

Auszug aus dem Protokoll des Landrats des Kantons Basel-Landschaft

Motion der Rheinhafenkommission betr. Explosionsvorfall im Auhafen

Sitzungsdatum 29. Oktober 1962

Beschlusnummer 428

Beschlussart Landratsbeschluss

URL <http://www.landratsprotokolle.bl.ch/de/1002/Detail.htm?Beschluss=40879>

428

29. Oktober 1962

gb

Präsident L. Bürgisser lässt folgende von der Rheinhafenkommision eingereichte Motion vervielfältigen:

1. Der Explosionsvorfall im Auhafen vom 8. April 1960 - bei Tankanlagen der Avia Basel, bedient durch Personal der Alpina-Rheinumschlag AG und der Tankreederei AG, jedoch unterstellt in technischer Hinsicht der Cisalpina, Reederei für Tanktransporte AG -, bei welchem der Tod eines Menschen zu beklagen war, das Dach eines daneben befindlichen Tanks gehoben und weggeschleudert wurde, zufälligerweise ohne einen anderen der dicht daneben befindlichen anderen Tanks aufzuschneiden, und bei welchem keine Feuerwehr der Hafenunternehmen zur Verfügung stand, ist im Landrat durch zwei Interpellationen und eine Kleine Anfrage zur Diskussion gestellt worden. Auch ohne solche weiteren Schritte hatte sich unsere Kommission, im Amte seit 1. Juli 1959, mit diesem Vorfall zu befassen, schon im Anschluss an ein früheres Vorkommnis vom 27. Oktober 1959 auf dem Areal der Geldner Rheinlager AG - Brandausbruch bei Schweißarbeiten an einer in Betrieb befindlichen Terpentinölleitung -, weil ersichtlich war, dass trotz der Regierungsratsbeschlüsse über die Aufstellung und den Betrieb von Grosstankanlagen für die Lagerung und den Umschlag von brennbaren Flüssigkeiten vom 23. Juni 1939 und 11. Dezember 1951 mehrere Hafenunternehmen die erforderlichen Schutzvorkehrungen nicht getroffen hatten und offenbar gar nicht gewillt waren, sie je zu treffen. Es zeigte sich dabei, dass unsere eigene Organisation wegen ihrer Zersplitterung (in Rheinschiffahrtsamt Basel/Hafenbüro Baselland als ausführende Organisation; Direktion des Innern als an sich geschäftsführende Direktion in Verbindung mit der Baudirektion für die baulichen Belange und der Gebäudeversicherungsanstalt für den Feuer-/Explosions-Schutz) nicht in der Lage war, die vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen durchzusetzen. Dies gelang auch nicht im Rahmen einer Delegierung eines Regierungsratsmitgliedes in den Verwaltungsrat der Schweizerischen Reederei AG Basel. Unsere Kommission hatte sich daher von Anfang ihrer Tätigkeit an mit solchen Fragen und den entsprechenden Auswirkungen zu befassen, obwohl in § 4 des Landratsbeschlusses betreffend die Verwaltung der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen vom 14. Februar 1952 die Kompetenzen der Kommission wie folgt geregelt sind:

"Für die Prüfung und Begutachtung des Voranschlages, der Rechnung, des Geschäftsberichtes und aller in die Zuständigkeit des Landrates fallenden Geschäfte wählt der Landrat aus seiner Mitte eine aus 13 Mitgliedern bestehende Kommission. Das Landratsreglement ist in diesem Sinne zu ergänzen."

Gemäss dieser Kompetenzenregelung wäre unsere Kommission tatsächlich, wie einige Mitglieder des Regierungsrates wiederholt zum Ausdruck brachten, nicht zuständig gewesen, über die notwendigen Massnahmen zu beraten und sie zu veranlassen. Das öffentliche Interesse, welches bei der Frage der Vermeidung von Explosions-/Brand-Katastrophen oder von Grundwasserverschmutzung grösseren Ausmasses vorherrschend sein muss, gebot aber diese Mittätigkeit.

2. Als erste vorsorgliche Massnahme im Rahmen solcher Tätigkeit der Rheinhafenkommission ist die Direktion des Innern mit Schreiben vom 11. Dezember 1959 an das Rheinschiffahrtsamt Basel gelangt.

"Nach der gestrigen Sitzung der Rheinhafenkommission bitte ich Sie auch auf diesem Wege, dafür besorgt zu sein, dass den Niederlassungen ausdrücklich die Bestimmungen des § 33 im Regierungsratsbeschluss vom 11. Dezember 1951 in Erinnerung gerufen werden. Wir bitten Sie, zu verfügen, dass die Bestimmungen eingehalten werden müssen, und die Firmen darauf aufmerksam zu machen, dass im Nichtbeachtungsfall unweigerlich Verzeigung erfolgt."

Der angeführte § 33 lautet wie folgt:

"Reinigungs-, Reparatur- und Erweiterungsarbeiten dürfen erst vorgenommen werden, nachdem die betreffenden Teile gasfrei gemacht worden sind. Arbeiten in der Nähe der Abfüllstellen und Tankanlagen, bei welchem Feuer verwendet wird, Funkenbildung auftreten kann oder Teile stark erhitzt werden (z.B. Schmiedearbeiten, Schweissen, Löten), dürfen erst begonnen werden, wenn sie von der kantonalen Feuerpolizei bewilligt sind. Einige Stunden vor und während der Ausführung solcher Arbeiten ist jegliches Abfüllen oder Umpumpen von flüssigen Brennstoffen zu unterlassen. Sind solche Bauarbeiten in der Nähe von Tanks vorzunehmen, so kann die zuständige Feuerpolizei die Aufstellung von Trennwänden während der Dauer dieser Arbeit anordnen."

Das Rheinschiffahrtsamt Basel seinerseits gelangte mit Rundschreiben vom 11. Dezember 1959 an die Hafenniederlassungen in den basellandschaftlichen Hafenanlagen, wie folgt:

"Die Hafengebörden mussten feststellen, dass bei Vor-
nahme von Reinigungs-, Reparatur- und Erweiterungs-
arbeiten im Bereiche der Tankanlagen nicht immer die
erforderlichen Sicherungsmassnahmen getroffen worden
sind.

Dies veranlasst uns, Sie ausdrücklich auf die Bestim-
mungen von § 33 des Regierungsratsbeschlusses über die
Aufstellung und den Betrieb von Grosstankanlagen für
die Lagerung und den Umschlag von brennbaren Flüssigkei-
ten im Kanton Basel-Landschaft vom 11. Dezember 1959
hinzuweisen, wonach solche Arbeiten erst vorgenommen
werden dürfen, wenn sie von der kantonalen Feuerpoli-
zei bewilligt sind.

Im Interesse der Sicherheit und eines speditiven Be-
willigungsverfahrens hat am 10. Dezember 1959 der Vor-
steher der Direktion des Innern des Kantons Basel-Land-
schaft verfügt, dass inskünftig Bewilligungsgesuche
über die Direktion des Rheinschiffahrtsamtes, Basel,
Hochbergerstrasse 160, eingereicht werden müssen. Ueber-
dies ist der genaue Termin des Beginns der obenerwäh-
nten Arbeiten ebenfalls zu melden.

Wir ersuchen Sie, dieser Verfügung Nachachtung zu ver-
schaffen...."

Und doch ist es am 8. April 1960 zum schon angeführten Exlo-
sionsvorfall gekommen, bei welchem an nebeneinander befindlichen
Tanks gleichzeitig Schweissarbeiten (Tank Nr. 42) und Entleerungs-
/Entlüftungsarbeiten (Tank Nr. 41) vorgenommen worden sind. Die
mit dem Schweissen beschäftigten Arbeitskräfte unterbrachen ihre
Arbeit vorübergehend nur, als Benzingase dem daneben befindlichen
Tank entwichen und die Luft verseuchten. Die Explosion selbst wur-
de in der Folge, ungefähr um 19.00 Uhr des 8. April 1960, durch
den Kollektor der Lichtmaschine eines vorbeifahrenden Autos aus-
gelöst. Der von der zuständigen Strafuntersuchungsbehörde, dem
Statthalteramt Arlesheim, beigezogene Experte Dr. Th. Suter, Ing.
-Chemiker beim Brandverhütungsdienst für Industrie und Gewerbe,
Zürich, äussert sich in seinem Bericht an das Statthalteramt, im
Abschnitt Folgerungen unter anderem wie folgt:

"Ein wesentlicher Faktor ist auch, dass Entlüftungen nur
unter Ueberwachung durch eine technische kompetente Auf-
sichtsperson, die mit den erforderlichen Messinstrumen-
ten ausgerüstet ist, vorgenommen werden.

Beim vorliegenden Fall fehlte eine technisch kompetente
Leitung. Das an der Entlüftung des Tanks 41 beteiligte
Personal hatte solche Arbeiten schon verschiedene Male
angeführt, ohne besondere Zwischenfälle. Es handelte sich
allerdings bisher nie um einen so grossen Tank, und wahr-
scheinlich waren auch die Witterungsverhältnisse nie so un-
günstig. Bei stärkerem Wind werden die aus einem Benzin-
tank austretenden Dämpfe rascher auf eine ungefährliche Kon-

zentration verdünnt. Es stellt sich die Frage, ob von dem an den Arbeiten am 8. April 1960 beteiligten Personal genügende Kenntnisse über die weiter oben dargelegten technischen Voraussetzungen erwartet werden dürfen. Auf Grund meiner Erfahrungen muss dies verneint werden. Beim Personal von Tankanlagen sind meistens nur geringe Kenntnisse über die Eigenschaften der Produkte etc. vorhanden. Das Wissen um die erheblichen Benzinmengen, die ein leerer Tank in Dampfform noch enthalten kann, fehlt meist völlig. ..."

"Ein Unfall hätte sich übrigens bereits am Nachmittag des 8. April 1960 ereignen können, als im Auftrag von Platzmeister ein unteres Mannloch des Tanks 41 zu Kontrollzwecken öffnete, während am benachbarten Tank 42 geschweisst wurde!"

"Zur Schuldfrage muss bemerkt werden, dass meines Erachtens dem an den Arbeiten direkt beteiligten Personal keine zu grossen Vorwürfe gemacht werden können, da ganz einfach genügende technische Kenntnisse fehlten. Aus dieser Sicht erscheint es auch verständlich, dass keiner der in der Anlage befindlichen Leute etwas unternahm, als es um 1830 bekannt war, dass aus dem unteren Mannloch des Tanks 41 recht erhebliche Mengen an Benzindampf ausströmten. Es kann daher auch nicht überraschen, dass keiner der vor dem Dampfzentrale stehenden Leute daran dachte, dass irgend ein auf der öffentlichen Auhafenstrasse zirkulierendes Motorfahrzeug die Zündung auslösen könnte, und dass deshalb als erste Massnahme der Verkehr hätte unterbunden werden müssen.

Ich möchte abschliessend mit aller Deutlichkeit betonen, dass der Fall vom 8. April 1960 ausserordentlich glimpflich abgelaufen ist, auch wenn dabei leider ein Menschenleben zu beklagen ist. Wenn z.B. das Dach des Tanks 42 auf die andere Seite in die Anlage geschleudert worden wäre, so hätte dies zu einer Katastrophe grösseren Ausmasses führen können. Die Anforderungen des erwähnten Regierungsratsbeschlusses bleiben z.B. bezüglich der Tankabstände, Gruppierungen und weiteren Sicherheitsmassnahmen ganz erheblich unter den Forderungen der Carburationsrichtlinien. Letztere stellen meines Erachtens das Minimum dessen dar, das von den zuständigen Behörden verlangt werden muss. Da die Weisungen für die Handhabung der Feuerpolizei im Kanton Basel-Landschaft gegenwärtig in Revision begriffen sind, ist zu hoffen, dass dies auch zum Anlass genommen wird, die dringend notwendige Revision der Vorschriften für Tankanlagen an die Hand zu nehmen, damit in Zukunft nicht noch weitere, brandschutztechnisch ganz ungünstige Anlagen, wie im Auhafen, entstehen können."

Die Strafuntersuchung hat zur Anklageerhebung gegenüber zwei am Explosionsvorfall direkt beteiligten Funktionären der Hafenternehmen geführt. Die strafgerichtliche Beurteilung steht noch aus.

3. Der weitere krasse Vorfall von Donnerstag, 1. März 1962, - Auslaufen von rund 120 000 lt. Benzin bei Umschlagsarbeiten der ALPINA Rheinumschlag AG im Auhafen, Tankfeld der Rheintank AG - belegt, wie unverantwortlich leichtfertig auch damals und offenbar jetzt noch alte Gewohnheiten weitergeführt werden. Die Untersuchung ergab, dass mangelnde Kontrolle und entsprechend Nichtunterhalten der Tankanlagen Ursache des Auslaufens waren, dass dieses Auslaufen einer solchen Menge Benzin erst um 18.00 Uhr des 1. März 1962 bemerkt wurde (Beginn des Auslaufens: ca. 15.00 Uhr), und dass nach der Feststellung des Auslaufens immer noch 15 Stunden verstrichen sind, bis Organe des Hafens über den Vorfall orientiert wurden und einschreiten konnten. Das stete Verlangen unserer Kommission, die technischen Sicherheits- und Kontroll-Voraussetzungen eines guten Hafen-, Umschlags- und Tankbetriebes bei den einzelnen Hafenunternehmen durchzusetzen und selbst die Organisation des Kantons im Rahmen richtiger Koordinierung und einheitlicher Leitung zu regeln, erscheint somit zwangsläufig. Es wird auf die nachfolgend angeführten entsprechenden Beschlüsse des Regierungsrates und Schreiben der Finanzdirektion verwiesen.

a) Regierungsratsbeschluss Nr. 3407 vom 28. Dezember 1961

In der landrätlichen Rheinhafenkommission ist als Folge des Explosionsunglücks vom 8. April 1960 in drei Sitzungen der Stand des Brandschutzes in den Rheinhäfen diskutiert worden. Die Kommission ist der Auffassung, dass den bestehenden Vorschriften nicht nachgelebt worden ist. Insbesondere beanstandete die Kommission den Umstand, dass keine Klarheit darüber herrsche, wer für die Durchführung dieser Vorschriften verantwortlich sei. Damit diese unklaren Verhältnisse beseitigt werden können, ist die Direktion des Innern der Auffassung, dass für die Zukunft alle Fragen des Brandschutzes in den Rheinhäfen Birsfelden und Au ausschliesslich durch die Finanzdirektion respektiv durch die Gebäudeversicherungsanstalt bearbeitet werden sollen.

://: Die Finanzdirektion respektiv die Gebäudeversicherungsanstalt wird auf Grund der bestehenden Vorschriften mit der Durchführung des Brandschutzes in den basellandschaftlichen Rheinhäfen Birsfelden und Au beauftragt.

b) Regierungsratsbeschluss Nr. 1828 vom 27. Juni 1962

4 Seiten betreffend Abänderung und Ergänzung des früher schon zitierten Regierungsratsbeschlusses vom 11. Dezember 1961: Regelung i.S. Tankfundamente, Tankboden, Tankbassins, Umfassungsmauern, Entleerung der Tankbassins, Abfüllstellen für Tankwagen.

c) Regierungsratsbeschluss Nr. 1845 vom 27. Juni 1962

Nach dem Explosionsunglück im Auhafen vom 8. April 1960 wurde die Anstellung eines Beamten für die technische und feuerpolizeiliche Ueberwachung der Einrichtungen in den Rheinhäfen Birsfelden und Au erwogen. Schon bei diesem Ereignis ist sowohl im Landrat, in der Rheinhafenkommission als auch im Regierungsrat diese Anstellung gefordert resp. in Aussicht genommen worden. Im Regierungsrat bestand damals die Auffassung, die Ansiedlerfirmen sollten diesen Beamten anstellen. Sondierungen bei den in erster Linie in Frage kommenden Niederlassungen haben aber ergeben, dass dort wenig Neigung besteht, ihrerseits einen solchen Beamten anzustellen. Sofort wurde nämlich die Frage aufgeworfen, welche Firma die Anstellung tätigen solle und wem gegenüber der Beamte in einem privaten Anstellungsverhältnis verantwortlich sei.

Nach dem neuerlichen Ereignis kommt die Schiffahrdirektion zum Schlusse, dass sich die Anstellung eines technischen Beamten geradezu aufdrängt. Von dem vorhandenen Personal ist schon aus zeitlichen Gründen niemand in der Lage, die gestellte Aufgabe zu erfüllen. Somit kann nur eine Neuanstellung in Betracht gezogen werden. Die Anstellung hat durch die Schiffahrdirektion zu erfolgen, der der Beamte ausschliesslich verantwortlich ist. Durch die Erhöhung der Hafengebühren erzielen die Rheinhäfen eine jährliche Mehreinnahme von rund Fr. 200 000.--. Die finanzielle Situation erlaubt es durchaus, eine technische Kraft für die Gewährleistung der Betriebssicherheit der Rheinhäfen anzustellen. Die ganze Diskussion um das letzte Ereignis des Ausflusses von Benzin in den Untergrund hat deutlich dargetan, dass man letztendlich die Verantwortung für die ungenügende Beaufsichtigung der Anlagen den Behörden zuschiebt.

Weder Bauverwalter E. Merkofer noch der Leiter des Hafensbüros, J. Häring, sind in der Lage, eine derartige Aufgabe zu übernehmen. Ihre zeitliche Beanspruchung lässt ihren Einsatz hiefür nicht zu. Wenn aber eine Kontrolle, die eine gewisse Sicherheit gewährleisten soll, durchgeführt werden will, kann das nur von einem Beamten, der ständig die Rheinhafenanlagen beaufsichtigt und auch die notwendigen fachlichen Kenntnisse besitzt, bewerkstelligt werden. Bei der gegenwärtigen Situation ist es nicht mehr zu verantworten mit der Anstellung eines solchen Beamten zuzuwarten, denn bei der Grösse der Anlagen, die heute in den Rheinhäfen installiert sind, kann jeden Tag ein neues und anders gestaltetes Ereignis eintreten.

- ://: 1. In den basellandschaftlichen Rheinhäfen Birsfelden und Au wird die Stelle eines technischen Beamten geschaffen.
2. Die Direktion des Innern wird ermächtigt, die Anforderungen für die Beamtung festzusetzen und die Stelle auszuschreiben.
3. Die Besoldung ist im Einvernehmen mit der Finanzdirektion festzulegen.
4. Ausschreibung und Anstellungsbedingungen sind dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

d) Schreiben der Finanzdirektion an die Gebäudeversicherungsanstalt vom 5. Juli 1962

Ich gebe Ihnen gerne Kenntnis von den neuesten Schritten in der bessern Organisation des Brandschutzes in den Rheinhäfen Birsfelden und Au.

1. Die landrätliche Rheinhafenkommission hat zustimmend von den Ergebnissen der Konferenzen vom 24. April in Liestal und 16. Mai 1962 im Verwaltungsgebäude der Rheinhäfen Kenntnis genommen. Sie glaubt an eine positive und fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Staat, GVA und Siedlern. Sie hält mit uns in einem noch unbestimmten Zeitpunkt die Bildung einer ständigen Feuerwache im Unterbaselbiet, d.h. in Rheinhafennähe für gegeben. Sie hält die Anstellung eines hauptamtlichen staatlichen Sicherheitsbeamten für die ständige Ueberwachung der Rheinhafenanlagen inbezug auf deren Gesetzlichkeit und die Betriebssicherheit incl. Brandschutz für notwendig.

2. Der Regierungsrat hat die Stelle eines solchen Beamten geschaffen.

3. Die Tankhalter haben sich zur Erfüllung ihrer Brandschutzpflichten organisiert. Die Genossenschaft für Werkschutz und Brandbekämpfung in den Basellandschaftlichen Rheinhäfen ist gebildet worden und hat folgenden Vorstand:

Präsident	(Geldner)
Vizepräsident	(AVIA)
Mitglied	(BRAG)

4. Die von uns als dringlichste Massnahme geforderte ständige Bewachung soll von den Firmen sofort geschaffen werden, allenfalls provisorisch in Verbindung mit einer spezialisierten Firma, falls es wegen der Ferien nicht möglich ist, sogleich die geeigneten Leute der Firmen selbst zu rekrutieren und einzusetzen.

5. Die Finanzdirektion prüft eine Erweiterung des Regierungsratsbeschlusses vom 11. Dezember 1951 zur Erfassung auch der Hafensiedler, die nicht Tankhalter sind.

e) Schreiben der Finanzdirektion an die Gebäudeversicherungsanstalt vom 13. August 1962 mit anschliessendem Antwortvermerk der Gebäudeversicherungsanstalt vom 17. August 1962.

Der Kopie Ihres Schreibens vom 29. Juni KM/s an das Ingenieurbureau A., Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG Basel betreffend Feuermelder im Auhafen Muttenz entnehmen wir den Hinweis auf die Verzögerung der Einrichtung eines Feuermelders an der Strassenkreuzung 2, 3 und 3a und die Wünschbarkeit weiterer Feuermelder. Da auch in den Verhandlungen der landrätlichen Rheinhafenkommission die Feuermelder in den Rheinhäfen eine erhebliche Rolle spielten und ihre umfassende Einrichtung als dringlich betrachtet wurde, bitten wir um Bericht, ob der Feuermelder an der erwähnten Strassenkreuzung inzwischen angebracht worden ist und für welchen Zeitpunkt Sie die weiteren Feuermelder vorsehen.

Antwortvermerk der Gebäudeversicherungsanstalt:

An die Finanzdirektion. Wir teilen Ihnen mit, dass der vorgenannte rote Feuermelder noch nicht angebracht ist. Das Ingenieurbureau A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG. Basel nahm bisher zu unserem Brief vom 29. Juni 1962 nicht Stellung.

Im Hinblick auf die ständige Ausdehnung der Hafenanlagen kann man sicher noch weitere rote Feuermelder als wünschbar erachten. Ebenso dringlich ist aber die Schaffung, Ausrüstung und Ausbildung von je einer Werkfeuer- und Rettungswehr in den beiden Häfen selber, als erste und entscheidende Löschstufe der Betriebsinhaber (§ 38 des gedruckten Regierungsratsbeschlusses und Regierungsratsbeschluss Nr. 651 vom 7. März 1962). Die roten Feuermelder dienen der Alarmierung der zweiten Löschstufe (Ortsfeuerwehr und Basler Feuerwache). Wird die Schutzscheibe am Feuermelder eingeschlagen und der Hörer abgenommen, so meldet sich sofort die Feuerwache Basel und der Telephonist alarmiert hierauf durch Druck auf einen Knopf Zehnergruppen der Feuerwehripikette von Muttenz oder Birsfelden und gleichzeitig die dienstfreie Mannschaft der Feuerwache Basel, wobei aber immer mit Anmarschzeiten von 9 - 13 Minuten zu rechnen ist. Darum können und dürfen wir es nicht unterlassen, immer wieder die Wichtigkeit der Organisation an Ort und Stelle, d.h. der ersten Stufe, in den Vordergrund zu rücken.

Bezüglich der Installation von roten Feuermeldern ist erste Voraussetzung - nebst dem Vorhandensein von genügend Telephonkabeladern der PTT - dass die Feuerwache Basel gewillt und überhaupt in der Lage ist, weitere Anschlüsse auf ihre Zentrale zu übernehmen. In diesem Zusammenhang erinnern wir daran, dass es sowohl der Vorsteher des Löschwesens als auch der Feuerwehrinspektor in Basel abgelehnt haben, ihr Material und ihre Leute für die Häfen in Bereitschaft zu stellen, solange die gemeinsame Feuer- und Rettungswehr der Lagerfirmen selber, auf welcher die auswärtigen Feuerwehren basieren müssen, nicht geschaffen ist. Im Vereinbarungsentwurf mit Basel, der dieses Mangels wegen Entwurf blieb, war, zurückgehend auf das Protokoll über die gemeinsame Sitzung der Regierungen der Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 7. Juni 1960, folgender Artikel 4 vorgeschlagen:

"Beide Regierungen sind sich darüber einig, dass die wirksame Bekämpfung von Brand-, Explosions- und andern Katastrophenfälle in erster Linie eine einwandfrei funktionierende Feuer- und Rettungswehr der Lagerfirmen mit den vorgeschriebenen festen und mobilen Lösch- und Sicherungseinrichtungen, sowie die Hilfe der Gemeindefeuerwehren zur Voraussetzung hat."

Wir können also für die Rheinhäfen wohl so und so viel weitere rote Feuermelder vorsehen und anmelden. Solange die beiden Werkfeuerwehren "Au" und "Birsfelden" aber nicht geschaffen sind, scheint es uns nicht leicht, in Basel etwas zu erreichen.

Die Feuer- und Rettungswehr der Lagerfirmen in unseren beiden Häfen fehlt auch heute noch. Doch wurde in der Zwischenzeit, wie einem Schreiben der Genossenschaft für Werkschutz und Brandbekäm-

pfung in den basellandschaftlichen Rheinhäfen an die Finanzdirektion Baselland vom 11. Oktober 1962 entnommen werden kann, die Organisation für eine solche Feuerwehr, Betriebsbrandwehr genannt, vorgesehen. Die Betriebsbrandwehr hat vorerst einen Bestand von 21 Mann. Die entsprechende Rekrutierung soll in nächster Zeit erfolgen. Vorläufig macht auch, im Auftrag der Genossenschaft, während der betriebsfreien Zeit ein Securitas-Wächter in den Häfen periodisch seinen Kontrollgang.

4. Einiges wurde, wie wir sehen, vorgekehrt; nicht alles funktioniert schon, was dem letzten Bericht der Gebäudeversicherungsanstalt entnommen werden kann. Doch ist den Hafensiedlern welche endlich in Bewegung geraten sind, etwas Zeit einzuräumen, damit sie das noch Fehlende ergänzen können. Unerlässlich wird aber in der Organisation des Hafenunternehmens, der Verwaltung der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen, sein, dass eine koordinierte Leitung im Hafen die Verwaltung ausübt, dass eine einheitliche Aufsicht den Rücken der Verwaltung bildet, und dass die Oberaufsicht, wie bisher, beim Landrate selbst bleibt. Entsprechend erscheint nicht günstig, dass auch jetzt wiederum verschiedene Direktionen für Einzelgebiete allein zuständig sind, und dass zudem im Hafen selbst neben dem Hafenbüroleiter und dem Bauverwalter offenbar in paralleler Stellung der technische Beamte als Sicherheitsfunktionär handeln soll. Die Hafensiedler werden so wieder Gelegenheit und Möglichkeit erhalten, das zu tun, was sie wollen. Sie sehen sich erneut keiner einheitlichen Verwaltung und Leitung gegenüber. Es erscheint daher unerlässlich, die Verwaltungs- und Aufsichtsverhältnisse neu, entsprechend dem Umfang des gesamten Unternehmens, zu gestalten, eine einheitliche Leitung im Hafen zu bilden und diese Leitung einer Aufsichtskommission unter dem Vorsitz des zuständigen Direktors des Innern zu unterstellen. Die Oberaufsicht durch den Landrat bliebe, wie sie im bisherigen § 4 des Landratsbeschlusses vom 14. Februar 1952 vorgesehen ist. Auch die Funktionen des Rheinschiffahrtsamtes Basel wären trotz neuer Organisation grundsätzlich die bisherigen, die Ueberwachung der Häfen beider Basel und deren Vertretung nach aussen.

Unsere Kommission unterbreitet Ihnen obigen Vorschlag als Motion, aus ihrer Erfahrung der letzten 3 Jahre heraus, in der Ueberzeugung, dass eine sol-

che Aenderung der Organisation nicht umgangen
werden kann, wenn alles getan sein soll, um
mögliche Katastrophen zu vermeiden."

Die Motion soll auf die Traktandenliste der nächsten Sitzung
gesetzt werden.