

Bau eines Dieselmotorbootes als
Schleppboot und Personenboot.

Der Kanalverkehr von Strassburg über Mülhausen -
Hünningen bekommt eine stets wachsende Bedeutung für die Beschäftigung
der grossen Umschlagsanlagen im Basler Hafengebiet während der Zeit
der geschlossenen Rheinschiffahrt. Der Kanton Basel-Stadt hat diesen
Winter das Hafenbecken Kleinhünningen so ansbaggern lassen, dass auch
bei niedrigen Rheinwasserstand von 50 cm Basler Pegel Kanalschiffe
noch in das Hafenbecken einfahren können. Baggerungen haben auch den
St. Johann-Hafen der Kanalschiffahrt in der Niederwasserzeit zugänglich
gemacht. Die Umschlagsplätze der Lumina, der Rheinischen Umschlags
A.-G. und die im Entstehen begriffene Anlage der Standard Oil Co. am
Klybeckquai sind das ganze Jahr für die Kanalschiffahrt zugänglich.

Wir selbst haben vier Tankkanalschiffe gebaut zur
Versorgung der Lumina Anlage mit Benzin.

Ein Hemmnis zur Entwicklung der Kanalschiffahrt ist
bis jetzt das Fehlen eines Schleppbootes zum Verschleppen der Kanal-
kähne von der Hünninger Schleuse zu den Lössstellen im Basler Hafen-
gebiet. In den Monaten, in denen Rheinschiffahrt und Kanalschiffahrt
gleichzeitig betrieben wird, können die Streckendampfer diese Ver-
schleppung besorgen. Zur Zeit der eingestellten Rheinschiffahrt fehlt
aber die Schleppgelegenheit.

Der Kanton Basel-Stadt schlägt nun wohl mit seinem
Ratschlag 2704 dem Grosse Rat Bau eines Hafenschleppers vor. Dieser
Hafenschlepper bekommt aber Abmessungen, die ihm nur gestatten, zur
Zeit der offenen Rheinschiffahrt in Basel zu arbeiten. Gerade wenn
nach Schluss der Rheinschiffahrtsperiode der Kanalverkehr am stärksten
einsetzt, kann der Schlepper infolge seines Tiefganges nicht mehr in

Basel arbeiten. Sein Betrieb ist auch so teuer und unwirtschaftlich, dass der Grosse Rat hoffentlich seine Beschaffung ablehnt. Alle Rheinschiffahrtsinteressenten ohne Ausnahme sind sich darüber einig, dass der geplante staatliche Hafenschlepper unnötig ist; dagegen wünschen alle Rheinschiffahrtsinteressenten und auch die an der Entwicklung des Kanalverkehrs interessierten französischen Behörden Beschaffung geeigneter Schleppkraft für die Kanalkähne im Basler Hafengebiet.

Zum Verschleppen dieser Kanalkähne genügt ein relativ kleines Boot von 150 bis 180 e.P.S. Motorantrieb ist zweckmässiger als Dampftrieb, weil während der Ruhezeit kein Brennstoffverbrauch vorhanden ist.

Der Kanalverkehr erträgt nun keine hohen Schleppkosten im Basler Hafengebiet. Ein Dieselmotorboot kostet ca. Fr. 80.000.- bis Fr. 100.000.-, wenn es in Deutschland gebaut wird. Es ist teuer, weil es bei verhältnismässig starker Maschinenstärke nur geringen Tiefgang haben darf. Nur im Kanalverkehr wird es seine Betriebskosten und Verzinsung und Amortisation nicht herauswirtschaften. Dies ist der Grund, warum bis jetzt noch keine Rheinschiffahrtsgesellschaft trotz dem grossen Interesse, das für die Entwicklung der Kanalschiffahrt vorliegt, ein Schleppboot für Basel bestellt hat. Unsere Konkurrenzgesellschaften sind überdies augenblicklich nicht in der Lage, Neubauten durchzuführen, da sie ihr Kapital in ihren Lagerhaus- und Kranbauten investiert haben. Der Kanton kann nicht gleichzeitig einen Hafendampfer gemäss Ratschlag 2704 und daneben noch ein kleines Schleppboot für die Kanalschiffe beschaffen. Nur für die Kanalschiffe ein Schleppboot zu beschaffen, glauben die baselstädtischen Behörden nicht tun zu dürfen, mit Rücksicht auf eine mögliche Kon-

Kurrenzierung des Rheinverkehrs durch den Kanalverkehr. Wir halten diesen Grund nicht für stichhaltig.

Im vergangenen Jahr hat die Personenschiffahrtsgesellschaft das Dieselmotorboot "Rheinfelden" durch die Firma Buss A.-G. bauen lassen. Das Boot ist Mitte Juni in Betrieb gekommen. Es hat trotz seinen abnormal hohen Baukosten (Fr. 165.000.-) etwas verdient. Die Gesamteinnahmen von Mitte Juni bis Ende September betrugen ca. Fr. 30.000.-, die Gesamtbetriebsausgaben ca. Fr. 15.000.-. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Boot letztes Jahr aus den verschiedensten Gründen nicht voll ausgenützt werden konnte. Die Personenschiffahrtsgesellschaft hatte die Absicht, für die dieses Jahr stattfindende Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung ein zweites Boot zu bauen. Ihr Kapital beträgt Fr. 110.000.-. Sie hat einen 15-köpfigen Vorstand, in dem neben Basel auch Rheinfelden vertreten ist. In diesem Vorstand konnte keine Einigung erzielt werden über die Frage der Beschaffung eines zweiten Schiffes und über die Art des zweiten Schiffes. Im Vorstand massgebend sind die Herren Stauffacher und Ott von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft. Die Personenschiffahrtsgesellschaft hat es auch für unmöglich gehalten, dass sie neues Geld für ein zweites Schiff aufbringt.

Die Tatsache, dass Bedarf vorhanden ist für ein Schleppboot für den Kanalverkehr und dass die Möglichkeit besteht, sich mit einem Personenboot gewinnbringend an der Personenschiffahrt zu beteiligen, hat uns veranlasst, die Frage zu prüfen, ob es nicht möglich ist, mit einem Schiff beide Bedürfnisse zu befriedigen und so das Schiff zu einem wirtschaftlich arbeitenden Objekt zu gestalten.

Wir haben zur Abklärung dieser Frage Herrn Schiffbau-Ingenieur Ryniker herbei gezogen. Er hat die Grundlage und Rentabilitätsberechnungen für die Personenschifffahrt gemacht. Diese Berechnungen sind durch die Erfahrungen des letzten Jahres bestätigt worden. Er hat es auch durchgedrückt, dass zum erstenmal in der Schweiz mit dem Dieselbetrieb Versuche gemacht worden sind. Die Erfahrungen der letzten Betriebsperiode haben die gehegten Erwartungen noch übertroffen. Herr Ryniker war während des Krieges Chefingenieur bei der Unterseebootbau-Abteilung der amerikanischen Kriegsmarine.

Als wir Herrn Ryniker unsern Plan zur Kombination des Personenverkehrs mit dem Schleppverkehr für die Kanalschifffahrt vorlegten, erklärte er, dass diese Lösung ausgezeichnet sei. Sie gestattet, sowohl ein zweites Personenboot wirtschaftlich zu betreiben, als auch für die Kanalschifffahrt die nötige billige und stets zur Verfügung stehende Schleppkraft zu beschaffen.

Wir haben uns dann mit der Geschäftsleitung der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung in Verbindung gesetzt um zu erfahren, wie sie sich zur Beschaffung eines derartigen Bootes stellt. Der Geschäftsführer, Herr Dr. Krasting, teilte uns mit, dass er mit der Personenschifffahrtsgesellschaft lange verhandelt habe, um diese zu veranlassen, ein zweites Boot zu bastellen. Er habe sich bereit erklärt, von der Ausstellung aus eine Binnengegarantie zu geben. Die Personenschifffahrtsgesellschaft habe aber ausserdem Mithilfe der Ausstellung bei der Kapitalbeschaffung verlangt; hierzu sei er nicht in der Lage gewesen, deshalb seien die Verhandlungen ergebnislos verlaufen.

Er erklärte sich uns gegenüber bereit, unter Vorbehalt der Genehmigung des Organisations-Komitees, uns für die Dauer

./.

der Ausstellung eine Einnahmegarantie von Fr. 15./20.000.- zu geben. Er erklärte, dass er die Einnahmen des Personenbootes während der Ausstellung von verschiedenen Seiten habe schätzen lassen, alle Schätzungen seien zwischen Fr. 40./60.000.- gefallen. Selbstverständlich hängt der wirklich zu verdienende Betrag stark von der Witterung des diesjährigen Sommers ab. Er bat uns, unsern Plan doch wenn irgend möglich durchzuführen.

Gemeinsam mit Herrn Rymker verlangten wir dann von der Schiffswerft von der Gutehoffnungshütte, der Rheinwerft Walsum, Angebot für ein Dieselmotorschiff, das gleichzeitig der Personenbeförderung und dem Schleppverkehr dienen kann. Wir erhielten ein Angebot für ein Schiff mit M.A.N.-Dieselmotoren. Der Preis betrug Fr. 125.000.-, die Lieferfrist vier Monate, sodass das Schiff noch vor der Ausstellung in Basel in Betrieb genommen werden könnte.

Herr Rymker überarbeitete das Projekt. Er arbeitete ferner ein auf seine Erfahrungen gestütztes Gegenprojekt aus, das wesentlich einfacher und dabei doch zweckmässiger als das erste Projekt der Werft ist. Im gleichen Verhältnis gerechnet wie der Preis des Werftprojektes dürfte der Preis unseres Gegenprojektes auf ca. Fr. 90.000.- kommen. Die Werft der Gutehoffnungshütte ist die einzige, die in der kurzen Zeit ein für uns passendes Schiff liefern kann. Sie ist auch die einzige Rheinwerft, die bis jetzt Dieselmotorschlepper und Dieselmotorgüterboote geliefert hat. Hinzig Buss hat bis jetzt ein Dieselmotorschiff, das Personenschiff "Rheinfelden" geliefert. Buss kommt aber schon wegen der kurzen Lieferfrist nicht in Frage, dann ist er auch um 100 % teurer als die Gutehoffnungshütte.

Die Herren der Gutehoffnungshütte kommen voraussichtlich noch diese Woche, spätestens Anfang nächster Woche zur Besprechung des

Projektes und zum Abschluss des Vertrages nach Basel.

Der raschnöglichste Vertragsabschluss ist notwendig, wenn das Boot auf die Ausstellung geliefert werden soll. Leider ist uns die Idee zu der Kombination und zum Bau des Bootes durch uns erst ziemlich spät gekommen.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung zeigt folgendes

Bild:

I. Ausgaben.

Anlagekapital	Fr. 90.000.-	
1. Verzinsung 10 %	Fr. 9.000.-	9000
2. Amortisation 6 %	" 5.400.-	5400
3. Versicherung	" 1.600.-	1600
4. Unterhalt	" 1.500.-	1500
5. Löhne: 1 Kapitän, 1 Maschinist, 1 Matrose	" 13.500.-	13500
6. Brennstoff	" 3.000.-	3000
7. Beitrag an unsere Generalunkosten	" 10.000.-	10000
Total	Fr. 44.000.-	44000

II. Einnahmen.

1. Personenverkehr	Fr. 25.000.-
2. Kanalschleppdienst	" 15.000.-
3. Aushilfe in der Rheinschifffahrt	" 5.000.-
Total	Fr. 45.000.-

Zu der Wirtschaftlichkeitsberechnung bemerken wir, dass die Grundlage für die Ausgaben die tatsächlichen Ergebnisse des Bootes "Rheinfelden" sind. Für Personal haben wir vorgesehen Schiffsführer Reimann, der einzige Schweizer, der das Rheinschiffspatent für die Strecke Mannheim - Basel besitzt. Er hat letztes Jahr die "Rheinfelden" geführt, früher das Peilboot "Rudolf Gelpke". Infolge der Verhältnisse in der Leitung der Personenschiffahrtsgesellschaft wünscht er nicht mehr dort-hin zurückzukehren. Reimann betreibt in der Zeit, während der er durch den Schiffsdienst nicht

./.

beansprucht wird, den Bau von Holzpontons für das Eidgenössische Militärdepartement und von Waidlig für die verschiedenen Basler Wasserfahrvereine. Diese Beschäftigung kann er auch auf unsere Rechnung bei einem Anstellungsverhältnis mit uns beibehalten. Auf diese Weise können die Personalkosten noch reduziert werden. Reimann war während 10 Jahren Schiffsführer des Peilbootes "Rudolf Gelpke", das dem Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein gehört. Während dieser Zeit hat er sein Gehalt und den Gehalt eines Hilfsmannes, der für das Peilboot nötig war, mit seiner Werkstatt regelmässig verdient. Bei seiner Tätigkeit als Peilbootführer hat er dann auch die notwendige Kenntnis der Rheinstrecke Mannheim - Basel erworben.

Die Einnahmen sind von uns gemeinsam mit Herrn Ryniker vorsichtig berechnet worden. Im Personenverkehr stehen sehr viele Möglichkeiten offen. Die Personenschiffahrtsgesellschaft ist mit ihrem einzigen Schiff "Rheinfelden" durch ihre Konzession an einen regelmässigen Fahrplan Rheinfelden - Basel gebunden. Zu Fahrten im Hafengebiet von Basel und Extrafahrten mit Versinen, sei es nach Schweizerhalle, Anset, Rheinfelden, oder Breisach, Strassburg kann sie ihr Boot "Rheinfelden" nicht verwenden; gerade für diesen sehr lohnenden Dienst ist unser Boot verfügbar.

Der Personendienst und der Schleppdienst hindern sich gegenseitig nicht. Der Personendienst wird durchgeführt von April bis Ende September. Während dieser Zeit wird in der Regel die Kanalschifffahrt verhältnismässig schwach sein, weil der Hauptverkehr den Rhein benutzen wird. Trotz dem Personendienst wird aber das Boot doch Zeit haben, die Kanalschiffe zu verschleppen, denn die Verschleppung eines Kanalschiffes von der Schleuse zu der Löschstelle nimmt höchstens eine halbe Stunde in Anspruch, dabei kommt es in der

Kanalschifffahrt wie in der Rheinschifffahrt auf einige Stunden Warten für die Kähne nicht an. Die Hauptzeit für das Kanalschleppgeschäft sind die Monate September bis April.

In der Rheinschifffahrt kann das Boot sehr gut und lehnend aushelfen, zu Beginn- und zu Schluss der Rheinschiffahrtsperiode. Es sind dann immer Kähne in Basel, die ohne Dampfer nach Strassburg zurück gebracht werden müssen, diese Kähne treiben heute nach Strassburg. Dieses Treiben kommt teuer und ist zudem gefährlich. Unser Boot mit seinem geringen Tiefgang und seiner starken Maschinenkraft kann zwei Rheinschiffe gleichzeitig in fünf bis sechs Stunden nach Strassburg bringen, es kann in 10 bis 12 Stunden wieder in Basel sein. Die Talbeförderung eines Kahnes durch treiben lassen kostet heute ca. Fr. 500.-. Hier ist also eine ziemlich gute Verdienstmöglichkeit für das Boot.

Das zweite Halbjahr 1926 mit der Ausstellung in Basel sollte Gelegenheit bieten, mit der Personenbeförderung ausserordentlich zu verdienen, sodass dieses Jahr schon eine aussergewöhnliche Abschreibung an dem Schiff vorgenommen werden kann. Diese Abschreibung sollte, wenn günstige Witterung während der Ausstellung vorhanden ist, 20/30.000 Franken betragen. Wenn wir diese Ausstellungskonjunktur ausnützen können, so haben wir nächstes Jahr ein so billiges Boot, dass es selbst in schlechter Zeit wirtschaftlich betrieben werden kann und dessen Verkauf auch jederzeit möglich ist.

Mit der Personenschifffahrtsgesellschaft möchten wir nicht in einen Konkurrenzkampf eintreten. Sobald unser Bauvertrag unterzeichnet ist, würden wir Verhandlungen aufnehmen, um mit ihr ein gewisses Zusammenarbeiten zu vereinbaren. Da wir in den Verhandlungen die günstigere Stellung haben - unser Boot kostet knapp die

Halfte von dem, was die "Rheinfelder" kostet, ausserdem haben wir unsere ganze Organisation schon, unsere Generalunkosten werden durch den Bootsbetrieb nicht vergrössert, die Betriebsunkosten sind günstiger, als sie bei der Personenschiffahrtsgesellschaft sind, dadurch, dass wir auch Schleppdienst besorgen können - dürfte es möglich sein, ein vernünftiges Abkommen zu treffen.

Das Boot nach dem Plan von Herrn Ingenieur Ryniker soll ca. 24 m lang werden, 5 m breit und mit seiner vollen Belastung 90 cm tief gehen. Mit diesen Abmessungen kann es auch auf dem Rhein-Rhone-Kanal von Strassburg nach Basel gelangen. Zum Schleppen kann es auf einen Tiefgang von nur 75 cm gebracht werden. Wenn ein grösserer Tiefgang erwünscht und erlaubt ist, können Wassertank es auf einen Tiefgang von 1,30 m bringen. Sitzplätze sind für ca. 150 Personen vorhanden, weitere ca. 50 Personen haben sehr bequeme Stehplätze, es können dort auch Feldsäessel verwendet werden.

Die Finanzierung des Bootes ist uns möglich. Die Kantonalbank Basel hat uns angeboten, auf unsere Tankschiffe insgesamt Fr. 120.000.- Hypotheken zu geben. Wir beabsichtigen nun, nur drei Schiffe mit Fr. 90.000.- zu hypothekieren, sodass wir dann das Baugeld haben. Betriebsmittel haben wir für das laufende Jahr dann vorläufig noch genügend. Die angebotenen Bedingungen der Kantonalbank sind 6 % Verzinsung und $1/8$ % pro $1/4$ Jahr Kommission. Wir glauben dass wir in den Verhandlungen diese Kommission und vielleicht auch den Zinsfuss noch reduzieren können, sodass wir das Geld nicht teurer als zu $6 \frac{1}{4}$ bis $6 \frac{1}{2}$ % haben.

Es ist für unser Unternehmen eine grundsätzliche Frage, ob wir unsere Mittel für eine möglichst baldige und möglichst starke Beteiligung an der eigentlichen Rheingrossschiffahrt zusammen halten

wollen, oder ob wir unsere Mittel für Spezialaufgaben, die einen relativ sichern Ertrag abwerfen, aber immerhin mehr an die Lokalschifffahrt zwischen Strassburg und Basel und an das Basler Hafengebiet gebunden sind, verwenden wollen. Die Anschaffung einer grösseren Flotte von Rheinkähnen, ebenso wie die Anschaffung eines Streckenschleppdampfers, erfordert bedeutende eigene Mittel, die uns jetzt noch nicht zur Verfügung stehen. Die Rheingrossschifffahrt macht ausserdem augenblicklich eine Krisis durch, in der die Konkurrenz aussergewöhnlich verschärft wird. Wir glauben deshalb, dass es zweckmässig ist, wenn wir unsere Mittel verwenden zur Lösung von Spezialaufgaben, die mit der Oberrheinschifffahrt und mit der Schifffahrt im Basler Hafengebiet verbunden sind. Unsere Beteiligung an der Rheingrossschifffahrt wird dann wie im vergangenen Jahr in der Hauptsache in unserer Tätigkeit als Agentur für die grosse Fleuvier/Française-Flotte bestehen. Dies schliesst natürlich nicht aus, dass wir, soweit unsere Mittel reichen, bei günstiger Gelegenheit, die sich bei der heutigen Geldknappheit in Deutschland ab und zu bietet, gemeinsam mit Fleuvier das eine oder andere Rheinschiff kaufen. Die Verwendung unseres Kapitals in Spezialzweigen der Oberrheinschifffahrt, wie Tankschiffe, Hafenboot, Personenschifffahrt, hat den Vorteil, dass wir in diesen Zweigen gar nicht oder bei weitem nicht so scharf konkurrenziert werden, wie in den übrigen Zweigen der Rheinschifffahrt. Es dürfte bei vorsichtiger Geschäftsführung dann möglich sein, Verzinsung unseres gesamten Kapitals und Amortisation unserer Anlage, sowie etwa die Hälfte der Generalunkosten in den Spezialzweigen herauszuwirtschaften, sodass zu Lasten der Agentur nur die Hälfte der Generalunkosten gehen würde. Was die Agentur mehr einbringt, ist reiner Gewinn.

- 11 -

Wir bitten um Ihre Zustimmung, den Bauvertrag mit
den Herren der Gutshofnungshütte unterschreiben zu dürfen.

BASLER
REGIERSCHIFFFAHRT-AKTIENGESellschaft

Basel, den 4. Februar 1936.