parlament die Kantonalbank, als Treuhänderin des Kantons, grössere Parzellen auf dem Sternenfeld und in der Au zu erwerben; dies als vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens. Kurz danach legte Ingenieur Oskar Bosshardt eine Projektstudie zu diesen Vorhaben vor; sie sah sowohl auf dem Sternenfeld als auch in der Au grosszügige Hafenbecken vor.

Nach Beginn der Weltwirtschaftskrise wurde in Baselland die Erstellung von eigenen Hafenanlagen erneut diskutiert – diesmal auch als Mittel der Arbeitsbeschaffung. 1932 wurde Ingenieur Bosshardt beauftragt, einen Stromhafen zu projektieren. Diese Arbeiten waren 1936 so weit fortgeschritten, dass der Kanton beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Hafenbau einreichen konnte.

Im gleichen Jahr wurden auch die gesetzlichen



△ Rodungen und Erdschiebungen im Auboden (1937).

Historie der Technik  
Kultur über den Rhein

Grundlagen für den Hafenbau geschaffen. In der aus heutiger Sicht unglaublich kurzen Zeit von gut vier Monaten passierte die entsprechende Vorlage Regierungsrat, Parlament und Souverän: Bei einer Stimmbeteiligung von 53% gaben die Stimmbürger am 6. Dezember 1936 ihre Zustimmung mit einem überwältigenden Ja-Stimmenanteil von 93,3%. Schon wenige Monate später begannen die Bauarbeiten, die allerdings durch den Kriegsausbruch behindert wurden. Endlich konnten am 14. Februar 1941 die ersten Baurechtsverträge mit sieben Hafensiedlern ins Grundbuch eingetragen werden. Doch bereits früher, nämlich am 12. Februar 1940, rollte der erste Güterzug mit Kohlen und Briketts über die eigens erstellte Hafensiedlung an die Lagerplätze am Rhein. Erst

mit der Landung des deutschen Güterbootes M/S «Express 105» am 19. März 1941 aber hatte auch der Kanton Basel-Landschaft den einzig freien Weg zum Meer gefunden. Das Motorlastschiff hatte in seinen Laderäumen 250 Tonnen Ruhrkohle geladen.

### Dynamische Jahrzehnte

Indes stand die freie Rheinschiffahrt, wie sie bereits durch Dekrete Napoleons verankert und im ältesten noch heute gültigen europäischen Vertragswerk, in der «Revidierten Rheinschiffahrtsakte» von 1868, der sogenannten Mannheimer Akte, bestätigt wurde,<sup>3</sup> während der Kriegsjahre auf recht unsicherem Boden. Der Rheinverkehr, der zu einem grossen Teil aus Gütern von und nach Hitler-Deutschland be-



stand, kam nach der Zerstörung des Märker Stauwehrs (Oktober 1944) für eineinhalb Jahre völlig zum Erliegen. Die Niedrigwasserjahre 1947 und 1949 und der bis in die Mitte der fünfziger Jahre bestehende Einbahnverkehr im Bereich der Stadt Basel erlaubten vorerst eine nur bescheidene, wenn auch stetig steigende Entwicklung des Umschlags, der 1955 erstmals die 1 Mio.-Tonnen-Marke überschritt.

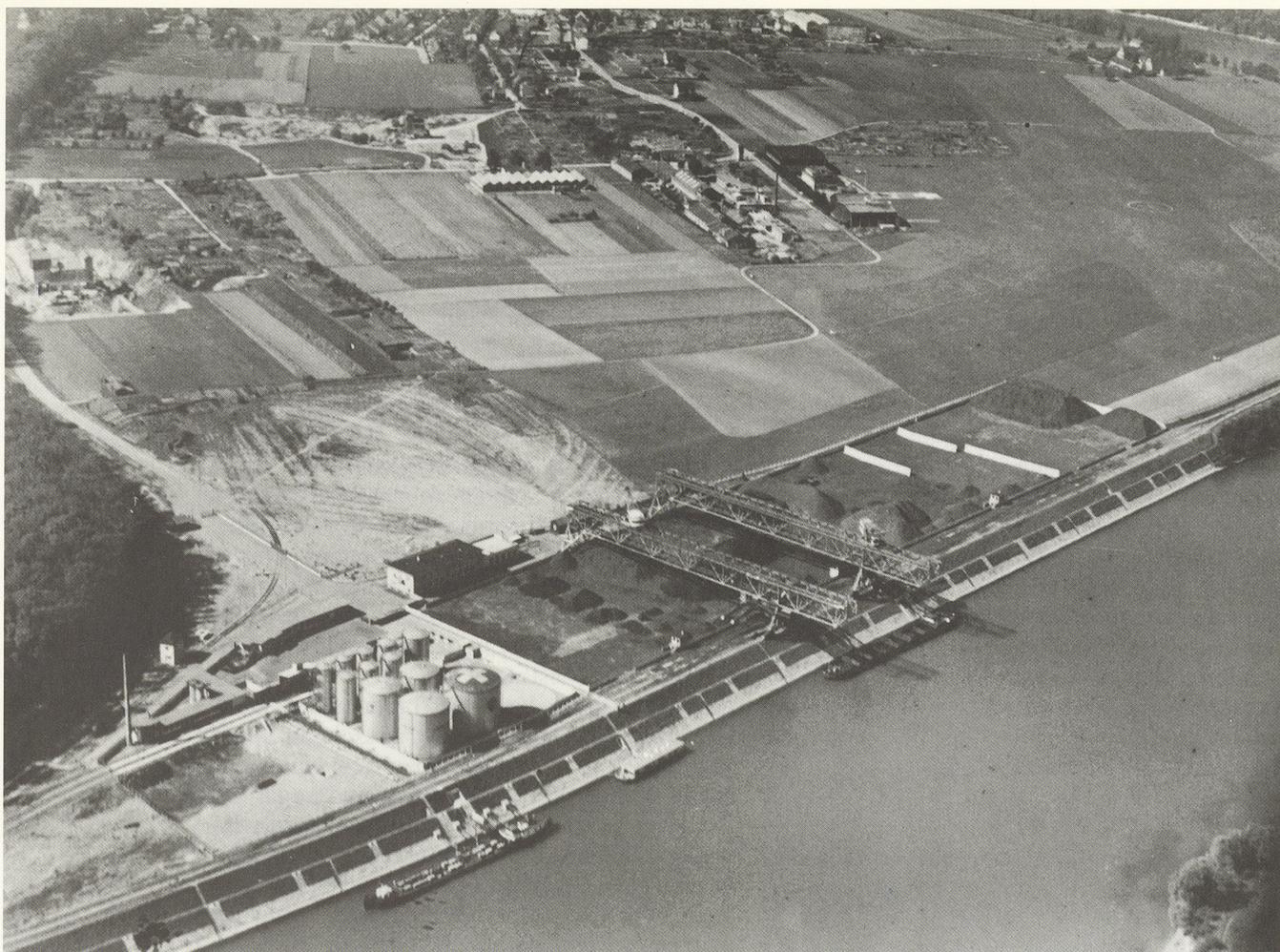
Dass sich der Wagemut und der Glaube an die Zukunft, wie er in den wirtschaftlich problematischen dreissiger Jahren nötig zur Verwirklichung des Hafenprojektes war, gelohnt hatte, war nun bewiesen. Beeindruckend war auch die weitere Entwicklung: 1965 wurde erstmals die Hürde eines Umschlages von über 4 Mio. Tonnen genommen. Seit Jahren bewegt sich der jährliche Umschlag um 5 Mio. Tonnen; 1990

konnte mit fast 5,5 Mio. Tonnen das zweithöchste Ergebnis seit dem Bestehen der Baselbieter Anlagen erreicht werden. In den Häfen Birsfelden und Au erfolgen etwa 60 Prozent des Güterumschlags der Rheinhäfen beider Basel.

### Vom Kohle- zum Ölhafen

Im Laufe der vergangenen fünf Jahrzehnte haben namentlich die basellandschaftlichen Anlagen einen gewaltigen Strukturwandel erlebt. Bis in die fünfziger Jahre hinein bildete Kohle die wichtigste Warengattung bei den ankommenden Gütern. Ab 1959 jedoch begannen sich die Kohlentonlagen immer stärker zugunsten der Mineralöle zu reduzieren. Heute liegen die flüssigen Treib- und Brennstoffe bei 65% aller Umschlagsgüter; die Kohle ist mit einem Anteil von noch 0,5 % bedeutungslos

△ Arbeiten an der Quaimauer (Aufnahme vom 2. Dezember 1938).



△ Die ersten Anlagen im Birsfelder Hafen. Das Gebiet des vormaligen Sternenfeld-Flugplatzes ist noch kaum überbaut.

geworden. Die Tankanlagen in den basellandschaftlichen Hafeneinrichtungen besitzen jetzt eine Lagerkapazität von fast 1,2 Mio. m<sup>3</sup>. Aus diesem Grunde spricht man in Fachkreisen auch von einem kleinen Ölhafen. Weitere wichtige Umschlagsgüter sind Sand und Kies, Metalle, Tonerde, Dünger, Schrott und Getreide. Ebenfalls typisch für den schweizerischen Rheinverkehr, das heisst für die Häfen von Birsfelden und Au, ist, dass der Abgangsverkehr, der Talverkehr, lediglich etwa 2 % des gesamten Umschlagsgutes bildet. Die Anlagen, welche im Laufe der Jahrzehnte wiederholt ausgebaut wurden, verfügen derzeit über Quaianlagen von rund 2500 m Länge und sind über ein Netz von etwa 40 km Geleisen mit dem Rangierbahnhof Muttenz verbunden. Als Eigentümer des Hafensareals ist der Kanton Basel-Landschaft ver-

antwortlich für die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur. Die privaten Baurechtsnehmer erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen. Das gesamte Investitionsvolumen der Privatwirtschaft beträgt derzeit ca. 400 Mio. Franken, dasjenige des Kantons weitere knapp 50 Mio. Franken.

Die basellandschaftlichen Rheinhäfen sind seit ihrem Bestehen eine Dienststelle der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion. Ein seit Herbst 1990 im Entwurf vorliegendes, neues Rheinhafengesetz sieht allerdings vor, die Baselbieter Häfen als öffentlich-rechtliche Unternehmen mit einem Verwaltungsrat als Aufsichtsorgan zu führen. Dieses neue Gesetz würde die Voraussetzungen schaffen, um in Zukunft im Hafengebiet flexibel, schnell und erfolgreich zu agieren, was gerade im Hinblick auf das zu

erwartende höhere Güteraufkommen auf dem Rhein (Öffnung des Ostmarktes, Erweiterungen in der EG) unabdingbar ist. Schwerpunkte bilden unter anderem eine optimale wirtschaftliche Nutzung des Hafengebietes und eine Erhöhung der Sicherheit im Hafen (Abbau des vorhandenen Risikopotentials).

### «Stadt und Land – miteneand»

Seit ihrem Beginn wurde die Planung von Hafenanlagen im Baselbiet nie als missliebige Konkurrenz städtischer Hafeninteressen gewertet. In Basel war man realistisch genug bezüglich der beschränkten Erweiterungsmöglichkeiten im St. Johann und in Kleinhüningen. So erfolgten auch Planung und Ausführung der Baselbieter Hafenanlagen im klaren Einvernehmen mit dem Nachbarkanton.

Im Bestreben, die im wesentlichen gleichliegenden Interessen im Rheinschiffahrtswesen gemeinsam zu wahren und zu fördern, schlossen die beiden Basel bereits im Juni 1946 eine partnerschaftliche Vereinbarung ab. Seither bilden sämtliche Hafenanlagen eine betriebliche Einheit unter der Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel», und sie werden von der Rheinschiffahrtstriedirektion Basel, in enger Kooperation mit der Rheinhafenverwaltung Basel-Landschaft, verwaltet. Die finanzielle Autonomie bleibt dabei gewahrt. Das im Entwurf vorliegende, neue Rheinhafengesetz hält selbstverständlich an der Partnerschaft fest: wo nötig, soll die Zusammenarbeit noch intensiviert werden.

### Jubiläumsfeierlichkeiten

Das halbe Jahrhundert Baselbieter Rheinhäfen wurde mit einem bunten Strauss von Anlässen und Aktivitäten gefeiert.

Einem interessierten Fachpublikum vorbehalten war ein Symposium über Transport- und Lagerisiken bei der Schifffahrt, das am 18. März im Mittenza-Kongressaal in Muttenz durchgeführt wurde.<sup>4</sup> Gleichentags eröffnet wurde eine Wanderausstellung zu Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Basellandschaftlichen Rheinhäfen, die dann in der Folge an verschiedenen Orten des ganzen Kantons gezeigt wurde.

Die eigentliche Jubiläumsfeier fand am 19. März 1991 an Bord der M/S «Stadt Basel» statt. Auf der Fahrt vom Schiffsteiger Waldhaus nach

Kembs und zurück wurde in verschiedenen Interviews, die über Bord-Television übertragen wurden, die Geschichte und Bedeutung der Rheinhäfen angesprochen. Checks in der Höhe von je 100 000 Franken erhielten die Gemeindepräsidenten von Birsfelden und Muttenz für eine Birsfelder Schiffsanlegestelle und für eine Brunnenanlage im Muttenzer Holderstüdeli-Park. Die Gästeschar wurde zudem Zeuge der Taufe des bereits 18jährigen Baselbieter Feuerlöschbootes auf den Namen «Fürio». Es wird wie das Basler Schwesterschiff «Christophorus» von der Basler Berufsfeuerwehr gefahren und bedient.

Des Jubiläums der beiden Häfen wurde schliesslich auch in einem grossen Volksfest gedacht, das am letzten August-Wochenende auf der Birsfelder Kraftwerkinsel gleichzeitig mit «700 Jahre Eidgenossenschaft» gefeiert wurde. Grossen Anklang fand hier nicht nur der Festbetrieb, sondern ganz besonders auch der «Tag der offenen Tür» in den beiden Häfen. Die Gelegenheit, sonst nicht zugängliche Hafenzonen zu durchwandern, die Hafenfeuerwehr im Einsatz und das Löschboot «Fürio» beim Spritzen von 70 m-Fontänen zu beobachten, einmal einen Frachtkahn zu besteigen und sogar im Extrazug durch die Hafenanlagen zu fahren, wurde reichlich benutzt. Dabei konnten sich gewiss viele Besucher überzeugen, dass einem auch in den basellandschaftlichen Rheinhäfen eine Prise Fernweh, ein Hauch vom Duft der weiten Welt um die Nase weht.

### Anmerkungen

1 Vgl. dazu: Paul Koelner, Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Basel 2. A. 1954.

2 Rudolf Gelpke ist einer der Enkel von Julius Alhard Gelpke (1811–1885) aus Goslar, der sich als revolutionärer Medizinstudent 1833 in die Schweiz absetzen musste und am 15.10.1835 das Bürgerrecht von Tecknau erwarb. Siehe dazu: Matthias Manz (Hrsg.), Lebenserinnerungen von Julius Alhard Gelpke, in: Baselbieter Heimatblätter 55, 1990, S. 509–548. – Hans A. Jenny, Heimatkunde Tecknau, Liestal 1987, S. 81–85.

3 Der Geltungsbereich der Mannheimer Akte reicht vom Meer bis zur Mittleren Brücke in Basel. In einem bilateralen Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz wurde jedoch festgelegt, dass alle Regelungen der Akte auch für die Strecke bis Rheinfelden Gültigkeit haben.

4 Die Referate sind abgedruckt in der Zeitschrift Strom + See 86, Heft 1, 1991, die schwergewichtig dem Jubiläum der basellandschaftlichen Rheinhäfen gewidmet ist.