

– RHEINHÄFEN –  
GLOBAL VERNETZT



Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz sind die drei Hafenteile der Schweizerischen Rheinhäfen.

# DAS SCHWEIZER TOR ZUR WELT

Die Rheinhäfen in Basel eröffnen unserem Land den Zugang zum Meer und sind eine wichtige Drehscheibe für den Handel. Über 3000 Menschen arbeiten hier, vom Lotsen über die Getreidekontrolleurin bis zum Hafenmeister. Wir haben fünf von ihnen begleitet.

— Text Barbara Spycher Fotos Paolo Dutto

Lotse Steven Leisenberg ist mit seinem Boot auf dem Weg zu einem Einsatz. Im Hintergrund die Dreiländerbrücke.



Modell des Hafens Kleinmünchen von 1939. Er gehört heute zu den drei Schweizerischen Rheinhäfen, die ein Zehntel aller Importe in die Schweiz abwickeln.

Morgens um Viertel vor neun klingelt Steven Leisenbergs Handy. «Die Piz Roseg braucht einen Lotsen», informiert ihn die Revierzentrale. Er schnappt sich Helm und Rucksack, setzt sich aufs Velo und radelt den Rhein entlang zum vereinbarten Anlegeplatz. Schon von weitem sieht er ihn, den gelb-blauen Tanker, den er gleich durch Basel lotsen muss. Die vier Kilometer lange Strecke mitten durch die Stadt am Rheinknie ist höchst herausfordernd mit den Brücken, den starken Strömungen sowie den zahlreichen Schwimmerinnen, Ruderern oder Fähren. Deshalb übergeben hier die meisten Kapitäne einem Lotsen das Steuer.

Nun legt die Piz Roseg am Ufer an, Steven Leisenberg hievt sein Velo über die Reling, steigt selber aufs Schiff, stellt sein Velo ab und betritt auch schon das Steuerhaus. Dort zieht er seine Schuhe aus – «Das ist schliesslich ihr Wohnzimmer» –, begrüsst die beiden Schiffsführer freundlich und setzt sich neben dem Ruder auf den Steuerstuhl, den sie für ihn frei gemacht haben. Die nächsten zwanzig Minuten bis zur Schleuse in Birsfelden BL ist Leisenberg dafür verantwortlich, den Tanker mit 1200 Tonnen Diesel an Bord sicher durch Basel zu manövrieren. Durchschnittlich fünfzehn Frachtschiffe passieren dank einem Lotsen täglich die Stadt. Jährlich transportieren Frachter gegen 6 Millionen Tonnen Güter und über 120 000

Container zwischen den Schweizer Rheinhäfen in Basel-Kleinmünchen, Birsfelden BL und Muttenz BL sowie dem Meeresanschluss in Rotterdam. Die Rheinhäfen sind ein wichtiges Schweizer Handelstor zur Welt. Rund 10 Prozent aller Importe kommen auf diesem Weg in unser Land (siehe Box Seite 24). Bei den Container- und Mineralölimporten sind es gar 30, bei Getreide und Futtermitteln 25 Prozent. Möglich machen das um die 80 Unternehmen mit rund 3000 Beschäftigten.

«Wir müssen oft Schwimmer anhornen, die uns nicht gesehen haben.»

Steven Leisenberg,  
Lotsen

#### Nun rumpelt es

Einer von ihnen ist der 37-jährige Lotse Steven Leisenberg. Er sitzt im Steuerstand der Piz Roseg, seine linke Hand auf dem Steuer, einem kleinen metallenen Hebel, den er ab und zu ganz leicht bewegt. Konzentrierte Stille in der Kabine, das Schiff gleitet sanft durchs Wasser, an Häusern, Parks und Museen vorbei. Nichts deutet darauf hin, dass 1200 Tonnen Ladung an Bord sind. Doch Leisenberg ist sich dessen voll bewusst, als er mit dem Tanker beinahe frontal den rechten

Brückenpfeiler ansteuert. Was beängstigend wirkt, stellt sich als Streckenkenntnis heraus, denn die Strömung drückt das Schiff ab einem gewissen Punkt genau in die Mitte des Brückenbogens. Nun rumpelt es – Leisenberg hat das Steuerhaus etwas heruntergelassen, damit es nicht touchiert wird. Die historische Mittlere

→



Sicht auf den Hafen Kleinmünchen. Die Spitzskulptur rechts markiert das Dreiländereck.

Lotse Steven Leisenberg hat das Treiben am und im Wasser stets im Auge, um Badende oder Kleinboote frühzeitig warnen zu können.



»  
**STEVEN LEISENBERG, 37,**  
**LOTSE**

Der Rhein ist wie eine Autobahn, mir persönlich viel zu hektisch und zu industriell. Nur in Basel ist er magisch: Hier lebt er, wird vielfältig genutzt, von Menschen unterschiedlichster Herkunft, für Freizeit, Kultur und die professionelle Schifffahrt. Das macht die Durchfahrt natürlich anspruchsvoller. Aber ich liebe Herausforderungen: Die volle Konzentration, wenn du ein Ausweichmanöver fahren musst. Auch die Challenge, dich als Lotse innert Sekunden auf die Eigenschaften eines fremden Schiffes einzustellen oder auf die Gemütslage der Kapitäne. Manche sind genervt und lassen das dann an dir aus.



Im Containerterminal Kleinhüningen werden die Frachtbehälter mittels riesiger Hebevorrichtungen bewegt.



Das Segelbootmodell auf der Piz Roseg erinnert in der Form an die Roche-Türme, an denen es vorbeizieht.



Die Schleusenammer füllt sich, Lotse Leisenberg hat kurz Pause, bevor die Piz Roseg zu ihrem Bestimmungsort weiterfährt.

Rheinbrücke in Basel ist die niedrigste Durchfahrt für die Rheinschiffe. Alles Dinge, die man intus haben muss, wenn man Frachtschiffe hier durchnavigiert.

«Die intensive Nutzung durch den Freizeitverkehr ist eine der grössten Herausforderungen», erklärt Leisenberg. Heute Morgen ist es ruhig, bloss Fähren und Rheintaxis sind unterwegs. An schönen Sommertagen kommen viele Schwimmerinnen und Wassersportler dazu. «Leider sind sich nicht alle bewusst, dass wir talwärts mehrere hundert Meter Bremsweg haben.» Es gebe immer wieder brenzlige Situationen. «Mindestens einmal pro Tag müssen wir einen Schwimmer anhornen, der uns nicht gesehen hat.» Er habe zum Glück noch nie jemanden überfahren, weiss aber von Berufskollegen, denen es anders erging. Daran denken will er lieber nicht. Er und die anderen sechs Basler Lotsen trainie-

ren potenzielle Havarieszenarien einmal jährlich in einem Schiffssimulator in Duisburg. Zum Beispiel einen Motorenausfall. Den hat Leisenberg auch in der Realität schon erlebt. «Dann spürst du das Adrenalin, musst dein ganzes Wissen abrufen und ein Notmanöver fahren.» In solchen Situationen ist es ihm schon passiert, dass der Fahrstand oder eine Brücke leicht touchiert wurde – Schlimmeres zum Glück nicht. Die beiden schwersten Havarien der letzten vierzig Jahre in Basel waren das Unglück 2012, als ein Frachter ein Messboot überfuhr. Dabei starben zwei Männer auf dem Messboot. Und 1984 legte sich der Frachter Corona vor der Mittleren Rheinbrücke quer und sank. Wegen Bergungsarbeiten war der Wasserweg während knapp drei Wochen lahmgelegt. Menschen kamen keine zu Schaden.

All das führt Steven Leisenberg aus, während er vorne auf dem Schiffsbug steht. Beim Kraftwerk

**«Musst du ein Notmanöver fahren, spürst du das Adrenalin.»**

Steven Leisenberg, Lotse



Blick von der Schleuse Birsfelden in Richtung der Roche-Türme.

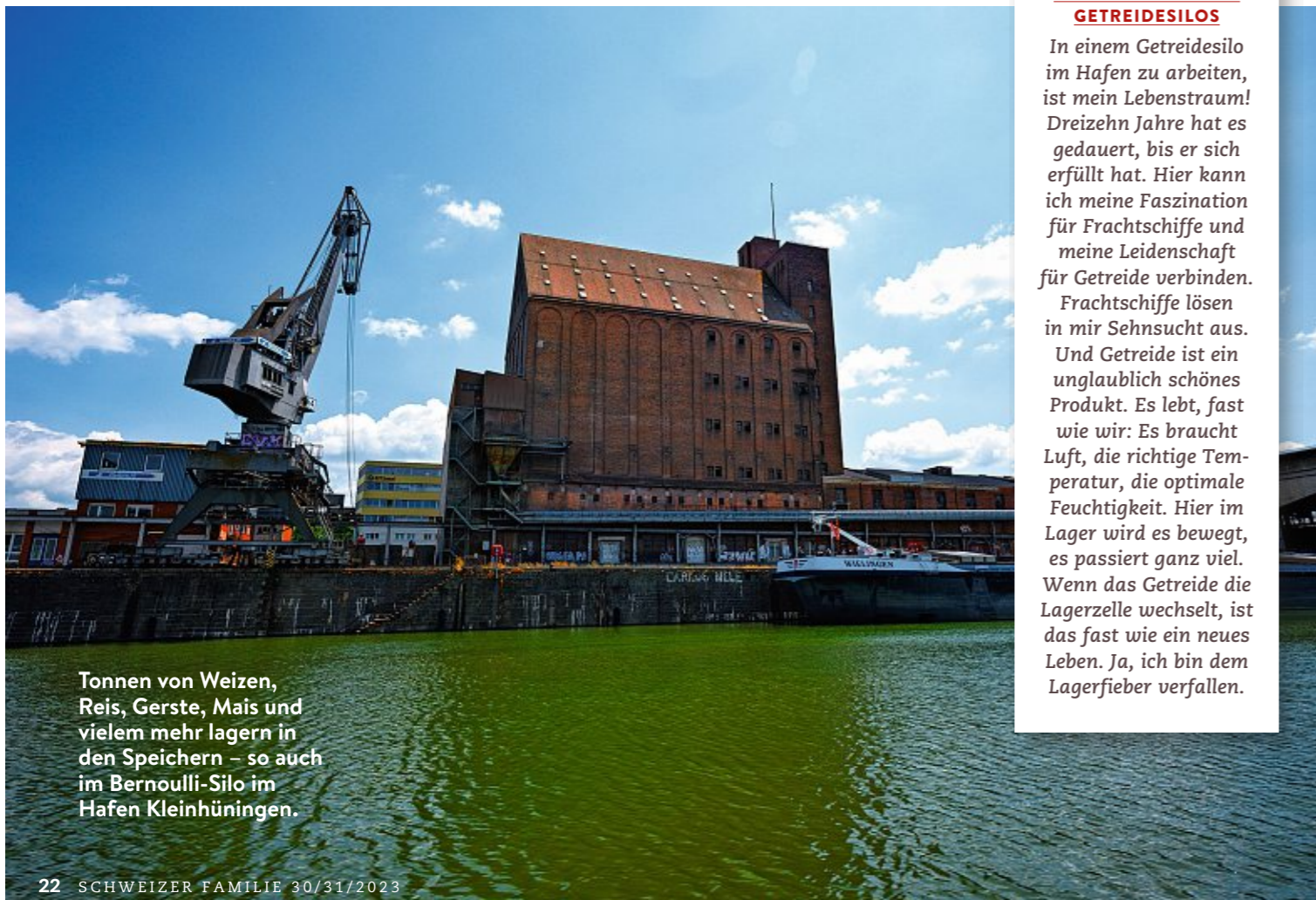
Emmanuelle Tramaux kontrolliert mit der Hand die Temperatur des Getreides aus dem Silo. Es hat «kein Fieber», ist also nicht zu heiss.



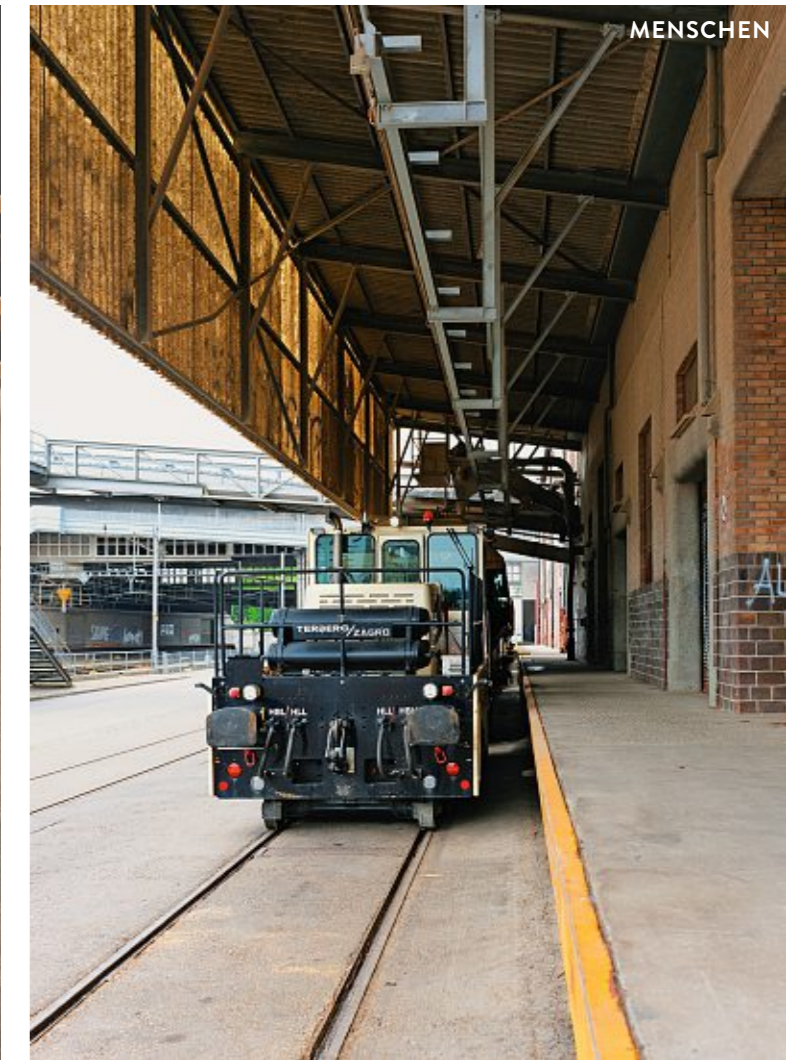
”  
**EMMANUELLE TRAMAUX, 37,**  
**QUALITÄTS-  
 VERANTWORTLICHE  
 GETREIDESILO**

*In einem Getreidesilo im Hafen zu arbeiten, ist mein Lebenstraum! Dreizehn Jahre hat es gedauert, bis er sich erfüllt hat. Hier kann ich meine Faszination für Frachtschiffe und meine Leidenschaft für Getreide verbinden. Frachtschiffe lösen in mir Sehnsucht aus. Und Getreide ist ein unglaublich schönes Produkt. Es lebt, fast wie wir: Es braucht Luft, die richtige Temperatur, die optimale Feuchtigkeit. Hier im Lager wird es bewegt, es passiert ganz viel. Wenn das Getreide die Lagerzelle wechselt, ist das fast wie ein neues Leben. Ja, ich bin dem Lagerfieber verfallen.*

Tonnen von Weizen, Reis, Gerste, Mais und vielem mehr lagern in den Speichern – so auch im Bernoulli-Silo im Hafen Kleinhüningen.



Die Fachfrau weiss, was sie wann prüfen muss, und entnimmt einer der hundert Lagerzellen eine Probe.



Die Silos sind ans Gleisnetz angeschlossen. So kann das Getreide auch per Zug transportiert werden.

Birsfelden hat er das Steuer wieder dem Schiffsführer übergeben. Nun geniesst er ein paar Minuten der Ruhe und schaut zu, wie das Wasser in die Schleusenkammer sprudelt und das Schiff langsam anhebt. Oben angekommen, verabschiedet er sich von der Crew, geht mit seinem Velo von Bord und blickt dem Tanker mit der niederländischen Flagge hinterher, der zum Auhafen Muttenz fährt, um dort den Diesel in ein Tanklager abzuladen. Leisenberg selber radelt wieder zurück zur Revierzentrale, um sich fürs nächste Schiff bereitzuhalten.

**«So goldig und rein»**

Zur gleichen Zeit ist Emmanuelle Tramaux, 37, auf dem Weg in ein Getreidesilo im Stadthafen Kleinhüningen. Auf einer Passerelle läuft sie an einem SBB-Bahnwagen vorbei. Eine Staubwolke steigt auf, durch einen Trichter fallen unzählige Getreidekörner in den Bahnwagen. «Hartwei-

zen für Teigwaren», erklärt Emmanuelle Tramaux und schwärmt: «Ein sehr schönes Produkt, so goldig und rein.» Der Kunde – ein Grossverteiler – habe mitgeteilt, er brauche Nachschub, und so werden die Bahnwagen gefüllt. Emmanuelle Tramaux ist Qualitätsverantwortliche der Getreidesilos von Rhenus, einer der Logistikfirmen in den Schweizer Rheinhäfen. Sie ist dafür zuständig, das Getreide aus aller Welt für Schweizer Detailhändler, Futtermühlen oder Getreideimporteure während Monaten oder Jahren zu lagern. «Ein Schiff liefert durchschnittlich 1000 Tonnen Getreide an, so grosse Lagerkapazitäten haben unsere Kunden nicht. Deshalb übernehmen wir das, und die Kunden bestellen, wenn sie Bedarf haben», erklärt Tramaux. In ihren Silos, die eine Kapazität von 150 000 Tonnen haben, lagert Rhenus unter anderem Weizen, Reis, Gerste, Mais, Soja oder Raps. Achtzig Prozent davon sind für die

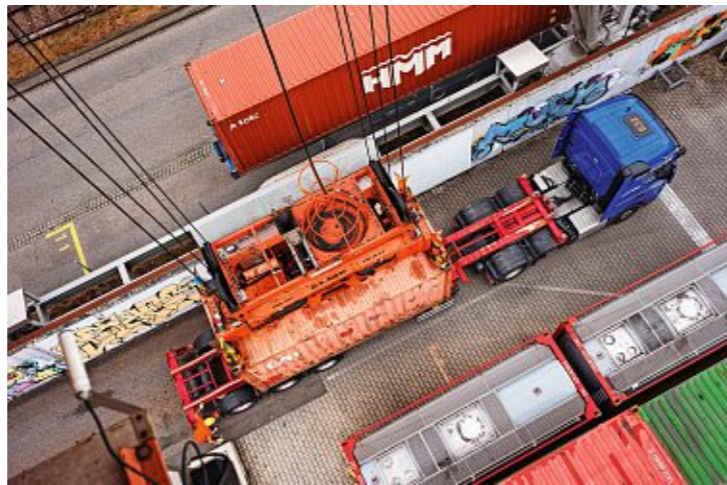
**«Wir lagern das Getreide, und die Kunden bestellen, wenn sie Bedarf haben.»**

Emmanuelle Tramaux, Silo-Verantwortliche





Claude Schlienger steuert in der Führerkabine (o. I.) den Kran und lädt einen Container auf einen Lastwagen.



Höhenangst wäre in diesem Arbeitsumfeld fatal: Sicht aus der Kran-Kabine aufs Geschehen am Boden.

Das Beladen der Containerschiffe ist Präzisionsarbeit.



»  
**CLAUDE SCHLIENGER, 54, KRANFÜHRER**

*Wenn ich am Morgen früh auf dem Kran sitze und zuschauen kann, wie die Sonne aufgeht, dann ist das jedes Mal etwas Besonderes. Ansonsten ist mein Arbeitsplatz in sechzehn Metern Höhe zur Gewohnheit und zu meiner zweiten Heimat geworden. Einmal allerdings hatte ich meine Lesebrille, die ich für den Bildschirm brauche, unten vergessen. Das hiess: 86 Schritte runter- und wieder hochsteigen! Seither lasse ich eine Reservebrille im Kran oben.*

Kranführer Schlienger in seinem Cockpit. Von hier aus platziert er die Arretierzapfen passgenau am Container, um diesen anzuheben – eine knifflige Angelegenheit.

**DIE RHEINHÄFEN IN ZAHLEN**

In den drei Schweizerischen Rheinhäfen werden beeindruckende Massen bewegt. Letztes Jahr waren es:

**125 470**  
Container

**4,6 MILLIONEN**  
Tonnen Güter

**5691**  
Schiffsumschläge

**1,1 MILLIARDEN**  
Franken erwirtschaftete Bruttowertschöpfung

Die drei wichtigsten Gütergruppen waren:

**ERDÖL/ MINERALÖL- ERZEUGNISSE (37%)**

**STEINE, ERDEN, BAUSTOFFE (18%)**

**NAHRUNGS- UND FUTTER- MITTEL, AGRAR- PRODUKTE (16%)**

sogenannten Pflichtlager des Bundes reserviert. Diese werden im Auftrag des Bundes von privaten Unternehmen betrieben. Sie sollen bei Engpässen – wie zuletzt wegen des Ukraine-Kriegs oder Corona – die Versorgung mit den wichtigsten Gütern für mehrere Monate sicherstellen.

**Es riecht gut – kein Schimmel**

Nun öffnet Emmanuelle Tramaux die Tür zum Silo. Es ist eine alte Holztür, sie führt in das 100 Jahre alte Bernoulli-Silo. Drinnen schlägt einem staubige Luft entgegen, es lärmt von Lüftungen und verschiedenen Förderbändern, die mal rauf, mal quer durch den Raum führen, scheinbar unübersichtlich. Doch Emmanuelle Tramaux hat den Überblick über die 100 Lagerzellen, auf die das Getreide über die geschlosse-

nen Kettenförderbänder verteilt wird. In eines greift Tramaux nun hinein und entnimmt mit einer metallenen Spitzsonde eine Probe. Sie gibt den Weizen in ein Sieb und schnuppert daran. «Er riecht gut – kein Schimmel.» Mit der Hand erspürt sie die Temperatur des Weizens, um sich zu versichern, «dass er kein Fieber hat», also nicht zu warm ist. Auch optisch ist nichts zu beanstanden; keine Schädlinge. «Zusätzlich ist jede Lagerzelle mit einer elektronischen Temperatursonde ausgestattet, und bei Bedarf führen wir im Labor genauere Messungen durch», erklärt Tramaux.

**Es ruckelt, ein Alarm geht los**

Ein paar hundert Meter weiter kümmert sich Kranführer Claude Schlienger, 54, um eine andere Fracht: diejenige in Containern. Diese werden von verschiedenen Logistikfirmen umgeschlagen, Schlienger ist bei der Ultra Brag angestellt. Er sitzt in sechzehn Metern Höhe auf einem Kran und wartet darauf, Container zwischen den Lastwagen und den Schiffen hin und her zu verschieben. Schiffe liegen im Moment allerdings keine im Hafenbecken, doch ein paar Container, die in

den letzten Tagen auf dem Wasserweg angeliefert worden sind, warten auf den Abtransport. Jetzt kommt ein Lastwagen angefahren. Kurze Zeit später plopt auf Schliengers Bildschirm eine Meldung auf. «Das sind die Containernummer und der Standort, die mir der Operator schickt», erklärt er – und fährt auch schon los. Es ruckelt, als sich die Kabine bewegt, gleichzeitig geht ein Alarm los, damit am Boden alle aus dem Weg gehen. Konzentriert platziert Schlienger die Hebevorrichtung über dem Container, fixiert die vier Arretierzapfen in den Containerrechen, hebt den Container an und stellt ihn auf den LKW. Dieser kann weiterfahren und die Fracht an den Endkunden ausliefern. Was sich in den Containern befindet, weiss Schlienger nicht – nur, ob es gekühlt und an den Strom angeschlossen werden muss oder ob es sich um Gefahrgut wie etwa Chemikalien oder Parfüm handelt, das auf speziellen Auffangbecken stationiert werden muss. Das Schwierigste sei, die Arretierzapfen von blossem Auge passgenau am Container zu platzieren, sagt der Kranführer. «Zweimal, als es ganz viel Nebel hatte, sah ich nicht genug, und wir mussten

## RHEINPEGEL

Von 1971 bis 2018 verzeichnete man auf dem Rhein kein lang anhaltendes Niedrigwasser. Doch seither gibt es immer häufiger und länger andauernde Perioden, in denen der Rheinpegel dramatisch niedrig ist – auch diesen Sommer wieder. Als Hauptgrund gilt der geringere Zufluss an Schmelzwasser, da es infolge des Klimawandels weniger Schnee und kleinere Gletscher gibt. Niedrigwasser heisst für die Frachtschiffe, dass sie deutlich weniger laden können, was wirtschaftliche Einbussen zur Folge hat. Weniger Ladung und Gewicht bedeutet weniger Tiefgang.

Für die Schweizerischen Rheinhäfen stehen derzeit zwei Massnahmen im Vordergrund: erstens die Entwicklung von leichteren Schiffen, die weniger Tiefgang haben. Zweitens wartet die Rheinschiffahrt auf die geplante Fahrrinnenvertiefung im Mittelrhein bei Kaub (D). In Basel wurde die Fahrinne bereits 2018 um dreissig Zentimeter vertieft.

abbrechen», erzählt er, während er seinen Blick über das Hafengebiet schweifen lässt. Heute ist es ruhig, doch manchmal stünden die Lastwagen und die Schiffe Schlange.

**Auch unter Stress stets freundlich**

Hektischer geht es zur gleichen Zeit in der Revierzentrale zu und her. Dort, am Eingang des zweiten Hafenbeckens direkt am Rhein, sitzt Hafenmeister Mirko Vecko, 48, im Turm und überwacht den Schiffsverkehr. Rund ein Dutzend verschiedene Bildschirme zeigen ihm unter anderem Karten vom Rhein zwischen dem Stauwehr Markt und Rheinfeldern, auf denen alle aktuellen Schiffe eingetragen sind. Und ständig piepst, funkt oder klingelt etwas. Ein Taxiboot möchte mit Gästen eine Hafenrundfahrt machen und fragt per Funk um Erlaubnis. Ein kurzer Kontrollblick, dann bestätigt Vecko: «Ja, die Einfahrt ist frei.» Dann meldet sich die Caritas, ein Frachter, der von Frankreich kommt und in den Hafen Birsfelden will. Vecko fragt, ob er einen Lotsen braucht. Als er bejaht, ruft Vecko einen der diensthabenden Lotsen an. Anschliessend verschiebt er die Caritas im Informatiksystem von Frankreich in die Schweiz. Dort sind weitere Angaben wie die Grösse des Schiffes, der Tiefgang oder die Ladung und deren Gefahrenstufe hinterlegt. Diese Daten müssen die Schiffe schriftlich melden. «Die Infos brauchen wir, sollte es zu einem Zwischenfall kommen», erklärt Vecko.

Doch heute gibt es keine Probleme. Zwar ist Vecko die meiste Zeit am Telefon oder am Funkgerät, aber für ihn läuft das unter «ruhiger Dienst». Als fordernd empfindet er es dann, wenn sich zusätzlich etwa die Feuerwehr meldet, weil sie eine Wasserrettung macht, und er die Schiffe informieren muss, dass die Strecke gesperrt wird. «Dann gilt es, die richtigen Prioritäten zu setzen und trotzdem freundlich zu bleiben», sagt Vecko.

Nebst dem Dienst im Turm hat Mirko Vecko noch andere Aufgaben. Als Teamleiter Boote beschäftigt er sich mit deren Unterhalt und Weiterentwicklung. Die Revierzentrale besitzt ein Schnellboot, ein Entsorgungsschiff, mit dem sie auf den Frachtschiffen unter anderem Altöl einsammelt, sowie ein Schlepp- und Schub-Boot, das die Frachter bei Hochwasser mit 2600 PS unterstützt. Derzeit klärt Vecko ab, ob das Ent-

sorgungsschiff nicht auch Bioabfälle aufnehmen könnte. Und er überlegt mit seinen Kollegen, auf welchen alternativen Bootsantrieb sie umstellen wollen, um bis 2030 klimaneutral zu werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen treiben den Umstieg von fossilen auf nachhaltige Energieträger voran. Im Hafen Birsfelden planen zwei Unternehmen eine neue Produktionsanlage für grünen, aus erneuerbarem Strom produzierten Wasserstoff. Dieser soll unter anderem als Treibstoff für Schiffe oder LKW eingesetzt werden und dabei helfen, die Pariser Klimaziele zu erreichen. «Es macht Freude, die Zukunft umweltfreundlicher gestalten zu können», sagt Vecko.

**Der Mann für alles**

Einer, der sich sowohl mit der Zukunft als auch mit der Vergangenheit beschäftigt, ist Rolf Schleich. Der 67-Jährige ist Geschäftsführer des Hafensmuseums, das sich sowohl der Geschichte als auch der heutigen Logistik der Schweizer Rheinhäfen widmet. Im Gebäude drin fällt der Blick zuerst auf mehrere kleinere und grössere Schiffsmodelle. Eines hat Rolf Schleich vor sich auf einem Rolltischchen aufgestellt.

Er misst gerade die Höhe, Länge und Breite. «Ein ganz schönes Modell eines Hotelschiffes», sagt Schleich anerkennend und zeigt auf die filigran gearbeiteten Details wie die Salontischchen oder das Schachbrett auf dem Oberdeck. Es ist erst gestern eingetroffen, der Besitzer hat es dem Museum vermacht. Schleich würde es gerne einmal in einer Sonderausstellung zeigen. Vorerst aber erfasst er die wichtigsten Schiffsinformationen in einer Excel-Liste.

Rolf Schleich ist der Mann für alles: Er archiviert Ausstellungsobjekte, macht Hafen- und Museumsführungen oder nimmt den Staubsauger in die Hand, wenn am Vorabend ein Verband einen Apéro im Museum hatte. Und auch wenn über zwanzig Personen helfen, das Besucherzentrum am Laufen zu halten, so ist Schleich doch dessen Motor. Nachdem er 2018 Präsident des Trägervereins wurde, hat er das in die Jahre gekommene Museum neu gestalten lassen und 2021 in einem modernen Kleid wiedereröffnet: mit einem öffentlich zugänglichen Hochsee-Schiffssimulator, Filmen, Touch-Tables sowie restaurierten Modellen, nicht zuletzt vom Basler Hafen anno 1939. →

«Die Daten der Schiffe brauchen wir, sollte es zu einem Zwischenfall kommen.»

Mirko Vecko,  
Hafenmeister



Bei Hafenmeister Mirko Vecko laufen alle Informationen zusammen.

»  
**MIRKO VECKO, 48, HAFENMEISTER**

Dieser Job ist für mich wie ein Lotterieschmerz: Er ist abwechslungsreich, ich habe als ehemaliger Matrose wieder mit der Schifffahrt zu tun, und wir haben einen super Teamgeist im gesamten Betrieb. Wahrscheinlich, weil alle von der Schifffahrt kommen: Da ist man es gewohnt, einander zur Hand zu gehen, einzuspringen, auch mal länger zu arbeiten, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Trotzdem kann ich – im Gegensatz zu einem Kapitän auf Streckenfahrt – abends zu Hause bei meiner Familie sein.



Revierzentrale mit Rundumblick. Unten die Anzeigetafel mit dem Pegelstand des Rheins.

Dank Direktsicht und Monitoren hat der Hafenmeister stets den Überblick.





Im Museum gibt es antikes Gerät wie den Kompass aus der Hochseeschiffahrt zu bestaunen.

Rolf Schlebach, Leiter des Hafenmuseums, in seinem Reich. Hinter ihm das Modell des Hafens Kleinhüningen von 1939.



»

**ROLF SCHLEBACH, 67, LEITER DES HAFENMUSEUMS**

Ich bin auf einem Rheinschiff aufgewachsen. Seither bedeutet Wasser für mich Heimat und Grenzenlosigkeit. Ich besitze selber ein altes Schleppboot, das ich renoviert habe und mit dem ich manchmal nach Deutschland oder in die Niederlande schippere. Meistens liegt es zwar in Basel, aber es gibt mir trotzdem das Gefühl, jederzeit Richtung Meer losfahren zu können. Wenn ich nach der Arbeit im Hafenmuseum auf mein Boot gehe, öffne ich ein Bier und eine Packung Erdnüsse, und alles in mir entspannt sich. Kaum bin ich an Bord, senkt sich mein Pulsschlag spürbar.

«Viele haben gedacht: Jetzt hat er sein Museum und gibt Ruhe», erzählt Schlebach und lacht. Doch er denkt nicht daran: «Jetzt müssen wir es bewerben und noch mehr Besuchende, Verbände oder Events zu uns locken.» So soll das Hafenumuseum mithelfen, die Rolle der Schweizerischen Rheinhäfen bekannter zu machen. «Vielen ist nicht bewusst, welch grosse volkswirtschaftliche Bedeutung die Rheinhäfen für die ganze Schweiz haben. Sie sind unser einziger direkter Zugang zum Meer und generieren eine Wertschöpfung von über einer Milliarde Franken.»

**Auf dem Schiff aufgewachsen**

Rolf Schlebach hat von Kindesbeinen an einen engen Bezug zur Schifffahrt. Bis zum Alter von sieben Jahren wuchs er auf einem Rheinschiff auf. Sein Vater schipperte als Kapitän zwischen Basel und Rotterdam, die Familienwohnung auf dem Schiff war Lohnbestandteil. Von einem dieser Lastkähne, der Nostrano, ist im Museum ein Modell ausgestellt. Schlebach steht davor und erinnert sich, wie er im Führerstand bei seinem Vater



Alter Rettungsring der MS Evolutie, die heute am Rheinufer als Eventschiff im Einsatz ist.



Rolf Schlebach vermisst das Modell eines edlen Hotelschiffs, eine Schenkung ans Hafenumuseum.



Kultur an Bord statt Fracht: Lotse Steven Leisenberg vermietet die MS Evolutie für Veranstaltungen.

ANZEIGE

# Wenn es juckt, brennt oder schmerzt.

**SULGAN<sup>®</sup>N** hilft mit Dreifachwirkung gegen Hämorrhiden.

SULGAN<sup>®</sup>N hilft bei der Behandlung von äusseren und inneren Hämorrhiden, Analekzemen und Analfissuren, leichten Entzündungen sowie Juckreiz.



Dies sind zugelassene Arzneimittel. Lesen Sie die Packungsbeilage.

**SULGAN<sup>®</sup>N**

**DG**  
DOETSCH GRETHER  
CH-BASEL

06.2023

spielte, im Laufgitter, mit Lego. «Eine schöne Zeit», sagt er. Der Schock kam mit dem Schuleintritt. Rolf kam zusammen mit anderen Kapitänskindern ins Schifferkinderheim in Kleinhüningen und sah seine Eltern nur noch alle paar Wochen, wenn sie in Basel haltmachten. «Ich hatte unglaubliches Heimweh», erzählt Schlebach bewegt. Wenn er am Samstag in die Pfadi hätte gehen sollen, bog er stattdessen in den Hafen ein und schaute auf den Rhein. «Dort fühlte ich mich meinen Eltern näher.» Allzu lange will er nicht in diesen traurigen Erinnerungen verweilen, und es ist auch bald Feierabend: Er verstaubt das Hotelschiff im Archiv und macht sich auf den Weg zu seinem privaten Boot, um dort den Tag ausklingen zu lassen.

**Weitblick in den Berner Jura**  
Auch die Schicht des Lotsen Steven Leisenberg ist zu Ende, und auch er ist unterwegs zu seinem eigenen

Schiff. Er hat sich ein altes Rheinschiff gekauft, hat es renoviert und zu einem mobilen Kulturschiff umfunktioniert. An diesem Abend haben Private die MS Evolutie für ein Hochzeitsfest gemietet. Leisenberg will noch kurz vorbeigehen, um zu schauen, ob er irgendwo Hand anlegen kann.

**«Das Museum hilft mit, die Rolle der Rheinhäfen bekannter zu machen.»**

Rolf Schlebach,  
Leiter Hafenumuseum

Der Kranführer Claude Schlienger sitzt auf seinem Velo und radelt die 25 Kilometer zu seinem Zuhause im benachbarten Elsass. Emmanuelle Tramaux lässt den Arbeitstag auf der Dachterrasse des Bernoullisilos ausklingen. Sie genießt den Weitblick bis zum Berner Jura, wo sie herkommt, und aufs «Hafendorf», wie sie das Areal, in dem fast alle sich kennen, liebevoll nennt. Nur Mirko Vecko sitzt noch vor den Bildschirmen in der Revierzentrale, schaut zum Rechten und begleitet Schiffsführer bis 21 Uhr auf ihrer Reise durch Basel.