

Umschlag Schweiz. Rheinhäfen Jan. – Sept. 2023: Total 20% Plus dank Mineralöl – Container verringern Minus

Das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) liegt nach neun Monaten 2023 um 20% über der Vergleichsperiode des Vorjahres. Dafür verantwortlich ist vor allem der Import von Mineralölprodukten mit einem Zuwachs um über 85%, der sich damit wieder auf Niveau vor der Energiekrise befindet. Der Containerbereich hat seinen Rückstand gegenüber der Vorjahresperiode dank ordentlichem 3. Quartal etwas verringert; das Ergebnis liegt aber immer noch um gut 12% unter der Vorjahresperiode. Die Agrarverkehre in den Häfen litten unter starker Konkurrenz durch Strasse und Schiene.

Total wurden in der Berichtszeit 85'051 TEU umgeschlagen, was einem Minus von 12,4% gegenüber dem Total der ersten drei Quartale 2022 entspricht. Im 3. Quartal konnte der Rückstand gegenüber dem Vorjahr etwas verringert werden; dieser lag beim Halbjahresvergleich noch bei 18%.

Einzelne Häfen unterschiedlich

Die stark von der Entwicklung der Mineralölverkehre abhängigen Muttenz-Auhafen (+50,2%) und Birsfelden (+28,8%) profitierten besonders. Der Hafen Kleinhüningen (-11,5%) bekam die Entwicklungen im Container- und im Agrarbereich zu spüren. Der Import- oder Bergverkehr in allen drei Häfen – mit 3,2 Mio. t der wichtigere der beiden Sektoren – stieg gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um 25,8%, der Export- oder Talverkehr verminderte sich bei knapp 614'000 t 3,5%.

Der Vergleich wird von diversen Sondereffekten beeinflusst. So waren im 2022 vor allem von Februar bis Juni starke «Nachholverkehre» nach der Pandemie und den verschiedenen Lockdown-Phasen in China für

ein starkes Wachstum verantwortlich, während sich die ungünstigen Wasserstände im 3. Quartal negativ ausgewirkt hatten. Beide Faktoren fielen im Berichtsjahr weg.

Politische Krisen und Inflation

Negativ zu Buche schlugen im laufenden Jahr hingegen die aufgrund politischer Spannungen und inflationärer Entwicklungen in Europa abnehmenden Transportmengen. Im längerfristigen Vergleich liegt die
Fortsetzung auf Seite 4

Inhalt

SRH-Umschlag Jan. – Sept. 2023: Total 20% Plus dank Mineralöl – Container verringern Minus	1
3. Ausgabe des ZKR- Reflexionspapiers «ACT NOW» online	4
Schleusenunfall in Iffezheim	5
Ausbildungs-Interessierte schnuppern	5
Thurgau Travel: Grosser Andrang am Tag der offenen Schiffe	6
UNITED RIVERS am World Travel Market mit vielseitigen Plänen	7
Neuer SVS-Geschäftsführer: Oberbeck folgt auf Auderset	8
Kees Grinwis: 46 Jahre auf der «Norma»	9
Birsterminal löscht Monsterbagger	10
Impressionen Schnuppertag	11
Wimpel und Stempel	12

Gegendarstellung

zum Artikel «Gateway Basel Nord: Plangenehmigung liegt vor - weitere Verzögerung droht»

Im «SVS aktuell», Nr. 8/Oktober 2023, wird behauptet, die Swissterminal AG habe nur deshalb Einsprache gegen die Plangenehmigung für das Projekt «Gateway Basel Nord» (GBN) eingelegt, um sich einen zeitlichen Vorteil für ein angebliches «Konkurrenzprojekt» im Elsass zu verschaffen. Das ist falsch. Mit ihrer Beschwerde bezweckt die Swissterminal AG, den funktionierenden Wettbewerb auf dem Gebiet des Containerumschlags und damit auch ihr eigenes Existenzrecht zu verteidigen.

Bachmann Rechtsanwälte AG,
8027 Zürich

Gemäss Art. 28g bis 28l ZGB besteht die Verpflichtung, eine Gegendarstellung unbeachtlich ihres Wahrheitsgehalts abzdrukken. Die Redaktion hält an ihrer Darstellung fest.

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, Marina Tolic, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/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

GEFO

Rhein-Reise:**Der GEFO Stainless Steel Tanker „Tintoretto“ vor dem Loreley-Felsen****Lore Ley**

Die schönste Jungfrau sitzt
dort oben wunderbar,
ihr Geschmeide blitzet,
sie kämmt ihr goldenes Haar.

Den Schiffer in dem kleinen Schiffe
engreift ein wildes Weh;
er sieht nicht die Felsenriffe,
er schaut nur in die Höh.

Heinrich Heine, 1824

**Die Loreley-Passage war früher eine Gefahrenstelle für die Schifffahrt.
Heute sind die Felsenriffe weggesprengt.**

Fortsetzung von Seite 1

Umschlagsmenge nach neun Monaten 2023 über demjenigen der Vergleichsperiode 2020 (84'000 TEU), aber noch nicht wieder auf dem Vor-Corona-Niveau (2018: 103'000 TEU, 2019: 93'000 TEU). Der «reine» Importverkehr (volle Container) nahm mit einem Total von 30'812 TEU um knapp 11% gegenüber der Vergleichsperiode ab. Der praktisch gleiche Rückgang ist beim «reinen» Exportverkehr (abgehende volle Behälter) mit einem Total von 29'080 TEU zu konstatieren.

Total wurden 59'892 TEU (-10,6%) an vollen Containern bewegt. Beim Verkehr mit Leercontainern – dieser dient zum Ausgleich der Depots – zeigt sich bei einem Total von 24'559 TEU ein Minus um gut 18%. Angesichts des wirtschaftlichen Umfelds kann das Ergebnis als respektabel qualifiziert werden. Bei zu erwartenden guten Wasserständen und unter Annahme von sich zumindest nicht massiv verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im 4. Quartal darf man auf ein ansprechendes Totalergebnis 2023 hoffen.

Flüssige Treib- und Brennstoffe

In den ersten neun Monaten 2023 wurde die 2-Mio-Grenze beim Im-

port von flüssigen Treib- und Brennstoffen über die Rheinhäfen mit 1,92 Mio. t nur knapp verfehlt. Das Ergebnis entspricht einer Steigerung um nicht weniger als 85% und erreicht damit wieder die Werte vor der Energiekrise.

Äusserst schwaches Vorjahr

Die massive Steigerung ist daher vor dem Hintergrund des äusserst schwachen Ergebnisses des Vergleichsjahres zu sehen. Der Krieg in der Ukraine mit den nachfolgenden Russland-Sanktionen und die ausgeprägte Niedrigwasser-Periode führten zu einer starken Teuerung bei allen Energieträgern. So waren z.B. auch die Endverbraucher mit Zukäufen sehr zurückhaltend. Mit Preisen, die sich im 2023 doch etwas normalisierten und Tanks, die zunehmend leer waren, stieg die Nachfrage stark an. Die sich stabilisierenden Preise an den Tanksäulen sorgten weiter für steigende Importe von Benzin und Diesel. Dazu fielen in diesem Jahr die staatlichen Rabatte bei Treibstoffen im benachbarten Ausland weg, was den Schweizer Tank-Tourismus dämpfte.

Profitiert von dieser Entwicklung hat in geringerer Masse die einzige noch im Inland verbliebene Raffinerie. Die Abfuhr des Schweröls als Reststoff geschieht per Schiff; hier



stieg der Umschlag um knapp 6% auf gut 36'000 t.

Da die Tanks bei den Endverbrauchern mehrheitlich gefüllt sind, ist davon auszugehen, dass sich der Aufwärtstrend gegenüber dem Vorjahr im 4. Quartal eher verlangsamen wird. Als Unwägbarkeit bleibt die Entwicklung in Nahost.

Landwirtschaft. Erzeugnisse Nahrungs- und Futtermittel

Auch im 3. Quartal verzeichneten die Schweizer Rheinhäfen in den beiden Segmenten einen grossen Mengenrückgang. Im Vergleich zum Vorjahr schloss das 3. Quartal mit einer Mindermenge von 42'000 t, was einem Rückgang von 26,5%

3. Ausgabe des ZKR-Reflexionspapiers «ACT NOW» online



Die ZKR hat die dritte Ausgabe des Reflexionspapiers „Act now!“ veröffentlicht. Darin sind sowohl die Ergebnisse des Niedrigwasser-Workshops von 2019 als auch des Follow-up-Expertenworkshops von 2023 berücksichtigt. Die wichtigsten Aktualisierungen betreffen eine Analyse des Niedrigwasserereignisses von 2022 sowie neue Entwicklungen in den Bereichen Infrastruktur, Anpassung der Schiffe und digitale Instrumente oder auf Verloader- und Logistikebene. Das Reflexionspapier steht auf der Internetseite <https://www.ccr-zkr.org/13020156-de.html> zusammen mit allen Informationen zu den von der ZKR veranstalteten Workshops zum Thema Niedrigwasser zur Verfügung. Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen werden.

entspricht. Die für diesen Rückgang verantwortlichen Faktoren können wie folgt zusammengefasst werden.

- Die Warenströme: Nach wie werden grosse Mengen mit europäischem Ursprung 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: Aufgrund der Inlandernte sind die Zölle in der Schweiz sehr hoch.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichneten insgesamt im Vergleich zum Vorjahr im 3. Quartal einen Rückgang von 44%, was rund 28'000 t entspricht. Hier drückten vor allem die Monate Juli

und August mit einem Rückgang von insgesamt 70% das Resultat. Der Monat September war dagegen dank grösserer Mais- und Weizenankünften auf Vorjahresniveau.

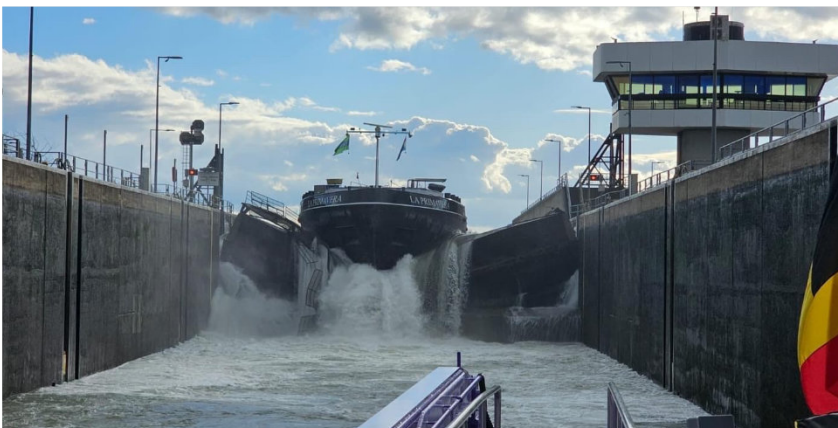
Die Nahrungs- und Futtermittel mussten gegenüber dem Vorjahr im 3. Quartal ebenfalls einen Rückgang von 16% resp. 14'500 t verkraften. Die bereits im 2. Quartal sichtbaren Parameter haben auch im 3. Quartal nach wie vor Gültigkeit, resp. haben sich aufgrund des erneuten Mengenrückganges noch akzentuiert. Eine Verbesserung ist kurzfristig nicht absehbar: Niedrige Wasserstände auf dem Rhein und die damit verbundene eingeschränkte Auslastung der Schiffe verteuern die Transporte auf dem Rhein und die Lagerkapazitäten in den Rheinhäfen werden weitestgehend für die Pflichtlagerhaltung ge-

nutzt. Dies führt zu einem erheblichen Ungleichgewicht von Kosten und Erträgen bei den Hafenfirmen und damit zu einer unterdurchschnittlichen Auslastung der Umschlagsinfrastruktur.

Übrige Güter

Dank stabiler Pegelstände im Sommer wurden im dritten Quartal 2023 wieder 5'107 t an **festen mineralischen Brennstoffen** importiert. Bis zum 30. September wurden somit bereits 15'196 t über die Rheinhäfen in die Schweiz eingeführt, und bis Ende Jahr wird voraussichtlich die gleiche Einfuhrmenge wie im Jahr 2021, also wie vor der Energiekrise, erreicht. Es handelt sich dabei vorwiegend um Steinkohle für die Zementwerke, die

Prekärer Schleusenunfall in Iffezheim



Eine schwere Havarie bei der Einfahrt in die Schleuse Iffezheim birgt Risiken für die Schifffahrt bis nach Basel. Die eine Schleusenkammer dürfte für rund ein Jahr ausfallen. Der Unfall soll sich nach Auskunft der Behörden so zugetragen haben: Das Güterschiff „La Primavera“ war auf der Fahrt von Basel nach Karlsruhe. Da sich ein anderes Schiff bereits in der Schleuse befand, war das Tor des Zweikammer-Systems geschlossen. Die „La Primavera“ rammte das Stahltor und schnitt es förmlich von oben auf. Das Schleusentor wurde bei dem Aufprall so stark beschädigt, dass es komplett ersetzt werden muss. Die Reparaturarbeiten werden wohl mindestens ein Jahr dauern. Hinzu kommt: Es gibt in Iffezheim zwar zwei Schleusenkammern, aber die nicht beschädigte wird zur Zeit saniert. Dadurch dauert der Schleusenvorgang ohnehin doppelt so lange wie normalerweise. Und sollte diese Kammer, aus welchen Gründen auch immer, ebenfalls ausfallen, wäre die Schifffahrt zwischen den Seehäfen und Basel blockiert. Die Schleuse ist seit 1977 in Betrieb und gehört zu den grössten und leistungsfähigsten Doppelschleusen Europas. Jedes Jahr wird sie von rund 25.000 Binnenschiffen mit 20 Millionen Gütertonnen passiert. Wie die zuständige Wasserschutzpolizei bekannt gab, wird gegen die Steuerfrau wegen des „dringenden Verdachts des Einflusses von Alkohol“ ermittelt. Dies könnte nicht nur strafrechtliche Folgen für die Frau haben. Auch ihr Befähigungszeugnis in der Binnenschifffahrt könnte dadurch wegfallen.

Ausbildungs-Interessierte schnuppern



13 Schülerinnen und Schüler hatten sich diesen Herbst zu einem Schnupper-Event im Hafen Basel-Kleinmünchen angemeldet. Nach Begrüssung und kurzen Infos über die Ausbildung durch die SVS-Ausbildungsfachfrau Kathrin Bühler und Informationen über die Rheinschifffahrt durch Peter Schilder von der SRH folgte ein Rundgang im Hafenumuseum, wo die Interessierten unter anderem mit Knoten und Spleissen, der Rheingeografie und den Aufgaben der Arbeitsschiffe und der Schweizerischen Rheinhäfen. Ein Höhepunkt war sicher die Hafenumrundfahrt auf der «Rhystärn» mit der Möglichkeit zu beobachten, was die Aufgaben eines Schiffsführers, Steuermann oder Matrosen sind (Anlegen, Ablegen, festmachen etc.).

Fotos auf Seite 11

über die Schweizerischen Rheinhäfen eingeführt werden.

Anhand der Einfuhrmengen der Produktgruppe **Eisen, Stahl und NE-Metalle** von nur 47'845 t, das schwächste Quartalsergebnis seit 2020, können die Folgen der Hamsterkäufe aus dem 2022 und der stark gestiegenen Rohstoffpreise sehr gut nachvollzogen werden.

Ebenso sind die deutlich erhöhten Energiepreise in der Schweiz dafür verantwortlich, dass in der Stahl- und Aluminiumindustrie teilweise die Produktionskosten zu hoch wurden, weshalb die Produktion gedrosselt wurde. Aus diesem Grund hat der Bundesrat im Sep-

tember entschieden, diese Branche zu unterstützen.

Was den Export betrifft, muss festgestellt werden, dass die Ausfuhren von Produkten der Gruppe Eisen und Stahl und NE-Metalle über die Schweizerischen Rheinhäfen lediglich 1'133 t erreicht haben. Einer der Gründe ist die reduzierte Produktion aufgrund der genannten Faktoren.

Die guten Wasserstände im Hochsommer ermöglichten im dritten Quartal einen Anstieg der Importe von Produkten aus der Gruppe **Steine, Erden und Baustoffe** auf 147'596 t, was knapp 10'000 t mehr sind als im zweiten Quartal. Leider konnten die Exporte mit 59'670 t die Mengen des zweiten Quartals nicht erreichen.

Die Auswirkungen der im Juli 2022 gestarteten Zinswende der Zentralbanken zeigen sich nun in einer gesunkenen Nachfrage im Euro-Raum nach Schweizer Baustoffen. Dies ist unter anderem auf die stark gestiegenen Zinsen und Investitionskosten für Bauprojekte in der EU zurückzuführen. Daher ist es wahrscheinlich, dass in den nächsten Monaten weitere Reduzierungen der privaten Ausgaben für Infrastrukturprojekte mit hohem Baustoffbedarf zu erwarten sind.

Unter den Erwartungen entwickelte sich die Sparte **chemische Erzeugnisse** mit einem Minus von jeweils knapp 10% bei der Zufuhr (111'368 t) und Abfuhr (28'473 t).

Thurgau Travel:

Grosser Andrang am Tag der offenen Schiffe

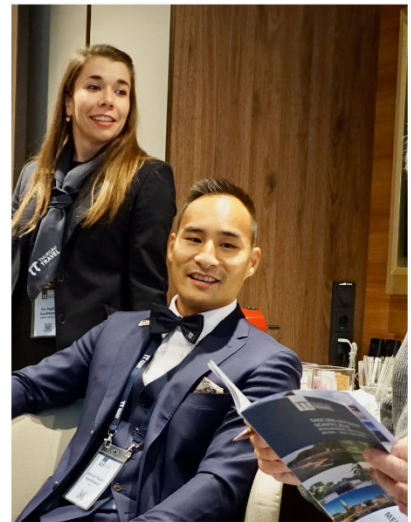
Gut 2'000 Personen besuchten Anfang November am «Tag der offenen Schiffe» in Basel die vier am Terminal St. Johann liegenden Schiffe. Viele nutzten den Event gleich zur Buchung. Sie sind in guter Gesellschaft: Thurgau Travel hat laut CEO Daniel Pauli-Kaufmann in Sachen Umsatz und Gästezahl wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht.

Die ganze Palette der Thurgau Travel-Schiffe konnte in Basel besichtigt werden: von den schon etwas älteren «Thurgau Casanove» und «Thurgau Saxonica» über die bei vielen Stammgästen beliebte «Antonio Bellucci» bis zur dieses Jahr getauften «Thurgau Gold» (Bild unten). Die Besucher kamen in den Genuss von Vorträgen über recht exotische

Fahrtgebiete, etwa in Costa Rica oder Indien und Bagladesch, oder liessen sich vom Seemannschor «Störtebeker» und der Ladwig's Dixieland Kapelle begeistern.

Corona überwunden

Derweil nahmen im Mediengespräch CEO Daniel Pauli-Kaufmann und sei-



ne Frau Pia zum Unternehmen Stellung (Bild oben). Vor allem zeigten sich die beiden erleichtert, dass Corona nun endgültig überwunden und sowohl Umsatz wie Gästezahl wieder auf dem Niveau vor der Pandemie seien. Vom kommenden Jahr erhofft man sich viel, auch angesichts der Belegungszahl von bereits 30%, die «einen gut schlafen lässt», so der O-Ton des CEO, «und wenn hier in Basel noch 400 – 600 Buchungen dazukommen, ist es ein voller Erfolg.» Die Buchungen verteilen sich auf etwa 60% Repeater und 40% Neukunden.

Nachhaltigkeit im Zentrum

Betont wurde, dass man sich sehr ernsthaft mit dem Thema Nachhaltigkeit befasse. So würde in einer Studie der CO2-Ausstoss gemessen



und im März ein Nachhaltigkeitsreport veröffentlicht. «Schon heute kann man sagen, dass eine Kreuzfahrt Basel-Amsterdam-Basel inkl. Ausflüge, Essen und Getränke etwa so viel CO₂ verursache wie ein Flug Basel-Amsterdam», erklärte Daniel Pauli-Kaufmann. Beim Neubau der «Thurgau Gold» habe man besonders Wert auf Energieeinsparungen gelegt mit rund 20% weniger Treibstoffverbrauch, Bestückung mit Katalysatoren, die den NO₂-Ausstoss und den Feinstaub reduzierten, dem Einsatz von Solarmodulen und moderner Beleuchtung.

Ein weiteres grosses Thema ist der Fachkräftemangel, wobei Thurgau Travel nur indirekt betroffen sei, da man mit Reedereien zusammenarbeite, die sich um die Rekrutierung des Personals kümmern. «Wir sind aber froh, dass wir keine einzige Fahrt wegen Mangels an Personal ausfallen lassen mussten», sagte ein sichtbar erleichterter CEO. Allerdings hätte im 2022 einiges Personal aus der Ukraine gefehlt.

Für 2024 ist eine Vertiefung des 2023 begonnenen Markteintritts in Deutschland, insbesondere in verstärktem Kontakt mit den Reisebüros. Man werde im deutschen Markt

aber ein eher hochpreisiges Angebot behalten, denn «wir wollen nicht, dass unsere Schweizer Kunden feststellen müssen, dass dieselbe Leistung bei Buchungen im Nachbarland deutlich günstiger gewesen wäre.»

Immer wieder verwechselt wird Thurgau Travel mit dem Mitbewerber Mittelthurgau, was Pia Pauli-Kaufmann aber kalt lässt: «Konkurrenz belebt das Geschäft und bei Verwechslungen profitiert mal der eine, mal der andere.» Ein Namenswechsel ist auf alle Fälle kein Thema: «Mein Vater war bekannt unter dem Namen 'Thurgau-Hans' – das prägt und ist die ID des Unternehmens.»

UNITED RIVERS am World Travel Market: Vielseitige Pläne für eine nachhaltige Zukunft

UNITED RIVERS wartete nach einem erfolgreichen Auftritt auf dem World Travel Market in London vom vergangenen Jahr 2023 mit noch ehrgeizigeren Plänen für die Kreuzfahrtbranche auf. Mit über 100 Passagierschiffen im Management und einer Leidenschaft für innovatives Schiffsmanagement hat sich das international etablierte Unternehmen aus Basel zum führenden Dienstleister in der Passagierschiffahrt entwickelt. Künftig will es das Know-how auch stärker auf hoher See zur Anwendung bringen.



Die erfolgreiche Holding, die das gesamte Leistungsspektrum der Passagierschiffahrt von A wie eigenen Anlegestellen an strategisch relevanten Orten wie London-City oder Köln bis Z wie Zertifizierung

abdeckt, verschreibt sich ganz bewusst Schlüsselthemen in ökologischer, sozialer wie wirtschaftlicher Hinsicht. Mit ihren Hauptdivisionen setzt UNITED RIVERS die Hebel bei den Servicegesellschaften River Ad-

vice und Ocean Advice, der Event- und Tagesschiffahrt unter FLOATING VENUES und der eigenen «White Label»-Reederei STARLING FLEET unmittelbar an. Am diesjährigen WTM präsentierten UNITED RIVERS gleich mehrere Neuheiten in dieser Hinsicht.

Volle Kraft voraus in Richtung CO₂-Neutralität

UNITED RIVERS-Gesellschaften bieten bereits heute «White Label»-Managementservices auf sämtlichen Gewässern an und sind in diesem Bereich Marktführer. Das bedeutet, die Schiffe werden im Auftrag bekannter Marken betrieben, wobei Fragen des nachhaltigen Betriebs – beispielsweise in punkto schadstoffärmeren Antrieb, aber auch Abfallreduktion und Engagement gegen Food Waste – ein hoher Stellenwert eingeräumt wird. «Die Flussschiffahrt ist gefordert, ihren Beitrag an klimaverträgliches Reisen zu leisten. Dabei setzen wir auf technologische, aber auch ganz handfeste Verbesserungen», erklärt Robert Straubhaar.

OCEANDIVA – klimaneutral auf dem Wasser unterwegs

Die Oceandiva London wurde im Frühjahr 2023 als weltweit erster klimaneutraler schwimmender Veranstaltungsort mit dem begehrten Platin-Label des Green Award ausgezeichnet. Mit diesem Gütesiegel werden Schiffe zertifiziert, die Umweltschutz, Sicherheit und Qualität vereinen.

Nachhaltige Ziele auch bei eigenen Häfen und der KD

Auch bei anderen Event- & Ausflugsschiffen setzt UNITED RIVERS Massstäbe. So hat die KD Köln-Düsseldorfer mit der «RheinGalaxie» ein nachhaltiges Event-Ausflugsschiff für über 1000 Personen am Start. Dieses wurde im April 2022 dem Betrieb übergeben. Die «MS RheinEnergie» wird

fürs Frühjahr auf Hybridantrieb umgestellt. Zudem rüstet die KD mit Hochdruck ihre Landbrücken sukzessive mit Landstrom aus. Komplett elektrifiziert wird auch der eigene Hafen der Unternehmensgruppe in Dodewaard / Niederlande, damit auch dort sämtliche Schiffe komplett mit Landstrom versorgt werden können. Ocean Advice, das Pendant von River Advice auf hoher See, bietet unter dem Dach von UN-

ITED RIVERS ein umfassendes Spektrum an nautischem und technischem Management sowie Hotel- und Cateringmanagement mit eigener Crew und stellt eine komplette «White Label»-Serviceplattform für Passagierschiffe auf den Weltmeeren zur Verfügung. In punkto Engagement für nachhaltige Schifffahrt sorgt die Ankündigung des Baus eines GREEN OCEAN CRUISERS, der in Zukunft die Weltmeere umweltfreundlich bereisen wird, für Aufsehen.

Neuer SVS-Geschäftsführer: Simon Oberbeck folgt auf André Auderset

Der SVS-Vorstand hat an seiner Novembersitzung Simon Oberbeck zum neuen Geschäftsführer des Schifffahrtsverbandes gewählt. Oberbeck folgt auf den altershalber zurücktretenden André Auderset und wird sein Amt am 1. August 2024 antreten.

Der 40jährige Oberbeck (Foto rechts) setzte sich in einem offenen Verfahren gegen mehrere Bewerberinnen und Bewerber durch. Er arbeitet zur Zeit als Verantwortlicher „Kommunikation und Politik“ bei den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH).

Ab kommenden August wird Oberbeck die Geschäftsstelle der SVS leiten. Die SVS ist der Fachverband der Schweizer Schifffahrt zwischen den Seehäfen und Basel und vertritt die in den Häfen Basel, Muttenz und Birsfelden ansässigen Logistikunternehmen. Der Sitz ist im Hafen Basel-Kleinhüningen.

Der gelernte Kaufmann folgt auf den bisherigen Geschäftsführer

André Auderset, der im 2024 nach 16 Amtsjahren in den Ruhestand treten wird.

Simon Oberbeck wurde 1983 in Basel geboren und ist in Birsfelden aufgewachsen, wo er auch heute noch mit seiner Partnerin wohnt. 2003 schloss er eine Kaufmännische Lehre mit Berufsmaturität bei der Novartis ab. Diverse berufliche Stationen als Public Affairs-Mitarbeiter bei der Schweiz. Bankiervereinigung, als Persönlicher Mitarbeiter einer Nationalrätin und als Geschäftsführer der CVP (heute Mitte) Basel-Landschaft, führten in schliesslich vor 10 Jahren zu den Schweizerischen Rheinhäfen. Bei



den Rheinhäfen war Oberbeck als Verantwortlicher für die Kommunikation, Politik und das Direktionssekretariat mit drei Mitarbeiterinnen tätig. 2017 in Birsfelden und 2023 Basel organisierte Oberbeck mit seinem Team als OK-Chef das Hafenfest. Seit über 20 Jahren ist Simon Oberbeck auch politisch tätig. Von 2006 bis 2013 fungierte er als Präsident der Jungen CVP Schweiz. 2008 wurde er in den Gemeinderat Birsfelden gewählt, wo er nach nunmehr 15 Jahren dem Departement Bildung und Sicherheit vorsteht. 2015 rückte er als Landrat



Aus seinen vielfältigen Aufgaben für die SRH kennt man Simon Oberbeck im Hafen - und er kennt den Hafen.

des Kantons Basel-Landschaft nach und wurde 2019 und 2023 wiedergewählt. Seit 2021 ist er Präsident der Mitte-Landratsfraktion und Mitglied der Bau- und Planungskommission.

Schliesslich engagiert sich Oberbeck ehrenamtlich als Präsident von Familienpass Region Basel und als Vizepräsident des im Hafen ansässigen Museums Verkehrsdrehscheibe Schweiz. Neben seinen

kaufmännischen Tätigkeiten und dem Engagement als Politiker, arbeitete Oberbeck mehrere Jahre als Betreuer – zuvor als Zivildienstleistender – in einem Wohnheim für geistig behinderte Menschen in Basel.

Kees Grinwis:

46 Jahre auf der «Norma»

Seit fast einem halben Jahrhundert fährt der Niederländer Kees Grinwis mit seinem Güterschiff zwischen den Seehäfen und Basel/Birsfelden hin und her. Die Schiffe wechselten, aber nie der Name: Es musste immer «Norma» sein. Nun aber ist Schluss, Anfang November war die letzte Fahrt.

Der Blick zurück fällt dem 63jährigen leicht: «Wir hatten eine schöne Zeit und viel Spass», nur eines war es nie: langweilig. Jeder Tag war anders, jede Fahrt hatte seine Eigenheiten: «Da war die stets andere Natur in den verschiedenen Jahreszeiten. Manchmal hatte es Hoch- und manchmal Niederwasser – und vor allem die Fahrt durchs ‘Gebirge’ war immer ein schönes Erlebnis.»

Schwieriges Wasser war schon immer

Dass die Hoch- und Niederwasser in jüngster Zeit häufiger waren, kann Grinwis nicht bestätigen. Hochwasser, die früher eine grosse Rolle spielten, sind heute allerdings kaum mehr ein Problem, ganz anders in den 80er Jahren des vorigen Jahrhun-

derts: Da kam es schon mal vor, dass wir 2 Tage in Mannheim festlagen. Schon etwas häufiger seien dramatische Niedrigwasserphasen, die früher so alle 10-15 Jahre auftraten, mittlerweile aber etwa im Fünf-Jahres-Rhythmus. Die Ursache ist für ihn klar: «Früher hatten wir Juni und Juli das Gletscherwasser und den geschmolzenen Schnee in den Bergen. Da die Gletscher zurückgehen und immer weniger Schnee fällt, sind wir in dieser Zeit auf Regen angewiesen. Regnet es nicht, so fehlt es dann an Wassertiefe im Rhein.»

Rheinschwimmen: Schön, aber problematisch

Mehr Sorgen macht ihm eine Basel-spezifische Spezialität, dass nämlich immer mehr Leute im Rhein schwimmen und dabei den grossen Schiffen oft zu nahe kommen: «Die



Der Blick zurück, nicht ganz ohne Wehmut.

Leute schauen nicht und sind sich nicht bewusst, wie schwer ein Güterschiff zu manövrieren ist. Das kann schon mal Angst machen.» Umso mehr freut er sich, dass die 46 Jahre zwischen den Seehäfen und Basel ohne einen einzigen Unfall abgingen und auch nie ein Container über Bord ging.

Der Matrose auf der Dalbe

Einen Zwischenfall gab es aber schon, muss Grinwis schmunzelnd korrigieren. Da habe er nach Wartezeit an einer Dalbe das Tau eingeholt und erst nach einiger Fahrtzeit festgestellt, dass sein Matrose nicht mehr an Bord war. «Da ging der Herzschlag auf 350», erinnert sich Grinwis. Man habe sofort den Schleusenmeister alarmiert und eine grosse eingeleitet. Entwarnung kam allerdings bald, denn ein entgegenkommendes Schiff hatte den «Mann über Bord» aufgelesen: «Der ist einfach auf der Dalbe gesessen und hat grinsend den Daumen nach Auto-stopper-Manier gereckt, erzählte mir der entgegenkommende Schiffsführer.»

Viel lieber erzählt er aber von den schönen Zeiten und von der Familien-



Kees Grinwis auf der letzten Fahrt auf dem Rhein und auf seiner «Norma».

dynastie, die nun sein Sohn weiterführt. Schon der Opa habe 1932 ein Güterschiff gekauft «und natürlich hiess dieses 'Norma'. Mein Vater liess 1966 ein Schiff bauen und fuhr erstmals nach Basel und Birsfelden. Ich war ab 1976 als Matrose an Bord und ab 1979 als Schiffsführer – wieder auf einer neuen 'Norma'.» Anfangs wurden Coils transportiert, ab 2001 Container – wieder auf einer neuen «Norma» und 2007 kam der Koppelverband: «Wie der hiess, muss ich nicht erwähnen, oder?»

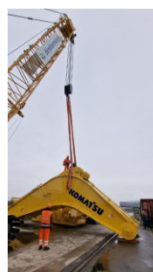
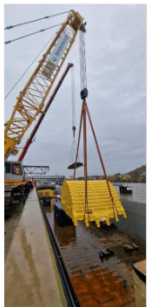
Die vielen Jahre war er natürlich

nicht allein an Bord; fünf Mann war die Besatzung, so dass man immer durchfahren konnte. Das wichtigste Besatzungsmitglied war ab 1982 eine Landratte, die aber bald alle Patente besass: «In all den Jahren begleitete mich meine Frau auf den Fahrten – und vergiss ja nicht zu erwähnen, dass sie Astrid heisst», nicht etwa Norma. Beide teilten neben der Schifffahrt eine weitere Leidenschaft, die sie an freien Sonntagen ab Kehl mit Fahrten durch den Schwarzwald feierten: «Essen ist unser Hobby und es gibt so viele gute Lokale im Schwarzwald und im Markgräflerland.» Diese Leiden-

schaft können die beiden nun privat fröhen, denn nun ist Schluss mit der Schifffahrt nach Basel, die «Norma» ist verkauft und heisst nun «Themhof II». Ganz ohne Planken geht es aber nicht: Sein Sohn hat ein Tankschiff gekauft, das aber zu gross für den Oberrhein ist und zwischen den Seehäfen eingesetzt wird.

Er hätte noch gerne die 50 Jahre auf der «Norma» vollgemacht, aber es sei immer schwieriger geworden, Personal anzuheuern, sagt Grinwis: «Ja nun, irgendwann muss Schluss sein – aber es ist der Schlusstrich unter eine wunderbare Zeit.» Adieu Kees, wir werden Dich und Deine «Norma» vermissen!

Birsterminal löscht Monster-Bagger

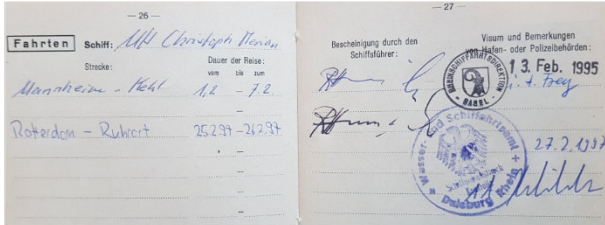


Buchstäblich mit einem «schweren Jungen» hatte es die Firma Birsterminal Mitte November im Hafen Birsfelden zu tun. Der «Monster Minen Bagger» KOMATSU PC-8000 wurde (transporttechnisch zerlegt) aus dem Binnenschiff MS EL TEIDE am betriebseigenen Terminal gelöscht. Es handelte sich um ein Ladungsgewicht von ca. 800 Tonnen, zerlegt in 35 Kollis. Birsterminal war im Auftrag der Emil Egger AG für Schiffs Löschung, Zwischenlagerung und Wiederverlad auf die LKW zuständig. Das schwerste Teil mit 96 Tonnen wurde im Tandemhub, gemeinsam mit dem Raupenkran, Sennebogen 5500e und einen Mobilkran der Emil Egger AG umgeschlagen. Der Bagger wurde übrigens nicht zum Arbeiten in die Schweiz importiert, sondern als reines Anschauungsobjekt für den Appenzellerpark. Die Abfahrt des Spezialtransportkonvois ab dem Birsterminal lockte diverse Medien und ca. 40 technisch interessierte Zaungäste an.

Impressionen vom Schnuppertag 2023



Ein Oldie erinnert sich: Wimpel und Stempel



Im Anschluss an den Basler Hafentag in Rotterdam vom 25. Februar 1997 durfte ich auf dem FMS CHRISTOPH MERIAN bis Duisburg mitfahren. Unter Anleitung von Kapitän René Hunziker führte ich zeitweise das Ruder. Es war ein völlig anderes Fahrgefühl gegenüber meinen ersten diesbezüglichen Erfahrungen an Bord des GMS ZAMBESI 35 Jahre zuvor. Inzwischen hatten praktisch alle Schiffe Radar und Funktelefon. Schleppezüge gab es keine mehr, dafür grosse Schubverbände. Steuerhaus auf dem Vorschiff war auch gewöhnungsbedürftig. Oft ertappte ich mich dabei, nach hinten zu blicken, um zu sehen ob das Achterschiff bereits auf eine Ruderbewegung reagiert. Dabei hätte ich das leicht anhand des Wendezeigers und der Kurslinie auf dem Radarschirm erkennen können. Kurz vor Druten hisste ich die WGL-Flagge am vorderen Flaggenstock. Als wir am Bürogebäude der Reederei Wijnhoff, van Gulpen en Larsen BV vorbei fuhren, fluitete ich. Offenbar mit Erfolg, denn auf der Terrasse stand mein früherer Kollege aus der Zeit bei Alpina Rotterdam und winkte zurück. In Duisburg nutzte ich die Zeit bis zur Abfahrt des Zuges für einen Besuch beim Wasser- und Schiffsamtsamt Homberg, um die Reise in meinem Schifferdienstbuch beglaubigen zu lassen. Der Schalterbeamte sagte anfangs ziemlich unwirsch «diese alten Dinger akzeptieren wir nicht mehr». Darauf entgegnete ich «wir auch nicht» und gab mich als ehemaliger Leiter der Schiffsmeldestelle Basel zu erkennen. Sofort erhellte sich seine Miene und er griff sogleich zum Stempel.

Text und Bild: Urs Vogelbacher.



PORT OF
SWITZERLAND

port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

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