

Umschlag Schweizerische Rheinhäfen 2023: Umschlags-Plus dank Mineralölprodukten

Das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im Jahr 2023 zeigt ein um gut 8% Prozent über dem Vorjahr liegendes Resultat. Dafür verantwortlich war der massiv angestiegene Import von Erdölprodukten (+46,5%). Im Containerbereich konnte das – sehr hohe – Total des Vorjahres nicht erreicht werden. Ein letztes Quartal mit schwierigen Wasserständen sowie die ganzjährig ungünstigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verhinderten ein besseres Ergebnis.

Mit 4,97 Mio. t Gesamtumschlag «kratzten» die Schweizerischen Rheinhäfen 2023 an der 5-Mio.-Grenze. 2022 waren es 4,60 Mio. gewesen. Das Plus liegt zwar bei 8,1%, aber auch etwas unter den Erwartungen. Nach neun Monaten hatte das Umschlags-Plus bei 20% gelegen, im letzten Quartal verhinderten erst eine hartnäckige Niederwasserperiode, dann Hochwasser ein besseres Ergebnis.

Widrige Weltwirtschaft

Vor allem der Containerbereich, aber auch der Umschlag von Baumaterialien, Fahrzeugen oder Maschinen litten unter den ungünstigen weltwirtschaftlichen Entwick-

lungen mit Kriegen, Inflation und Teuerung. Dies wird quasi überdeckt von einem sehr stark gestiegenen Import von Mineralölerzeugnissen, dem volumenmässig grössten Umschlagsposten der Häfen. Entsprechend ist die Entwicklung in den einzelnen Häfen: Der stark von den Verkehren mit Mineralölprodukten abhängige Hafen Muttenz-Auhafen verzeichnete mit einem Total von 1,65 Mio. t ein Plus von 25,7%. Dasselbe kann über den Hafen Birsfen gesagt werden, der mit einem Gesamtumschlag von 1,78 Mio. t um 13,9% zulegte. Der Hafen Kleinhüningen mit den Schwerpunkten Containerverkehr und Agrarprodukte verlor 13,2% bei einem total von 1,26 Mio. t.

Informationsnachmittag «nautische Ausbildung»

Am Dienstag, 9. April 2024 findet ein Informationsnachmittag im Hafenmuseum statt. Erfahre mehr über die beiden Berufslehren „Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ“ und „Kapitän/in EFZ“.

Wo: HAFENMUSEUM (Westquaistrasse 2, 4057 Basel)

Datum: Dienstag, 9. April 2024, Nachmittag

Voraussetzungen: Anmeldung per Formular, ab 14 Jahren

Begleitperson: Du darfst eine Begleitperson mitbringen

Die Teilnahme ist kostenlos.

Möchtest Du am Informationsnachmittag dabei sein? Dann melde dich bis zum 26. März 2024 per Anmeldeformular an auf

ahoi-captain.ch.

Inhalt

Umschlag Schweizerische Rheinhäfen 2023: Umschlags-Plus dank Mineralölprodukten	1
Informationsnachmittag «nautische Ausbildung»	1
Ein Oldie erzählt (I): Die Umschlagsbrücke für Brikettbündel	6
Sperrung Rheinuferweg während Bauarbeiten: Ereignisplattform für einen sicheren Hafen	7
GEFO bestellt Neubauten: Eine Zehner-Serie von 3'850 tdw Tankern	8
Ein seltenes Jubiläum: 100 Jahre «Tamina»	8
Hafen Rotterdam: Grundsätzlich sicheres 2023	9
Ein Oldie erzählt (II): Eine Schweizerin anno 1817	10
Gruss vom SSA	11
Reichhaltiges BPG-Programm	11
Neues aus der Revierzentrale	12

Import besser als Export

Der Import- oder Bergverkehr in allen drei Häfen – mit 4,16 Mio. t der klar wichtigere der beiden Sektoren – stieg gegenüber dem Vorjahr um fast 12% an. Der Export- oder Talverkehr bekam die durch die weltwirtschaftlichen Bedingungen verursachte Exportschwäche zu spüren und schloss mit 811'000 t um gut 7,3% unter dem Vorjahr.

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben für die Statistik 2023 gewisse Änderungen vorgenommen und aus der Vergangenheit stammende Fehl-

Fortsetzung auf Seite 4

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

Inserate und Administration:

Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Sylvie Pelloux, Simon Oberbeck, Jelena Roth, Daniel Kofmel, Urs Vogelbacher, Heini Hüsler

Druck: Gremper AG Druckerei, Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch

**Rhein-Reise:
Der GEFO Mineralöl-Tanker „Bohemia II“
vor der mittleren Rheinbrücke in Basel/Schweiz.**

Eine Skulptur von Andy Picci über der mittleren Rheinbrücke im Rahmen der ARTour Basel.



Fortsetzung von Seite 1

angaben bereinigt. Deshalb sind die nachfolgenden Vergleichszahlen aus 2022 nicht in allen Fällen mit denjenigen identisch, die seinerzeit bei den Bulletins 2022 veröffentlicht wurden.

Containerverkehr mit Sondereffekten

Total wurden im Berichtsjahr 108'718 TEU umgeschlagen, was einem gegenüber dem Vorjahr (125'470 TEU) einem Minus von 13,4% entspricht. Der Vergleich wird von diversen Sondereffekten beeinflusst. So waren im 2022 vor allem von Februar bis Juni starke «Nachholverkehre» nach Corona und den verschiedenen Lockdown-Phasen in China für ein starkes Wachstum verantwortlich. Dieser Faktor fiel im Berichtsjahr weg. Negativ zu Buche schlugen im 2023 hingegen die aufgrund politischer Spannungen und inflationärer Entwicklungen in Europa abnehmenden Transportmengen. Zusätzlich fehlten durch den Rückbau des Contargo Südquai-Terminals Umschlagskapazitäten in den Rheinhäfen, welche durch die bestehenden Anlagen nicht vollständig aufgefangen werden konnten.



Der Schiffsname ist nicht etwa Programm: Der Containerverkehr sagte Basel keineswegs «So long», sondern hielt sich trotz widriger Umstände und ungünstiger Rahmenbedingungen ordentlich.

Schaut man die einzelnen Monate an, so zeigt sich der Einfluss der Wasserstände Diese hatten im 3. Quartal 2022 auf tiefen Niveaus gelegen, im Berichtsjahr waren sie vor allem im 4. Quartal ungünstig. So ist die für August 2023 ausgewiesene Steigerung um fast 30% nicht etwa einem aussergewöhnlichen Umschlags-Hoch zuzuschreiben, sondern dem sehr schlechten Ergebnis im Vorjahr.

Volle und leere Container im Gleichschritt

Das Minus ist in etwa gleichmässig auf den Verkehr mit vollen und leeren Containern zurückzuführen; letzterer dient zum Ausgleich der Depots zwischen See- und Binnenhäfen. Total wurden im Berichtsjahr 32'381 leere Behälter bewegt, 13,5% weniger als im Vorjahr. Die Menge der Leercontainer im einkommenden Verkehr ging bei 18'315 TEU um -12,9% zurück, diejenige der ausgehenden Leercontainer um 14,2% auf 14'066 TEU. An vollen Containern wurden 2023 insgesamt 76'337 TEU bewegt, was gegenüber den 88'040 TEU einer Verminderung um 13,3% gleichkommt.

Anmerkung

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben für die Statistik 2023 gewisse Änderungen vorgenommen und aus der Vergangenheit stammende Fehlangaben bereinigt. Deshalb sind die nachfolgenden Vergleichszahlen aus 2022 nicht in allen Fällen mit denjenigen identisch, die seinerzeit bei den Bulletins 2022 veröffentlicht wurden.

Der «reine» Importverkehr (volle Container) sank mit einem Total von 38'713 TEU um 15,9% gegenüber 2022. Beim «reinen» Exportverkehr (abgehende volle Behälter) musste eine Verminderung um 10,5% auf ein Total von 37'624 TEU registriert werden.

Vergleichsbasis waren sehr gute Jahre

Als Fazit ist für den Containerverkehr festzuhalten, dass 2023 das Ergebnis des Vorjahres bei etwa gleichem (aber zeitlich verschobenem) Wasserverhältnissen, nicht erreicht werden konnte. Dieses Ergebnis spiegelt die Gesamtsituation im Sektor wider: So sanken die Containerumschläge in den für die Rheinhäfen wichtigsten Seehäfen Rotterdam um 7% sowie Antwerpen um 7,5% im Jahr 2023. Gleichzeitig waren die Umschlagszahlen im 2022 und 2021 im langjährigen Vergleich in den Rheinhäfen auf hohem Niveau. Hinzu kommt die verminderte Umschlagskapazität im Jahr 2023 durch den beschriebenen Rückbau des Südquai-Terminals.

Optimistische Prognose

Wenn diese Schwierigkeiten gelöst sind und einigermaßen akzeptable Wasserstände herrschen, ist in den nächsten Jahren mit weiteren starken Ergebnissen in diesem Bereich zu rechnen. Dies bedingt allerdings, dass landseitig moderne und ausreichende Infrastrukturen bereitstehen, wie sie beim Projekt Gateway Basel Nord geplant sind.

Boom bei flüssigen Treib- und Brennstoffen

2023 sind 2,43 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 1,66 Mio. t des Vorjahres entspricht dies einer Zunahme um 46,5%. Dass das Halbjahresergebnis 2023 sogar um nahezu 100% über der Vergleichsperiode des Vorjahres gelegen hatte und das Resultat nach neun Monaten immer noch um 85% über dem 2022-Wert zeigt deutlich auf, dass in diesem Bereich Nachholverkehre aus dem Vorjahr eine starke Rolle spielten.

2022 war geprägt durch einen massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Der Import hatte sich daher auf ein Minimum beschränkt und die Lager wurden stark abgebaut. Im 3. Quartal 2022 kam dann noch eine starke Niedrigwasser-Periode dazu. Anfang 2023 wiesen die Tanks im Inland also hohe Leerstände auf und ein Nachfüllen war im Zwischenhandel wie bei den Endverbrauchern unumgänglich. Ausserdem pegelten sich die Preise wieder ein und auch die Kosten für den Schiffsraum sanken auf ein erträgliches Niveau.

Normale Abschwächung gegen Jahresende

Dass die Einfuhren abnahmen, je mehr es gegen das Jahresende ging, ist darin begründet, dass die Lager halt irgendeinmal voll sind, und in den bereits erwähnten ungünstigen Wasserständen im letzten Quartal 2023.

Nur bedingt profitiert von dieser Entwicklung hat die einzig noch im Inland verbliebene Raffinerie, die im 2023 knapp 43'000 t an Schweröl abgab. Die Abfuhr dieses Schweröls als Reststoff geschieht zum grossen Teil per Schiff; hier sank der Umschlag um 21%, wobei dies vor allem auf vermehrte Bahntransporte zurückgeführt werden kann.

Die Hauptprodukte dieses Bereichs zeigen die Entwicklung exemplarisch. Die Gruppe Gas-, Dieselöl und leichtes Heizöl stieg von 1,83 Mio. t auf 1,26 Mio. t und damit um nicht weni-

ger als 31%. Im Bereich Motorbenzin und andere Leichtöle sank der Umschlag von 490'000 auf 415'000 t um 15%.

Bedeutung des Sektors bleibt noch lange hoch

Es wird heute davon ausgegangen, dass der Umschlag von fossilen Brenn- und Treibstoffen mittel- bis längerfristig um ca. 5% pro Jahr sinkt. Diese Entwicklung ist im Brennstoffbereich in erster Linie der vermehrten Installation von Fernwärme, Wärmetauschern oder Pelletheizungen im Gefolge von Verboten von fossilen Heizungen geschuldet.

Weniger deutlich ist die Entwicklung im Bereich Treibstoffe. Zwar kommen immer verbrauchsärmere Fahrzeuge auf den Markt, doch ist eine Ablösung der Diesel- und Benzinfahrzeuge durch Elektrofahrzeuge angesichts der noch geringen Zahl in letzterer Kategorie eher in der Ferne. Ein Verbot von Verbrennermotoren ist allenfalls im Zeithorizont 2050 mit dem dann angestrebten «Netto-Null-Ziel» zu sehen. Auch die Ablösung des Flugbensins oder des Gasöls für den Schiffsantrieb durch synthetische Stoffe ist noch Zukunftsmusik.

Damit bleibt die dominante Stellung des Mineralölbereichs wohl noch länger bestehen. 2023 lag der Anteil dieses Sektors am Importverkehr bei 58%, gegenüber 52% im Vorjahr. Fachleute rechnen damit, dass synthetischen Brenn- und Treibstoffe

gegen 2030 eine wichtige Rolle in den Häfen spielen könnten. So oder so werden die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen die Landesversorgung im Energiebereich auch weiterhin gewährleisten. Und auf Seiten der Infrastruktur wird es auch langfristig bei maximal einer schweizerischen Raffinerie, derjenigen im neuenburgischen Cressier, bleiben.

Agrarbereich bleibt zurückhaltend

Die negative Entwicklung des Agrarsektors (Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel) im 3. Quartal setzt sich auch im 4. Quartal fort. Erneut verzeichnen die Schweizer Rheinhäfen einen historisch grossen Mengenrückgang von 76'000 t was einem Rückgang von 41% auf das Vorjahr entspricht. Die Gründe hierfür sind schnell gefunden:

- Die Warenströme: Nach wie vor kommen grosse Mengen mit europäischem Ursprung, diese Mengen werden per Bahn und LKW in die Schweiz importiert und gehen somit weitestgehend an den Rheinhäfen vorbei.
- Die Rohstoffpreise: Die europäische Ware ist aktuell günstiger als Ware aus Übersee.
- Die Zollabgaben: Vor allem beim Futterweizen wird auf das Zollkontingent 2024 gewartet welches im Januar eröffnet wird und 50'000 Tonnen umfasst.



Auch wenn mittel- bis langfristige die Bedeutung des Transports von Mineralölprodukten abnehmen wird, bleibt dieser Sektor bis auf weiteres für die mit Abstand grössten Volumina verantwortlich.

Die Konsequenzen im Detail:

Bei den **landwirtschaftlichen Erzeugnissen** muss im Vergleich zum Vorjahr im 4. Quartal einen Rückgang von über 72% hingenommen werden was rund 60'000 t gleichkommt. Sämtliche Monate des 4. Quartals waren sehr schwach, wobei der Monat Dezember mit einem Rückgang von 85% ganz besonders auf das Resultat drückt. Hier machen sich die Direktimporte per LKW und per Bahn sehr stark bemerkbar.

Die **Nahrungs- und Futtermittel** können mit einem Rückgang von 12% resp. 12'000 t gegenüber dem Vorjahr schon fast als stabil angesehen werden. Jedoch gehen auch in diesem Bereich die Importe über die Schweizerischen Rheinhäfen zurück und verlagern sich auf die Strasse. Die kurzfristige Verfügbarkeit der Ware führt dazu, dass diese direkt in die Produktion fliesst und eine Lager-

haltung weitestgehend vermieden wird.

Nach wie vor sind die Lagerkapazitäten in den Schweiz. Rheinhäfen nicht ausgelastet und werden hauptsächlich für die Pflichtlagerhaltung genutzt. Eine Verbesserung dieser Situation zeichnet sich in nächster Zeit nicht ab.

Übrige Güter:

Obwohl die CO₂-Abgaben bereits CHF 120 pro Tonne betragen, wurden mit 21'868 t so viele **feste mineralische Brennstoffe** in die Schweiz importiert wie seit 2017 nicht mehr. Im vierten Quartal 2023 wurden nochmals 6'691 Tonnen eingelagert. Im November erleichterten günstige Pegelstände den Import, jedoch verhinderte das kurze Hochwasser im Dezember eine Fortsetzung dieser Mengen.

Es bleibt weiterhin offen, wann die Zementindustrie den Einsatz von

Kohle als Energieträger noch weiter reduzieren wird.

Die Baubranche zeigte im Jahr 2023 aufgrund der Leitzinserhöhung der Schweizerischen Nationalbank eine erhöhte Vorsicht und Zurückhaltung, was sich deutlich in den Einfuhr- und Ausfuhrvolumina der Produktkategorie Steine, Erden und Baustoffe dieses Jahres widerspiegelte. Mit 517'000 t im Importverkehr liegt das Volumen rund 13 % unter dem Vorjahr (593'000 t). Zusätzlich nehmen die Aktivitäten der Baubranche saisonbedingt üblicherweise im Winter ab. Daher ist es nicht überraschend, dass die Einfuhren im Dezember auf nur 26'939 t sanken, und im gesamten vierten Quartal bei 123'649 t lagen, im Vergleich zu 141'813 t im Vorjahr. Die Ausfuhrvolumina entwickelten sich im Berichtsjahr hingegen in eine andere Richtung.

Dank stabiler Pegelstände in den ersten drei Quartalen und ebensolcher Energiepreise stiegen die Exporte im Vergleich zum Vorjahr um 10,4% von 242'454 t auf 267'642 t an.

Im Verlauf des Jahres 2023 wurden im Bereich **Eisen und Stahl und NE-Metalle** die Einfuhrmengen des Vorjahres nicht erreicht. Mit 212'252 t lagen die Einfuhren um nahezu 18% unter dem Niveau des Vorjahres.

Ein Hochwasser zu Beginn des Dezembers sowie die traditionellen Betriebsferien während der Weihnachtszeit trugen dazu bei, dass die Einfuhren im Dezember lediglich 12'020 t betragen. Im letzten Quartal 2023 beliefen sich die Einfuhren somit auf 45'787 t, was einem Rückgang von 8'733 t oder 16% im Vergleich zum Vorjahr (54'520 t) entspricht. Die Importe bestehen grösstenteils aus Aluminium, wobei anzumerken ist, dass der Export von Fertigprodukten aus Aluminium nur in begrenztem Umfang über die Schweizer Rheinhäfen erfolgt. Auf globaler Ebene beliefen sich die Ausfuhren insgesamt auf 10'812 t, was einem Anstieg um 554 t im Vergleich zum Jahr 2022 entspricht.

Diese Ausfuhrmengen bestehen hauptsächlich aus hochpräzise ge-

Ein Oldie erzählt (I):

Die Umschlagbrücke für Brikettbündel



Bis in die Mitte der 1960-er Jahre brachte ein Karussell von Schweizer Motorschiffen verschiedener Reedereien jeweils vom Frühling bis in den Herbst pausenlos Braunkohle Briketts in Bündeln von Wesseling zum Auhafen. Dort stand ab 1950 eine spezielle Umschlagbrücke bereit, die an einer endlosen Kette mit Schaukeln Bündel für Bündel von Laderaum zum Bahnwegen, später ins Lagerhaus brachte. Pro Stunde konnten etwa 50 Tonnen umgeschlagen werden, nötig waren dazu je 4 Mann im Schiff und 4 im Bahnwagen. War ein Schiff leer, lag schon das nächste bereit. Genauso war es auch beim Laden in Wesseling. Auf dem Transport nach Basel mussten die Briketts fast dauernd mit Wasser bespritzt werden, um eine Selbstentzündung zu vermeiden. Ab ca. 1964 kamen die Bündel nicht mehr einzeln, sondern auf Bahnpaletten, was schneller und billiger war. Die Umschlagbrücke verlor ihren Zweck und wurde kurz darauf abgebaut.

Heini Hüsler.

fertigten Stahlprodukten, die für den internationalen Markt vorgesehen sind.

Besonders machen sich die weltwirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen auf den Export im Sektor Fahrzeuge und Maschinen bemerkbar, welche sowohl im Import 22% auf 231'000 t, als auch im Ex-

port gegenüber dem Vorjahr ein Viertel des Umschlags auf 208'000 t abnahm.

Deutlich weniger Importe bei halbwegs stabilen Exporten kennzeichnen den Bereich **Chemische Erzeugnisse**. Der Importverkehr in dieser Sparte stieg bei knapp 145'000 t um 6% unter den Vorjahreswert. Der

Exportverkehr nahm um gut 3% auf knapp 39'000 t ab.

Da die Schweizer Chemie hauptsächlich Grundstoffe einführt und diese zu Fertigprodukten verarbeitet, darf aus der Entwicklung geschlossen werden, dass die Lager der Unternehmen mit Grundstoffen gut gefüllt sind.

Sperrung Rheinuferweg während Bauarbeiten: Ereignisplattform für einen sicheren Hafen

Entlang des Rheinufers von der Schleuse Birsfelden bis zum Auhafen Muttenz besteht bislang für die Intervention von Einsatzkräften der Blaublichtorganisationen und Unterhaltsdienste keine Möglichkeit, mit Fahrzeugen direkt an die Wasserkante zu gelangen. Mit dem Bau der Ereignisplattform wird diese Anbindung erstellt und die Sicherheit für Betrieb und Unterhalt in diesem Rheinabschnitt erhöht. Während der Bauarbeiten von Februar bis November 2024 kommt es zu einer Sperrung des betroffenen Abschnitts vom Rheinuferweg und einer angepassten Wegführung im Hafen.

Das Bauprojekt „Ereignisplattform“ wurde vom Kanton Basel-Landschaft im April 2023 genehmigt und besteht aus vier Elementen: einer Plattform gebaut als Spundwandkasten (Länge wasserseitig: 30 m, Länge landseitig: 50.00 m, Breite: 12.00 m), einer Zufahrtsrampe mit Stützmauer (rheinseitig) sowie einer Verbreiterung der bestehenden Zufahrtsstrasse mit Gleisquerung. Als viertes Element wird ein Liegeplatz für das Feuerlöschboot Baselland an der Bootsgarage erstellt.

Zugang für Einsatzkräfte

Diese neue Infrastruktur ermöglicht es den Einsatzkräften mit ihren Fahrzeugen direkt an die Wasserkante zu fahren, um Mannschaft oder Material schnell und sicher auf die wassergebundenen Einsatzmittel – wie Feuerlöschboot, Boote der Schweizerischen Rheinhäfen – zu bringen. Auch die sichere Übergabe von verunfallten Personen kann so gewährleistet werden. Ein sicherer Hafenbetrieb ist eng mit dem kontinuierlichen Unter-

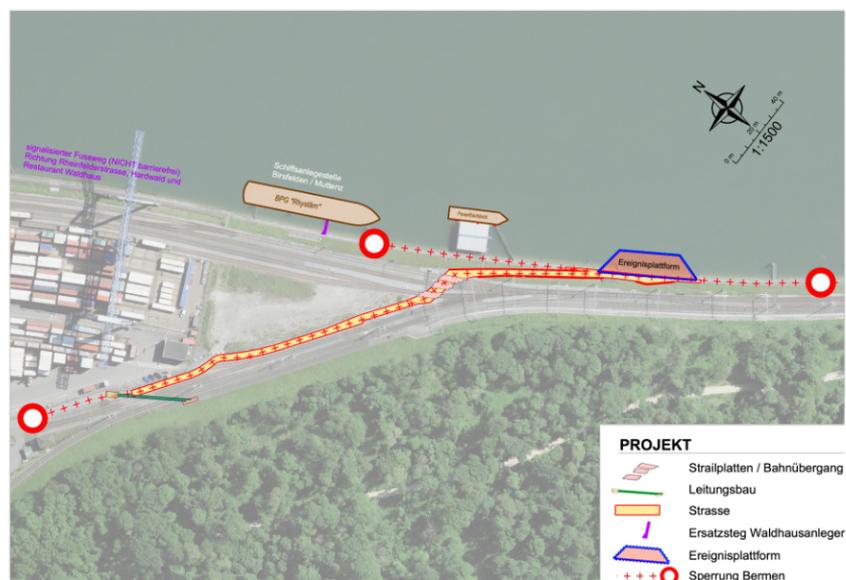
halt der Quaianlagen verbunden. Die Plattform sorgt auch hier in Zukunft für eine einfache Verbindung zwischen Land und Wasser, um diese Arbeiten durchzuführen.

Zur Realisierung des Projektes sind die landseitigen Vorarbeiten sowie die Baustelleninstallation seit 12. Februar 2024 aufgenommen worden. Die Arbeiten im Wasser wer-

den erst nach der Fischschonzeit Anfang Mai 2024 starten. Die Erstellung der Spundwand wird dabei zu Baulärm führen.

Störungen werden bestmöglich vermieden

Sowohl der zeitliche als auch technische Ablauf werden so geplant, dass alle Vorgaben der Baulärm-Richtlinie zur Begrenzung des Baulärms eingehalten sind. Nacharbeiten sind nicht geplant. Der Rheinuferweg ist im Abschnitt Swissterminal bis zum Restaurant Auhafen in dieser Zeit gesperrt. Die Anlegestelle «Waldhaus» wird während der Bauzeit an eine Schiffsanlegestelle 300 Meter nördlich verlegt. Der Weg zum Restaurant Waldhaus ist gewährleistet und ändert sich nicht. Für den Rheinuferweg als Verbindung vom Hafen Birsfelden zum Auhafen wird vor Baubeginn eine Umleitung über den Hardwald signalisiert.



GEFO bestellt Neubauten:

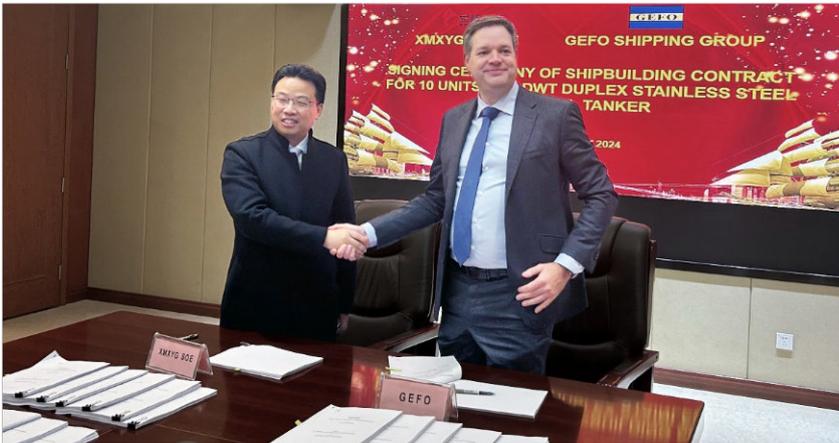
Eine Zehner-Serie von 3'850 tdw Tankern

Die GEFO wird ihr aktuelles 400-Mio-Euro-Investitionsprogramm mit der Ablieferung des letzten Neubaus im Sommer 2024 vollendet haben. Somit ist Platz geschaffen für ein neues Investitionsprogramm.

Investiert wird wiederum ein dreistelliger Millionenbetrag in 10 neue Spezialtanker mit Stainless Steel Tanks für Chemieladungen. Diese neuen Seeschiffe wurden gegenüber der

letzten Serie nochmals optimiert, so dass sie weniger Treibstoff verbrauchen und entsprechend geringere Emissionen verursachen.

Die Schiffe sind zudem so desig-



Bei der Vertragsunterzeichnung: Qin Weimin, General Manager Nantong Xiangyu, und Sven von Appen, Managing Director GEFO Shipping Group.

ned, dass zu einem späteren Zeitpunkt verschiedene umweltfreundliche Optimierungen vorgenommen und innovative Treibstoffe eingesetzt werden können (z.B. auch Flettner-Rotoren). Sie werden gebaut in China auf der Werft Xiangyu in Nantong. Die Lieferung erfolgt in den Jahren 2026 bis 2028. Die Schiffswerft gehört in China zur staatlichen Unternehmensgruppe Xiamen Xiangyu (XIMXYG), Nummer 42 der umsatzstärksten Unternehmen in China und Nummer 142 der «Fortune Global Top 500».

Diese Neubauten sollen der Erweiterung der GEFO-Flotte dienen sowie Schiffe in der Flotte der GEFO ersetzen, die in den Jahren 2028 bis 2030 das von den meisten Chemieverladern maximal akzeptierte Alter von 20 Jahren erreichen. Die Flotte der GEFO umfasst insgesamt 150 Tanker einschliesslich der Chemie-, Gas- und Mineralöltanker, die auf dem Rhein und im Chemiedreieck ARA (Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam) eingesetzt werden. Mit dieser Flotte von 150 Tankern erzielt die GEFO einen jährlichen Umsatz von 500 bis 600 Mio. Euro. Die GEFO wurde 1961 gegründet und befindet sich im Familienbesitz.

Ein seltenes Jubiläum:

100 Jahre «Tamina»

In den Jahren 1921 – 1924 liess die SSG zehn 750-t-Güterschleppkähne mit den Abmessungen 68 x 9 m bauen. Bei neun der Einheiten ist das Schicksal ungewiss oder sie sind durch Kriegsfolgen oder altersbedingt nicht mehr in Fahrt. Anders die «Tamina», die noch fährt und 2024 ihren 100. Geburtstag begeht.

Die zehn Schiffe der Schweizerische Schlepsschiffahrts-Genossenschaft erhielten nach ihrem Bau bei der Fir-

ma Buss AG in Augst die Namen TÖSS, LINTH, LIMMAT, GLATT, WIESE, SISSEL, ERGOLZ, BIRS, TAMINA

sowie RABIUSA und waren speziell für den Verkehr auf dem Oberrhein konzipiert. Auf Grund ihrer flachen Form nannte man sie in Schifferkreisen "Pritschen" oder „Schweizer U-Boote“. GSK TAMINA (Baujahr 1924) war das vorletzte Schiff dieser Serie. Das letzte war die RABIUSA. Beiden gemeinsam ist die Tatsache, dass ihre Namen nach dem 1936/37 erfolgten Umbau zum GMS unverändert blieben.



Die «Tamina» 1924 auf der Werft in Augst (Bild: Archiv RSD), 1955 (Bild: Archiv Dexheimer) und 2010 (Bild: Klaus F. Krüger).

Den GSK WIESE und SISSELN war ein kurzes Leben beschieden. Sie wurden 1935 in Walsum zu TSK umgebaut und erhielten die Namen MARRIGNANO und BERESINA. Bereits am 3. Juli 1941 erfolgte ihre Streichung aus dem Schiffsregister Basel (Totalverluste infolge Kriegshandlungen). Die übrigen sechs Pritschen erhielten nach erfolgter Motorisierung (6-Zylinder Sulzer-Diesel, Typ RKW 25, 400 PS) im Jahr 1937 die Namen CALANDA, SILVAPLANA, VIAMALA, FONTANA, MALOJA und AROLLA. Zur gleichen Zeit mutierte die SSG zur Schweizerischen Reederei AG. Nach jahrzehntelangem Einsatz er-

wiesen sich die Schiffe der Buss-Serie mit der Zeit als zu wenig wirtschaftlich gegenüber der wachsenden Konkurrenz. Zwischen 1969 und 1976 wurden sie verkauft in die Niederlande (5), nach Deutschland (1) und Westafrika (2). Inzwischen sind vier davon verschrottet worden und bei dreien ist die Existenz fraglich. Gewissheit besteht hingegen bezüglich der TAMINA. Gemäss www.hajoregiszter.hu ist sie noch immer aktiv. 1969 ging sie an W.A. van Look in Papenhoven (NL). Der neue Eigner behielt den Schiffsnamen bei, überpinselte aber die aufgeschweissten Schwei-

zerkreuze mit blauer Farbe. Ob er Abstinenzler war, entzieht sich der Kenntnis des Schreibenden. Irgendwann gab der Sulzer-Diesel den Geist auf und musste durch einen GM von 673 PS ersetzt werden. Der Dennebaum wurde erhöht, daher stieg die maximale Tragfähigkeit auf 804 t. Auch das Steuerhaus wurde erneuert. 2007 erfolgte der Verkauf des Schiffes an die in Budapest domizilierte Dunai-Sètahajò Kft. Die Farben der Nationalflagge änderten sich von „Rood-Wit-Blauw“ auf „Piros-Fehèr-Zöld“ und die blauen Kreuze wurden nun rot.
Text: Urs Vogelbacher.

Hafen Rotterdam: Das nautische Jahr: Grundsätzlich sicheres 2023

Als grundsätzlich sicheres Jahr sieht die Hafenverwaltung Rotterdam 2023: Es gab keine schweren Unglücke, aber mehr kleinere Unfälle bei weniger ankommenden Schiffen. Die Nachhaltigkeitsziele der Stadt stehen im Jahr 2024 im Vordergrund. Die Verkehrs- und Umschlagszahlen des Hafens Rotterdam folgen in der März-Ausgabe des «SVS aktuell».

Im vergangenen Jahr ist die Zahl der anlaufenden Hochseeschiffe und Binnenschiffe im Rotterdamer Hafen deutlich zurückgegangen – von 29.029 auf 27.886 und von 97.459 auf 89.183. Es gab keine schweren Unfälle und die Zahl der sonstigen Unfälle stieg von 137 auf 159. Der nautische Sicherheitsindex – der Index, der den Sicherheitsgrad angibt – stieg von 6,39 auf 7,51. Hafenmeister René de Vries kann auf ein sicheres Jahr zurückblicken, aber die zahlreichen Zwischenfälle mit Fahrgast- und Freizeitbooten erfordern nach wie vor besondere Aufmerksamkeit.

Die gefährdetsten Nutzer schützen

De Vries befürwortete die jüngsten Empfehlungen der niederländischen Sicherheitskommission OVV, die am meisten gefährdeten Nutzer des Hafens – die Fahrgastschiffe und Freizeitboote – stärker zu schützen. «Wir beobachten, dass die Wasserwege in der Stadtregion immer stärker be-

fahren werden. Wir setzen alles daran, das Fahrverhalten in der Freizeit- und Fahrgastschiffahrt positiv zu beeinflussen. Es wäre gut, wenn wir noch in diesem Jahr mit konkre-

ten Massnahmen auf der Nieuwe Maas beginnen könnten.» Die Nieuwe Maas ist eine der wichtigsten Wasserstrassen in den Niederlanden. Solche Massnahmen müssen vom Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft durchgeführt werden.

Mehr Lecks

Die Zahl der gemeldeten Lecks stieg im Berichtsjahr auf 216. Bisher wurden jährlich im Normalfall etwa 180 Leckagen entdeckt. Dafür sind zum Teil die starken Regen-



Boudewijn Siemons (59) übernahm zum 1. Februar 2024 die Aufgabe des CEO der Port of Rotterdam Authority (niederländisch: Havenbedrijf Rotterdam). Er trat die Nachfolge von Allard Castelein an, der im vergangenen Sommer ausgeschieden ist. Seitdem hatte Siemons neben seiner Position als COO bereits die Position des Interims-CEO inne.

fälle der letzten Monate verantwortlich. Rund 20% der gemeldeten Wasserverunreinigungen werden ohnedies an den Kais verursacht. Dieser Wert wird seit dem 1. Januar als massgeblicher Leistungsindikator für den Hafengebiet mit einbezogen. Mittlerweile wurde die Erfassung von Leckagen deutlich verbessert, so dass die Ursachen besser festgestellt und die Werte durch eine zusätzliche Überwachung beeinflusst werden können. Die Abteilung Hafengebiet führt mit mehreren Terminalbetreibern Gespräche, mit dem Ziel, die Wasserverunreinigungen zu verringern.

2024 im Zeichen der Nachhaltigkeit

Der Hafengebiet unterstützt die Nachhaltigkeitsziele der Stadt und engagiert sich für die Energiewende. Der Hafengebiet ist mit der Nutzung von Landstrom im Stadt-

zentrum sehr zufrieden. Vor allem rund um Noordereiland und im Maashaven wird dieser viel genutzt. Im westlichen Hafengebiet ist die Landstromnutzung praktisch gleich Null. Die Port of Rotterdam Authority wird auch hier ein Generatorverbot einführen, berät sich aber noch mit den Interessenvertretern der Kunden in dieser Angelegenheit.

Methanol als neues Antriebsmittel

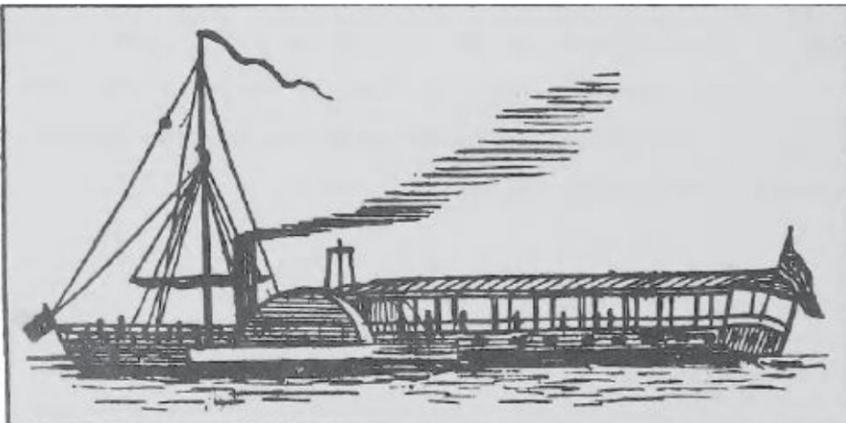
Im vergangenen Jahr wurde zum ersten Mal ein mit Methanol betriebenes Containerschiff mit Biomethanol bebunkert. Damit wurde ein langer Prozess der Vorbereitung auf den Einsatz von Methanol auf Schiffen erfolgreich abgeschlossen. Ab jetzt ist das Bunkern von Methanol in Rotterdam eine ganz normale Angelegenheit. Inzwischen laufen die Vorbereitungen für Schiffe, die mit Ammoniak betrieben werden. Der



Ab dem 1. März ist Hanna Stelzel neue Direktorin des Containersektors der Port of Rotterdam Authority (PRA) und damit verantwortlich für alle Aktivitäten innerhalb der Containerkette auf See, im Hafen und im Hinterland. Stelzel ist Nachfolgerin von Hans Nagtegaal.

Hafengebiet geht davon aus, dass die ersten mit Ammoniak betriebenen Schiffe im Jahr 2025 im Hafen einlaufen werden. Sie können nur dann hier bunkern, wenn dies genau so sicher verläuft, wie das Bunkern von LNG (Flüssiggas) oder Schweröl.

Ein Oldie erzählt (II): Eine Schweizerin anno 1817



Regula Engel-Egli (1761 - 1853) war vermutlich die erste Schweizerin, die mit einem Dampfschiff fuhr. In ihren Memoiren, erschienen unter dem Titel «Lebensbeschreibung der Witwe des Obrist Florian Engel», beschreibt sie dieses Erlebnis wie folgt: «Einen sonderbaren Anblick gewähren diese neu erfundenen Fahrzeuge, wenn man sie zum ersten Mal sieht. Ich glaubte auf eine Holzsägemühle zu treten und konnte mir gar nicht vorstellen, was das werden würde, auch gleicht die Bewegung der Maschine jener einer Sägemühle vollkommen, indem sie sich immer auf und ab bewegt. Diese Erfindung ist für Passagiere sehr nützlich, weil man sehr schnell befördert wird und folglich viel Zeit und Geld erspart.» Sie fuhr mit dem Dampfschiff von New York nach Philadelphia, wo sie am 6. Januar 1817 ankam. Den Namen des Schiffes notierte sie nicht. Eine Recherche im Internet ergab, dass zu jener Zeit das DS CHESAPEAKE auf dieser Strecke im Einsatz war. Ein Bild davon war nicht zu finden, wohl aber eines des Schwesterschiffes EAGLE.

Entsorgungspflicht ausgeweitet

In den Häfen von Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Moerdijk und Dordrecht können Seeschiffe alle möglichen Arten von Schiffsabfällen entsorgen. Die angelieferten Abfälle werden von den Sammelstellen per Lkw oder Binnenschiff zu zugelassenen Entsorgungsbetrieben transportiert. Vor kurzem hat die Port of Rotterdam Authority den Hafenabfallplan geändert. Die Entsorgungspflicht gilt nun für alle von Schiffen erzeugten Abfälle. Ziel dieser Änderungen ist es, einen maximalen Anreiz für die Entsorgung von Abfällen (einschliesslich Fischfanggeräten und passiv gefischten Abfällen) zu schaffen. Die Schiffe zahlen die Abgaben über die obligatorische Abfallgebühr gemäss den allgemeinen Bedingungen.

Gruss vom Seeschiffahrtsamt

Unter dem Motto «Kein Januarloch!» landete kürzlich dieser Gruss auf der Redaktion des «SVS aktuell». Den geben wir natürlich gerne mit leicht gekürztem Text an unsere Leserschaft weiter:



Für die internationale Schifffahrt war der Jahresbeginn ereignisreich. Das Jahr hat herausfordernd begonnen. In den Worten der Sonntagszeitung vom 14. Januar: Auf den Weltmeeren braut sich ein Sturm zusammen. 2024 bietet nebst Herausforderungen auch Chancen für die internationale Schifffahrt der Schweiz. Leitlinie ist die maritime Strategie des Bundesrates. Ein Ziel des Bundesrates ist die Modernisierung der Schweizer Flagge und die Erhöhung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt legt 2024 daher einen Fokus darauf und beabsichtigt, konkrete Schritte zur Anpassung der gesetzlichen Grundlagen einzuleiten. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den Nationalitäts- und Kapitalvoraussetzungen zur Registrierung der See- und Rheinschiffe.

Die konstruktive Zusammenarbeit, die gegenseitige Unterstützung mit Expertise und Goodwill sollen im Vordergrund stehen. Wir wollen tragfähige Lösungen suchen, die auch zur Verwirklichung der Schweizer Nachhaltigkeitsziele beitragen. Eine wesentliche Änderung, welche die Seeschifffahrt betrifft, ist in der Vernehmlassungsvorlage zur Teilrevision des Landesversorgungsgesetzes vorgesehen: Dessen Art. 36 schliesst die Gewährung der finanziellen Sicherheiten durch den Bund aus. Die Vernehmlassung unter der Federführung des Departementes für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF läuft noch bis am 31. März 2024.

Haben Sie ein Anliegen? Zögern Sie nicht! Rufen Sie uns an oder kommen Sie auf einen Kaffee vorbei. Das Team des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes in Basel freut sich auf eine weiterhin spannende, direkte und offene Zusammenarbeit. Seit 1. November unter der Leitung von David Urwyler.

Schweizerisches Seeschiffahrtsamt

Bild: Hinten, v.l.n.r.: Wendy Wohlfender, Michaela Lüchinger, Alexandros Koltsidas, Andrin Studer, Lukas Roth. Vorne, v.l.n.r.: Dominique Udry, David Urwyler, Carola Christen, Maria Ramos

SVS-GV 2024: jetzt anmelden

Die GV der SVS findet am 15. April 2024 ab 17 Uhr statt. Der Anlass wird auf der «Christoph Merian» der BPG durchgeführt, die am Dreiländereck (Seite Hafenbecken) vertäut ist. Die Einladungen wurden versandt. Anmelden kann man sich ab sofort direkt via Homepage www.svs-ch.ch.

Reichhaltiges BPG-Programm

Die BPG bietet dieses Frühjahr wieder ein reichhaltiges Programm an Spezialereignissen. Bevor im Mai die Rundfahrten-Saison wieder beginnt, wird es an Bord des Rhystärns mörderisch, lustig und elegant:

COMEDY SHOW DINNER

Lassen Sie sich bei einem 3-Gang Menü von David Bröckelmanns Parodien bekannter Persönlichkeiten aus Politik, Sport, Wirtschaft, Kultur und Fernsehen begeistern und lachen Sie mit, wenn Salomé Jantz aus dem Nähkästchen plaudert.

MORD AN BORD

Kommen Sie an Bord des «Rhystärn» zum Krimi-Dinner «Mitten ins Herz» mit dem Schlagertduo Andrea Berger und Florian Hufeisen. Erleben Sie einen spannenden und humorvollen Abend mit musikalischen Einlagen und einem feinen 3-Gang Menü.

CAPTAINS DINNER

Endlich wieder zurück! Erleben Sie ein edles 4-Gang Captains Dinner mit persönlichen und unterhaltenden Anekdoten aus der Welt der Nautik.

ÜBERRASCHEN SIE IHRE LIEBSTEN

Sie sind auf der Suche nach einer schönen Geschenkidee? Unsere Gutscheine bereiten Ihren Lieblingemmenschen bestimmt grosse Freude.

Tickets können online, bei der Verkaufsstelle an der Schiffplände oder an Bord beim Servicepersonal gekauft werden. Auch bei der Tourist Information im Stadtcasino am Barfüsserplatz und im Stadtbüro Tourismus Rheinfelden sind Tickets erhältlich.

www.bpg.ch

Neues aus der Revierzentrale



Am 30. Januar 2024 wurde der Erweiterungsbau mit Büro- und Sanitärcontainern im Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb an der Revierzentrale (RVZ) fertig gestellt und in Betrieb genommen. Die Bereichsleitung und Sachbearbeiterinnen der Bereichsleitung haben einen neuen Arbeitsplatz im oberen Bereich der Bürocontainer-Anlage bezogen. Zusätzlich konnten Räumlichkeiten für Garderoben und Sanitäranlagen in Betrieb genommen werden. Die Anlage wurde von der Fa. Würzburger AG Birsfelden geplant und von Dipl. Architekt FH David Theill als Projektleiter begleitet. Ab April 2024 soll der Hausmüll der GMS/TMS neu auf der Schleuse erfolgen können. Die Abgabemöglichkeiten auf der Berme werden entfernt. Auf der neuen Interventionsplattform (s. Seite 7 dieser Ausgabe) soll eine Pressmulde als weitere Abgabemöglichkeit geschaffen werden. Ab ca. Mai-Juni ist eine die UKW-Binnenschifffahrtfunkanlage auf der RVZ komplett erneuert. Dank topmoderner Systembausteine ist eine gesamtheitliche Abdeckung mit UKW-Kanal 18 von Märkt bis Rheinfelden gewährleistet. In der App PegelBS ist neu bei der Ansicht «Rhein-Rheinhalle» ein *i* eingebunden. Damit kommt der Anwender direkt auf die Webseite der SRH und kann die Pegeldata ablesen. Ebenfalls Bestandteil der App ist die Messung der Durchfahrtshöhen - ein klarer Mehrwert für die Schiffsführer.



PORT OF SWITZERLAND

port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor
 Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter
 125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe
 80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze