

Verschiedenes.

Basler Häfen.

Güterboote für die schweizerische Rheinflotte. Die „Rhenus“ Aktien-Gesellschaft für Schifffahrt und Spedition Basel vermehrt die Schweizer-Flotte auf dem Rhein durch eine Anzahl Güterboote. Das erste dieser Serie, das Boot „Jupiter“, hat bereits die Werft verlassen. Von diesen Booten sind sechs im Bau von je 700 Tonnen Ladefähigkeit und zwei von je 800 Tonnen Ladefähigkeit. Innerhalb der nächsten beiden Monate werden diese Boote alle auf dem Rhein fahren; dieselben werden in Basel registriert. Es handelt sich um die ersten Dieselmotor-Güterboote auf dem Rhein. Sie sind für die Baslerfahrt eingerichtet, dienen dem Stückgutverkehr und werden regelmässige Fahrten von Antwerpen nach Strassburg-Kehl sowie den Zwischenstationen und umgekehrt ausführen; bei offener Schifffahrt nach Basel werden diese Boote

den regelmässigen Verkehr zwischen Antwerpen und Basel nebst Zwischenstationen unterhalten. Die „Rhenus“ Aktien-Gesellschaft für Schifffahrt und Spedition hat auch eine Anzahl Schleppkähne für den Verkehr nach Basel im Bau.

Im Motoorbot von Paris nach Basel. Am 12. September landete in Basel ein französisches Kabinenmotorboot von 40 PS und einem mittleren Tiefgang von 85 cm, das ein englischer Journalist in Paris für eine Kanalreise nach Basel gemietet hatte. Er brauchte für die Reise drei Wochen, wobei etwa eine Woche auf die durch Motorpannen verursachten Zeitverluste zu buchen ist. Die Fahrt ging von Paris die Marne hinauf und über den Marne-Seitenkanal nach dem Rhein-Marnekanal nach Strassburg und von dort über den Rhein-Rhone-Kanal nach Basel. Der Journalist, der dem Bureau des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel einen Besuch abstattete, lobte namentlich

die Fahrt durch die Vogesen zwischen Zabern und Saarbrücken, die grosse landschaftliche Reize aufweise, während die 300 Schleusen, die auf der ganzen Fahrt zu überwinden seien, die Fahrt etwas erschwere. Er trat einige Stunden später sodann die Rückreise an nach der Mündung des Rhein-Rhonekanals bei Hünningen, um von dort über Mülhausen, Montbéliard, Besançon, Saône-Marnekanal wieder die Marne und Paris zu erreichen. Einige Schwierigkeiten bot die Einfahrt vom offenen Rhein in den Kanal bei Hünningen, weil dort die Einfahrtsschleuse im Umbau begriffen ist.

Versorgung der Basler Häfen mit Saarkohlen. Unter dem Titel „Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine“ hat sich in Nancy soeben mit einem Kapital von 1,2 Millionen Franken eine neue Schifffahrtsgesellschaft gebildet. Der Zweck der Gesellschaft wird in den Statuten folgendermassen umschrieben: Schifffahrt in Ostfrankreich und insbesondere Versorgung der Basler Häfen mit Saarkohle, mit lothringischen und belgischen Minenprodukten und sonstigen für den Wasserweg geeigneten Erzeugnissen. Die Gesellschaft hat auch eine Niederlassung im Port Austerlitz in Strassburg geschaffen und verfügt bereits über 30 Kähne, denen nachgerühmt wird, dass sie sich für das Übersetzen über den Rhein von Strassburg nach Kehl und von der Mündung des Rhein-Rhonekanals bei Hünningen nach dem Basler Rheinhafen Kleinhüningen eignen. Es handelt sich also um eine Gesellschaft, die namentlich die Fahrten auf dem elsässischen Kanalnetz zur Bedienung von Basel pflegen will, was auch daraus hervorgeht, dass die Anfangsbuchstaben der Wörter im Titel der Gesellschaft das Wort „Canal“ ergeben. Bekanntlich ist es auch in Frankreich Mode geworden, die Titel der Erwerbsgesellschaften derart abzukürzen. An der neuen Gesellschaft sind nicht nur die französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften, wie die „Compagnie Générale de Navigation“, die „Société Rhin et Rhône“ und die „Société Le Rhin“ beteiligt, sondern auch die in Basel bereits niedergelassenen „Rheinische Umschlags- und Lagerhaus-A.-G.“ wie auch die „Kohlen-Umschlags-A.-G.“, an welch letzterer die hauptsächlichsten Kohlenfirmen der Schweiz beteiligt sind.

Die Schweiz und die Rheinschifffahrt. Man hört sehr oft die Behauptung, dass die Schifffahrt auf dem Rheine bis zur Schweizergrenze eigentlich nur von rein baslerischem Lokalinteresse sei, und dass aus der Frachtersparnis, die der Wassertransport gegenüber dem Landtransport voraus habe, nur der Basler Handel Vorteil ziehe. Diese Behauptung entspricht keineswegs den Tatsachen, denn nach einer Feststellung von Bundesrat Chuard anlässlich der nationalrätlichen Diskussion über die Subventionierung der Basler Hafenbauten werden 80% der in Basel auf dem Rhein eintreffenden Güter nach andern Plätzen in der Schweiz weiterbefördert. Damit ist über die Bedeutung des Hafens für die gesamte Schweiz genug gesagt.

Schiffsregister des Kantons Basel-Stadt. Als weitere in Basel beheimatete Schiffe sind unterm 29. September in das Schiffsregister eingetragen

worden die 1923 in Nürnberg erbauten Kanal-kähne *Lafayette*, *Kléber*, *Mouton*, *Kellermann*, *Präsident Paul Speiser*, *Rapp*, *Dufour*, *Marceau* und *Lefebvre*. Name des Schiffseigentümers: „Société Franco-Suisse de Navigation s. a. r. l.“ in Strassburg.

Unterm 23. Oktober 1924 sind ferner eingetragen worden die 1924 in Erlenbach am Main erbauten Rheinkähne *Neptun 33*, *43* und *50*, die ebenfalls in Basel beheimatet sind und im Eigentum der „A.-G. für Schifffahrt“ in Basel stehen.

Bundessubvention für den Kleinhüninger Hafen. Der Bundesbeschluss betreffend Bundesunterstützung für die Erstellung eines Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen durch den Kanton Basel-Stadt vom 8. Oktober 1924 lautet folgendermassen:

„Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 10. März 1924,

einer Botschaft des Bundesrates vom 2. Juni 1924,

auf Grund von Art. 23 der Bundesverfassung, beschliesst:

Der Bundesbeschluss vom 17. Juni 1918 wird aufgehoben und durch nachstehende Bestimmungen ersetzt:

Art. 1. Der Bund leistet an den vom Kanton Basel-Stadt ausgeführten Bau eines Rheinhafens am rechten Rheinufer, zwischen der Mündung der Wiese und der Landesgrenze bei Kleinhüningen, bestehend aus einem Schutz- und Wendebassin, mit Verladequai (1. Ausbau; baselstädtischer Ratschlag Nr. 2081/1917), einen Beitrag von der Hälfte der Kosten des Landerwerbs von Fr. 1,140,681.47 und der Hafenbauten von . . . „ 7,043,065.08

also von 50% von Fr. 8,183,746.55

Es entspricht dies einem Bundesbeitrag von rund Fr. 4,092,000.—.

Art. 2. Ausserdem leistet der Bund dem Kanton Basel-Stadt mit Rücksicht auf die durch den Wegfall des Baues der Dreirosenbrücke erzielte Ersparnis, aber ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Präjudiz für künftige Bauten, eine Entschädigung für Zinsausfall im Betrage von Fr. 262,500.—.

Art. 3. Die Auszahlung des Gesamtbeitrages von Fr. 4,354,500.— erfolgt in drei Raten von je Fr. 1,500,000.— in den Jahren 1925 und 1926 und von Fr. 1,354,500.— als Rest im Jahre 1927.

Art. 4. Der Unterhalt der Hafenanlagen ist vom Kanton Basel-Stadt auf seine Kosten zu besorgen und vom Bundesrat zu überwatchen.

Art. 5. Der Betrieb der beiden Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen, der Güterabfertigung daselbst, sowie der Betrieb der Hafenbahnen und zugehörigen Verbindungsgeleise ist vom Kanton Basel-Stadt vertraglich den schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden.

Änderungen dieser Verträge unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 6. Erwirbt der Bund den Hafen und dessen Anlagen auf dem Wege der Zwangsenteignung, so ist der nach Art. 3 bewilligte