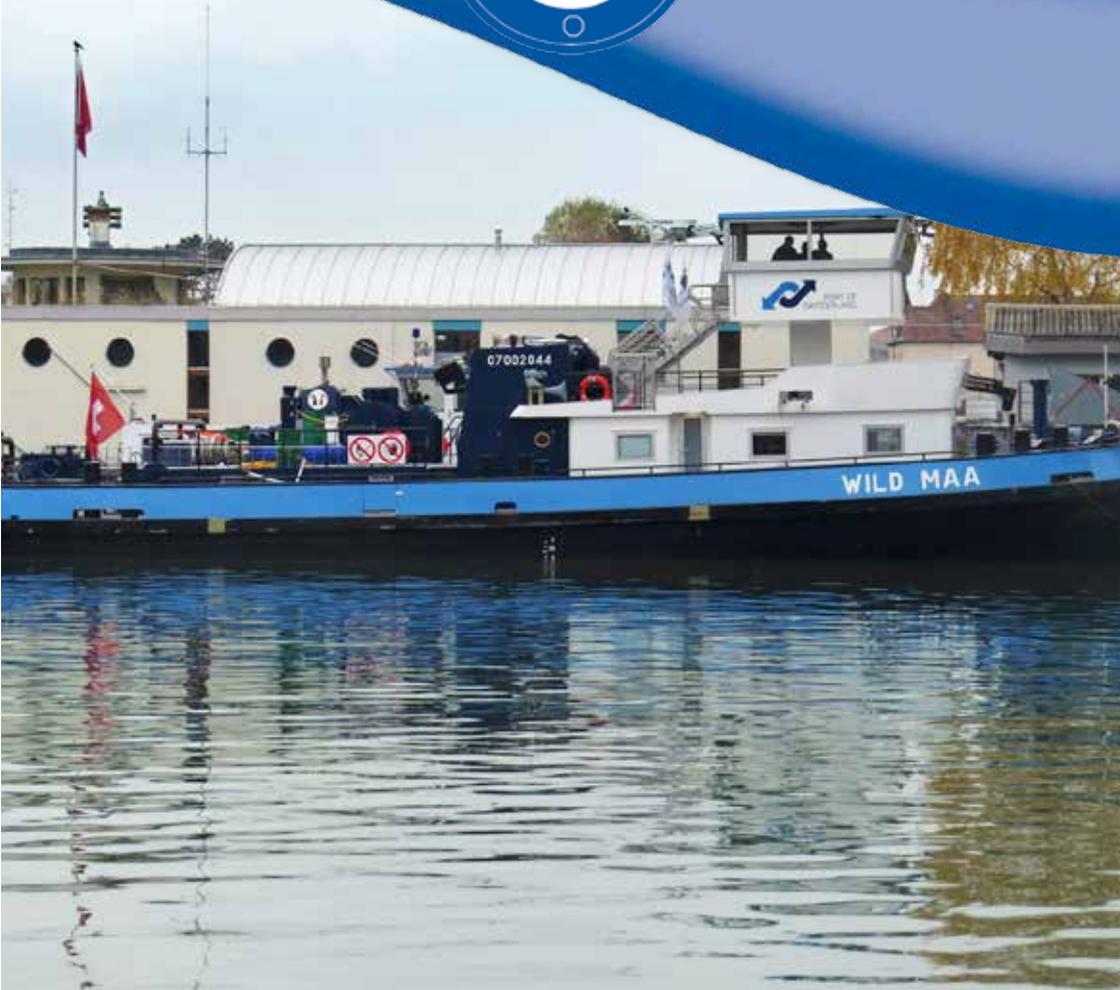


Schifferverein Basel-Kleinhüningen

# BULLAUG

Ausgabe Nr. 37, April 2017





NAUTIC-SOLUTIONS

B O O T B A U  
S E R V I C E  
R E P A R A T U R  
W A R T U N G

**NAUTIC-SOLUTIONS**

HAFENSTRASSE 25A 4057 BASEL

+41 77 474 44 26

INFO@NAUTIC-SOLUTIONS.CH

WWW.NAUTIC-SOLUTIONS.CH



Schifferverein Basel-Kleinhüningen

# BULLAUG

Ausgabe Nr. 37, April 2017

## Kontaktadressen des Schiffervereins

### Vereinsadresse

Schifferverein Basel-Kleinhüningen

Postfach, 4019 Basel, kontakt@schifferverein.ch

### **Vorstand**

#### *Präsident*

Rolf Schlebach-Schenk M: 079 320 84 62  
Arisdörferstrasse 12, 4410 Liestal P: 061 922 07 25  
kontakt@schifferverein.ch

#### *Vizepräsident/Mastwart*

Alfred Müller M: 079 501 52 72  
Dürrenmattweg 53, 4123 Allschwil P: 061 481 37 94  
alfred.mueller@portof.ch

#### *Aktuar*

Roger Schelker M: 079 460 65 06  
St. Galler-Ring 99, 4055 Basel P: 061 302 51 50  
roger.schelker@bluewin.ch

#### *Kassierin*

Susanne Seidel M: 076 514 06 21  
Gärtnerstrasse 122, 4057 Basel P: 061 632 04 65  
susanneseidel@epost.ch

#### *Stubenmeisterin/*

#### *Materialwartin*

Sibylle Etter M: 079 525 60 73  
Ergolzstrasse 29A, 4415 Lausen P: 061 921 92 44  
josi.etter@gmail.com

#### *Beisitzer/Fähnrich*

Ernst Joss M: 076 518 13 17  
Loogstrasse 19, 4142 Münchenstein P: 061 411 37 07  
ernstjoss@bluewin.ch

#### *Beisitzer*

Vakant

### **Chargierte**

#### *Bullaug Radaktion*

Beatrix & Rolf Schlebach-Schenk P: 061 922 07 25  
Arisdörferstrasse 12, 4410 Liestal  
kontakt@schifferverein.ch

#### *Bullaug Inserate*

Vakant

#### *Homepage*

Vakant

#### *Revisoren*

Hans Baumgartner  
Vreni Eltschinger  
Roland Rittiner

# Inhaltsverzeichnis

Jahresbericht des Präsidenten	5
Protokoll der 41. ordentlichen Generalversammlung	8
Mastbeflaggung	11
Zum Gedenken	13
Skiwochenende	15
Frühlingswanderung	17
Frachtschiffreise in den Fernen Osten	19
Vergangen, aber nicht vergessen	48
Geschichte eines Rheinschleppers	52
Kriegs-Erinnerung	55
Schiffstaufe SSB WILD MAA	57
Dies und das	59
Bericht der Schweizerischen Rheinhäfen	60
Herbstwanderung	61
Hafenfest 2017 Birsfelden	63
Brenzikofen-Feier 2013	64
Mit den Augen eines Schiffsjungen	65
Mitgliederliste	76
Schifferverein-Shop	78
Beitrittserklärung	79
Jahresprogramm	80
Impressum	80

*Umschlag vorne:  
SSB WILD MAA.*

Liebe Leserinnen und Leser

Vielen Dank für Ihr Interesse am Schiffferverein und an unserem «Bullaug».

Für uns ist die Erscheinung des Bullaug's der Start in unsere Schiffsaison. Die Tage werden wieder länger, die Sonne wärmt das Schiff auf, es blüht rund um die Häfen und die Leute geniessen den Frühling.

Wir hoffen, Sie liebe Leser bald wieder an einem unserer Vereinsnässe oder einem öffentlichen Anlass begrüssen zu dürfen.

Ein herzliches Willkommen gilt unseren Neumitgliedern. Wir wünschen allen Mitgliedern, ein aufregendes, schönes und gesundes Vereinsjahr.

Herzlich danken wir allen Schreibern und Fotografen für ihr Engagement.

Ebenso geht ein grosser Dank an unsere Inserenten, welche einen Beitrag an die Druckkosten leisten.

*Rolf und Beatrix Schlebach*





# Die internationale Gewerkschaft für Binnenschiffer und Seeleute

## Sieben gute Gründe für Nautilus International:

- Vertretung
- Unterstützung und Beratung am Arbeitsplatz
- Rechtsschutz und Rechtsberatung
- Betreuung vor Ort
- Sicherheit
- Dienstleistungen
- Deine Gewerkschaft, Deine Stimme

## Wo immer Du bist - wir sind für Dich da!

Die Mitglieder der Nautilus International - die internationale Gewerkschaft nur für Binnenschiffer und Seeleute - finden ihre nächste Anlaufstelle gleich um die Ecke - überall in Europa neben unseren Büros in Basel und Rotterdam, sowie London, Liverpool, Singapur und Antibes - denn dank der guten Zusammenarbeit mit anderen Gewerkschaften stehen z.B. auch in Deutschland oder Belgien deren Türen für unsere Mitglieder offen.

**Nautilus International**  
**Büro Schweiz**  
**Rebgasse 1**  
**CH - 4005 Basel**

**T 061 262 24 24**  
**F 061 262 24 25**  
**E infoch@nautilusint.org**  
**W www.nautilusch.org**

# Jahresbericht des Präsidenten

zu Händen der 41. Generalversammlung des Schiffervereins Basel-Kleinhünigen am 4. Februar 2017 im Restaurant Schiff.

Am 6. Februar 2016 trafen sich rund 120 Mitglieder und Gäste des Schiffervereins Basel-Kleinhünigen im Restaurant Schiff zur 40. Generalversammlung. Nach der Einlasskontrolle und dem Bezug der Stimmrechtskarten wurde die GV um kurz nach 17.00 Uhr mit den traditionellen Glockenschlägen eröffnet.

Ich bedanke mich recht herzlich für das aufmerksame und speditive Mitmachen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Die Beschallung wurde wiederum durch Hannes Baumgartner gratis zur Verfügung gestellt und installiert, vielen herzlichen Dank.

Nach dem offiziellen Teil konnten die Anwesenden Schiffsbilder aus alter und neuerer Zeit betrachten. Vielen Dank Adrian Ludwig für diese Dokumentation.

Auch ein grosser Dank geht an das Wirteteam für das feine Essen und den tollen Service.

Viele verbrachten anschliessend noch einen gemütlichen Abend in unserer Stammbeiz.

Der Vorstand traf sich im vergangenen Vereinsjahr zu 5 Vorstandssitzungen. Leider hat unser Aktuar Johny Etter mitte Jahr seinen sofortigen Austritt aus dem Verein und somit auch aus dem Vorstand bekannt gegeben. Er war auch für die Homepage zuständig. Dieser unvorhersehbare Rücktritt forderte von allen Vorstandsmitgliedern viel Effort und eine Mehrbelastung.

Die Aktualisierung der Mitglieder-daten und die Vorbereitung für den anstehenden Versand sind nur zwei Punkte die durch andere erledigt werden mussten.

In meiner Funktion als Vereinspräsident nahm ich zusätzlich an 6 weiteren Besprechungen, Sitzungen, Anlässen oder Veranstaltungen teil. Dies war unter anderem die Generalversammlung der SVS und der Verkehrsdrehscheibe, um nur zwei zu nennen.

Am Wochenende vom 26.–28. Februar fand das Skiwochenende auf dem Hasliberg statt. Die kleine Teilnehmergruppe frönte bei durchgezogenem Wetter dem Skisport, dem Wandern im Schnee, dem Après-Ski, dem guten Essen und der feucht-fröhlichen Geselligkeit.

Im vergangenen Vereinsjahr wurden Sie dreimal mit Post oder einem Newsletter über die Vereinstätigkeit orientiert. Auf diesem Weg konnten wir Sie über die aktuellen Vereinstätigkeiten auf dem Laufenden halten. Bitte beachten Sie auch das aufliegende Jahresprogramm. Im Bullaug sind die Informationen zur Vereinstätigkeit ebenfalls abgedruckt. Notieren Sie sich bitte bereits jetzt ihre Highlits im Kalender für das kommende Vereinsjahr.

Die geplante Mastrevision konnte bedingt durch schlechter Witterung und Hochwasser nicht wie vorgesehen ausgeführt werden. Voller Freude und Stolz dürfen wir Ihnen mitteilen,

dass wir durch eine Sponsorenbrief-Aktion einen grossen Betrag sammeln konnten. Unser Mastkonto ist wieder sehr gut bestückt. Näheres wird Ihnen unsere Kassiererin im Kassenbericht erläutern. Unser Mastwart Fredi Müller hat sich bei den Sponsoren bedankt und um Verständnis für die verspätete Ausführung der Arbeiten gebeten. Sobald es die Witterungsbedingungen zulassen, werden wir die anstehenden Arbeit ausführen.

Zur Frühlingswanderung trafen sich am 22. Mai 2016 einige wanderbegeisterte Mitglieder. Bei trockenem Wetter nahmen sie unter der kundigen Führung von Fredi Müller den Ausflug in Angriff. Bitte lesen Sie den ausführlichen Bericht im Bullaug.

Die Herbstwanderung fand am 18. September 2016 statt, welche wiederum durch Fredi Müller geplant wurde. Die Organisation, das Wetter und die gewählte Wanderung waren sehr gut. Leider waren nur wenige Mitglieder dabei, wir möchten an diesem Anlass festhalten, werden aber versuchen einen kleineren Bus zu bekommen.

Auch hier verweise ich auf den Bericht im kommenden Bullaug.

Das gemütliche Essen am 12. November war, wie ich gehört habe, ein geselliger Anlass mit fast 40 Teilnehmenden. Leider konnte ich nicht dabei sein. Das Wirteteam und der Service waren sehr freundlich und speditiv – herzlichen Dank.

Im November haben wir das Vereinszimmer umgestellt.

Die Büromöbel wurden entfernt und durch neue Tische und passende Stühle ersetzt. Dieses Mobiliar konnten wir kostenlos bekommen. Das Zimmer

kann nun für kleine Anlässe und Sitzungen genutzt werden. Wenn also aus Ihrer Mitte bedarf besteht, so stehe ich oder die Stubenmeisterin für Anfragen gerne zu Verfügung.

Wir haben vor im Herbst einen speziellen Hock zu veranstalten näheres werden wir zu gegebener Zeit mittels «Schifferverein News» kommunizieren. Anregungen aus dem Verein sind jederzeit willkommen.

Unser Chlausehock im Bootshaus war gut besucht und sehr gemütlich. Wie jedes Jahr wurden wir von Vreni Eltschinger ausgezeichnet bewirtet und Am 11. Dezember traf sich der Vorstand zum jährlichen Vorstandsanlass. Wir verbrachten einen geselligen Sonntagmorgen bei einem Brunch im Restaurant ZicZac. Auch machten wir uns Gedanken zu Vereinsangelegenheiten und der Situation im Vorstand. Aktuell sind im Vorstand nun folgende drei Ämter verwaist:

Die verantwortliche Person für unsere Homepage, die Bullauginserenten sowie das Amt eines bis zwei Beisitzer sind noch zu bestzen.

Alle Vorstandsmitglieder sind berufstätig und grössten teils auch im Wochenendeinsatz und können nicht alle Vakanzen abdecken.

Falls sich niemand innert nützlicher Zeit zur Mithilfe im Vorstad meldet, müssen wir die Homepage still legen. Alle anderen Aufgaben müssen von den jetzigen Vorstandsmitglieder getragen werden. In wie weit noch Zeit und Musse für neue Anlässe und Projekte ist, wissen wir noch nicht. Wir sind aber immer noch guter Hoffnung auf neue Impulse durch neue Vorstandsmitglieder.

### **Zur Schifffahrt:**

Die lange Hochwasserperiode im Frühling bis in den Sommer hinein so wie das seit langem andauernde Niedrigwasser haben die Schifffahrtstreibenden enorm gefordert.

In unserer Region haben zwei einschneidende Veränderungen in der Schifffahrt stattgefunden.

Zum einen wurden die Lotsen im Jahr 2016 durch die SRH angestellt und sind nicht mehr selbstständig. Diese Veränderung hat sicher mehr Vor- als Nachteile für die Betroffenen und wir hoffen, dass dieses Projekt von Erfolg und Zufriedenheit begleitet ist.

Emozional hat die zweite Veränderung uns alle sehr berührt. Seit kurzem sind unsere Schlepp- und Schubboote «Lai da Tuma» und «Vogel Gryff» nicht mehr in Basel und eine Rückkehr ist, wie man hört, sehr unwahrscheinlich. Dass diese Boote im aktuellen Zustand den Erfordernissen und Bedürfnissen der modernen Rheinschifffahrt nicht mehr genügen ist allen klar. Trotzdem haben sehr viele unter Ihnen enge Beziehungen zu diesen Schiffen. Einige hatten Ihren Arbeitsplatz auf diesen Booten und viele haben ihre Ausbildung auf dem Schulboot «Lai da Tuma» absolviert. Auch unser Stadtbild ohne «Vogel Gryff» ist gewöhnungsbedürftig.

Als Ersatz für diese Boote haben die SRH ein neues Boot bauen lassen. Der typisch Basler Name «Wild Maa» zeigt Kontinuität und die Verbundenheit mit der Stadt und ist sicher eine sehr gute Wahl. Optisch wird es dem Vorgänger «Vogel Gryff» nicht im entferntesten das Wasser reichen können, nichts desto trotz war diese

Neuanschaffung unumgänglich. Wir hoffen, dass dieses Boot alle Erwartungen erfüllen kann und wünschen ihm und ihrer Besatzung allzeit gute und unfallfreie Fahrten.

Die SRH hat zeitgleich ein neues Arbeitsboot in Betrieb genommen. Auch der «Möve», wie das neue Mehrzweckboot heisst, wünschen wir bei ihren Einsätzen unfallfreie und gute Fahrt.

Viele neue Mitarbeitende haben in den letzten Monaten einen Arbeitsplatz bei der SRH gefunden. Wir wünschen allen neuen Angestellten Erfolg und Zufriedenheit und hoffen, auch aus diesem Kreis wieder neue Mitglieder gewinnen zu können.

Einige Vereinsmitglieder durften im vergangenen Jahr in den wohlverdienten Ruhestand treten. Ich wünsche ihnen viel Zufriedenheit und eine gute Gesundheit im neuen Lebensabschnitt.

Zum Schluss hoffe ich, dass Sie sich auch in diesem Jahr hier im Restaurant Schiff wiederum wohlfühlen und im Anschluss an den offiziellen Teil und an das offerierte Nachtessen eine gemütliche Zeit zusammen verbringen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Vorstandsmitgliedern und Chargierten für die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung bedanken.

Für das Jahr 2017 wünsche ich uns und allen an der Schifffahrt Interessierten und ihren Familien viel Glück, gute Gesundheit und nur das Beste.

Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen

*Der Präsident des Schiffervereins  
Basel-Kleinhüningen, Rolf Schlebach*

# Protokoll der 41. ordentlichen Generalversammlung

Vom 4. Februar 2017 im Restaurant «Schiff» in Kleinhüningen

## 1. Begrüssung

Die 41. Generalversammlung des Schiffervereins Basel-Kleinhüningen wird von Franz Bund mit dem Glockenschlägen «In Gottes Namen – allzeit gute Fahrt» um 17.01 Uhr eröffnet, und vom Präsidenten Rolf Schlebach begrüsst.

## 2. Appell mittels Präsenzliste

*Anwesend:* 105 Vereinsmitglieder und 11 Gäste. Stimmberechtigt sind alle Vereinsmitglieder (105) das absolute Mehr beträgt 53 Stimmen.

*Entschuldigt:* Beerli Emilia und Peter, Bolliger Janna und René, Braun Rolf, Didden René, Eichenberger Manfred, Englaro Iris, Fellmann Jules, Galli Fritz, Graf H.U., Hasler Hanspeter, Hostettler Martin, Isenschmd Heidi und Bernhard, Johannsen Jörg, Lieberherr Walter, Martin Peter, Rebmann Alexandra und Martin, Rittiner Roland, Stalder Peter, Stauffer Peter, Thiriet Hendrik, Weisskopf Heinz, Winkler Walter, Zimmermann Patrick, Zumbrunn Joggi, Zwahlen Ursula und Edi.

*Vorsitz:* Rolf Schlebach

*Protokoll:* Roger Schelker

*Traktanden:* Gemäss Einladung vom Januar 2017. Die vorgeschlagene Traktandenliste für die 41. GV wird von der Generalversammlung ohne Gegenstimme genehmigt.

## 3. Wahl der Stimmzähler

Als Stimmzähler werden vorgeschlagen und gewählt:

Carlo Brodbeck, Peter Morgenthaler, Richard Hagspiel, Walter Schürmann

## 4. Mutationen

Ehrung der verstorbenen Vereinsmitglieder durch eine Stille Minute.

Mitgliederbestand:

per GV 04.02.16	335
– Todesfälle	3
– Ord .stat. Kündigungen	4
– Streichungen	7
– Neueintritte	4

Die 4 Neueintritte wurden, nach kurzer Diskussion, mit grossem Mehr und 8 Neinstimmen aufgenommen.

## 5. Protokoll der 40. GV 2016

Das Protokoll der letztjährigen 40. GV vom 06.02.16 wurde im letzten «Bullaug» zur Einsicht abgedruckt.

Dem Antrag des Präsidenten zur Genehmigung des Protokolls der 40. GV wird per Akklamation stattgegeben.

## 6. Jahresbericht des Präsidenten

Rolf Schlebach verliest den Jahresbericht mit einem kurzen Rückblick auf das Vereinsjahr und auf die Rheinschiffahrt 2016 (Jahresbericht wird im «Bullaug» abgedruckt)

## 7. Kassabericht 2016

Der Kassabericht 2016 liegt zur Einsicht auf und wird von Susanne Seidel verlesen und erläutert.

Der Kassabericht wird von der GV ohne Gegenstimme genehmigt.

### **8. Revisorenbericht**

Der Revisorenbericht wird von Hannes Baumgartner verlesen. Die Revisoren Hannes Baumgartner, Roland Rittiner und Verena Eltschinger empfehlen der 41. GV die Jahresrechnung 2016 zu genehmigen und der Kassierin Decharge zu erteilen.

Die GV folgt dem Antrag der Revisoren und genehmigt die Rechnung 2016 und erteilt die Decharge für das Vereinsjahr 2016, ohne Gegenstimme.

### **9. Budget**

Das Budget für das kommende Vereinsjahr wurde von Susanne Seidel verlesen und erläutert.

Die GV genehmigt das Budget ohne Gegenstimme.

### **10. Wahl des Tagespräsidenten**

Zum Tagespräsidenten wird Hannes Baumgartner vorgeschlagen und gewählt. Hannes Baumgartner nimmt die Wahl an und übernimmt die Leitung der GV.

### **11. Wahlen (Vorstand & Chargierte)**

Der Tagespräsident führt die Wahlen in den Vorstand durch.

Die GV folgt dem Vorschlag des Tagespräsidenten und wählt folgende Mitglieder ohne Gegenstimme in den Vorstand für das kommende Vereinsjahr:

<i>Präsident:</i>	Rolf Schlebach (bisher)
<i>Vizepräsident/</i>	Alfred Müller
<i>Mastwart:</i>	(bisher)

<i>Aktuar:</i>	Roger Schelker (neu, bisher Beisitzer)
<i>Kassierin:</i>	Susanne Seidel (bisher)

*Stubenmeisterin:* Sibylle Etter (bisher)

*Beisitzer/*

*Fähnrich:* Ernst Joss (bisher)

*Beisitzer:* vakant

*1. Revisor:* Hannes Baumgartner

*2. Revisor:* Roland Rittiner

*Suppleant:* Verena Eltschinger

*Redaktion* Beatrix und

«Bullaug»: Rolf Schlebach

*Inserate:* vakant

*Homepage:* vakant

Nach den Wahlen bedankt sich der alte/neue Präsident bei Hannes Baumgartner für das Tagespräsidium und weist auf die Vakanzen im Vorstand und bei den Chargierten hin.

### **12. Jahresprogramm**

Liegt auf und wird vom Präsidenten erläutert. (Siehe auch «Bullaug»)

*Info Hafenfest Birsfelden 2017:* Anfrage der Handelskammer resp. SVS betr. Betrieb von Fischknusperli-/Pommesstand in Ihrem Zelt. Liste für Helfer liegt nach der GV zum Eintragen auf.

### **13. Anträge**

Es sind keine Anträge an die 41. GV eingegangen.

### **14. Diverses**

*Vizepräsident Alfred Müller* verdankt die Arbeit des Vorstands und der Chargierten und überreicht Susanne Seidel, Sybille Etter und Beatrix Schlebach einen Blumenstraus. Hannes

Baumgartner erhält für seine Aufgabe als Tagespräsidenten und das Bereitstellen der Beschallungsanlage eine Flasche Wein.

*Rolf Schlebach:* Eigner von «Express 51» sucht ehemalige Schiffsleute die auf dem «Express 51» einst fuhren. Kandidaten melden sich bei Rolf S.

*Rolf Schlebach:* Der neuen «Bullaug» Ausgabe fehlen noch Beiträge, Fotos und Inserenten. Wer etwas beitragen kann, meldet sich bei Rolf S.

*Susanne Seidel:* Aufruf zur Nachforschung von nicht mehr aktuellen Adressen von Emil Kohler, Peter Zollinger, Manfred Wyss Madeleine Loretz . Wer etwas weiss, meldet sich bei Susanne S.

*Diverse Voten zur Beibehaltung oder Abschaffung der Website:* Antrag: «Die

Website wird mit dem bisherigen Budget min für ein Jahr weiterbetrieben» Der Antrag wird mit grossem Mehr angenommen. Diverse Mitglieder spenden nach der GV einen Betrag zum Erhalt und Betrieb der Website. Allen Spendern einen herzlichen Dank.

Nach einem Dank für das Ausharren an die GV und einem Dank an seinen Vorstand/Chargierte und an die Wirtsleute für die Gastfreundschaft an der GV und das ganze Jahr über, schliesst der Präsident die GV um 18.09 Uhr mit den Glockenschlägen «In Gottes Namen – allzeit gute Fahrt» (Franz Bund) Datum 42. GV: Samstag 03.02.2018

*Für das Protokoll:*  
*R. Schelker*



**LANDOR**  
**Ihr kompetenter Partner  
für Pflanzennährstoffe**

- Mineraldünger
- Flüssigdünger
- Kalkdünger
- Bio-Dünger
- Hofdünger-Aufbereitung

**Gratis-Beratung**  
**0800 80 99 60**  
**0800 LANDOR**  
**landor.ch**

**LANDOR**, fenaco Genossenschaft  
Auhafen, 4127 Birsfelden  
Telefon 058 433 66 66  
Fax 058 433 66 60  
E-Mail info@landor.ch

**LANDOR**  
Die gute Wahl  
der Schweizer Bauern  
www.landor.ch

11713

# **Mastbeflaggung 2017/2018**

**22. März – 31. März 2017  
Grosse Beflaggung (Basel-World)**

**13. April – 4. Mai 2017  
Grosse Beflaggung (Ostern, 1. Mai, Auffahrt & Pfingsten)**

**18. Mai – 22. Mai 2017  
Grosse Beflaggung (Hafenfest Birsfelden)**

**18. Juli – 4. August 2017  
Grosse Beflaggung (Basel-Tattoo 1. August)**

**2. Dezember 2017  
Mastumlegen, Weihnachtsbeleuchtung anbringen (9.00 Uhr)**

**6. Januar 2018  
Mastumlegen, Weihnachtsbeleuchtung entfernen (10.00 Uhr)**

**Wir danken den folgenden Firmen für die grosszügigen Spenden zur Mastrevision.**

AMA Waterways GmbH

Basler Kantonalbank

BEFRAG AG

BIRS TERMINAL AG

Brical Beverchtingen

Danser Shipping AG

GRISARD AG

Krohne AG

LANDOR fenaco Genossenschaft

Moritz Hunziker AG

Murette AG

Nautilus International

RB Yachting GmbH

Rhytaxi

sea chefs Cruise Management GmbH

Stetrag

SVS

Swissterminal AG

Uvex Arbeitsschutz (Schweiz) AG

## Ihr nautischer Elektrobetrieb in der Region mit Zulassungen nach ESTI, ZSUK und ZRK



**Veit Zraggen**  
Geschäftsinhaber  
Technischer Leiter



**Udo Bönicke**  
Geschäftsinhaber



**Ronald Lüthi**  
Stv. Technischer Leiter



**Peter Michel**  
Fachmitarbeiter  
Funktechnik



**Matthias Lombardo**  
Fachmitarbeiter  
Installationstechnik



**Christian Schnitter**  
Fachmitarbeiter  
Systementwicklung



**Franz Zraggen**  
Fachmitarbeiter  
Logistik



**Elektroproblem  
auf dem Schiff**

Wir sind für Sie da:  
+41(0) 61 411 43 20  
info@nautictronic.ch

# Zum Gedenken



## **Im vergangenen Jahr sind wiederum Vereinsmitglieder für immer von uns gegangen.**

*Fred Apolloni*

*Jakob Schmid*

*Peter Stalder*

Die Verstorbenen waren Mitglieder beim Schifferverein; sie waren an den Anlässen gern gesehene Gäste. Bei ihren Freunden hinterlassen sie eine Lücke, die sich nicht mehr schliessen lässt. Wir werden sie in guter Erinne-

rung behalten. Im Namen des ganzen Vereins spreche ich den Angehörigen unser herzliches Beileid aus.

*Allzeit gute Fahrt – In Gottes Namen*

*Rolf Schleich*



*Peter Stalder*

## **Lebenslauf Fred Apolloni**



Geboren ist Fred am 3. Juli 1941 als 3. Kind, des Friedrich Apolloni und der Hanni Niederhäuser in Bern.

Seine Kindheit verbrachte er mit seinen 4 Geschwistern und den Eltern in Bümpliz.

Die Schulzeit verbrachte er im Stapfenacher Schulhaus in Bümpliz. Nach der Schule hat er eine 3-jährige Lehre als Rheinmatrose in Basel begonnen. Danach war er für kurze Zeit auf der Hochseefahrt unterwegs. Seine grosse Leidenschaft waren Schiffe in jeder Grösse. Hobbies hatte er auch einige: Schiffe Fischen, Jassen Bienen züchten, Singen im Jodelclub; Motorradrennen Fahren in jungen Jahren, Familie und sich mit den Leuten und Freunden unterhalten.

1963 hat Fred seine Frau Lydia Eggel kennengelernt. Worauf sie am 5. September 1964 geheiratet haben. Im Oktober 1964 kam Tochter Ursula zur Welt. 1966 im Mai Sohn Charles um im Oktober 1967 Sohn Bruno. Damit war die Familie komplett. Die Familie war wohnhaft in Bümpliz. Fred hat in dieser Zeit bei der

Firma Dachdeckerei Bern gearbeitet. Während 8 Jahren arbeitete er im Winter zusätzlich auf der Eisbahn Allmend in Bern als Eisreiniger. 1983 folgte mit Absprache der Familie, der Umzug an den schönen Thunersee. Gearbeitet haben die Eltern beide im Kinderheim Oberhofen. Fred war dort als Hauswart angestellt. Gewohnt hat er mit Lydia am jetzigen Wohnort im Dorf. Ab 1990 bis 1993 arbeitete Fred im Alters und Pflegeheim Oberhofen als Abwart. Danach war er bei der Firma Sorgen AG, Heizöl und Kehrriktabfuhr in Merligen, als Fahrer verschiedener Fahrzeuge beschäftigt. Kurze Zeit später musste er gesundheitshalber diese Arbeit aufgeben. Bis zur Pensionierung war er IV Rentner. Er engagierte sich bei verschiedenen Vereinen und machte sich im Haushalt nützlich. Im Dezember 2011 ist der herzkrankte Sohn Charles verstorben. Das war für Fred und die Familie sehr schwer zu begreifen. Und Fred hat es nie verkraftet.

Fred hatte am 2. Februar 2016 am Abend einen schweren Hirnschlag erlitten, worauf er sich nicht mehr erholt hat. Fred hat uns am 11. Februar 2016 für immer verlassen.

*Danke Vater für deine Liebe.*

# Skiwochenende 2016

Wie schon seit vielen Jahren fand auch dieses Jahr wieder unser Ski-Weekend statt. Wir trafen uns in Lenk im Simmental im Hotel «zum Gade» Freitag war Anreisetag, aber nicht für Franz und Otti diese zwei Herren waren schon seit ein paar Tagen im schönen Berner Oberland und machten die Pisten unsicher. Nachdem die Zimmer bezogen waren, trafen wir uns im Restaurant zum ersten Beisammensein. Später, die Sonne verschwand hinter den Bergen und somit war es an der Zeit sich gemütlich an den Tisch zu setzen und ein leckeres Abendessen einzunehmen. Anschliessend war wieder fröhliches Beisammensein angesagt. Zur vorgerückten Stunde wurde es still, nur noch ein leises Schnarchen ertönte im Hotelgang. Am Morgen, ein schönes Frühstücksbuffet lud uns ein, den Tag genüsslich zu beginnen. Nun gings los, die Tageskarte gelöst, ab in die Gondel und rasant gings den Betelberg hinauf. Oben angekommen erwartete uns der schönste Sonnenschein und herrlich präparierte Pisten, was will man mehr. Also ging es schnell abwärts ein herrliches Gefühl die frische Luft in rasanter Fahrt zu genießen. Im Bergrestaurant auf der Terrasse schnell eine Stärkung und sofort wieder auf die Bretter. Als die Beine langsam etwas schwerer wurden machten wir uns auf, die Talabfahrt unter die

Skis zu nehmen. Kurz ausgeruht und schon trafen wir uns wieder zum Apéro. Bald wurde auch das Nachtessen serviert. Nach dem Essen wurde noch etwas fachgesimpelt und je später der Abend um so leerer wurde der Tisch.

Am Sonntagmorgen, ein Blick aus dem Fenster, oje, die Berge waren verschwunden, der Nebel hatte sich breit gemacht. Aber das Frühstücksbuffet war zum Glück noch da. Es folgte eine kurze Lagebesprechung und Franz und Otti beschlossen die Zelte abzubauen und gemeinsam den Weg nach Hause anzutreten. Der Rest raffte sich auf und fuhr mit dem Auto oder ging zu Fuss in Richtung Simmenbächfälle. Unterwegs wurden noch etwas Bergkäse und gut geräucherte Würste eingekauft. Diese Idee hatten viele, somit war das Restaurant bei den Fälen auch gut besucht. Aber wir fanden bald einen gemütlich gelegenen Tisch und verweilten noch ein bisschen. Mit dem Bus fuhren wir dann zurück nach Lenk. Alles eingepackt, ein kurzes Tschüss bis zum nächsten Mal und alle fuhren frohgelaunt in Richtung Heimat. Wieder war ein schönes Wochenende zu Ende. Aber keine Sorge schönes Berner Oberland, wir kommen wieder.

Bis zum nächsten Mal.

*Alfred Müller*



## Werden Sie Mitglied unserer Vereinigung!

- So erhalten Sie monatlich mit dem „SVS aktuell“ alle wichtigen Informationen zu Schifffahrt und Häfen.
- So treffen Sie an unserer GV und am Herbst-Apéro Ihre Freunde aus der Schifffahrt und viele interessante Leute.
- So unterstützen Sie die Interessenvertretung des ökologisch und ökonomisch sinnvollsten Transportträgers.
- Nur jetzt: Neue Mitglieder erhalten als Geschenk zwei Reiseführer nach Wahl. (Einige Beispiele unten, unser gesamtes Literatur-Verzeichnis finden Sie hier: [www.svs-online.ch](http://www.svs-online.ch))



Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS)  
Südquaistrasse 14, Postfach 362, CH - 4019 Basel  
Telefon: +41 (0)61 631 29 19 - Fax: +41 (0)61 631 14 83 - E-mail: [svs@swissonline.ch](mailto:svs@swissonline.ch)

# Frühlingswanderung 2016

**Route: Basel – Mariastein – Hofstettermatte – Aesch**

An einem schönen Sonntag im Mai, es ist Wanderzeit. An der Haltestelle Heuwaage traf sich leider nur ein kleines Häufchen um gemeinsam die nähere Umgebung zu erkunden. Das ankommende gelbe Tram wurde gestürmt und gemütlich fuhren wir durchs Leimental via Flüh und mit dem Bus bis nach Mariastein. Ins Kloster wollte niemand, also wanderten wir bergwärts in Richtung Hofstettermatte. Zuerst führte uns der Weg abwechslungsreich durch Wald und Feld bis zum Eingang zur «Chällegrabeschlucht». Von nun an ging es richtig bergauf. Ein gut begehbarer Weg führte uns durch die Schlucht bis hinauf zur Bergmatte. So nun hatten wir eine Stärkung verdient, im Restaurant verweilten wir noch, bevor der letzte Anstieg bevorstand. Oben auf dem Bergkamm erst mal richtig durchschnaufen, denn der höchste Punkt unserer Wanderung war nun erreicht. Immer leicht abwärts erreichten wir etwas später den Klushof, wo nochmals kurz eingekehrt wurde. Nach dem Aufbruch war bereits Aesch

in Sicht, das Ziel unserer Wanderung. Auf dem letzten Abschnitt unserer Wanderung verdunkelte sich der Himmel immer mehr und wir mussten einen Gang höher schalten um wenn möglich trocken in Aesch anzukommen. Kaum angekommen, goss es wie aus Kübeln, ein richtiges Gewitter donnerte über uns hinweg. Was nun? Einige rannten so schnell wie möglich zur Endstation des Trams, die anderen bevorzugten, unter Sonnenstoren eines Restaurants das zufällig gerade am Weg lag, Unterschlupf zu finden. Nachdem sich das Gewitter verzogen hatte, die Strassen wieder langsam trocken wurden und der Pegelstand im Bierglas bedrohlich tief war, rafften wir uns auf in Richtung Endstation des Trams. Zügig kam Basel immer näher und am Bahnhof SBB trennten sich dann unsere Wege. Alle begaben sich frohgelaunt nach Hause. Wiederum neigte sich ein schöner Wandertag dem Ende zu.

Danke an Alle und bis nächsten Mal  
*Alfred Müller*





# ULTRA BRAG

## Container-Logistik aus einer Hand.

- Containerfahrdienst:  
Basel – Rotterdam/Antwerpen
- Containerumschlag:  
Trimodaler Terminal in Basel
- Stripping und Stuffing  
von Containern
- Lagerung und Kommissionierung
- Organisation von Vor- und  
Nachläufen
- Zolldienstleistungen
- OZL-Status für Transitlagerung

**Basel ↔ Rotterdam/Antwerpen,  
2-mal wöchentlich.**



Fahrplandetails auf  
[www.ultra-brag.ch](http://www.ultra-brag.ch)

# ULTRA BRAG

Südquaistrasse 55, 4019 Basel  
Telefon +41 (0)61 639 72 00  
[www.ultra-brag.ch](http://www.ultra-brag.ch)

# Frachtschiffreise in den Fernen Osten Fortsetzung

*Mit der «CMA CGM Corte Real»*

## **57. Tag**

### **Südchinesisches Meer 17.8.**

Heute war ich wieder einmal einer der ersten im Messroom zum Frühstück. Dann ab auf die Brücke und meine «Guten Morgen Runde» machen sowie mich nach Position und Wetter erkunden. Ich blieb eine gute Stunde dort bevor ich mich in meinen Wohnbezirk zurück zog. Dann schaute ich auf das iPhone und sah, dass meine Kleine mir ein Guten Morgen SMS gesendet hat. Laut Schweizerzeit muss sie aber noch im Bett gelegen sein und dieses SMS mitten in der Nacht geschrieben haben. Das Blöde war zu diesem Zeitpunkt hatte ich keinen

Empfang mehr. Bei uns war morgens ziemlich neblig und das Schiffshorn hörte man immer wieder. Grund war, es hatte reichlich Fischerboote und die gehen auch nicht allzu früh aus dem Weg. Nach dem Mittagessen kam ich doch noch dazu, wir schrieben uns gegenseitig das Neuste da sie doch erst 7.15 h hatte. Ich schaute DVD und machte Games auf dem Laptop und Dem iPad. Im späteren Nachmittag zeigte ich mich wieder auf der Brücke. Zum Nachtessen gab es ein paniertes Schweinekotlette und Risi Bisi und zum Nachtsch noch ein Schokogipfel. Dann war als erstes mein Eintrag an der Reihe, sonst könnte ich ihn noch



vergessen. Laut Fahrplan gibt es noch einen weiteren ganzen Tag auf See bevor wir in unseren letzten chinesischen Hafen ankommen. Nach dem Eintrag wechselte ich vom Schlafzimmer ins Wohnzimmer vor die Glotze. Nach 21.00 h noch mein obligatorischer Brückenbesuch für meinen Positionseintrag.

### **58. Tag Yantian 18.8.**

Kurz vor 7.00 h Tagwache und ich sah auf dem iPhone, dass guter Empfang vorhanden ist. Ich blieb noch ein wenig liegen und 8.30 h hatte ich mich doch noch aus dem Bett gewagt und ging frühstücken. Danach auf der Brücke einen guten Morgen sagen. Dann hiess es unter die Brause und alle meine Wäsche zusammen packen. Als ich einmal zum Fenster hinaus schaute sah ich die Berge hinter Yantian's Küste. Jetzt wusste ich auch den Grund für meinen guten Empfang. Dann ging ich mit meiner Wäsche in den Laundry Room und hatte die Maschine mit meinen Kleidern gefüllt. Während der Waschzeit blieb ich auf der Brücke. Da wir auf den Lotsen warteten, stand das Schiff ziemlich still. Ich vermute, dass der Hafen noch überfüllt ist und wir deshalb warten müssen. Irgendwie hatte ich mir den richtigen Washtag ausgesucht, da ich immer wieder mal zur Wäsche schauen konnte. Was solls es gibt noch ein paar Häfen mehr die wir anfahren auf meiner Reise. Dieser ist der erste und zuletzt auch der letzte chinesische Hafen. Dann habe ich allein in China 6 und einen in Südkorea angefahren bevor es auf der Rückreise in Port Kaleng (Malaysia) zum nächsten kommt. Im späte-

ren Nachmittag fragte ich den Master nach dem Problem. Der sagte nur, dass wir viel zu früh hier ankamen. Also wie beim Arzt zu früh erscheinen gleich lange Wartezeiten. Nach 19.00 h konnten wir in den Hafen gleiten. Kurz vor 21.00 h hatten wir das Schiff fest gemacht. Ich war also fast 2 Stunden auf der Brücke draussen und machte wieder reichlich Fotos. Danach sagte mir der Master, dass wir morgen gegen Mittag hier wieder auslaufen werden. Eine ¼ Stunde später hörte man schon Kräne die sich an die richtige Position bewegten um mit dem Verlad zu beginnen.

### **59. Tag Yantian 19.8.**

Heute wurde ich überraschend von einem Phone geweckt und das morgens um 5.00 h. Aber diese Person hatte sicherlich nicht mehr an die Zeitverschiebung gedacht. Es war Edith. Nach kurzem Infoaustausch hinderte mich das nicht, noch einmal eine Runde zu schlafen und das bis kurz vor 9.00 h. Kurz nach dem Aufstehen ging ich in Die Messe und trank ein Glas Milch. Dann gab es schon wieder ein paar Fotos. Ich ging in mein Zimmer zurück und Silvestre war schon an der Reinigung und am Staubsaugen. Er fragte mich ob ich noch an Land gehe. Ich sagte «I dont know». Ich ging hinterher zum Master und informierte mich wegen Landgang. Der gab mir zur Antwort: Nein hier sei nicht gut und um 15.00 h sind wir bereit zum Auslauf. Und wenn man noch in Betracht zieht, dass 2 Stunden vor Abfahrt alle an Bord sein müssen ist die Zeit zu kurz. Sorry! Ich sagte «No problem». Dann schaute Ich mal ins Office auf

dem Upp Deck um mich ein bisschen zu informieren. Am Nachmittag hatte ich zuerst mit Nathalie SMS ausgetauscht und wenig später schaute ich einen Police Academy. Hier in Yantian wurden wieder insgesamt 2463 TEU umgeladen. Davon 955 an Land und 1508 an Bord. Um 16.00 h war dann das Schiff bereit zur Abfahrt. Eine ½ Stunde später lief das Manöver und die Kehrwendung im Hafen. Heute kam zum ersten mal ein Lotse direkt auf mich zu und fragte ob ich Fotos vom Master und sich machen würde. 17.00 h waren wir dann auf offener See und das hiess für mich gleichzeitig auf Wiedersehen China. Jetzt kommt als nächster Hafen «Port Kaleng» auf der Insel Malaysia an die Reihe. Den werden wir in 4 Tagen erreichen. Nach 20.00 h schaute ich noch TV. Und kurz vor 22.00 h ging ich zu Bett.

## **60. Tag Südchinesisches Meer 20.8.**

Kurz nach Tagesanbruch ca. 5.30 h und mir die Sonne ins Gesicht strahlte wurde ich wach. Ich blieb trotzdem noch eine Zeit lang liegen. Als es dann langsam um das z'Morge handelte, stand ich auf. Nach 8.00 h Guten Morgengruss auf der Brücke. Dann zum Thermometer und mich nach der Wärme zu informieren. Ganze 27° und das bei relativ blauen Himmel und wenig Gewölk. Eine Stunde später lief ich eine Runde um das ganze Schiff. Ist ja fast einen Kilometer. Nach diesem Rundgang blieb ich noch bei Robert im Kontrollraum und unterhielt mich mit ihm. Der sagte mir die Wassertemperatur betrage sogar 32°C. Kein Wunder ist es hier so drückend. Wäh-

rend meines Rundganges machte ich schon wieder Fotos. Es sieht halt nach jeder Verladung immer anders aus. Also muss man das auch mit Fotos festhalten. Nach dem Mittagessen legte ich mich gut 2 Stunden hin bevor ich wieder auf die Brücke ging, um mich nach unserem Standpunkt zu informieren. Kurz vor dem Abendessen spielte ich ein wenig Games und surfte im Internet herum. Nach dem Nachtessen schaute ich einen James Bond «Die Welt ist nicht genug». Bevor der Film fertig war musste ich um 21.00 h auf die Brücke für meinen Positionseintrag auf der Karte. Ich staunte ein wenig als das Radar mir zeigte, dass wir uns schon Richtung Singapur befanden. Also markierte ich diesen Standpunkt auf meiner kleinen Karte. Dann hiess es «Good Night » zur Brückenbesatzung und ich sah mir noch den Rest des Bond Filmes in meinem Wohnzimmer an. Wenig später wechselte ich das Zimmer und schrieb noch den Rest meines Tagesberichtes. Ca. 22.00 h war es dann soweit um mich langsam ins Bett zu bewegen.

## **61. Tag Südchinesisches Meer 21.8.**

Nach 7.00 h hiess es aufstehen. Als nächstes kam das Frühstück an die Reihe bevor irgend etwas anders lief. Und nun war ich bereit für meine Rasur und Dusche damit noch der Kleiderwechsel stattfinden konnte. Nach der Begrüssung auf der Brücke ging ich kurz hinaus um mich nach der Temperatur zu informieren. Knappe 30° C und das schon kurz nach 8.00 h. Dann nahm ich noch ein paar Bücher zu mir und studierte den ganzen Morgen

darin herum. Das wird eine meiner ersten Anschaffung sein nach meiner Reise. « Ein paar Admiralitätsbücher!» Heute am Morgen fragte mich Jonathan (Johnny ) ob ich in Port Kelang (Malaysia) an Land gehe. Ich antwortete mit Ja. Nach dem Mittagessen legte ich mich ein wenig auf das Sofa im TV Room. Dann gab es noch einen «James Bond». Zum Abendessen gab es für mich noch einmal Chicken aber in Form eines BBC's. Zum Abendessen war wieder einmal Fisch auf dem Menuplan. Und zum Nachttisch gab es wieder einmal Crepes. Nach all dem war ich wieder ein wenig im Internet und studierte an meinen nächsten Stationen meiner Reise herum. Heute vor einem Monat war ich erst in den VAE also relativ am Anfang. Kurzum schrieb ich noch meinen Tagesbericht und ging noch einmal einen TV schauen bevor wieder die Brücke an die Reihe kommt um ca. 21.00 h

## **62. Tag** **Südchinesisches Meer 22.8.**

Nach dem Frühstück war mein morgentlicher Besuch auf der Brücke angesagt. Gestern fragte mich Jonathan wegen Landganges in «Port Kelang» auf Malaysia. Heute kam der Master direkt zu mir. Good Morning Mr. Peter. You want tomorrow go outside? Ich antwortete mit ja. Dann gab er mir Infos und klärte mich auf zum Ablauf des Ganzen. Z.B. Check out from Board and check in when you come back. Laut Fahrplan sollen wir «Port Kelang» morgen im späteren Nachmittag erreichen. Heute Morgen hat der Master mich zum ersten mal mit Vornamen angesprochen «Mr. Peter». Ich dachte Hoppla. Dann studierte ich wieder Karten und sass auf meiner Bank und schaute immer den vorbei kreuzenden Schiffen zu. Ob es ein gutes Foto gibt? Gestern Abend hatte ich auch noch Getränke bestellt und der sagte mir o.K.





I give it tomorrow. Dann war schon bald wieder «Lunchtime» und ich bewegte mich in die Messe. Nach dem Essen wollte ich eine DVD schauen aber die Fernbedienung des Players funktionierte nicht mehr. Also ging ich auf die Suche nach Batterien. Nur einen Stock unter mir wurde ich fündig und konnte somit die Fernbedienung wieder gebrauchen. Dann wollte ich ein bisschen zum Personal auf dem Uppdeck und traf mich dort mit Robert. Wir unterhielten uns eine Zeitlang bis ich ihn nach gewissen Daten und Unterlagen fragte. Er suchte eine Zeit lang im PC hatte prompt welche gefunden die für mich interessant waren aber auf dem Blatt sah das ganze doch etwas klein aus. Da nahm er, wer hätte das gedacht, ein A3 Blatt zur Hand und kopierte mir diese Skizze. Das sieht doch

nach was ganz anderem aus (übersichtlicher). Und meine Bestellung von gestern Morgen war auch irgendwie untergegangen. Ich sagte es diesmal Robert und als ich dann das Zimmer betrat war der Karton Cola auch schon da. Nach dem Essen fing ich an mit meinem Tagesbericht. 21.00 h war noch die Schiffsposition auf dem Radar zu erkunden. Ich sagte allen Gute Nacht und ging ins Schlafzimmer und machte noch meine letzten Einträge.

### **63. Tag Singapur, Malacca Kanal 23.8.**

Nach dem Frühstück traf ich Robert und der sagte mir als erstes, dass wir in ca. 1 Std. In Singapur sind. Also ab ins Zimmer um meine Kameras zu holen. Hier sah man hunderte von Schiffen die diese Halbinsel umfahren

möchten und sämtliche Fischerboote. Leider war die Sicht hier nicht gerade gut und ich konnte die Skyline nur ganz schlecht fotografieren. Also gab es hauptsächlich Fotos von Schiffen. Auf der Hinreise hatten wir diesen Punkt mitten in der Nacht umfahren. Da konnte ich die Stadt mit Nachtbeleuchtung sehen. Heute ist es wieder ziemlich dunstiges Wetter trotz 27°C. Nach diesen gut 3 Stunden ging ich ins Zimmer und musste das iPhone ans Netz hängen. Und der Akku der Kamera war auch leer. Ich erlaubte mir sogar Mischa und Nathalie jeweils ein SMS zu senden denn wer weiss wie lange das iPhone noch Empfang hat. Ich setzte mich vor den Laptop und trug diesen spannenden Morgen in mein Tagebuch ein. In der Zwischenzeit kam die Meldung von Celcom. Welcome to Malaysia. Am Nachmittag ging es rauf und runter und ich hatte vielen Freunden und Bekannten SMS gesendet und so meine News weiter gegeben. Das kann ich nur so lange als ich auch Empfang habe. Da dieser Malacca Kanal zwischen Sumatra und Malaysia liegt ist es auf beiden Seiten nicht allzu weit zur Insel oder Festland. Etwas später hiess es einen Movie zu schauen. Nach dem Nachtessen machte ich noch ein Phone mit Nathalie und Mischa und gab meine News mündlich in die Schweiz. Nach 21.00 h war mein obligatorischer Eintrag an der Reihe und ich war ganz überrascht als ich hörte, dass der Master persönlich da war. Dann sagte ich gute Nacht ging noch ein wenig in meine Zimmer vor dem schlafen gehen. Ich weiss nicht wann wir im Hafen von Port Kelang ankommen. Ob diese Nacht oder

erst morgens. Laut Karte ist es nicht mehr weit weg.

#### **64. Tag** **Port Kelang, Malaysia 24.8.**

Was ich diese Nacht befürchtet habe war heute Morgen reine Tatsache. Als ich gestern noch mit Nathalie und Mischa telefonierte gleiteten wir schon nur so hin. Ich sagte ihnen habe keine Ahnung von der Ankunft in «Port Kelang» Zuerst hoffte ich dass es sich nur um ein Warten auf einen Lotsen handelte. Um Mitternacht als wir vor Anker lagen und sämtliche andere Schiffe auch, wusste, dass es ein anderer Grund war für das Liegen des Schiffes. Sehr wahrscheinlich wird es kein Platz im Hafen haben. Und heute hatte ich das Frühstück wieder einmal verschlafen. Bin erst kurz vor 9.00 h aufgewacht. Dann hiess es raus aus den Federn und ging mir ein Glas Milch holen. Anschliessend holte ich noch die Kamera bevor ich mich auf der Brücke zeigen liess. Auf der Positionsanzeige bestätigte sich alles denn wir haben uns keine Meile bewegt. Der Grund der ganzen Warterei ist ganz einfach. Es hat keinen Platz im Hafen. Es sind alle Verladeanlagen besetzt. Also heisst es jetzt warten. Das Wetter ist auch kein Hit. Die Wolken konntest Du anfassen und es regnete was es nur konnte. 11.00 h kam der Lotse an Bord und wir konnten uns Richtung Hafen bewegen. 13.00 h lief schon der Verlad. Ich machte mich dann langsam zurecht für meinen Landgang und holte schon mal meinen Pass. Ich ging auf das Upp Deck ins Office und wartete auf den Transfer. Dann war hier auch noch ein Per-

sonalwechsel von der «Corte Real». 13.30 h sollte mein Transfer Bus kommen nach 2 Stunden im Büro warten hat mich Robert ins Zimmer geschickt und gesagt. Vergiss deinen Ausflug und bleibe lieber an Bord. Ich dachte oh Shit und war ein wenig enttäuscht. 10 Min. später kam ein Phone in mein Zimmer:«Hello Mr. Peter your transfer is here. Beim einsteigen in den Bus sah ich, dass der Chauffeur auf der rechten Seite sass. Also gilt hier in Malaysia auch Linksverkehr wie England. Um 16.30 h liess mich der Chauffeur bei einem riesigen Shoppingcenter aussteigen und sagte er sei 22.00 h wieder an der gleichen Stelle. Das iPhone hatte ich in der Eile auf dem Schiff liegen gelassen und machte vorher noch ein paar Fotos von der Stelle, dass ich auch wieder an den gleichen Ort zurück komme. Also konnte ich die nächsten 5 ½ Stunden mich von einem zum anderen Laden fortbewegen. Das Einkaufscenter heisst übrigens «Bandar Bukit Tinggi 2» Klang. Bevor ich dann auf Einkauf machte musste ich noch einen Bankomaten auffinden um wenigstens ein bisschen Bargeld bei mir zu haben. Ich wechselte auch meine übrigen Hongkong Dollars. Als nächstes gab es etwas zum Nachtessen im Pizza Hut. Nach dem Essen gab es überall etwas zum schauen. Ich kaufte mir ein Paar provisorische Ohringe da mein Anker ja in Hamburg hängen geblieben ist. Es gab noch ein paar Kleinigkeiten und die Zeit blieb auch nicht stehen. 21.45 h ging ich an den Treffpunkt wo wir miteinander ausmachten. 22.15 h kam er dann auch aber ein anderer Fahrer. Der fragte mich nur zwei Wörter: «Corte Real?»

Ich antwortete ja und so wusste ich auch, dass dieser mein Chauffeur sein musste. Im Hafengebäude ging der Fahrer mit meinem Pass ins Büro und dann Richtung Schiff. Es ist einfach unglaublich diese Weiten in den Hafengebieten. Kurz vor 23.00 h war ich an Bord und hatte mich im Büro zurück gemeldet. Im Internet fand ich heraus, dass sich «Port Klang» auf Malaysia in der Rangliste aller Containerhäfen der Welt unter den 20 grössten befindet und nicht weit von der Hauptstadt Kuala Lumpur liegt. Hier hatte ich immer nur Klang gelesen das wird die englische Schreibweise sein gegenüber «Kelang» auf der Deutschen. Anschliessend ging ich erst nach 01.00 h ins Bett.

## **65. Tag** **Port Kelang, Malaysia 25.8.**

Nach dem gestrigen Ausflug hatte ich heute nochmals verschlafen. Nach 9.00 h war ich endlich aus dem Bett und ging unter die Dusche. Später war ich noch in der Messe und trank meine Milch. Ich unterhielt mich mit Silvestre und erzählte ihm von meinem Landgang. Anschliessend machte ich ein wenig Ordnung und Entsorgung in meinem Zimmer. Im Internet suchte ich noch ein bisschen nach Infos über diese Stadt. Als ich wenig später Yonathan sah fragte ich ihn ob mein Pass an Bord gebracht wurde. Der übernachtete im Hafengebäude. Wer weiss ob noch Stempel dazu kamen. Zur Antwort bekam ich ein ja sie haben ihn zurück gebracht. Da war ich erleichtert. Gegen Mittag fing ich an mit SMS und MMS zu senden. Unter anderem meine Kleine, Mischa, Monika

und Trix. Mischa schrieb schnell zurück er sei auf dem Weg zu Nathalie. Kurz darauf hin ging es Richtung Essraum. Heute war wieder eine Extrawurst auf dem Teller. BBQ Chicken und Reis. Die Mannschaft bekam ihren Fisch. (Lieber die als ich) Nach diesem Essen war die Verladung auch in Kürze schon fertig. 14.00 h heiss es Leinen los und auf Wiedersehen Malaysia. Kaum aus dem Hafen raus legte ich mich auf das Bett und schlief bis zum Nachtessen. Beim Nachtessen kam eine Durchsage, dass die Zeit wieder um eine Stunde zurück Gestellt wird. Das heisst nur noch 5 Stunden voraus zur MEZ. Dann kam der Master zu mir und gab schon die nächsten Infos für Colombo (Sri Lanka) durch. Es ging hauptsächlich um den Geldwechsel wenn ich daran Interesse hätte. Ich müsse mich einfach bei Johnny melden und das mit ihm klären. Ich wechselte noch einmal das Zimmer und schaute einen Schwarzenegger Film. Um 22.30 h war fertig und dann hiess es: «Gute Nacht!»

### **66. Tag Andaman Sea/ Indischer Ozean 26.8.**

Nach dem Frühstück und dem Brückenbesuch unterhielt ich mich eine Zeit lang mit Yonathan und seinem Arbeitskollegen. Ich zeigte Ihnen auch die vielen Fotos meines Landganges in «Port Kelang». Als nächstes Thema kam Colombo auf Sri Lanka ins Gespräch und wenn ich möchte sollte ich mich noch eintragen und je nach Bedarf den Betrag in Euro angeben den sie mir dann gewechselt zurück geben. Also werde ich noch Sri Lanka Rupien erhalten. Dann studierte ich wieder Karten und Positionen und wenig

später lief ich einmal ums Schiff. Die Verbindungsstangen der Container hörte man wieder einmal deutlich. Das Schiff muss ziemlichen Wellengang haben dass es zu diesen Tönen kommt. Vielleicht muss ich diese Nacht wieder einmal mit Ohrenpax schlafen? Nach dem Mittagessen kam noch die Kamera zum Genuss, die riesigen Wellen zu fotografieren. Später wollte ich ins Internet aber hatte keinen Empfang und konnte mich somit nicht einloggen. Also machte ich ein paar Runden Free Cell und danach schaute ich Renegade. Im späteren Nachmittag regnete es kurze Zeit aber intensiv. Nach diesem Regen kam aber auch die Sonne wieder zum Vorschein und danach auch wieder massives Gewölk. Nach dem Nachtessen holte ich Kamera, Unterlagen und ging damit auf die Brücke. Es war noch hell und trotzdem zogen sie langsam die Vorhänge für die Nacht. Ich machte noch paar Fotos von der Dämmerung. Später kam Yonathan zu mir und wollte alle Angaben von mir wegen der Zolldeklaration. Was und wieviel Geld u.s.w. Laptop. Kamera. I Pad und I Phone. Ich musste also kurz in mein Zimmer und machte einen Kassensturz, zählte all diese Währungen zusammen. Es geht Richtung Sri Lanka. Diese Nacht wird die Zeit noch um eine Stunde zurück gestellt. Das heisst also ab Morgen MEZ + 4 Stunden. Vor kurzem waren es 6. 21.30 h war ich fertig und schaute noch einen Teil Nonnen.

### **67. Tag Indischer Ozean 27.8.**

Es hatte sich das bestätigt was ich gestern Abend befürchtet hatte. Der Lärm von den Verbindungsstangen

der Container war zu laut. Also musste ich wieder einmal mit Ohrenpax (Lärmdämpfer) schlafen. Hauptsache ich konnte dann schlafen. Heute war ich 7.10 h mit Sicherheit einer der Ersten in der Messe. Dann holte ich mir die Kamera und liess mich auf der Brücke zeigen. Das Wetter war ganz schön. Ich war dann gute 2 Stunden dort und schaute dem Schiffsverkehr zu. Robert schrieb zur Zeit auf die Tafel, dass wir morgen Vormittags in Colombo ankommen werden. Also ist doch auch schon ein Stück näher beim Suezkanal. Wenig später wurde ich vom Master informiert dass heute Nachmittag ein Drill stattfindet. Wieder einmal eine Rettungsübung. Vor dem Mittag schaute ich noch einen DVD. Beim Mittagessen kam Silvestre zu mir und hatte mich an die Uebung erinnert und ich sie nicht verschlafe.

Diesmal hatten wir eine Bergungsübung über 2 Decks zu absolvieren. Es mussten 10 Mann einen Verletzten 2 Decks hochziehen. Die Armen, dieser Mann war sicher einer der schwereren. Als sie ihn hoch gezogen hatten, fragte mich Yonathan spasseshalber ob ich auch einmal möchte. Ich sagte kein Problem nur ich wiege sicher noch ein wenig mehr als derjenige. Das Thema bei der 2. Uebung war jemanden aus einem brennendem Raum zu retten und das in Schutzanzug sowie Gasmasken. Bei der 3. und letzten Uebung ging es um den Einstieg in die Rettungsboote und deren Bedienung. Es ging in 3er Gruppen in die Boote und nach dem Einstieg erhielten wir vom Chief Engineer weitere Infos zum Boot und deren Bedienung. Die ganze Uebung dauerte etwas länger als eine Stunde. Das war für mich das



2. Mal auf dieser Reise. Leider konnte ich von diesem Ganzen keine Fotos machen. Aber wenn es einmal so weit kommen sollte, will man ja nicht fotografieren sondern sich retten. Also bleiben mir diese Bilder nur im Kopf und die werde ich nicht so schnell wieder vergessen. Als dieser Drill fertig war hiess es schreiben im Zimmer. Während meines Schreibens kam noch eine Durchsage von der Brücke wegen Zeitverschiebung ins Zimmer. Doch ich hatte nicht die Hälfte verstanden weil ich wieder einmal zu laut Musik hörte. Heute gab es «Cheesburger whit french fries» zum Abendessen ich sagte Silvestre dass er mir nur einen bringen soll denn die sind so gross. Dann habe ich Ino wegen dieser Durchsage noch einmal angesprochen. Er sagte dass diese Nacht die Zeit um eine weitere ½ Stunde zurückgestellt wird. Ich fragte ihn wiederum nach dem Zeitpunkt dieser Zurückstellung. Darauf konnte er mir keine Antwort mehr geben. Er sagte nur ca. Mitternacht! Das habe ich noch nie mit erlebt eine Zeitzone noch halbiert wird. Wieder etwas neues für mich. Das Dessert nahm ich mit ins Zimmer für später. Um 22.30 h ging ich dann zu Bett und stellte vor dem schlafen diese ½ Stunde zurück. Also gilt jetzt MEZ + 3½ Stunden. Gute Nacht!

### **68. Tag Colombo 28.8.**

Aufstehen duschen und kurz nach 7.00 h war ich beim Frühstück. Heute morgen sollten wir eigentlich schon in Colombo ankommen. Daraus wurde nichts, denn wir mussten wieder einmal auf einen Lotsen warten. Die Skyline und den Hafen sah ich schon nach

8.00 h. Dann gleiteten wir nur herum bis kurz vor 12.00 h endlich ein Lotse an Bord kam und uns an die Verlade-stelle manöverierte. Ich ging auf die Schnelle zum Lunch und dann wieder auf die Brücke. Um 13.30 h war das Schiff an der Hafenufer festgemacht und eine halbe Stunde später waren die Kräne auch schon in Betrieb. Der Master erklärte mir gestern noch dass es hier besser sei wenn ich an Bord bleibe. Grund dafür sind hier lange Wartezeiten und die Oeffnungszeiten der Büros. Also fragte ich heute erst gar nicht nach einem Landgang. Wenig später war ich noch einmal auf der Brücke und tatsächlich war nur ein Kran in Betrieb. Dann fragte ich ob das alles ist was hier geht. Der sagte wenn mehrere dann höchstens 3 Kräne und gegen 21.00 h sollen wir schon wieder fertig sein. Also war das auch noch eine Bestätigung mehr für mich, dass es sich nicht lohnt an Land zu gehen. Zuerst schaute ich noch dem Verlad zu und ein paar Fotos gab es auch noch. Dann rief mich der Laptop und ich fing an zu schreiben. Während einer Pause machte ich ein Phon in die Schweiz. Nathalie und Mischa machten sich parat für auf den Friedhof zu Roland Stähli's Beerdigung. Also fasste ich mich kurz und sagte dass wir uns heute Abend noch einmal hören. Ich machte auch eine Pause und legte mich aufs Bett. Danach schaute ich auf den hinteren Teil des Schiffes und es war tatsächlich nur ein 2. Kran im Gange bei diesem Verlad auf Sri Lanka. Das Wetter: Na ja kurz nach Beginn der Verladung war ein starkes Gewitter und im späteren Nachmittag konnte man die Wolken fast anfassen. Und das bei ei-

ner Temperatur von 28°C. Zum Nachtessen gab es für mich noch einmal «Carbonara» da die Mannschaft wieder Fisch serviert bekam. Nach dem Essen schaute ich DVD sowie am Laptop und schrieb die nächsten Zeilen. Später machte ich noch 3 weitere Telefonate in die Schweiz. Zuerst war Nathalie an der Reihe und wir hatten unsere News gegenseitig ausgetauscht. Wenig später liess ich mich noch bei Lydia + Graham hören und gab auch ihnen noch die neusten Mitteilungen durch den Hörer. Um 21.30 h war der Verlad auch schon über der Bühne. Hier in Colombo wurden total nur 597 TEU's verladen. Geladen wurden 365 und 232 gelöscht. Während wir noch auf den Lotsen warteten rief ich noch Franz S. an und schwärmte bei ihm von dieser Reise. 22.30 h hiess es Leinen los und das Wendemanöver begann. Ich machte noch im Dunkeln weitere Fotos von diesem Hafen und Beibooten die uns begleiteten. Das war nun der letzte asiatische Hafen meiner Frachtschiffsreise in den Fernen Osten. Und jetzt geht es Richtung Suezkanal Mittelmeer wieder zurück nach Europa. Laut Infos werden wir erst in Southampton wieder einen Hafen anfahren. Also war das für mich der letzte Halt auf dem Asiatischen Kontinent. Nach dem Schreiben legte ich mich zu Bett und ging schlafen.

### **69. Tag Arabisches Meer 29.8.**

Heute war 7.30 h Frühstück angesagt trotz guten Schlafes. Sonst würde ich sicher den ganzen Morgen verschlafen. Auf der Brücke nach dem Guten Morgen sagen kam der Master zu mir und fragte mich: «Do you like BBQ?»

Ich antwortete oh yeah! Der sagte dann o.K. und gab mir noch die Zeit für dieses Essen durch. Und ich sagte Danke. Ich war ca. eine Stunde lang auf der Brücke bis ich einmal einen Blick zu Uhr machte und sah, dass meine noch ½ Stunde voraus war. Dann sagte man mir, dass sie kurz nach Abfahrt in Colombo zurück gestellt wurde. Also nur noch 3 Stunden voraus zur MEZ. Wenig später im Zimmer fragte ich Silvestre nach dem Grund des Essens. Hat jemand Geburtstag? Der erklärte mir «nein das gibt es immer auf der Rückreise am ersten Abend nach Abfahrt des letzten Asian Ports.» Ich sagte darauf hin nur «Thats very good.!» Das heisst für mich heute gibt es ein paar Fotos von der Mannschaft. Nachdem er mein Zimmer gereinigt hatte hiess es für mich meinen (fast) Wochenbart zu entfernen. Anschliessend räumte auch noch auf, so dass wieder etwas Ordnung auf dem Pult entstand. Nach dem Mittagessen war ich wieder ca. eine Stunde auf der Brücke und besorgte wieder einmal den neusten Fahrplan den die «Corte Real» vor sich hat. Dann hatte ich sie nach einer Kopie vom Deckplan gefragt den sie mir dann auch noch ausdrückten. Ich schaute ein wenig im Bücherregal herum um mir vielleicht etwas davon anzuschaffen. Aber nur auf deutsch! Ich bedankte mich und legte sie im Zimmer zu meinen Unterlagen. Danach ging ich ins Internet und surfte ein bisschen auf den Hompages der grössten Reedereien der Welt herum. Kurz nach 17.00 h liess ich mich auf Deck A zeigen und es warteten schon ein paar und hiessen mich willkommen. Das Buffet erinnert mich

ein wenig wie auf einer Kreuzfahrt. Da wurdest du schon satt nur vom ansehen. Nach einem kurzen Apero hiess es langsam an das Fleischbuffet zu gehen und sich nach seinen Sinne zu bedienen. Das Fleisch grillierte jeder für sich selbst. Da war anfangs ein kleines Gedränge aber wir hatten ja Zeit. Zur Beilage nahm ich hauptsächlich «steamed Rice» und Brot. Also ich sass am Tisch der Offiziere und Maschinisten. Das sind alles Kroaten und Serben. Aber mittlerweile nennen mich alle mit Vornamen und ich habe keine Probleme mich mit ihnen zu unterhalten. Ich dachte das ist doch gar nicht schlecht ca. alle 3 Monate so etwas durchzuführen. Auf jeden Fall sah man den Unterschied von einer Kreuzfahrt auf einem Cruise Liner und einem Frachtschiff. Um 18.00 h war es schon stockfinster. Während dem Essen passierte mir was peinliches, denn ich landete auf dem Boden. Entweder bin ich zu schwer oder die Stühle taugen nichts. Sie halfen mir aufzustehen und bevor ich etwas sagen konnte sah ich wie dieser Stuhl Flugstunde nahm. Und ein neuer stand da. Im Verlauf des Abends ging es 2 anderen nicht besser und 2 weitere Stühle machten Wassersport. Auch die Stimmung war viel anders als sonst wo. Z.B. Wurden Eiswürfel gefragt dann holte man sich eine gefrorene Petflasche und schlug mit einem scharfen Fleischmesser solange darauf bis zur gewünschten Grösse und liess die Petflasche auf dem Tisch stehen. Egal wenn da etwas Eis auf dem Tisch lag. Ich machte zwischendurch mal Fotos und amüsierte mich genau so. Auch wenn sie meistens sich in ihrer Landessprache unter-

hielten. Später wechselte ich auch mal den Tisch zu den Philippinos. Da war ich auch willkommen und unterhielt mich mit Ihnen. Nach 21.00 h musste ich kurz auf die Brücke für meinen Positionseintrag. Kurzum war ich wieder bei den andern und feierte auch noch. Um 23.30 h sagte ich dann langsam Gute Nacht und bedankte mich für alles. Die einen sagten ich solle sobald Empfang da ist ihnen gewisse Fotos zu senden. Ich sagte kein Problem. Ein paar Visitenkarten gingen auch zum Einten oder Andern der Mannschaft. Zu Silvestre sagte ich dass vielleicht ein Verschlafen möglich ist und ich das Frühstück verpasse. Das war für mich einer der schönsten Tage meiner Frachtschiffsreise in den Fernen Osten. Um Mitternacht ging ich zu Bett.

### **70. Tag Arabisches Meer 30.8.**

Heute Sonntag war ein «fauler Sonntag!» Denn ich habe nach dem gestrigen Fest wieder zu lange geschlafen und das Frühstück verpasst. Nach dem frisch machen war ich nur ca. 10 Minuten auf der Brücke um «Guten Morgen» zu sagen und kurz auf der Karte nach unserer Position geschaut. Ich ging in meine Suite und surfte ein wenig im Internet. Bald war Lunchtime und ich liess mich Punkt 12.00 h in der Messe zeigen. Heute gab es nichts besonderes. Nur Cevapcici und Resten des Salatbuffet von gestern und Brot. Macht auch nichts. Ist auf jeden Fall besser als alles über Bord zu werfen. Nach dem Mittagessen war ich ca. 1 Stunde vor dem TV. Die anderen 4 Stunden ging ich schlafen. Zum Abendessen gab es Rindsteak und Pommies. Kurz vor Schluss

deutete der Messmen ob er bringen kann. Ich dachte an das Dessert. Mit was kam der Herr, mit einer weiteren Portion Pommes. Ich sagte oh no! Ich wolle eigentlich nur noch das Dessert. Es gab 2 Kugeln Pistache Eis. Das war nicht schlecht. Als ich mich dann als letzter verabschiedete deutete er noch auf eine weitere Portion Melonenstücke. Ich sagte wiederum nein danke, denn ich hatte die Portion vom Mittag immer noch im Zimmer. Ist trotzdem schön wenn die Leute so auf einem schauen um nicht zu kurz zu kommen. Dann ging es definitiv ins Zimmer und setzte ich an den Laptop. Um 21.00 h war nur noch einmal ein kurzer Besuch auf der Brücke angesagt. Nachdem schaute ich wieder um noch etwas DVD. Danach hiess es wieder Matratzenhorchdienst. Also das war ein richtig fauler Sonntag! Diese Nacht wird die Zeit um eine weitere Stunde zurück gestellt. Ab Morgen heisst es nur noch MEZ + 2 Std. Es geht langsam Richtung Afrika und Europa.

### **71. Tag Arabisches Meer 31.8.**

Kurz nach 7.00 h bin ich aus den Federn und machte mich bereit zum Frühstück. Heute hatte ich wieder einmal Lust nach Rührei und bestellte beim Messmen eine Portion. Dann schaute ich auf den Menuplan was es zum Mittagessen gibt. Diesen Morgen ging ich nach dem Brückenbesuch 2 Runden um das Schiff und genoss dabei die frische Meeresluft. Von Schiffen weit und breit keines zu sehen so wie gestern. Heute sagte mir Yonathan ich soll nicht nur Helm sondern mir noch ein Walkie Talkie im Office aushändigen lassen. Also machte ich das und lief heute meine Runden

mit Funkgerät um den Hals. Zum Mittagessen gab es «Pizza» und ich sah mich schon das meiste wieder davon wegzunehmen (Oliven). «Here Mr. Peter for you have we a Pizza Hawai! You like this more? Ich sagte oh yeah thats very fine and thank you! Als ich diese gut belegte Pizza gegessen hatte fragte der mich ernsthaft «Do you like one more?» Ich dachte spinnt der und sagte: I have enough thanks. Ich ging dann in mein Zimmer liess Sound laufen und studierte Seekarten. Um 15.00 h war ich auf der Brücke und plötzlich füllte sich das Steuerhaus mit dem Bordpersonal. Nachdem dann der letzte auch anwesend war fing der Master mit seiner Rede an. Da waren hauptsächlich Ergebnis des Drill's sowie das Arbeitsprogramm des Deckpersonals und Infos aus dem Maschinenraum das Thema. Als hätte ich den richtigen Riecher gehabt dass was geht auf der Brücke. Dann ging ich in mein Zimmer und notierte alles bis zu diesem Zeitpunkt. Dann zügelte ich in den TV Room und schaute einen James Bond. Und ich konnte es nicht sein lassen eine dieser grossen Dosen voller Kekse zu öffnen. 21.00 hauf die Sekunde genau war ich am Positionsdisplay und machte mein Foto sowie den Eintrag auf der Karte. Wenig später zog ich mich zurück und sagte dem Personal «Gute Nacht» vor dem schlafen gehen schaute ich noch ein bisschen TV.

### **72. Tag Golf von Aden 1.9.**

Nach einer Nacht mit ziemlich starken Seegang schwankte das Schiff von einer Seite auf die andere und von Bug bis Heck ging es genau so. Während des Duschens musste ich mich auf je-



den Fall immer mit einer Hand an der Wandstange festhalten. Als ich zum Zimmer kam, stand doch auch mein bestellter Karton Cola schon neben meiner Zimmertür. Nach dem Frühstück ging es auf die Brücke. Auf der Karte sah ich, dass wir uns langsam dem Afrikanischen Kontinent nähern und wir bald im Golf von Aden befinden (Nähe Somalia). Ich erwähnte diesen «very strong wind» und die big waves. Dann erklärte mir der Master weshalb hier das Meer so unruhig ist. Von Januar bis Juni sei hier das Meer total still also keine Wellen zu sehen. Und von Juli bis September herrscht eben diese Unruhe. Das hängt mit der Monsumzone zusammen und dessen Tropengebieten. Nach dem Mittagessen lag ich etwas auf dem Bett und

machte Games auf dem iPad. 14.00 h ging ich wieder auf die Brücke und man staune das Meer war ganz flach. Kein Schwanken und kein Rauschen mehr. Wie schnell das von einem zum andern wechseln kann. Da fragte ich nach einer Kopie eines Datenblattes. Dieser sagte das könne er nicht. Also holte ich mein iPad und wollte ein Foto machen. Da kam der 2. Und fragte mich ob ich eine Kopie von diesen Blättern wolle. Ich sagte natürlich ja und den Rest dachte ich mir nur. Ich bedankte mich natürlich und blieb noch eine Weile. In der Zwischenzeit schaute ich draussen auf den Thermometer. Ganze 38°C und kein bisschen Luft. Da war ich natürlich schnell wieder im Steuerhaus an einer angenehmeren Wärme. Heute Abend hatten

die zwei auf der Brücke keine Zeit für mich um meine Daten weiter zu geben. Irgendwie hatte jeder genug zu tun. Der eine war an Fahrlinien ausmessen und der zweite musste die Aussicht unter Kontrolle haben denn es hatte wieder ziemlich Schiffe. Also schaute ich selbst und langsam habe ich den Dreh raus wie man sich auf der Karte findet. Dann sagte ich Gute Nacht und ging noch DVD schauen vor dem Schlafen.

### **73. Tag Golf von Aden 2.9.**

Nun sind wir definitiv im Golf v. Aden und in Fahrtrichtung auf Backbord Seite liegt Somalia. Nach dem Frühstück und dem Brückenbesuch sagte ich Yonnie dass ich Outside gehe. Er sagte ist gut aber ich soll aufpassen und nicht ohne Walkie Talkie! Dann hiess es ins Zimmer Helm Kamera und etwas zum trinken holen. Auf dem Upp Deck im Office holte ich mir noch das Funkgerät. Ich war fast eine Stunde auf dem Bug an der frischen Luft. Während ich überall Rosthämmer und Schleifmaschinen hörte genoss ich meine Sicht und bekam immer wieder ein Containerschiff zu sehen. Für das Auge nahe genug um zu erkennen, welchem Reeder dieses Schiff gehört. Zum fotografieren war es doch noch zu weit weg um ein schönes Foto zu bekommen. Ich hatte ja etwas zum trinken dabei also setzte ich mich auf einen Poller und hatte meinen Frieden und machte trotzdem Fotos. Als ich am späteren Vormittag ins Zimmer kam sah ich, dass ich in der Zwischenzeit drei SMS bekommen hatte. Also kommt langsam wieder Empfang entgegen. Wir waren

jetzt auch 5 Tage im Indischen Ozean. Auch auf dem I Phone zeigte es mir das Land an in wessen Fahrwasser wir uns befinden. Zur Zeit ist es « Eritrea » südöstlich des Sudans und nördlich von Aethiopien. Diese Infos kommen via Swisscom. Nach dem Mittagessen habe ich Nathalie geschrieben und sie mir zurück. Sie ist auf dem Weg zur Therapie und meldet sich später zurück. Dann wartete ich gut 2 Stunden auf eine Antwort und hatte das iPhone immer in Sicht und griffbereit. Aber es sollte nicht sein. Das war in diesem Fall also nur ein kurzer Empfang. Später legte ich mich auf das Sofa und spielte auf dem I Pad. Vor dem Nachtesen schrieb ich schon ein paar Zeilen. Nach dem Essen hörte ich ein wenig lautere Musik. (so lange niemand das stört) Nach meinem Eintrag gab es noch ein «Bettmümpfeli». Also laut Eintrag sind wir schon ein rechtes Stück weiter im Roten Meer. 21.30 h entschied ich mich noch einen Teil Wöller zu schauen. Dann ging es auch Richtung Bett.

### **74. Tag Rotes Meer 3.9.**

Kurz nach 8.00 h war ich fertig mit der Morgenwäsche und dem Breakfast. Danach auf der Brücke hatte ich mich ein wenig mit dem Master unterhalten. Es ging um weitere Passagiere auf dieser Fahrt. In Algier im Lande Algerien werden noch 2 Neue erwartet und somit wären wir die letzten Tage meiner Reise nach Hamburg wieder zu Dritt. Was ihm gar nicht gefällt, dass nach Hamburg weitere 6 Passagiere dazu kommen. Für so was ist der «Messroom» (Speisesaal) einfach zu klein. Wenn man

bedenkt, dass an meinem Tisch höchstens 4 Personen Platz haben und alle anderen mit Personal besetzt ist sehe ich das auch so. Nach dieser Unterhaltung ging ich kurz hinaus um nach der Temperatur zu schauen. Ich lief fast in eine Mauer. Ganze 35° und das kurz vor halb neun. Nach 10.00 h entschloss ich mich trotzdem hinaus zu gehen und holte mir noch ein kaltes Cola aus dem Kühlschrank. Die Sonnencreme sollte man auch nicht vergessen. Ich sass gut eine Stunde auf dem Bug suchte immer wieder eine neue schattige oder eine windige Stelle. Das Cola war auch in kürzester Zeit warm. Vor dem Mittagessen sass ich am Laptop und surfte im Internet. Die Zeit vom Nachmittag verbrachte ich in meinen beiden Wohnzimmern und wechselte von Laptop zum Fernseher und wieder einmal auf das Bett. Vor dem Nachtessen machte ich noch Fotos von einer genialen Lichtstimmung. Dann schaute ich nochmals auf den Thermometer. Ganze 42°C, kein Wunder halte ich mich mehr im klimatisiertem Bereich auf. Nach dem Nachtessen durchsuchte ich meine DVD's und konnte mich nicht entscheiden welchen ich nun zum 2. oder 3. Mal anschauen soll. Ich entschied mich für einen «Die Hard» Stirb langsam. Punkt 21.00 h war ich auf der Brücke. Den Rest des Movies schaute ich mir noch später an. Dann kam noch die Durchsage der Brücke für die Zeitverschiebung. Also heisst es diese Nacht einmal, dass wir uns wieder in der MEZ befinden. Kurz vor 22.00 h schrieb ich noch meine letzten Worte des heutigen Tages. Nachher sagte ich mir Gute Nacht!!

## **75. Tag Rotes Meer 4.9.**

Heute war es wieder ruhiger auf dem Schiff. Auf jedem Fall nähern wir uns immer näher dem Suezkanal. Kurz nach 10.00 h bekam ich ein SMS von Swisscom: Willkommen in Aegypten und man staune ich hatte zwischen-durch auch Empfang. Nach meinem stündigen Besuch auf der Brücke wechselte ich wieder meine Position und ging in mein Wohnviertel ein wenig ins Internet. Wenig später bekam ich Lust nach einem Movie. Also legte ich mich im TV Room auf das Sofa. Während des Films schrieb ich noch sämtliche SMS und nützte die Zeit so lange Empfang da war. Heute morgen überholten wir einen riesigen «Maersk Liner» da machte ich paar Fotos. Kaum war der Film fertig, hiess es langsam sich in den Messroom zu begeben. Das Mittagessen war auch schon wieder an der Reihe. Ohne Bluff, ich muss schon auf einem recht schnellen Liner sein denn was die so alles überholt einfach nicht normal so was. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 Kn (knapp 39 km/h). Am Nachmittag bekam ich wieder diese imposanten Sandhügel zu sehen und wusste nun definitiv, dass es Richtung Suezkanal geht. Auf jeden Fall kam nun die Kamera mit auf die Brücke und ich machte ein Gespräch von dort aus in die Schweiz. Ich sass in meinem Sitzecken und unterhielt mich mit Mischa und meiner Kleinen. Dann dachte ich kurz wie sich das anhört für das Personal mit meinem «Schwiizerdütsch». Haben die sowas schon gehört? Ich glaube schon, denn der Messmen zeigte mir die neue Passagierliste und darunter waren auch

wieder zwei Schweizer. Während dieses Gespräches überholten wir den nächsten «Fright Liner» Ein «MSC Containerriese». Dann war ich schon wieder in der Schweiz. Schon ein bisschen wahnsinnig, dass die Schweiz solche Meerriesen besitzt. Heute hatte ich noch das meiste vor dem Nachtesen geschrieben. Es war wieder einmal etwas Fisch auf dem Menuplan also gab es für mich nochmals das gleiche wie mittags. Dann ging es vor den TV einen James Bond anschauen. Um 21.00 h holte ich meine Infos und verabschiedete mich für heute. Als ich dann im Zimmer war gab ich noch ein paar SMS weiter über meine Position. Zur Zeit liegen wir hier vor Anker und warten auf Einfahrtserlaubnis. Das kann Morgen werden. Dann ruf ich zuerst Mischa an und wir tauschten uns gegenseitig unsere «News» aus. Wenig später kam auch noch meine Kleine zum Genuss mich zu hören. Und auch sie gab mir weitere Neuigkeiten aus der Schweiz durch den Hörer. Unter anderem ging das so besser auf ihre Fragen zu antworten und ihr das alles leichter zu erklären. Nach unserem Phone setzte ich mich an den PC und setzte die letzten Zeilen in meinen Tagesbericht. Dann schaute ich noch den Rest des James Bond und anschliessend hiess es Gute Nacht.

## **76. Tag Suezkanal 5.9.**

Wie erwartet wurde es heute für die Durchfahrt des Suezkanals. Ich spürte um 5.30 h, dass etwas im Gange ist. Und so war es. 5.45 h war ich auf der Brücke und machte die ersten Fotos des Tages bei der Einfahrt in den Kanal bei Suez. So heisst die Stadt an dieser

Seite des Kanals. Ueber eine Stunde lang machte ich Fotos und holte Infos vom Kanal bei Robert. Dann fragte ich wie es hier zu solchen Wartezeiten kommt. Er sagte mir, dass dieser Kanal immer nur in eine Richtung befahren wird. Also solange noch Schiffe sich im Kanal Richtung Norden befinden müssen auf der anderen Seite die Schiffe in Richtung Süden warten. Das gleiche gilt auch in umgekehrter Richtung. Es werden die Schiffe Karawanen weise ca. 15–20 Stück los gestartet und das in einem gewissen Abstand. Dann gibt es Stellen an denen der Kanal sich in zwei parallel laufenden Wasserrinnen teilt und dazwischen viele Sandhügel sich befinden. Das sieht einfach genial aus. Vom einem Schiff sieht man wegen den Sandhügel nichts ausser Container und Kommandobrücken. Die Länge des Kanals beträgt 107 n.M. oder 197 km und an den engsten Stellen ist er nicht breiter als 250 Meter. Also eine «Corte Real» mit ihren 365 m. hätte keine Chance dort zu wenden. Dank dieses Kanals erspart sich ein Schiff die Umfahrung des afrikanischen Kontinents. Das sind ca. 3474 n.M. oder 15 % weniger als eine ganze Umfahrung des Erdteils In dieser Zeit wo wir uns im Kanal befanden machte ich gut und gerne 250 Fotos. Ist das nicht verrückt? Und nun Gute 10 Stunden später also 16.00 hgingen diese zwei Lotsen hier im Hafen von Port Said von Bord. Und die «Corte Real» befindet sich nun wieder auf dem Mittelmeer. Als ich heute Abend im Messroom beim Abendessen war sah ich wieder auf meine geliebte Weltkarte und sagte mir selbst. Was jetzt noch kommt ist nur noch ein klei-

ner Katzensprung und dass von jetzt an alles sehr schnell geht. Also werde ich die letzten Tage in voller Montur geniessen. Als nächster Hafen wartet Algeciras in Spanien an der Strasse von Gibraltar.

### **77. Tag östliches Mittelmeer 6.9.**

Nach dem gestrigen etwas strengen Tag hatte ich heute wieder einmal verschlafen und stand erst nach 9.00 h auf. Das gibt also einen «faulen Sonntag» und ich machte mich erst frisch vor dem Morgenbesuch auf der Brücke. Auf der Karte sah ich, dass wir uns parallel schon «Mitte Kreta» befinden. So haben wir diese Nacht wieder einige Seemeilen hinter uns gebracht. Wie ich gestern mit Franz telefonierte haben wir uns gegenseitig gesagt. Wenn du einmal im Mittelmeer bist dann geht plötzlich alles schnell (sehr schnell). Kurze Zeit später zog ich mich wieder in meine vier Wände zurück und ass noch einen Fruchtsalat und dazu ein Glas Orangensaft. Dann kam schon der Laptop zum Zuge. Es ging nicht lange und dann hiess es « Mittagessen ». Der faule Sonntag wurde Tatsache. Ich nahm das Schlafkissen in den TV Room und verschlafte dort meine DVD's. Im späterem Nachmittag setzte ich mich auf den Balkon an die Sonne und genoss den Fahrtwind. Kurz danach sass ich noch am Laptop (Internet+Spiele). Das wurde bei mir auf dieser Reise zur Gewohnheit: wenn ich im Zimmer bin und nicht schlafe ist meine Zimmertüre offen und ich sehe zwischendurch mal jemanden im Gang vorbei laufen. Kurz vor dem Nachtessen war ich so vertieft am PC und da stand plötzlich

der Master neben mir. Ich erschrak und zuckte kurz zusammen. Hello Peter how you do, its all ok? Thanks fine! O.k. we see you by Dinner. Und wie erwähnt war auch dann Zeit zum Dinner. Ich kam in den Messroom und der war ziemlich voll mit Leuten. Mehr als auch schon. Ich dachte schon an mehreren Passagieren herum, dann wird es in diesem Raum eng. Heute nahm ich kein Dessert zu mir. Als Hauptgang gab es Rindsteak mit Pommes und zuvor einen Teller Tomatensuppe. Im Zimmer wollte ich wieder ins Internet aber dies hatte wieder einmal seine Macken und es kam keine Verbindung zu Stande. Punkt 21.00 h war ich dann auf der Brücke. Und vor dem schlafen gehen sah ich noch DVD.

### **78. Tag südliches Mittelmeer 7.9.**

7.15 h war Tagwache und kurz vor halb acht war ich beim Frühstück. Danach ging es auf die Brücke meine Fotos machen und dort blieb ich gut eine Stunde. Draussen auf dem Thermometer zeigte es schon 26° an. Das Meer ist extrem still also weit und breit keine Wellen zu sehen. Gestern haben wir Kreta hinter uns gelassen und laut Karte kommt schon bald Sizilien. Gestern hatte ich noch Getränke bestellt. Diesmal einen Karton Sprite. Die 2. Hälfte des Morgens war ich am Laptop und dann schlief man noch eine Runde bis 12.30 h. Als ich mich Richtung Lift bewegte war meine Bestellung von gestern schon vor der Tür. Im Messroom war ich dann schon alleine wenn man erst so spät zum Essen erscheint. Als ich auf den Speiseplan schaute fragte ich Silvestre für das gleiche Menu nochmals. Denn heute

abend zum Dinner gibt es wieder einmal Sauerkraut. Und er fragte mich ob ich morgen in Algier an Land gehe. Ich gab ihm zur Antwort weiss noch nicht. Vielleicht? Nach dem Essen war ich eine Zeit lang auf meinem Deck draussen an der frischen Luft. Das Wetter na ja Sonnencreme kannst Du im Zimmer lassen denn es war stark bewölkt. Also sahst du weder blauen Himmel noch die Sonne. Am späteren Nachmittag war ich auf der Brücke. Plötzlich sah man zwischendurch wieder einmal ein paar Schiffe. Das heisst für mich dass es wieder engere Fahrwege gibt als auch schon. Dann kam schon bald die Nachtessenszeit. Später war ich noch ein wenig auf meinem Balkon und machte einige SMS in die Schweiz. In der Dunkelheit konnte man sogar die Küste Maltas sehen. Dort ging zu diesem Zeitpunkt gerade ein Feuerwerk hoch. Nach meinem Besuch Brücke um 21.00 h schaute ich noch DVD und telefonierte mit Mischa. Als Nathalie nach ihrem Turnabend im Easy Cab heimfuhr rief sie mich noch an. So haben wir während ihrer Rückfahrt unsere News ausgetauscht. Nachdem wir uns gegenseitig eine Gute Nacht wünschten sass ich noch ein wenig an den Laptop. Kurz vor 23.00 h ging ich zu Bett.

### **79. Tag südliches Mittelmeer 8.9.**

Nach dem «Guten Morgen» auf der Brücke hatte ich als erstes noch meine Schulden beglichen was den Karton «Sprite» anbelangte. Dann kam der Master zu mir und sagte: Ja Peter deine Tage werden langsam gezählt. Your travelling is in Hamburg finish. Only 10 Days. Dann sagte ich

mir selbst, dass es von jetzt an sehr schnell geht. Heute morgen war ich die meiste Zeit draussen und schaute ein wenig den Leuten bei Ihrer Arbeit zu. Da kamen doch immer wieder Erinnerungen aus meiner Zeit hervor. Unsere beliebtesten Unterhaltsarbeiten wie rosthämmern, schleifen und Rostschutz streichen. Auf dem Vorschiff genoss ich die Ruhe und den Fahrtwind. Die Kamera kam auch wieder in den Genuss zu arbeiten und machte ein paar Fotos. Heute morgen haben wir laut Swisscom Italien hinter uns gelassen und befinden uns nun im Tunesischen Teil des Mittelmeeres auf. Nach dem Mittagessen entschied ich mich noch einmal vor Ankunft in Hamburg einen Washtag zu machen. So haben wir nach der Heimreise nicht all zu viel. Es gab eine gute Trommel voll. Und so bin ich auch beruhigt, dass mir die Wäsche nicht ausgeht in den letzten 10 Tagen. Während des Waschens schaute ich DVD. Dann hiess es schon bald wieder Nachtessen. Als ich nach dem Essen auf meinem Stock war, schaute ich ob die Wäsche trocken genug ist. Ich nahm sie aus dem Dryer (Trockner) und hängte sie noch ein wenig im Zimmer auf. Danach sass ich an den Laptop und schrieb eine Runde.

### **80. Tag südliches Mittelmeer 9.9.**

Heute war ich wieder einmal spät dran und erschien erst um 7.50 h im Messroom. Ich trank ein Glas Milch und ging wieder ins Zimmer um mich frisch zu machen. Danach war ich über 2 Stunden auf der Brücke. Zur Zeit fahren wir entlang der algerischen Küste. Wir befanden uns ungefähr auf

der Höhe Barcelonas. Ich machte etliche Stimmungsbilder vom Sonnenaufgang und den Wolkenbildern von der Kommandobrücke aus. Ich dachte wir fahren in Richtung eines Algerischen Hafens. Dem ist aber nicht so wenn man nach 10 Wochen den Plan nicht richtig lesen kann. ESALG heisst nämlich nichts anders als Espangna Algeciras und hat nichts mit Algerien zu tun. Also geht es weiter in die Richtung der Strasse von Gibraltar nach Algeciras, einem spanischen Hafens. Und irgendwie hatte ich das Gefühl, dass wir nicht mehr so schnell unterwegs sind wie auch schon. Laut meiner Rechnung und den Karten könnten wir sicher schon dort sein. Bei dieser Wärme hielt ich mich meistens in meinem Wohnbereich auf und liess die Zeit mit DVD's + Internet durchgehen. Nach dem Nachtessen war ich wieder auf der Brücke. Und nach meinem Eintrag auf der Karte ging es vor dem TV weiter. Heute ging ich relativ früh zu Bett 22.00 h und machte vor dem Einschlafen noch Games auf dem iPad. Dann war es für mich einfach zu leise was die Fahrt anbelangte. Ich schlief relativ schlecht ein und ich war immer im Gedanken man könne was verpassen.

### **81. Tag Algeciras Spain 10.9.**

Nachdem ich anscheinend nicht all zu tief schlief wurde ich um 5.30 h wach und eilte zum Fenster um mich zu vergewissern nichts zu verpassen. Als ich dann die vielen Lichter dieser Stadt sah und in Ferne auch den Hafen hiess es raus aus den Federn. Kurz vor 6.00 h war ich auf der Brücke und alle staunten. Es war noch stockfinstern, also was das Tageslicht angeht.

Der Lotse war auch schon da und somit konnte die Einfahrt in den Hafen beginnen so wie das Anlegemanöver. Und das alles noch im Dunkeln. Als das Manöver zu Ende war rief ich Nathalie an und berichtete von meiner Ankunft in Spanien. Ich hatte ihr auch noch mitgeteilt, dass es hier noch Nacht ist. Was scheinbar laut ihr in der Schweiz nicht mehr der Fall ist. Und wie gestern abgemacht hatte ich heute meinen nächsten Landgang vor mir. Ich ging kurz was essen und nachher ins Office auf dem Upp Deck. Mit mir gingen noch 2 weitere von der «Corte Real» zum shoppen. An Land warteten wir auf das Hafentaxi unter diesen gewaltigen Kränen. Nach ein paar Fotos kam ein Hafenarbeiter zu mir und machte mich darauf aufmerksam, dass im Hafengelände fotografieren verboten sei. Ich hielt meine Kamera trotzdem und sie war immer für ein Foto bereit. Nach dem umsteigen in ein öffentliches Taxi ging es dann in die Stadt. Dort öffnen die Läden erst um 10.00 h also gingen wir vor einem Shoppingcenter in ein Café und tranken noch was. Ich muss einfach spätestens 21.30 h wieder an Bord sein. Diese 2 sind beides Maschinisten und ich fragte sie für Fotos vom Herzen des Schiffes sprich Maschinenraum. Beide sagten kein Problem. Also muss ich nur noch eine Person fragen. Dann trennten wir uns und ich ging meine eigenen Wege. In dieser Altstadt hatte ich also genügend Zeit um mal was kaltes trinken zu gehen. Ich kaufte mir auch noch ein kleines Souvenir. Etwas später fand ich noch eine Markthalle mit vielen Ständen mit frischen Lebensmitteln. Von Brotwaren, Fisch,

Fleisch, Gemüse und Früchte fandest du hier alles was dein Herz begehrt. Und ich konnte es auch nicht sein lassen mir frischen Spanischen Chorizzo zu kaufen. Und das nicht nur an einem Stand. In einem grossen Warenhaus kaufte ich mir eine neue Uhr, da meine am auseinanderfallen ist. Denn heute morgen fiel sie mir in 3 Teile. Also sagte ich mir wenn du was siehst kaufe dir eine. Und so kaufte ich mir eine Schweizer Uhr in Spanien. Um 17.30 h nahm ich mir wieder ein Taxi und liess

mich zum Haupteingang des grösse-  
ren Hafens als die Ortschaft selbst ist  
fahren. Und sowas nennt man Timing.  
Die andern 2 standen auch schon da  
und wir fuhren wieder zusammen  
zur «Corte Real». An Bord hiess es als  
erstes mein Zimmer aufsuchen und  
auspacken. Kurz danach ging ich mit  
meinen Fleischwaren in die Küche und  
liess mir diese artgerecht einpacken.  
War schon enorm billig 1Kg Chorizzo  
für 4 Euro sowie Merguez. Davon kann  
man in der Schweiz nur träumen. Das



Fleisch liess ich in der Küche im einem Kühlraum deponieren. Etwas später hiess es schon wieder Nachtessen und ich hatte 2 neue Tischpartner. Es sind Deutsche also kein Problem mich mit Ihnen zu verständigen. Diese begleiten mich bis ans Ziel in Hamburg. Nach einer kurzen Unterhaltung machte ich wieder Fotos von der Verladung. Als ein Phillipino die Fahnen vom Steuerhausdach holte sagte er zu mir ich soll doch auch auf das Dach kommen. Sowas muss man mir nicht 2 mal sagen. Von dort oben hattest du gerade noch einmal eine bessere Aussicht und es gab wieder Fotos. Während meines Eintrages am PC hatte ich mich entschieden den Chief Engineer zu fragen wegen Fotos vom Maschinenraum zu machen. Zuerst hatte er kein Gehör für meinen Wunsch doch dann hat er sich für ein ja entschieden. Ich solle mich morgen bei Ihm melden. Wauhhhh...!!! Das war wieder ein aufregender Tag. Um 22.00 h wurde der letzte Container im Hafen von Algeciras verladen. Ich ging ins Bett und wartete nicht bis zum Auslaufen aus dem Hafen. Southampton kommt nun als nächsten Hafen an die Reihe. Neu sind jetzt wieder 11378 TEU an Bord.

## **82. Tag Algeciras 11.9.**

Nach der Verladung musste das Schiff wieder auf einen Lotsen warten. Um 00.30 h lief das Schiff aus dem Hafen und ich der alles mitbekommt, wenn was geht bin ich wieder aus den Federn und ging auf meinen Balkon. Das war für mich auch ein sehr interessanter Hafen. Nicht all zu gross aber doch ein sehr intensiver Verlad von vielen

grossen Schiffen. Kaum aus dem Hafen ging ich zu Bett. Heute hatte ich das Frühstück wieder einmal verschlafen und musste mich plötzlich beeilen für meine Führung durch den Maschinenraum. Zuerst war noch mein obligatorischer Besuch auf der Brücke angesagt um allen «Guten Morgen» zu sagen. Als ich achtern war fand ich Damir zuerst nicht. Also ging ich selbstständig in den Ueberwachungsraum und wartete dort bis jemand kam. Da kam Pero hinein und fragte mich zu wem ich wolle. Da sagte ich ihm, dass mir erlaubt wurde eine grössere Führung durch den Maschinenraum zu machen und ich solle mich zuerst bei Damir den «Chief Engineer» melden. Dieser kam gerade hinein und sagte «it s ok». Er könne mit mir eine Runde durch den Maschinenraum gehen und mir dabei alles erklären. Also hiess es von jetzt an Ohrenstöpsel montieren. Zuerst zeigte er mir die ganze elektrische Anlage von Generatoren, Kompressoren und Akkus sowie alle Kontrollräume. Einfach ein Wahnsinn wenn man so was sieht. Jetzt erklärt sich auch, dass über die Hälfte der Besatzung in diesem Raum seinen Arbeitsbereich hat. So hat jeder Arbeiter eine Aufgabe und somit die volle Verantwortung in seinem Bereich. Weiterhin hat es noch viele andere Hilfsmotoren und Anlagen in diesem Raum. Unter anderem wird hier das Meerwasser selbst gefiltert und wird zu Bordwasser. Dieser Freshwater Generator hat also mehrere 100 Filtereinlagen und braucht daher eine enorme Kraft um das Wasser durch diese Filterung zu drücken. Der Maschinenraum hat ganze 6 Etagen und

eine volle Breite des Schiffes also 51 Meter. Die Länge beträgt ca. 60 Meter. Dann ging es weiter zum Herzen des Schiffes, dem Hauptmotor. Da staunte ich schon wieder als ich diese Maschine sah. Einfach Wahnsinn! Diese Maschine besitzt 14 Zylinder und hat eine Stärke von 80080 kW. Was die Grösse angeht: Sie hat eine Länge von 24 Metern und eine Breite von 8.5 Metern. Die Höhe dieser Anlage beträgt 12 Meter. Das ist ein Volumen von 2448 Kubikmeter. Und auch hier wiederum viele Maschinisten und Kadetten die ihre tägliche Arbeit vollrichteten. Was mich noch beeindruckte war die ganze Verkabelung dieser Anlage. Da wurde es einem schlecht der nichts von Kabeln versteht. Danach verliessen wir den Raum und wir waren mitten im Laderaum. Und so stand ich auf dem untersten Flur zwischen den Containern. Vom untersten bis zum obersten sind es sage und schreibe 20 Stück. Im Zwischenraum hat die Crew sogar ein Basketballfeld. Eine Person hat sogar die Aufgabe jeden Tag bei allen Kühlcontainern eine Kontrolle durchzuführen wegen Temperatur und ob die Verbindung der Netzkabel noch gut ist. Und das vom vordersten bis zum hintersten Laderaum. Dann ging es wieder hinein und ich konnte die Welle zur Schiffsschraube beobachten mit ihren Umdrehungen. Diese Welle hat schätzungsweise einen Umfang wie ein Oelfass. Wenn die Maschine «Full ahead» also Vollgas eigestellt ist macht diese Welle eine Drehzahl von 120 U/min. und bewirkt eine Geschwindigkeit von 21 Kn. Das sind 38,892 km/h. Danach hatte mein Führer nach einer zweistündigen Führung

eine Pause verdient und nahm mich mit in den Pausenraum. Und dort waren alle gut 15 Leute bei ihrer Pause. Als Sie mich sahen hiess es vom ersten bis zum letzten «Oh hallo Peter» come in. Setz dich zu uns und ich machte mit der ganzen Gruppe Pause. Jetzt wo meine Reise langsam dem Ende entgegen geht nennt mich mittlerweile jede Person auf diesem Schiff mit Vornamen. Zwei fragten mich ob ich nächstes Jahr wieder komme. Ich sagte spassmässig «for me no problem». Vielleicht in 10 Jahren? Nach der Pause als die Arbeiter wieder Ihren Job machten unterhielt ich mich noch mit den zwei Höchsten (nach dem Master) eine Weile und bedankte mich. Der Chief Engineer wollte sogar die Fotos sehen zur Kontrolle. Der sagte mir vor der Führung: Keine Fotos mit Personen bei der Arbeit. Daran hielt ich mich auch und es kamen trotzdem an die hundert Fotos zu Stande. Wenig später hiess es Mittagessen. Nach dem Essen zog ich mich kurz in mein Zimmer zurück und machte Notizen für den heutigen Tagesbericht. Als ich noch mehr Infos wollte ging ich direkt zum Master. Zuerst bedankte ich mich für diesen Interessanten Morgen den er mir erlaubte. Dann hatte ich weitere Fragen über die Technik dieses Schiffes. Er ohne Probleme griff auf der Brücke in gewisse Unterlagen und suchte mir sämtliche Infos die ich wissen wollte. Ich schaute das schon wieder als Pluspunkt an wie diese Crew mir überall entgegen kommt und Auskunft gibt. Er nahm einen ganz grossen Schiffsplan auf das Pult und erklärte mir alles. Ich bedankte mich nochmals. Er sagte nur eines «No

problem!») Im Verlaufe des Nachmittages hörte ich sogar Nathalie kurz und konnte ihr von einem weiteren Höhepunkt meiner Frachtschiffreise berichten. Abends schaute ich DVD mit einer Pause um 21.00 h, dass ich meine Infos für den Karteneintrag holen konnte. Dann schaute ich noch bis 22.15 h TV. Danach rief mich das Bett und ich ging schlafen.

### **83. Tag Golf der Biscaya 12.9.**

7.15 h war ich in der Messe und nahm wieder einmal eine Portion Rührei und dazu Toastscheiben. Auf der Brücke: Guten Morgens Gruss, Position einholen und eine kurze Unterhaltung mit der ansässigen Besatzung. Dann ging es an die frische Luft im Golf der Biscaya. Portugal haben wir hinter uns gelassen und sind in der Biscaya angekommen. In Fahrrichtung gesehen an östlicher Seite haben wir Frankreich und in südlicher wieder Spanien. Als ich zum Bug kam war ein Teil der Mannschaft beim Deckwasch. Es ging nicht lange und ich wurde gefragt ob ich auch einmal will. Also nahm ich diesen Hochdruckwasserspritzer selbst in die Hand und machte auch ein paar Quadratmeter. Schlussendlich musste ich auch noch zum Schrubber langen und nicht nur Seife wegspritzen. Also wie zu alten Zeiten. Dabei wurde ich natürlich auch fotografiert. Dann hatte ich Pause und ging bis zum Mittag in meine 8 Wände. Während des Movies kam mein Führer von gestern zu mir und fragte nach Fotos vom Pausenraum. Er hatte das kurze Ladekabel bei sich. Aber ich wusste doch nicht wie das geht. Aber ich gab ihm einfach den Chip mit und sagte: Bring ihn zurück wenn du fer-

tig bist. 10 Minuten später brachte er ihn wieder zurück und bedankte sich. Es haben schon etliche mich nach Fotos gefragt aber Pero war der erste der auch kam. Am Nachmittag fragte ich Andre für Haare schneiden. Der sagte heute nicht aber morgen, die Maschine hat eine Störung. Wenn es morgen klappt wäre es das 2. mal auf diesem Schiff. Bis zum Nachtessen war ich wieder am schreiben. Heute gab es wieder etwas ganz feines «Schaschlik Spiesse und einen guten Reis». Ich wartete bis auch die weiteren Passagiere aus dem Messroom gingen. Danach kam von alleine ein zweites Dessert. Die haben mich langsam durchschaut. Am Abend war ich noch auf der Brücke. 21.00 h haben wir fast die «Bretagne» erreicht und werden diese Nacht einmal sehr wahrscheinlich den Aermelkanal näher kommen. Kurz vor 23.00 h ging ich schlafen.

### **84. Tag Richtung Bretagne 13.9.**

Nachdem wir die Biscaya hinter uns hatten und Richtung Bretagne kamen wusste man, dass es nicht mehr all zu lang geht bis das Schiff sich im Aermelkanal befindet. Und so war es dann auch man hatte auf beiden Seiten Land in Sicht in Sicht. Die iPhones wurden auch wieder aktiv und da hiess es einmal willkommen in England sowie willkommen in Frankreich. Heute war ich so die meiste Zeit auf der Brücke und verfolgte alles was auf mich zu kam. Auch verkehrsmässig lief hier einiges mehr als auch schon. Mit dem Fernglas konntest Du auch die Klippen gut erkennen. Und ich studierte meistens die Karten und schaute auf die Positionsanzeige. Nachmittags hatte ich ein

wenig SMS + MMS Dienst und sendete meine Neuigkeiten in die Schweiz. Als wir dann an der «Isle of Wight» vorbei waren wusste ich, dass es nicht mehr weit ist bis wir den Hafen von Southampton erreichen. Um 17.00 h kamen 2 Lotsen an Bord die uns dann in der Mündung zum Hafen lotsten. Also ich hatte das Gefühl, dass diese schon recht früh an Bord kamen nämlich von Stadt oder Hafen weit und breit nichts zu sehen war. Das Wetter war auch schon wärmer aber Hauptsache ist es regnete nicht und die Sonne war auch noch da. Um 21.00 h hatte die «Corte Real» an der Hafenanlage von Southampton fest gemacht. Während der Einfahrt in den Hafen machte ich wieder etliche Fotos. Kurz nach der Ankunft verabschiedete ich mich und ging Richtung Wohnbezirk. Im Schlafzimmer machte ich bald ein Telefon in die Schweiz zu Nathalie und Mischa. So erzählten wir uns gegenseitig das Neueste. Während des Telefonats fingen die Kräne schon mit der Verladung an, da wir ja nur wenige Stunde in diesem Hafen lagen. Wenig später nach unserem Gespräch musste ich noch meinen Tagesrapport in die Wege leiten und langsam wissen was alles erwähnt werden soll. Nach 22.00 h Lokalzeit war ich fertig mit schreiben und ging noch gut eine halbe Stunde auf den Balkon um der Verladung zuzuschauen. Dann hiess es auch für mich langsam zu Bett gehen und schlafen.

### **85. Tag Southampton 14.9.**

Nach dem gestrigen Ankommen hier in Southampton hatte ich mit den Chiefs schon abgemacht, dass ich heute an Land gehen werde. Nach 7.00 h ging ich

frühstücken und war relativ früh bereit für meinen Ausflug in die Stadt «Southampton». Also machte ich mich auf den Weg. Im Upp Deck holte ich meinen Pass und meldete mich beim Personal ab. Dann wartete ich bis mich ein Hafentaxi zum Eingang des riesigen Containerterminals brachte. Dieses Hafengebiet ist sehr weitläufig. Im Hafentaxi hatten sie mir ein Taxi bestellt. Ich hörte auf Robert und liess mich zum Titanic Museum fahren (Seacity Museum). Das hatte ausschliesslich mit dem Untergang der Titanic zu tun. Das war für mich sehr interessant. Dann hat das Museum noch einen zweiten Teil wo es vorwiegend über Dinosaurier und andere Fossilien geht. War auch nicht schlecht. Mittags hatte ich mit Nathalie ein wenig SMS ausgetauscht und einen kleinen Einkaufszettel erhalten. Das Wetter war richtig englisch und es konnte somit von einer Minute zum andern wechseln. Mal Sonne mal Regen u.s.w. Nachmittags hielt ich mich die längste Zeit in Shopping Centren auf und ging von Laden zu Laden. Als ich langsam schwere Füsse bekam ging ich in einen Pizza Hut und nahm mein frühes Nachtessen zu mir. Dann machte ich noch meine letzten Einkäufe für auf das Schiff. Als ich mit dem Taxi vor dem Hafentaxi ankam musste ich mich wieder zur Kontrolle begeben und wurde somit von Kopf bis Fuss kontrolliert. Mit dem Hafentaxi ging es dann zur «Corte Real». Ich setzte mein Fuss auf die erste Stufe der 70 stufigen Ausserbordtreppe und da kam der nächste Platzregen. Auf jeden Fall war ich total durchnässt als ich das Schiff betrat. Das war 17.30 h! Als erstes brachte ich die Esswaren wieder in die Küche

in den Frischeraum und meldete mich für das Dinner ab. Nach einer «Pizza Hut» Pizza war mir dann nicht noch für ein weiteres Nachtessen zumute. Dann wurde ich von allen an Bord gefragt wie es an meinem Landgang war. Später schaute ich DVD und 21.30 war ich schon im Bett. Gute Nacht. Wir werden erst morgen früh fertig sein und Southampton verlassen.

### **86. Tag Southampton 15.9.**

6.00 h Tagwache und aufstehen. Nachher hiess es noch ein wenig der Verladerei zu-schauen und meinen letzten grossen Hafen dieser genialen Reise geniessen. Heute war ich als erster in der Messe denn ich ging schon um 6.50 h. Also hatte ich heute als erster etwas zu sich genommen. Später musste ich noch ein paar Fotos machen. Um 9.00 h Ortszeit wurde der letzte Container verladen. Ich machte heute Morgen meine Runde und verteilte meine Visitenkarten den Leuten die mir am meisten entgegen kamen und sich mit mir unterhielten. Auf jeden Fall hatten alle eine Freude. Etwas später räumte ich mein Zimmer auf und fing an langsam zu packen (leider). Dann mussten wir wieder auf einen Lotsen warten. Als 11.00 h die Aussenbordtreppe an Bord hoch kam wusste ich dass es nicht mehr um Stunden handelte. Um halb 12 Legte die «Corte Real» dann im Hafen von «Southampton» von der Hafenanmauer ab. Während wir aus dem Hafen ausliefen machte ich viele Fotos von Cruise Liners die hier stationiert waren. Die QE, ein Oasis, sowie ein Aida und die «MSC Splendida». lagen beim Cruise Terminal. Nach dem Fotogra-

fieren ging ich zum Mittagessen. Vonweitem konnte man schon bald Portsmouth erkennen. Dann telefonierte ich mit Nathalie. Die Zeit wurde auf jedem Fall auch kurz nach dem Verlassen des Hafens um eine weitere Stunde vorausgestellt. Und somit sind wir wieder in der Zone der MEZ. Wir fuhren doch noch ein schönes Stück entlang der englischen Küste. Doch dann kam es soweit dass man ausser Wasser nichts mehr sah. Den Rest des Nachmittags war ich auf der Brücke. Plötzlich kam Andre zu mir und sagte zu mir: Wir schauen noch wegen dem Haareschneiden. Und ich dachte der hat das vergessen. Ich sagte es sei gut er müsse es mir einfach früh genug sagen. Die ganze Besatzung des Schiffes weiss das es mit meiner Reise langsam zum Ende kommt. Diese Nacht werden wir schätzungsweise um Mitternacht im Hafen von Dünkirchen einlaufen. Das heisst für mich definitiv das ist der letzte Hafen vor Hamburg und meinem Ende der «Reise meines Lebens» Hier wurden total 2475 gelöscht und 1780 TEU geladen.

### **87. Tag Dünkirchen Frankreich 16.9.**

Heute hatte ich sage und schreibe bis 9.30 h geschlafen. Das gab es auf dieser Reisenoch nie. Bevor ich unter die Dusche ging tauschte ich noch mit Nathalie ein paar SMS aus. Als ich mich endlich auf dem Upp Deck zeigen liess war knapp 10.30 h. Da wurde mir als erstes mitgeteilt dass wir um 14.00 h hier auslaufen und Morgen auch um 14.00 h in Hamburg ankommen. Später ging ich in mein Zimmer und schaute für einen geeigneten Zug für meine Heimreise in

die Schweiz. Kurz um rief ich Mischa an für weitere Infos was meiner Rückfahrt an belangt. Also geht es jetzt definitiv dem Ende entgegen was «Meine Reise des Lebens» angeht. Heute gab es noch einmal mein Lieblingsessen hier an Bord «Spaghetti Carbonara». Ich ass zwei Teller voll. Nach dem Essen sagte ich zu Silvestre er solle mir doch heute zum Dinner noch einmal das gleiche auftischen. Mhhh! Also wird die kommende Nacht zugleich auch meine letzte auf der «Corte Real» sein (leider). Nach dem Mittagessen schrieb ich die ersten Zeilen des heutigen Tages. Nach dem ich mit Nathalie u. Mischa den Zugausgesucht hatten für meine Heimreise ging ich auf die Brücke. Da kam der Master zu mir und sagte: Das wird morgen Abend bis zur Ankunft in Hamburg und ich solle noch eine Nacht mehr auf dem Schiff bleiben statt mitten in der Nacht noch von Bord gehen. Da dachte ich das ist ein Angebot nicht schlecht und war somit erleichtert. Nach diesem tollen Angebot hatte ich es kurz um Nathalie mitgeteilt. Auch Sie fand es besser so. Um 16.30 h lief die «Corte Real» aus dem Hafen von Dünkirchen aus. Zum Nachtessen gab es noch einmal «Spaghetti Carbonara». Später versuchte ich noch einmal zu telefonieren aber wir hatten keinen Empfang mehr. Also suchte ich mir noch einen Movie aus und ging ins TV Zimmer und schaute Renegade. Punkt 21.00 h war ich auf der Brücke. Oh Mr. Peter your last night here! Dann sagte ich Ihnen dass ich erst Freitag Morgen das Schiff verlassen werde und es so zu einer Nacht mehr kommt. Alle meinten: thats very good. Und ich antwortete mit einem ja. 22.00 hging ich schlafen.

## **88. Tag**

### **Willkommen in Deutschland 17.9.**

06.00 h war ich schon wach und kurz vor 7 Uhr hatte ich noch mit Nathalie telefoniert bevor Sie zur Arbeit musste. Wenig später ging ich frühstücken. Nach dem z'Morgewar Brückenbesuch angesagt und zu allen anwesenden guten Morgen gesagt. Ich musste noch ein Foto von unserer Position machen. Das Wetter war nicht der Hit denn es regnete und die Sicht war auch nicht die beste. Das hielt mich trotzdem nicht auf ein paar Minuten aus dem Steuerhaus an die frische Luft zu gehen. Auch was die Temperatur anbelangte es waren nur noch 15°C. Kurz um kam von Swisscom ein SMS mit «Willkommen in Deutschland». Also heisst dass so viel wie nächstes Land ist Die Schweiz. Wieder im Steuerhaus fragte ich den Master nach E-Mail oder Telefonnummer dieses Schiffes. Denn wenn möglich will ich den Kontakt ein wenig aufrecht halten zu dieser tollen Besatzung und dem genialen Schiff. Er zeigte mir auf welchem Blatt alles vermerkt ist. Kurz nach dem Mittagessen mussten wir warten bis die 2 Lotsen an Bord kamen und uns noch vom Meer sicher in die Elbe lotsten. Dann ging es vorbei an Cuxhafen an der Mündung der Elbe. Nach 16.30 h in Brunsbüttel war Ablösung angesagt für die nächsten zwei Lotsen die uns dann nach Hamburg begleiten. In Hamburg selbst gab es noch einen 2. Wechsel nämlich 2 Hafenslotsen die mussten uns nur noch im richtigen Hafenbecken zur richtigen Verladestelle lotsen. Nach dem Nachtessen unterhielt ich mich ein wenig mit dem Küchenpersonal und



bedankte mich für alles. Es war einfach super Euer Essen. Dann sagte ich noch zu Silvestre er solle mich Morgen um 6.00 h wecken. Um 20.30 h hat die «Corte Real» im Hafen von Hamburg am Burchardkai fest gemacht. Und somit ist auch meine «Reise des Lebens» hier zu Ende gegangen. Jetzt kann ich diese Nacht noch hier An Bord schlafen bevor es Morgen zurück in die Schweiz geht. Der Master und ich haben miteinander abgemacht Morgen 9.00 h Zimmerabgabe damit das Personal genügend Zeit hat das Zimmer auf Vordermann zu bringen. Hier in Hamburg werden 6 neue Passagiere an Bord kommen.

### **89. Tag Hamburg 18.9.**

Letzter Tag meiner abenteuerlichen Reise in den fernen Osten. Wie abge-

macht hat mich Silvestre heute morgen um 6.00 h geweckt. Nun hiess es den Rest zusammenpacken und mich langsam auf die Heimreise zu konzentrieren. Punkt 7.00 h ging ich in den Messroom um mein letztes Frühstück auf dem genialen Riesenfrachter zu konsumieren. Nach dem Frühstück habe ich das meiste Gepäck parat um es auf das Upp Deck zu bringen. Als nächstes holte ich meine Papiere aus dem Office und suchte langsam meine Leute zusammen, von denen ich mich persönlich verabschieden möchte. Unter anderem ging ich direkt auf das Deck G zum Master und sagte dass ich mich langsam verabschieden möchte. Vom Office wurde mir ein Shuttle Bus bestellt der mich dann zum Hauptportal des Burchardkai's bringen soll. Auf jeden Fall kam fast

die halbe Besetzung um an der Verabschiedung teilzunehmen. Und somit gab es meine letzten Fotos meiner 85 – tägigen Schiffsreise in den Fernen Osten. Alle fragten mich ob und wann ich wieder komme. Ich sagte vor allen Leuten «For me no problem». Vielleicht gibt es in 5 Jahren wieder so was. Ich verteilte ja Visitenkarten und sagte zur Mannschaft warum nicht ein wenig Kontakt zueinander halten? Dann halfen alle Leute mir mein Gepäck die 70 Stufen der wackeligen Aussenbordtreppe sicher an Land zu bringen. Während den letzten 10 Minuten unter diesen gewaltigen Kränen gab es nochmals Fotos. Der Shuttle Bus Chauffeur erkannte mich noch, denn er fuhr mich vor knapp 3 Monaten schon zu diesem Schiff und fragte natürlich wo die Reise hin ging und wie sie war. Ich sagte einfach genial aber zu kurz. Als wir beim Hauptportal des riesigen Container-Terminals ankamen ging ich noch zur Passkontrolle und mir wurde noch ein Taxi bestellt. Ich hatte keine Lust mit dieser Baggage mit der Fähre und zu Fuss an einen Taxistand zu gehen. Nach dem Einstieg und der Abfahrt machte ich meine letzten Blicke im Hafengebiet und suchte die «Corte Real» schon. Um 9.30 h war ich dann mit Sack und Pack beim Hamburger Hbf. Als nächstes war eine relativ lange Wartezeit am Billetschalter angesagt und ich bekam langsam Zeitprobleme denn ich wollte unbedingt auf den ICE der Hamburg um 10.24 h verlässt. Es hatte dann doch geklappt mit etwas Eile. Zum Glück so musste ich nur in Basel SBB umsteigen. Aber auch dort kam ich ein wenig in Zeitnot wegen War-

tezeiten bei den Liften. Kaum in die Schweiz eingefahren bekam ich schon mein erstes Telefon. Ich bin mir diese Hektik nicht mehr gewohnt nach diesen 90 ruhigen Tagen. In Bern wartete Mischa auf mich und ich war total erleichtert. Kurz nach 19.00 h kam ich zur Wohnungstür hinein. Die Freude war auch ganz gross sich nach 90 Tagen wieder zu sehen und zusammen zu sein. Was die nächsten Tage noch auf mich zukommt, kann sich jeder selber denken. Einen grossen Teil konnte ich noch am selben Abend versorgen aber das wird noch ein paar Tage dauern bis alles seinen richtigen Platz hat. Und so endete hier meine «Reise des Lebens». Eine Reise in den fernen Osten mit einem Containerschiff.

# Brical Bevrachtungen

Ihr Partner für Ihre  
Ladung auf dem Rhein  
und seinen Nebenflüsse.

Kontaktadresse:

Edwin van IJzendoorn

[Brical.Bevrachtungen@xs4all.nl](mailto:Brical.Bevrachtungen@xs4all.nl)

0031-10201989 oder 0031-652393193

# Vergangen, aber nicht vergessen

## Erinnerungen an die alte LAUTERMUSCHEL in Neuburg

Diese Erzählung berichtet aus einer Zeit, in der die Schiffer auf dem Rhein noch nicht durch Rheinfunk (Bordtelefon) sowie Radar geknechtet wurden. An Bord lief meistens alles in seinem gewohnten täglichen Rhythmus ab. Kapitän oder Schiffsführer bestimmten, wann und wo man abends vor Anker ging und um welche Zeit am Morgen weitergefahren wurde. Natürlich wählte man sich nach Möglichkeit immer einen bekannten und beliebten Ankerplatz. Eine dieser besonders bevorzugten Stationen war am Oberrhein das Schifferdorf Neuburg. Erstens, weil hier viele Schiffer und Lot-

sen beheimatet waren, die natürlich nach Möglichkeit abends nach Hause wollten. Zweitens, weil der Zoll damals an der deutsch-französischen Grenze in Neuburgweier durch seine genau festgelegten Abfertigungszeiten (eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang bis eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang) die Schiffer oft zeitbedingt zum Feierabend machen zwang.

Ein dritter Grund war die im Bruchloch (alte Lautermündung) schwimmende Wirtschaft, die LAUTERMUSCHEL, welche dem Neuburger Ehepaar Ernst und Lina Ertel gehörte, von diesen auch mit grossem Erfolg geführt wurde. Der



*LAUTERMUSCHEL mit Proviantboot OBERRHEIN*



*Bastel in Marineuniform*

Wirt selbst war bei allen Schiffen nur als der Schlenkerbastel, Schlenkerich oder auch nur als Bastel bekannt und keiner hat ihn je mit Ernst oder Herr Ertel angesprochen.

Mit einem kleinen Lagerschiff, das im Bruchloch lag und dem Proviantboot OBERRHEIN, von dem aus der Bastel die vorbeifahrenden Schiffe mit Le-



*LAUTERMUSCHEL um 1950*

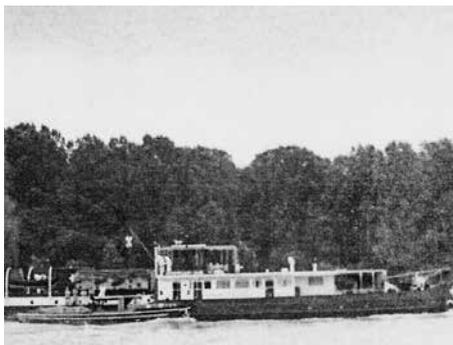


*Bastel und Tochter Lilli im Boot OBERRHEIN beim Verkaufen von Proviant*

bensmitteln versorgte, begann 1936 die eigentliche Geschichte der LAUTERMUSCHEL.

Der 2. Weltkrieg erreichte bald auch Neuburg; der Bastel wurde eingezogen und kam als Matrose zur Kriegsmarine auf dem Schwarzen Meer. Das Proviantboot OBERRHEIN wurde durch die Wehrmacht beschlagnahmt, blieb aber auf dem Rhein. Nach Kriegsende 1945 kam der Bastel nach Hause und fuhr fortan als Lotse zwischen Mannheim und Basel. 1948 wurde in Köln ein im Krieg gesunkenes Motorboot gehoben. Anhand der Motornummer stellte man fest, dass das Boot der Familie Ertel aus Neuburg gehörte. Auf einigen Umwegen kam Boot OBERRHEIN wieder zum rechtmässigen Besitzer zurück nach Neuburg.

1949 kaufte der Bastel einen in Mothern liegenden Ponton, den man ins Bruchloch schleppte und zu einer schwimmenden Gaststätte ausbaute. 1951 entschloss man sich, den Proviantboot-Betrieb wieder aufzunehmen, wofür viele Schiffer sehr dankbar waren. Besonders beliebt und begehrt aus dem mitgeführten Warensorti-



*Proviantboot OBERRHEIN auf Seit der UNTERWALDEN (ca. 1956)*

ment waren bei den Schiffern die feinen Neuburger Wurstwaren sowie der von Frau Ertel selbst gebackene Apfel- und Zwetschgenkuchen. 1952 bekamen die Ertels Telefonanschluss und konnten nun auch die Lotsenvermittlung organisieren. 1953 wurde ein weiterer Ponton dazugekauft, der mit dem bereits Vorhandenen zu einem grossen Kasko verschweisst wurde. Mit Hilfe von Neuburger Handwerkern und viel Eigenarbeit baute man den einen Teil als Wohnung aus, während der andere Teil als gemütliche Gaststätte eingerichtet wurde. Das fertige Schiff erglied den Namen LAUTERMUSCHEL.

1955 lag die LAUTERMUSCHEL in Gernersheim an der Werft, wo sie um das Vor- und Achterschiff eines alten Neckarschiffes verlängert wurde. Als die Werftarbeiten abgeschlossen waren, nahm sie das TMS DIAVOLEZZA mit Schiffsführer Häni (Johnny) auf Seit und brachte sie zurück nach Neuburg. Der Schlepplohn betrug drei Kasten Bier.

Eine internationale Gästeschar traf sich abends gerne an Bord der LAUTER-



*Rege besuchte Gaststube der LAUTERMUSCHEL*

MUSCHEL, wo Frau Ertel in der Küche wirkte und der Bastel mit Tochter Lilli fleissig die hungrigen und durstigen Gäste bediente. Eine besonders enge Beziehung entwickelte sich im Laufe der Zeit zwischen einigen Schweizer Matrosen, die sich in Neuburger Mädchen verliebten und mit ihnen den Bund fürs Leben schlossen.

1975 verstarb der Bastel und 1986 auch seine Frau Lina. Tochter Lilli führte nun mit ihrem Mann Rudolf Reinhard (Goftel), ehemaliger Kapitän der alten GLARUS von der SR, und einigen Verwandten die LAUTERMUSCHEL bis sie leider bald krankheitsbedingt alles verkaufen musste.

1987 ist die alte LAUTERMUSCHEL durch Leichtsinn ausgebrannt und musste verschrottet werden. Die Gemeinde Neuburg besorgte ein anderes passendes Schiff vom Neckar, das ins Bruchloch gelegt und ebenfalls auf den Namen LAUTERMUSCHEL getauft wurde. Auch dieses Schiff ist zur Gaststätte ausgebaut worden und wird heutzutage gerne von Radfahrern und Wanderern aufgesucht. Auch ein kleines Schifffahrtsmuseum befindet



**Längst vergangen – vergessen nie**

## **Die Geschichte eines Rheinschleppers**

Nach langjährigen, schwierigen Verhandlungen zwischen der Schweiz, dem deutschen Reich und Frankreich konnte am 19.5.1930 in Genf endlich die offizielle Genehmigung der Rheinregulierung Strassburg-Kehl erteilt werden. Es versteht sich von selbst, dass ein so grosses Bauvorhaben, das sich auf eine Länge von rund 130 km erstreckte, eine grosse Menge an Arbeitsgeräten aller Art sowie viele Einrichtungen, welche in Ufernähe lagen, wie Bauhöfe, Steinverladeplätze usw. benötigte. Um die vielen Bagger, Lenkbrücken, Klappschiffe usw. an ihren bestimmten Einsatzort zu bringen, brauchte man mehrere Schleppboote. Diese Schlepper durften aber

nur einen ganz geringen Tiefgang haben, damit sie die, oft in Untiefen arbeitenden, Baugeräte erreichen konnten. Man beauftragte die Meidricher Schiffswerft in Duisburg-Meidrich mit der Planung und dem anschliessenden Bau von drei, den Vorgaben nach entsprechenden, Schleppbooten. Diese Eigenschaft sollte sich jedoch Jahre später als äusserst negativ erweisen. Ende 1930 waren die drei Schlepper einsatzbereit und wurden auf die Namen «Basel», «Breisach» und «Freiburg» getauft. Zeitgleich wurden auf der Werft Ch. Ruthof in Mainz-Kastel zwei Schlepper für die Rheinregulierung gebaut, welche die Namen «Neuenburg» und «Kehl» erhielten.



Diese beiden Boote wurden 1941 von der Wehrmacht beschlagnahmt und auf die gleiche Weise wie viele andere zur Donau spediert, wo sie dann für immer verloren gingen.

Am 13.3.1931 hat die Boot «Basel», von der hier in der Hauptsache die Rede sein soll, von Breisach aus ihren Dienst aufgenommen. Sie war ausgerüstet mit 2 Sulzer 4-Zylinder Zweitakt-Dieselmotoren vom Typ 4RKWN25 von je 270PS. Mit ihren 540PS war sie die stärkste aller damaligen Rheinregulierungsbooten. Ihre Länge über alles betrug 32,85m, ihre Breite war 6,08m und der maximale Tiefgang betrug 1m. Die beiden Elektromotoren wurden für Anker- und Strangspill von einem separaten Dieselagregat mit Strom versorgt. Die Gesamtkosten für die neue Boot «Basel» betrug 1930 rund 157'000RM. Neben ihren alltäglichen Arbeiten auf Strom, wurde die Boot «Basel» öfters als sogenanntes Bereisungsboot für die Baucommission eingesetzt. Ein 30 Personen fassender abschlagbarer Holzaufbau wurde 1935 für Bereisungsfahrten mit der «Basel» angefertigt. Später dann, auf Boot «Freiburg» war dieser Aufbau bis 1975 in Gebrauch. Ab 1933 bekamen auch die Mitarbeiter der Rheinregulierung langsam die negativen Zeichen der damaligen Zeit immer stärker zu spüren, welche sich dann bis zum Kriegsbeginn 1939 zusehends verschlechterten. Boot «Basel» musste plötzlich neuartige Flaggen tragen und bald wurden die Kraft- und Schmierstoffe rationiert. Als in den letzten Augusttagen 1939 immer sicherer wurde, dass zwischen Frankreich und dem deutschen Reich der Krieg ausbrechen würde, brachte

man in aller Eile einen grossen Teil der wertvollen Geräte aus dem Grenzbe- reich vom Oberrhein in die Gegend von Karlsruhe. Auf militärischen Befehl mussten die Boote «Basel» und «Freiburg» am rechten Rheinufer bei Breisach vom eigenen Personal versenkt werden. Bei der Durchführung des Versenkungsbefehls wurde von den Leuten besonders darauf geachtet, dass die Fahrzeuge so geringfügig wie möglich beschädigt wurden. Um ein späteres Wiederflottmachen der Boote zu erleichtern wurden dafür extra unter den Schiffskörpern Drahtseile durchgezogen und an Land befestigt. So lagen nun die beiden Boote «Basel» und «Freiburg» in Breisach bis zum 31.1.1946 unter Wasser. Sie wurden durch Schweizer Bergungsfirmen gehoben und am 12.2.1946 zur Instandsetzung nach Strassburg auf die SCAR-Werft gebracht. Boot «Freiburg» war bereits am 18.2.1947 wieder betriebsbereit. Boot «Basel» hatte weniger Glück. Ihr Backbordmotor hatte im Wasser grossen Schaden erlitten und musste ausgebaut und bei der Firma Sulzer in Winterthur überholt werden. Dadurch wurde die «Basel» erst am 15.10.1947 wieder einsatzfähig. Unter zum Teil sehr grossen Schwierigkeiten aller Art wurden am 20.3.1946 nach fast sechsjähriger Zwangspause die Arbeiten am Oberrhein wieder aufgenommen. Die allgemeine Situation verbesserte sich von Jahr zu Jahr und die Rheinregulierung neigte sich langsam ihrem Ende zu. Ab 1955 begann man nun langsam entbehrliche Geräte zu verkaufen. Boot «Basel» wurde Ende 1956 an die Schweizerische Reederei AG in Basel verkauft. Auf

der SCAR-Werft in Strassburg wurde die «Basel» für ihre zukünftigen Aufgaben hergerichtet und bekam auch den roten Reedereianstrich. Im Frühjahr 1957 kam Boot «Basel» nach Basel, wo sie mit einer kleinen Feier auf den neuen Namen «Schaffhausen» umgetauft wurde. Robert Augspurger wurde ihr erster Kapitän. Die «Schaffhausen» wurde hauptsächlich im Vorspanndienst zwischen Mannheim und der jeweils untersten Schleuse vom Elsässer-Kanal eingesetzt. Da die Boot ursprünglich nur für ganz bestimmte Aufgaben gebaut wurde, bereitete nun der früher notwendige geringe Tiefgang beim Einsatz als Allroundboot oft grosse Probleme. Bei Wind einen leeren Talzug mit der «Schaffhausen» in eine Schleuse hineinzu- manövrieren war immer ein kleines

Kunststück und erforderte viel schif- fisches Können. Genau wie das Ver- lassen des Süd- oder Nordhafens von Strassburg mit einem geladenen Tal- zug immer ein Abenteuer bedeutete. Die Jahre gingen dahin und der El- sässer-Kanal rückte immer näher an Strassburg. Die Motorschiffe wurden immer höher motorisiert und die alte Schleppschiffahrt gabs nicht mehr. Die Boote hatten ausgedient und auch für die «Schaffhausen» hatte die Stun- de geschlagen. Mit drei anderen Schif- fen der Reederei wurde sie 1969 an einen Schiffsmakler nach Dordrecht verkauft.

Ab da verliert sich leider jede Spur von ihr und geblieben sind nur ein paar Fotos und die Erinnerung an ein gutes Schiff.

H.S.



Ihr Rhein Taxi in Basel

Essen-Fahrten      Transfer-Fahrten      Apero-Fahrten  
Hafen- und Stadtrundfahrten      Rheinschwimmer-Schuttelle



Tel. +41 (0)79 543 77 73 | [Info@rhyschiffli.ch](mailto:Info@rhyschiffli.ch)

# Kriegs-Erinnerung

## Thema: «Hunger nach Freiheit»

Ich war während des Krieges eine zeitlang Matrose auf der MS «Express 30» der Neptun-Basel. Kapitän war Ludwig Neuer aus Eberbach.

Unsere Ladungen bestanden damals nur aus Lebensmittel für die Migros-Lebensmittelketten, ab Antwerpen und Rotterdam. Wenn wir dann kurz vor dem Dreiländereck angekommen waren kam die Deutsche Wasser-schutz-Polizei an Bord und ich wurde von Bord geholt, weil ich als Holländer aus dem durch Deutschland besetzten Holland kam und einen niederländischen Reisepass besass. In die Schweiz konnte ich als Rheinschiffer bedenkenlos einreisen, aber ich durfte das Deutsche Hoheitsgebiet nicht verlassen, weil ich aus «feindlichem Gebiet» kam. Eine verzwickte Situation. Ich fahre als Matrose auf einem unter Schweizer Flagge fahrenden Motorschiff, welches einer Schweizer Reederei angehört und sie sehen tatenlos zu, wie die Polizei ihr Personal an der Grenze abführt. In Hünningen wurde ich dann in einer Privat-Pension abgeliefert mit der Auflage, mich dreimal täglich (8, 12 und 18 Uhr) bei der Grenzpolizei (Staatssicherheitsdienst) zu melden. Die Logiskosten wurden durch Herrn Frischknecht (Neptun-Basel-Vertreter) geregelt.

Aus meinem Schlafzimmerfenster konnte ich ins Hafenbecken 1 sehen: die Getreide-Silos von Neptun und der Schweizerischen Reederei, einen 10 m hohen und 300m langen im freien gelagerten Zellulosenballenberg und

eine Kokshalde. Darüber die Brückenkranen mit dem Firmennamen «Ober-rein». Das war für mich damals eine schwere emotionale Aussicht. 500m von hier war die «Goldene Freiheit» zum Greifen nah, aber unerreichbar. Beim langweiligen und gezwungenen Aufenthalt in Hünningen kam ich beim Spazieren zufälligerweise an die Hauptstrasse, wo der Grenzübergang nach Basel-Stadt war. Dort stand zu meinem Erstaunen eine 5m hohe, 2m breite und über die ganze Strassenbreite gezogene Stacheldrahtsperre, welche sehr scharf bewacht wurde durch schwerbewaffnetes Militär. Hinter dieser Sperre stand ein Basler-blau angestrichenes Tram (Strassenbahn), welches dort seine Endstation hatte. Ich sah die Schweizer Zollbeamten, welche Dienst taten nur 20 m entfernt. Dort stand ich mit Tränen in den Augen, geballten Fäusten in den Hosentaschen, innerlicher Wut, Machtlosigkeit und persönlicher Demütigung – ein Häufchen Elend! Die Freiheit greifbar nahe, aber mit Schnellfeuerwaffen und Stacheldraht versperrt. Diese «Fata Morgana» durfte ich nicht lange ansehen, weil ich sofort verhaftet würde, da ich mich unerlaubt im Sperrbezirk befand. Mit einem schweren Donnerwetter und einer saftigen Strafandrohung wurde ich wieder in meinen erlaubten Aufenthaltsradius zurückgejagt. Meine unfreiwilligen Aufenthalte in Hünningen dauerten meistens 2–3 Tage. Beim Melden bei der Grenzpolizei kriegte man den Order «morgen früh um 8 Uhr zurück an Bord».

Als dann mein «Express 30» aus dem Becken 1 kam und zu Tal fuhr wurde ich wieder auf Deutschem Hoheitsgebiet polizeilich abgeliefert. Als Trostpflaster hat mein Kapitän Neuer ein Päckchen Maryland-Tabak, schön vier-eckig verpackt in blaues Papier (Fr. 5.–) für mich mitgebracht. Die Geste war zwar gut gemeint, aber ein Lebensmittel-Paket von meiner Reederei für seinen ausgestossenen Matrosen wäre mir in der Hungerzeit lieber gewesen.

Antwerpen-Basel-Antwerpen waren 2000 Strom-km durch Kriegsgebiet mit allen Gefahren, Luftangriffen usw. und wir transportierten Lebensmittel für die Migros, also für die Schweizer Bevölkerung und wie wurde das damals belohnt. Heute, nach 50 Jahren denke ich noch immer mit einem bitteren Nachgeschmack daran zurück, leider, aber wahr.

*Piet van der Linden*

provokant - nachdenklich - saukomisch - aber wahr

# Schiffschwein Spekje

**Ein Buch:**  
Für Frauen?  
Für Männer?  
Für Tierfreunde?  
Für Schiffsliebhaber?  
Für Romanverschlinder?

**Ja! Ein Schwein für alle...**



... die gern schmunzeln.

[www.schiffschwein.de](http://www.schiffschwein.de)

## Schiffstaufe Schlepp- und Schubboot WILD MAA

# WILD MAA feierlich getauft

**Am Freitagnachmittag, 2. Dezember 2016 fand beim Dreiländereck die Schiffstaufe des neuen Schlepp- und Schubbootes WILD MAA statt. In einer feierlichen Zeremonie, welcher 100 Gäste beiwohnten, wurde das neue Arbeitsboot den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) von den Vertretern der Werft GS Yard aus Groningen (Niederlande) offiziell an den Eigentümer übergeben. Das neue Arbeitsboot der SRH wird ab dem 1. Januar 2017 seinen Dienst aufnehmen.**

Eine Schiffstaufe ist nichts alltägliches, mit dem offiziellen Taufakt durch eine Mitarbeiterin der Schweizerischen Rheinhäfen, wurde das neue Schlepp- und Schubboot WILD MAA im Dreiländereck willkommen geheissen. Mit Schiffsfleuten (Schiffshupen) und dem prächtigen Wasserspiel des Feuerlöschbootes des Kantons Basel-Stadt wurde die Ankunft des neuen Arbeitsbootes gefeiert. Musikalisch wurde die einstündige Feier durch den Seemannschor Störtebekers würdig begleitet.

Im Rahmen des Aktionsplans Schifffahrt für die südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz ist das neue Schub- und Schleppboot durch die Schweizerischen Rheinhäfen in Auftrag gegeben worden. Die holländische Werft GS Yard aus Groningen (Niederlande) baute das neue Schiff, welches als Prototyp für die

speziellen Gegebenheiten auf der Stadtstrecke durch Basel konzipiert wurde.

Das neue Schlepp- und Schubboot wird eine bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen für Schubverbände bis zu 5000 Tonnen Ladung gewährleisten, dies bis zur Hochwassermarke bei 790 cm (Hochwassermarke IIb). Der WILD MAA mit seinem Hydraulikkran eignet sich ausserdem für den Rettungseinsatz bei Havarien. Die Kosten für das neue Arbeitsschiff belaufen sich auf CHF 4.0 Mio. und werden durch die SRH als Betreiber getragen.

Mit der Übernahme der Lotsendienstleistungen durch die Schweizerischen Rheinhäfen seit diesem Jahr wird das neue Arbeitsschiff diese Dienstleistungen mit einem leistungsfähigen Schlepp- und Schubboot ideal ergänzen.

## **Technische Daten zum Schlepp- und Schubboot WILD MAA**

*Baujahr:* 2016

*Schiffstyp:* Schlepp- und Schubboot. Schleppen und Vorspannen von Schiffen von Basel nach Birsfelden. Schieben von bis zu zwei Schubleichtern mit bis zu 6000 Tonnen Ladung.

*Kran:* Hydraulikkran mit Ausleger von 17 Metern. Hubkraft: 4700 kg

*Maschinenleistung:* Zwei Motoren mit je 1300 PS plus Propellerdüse für zusätzliche Schubkraft

*Brennstoff:* synthetischer Diesel (weniger Schadstoffe, NOX und Russpartikel-ausstoss)

## **Referenten Schiffstaufe**

Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH

Michael Lyons, Mitglied Geschäftsleitung SRH

Christian Hochbein, Vertreter Werft GS Yard

Schär, evangelischer Schifferseelsorger

Xaver Pfister, röm. katholischer Schifferseelsorger

Susanne Lechleiter, Mitarbeiterin SRH, Taufpatin

## **Auskünfte**

Simon Oberbeck, Beauftragter Kommunikation und Verkehrspolitik,  
Schweizerische Rheinhäfen, Tel. +41 61 639 95 97, [simon.oberbeck@portof.ch](mailto:simon.oberbeck@portof.ch)



# Dies und das



# Bericht der Schweizerischen Rheinhäfen

Auch im vergangenen Jahr, wie schon die Jahre zuvor verzeichneten die Schweizerischen Rheinhäfen 2016 ein Wachstum bei den Containerverkehren. Mit 6 Prozent war das Plus im vergangenen Jahr überdurchschnittlich. Der schiffs- und bahnseitige Import und Export der Rheinhafenterminals betrug 131'705 TEU (Containereinheiten) und erreichte ein Allzeithoch. Betrachtet man den schiffsseitigen Containerumschlag separat, wuchsen die Umschlagszahlen gar um über 11 Prozent. Die Entwicklung der Containerverkehre verdeutlicht den kapazitätsseitigen Handlungsbedarf der Rheinhäfen zum Ausbau der Terminalumschlagskapazität.

Der gewichtsmässige Güterumschlag musste gegenüber dem Vorjahr Einbussen von 6,9 Prozent hinnehmen. 5,9 Mio. (Vorjahr 6,33 Mio. Tonnen) wurden im Import und Export 2016 umgeschlagen. 2015 war aber auch ein Ausnahmejahr, aufgrund der Schliessung der Erdölraffinerie in Collombey (VS) wurden die Mineralölprodukte vermehrt über den Rhein transportiert. Die Zahlen sind im Mehrjahresvergleich auf einem guten Niveau, das Ergebnis des letzten Jahres konnte allerdings nicht ganz gehalten werden. Ein Wachstum dagegen erfuhren die landwirtschaftlichen Erzeugnisse.

## **Gesuche für Basel Nord eingereicht**

Das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord wurde 2016 weiter vorangetrieben. Die Fördergesuche

für das Terminal und das Hafenbecken 3 sowie das Plangenehmigungsgesuch für den ersten Terminalausbau wurden 2016 eingereicht. Die Gesuche sind in Prüfung. Das weitere Vorgehen bis zum definitiven «grünen Licht» für den Bau des Hafenbeckens 3 bildet ein Beschluss des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt über die finanzielle Beteiligung des Kantons. Die entsprechende Vorlage wird voraussichtlich bis Ende 2017 im Parlament behandelt.

## **Aktionsplan Schifffahrt für die südlichen Häfen**

Der Aktionsplan Schifffahrt, welcher im Februar 2016 von den Schweizerischen Rheinhäfen publik gemacht wurde, wird nun Schritt für Schritt umgesetzt. Nachdem die Lotsendienstleistungen von den SRH im Berichtsjahr übernommen wurden und im Dezember das neue Schlepp- und Schubboot «Wild Maa» mit einem feierlichen Taufakt im Dreiländereck eingeweiht wurde, nahm das neue Arbeitsschiff der SRH am 1. Januar 2017 seinen offiziellen Betrieb auf. Die Erfahrungen mit dem Aktionsplan Schifffahrt sind positiv. Im 2017 stehen nun der Start zum Bau des Verbindungsgleises zwischen dem Hafenbahnhof Birsfelden/Auhafen MuttENZ und der Schweizerhalle/Salina Raurica, die Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks der Hafentbahn Kleinhüningen sowie die Korrektur der Schifffahrtsrinne im Stadtgebiet an.

*Schweizerische Rheinhäfen*

# Herbstwanderung

Die Blätter fallen, die Tage werden kürzer, es ist Zeit die Herbstwanderung unter die Füsse zu nehmen. Vor dem Museum «Unser Weg zum Meer» versammelte sich eine kleine Gruppe Wandervögel. Schnell in den Bus, es hatte ja genügend Platz und schon setzte sich der Bus in Bewegung und via Autobahn fuhren wir in Richtung Berneroberrand. In Sörenberg angekommen nieselte es leicht vom Himmel, somit war für einen Teil der Gruppe klar, sie werden mit der Gondelbahn auf die Rossweid gondeln. Erstaunlich, aber der grössere Teil raffte sich auf den gut einstündigen Fussmarsch hinauf auf die Rossweid unter die Füsse zu nehmen. Oben angekommen war die Sonnenterrasse leer, alle sassen in der warmen und trockenen Gaststube, aber halt da fehlen doch zwei Personen. Zwei trotzten dem Wetter und hatten an einer Feuerstelle ein schönes Feuer vorbereitet. Martin und? nahmen dies gerne an und gesellten uns zu ihnen. Bald schwebte ein Geruch von gegrillten Klöpfen und Bratwürsten durch die Luft. Nachdem alles genüsslich verspeist war, das Feuer ordnungsgemäss gelöscht und die Feuerstelle aufgeräumt war, traf

auch der Rest der Gruppe ein und somit konnten wir die Wanderung fortsetzen. Immer leicht abwärts durch Wälder und über Wiesen, vorbei an weidenden Kühen, wanderten wir hinunter bis zur Alp Salwideli. Das Restaurant auf der Alp lockte uns, in der gemütlichen Stube doch noch etwas zu verweilen. In einer Ecke liessen wir uns nieder und das fröhliche Beisammen sein zog sich immer mehr in die Länge, sodass wir beschlossen die Wanderung für heute zu beenden. Ein kurzes Telefon an unseren Buschauffeur mit der Bitte, uns doch auf der Alp abzuholen. Eine knappe halbe Stunde später stand der Bus auch tatsächlich vor der Tür. Alles einsteigen und ab ging es wieder zurück in Richtung Heimat. Das eine oder andere Bierchen auf der Heimfahrt war uns noch vergönnt.

Wieder neigte sich eine Herbstwanderung dem Ende zu. Auch bei nicht so schönem Wetter und in einer kleinen Gruppe kann so ein Wandertag in schöner Erinnerung bleiben.

Allen Beteiligten recht herzlichen Dank und bis zum nächsten Mal.

*Alfred Müller*



Anton Pianta • 079 568 67 56



Schweizer  
Schafschurwolle

Wollensammelstelle  
079 568 67 56



Ac  
Le



*Kein Schaf kommt ungeschoren davon*

Seit 30 Jahren züchtet der Tenniker Anton Pianta Schafe und ist Herr über 200 Tiere. Er schätzt die Tiere unter anderem wegen ihrer hochwertigen Wolle und kämpft dafür, dass das hochwertige Produkt Schafwolle nicht im Abfall landet oder teuer entsorgt werden muss.

Genießen auch Sie eine gemütliche Fahrt mit unseren Rhytaxi!  
Die wunderschöne Altstadt von Basel, oder eine Hafensrundfahrt mit Erklärungen zur Geschichte der Rheinschifffahrt, den Schiffen, Gebäuden und den verschiedenen Warengattungen, immer ein Erlebnis!  
Möchten Sie eine Schleusenfahrt nach Rheinfelden, Mulhouse oder gar bis nach Breisach?

Unsere Rhytaxi sind bei Kälte alle kuschlig warm beheizt!  
Vom Apéro über Käse Fondue, Raclette, Chinoise bis zum Filet, fast alles ist möglich!  
Immer beliebt: Geschenkgutscheine auf schönem Marmorpapier!

Rhytaxi Basel GmbH • 061 273 14 14 • 078 796 98 99 • [www.rhytaxi.ch](http://www.rhytaxi.ch)  
Ihre Gastgeber: René Didden und das Rhytaxi-Team

# Hafenfest 2017 Birsfelden

Der Hafen Birsfelden feiert 2017 sein 75-jähriges Jubiläum. Das möchten wir vom **Freitag, 19. bis Sonntag, 21. Mai 2017** mit einem **Hafenfest** feiern. Geniessen Sie mit Ihrer Familie ein fröhliches Volksfest und lernen Sie den Hafen von einer neuen Seite kennen! Es erwartet Sie ein abwechslungsreiches kulinarisches Angebot, Musik für Jung und Alt und viele Attraktionen rund um den Hafen.

Erleben Sie einen Hafen zum Anfassen bei der Schiffsausstellung, verschiedene Festbaizli, einem grossen Lunapark und Kinderland inklusive Baggerpark und Modellschiffahren. Der Hafen lebt und ist unser Tor zur grossen weiten Welt, schon seit 75 Jahren! Der Hafen wurde 1942 fertiggestellt und dieses 75-jährige Jubiläum wollen wir feiern! Für die Durchführung konnte das Organisationskomitee zwei erfahrene Partner gewinnen.

Unterstützung für das Bühnenprogramm erhalten wir vom Musikverein Eventarena (mvea). Der mvea ist ein Birsfelder Verein und hat schon einige grosse Anlässe in Birsfelden organisiert.

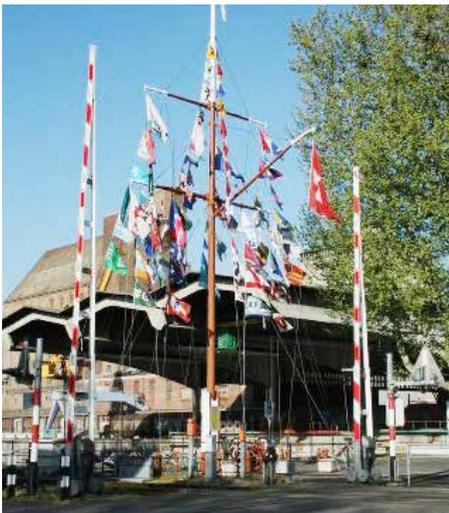
2011 bis 2013 hat der Verein das «Open-air Birsfelden» durchgeführt. Ab 2014 hat sich der mvea einem neuen Projekt gewidmet und das «Blues & Jazz Birsfelden» konzipiert und durchgeführt. Für das Hafenfest übernimmt der Verein den Bau und Betrieb der Hauptbühne. Dank den bereits vom Verein organisierten Events, konnte man zahlreiche Kontakte zu lokalen Bands, Musikvereinen, Musikschule Birsfelden, aber auch zu professionellen Food-Anbietern und Birsfelder Vereinen knüpfen. Als besonderer Höhepunkt wird am Samstagabend die Birsfelder-Voice of Switzerland-Siegerin Nicole Bernegger auftreten.

Im Gastronomie-Bereich werden die SRH von Bistro Gasser unterstützt. Robert Gasser ist schon lange im Geschäft. An der Herbstmesse nimmt er seit über 35 Jahren teil, alleinunternehmerisch ist er seit 30 Jahren bekannt.

Birsfelden ist Hafenstadt und die Schweizerischen Rheinhäfen schätzen die optimale Lage der Gemeinde für den Umschlag der Güter von nationaler Bedeutung. Seit 75 Jahren ist der Hafen untrennbarer Teil von Birsfelden. Diese Verbindung wollen wir feiern und deshalb freut uns die Unterstützung der Gemeinde Birsfelden ausserordentlich. Eine enge Zusammenarbeit der Schweizerischen Rheinhäfen und der Gemeinde Birsfelden ist für das Gelingen des Anlasses zentral. Kommen Sie mit Ihrer Familie, Verwandten und Freunden ans Hafenfest und geniessen Sie ein Wochenende in bester Festlaune.

[www.hafenfest.ch](http://www.hafenfest.ch)

*OK-Chef Hafenfest, Simon Oberbeck*



# Zur Brenzikofen-Feier am 12./13. Oktober 2013

## Der Bach Rotache teilt Emmental und Berner Oberland

Zur 777-Jahrfeier nur das Beste zum Feste. Auf zu neuen Ufern und unser Weg zum Meer.

In Brenzikofen hab ich einst in der Rotache geschwommen, später auch in der Aare, wo ich «öppis» von der Rotache z Bränzikofe weiter begleitete.

Nach einem Jahr im Schweizer Sibirien machte ich die Matrosenlehre bei der Schweizerischen Reederei in Basel. Auf dem Schulschiff mussten wir jeden Morgen um 6 Uhr kopfvoran in den Rhein springen – und da war es wieder «öppis» von Bränzikofe. Nach der Rekrutenschule in Genf wurde ich Steuermann, nach schulischen Weiterbildungen in 32 Fächern mit Rheinschiffer-Patent war ich Schiffsführer auf verschiedenen Schiffen. Und «öppis» von Bränzikofe mache ich heute halt als Rhein-Schiffer (Binnenschiffer). Es isch geng e chli Rotache-Wasser vo Bränzikofe uf mine ville Reise a d Nordsee drby gsy. Vo Basu fliesst dr Rhy witter a Strassburg verby. Linksrhynisch isch z Elsass wo zu Frankrich ghört u d Mariane a d Steu vo üsere Helvetia isch. Rächtsrhynisch isch d Germania, respektiv Baden-Württemberg, wo s Badisch und Unsimbadisch git. Gredet wird da wie z Bränzikofe. U witter dr Rhy durab chunnt Mannheim – dr Mann isch immer im Heim-. uf dr linge Site isch Ludwigs-hafen – da hockt dr Ludwig uf em Hafe. De chunnt Bingen – da muesch d Schueh bingefür dür s Gebirge. Rächts obe über Rudesheim isch d Germania u witter nide hocket d Loreley, die hübschi Blondine wo de Schiffer dr Chopf verdräit.

De chunnt Koblenz, da chunnt d Mosel in Rhy u dr Köbi lenzt dri. Am Hottentot-Grund verby, aber Achtung, da gits ab und zue Hottentottentitenattentate! Die ehemalige Bundeshauptstadt Bonn isch ou Geburtsort vom Bett im Ofen oder Beethoven. In Köln steht der Dom u am 11.11. 11 Uhr 11 wird der Karneval angefangen, bi üs Fasnacht. De chunnt dr Dusel wo im Dorf wohnt – Düsseldorf. Dann durchfahren wir den grössten europäischen Binnenhafen Duisburg-Ruhrport. Danach kommen wir an Wesel vorbei; «ich bin der König von Wesel-Esel». An der Deutsch-Niederländischen Grenze wurden den Schiffsjungen manchmal der Hosenladen plombiert vom Zoll und erst im Seehafen wieder geöffnet. In Holland wird holländisch gesprochen, das ich auch kann; ich konnte mich in Südamerika und Südafrika am Stammtisch gut unterhalten. Die Hauptstadt von den Niederlanden ist Amsterdam, doch der Regierungssitz ist S Grafen-hage, Rotterdam ist der grösste Seehafen der Welt. Und 30 km weiter, wo der eigentliche Rhein in die Nordsee fliesst Hoek van Holland habe ich «öppis» vo dr Rotache Bränzikofe wieder entdeckt. Auch in Antwerpen Belgien habe ich ein paar Tropfen Bränzikofe-Wässerli gesehen. Aber das Wässerli wird da 8 Meter hin und her geschoben durch Ebbe und Flut.

Ein kleiner Ausschnitt von einem ehemaligen Bränzikofer. Ahoi

*Ruedi Hirschi*

*Binnenschiffer und Rheinschiffer*

# Mit den Augen eines Schiffsjungen

**Samstag, 1. Juli 1949**

**Schiffsliegeplatz Dordrecht,  
Niederlande 04.30 Uhr**

Es war eine kurze Nacht, hatten wir doch am Vorabend mit den Besatzungen der am Dordrechter Liegeplatz über Nacht liegenden Schiffen den Sommerabend bei einigen Bieren bis spät in die Nacht auf Deck genossen. Ich war der einzige Schweizer und doch konnte ich der geführten Unterhaltung in Holländisch einigermassen folgen. Thema eins waren die vielen



*Seeland- Dampfschlepper ITALIE*

Erlebnisse der Fahrten von Dordrecht nach Antwerpen über Seeland. Vor allem im Herbst und Winter sollen hier heftige Stürme getobt haben und es sind auf dieser Fahrt auch schon Schiffe gesunken und Menschen ertrunken. Mit fortgeschrittener Stunde wurden die Geschichten immer dramatischer. Sie wollten damit wohl auch einen Schweizer Schiffsjungen beeindruckten.

Am Morgen um 4.30 Uhr klopfte jemand kräftig gegen die Bordwand. Ich sprang aus dem Bett, begab mich an Deck und musste mich zuerst orientieren. Der kleine Dampfschlepper

ITALIE hatte bei uns längsseits angelegt. Ich musste mich erst orientieren, was los war und begab mich an Deck. Heute war für mich ein wichtiger Tag, das erste Mal eine Fahrt über das berühmte (Zuid-Beveland NL) *Seeland*, die Verbindung nach Antwerpen. Der Kapitän des Schleppbootes kam bei Edelweiss 4 an Bord. Er begrüßte mich freundlich und forderte mich gleichzeitig auf, so schnell als möglich die Anker zu lichten, damit wir die Strömung der Ebbe voll nutzen und die Fahrt nach Antwerpen antreten konnten. Inzwischen waren Matrose Edi und Schiffsführer De Coninck an Deck erschienen.

Da wir uns in Dordrecht im Einzugsgebiet von Ebbe und Flut befanden, hatten wir über Nacht den Bug- und Heckanker gesetzt. Der Bug-Anker (Klipp-Anker) konnten wir mit dem Ankermotor hochhieven; der Heckanker musste von Hand hochgedreht werden.

Edi wohnte noch immer achtern in der Wohnung beim Schiffsführer, bis die havarierte Matrosenwohnung wieder ganz renoviert war und seine Frau Dicki in Antwerpen an Bord kommen konnte.

Edi begab sich zum Vordeck, um den Ankermotor zu starten. Ich begab mich mit dem Schiffsführer zum Achterdeck zur Ankerwinde, um mit ihm gemeinsam das Achteranker mit Muskelkraft hoch zu drehen, was auf nüchternen Magen eine nahrhafte Beschäftigung war.

Nun manövierte unser Dampfschlepper vor unseren Bug und übernahm

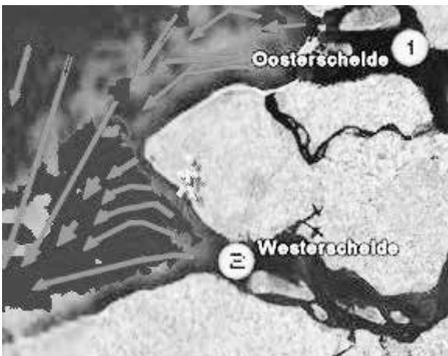
von uns zwei Schleppdrähte über Kreuz und hängte diese bei sich in den Schlepphaken. Dann zog der Schlepper langsam die Drahtseile an, diese strafften sich und wir nahmen volle Fahrt auf. Die Reise nach Antwerpen hatte begonnen. Nun begab ich mich mit Edi ins Steuerhaus. Dort erhielt ich die Funktion der Gezeiten- und Fahrwasser-Kenntnisse im Bereich der Oosterschelde – Westerschelde vermittelt. Es waren so viele Infos, dass ich sie kaum alle aufnehmen konnte. Der Schiffsführ lachte und meinte, du brauchst heute nicht alles behalten, du hast noch sieben Jahre Zeit bis zum Patent. Er lachte; diesen Spruch werde ich anscheinend noch öfters hören müssen bis zum Erhalt meines Patents, damit wir ja nicht vergessen, wie lange der Weg bis zum Kapitän sei. Von solchen Gesprächen konnte man viel lernen. Inzwischen waren wir mit unserem Dampfschlepper gut unterwegs, da wir mit der Ebbe und somit mit der Strömung fuhren. Auf Edelweiss 4 ist das Ruderblatt mit dem liegenden Haspel in der Mitte fest-

gezurt, sodass unser Schiff blindlings unserem Schleppboot folgen konnte. Sicherheitshalber musste eine Person im Steuerhaus sein, ohne das leere Schiff steuern zu müssen.

Edi unterbrach die interessante Unterhaltung, mittlerweile war es 06.00Uhr geworden. Er machte den Vorschlag, dass wir erst mal kräftig Frühstücken; es stehe uns ein harter Tag bevor. Anschliessend müssen wir dann unseren Trinkwassertank sanieren, damit wir in Antwerpen frisches und sauberes Wasser tanken können.

Die Westerschelde ist der südlichste niederländische Meeresarm und zugleich Mündungstrichter der Schelde. Sie stellt die Seeschiffverbindung zu den Häfen Vlissingen, Rotterdam Terneuzen, Gent und Antwerpen dar.

Also begab ich mich nach vorne, um mir ein Frühstück zu richten. Meine Vorräte gingen langsam zu Ende. Wie ich von Eduard weiss, kommen an der Schleuse in Wemeldingen Händler an Bord, die Lebensmittel und Gemüse, Fleisch und Fisch verkaufen. Edi kam um 07.00 Uhr zu mir nach vorne. Wir gingen zusammen unter Deck und öffneten eine Luke im Fussboden, unter dem sich der Trinkwassertank befand. Wir öffneten das verschraubte Mannsloch. Der Tank war noch halbvoll. Edi erklärte mir den Ablauf der Sanierungsarbeiten an unserem Wassertank. Erst musste das Wasser mit der Handpumpe einen Stock höher in die Küche in Eimer gepumpt werden. Anschliessend schütteten wir das Trinkwasser in einen an Deck bereitgestellten Waschzuber, damit wir noch Trinkwasser zur Verfügung hatten, bis wir in Antwerpen nach der



*Seeland: Oosterschelde–Westerschelde  
Westerschelde–Oosterschelde  
durch Zuid Beveland*

Wassertankrevision frisches Trinkwasser bunkern konnten.

Also zurück in die Steinzeit: Nun packen wir's an. Ich stieg durch das Mannsloch in den Wassertank und musste die Sanierungsarbeiten auf den Knien ausführen. Nach Abschluss der Reinigungsarbeiten musste ich dann den Tank mit Zement ausstreichen.

Edi reichte zwei Lampen; eine davon eine Stirnlampe, damit ich meinen Arbeitsbereich ausleuchten konnte. Die Tankwände und der Boden waren voller Rostblasen und Reste des alten Zementanstriches. Also musste ich den alten Belag mit einem Stosseisen abkratzen. Der Belag liess sich leicht lösen. Aber die ganze Zeit auf den Knien zu arbeiten erwies sich als äusserst schwierig. Nach kurzer Zeit begannen die Knie zu schmerzen, dies obwohl ich einige Putzlappen unter die Knie schob. Auch die Oberarme begannen zu schmerzen. Bereits nach einer halben Stunde musste ich die Arbeit unterbrechen, um meine Glieder zu strecken. Mein Körper war nicht gewohnt, in dieser Position zu arbeiten. Edi brachte mir noch zusätzliche Putzlappen als Knieschoner. Zudem war es im Tank stickig, warm und feucht. Es waren äusserst schwierige Arbeitsbedingungen. Ich machte Edi den Vorschlag, dreissig Minuten arbeiten und fünfzehn Minuten Pause. Was er auch akzeptierte. In den Pausen begab ich mich an Deck, um frische Luft zu schöpfen und die Landschaft zu beobachten. Diese hatte sich inzwischen verändert, es war nur noch Wasser zu sehen. Unser Schlepper fuhr mit uns zwischen den Bojen durch, denn

unter Wasser gab es hier auf Seeland viele Sandbänke, die durch diese Bojen markiert waren. Ich musste mich nach den Pausen jedes Mal überwinden, wieder in den Wassertank zu steigen. Zum Abschluss der Reinigung fegte ich die abgekratzten Rost- und Zement-Rückstände zusammen, füllte sie in mehrere Eimer und Edi zog sie an einer Leine hoch und schüttete das Ganze über Bord. In der Zeit, in der ich den Tank reinigte, hatte er die Fussböden in der Wohnung mit einem neuen Anstrich versehen. Gegen 13 Uhr war die Wassertank-Reinigung beendet; einen neuen Zementanstrich konnte ich erst anderntags auftragen.

Nun war ich selber an der Reihe für die grosse Reinigung. Zuerst mit dem Schöpfeimer (anstelle von Duschen) mit Aussenbord-Salzwasser den grössten Schmutz abgespült und anschliessend mit einem Kessel Trinkwasser aus dem Wäschezuber noch von Hand nachwaschen. Nach der grossen Reinigung fühlte ich mich richtig wohl. (Etwas gewöhnungsbedürftig, aber machbar.)

Bereits war wieder mal Hunger angesagt. Ich kochte mir ein Paar Hörnli, zwei Spiegeleier mit Speck: Ein Festessen! Der Nachteil war, dass ich immer den Kohle-Herd anfeuern musste und dies auch im Sommer bei grosser Hitze. Plötzlich drosselte unser Schlepper die Fahrt und gab ein Achtung Signal. Wir waren inzwischen vor der Hafeneinfahrt von Wemeldingen, in den wir nun einfuhren. Bei solchen Manövern musste die ganze Besatzung jeder auf seinem Platz bereit sein. Der Schiffsführer im Steuerhaus, Matrose und Schiffsjunge auf dem Vordeck, um

die Drahtseile zu verkürzen und einzuholen oder das Schiff abzustoppen und festzumachen. In Notfällen setzte man die Anker als Notbremse ein, ausgenommen in Schleusen.

Auf den Schleppschiffen müssen Geschwindigkeit, Wind und Strömung im Voraus ins Manöver einbezogen werden. Motorschiffe hingegen können jederzeit mit der Schiffsschraube und dem Motor das Manöver beeinflussen. Während des Schleusenvorgangs kamen mehrere Händler an Bord und boten ihre Waren feil. Man hörte sie von weitem kommen, sie hatten alle Klumpen an den Füßen. Sie riefen wie Marktschreier: Gemüse, Fleisch, Speck, Eier, Milch, Butter, Brot, Gebäck, Fisch, Muscheln.

Das Schleusen dauerte etwa 30 Minuten. In dieser Zeit holten die Händler die bestellten Waren bei sich zu Hause ab und brachten diese dann direkt an Bord.

Das Schleusentor öffnete und wir konnten unsere Reise durch die Oosterschelde, Richtung Antwerpen fortsetzen.

Und so tuckerten wir weiter mit unserem Dampfschlepper Richtung Hansweert. Dort war die holländische Zollstation, an der die Schiffe nach Belgien ausklarieren mussten. Das dauerte meistens bis zu zwei Stunden. Nachdem die Formalitäten erledigt waren, konnten wir unsere Fahrt fortsetzen. Es waren drei Schleusen und wir passierten die Mittelschleuse. In der Schleuse kamen wiederum Händler, die uns wie zuvor Waren anpriesen. Edi kaufte einen Sack Kartoffeln; Kartoffeln waren DIE Nationalspeise schlichtweg, wie ich das dann noch er-

fahren sollte. So fuhren wir aus dem unteren Vorhafen von Hansweert und kamen auf die Westerschelde, die letzte Teilstrecke nach Antwerpen.

Edi und ich sassen vorne auf Deck und liessen uns den Fahrtwind um die Ohren streichen. Ich hatte mich von der Untergrundarbeit bereits wieder erholt. Die Westerschelde war ganz anders strukturiert: schmaler. Aber wie Edi mir erklärte, ein tieferes Fahrwasser, wo auch die grossen Seeschiffe fahren konnten. Plötzlich kam von hinten ein Riesenschiff, ganz in grauer Farbe! Dies war ein Kriegsschiff. Es kam näher; es war ein belgischer Kreuzer. Edi forderte mich auf, sofort die Nationalflagge am Heck kurz tief- und dann wieder hochzuziehen, um ihn zu grüssen. Ich dachte, Edi wolle mich hochnehmen und fragte, was das Ganze soll! Er erklärte mir, dass es üblich sei, Kriegsschiffe so zu grüssen. Ich lief sofort aufs Achterdeck und senkte langsam die Flagge (Edelweiss 4 fuhr unter belgischer Flagge). Als ich diese langsam hisste, senkte sich die Flagge auf dem Kreuzer. Er erwiderte damit seinen Gruss. Ich war sehr überrascht und auch ein bisschen stolz, dass das grosse Schiff mich und uns grüsste.

Auf der Weiterfahrt begegneten uns noch zwei weitere grosse Seeschiffe: ein Pole und ein Holländer. Edi meinte, das seien etwa 5000-Töner. So kamen wir nach Lillo an der belgischen Grenze, wo wir vom Zoll, der mit einem Boot kam, längsseits abgefertigt wurden. Das dauerte lediglich 20 Minuten. Nun stieg die Spannung langsam: In der Ferne konnten wir bereits die Silhouette von Antwerpen sehen. Kurz nach Lillo passierten wir

ein gesunkenes Schiff, von dem man nur noch das Kamin und die Masten sehen konnte. Dies gab mir direkt ein beklemmendes Gefühl.

*Antwerpen ist nach Rotterdam der zweitgrösste Hafen Europas (und der 17. grösste weltweit). Der Hafen liegt an der Trichteröffnung der Schelde. Durch diese Mündung fahren heute Schiffe von über 100'000 Tonnen über 80 km Inland. Die importierte Ware braucht so 80km weniger über Strasse oder Schiene befördert zu werden.*

Inzwischen waren wir bei der Bonaparte-Schleuse angekommen. Diese ist eine Tide-Schleuse, in die wir mit Niederwasser von der Schelde einfuhren. Es konnte nur bei Höchststand der Flut auf Niveau des Antwerpener Hafens ausgefahren werden. Nun bugsierte uns unser Schlepper zum Schluss in die Einfahrt zur Bonaparte-Schleuse. Der Rest wurde von Hand erledigt. Also mussten wir das Schiff von Hand in die Schleusen-Vorkammer ziehen und

warteten dort, bis die Flut den Hafensstand erreicht hatte. Das dauerte in der Regel 6 Stunden.

Nun waren wir schon mitten in der Stadt. Rund um das Dock waren alles Kneipen und das sogenannte Milieu war auch nicht weit weg. Das Wichtigste aber war die Frittenbude am Ende des Docks! Der Ruf dieser Bude eilte ihr schon lange voraus. Nachdem unser Schiff in Warteposition war, ging's als erstes zusammen zur erwähnten Bude und die Pommes waren köstlich und passten zu ihrem Ruf! Dann gab's noch ein Bier in einer Kneipe, die Papagei hiess und ein beliebter Treffpunkt von Schweizern war. Und eine schöne Tochter war da auch noch. Anschliessend gingen wir an Bord, legten uns ein bisschen aufs Ohr, bis die Schleuse sich öffnete. Ich schlief sofort so tief und fest, dass mich Edi um 23 Uhr kaum mehr wach bekam.

Nun mussten wir mit Edelweiss 4 in den parallel verlaufenden Willem Dock verholen. Auch hier mussten wir



*Schelde: Schleuseneinfahrt Bonaparte Dock*

das Schiff von Hand mittels der Lier-Drahtwinde ins Nachbardock ziehen; ca. 500 Meter weit und dies mit einem 80 m langen Schiff mit einem Ladevermögen von 1000 Tonnen.

An der Stirnseite des Hafens lag ein majestätisches Segelschiff. ein Viermaster, ganz in weiss. Laut Edi war das der letzte Segler, der mit einer Getreide Ladung in Antwerpen angekommen war. Seither waren die Fracht-Segler gegenüber der Dampfschiffahrt nicht mehr konkurrenzfähig. Inzwischen wurde der Segler zu einem Passagier-Segler umgebaut.

Der Dock-Offizier wies uns einen Liegeplatz zu, wo wir voraussichtlich eine Woche lang Zeit hatten, die anstehen-

den Reparaturen auszuführen. Also eine ganze Woche in Antwerpen liegen und das mitten in der Stadt, das war wohl ein Glücksfall.

Sonntagmorgen gegen 03.30 Uhr waren wir im Willem Dock vorschriftsmässig festgemacht. Für die Landverbindung mussten wir eine Planke mit Geländer installieren, so dass auch die Besatzungen der Schiffe, die bei uns längs Seit anlegten, gefahrlos die Landverbindung

benutzen konnten. Die Dock Beleuchtung war so hell, dass keine zusätzliche Beleuchtung nötig war.

Es war ein langer Tag von Samstagmorgens 4.30 Uhr bis Sonntagmorgen 3.30 Uhr. Vor dem Schlafengehen teilte mir Edi noch mit, dass er Sonntag um 15 Uhr mit dem Zug nach Rotterdam zu seiner Familie fahre, dort ein paar freie Tage abgelten werde und voraussichtlich komme er dann am Donnerstagabend wieder an Bord mit seiner Frau Dicki und der Tochter Elli. «Wir gehen jetzt noch ein paar Stunden schlafen, bis 12 Uhr, dann treffen wir uns zu einer Besprechung im Steuerhaus betreff der anstehenden Reparaturarbeiten. Gute Nacht.»

Ich legte mich angezogen aufs' Bett und schlief auch gleich ein.

Ich wurde erst wieder wach, als Edi mich um 12 Uhr wachrüttelte. Ich war ganz benommen und die Knie und Arme schmerzten; die Trinkwassertank-Revision machte sich bemerkbar. Wir begaben uns gemeinsam ins Steuerhaus. Erika hatte bereits Kaffee und Kuchen bereitgestellt, worüber wir uns sehr freuten.

Der Schiffsführer begann mit seinen Erläuterungen: Edi ist bis und mit



*Willem-Dock*



*Umgebauter Fracht-Segler zum Passagier-Segler*

Donnerstag in Urlaub. Der Schiffsführer war die ganze Woche zuhause irgendwo in Antwerpen, ohne Telefon, er komme aber täglich ca. eine Stunde an Bord, um die auszuführenden Reparaturen zu überwachen und meine Arbeiten anzuordnen und zu begutachten. Am Montag kommen vier Arbeiter an Bord, um die Reparaturen auszuführen.

Edi gab mir eine Liste, auf der alle Arbeiten aufgeführt waren. Diese sollte ich, wenn ich alleine an Bord war, überwachen und Unregelmässigkeiten dem Schiffsführer melden bei seinen Kontrollgängen. Meine Arbeiten waren: zuerst alle Fussböden in der Matrosen-Wohnung mit einem zweiten Anstrich zu versehen. Am Dienstag den Wassertank mit Zement austreichen: Das

Luken Dach mit Braunteer streichen, die neuen Luken zweimal streichen, damit diese dann auch wasserdicht waren. Ich machte mit dem Schiffsführer noch einen Rundgang um das ganze Schiff und wir besprachen nochmals die ganzen Arbeiten. Ich war stolz auf den anstehenden Auftrag, fühlte mich aber auch leicht überfordert.

Der Schiffsführer erklärte mir, dass ich nun eigentlich Bordwache hätte, dies aber im Willem-Dock nicht nötig war. Somit hatte ich jeden Abend freien Ausgang. Es gab eine Regel der Reederei, dass Schiffsjungen um 22 Uhr sich beim Schiffsführer vom Ausgang zurückmelden müssen. Da ich in der Nacht sowieso alleine an Bord war, verzichtete der Schiffsführer auf die Rückmeldepflicht und empfahl mir



*Bahnhof Antwerpen, einer der schönsten der Welt*

jedoch, bis spätestens um 24 Uhr an Bord zu sein, damit ich anderntags auch wieder fit zum Arbeiten wäre. Am Schluss sagte er noch wie beiläufig, dass er mit meiner Arbeit zufrieden sei, was mich besonders freute.

Die Küche auf Edelweiss 4 war somit geschlossen, da die Frittenbude nur 100 Meter vom Edelweiss 4 entfernt und 24 Stunden offen war, verpflegte ich mich diese Woche dort.

Edi ging um 15 Uhr von Bord, der Schiffsführer mit seiner Frau um 17 Uhr. Der Schiffsführer teilte mir noch mit, er werde am Montag um 8:00 Uhr bei Arbeitsbeginn kurz an Bord kommen. Nun war ich alleine an Bord, zuerst verpflegte ich mich an der Frittenbude, anschliessend begab ich mich zurück an Bord und zog die Uniform an. Auf dem Schulschiff mussten wir uns verpflichten, nur in Uniform in Ausgang zu gehen. Wir waren sozusagen das Aushängeschild der Schweizerischen Reederei. Um 18 Uhr begab ich mich an Land und marschierte Richtung Zentrum. Eine fremde Stadt. Die Strassen waren fast alle aus Kopfsteinpflaster. In der Hafengegend war bald jedes dritte Haus eine Kneipe. Das Interieur in diesen Lokalitäten war praktisch überall gleich. Einen Tresen und einige Barhocker, dazu einen Wurlitzer, sodass aus allen Kneipen Musik ertönte. In den meisten Kneipen war auch eine Bardame, um die Seemänner aufzumuntern. Menschen aus den verschiedensten Nationen trafen sich hier. Auf den Strassen war auffällig wenig Verkehr, die Häuser waren viele Klinkerbauten; ein ganz anderes architektonisches Stadtbild als bei uns zu Hause.

Nach einem einstündigen Spaziergang durch Antwerpen erreichte ich den Bahnhof. Es war ein wunderschönes Gebäude und soll zu den zehn schönsten Bahnhöfen der Welt gehören. Am Bahnhof kaufte ich mir an einem Kiosk einen Stadtplan von Antwerpen und eine kleinen Reiseführer dazu, um mich etwas schlau zu machen. Anschliessend begab ich mich an die Westerschelde, an der drei grosse Seeschiffe lagen, die ich nun aus nächster Nähe bewundern konnte. Es war für mich beeindruckend! Ich hatte noch nie so grosse Schiffe gesehen. Auf dem Rückweg kehrte ich noch in der Kneipe «Papagei» ein, in der Hoffnung, dort einige Schweizer zu treffen. Um 23 Uhr begab ich mich todmüde an Bord und freute mich auf den nächsten Tag. Ich stellte den Wecker auf 7 Uhr, da die Arbeitszeit um 8 Uhr begann. Ich schlief wie Stein und erwachte kein einziges Mal in jener Nacht.

Nach einem kleinen Frühstück begab ich mich an Deck und wartete, bis die Arbeiter kamen. Kurz nach 8 Uhr tauchten diese auf und kamen direkt an Bord von Edelweiss 4. Sie brachten einen Hydrant-Anschluss mit einem 20 Meter langen Schlauch mit, damit ich während der Reparaturarbeit Trinkwasser zur Verfügung hatte. Bei der Begrüssung stellte ich fest, dass sie nicht holländisch sondern flämisch sprachen. Da diese beiden Sprachen verwandt sind, konnte ich sie trotzdem einigermaßen verstehen. Direkt danach kam auch der Schiffsführer an Bord, den sie nach der Arbeitseinteilung fragten. Ich war recht froh, dass der Schiffsführer zugegen war.



*Familie Suvaal Eli, Dicki und Edi*

Die Arbeiter begannen die Straudielen (Boden des Laderaumes) teilweise auszuwechseln. Zwischen Straudielen und Schiffsboden mussten sie die Laderückstände, meistens Kohle oder Getreiderückstände, entfernen. Dies war eine schwere und schmutzige Arbeit. Weiter mussten diverse defekte Luken ausgewechselt werden

Ich begann ebenfalls mit meinen Arbeiten: Den Fussboden mit einem zweiten Anstrich zu versehen. Damit war ich den ganzen Montag über beschäftigt. Der Schiffsführer kam jeden Tag kurz an Bord, um die Arbeiten zu begutachten und so ging das die ganze Woche weiter. Ich hatte noch den Spezialauftrag, den Trinkwassertank mit Zement auszustreichen. Der Schiffsführer bereitete mir zwei Kessel mit flüssigem Zement so angerührt vor, dass ich ihn gut verstreichen konnte. Auch diese Arbeit war qualvoll.

Inzwischen hatte ich mich auch mit unseren Nachbarschiffen angefreundet, es lagen sechs Schiffe im Willem Dock, vor allem Belgische Partikuliere. Wir gingen auch abends gemeinsam in die Stadt. Die Belgier konnten mir viel von Antwerpen zeigen und erzählen. Am Mittwoch musste ich die Küche auf Vordermann bringen: Den Herd polie-

ren, die ganze Küche sauber machen, so dass Edis Frau eine tadellose Küche antreffen würde.

Am Donnerstag um 14 Uhr kamen Edis Frau und ihr Töchterlein an Bord. Die Kleine wird in meinem Zimmer im untern Kajütenbett schlafen, wie das bereits mit Edi abgesprochen war. Dicki würde für mich kochen, mein Zimmer in Ordnung halten und meine Wäsche waschen. Dafür bezahlte ich im Monat 40 Franken. Ich war so froh, dass ich nicht mehr kochen musste!

### **(Schiffsjungen Monatslohn Fr. 40.– plus Überstunden nach 14-stündiger Fahrzeit)**

Nach einer herzlichen Begrüßung begann ich mit Edi sofort seine beim Schiffsführer eingelagerten Utensilien nach vorne in die Wohnung zu bringen. Dicki begann mit der Einrichtung der Wohnküche und ihres Schlafzimmers. Auch die Kollegen der Nachbarschiffe boten an mitzuhelfen. Es war erstaunlich, was alles in der kleinen Wohnung Platz fand. Dicki führte die Regie. Als ich nach einer Stunde die Wohnküche besichtigte, staunte ich nicht schlecht. Es lagen Teppiche am Boden, Bilder an den Wänden, gehäkelte Decken auf dem Buffet, Sitzkissen auf den Stühlen und vieles mehr. Müde von der Reise schlief Elli bereits in meinem Zimmer. Sie war ein hübsches kleines Mädchen und ihre Mutter war sehr sympathisch. Ich glaube, ich hab es gut getroffen auf Edelweiss 4, auch wenn ich es etwas bedauerte, dass ich nicht auf einen Motorschiff eingeteilt wurde. Mit Edi hatte ich einen guten Ausbilder und Kameraden; er wusste viel zu erzählen über die Schifffahrt.

Nun kochte Dicki den ersten Kaffee auf Edelweiss 4; das Kaffeetrinken war ein wichtiger Teil im Leben der Holländer. Anschliessend gingen Edi und Dicki zusammen einkaufen. In Antwerpen waren die Geschäfte bis in alle Nacht offen. Nachdem die beiden schwerbeladen zurückkehrten, beschlossen wir uns heute nochmals an der Frittenbude zu verpflegen. Ab morgen wird Dicki kochen. Um 20 Uhr war alles erledigt und nun kam der gemütliche Teil.

Auf dem Vorschiff von Edelweiss 4 sassen wir mit einigen Schiffsleuten zusammen. Es waren auch zwei junge Mädchen von Nachbarschiffen dabei. Edi holte in der nächsten Kneipe Bier und Coca-Cola. So sassen wir bis Mitternacht gemütlich beisammen. Es wurde vorwiegend über die Schifffahrt gesprochen und doch war der Zweite Weltkrieg auch ein Thema. Dicki erzählte ein schreckliches Erlebnis aus dem Krieg. Dicki arbeitete in Rotterdam in einer Zigarettenfabrik, als sie morgens mit dem Fahrrad auf dem Fabrikhof eintraf, wimmelte es von deutschen Soldaten

und Offizieren. An einer Wand der Fabrik standen schon mehrere Menschen aufgereiht. «Ein Soldat nahm mir das Fahrrad weg und stellte mich ebenfalls an die Wand. Ich wusste erst gar nicht was hier passierte. Plötzlich kam ein hochdekorierter Offizier auf mich zu und holte mich von der Wand weg und stellte einen älteren Mann an meine Stelle, zehn Personen standen nun an der Wand. Ein deutscher Offizier trat vor die Menschen, er sprach Holländisch: «Heute Nacht wurden zwei deutsche Offiziere von Partisanen erschossen, dafür werden wir heute 10 Geiseln erschossen. Das Erschiessungskommando trat vor und vollstreckte das Urteil vor den Augen der Arbeiter. Ein schreckliches Kriegserlebnis, man konnte sich das kaum vorstellen, nach dieser Erzählung war die Stimmung gesunken. Ich dachte es wird Zeit brauchen, um diese Wunden zu heilen. Gegen Mitternacht begaben wir uns zu Bett, morgen war noch viel zu tun.

Am Freitagmorgen füllten wir den Wassertank mit frischem Wasser, nun war die Küche wieder voll in Betrieb.



*Die Schiffscrew des Edelweiss 4, in Strasbourg, v.l.n.r. Albert, Edi, Elli, Dicki, Erika, Schiffsführer mit Roger*

Um 7.30 Uhr frühstückten wir gemeinsam; es war wie «Tischlein deck dich»; ich konnte mich einfach an den gedeckten Tisch setzen, musste mich um nichts mehr kümmern. Schön!!!

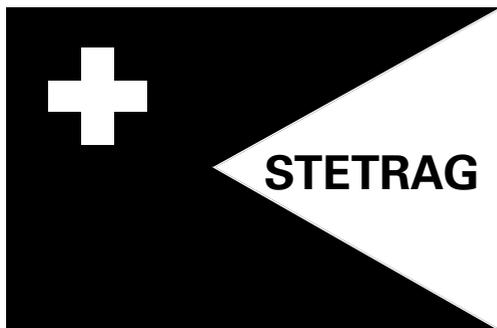
Nach dem Frühstück begaben wir uns ins Steuerhaus, wo der Schiffsführer auf uns wartete, er hatte Neuigkeiten. Auf unserer Niederlassung in Antwerpen hat er folgende Order erhalten. Die Arbeiter werden die Reparaturen am Samstag abschliessen. Über das Wochenende konnten wir im Willem Dock liegen bleiben. Am Montag wurden wir in einen anderen Dock geschleppt, wo wir direkt von einem Seeschiff 800 Ton Getreide für nach Basel übernahmen.

Prima meinte Edi, dann haben wir noch einen schönen Sonntag in Ant-

werpen. Nun besprachen wir was noch zu tun war. Die Ankerspille und Winden mussten noch geschmiert werden, danach teerten wir noch den Rest der neuen Luken, damit diese dann auch wasserdicht waren. Am Samstag war gründliche Schiffsreinigung angesagt. Damit endet meine Geschichte **«Mit den Augen eines Schiffsjungen von 1949»** Ich will damit eine Stück Zeitgeschichte der Rheinschiffahrt lebendig erhalten, im Besondere die der Schleppschiffahrt.

Ich war das ganze erste Lehrjahr auf Edelweiss 4, es war die schönste Zeit während meiner Ausbildung, ich war nicht nur der Schiffsjunge, wir waren gute Freunde.

*Albert Fritz*



## **STETRAG AG**

Feldbergstrasse 2

CH-4057 Basel

Telefon ++41 61 685 25 25

Telefax ++41 61 685 25 15

E-Mail: [info@stetrag.ch](mailto:info@stetrag.ch)

Wir danken allen unseren Partnern für Ihre Treue und wünschen

**Allzeit gute Fahrt**

# Mitgliederliste

Achermann O.J.	Bürgisser Judith	Gimmel Jürg
Adamek Christian	Bürgisser Walter	Gimpert Anna
Altay-Bas Yasmin	Bürgisser Walter	Glaubinger Leopold
Ammann Felix	Burlon Urs	Glauser Heinz
Ammann Jakob	Businger Bruno	Goetz Christian
Apolloni Lydia	Businger Rolf	Göhring Felix
Aschwanden Karl	Christ Peter	Göhring Heidi
Aschwanden Walter	De Maat Emil	Golnik Guido
Autino Jörg	De Zeeuw Willem B.	Graber Mischa
Bachmann Gisela	Didden René	Graf Hans-Ulrich
Bachmann Hans	Döbele Jörg	Guldemann Alfons
Bachmann Prisca	Dollinger Marcus	Hagspiel Ramon
Baumann Fritz	Drewello Herbert	Hagspiel Richard
Baumann Hans	Dürig Bernhard	Häring Erich
Baumgartner Günther	Eichenberger Manfred	Hasler Hanspeter
Baumgartner Hannes	Eltschinger Otto	Hauri Harri
Beerli Emilia	Eltschinger Verena	Hauri Silvia
Beerli Peter	Engel Marlis	Hauser Jörg
Berger Dieter	Engel jun. Christian	Haynes Nathalie
Berger Klaus	Englaro Iris	Heijman Cornelia
Berger Markus	Erni Franz	Heiniger Ernst
Berli Christian	Ernst Urs	Henkel Hugo
Bettler Gerhard	Etter Sybille	Herzig Fredy
Bettler Miranda	Fankhauser Urs	Hess David
Biedert Helga	Feierabend Rudolf	Hess Hanspeter
Bieri Heinz	Fellmann Stefan	Hesse Martin
Bitterlin-Bürgin Helmut	Fellmann Jules	Hirschi Rudolf
Blum Erwin	Fleury Elisabeth	Hirt Grith
Bolliger Janna	Forster Willy	Hoek Gerrit
Bolliger René	Frehner Johanna	Hoek Ida
Boontjes Peter	Frischknecht Markus	Horst Hans
Boontjes Marjke	Fritz Albert	Horst Veronica
Bovon André	Fritz Heidi	Hostettler Martin
Bramley Nick	Fritz Marco	Hostettler René
Braun Rolf	Frommelt Josef	Hunziker Rosmarie
Brodbeck Carlo	Führer Simon	Hüsler Heinrich
Brodbeck Marlies	Führer Verena	Husmann René
Brodbeck Max	Gall Pirmin	Iacono Vincenzo
Brodmann Cobi	Galli Fritz	Imfeld Bruno
Brönnimann Hanspeter	Gander Franz	Ingold Anton
Brunner Peter	Gäumann Alfred	Ingold Ruth
Bühler Bruno	Geisser Hans	Isenschmid Bernhard
Bühlmann Walter	Gelmi Luigi	Isenschmid Heidi
Bund Elfriede	Gerber Marina	Isler Jakob
Bund Franz	Gerber Rolf	Isler Pitt
Bund Johanna	Gfeller Arnold	Jaggy Klaus
Bund Josef	Gibello Francois	Javet Pierre
Bürgisser Hanspeter	Gilgen Hans	Johannsen Jörg

Joss Ernst		Merzweiler Heinz		Schmid Heidi
Joss Marie-Therese		Meury Elsbeth		Schneider Erika
Kaufmann Albert		Michel Werner		Scholz Manfred
Kaufmann Otto		Morgenthaler Elisabeth		Schöni Kurt
Keller Thomas		Morgenthaler Peter		Schöni Pia
Kermeci Helga		Müller Alfred		Schudel Peter
Kermeci Josef		Müller Markus		Schuler Karl
Kessler Philipp	<i>Neu</i>	Müller Thea		Schultheiss Walter
Kikkert Gerrit		Müller Michèle		Schüpfer Ernst
Kilchenmann Christiane		Mumenthaler Erika		Schürmann Christine
Kilchenmann Claudia		Münger Alfred		Schürmann Walter
Kilchenmann Hanspeter		Näf Iris		Schwaab Albert
Kilchenmann Prisca		Nydegger Fritz		Schwaab Hans-Peter
Kleeb Max		Oberbeck Simon		Schwaab Mona
Knobel Jack		Oberhänsli Fabian	<i>Neu</i>	Schweizer Martin
Kofmel Daniel		Oberhänsli Hansruedi		Schweizer Theresia
Kohler Emil		Peelen Hans		Schwendener Anita
Kok Wolfgang		Petroff Walter		Seidel Roland
Kramer Franz		Pfammatter Bernhard		Seidel Susanne
Krebser Rolf		Pfammatter Thanaporn		Setz Kaspar
Krebser Marika		Pfeiller Wolfgang		Sibler Lukas
Küng Peter W.		Pianta Anton		Signer Jürg
Kunze Robert		Pianta Josef		Slooter Koenraad
Kurz Heinz		Pucher Anton		Smits Ton
Kuster Evelyne		Rebmann-Borstnar Alexandra		Sohn Othmar
Lattmann Erica		Rebmann-Borstnar Martin		Spörl Ewald
Lehmann Christoph		Rechsteiner Willy		Spycher Daniel
Lehmann Peter		Reck Hansjörg		Stäheli Rene
Lehmann-Hügli Erwin		Ridacker Michel		Stählin Chantal
Leuenberger Carla		Rittiner Roland		Stalder Peter
Leuthold Walter		Rohner Alfred		Stalder René
Lichtsteiner Udo		Rohner Ramona		Stamm Heinz
Lieberherr Ruth		Rohrbach Franz		Stamm Walter
Lieberherr Walter		Roth Heinrich		Stauffer Peter
Liesche Andreas		Rotzetter Karl		Stein Karl-Heinz
Liesche Christine		Rüdy Benjamin		Steinmann Hans-Rudolf
Loesch Helmar		Ruegg Jean-Jacques		Stern Ulrich
Loretz Madelaine		Rüegg Martin		Stettler Rudolf
Ludwig Adrian		Rufer Roland		Straubhaar Robert
Ludwig Manuel		Sägesser Armin		Stucki-Vetter Hanspeter
Ludwig Samuel		Sasse Bruno		Stucki-Vetter Heidi
Lüthi Daniel		Sasse Erica		Studer Konrad
Lüthi Luise		Sauter Peter		Suter Anna Rosa
Lutz Roger		Schäfer Ramon		Suter Fritz
Manaresi Marion		Schär Walter	<i>Neu</i>	Thiriet Hendrik
Martin Peter		Schelker Roger		Tiebel Arthur
Mathys-Teuscher Eduard		Schenk Markus		Tiebel Bruno
Mazenauer Walter		Schenkel Rolf		Tiedtke Juergen
Meier Christian		Schlebach Beatrix		Uebelhart-Rupp Beatrice
Meier Susi		Schlebach Rolf		Uebelhart-Rupp Hugo
Meier Urs		Schlepfer Stephan		Van Ijzendoorn Edwin
Meier-Bürgisser Suzanne		Schmid Adrian		Vecko Mirko

Veid Gerhard  
Visser Gérard  
Visser Rosmarie  
Voegeli Eduard  
Voegeli Ernst  
Vollenhals Heidi  
Wasser Ruedi  
Weber Alwin  
Weber Astrid  
Weber Max  
Wehrli Bruno  
Wehrli Max  
Weiersmüller Jean-Claude

Weisskopf Heinz  
Wilhelm Anton  
Winkler Walter  
Wirz Otto  
Wisler Adrian  
Wisler Fatima  
Witowetz Hans  
Wyss Andreas  
Wyss Manfred  
Zala-Lendi Guido  
Zbinden Peter  
Zimmerli Anton  
Zimmerli Paula

Zimmermann Kurt  
Zimmermann Patrick  
Zimmermann Peter  
Zimmermann Rosmarie  
Zöbeli Hans-Jörg  
Zuber Josef  
Zumbrunn Joggi  
Zwahlen Eduard  
Zwahlen Ursula

335 Mitglieder  
GV 2017

## Schifferverein-Shop

**In unserem Shop sind folgende Artikel erhältlich:**

T-Shirt, blau mit Logo-Aufdruck	Fr. 20.–
Polo-Shirt, grau mit Logo bestickt (Restposten)	Fr. 20.–
Sweat-Shirt, blau mit Logo-Aufdruck	Fr. 40.–
Krawatte, blau mit Anker bestickt	Fr. 35.–
Tischfahne mit Schifferverein-Logo, inkl. Ständer	Fr. 35.–
Wimpel für Fahnenmast	Fr. 100.–



**Tel & Fax : 061 631 18 20**  
**Natel : 076 525 49 59**

restaurantschiff@hotmail.ch  
www.schiff-restaurant.ch

Hochbergerstrasse 134  
4057 Basel

# Haben Sie Interesse am Schifferverein? Werden Sie Mitglied!

Mitglied kann jede Person werden, die Interesse an der Rheinschifffahrt und dem Schifferberuf hat, 16 Jahre alt ist und die Vereinsstatuten anerkennt.

## Beitrittserklärung

Der Unterzeichnete erklärt hiermit seinen Beitritt zum Schifferverein Basel-Kleinhüningen und anerkennt dessen Statuten.

Name	<input type="text"/>	
Vorname	<input type="text"/>	
Geburtsdatum	<input type="text"/>	
Adresse	<input type="text"/>	
PLZ	Ort	<input type="text"/>
Tel.-Nr. P	<input type="text"/>	
Tel.-Nr. M	<input type="text"/>	
Tel.-Nr. G	<input type="text"/>	
E-Mail	<input type="text"/>	
In der Schifffahrt tätig von	<input type="text"/>	bis <input type="text"/>
Datum	<input type="text"/>	
Unterschrift	<input type="text"/>	

Einsenden an: Schifferverein Basel-Kleinhüningen, Postfach, 4019 Basel

# Jahresprogramm 2017/2018

Revision Mast und Streulibänggli, Informationen folgen	April / Mai 2017
Frühlingswanderung, Einladung folgt	30. April 2017
Hafenfest in Birsfelden, Informationen folgen	19.–21. Mai 2017
Herbstwanderung, Einladung folgt	17. September 2017
Gemütliches Essen, Einladung folgt	11. November 2017
Mastumlegen und Weihnachtsbeleuchtung anbringen	2. Dezember 2017, 9.00 Uhr
Chlausehock im Ruderclub Schleppi, Einladung folgt	6. Dezember 2017
Mastumlegen und Weihnachtsbeleuchtung entfernen	6. Januar 2018, 10.00 Uhr
42. Generalversammlung	3. Februar 2018

Wir hoffen, dass für jeden etwas dabei ist und freuen uns, Sie beim einen oder anderen Anlass persönlich begrüßen zu dürfen.

## Impressum

**'S BULLAUG** Vereinsorgan des Schiffervereins Basel-Kleinhüningen

**Auflage** 1 x jährlich 500 Exemplare

**Redaktion** Rolf & Beatrix Schleich, Arisdörferstrasse 12, 4410 Liestal  
Tel. M 079 320 84 62, E-Mail: kontakt@schifferverein.ch

**Inserate** Rolf & Beatrix Schleich, Arisdörferstrasse 12, 4410 Liestal  
Tel. M 079 320 84 62, E-Mail: kontakt@schifferverein.ch

**Autoren/  
Fotos** Albert Fritz, Alfred Müller, Beatrix & Rolf Schleich,  
Dieter Schenk, Hans Studer, Manuel Ludwig, Peter Schudel,  
Piet van der Linden, Roger Schelker, Ruedi Hirschi,  
Simon Oberbeck, Susanne Seidel, Theo Schweizer,  
Urs Vogelbacher und Walter Schürmann

**Satz/Druck** Schaub Medien AG, Schützenstrasse 8, 4410 Liestal,  
Tel. 061 976 10 20, www.schaubmedien.ch

**Redaktionsschluss 'S BULLAUG Nr. 38: 1. Februar 2018**





# birsterterminal

Ihr Partner für Containerlogistik



Reefer



Out of Gauge



Stuffing & Stripping



Schwercolli: bis 72 t



2x wöchentlich:

Antwerpen/Rotterdam



Basel/Birsfelden



CH-IMPORT	ETS Rotterdam	ETS Antwerpen	ETA Basel/Birsfelden
1. Fahrt	Samstag	Montag	Dienstag
2. Fahrt	Donnerstag	Mittwoch	Donnerstag

CH-EXPORT	ETS Basel/Birsfelden	ETA Rotterdam	ETA Antwerpen
1. Fahrt	Dienstag	Samstag	Montag
2. Fahrt	Freitag	Dienstag	Dienstag



btcontainer

[www.birsterterminal.ch](http://www.birsterterminal.ch)

# Worldwide Connected



Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der Knotenpunkt am Güterverkehrs-Korridor Rotterdam-Basel-Genua. Jährlich werden in den drei Hafenteilen in der Region Basel sieben Millionen Tonnen Güter und 100 000 Container umgeschlagen, das entspricht zehn Prozent aller Schweizer Importe. Eine exzellente Anbindung auf Schiene und Strasse ermöglicht den Transport von Gütern aller Art. 80 Hafenfirmer stellen Lagerkapazitäten für Container sowie Schütt-, Stück- und Flüssiggüter zur Verfügung.

**Schweizerische  
Rheinhäfen**

Basel Kleinhüningen  
Birsfelden  
Auhafen Muttenz

Tel. +41 61 639 95 95  
info@portof.ch  
www.port-of-switzerland.ch

