

1335
Basler Rheinschiffahrt

Basler Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft/Lloyd A.-G.

Die Basler Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft (B.R.A.G.) wurde auf meine Anregung am 8. April 1925 gegründet. Als weiterer Aktionär trat der vom Militärdienst her mit Herrn Groschupf bekannte Herr Fritz Ritter, Sohn des verstorbenen Delegierten des Schweizerischen Bankvereins, in die Firma ein. Herr Ritter sen. übernahm das Präsidium und beteiligte sich ebenfalls am Kapital von Fr. 250.000.-. 20 % des Kapitals übernahm auf Veranlassung von Herrn Groschupf die grösste belgische Reederei Plouvier & Co., die sich bis dahin für den Schweizer Verkehr nicht interessiert hatte. Herr Ritter war nicht Kaufmann, er hatte bis zu seinem 35. Jahre studiert, ohne abzuschliessen. Herr Ritter jun. und Herr Groschupf hatten die gleiche Aktienbeteiligung.

Das Geschäft entwickelte sich sehr rasch. Gestützt auf einen Transportvertrag mit Shell, deren Präsident und Vicepräsident, Vassalli Genf und Marchand Genf, Freunde von Herrn Groschupf waren, wurden vier Kanaltankschiffe gebaut, die dann an van Ommeren Rotterdam mit einem Gewinn, der nahezu das Aktienkapital erreichte, verkauft wurden. Das Unternehmen entwickelte sich befriedigend. Es führte auf dem Hüniger Kanal Strassburg - Basel die Motorschiffahrt ein. Nur diese ermöglichte das bekannte Anwachsen des Kanalverkehrs auf fast 1½ Millionen Tonnen.

Durch den Tod von Herrn Ritter sen. erbte Herr Ritter jun. Aktien. Als Präsident trat Herr Dr. Spelch ein, der mit vorbildlicher Neutralität versuchte, die immer wieder auftauchenden Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Delegierten Groschupf und Ritter auszugleichen. Um Reibereien, die immer entstanden, wenn es galt, einen neuen Schiffstyp auszuarbeiten, aus dem Wege zu gehen, gründete Herr Groschupf 1928 die Lloyd A.-G. Basel und baute mit ihr das Versuchsschiff "Säntis", das später von Plouvier Antwerpen gekauft wurde, ebenso wie ein ähnliches von Herrn Ritter gebautes Schiff. Die Lloyd A.-G. baute dann ein Versuchsschiff für die Tag- und Nachtfahrt, das auf die Rhone überführt wurde und dort den Anfang

2x
"Descartes"?

der Motorschiffahrt auf der Rhone bildete. Weitere Versuchsschiffsbauten für die Rhone folgten, ebenso ein Schiffstyp, der sogenannte Lloyd-Typ, der sowohl auf der Rhone als auf dem Rhein und den französischen Kanälen fahren konnte. Dieser Schiffstyp wurde so ausgearbeitet, dass er auch nach Verlängerung als Niederwasserschiffstyp auf der regulierten Strecke Strassburg - Basel verwendet werden kann.

Lloyd 1 - 4
Fünf von diesen Schiffen wurden im Jahre 1933 von der Lloyd A.-G. in Bau gegeben, und zwar weil zu dieser Zeit die "Union" Schweiz. Brikett-Import-Gesellschaft Zürich anfang, die Brikettversorgung der Schweiz über den Rhein zu leiten. Die B.R.A.G. weigerte sich, an diesen wichtigen Transporten, die etwa 200.000 Tonnen pro Jahr erreichten, teilzunehmen. Die Lloyd A.G. beteiligte sich dann auf ihre Rechnung mit den übrigen Basler Reedereien an diesen grossen Transporten. Verzicht auf Beteiligung der B.R.A.G. an diesen Transporten war ein grundlegender Fehler, dem Herr Groschupf nur zugestimmt hatte, um nicht schärfste Streitigkeiten mit Herrn Ritter heraufzubeschwören.

Der Verwaltungsrat der B.R.A.G. genehmigte die Entwicklung der Lloyd A.-G. und ihre Beschränkung auf Briketttransporte und Transporte von Chemikalien in Spezialschiffen, die die B.R.A.G. nicht durchführen konnte.

Die finanzielle Entwicklung der B.R.A.G. war dauernd befriedigend, trotz den Schwierigkeiten in der Geschäftsleitung. Sie hatte in ihrer technischen Ausrüstung einen Vorsprung erreicht vor den andern Gesellschaften, vor allem vor der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft. Dann aber profitierte sie auch, wie alle übrigen Gesellschaften, von den verschiedenen Pools, die ab 1929 immer auf die Dauer von 1 - 2 Jahren abgeschlossen wurden.

Die fortschreitende Rheinregulierung machte eine Anpassung des Kanalschiffsparks der B.R.A.G. an die neuen Verhältnisse nötig. Auch hierüber entstanden wieder Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Delegierten, die Ende Februar Herrn Groschupf zum Entschluss brachten, die B.R.A.G. Herrn Ritter zu überlassen, der inzwischen Fr. 440.000.- Aktien

von einem Kapital von 1 Million Franken durch Erbschaft erworben hatte. Die Aktienbeteiligung von Herrn Groschupf war Fr. 143.000.-.

Der Entschluss wurde Herrn Groschupf dadurch erleichtert, dass er mit seinen Freunden von der "Union" Schweiz. Brikett-Import-Gesellschaft einen zweijährigen Vertrag über 90.000 Tonnen Brikett für die Lloyd A.-G. tätigen konnte, und zwar zu einem Satz, der für die Lloyd-Flotte auskömmlich war und der gleichzeitig der Brikett-Union eine jährliche Ersparnis von über Fr. 100.000.- auf dem gesamten Transport ermöglichte.

Die Trennung von der B.R.A.G. fand auf 1. März 1935 statt. Auf Veranlassung von Herrn Dr. Speich, der die ganzen Trennungsverhandlungen in vorbildlicher Weise leitete, übernahmen die Herren Plouvier Fr. 80.000.- Aktien zu pari von Herrn Groschupf. Herr Dr. Speich selbst übernahm Fr. 30.000.-, sodass Herr Groschupf noch mit Fr. 33.000.- Aktionär der B.R.A.G. geblieben ist. Vor allem mit Rücksicht auf Herrn Dr. Speich erklärte sich Herr Groschupf bereit, für die Dauer von zwei Jahren der B.R.A.G. Kundenschutz zu gewähren und die Konkurrenz zwischen B.R.A.G. und Lloyd auszu-schliessen. Er konnte dies umso eher tun, als die Lloyd-Flotte voll beschäftigt ist im Massengutverkehr, und zwar durch langfristige Verträge. Ausserdem wurde er durch sein Ausscheiden aus dem Verwaltungsrat wieder frei, sich an den Benzin- und Heizöltransporten zu beteiligen, was sowohl er als Herr Ritter und die B.R.A.G. nicht mehr konnten, seitdem sie ihren Transportvertrag und ihre Tankschiffe an van Ommeren verkauft hatten.

Die B.R.A.G. hat Herrn Kachelhofer, den Prokuristen der B.R.A.G., der in der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft von Herrn Groschupf in das Rheingeschäft eingeführt worden war und mit ihm im Jahre 1925 von der Schleppschiffahrt zur B.R.A.G. übergetreten ist, zum Direktor ernannt. Dadurch hat die B.R.A.G. eine tüchtige Leitung für die Akquisition und Spedition. Für den Schiffahrtsbetrieb, den gleich wichtigen Geschäftszweig, ist die B.R.A.G. angewiesen auf die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften und Vertretungen. Diese Tochter-

gesellschaften in den wichtigsten Rheinhäfen gehören der B.R.A.G. gemeinsam mit der Firma Plouvier & Co. Antwerpen. Die Beteiligung zwischen Antwerpen und Basel ist verschieden geregelt.

Die Lloyd A.-G. wird voraussichtlich ihr Kapital auf Fr. 400.000.- erhöhen. Sie wird zur Durchführung der übernommenen Transporte die Flotte der "Rhodania" S.A. auf der Rhone, an der Herr Groschupf mit seinen Genfer Freunden massgebend beteiligt ist, auf den Rhein überführen. Heute verfügt das Unternehmen über 6 Schiffe mit 200 P.S. Sulzer-Motor. Diese Schiffe werden augenblicklich von 38,50 m auf 53,50 m verlängert, sodass ihre Tragfähigkeit auf durchschnittlich 350 Tonnen gebracht wird. Es sind ausprobierte Oberrhein-Schiffstypen.

Ausserdem besitzt die Lloyd A.-G. ein Spezialschiff für den Transport von Schwefelsäure und Natronlauge sowie Chemikalien aller Art. Die Beschäftigung dieses Schiffes ist durch langjährige Verträge mit der Firma J.R. Geigy A.-G. und der I.G. Farbenindustrie A.-G. Ludwigshafen gesichert. Das Schiff dient hauptsächlich dem Transport von Schwefelsäure von Ludwigshafen nach Grenzach und von Natronlauge von Rheinfeldern nach Leverkusen.

Die Rhone-Flotte, die successive auf den Rhein überführt wird, besteht aus 7 Schiffen vom gleichen Typus wie die Lloyd-Schiffe und einem Schiff von 500 Tonnen Tragfähigkeit und 240 P.S. Sulzer-Motor. Alle Schiffe sind nach den Plänen von Herrn Schiffbau-Ingenieur Ryniker erstellt worden. Sie haben Motoren, die von Sulzer Winterthur geliefert worden sind.

Die Zusammensetzung des neuen Aktienkapitals der Lloyd A.-G. werden wir uns gestatten, Ihnen nach Durchführung der Kapitalerhöhung bekannt zu geben.

L L O Y D A.G.

Basel, den 22. März 1935.
G/M