

Stapellauf von Tankschiff „Scaletta“ in Würzburg



Photo R. Schuppisser

TS „Scaletta“ unmittelbar nach dem Taufakt

Als am 21. Juli 1951 das TS „Scaletta“ glücklich ins Wasser kam, war ein Unternehmen erfolgreich abgeschlossen, über dessen Gelingen zum mindesten leichte Zweifel berechtigt waren.

Seit dem Zusammenbruch Deutschlands, im Jahre 1945, lag in Deggendorf, an der bayrischen Donau, eine ganze Anzahl Tankkähne still. Etwas Leben herrschte immerhin noch im Ort selbst; denn die Schiffe blieben doch teilweise bemannt, immer in der Hoffnung, die Donaufahrt könnte über kurz oder lang wiederaufgenommen werden. Einzelne Schiffsführer beschäftigten sich mit Unterhaltsarbeiten, und wenn vielleicht einmal am Tage ein Güterboot Deggendorf passierte, erhob sich allseits ein freudiges Winken, das in der Hoffnung gipfelte, bald selber wieder auf Fahrt gehen zu können.

Nach kurzen Verhandlungen konnte im Februar 1951 die Ueberführung von vier Tankkähnen nach dem Rhein vereinbart werden. Das erste Schiff wurde in Deggendorf im April auf Helling genommen und in acht Teile zerlegt. Jeder dieser Teile entsprach in seinen Massen der halben Breite des Schiffes und rund einem Viertel der Schiffslänge. Nach einem besonderen Transportplan gingen diese Schiffsteile ab Deggendorf auf Rollschemeln der Deutschen Bundesbahn über die Landstrassen Bayerns auf die Reise. Im grossen und ganzen soll der

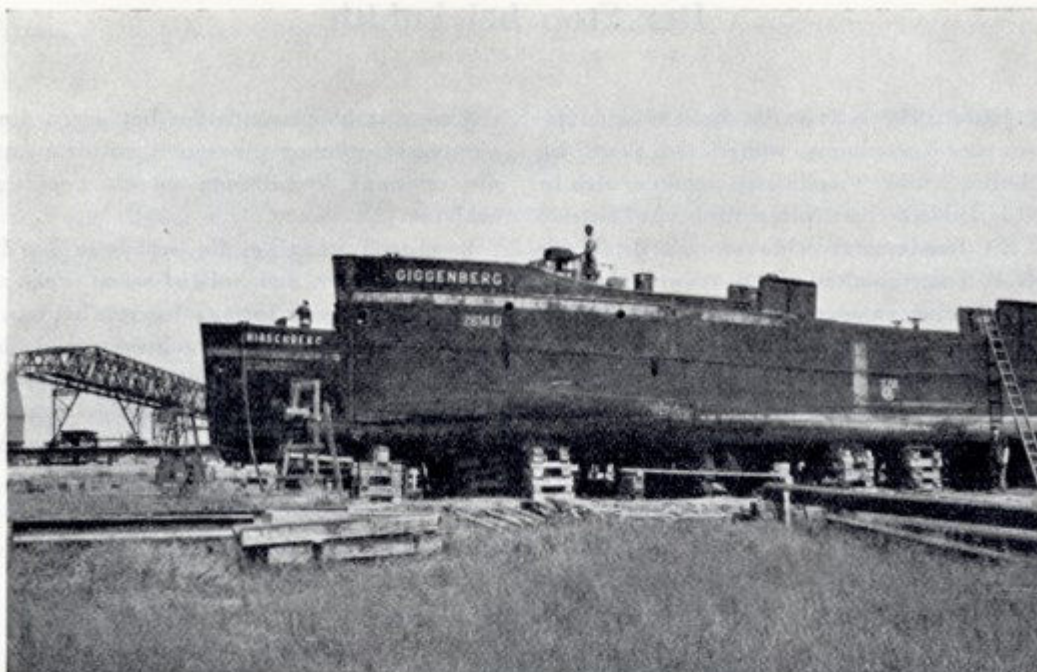


Photo E. Steiner

TS „Giggenberg“ = „Forcellina“, TS „Hirschberg“ = „Scaletta“

Transport gut verlaufen sein; einzig, dass etwa ein Gartenzaun eingedrückt oder eine Telefonstange geknickt wurde.

Rendez-vous dieser Schiffsteile war Würzburg a/Main, wo die Schiffe auf einer provisorischen Werftanlage zusammengesetzt und wieder ihrem eigentlichen Lebenselement, dem Wasser, übergeben werden sollten. Der erste dieser Tankkähne, das Schiff „Giggenberg“, war bereits im Juli in Würzburg glücklich vom Stapel gelaufen und erhielt den Namen „Forcellina“. Der Stapellauf des Schiffes „Hirschberg“, des zweiten der Serie, fand im Rahmen einer kleinen Feier statt, um damit den an der Ueberführung Beteiligten den Dank für das Gelingen des Unternehmens auszusprechen und gleichzeitig dem Schiffe den neuen Namen „Scaletta“ zu geben.

Mit Flaggen und Wimpeln geschmückt, lag TS „Scaletta“ vor uns, als wir an einem der so seltenen schönen Abende dieses Sommers das unterhalb von Würzburg a/Main gelegene Werftgelände betraten. Die farbenfrohen Wimpel ergaben einen einmaligen Kontrast zum lichten Grün der Rebberge und zum warmen Grau des Stadtbildes von Würzburg.

In seiner sympathischen Begrüßungsansprache erläuterte Herr Dr. N. Jaquet die Namen der

beiden Donau-Rheinschiffe, da ja die meisten der Anwesenden keine Ahnung hatten, wieso man auf die Bezeichnungen „Scaletta“ und „Forcellina“ kommen konnte. Diese Namen sollen die neugeschaffene, enge Verbindung zwischen Rhein und Donau symbolisieren. In den Engadiner Alpen bilden der Scalettapass und die Forcellina (Forcellina = kleiner Pass, Pässchen) die Wasserscheide zwischen dem jungen Rhein und einem der bedeutendsten Zuflüsse der Donau, dem Inn. Die Schiffe „Scaletta“ und „Forcellina“ werden also auf dem Rhein immer daran erinnern, dass sowohl Rhein als auch Donau von den Wassern der Schweizer Berge gespeisen werden.

Doch, nun zurück zum Stapellauf des TS „Scaletta“. Nach dem Taufakt steigerte sich die Spannung, die letzten Kommandos ertönten, TS „Scaletta“ kam zum letztenmal auf dem Land in Bewegung. Auf einer ungefähr 80 m langen Querrhelling glitt das Schiff mit der Backbordseite voran langsam ins Wasser. Mit Ausnahme eines Huhnes, das im letzten Moment laut gackernd unter dem Schiffskörper hervorflatterte, ging alles reibungslos, und wir stellten mit Freuden fest, dass die „Scaletta“ auf dem Rhein ebenso gut schwimmt wie seinerzeit auf der Donau.

Wir wünschen den TS „Scaletta“ und „Forcellina“ immer gute Fahrt. R. Schuppisser

*

Die klangvollen Namen „Scaletta“ und „Forcellina“ vermögen vielleicht beim einen oder andern Leser dieser Zeilen den Wunsch zu wecken, eines schönen Sommers die beiden Pässe zu überschreiten. Der Scalettapass führt von Davos durch das Dischmatal bis Gulderigenhaus, dem hintersten bewohnten Bauernhäuschen. Bis hierher ist immer, auch im Winter, fahrbarer Weg. Nun geht es weiter der Strasse nach bis zur Schürlialp. Von hier steigt man in gut einer halben Stunde zum unbewohnten Dürrboden, 2011 m, folgt dem Sommerweg bis zu den Seeböden und weiter hinauf bis zur

Passhöhe, die auf 2611 m liegt. Von der Passhöhe führt der Weg hinunter durch das Val Sulsana nach Capella, ins Engadin.

Um über die Forcellina ins Engadin hinunterzu- steigen, müssen wir vorerst von Thusis aus dem Hinterrhein folgen, über Andeer hinaus und dann ins Averserstal einbiegen. Wir folgen dem Averser- rhein über Cresta und Juppa bis Juf, der höchsten Ortschaft in Europa, die ständig, d. h. Sommers und Winters, bewohnt ist. Juf liegt auf 2133 m. Von hier steigen wir auf zur Forcellina, die auf 2673 m liegt. Wir traversieren die Forcellina, folgen dem Weg über den Septimer- zum Lunghino- pass und steigen ab nach Maloya zum Silsersee, der durch die Quellen des jungen Inn gespiesen wird. Ueber Sils - Silvaplana erreichen wir St. Moritz.

H. B. S.

Mutationen Fahrpersonal

Es haben Patente erhalten:

Ernst Bigler	RS-Patent	29. 8. 51
Fritz Erni	RS-Patent	7. 9. 51
Gottfried Streuli	RS-Patent	5. 9. 51
Alfons De Bruyn	RS-Patent	2. 10. 51

Uebernahmen:

Pieter Van Aalst	Schiffsführer
	hat TS „Scaletta“ übernommen
Edwin Schurr	Schiffsführer
	hat TS „Offenberg“ übernommen

Uebertritte:

Walter Jäggi	Deckhand MS „Cristallina“
Hans Dettling	in Werkstatt Basel

Befördert wurden:

Arthur Temperli	zum Matrosen per 16. 8. 51
Alfons Laube	vom 2. zum 1. Maschinisten
	auf Schlepper „Zürich“

Wir gratulieren allen recht herzlich und wünschen weiterhin recht gute Fahrt.

PERSONALCHRONIK

Unsere Jubilare mit 25 Dienstjahren



Willy Kauder, Kapitän, Dienst Eintritt 1926
Schlepper „Schwyz“



Robert Augspurger, Kapitän, Dienst Eintritt 1926
Hafenschlepper „Zug“

Diesen beiden Jubilaren gratulieren wir herzlich und wünschen weiterhin recht gute Fahrt

Mutationen Schiffspersonal

Willi Hug	wurde zum Schiffsführer auf TS „Frauenberg“ befördert
Waldemar Hüber	Matrose TS „Offenberg“, Eintritt
Adam Strack	Matrose RS „Edelweiss 7“, Eintritt
Eduard Mathis	Schiffsjunge MS „Mesocco“ Eintritt: Leventinakurs 24
Henry Furrer	Matrose tritt über in Seeschiffahrt auf MS „Carona“
Karl Baumgartner	Matrose tritt über in Seeschiffahrt auf MS „Carona“
Ernst Christen	Schiffsjunge z. Z. Unfall
Albert Frey	„ TMS „Valeriana“
Joachim Knobel	„ RS „Edelweiss 18“
Bernhard Leuthold	„ MS „Fontana“
Willi Ramsauer	„ MS „Rotondo“
Bernhard Willi	„ RS „Edelweiss 8“
Hanspeter Zeltner	„ TMS „Artemisia“
Willi Zürcher	„ MS „Rabiusa“
Hansjörg Robert	Matrose tritt über in Seeschiffahrt auf MS „Anunciada“
Friedrich Schutter	wurde zum 3. Maschinisten auf „Bern“ befördert
Robert Widmer	wurde zum Steuermann auf „Luzern“ befördert
Robert Wetz	Matrose tritt über in Seeschiffahrt auf MS „Calanda“
Werner Keusen	wird als Lotse auf der Basler-Strecke eingesetzt

Erich Lott	Schiffsjunge TS „Frauenberg“ Eintritt
Ottmar Reinhard	Matrose RS „Edelweiss 10“, Eintritt
Eduard Suvaal	Matrose RS „Edelweiss 10“, Eintritt
Peter Willi	Schiffsjunge MS „Valbella“ Eintritt: Leventinakurs 24
Wilfried Reithaar	Schiffsjunge MS „Valcava“ Eintritt: Leventinakurs 24
Otto Mengel	Schiffsjunge RS „Edelweiss 25“ Eintritt: Leventinakurs 24
René Leu	Schiffsjunge MS „Bodio“ Eintritt: Leventinakurs 24
Max Wehrli	Matrose wurde zum Rudergänger auf „Unterwalden“ befördert
Rudolf Meier	Matrose tritt über in Seeschiffahrt auf MS „Cristallina“
Franz Bonin	Matrose RS „Edelweiss 12“, Eintritt
Günther Natsch	Schiffsjunge TS „Offenberg“ Eintritt: Leventinakurs 24
Adelbert Wolf	Matrose RS „Edelweiss 17“, Eintritt
Friedrich Gebhard	wird als Lotse auf der Basler-Strecke eingesetzt
Kurt Klee	wurde zum Matrosen befördert MS „Rhône“

Zu den Beförderungen gratulieren wir herzlich und wünschen allen recht gute Fahrt

FRAUENBERG & OFFENBERG von Wallner durch Tankreederei AG Basel e(SRAG) gemietet und betrieben

LEVENTINA 1952

Mutationen Fahrpersonal

Kurt Usler	neu Matrose	<i>Edelweiss 25</i>	Günter Steger	neu Matrose	<i>Edelweiss 15</i>
Arthur Troxler	Uebertritt	<i>SS Calanda</i>	Wolfgang Schmieding	Schiffsjunge	<i>Theresia</i>
Max Burger	"	<i>SS Anunciada</i>	Franz Benz	neu Matrose	<i>Edelweiss 11</i>
Peter Schumacher	"	<i>SS Carona</i>	Heinrich Steinheimer	"	<i>Fontana</i>
Othmar Rinderer	"	<i>SS Calanda</i>	Guido Newill	"	<i>Edelweiss 23</i>
Hendrikus Mohlberg	Schiffsjunge	<i>Marmorera</i>	Gustav Graul	"	<i>Edelweiss 15</i>
Peter Schneider	neu Matrose	<i>Madrano</i>	Sepp Weisshaupt	übernimmt	Schiffsführung
Jakob Dormann	"	<i>Beresina</i>			<i>Landquart</i>
Alwin Weber	Uebertritt	<i>SS Cristallina</i>	Albert Moser	übernimmt	Schiffsführung
Bruno Meier	"	"			<i>Cisalпина 3</i>
Joh. Hoek	neu Matrose	<i>Sonvico</i>	Fritz Studer	übernimmt	Schiffsführung
Pius Zehnder	"	3. Masch. <i>Schwyz</i>			<i>Cisalпина 4</i>
Adrianus Heesakker	Schiffsjunge	<i>Cisalпина 3</i>	Ruedi Krieg	Schiffsjunge	<i>Unterwalden</i>
Josef Zuber	wird als Lotse auf der		André Peters	"	<i>Valeriana</i>
	Basler Strecke eingesetzt		Max Kleeb	übernimmt	Schiffsführung
Walter Kunz	neu 3. Masch.	<i>Uri</i>			<i>Alpina 3</i>
Dirk Suvaal	"	Matrose <i>Edelweiss 10</i>	Silvio Huber	übernimmt	Schiffsführung
Werner Folezynski	"	" <i>Edelweiss 16</i>			<i>Lütschine</i>
Valentin Stettler	Uebertritt	<i>SS Anunciada</i>	Paul Brechbühler	neu ist wieder bei uns	
Ludwig Turrin	"	"		als Matrose eingetreten	
Antoine Gein	neu Matrose	<i>Beresina</i>	Heiri Tschudi	neu Matrose	<i>Airolo</i>
Georg Bugar	"	" <i>Edelweiss 7</i>	Otto Keller	übernimmt	Schiffsführung
Helmuth Ruckel	"	" <i>Edelweiss 8</i>			<i>Erica</i>
Fredy Lüthy	übernimmt	Schiffsführung	Kurt Grob	übernimmt	Schiffsführung
		<i>Cisalпина 7</i>			<i>Valcava</i>
Jakob Frehner	übernimmt	Schiffsführung	Willi Campani	übernimmt	Schiffsführung
		<i>Theresia</i>			<i>Valata</i>
Georg Steinmann	Uebertritt	<i>SS Carona</i>	Alexander Loretz	übernimmt	Schiffsführung
Rudolf Zimmerli	wurde zum Matrosen be-				<i>Alpina 5</i>
	fördert		Jakob Tanner	übernimmt	Schiffsführung
					<i>Campolungo</i>
Christoph Schmid	wurde zum Matrosen be-		<i>Es haben Patente erhalten:</i>		
	fördert und tritt über		Edgardo Ceresola	<i>Arnica</i>	seit 15.1.52. RS-Pat.
	<i>SS Anunciada</i>		Karl Vögtlin	<i>Alpina 3</i>	" 15.1.52. "
Otto Scherwey	wurde zum Matrosen be-		Franz Schaad	<i>Landquart</i>	" 5.2.52. "
	fördert		René Wiedmer	<i>Valata</i>	" 16.3.52. MS-Pat.

Zu sämtlichen Beförderungen gratulieren wir herzlich und wünschen allen Besatzungsmitgliedern
recht gute Fahrt.

Mutationen Fahrpersonal

Nicolai Tiganeli	Matrose neu	RS <i>Edelweiss 25</i>
Hermann Heck	" "	Schl. <i>Fribourg</i>
Fritz Kunz	3. Masch. "	" <i>Unterwalden</i>
Felice Mattioli	" "	" <i>Luzern</i>
Theodor Hardt	Ablöserschiffer neu zur Zeit	
		MS <i>Nostrano</i>
Karl Vöggtlin	Schiffsführer übernimmt	
		MTS <i>Cisalpinia 4</i>
Fritz Studer	Schiffsführer übernimmt	
		MS <i>Elisabeth</i>
Helmut Kauder	Schiffsjunge neu	Schl. <i>Uri</i>
Christoph Schmid	Matrose Uebertritt ex SS	<i>Carona/MS Tamina</i>
Frederic Andres	Matrose neu	RS <i>Edelweiss 13</i>

Kurs 25 (Schulschiff *Leventina*)

ist am 12. Mai 1952 eingerückt

	Geb.-Dat.	Heimatort:
Klaus Berger	12. 6. 36.	Wattenwil BE
Erwin Berlinger	13. 9. 36.	Oberuzwil
Helmut Bitterlin	6. 6. 36.	Rünenberg

Peter Bürgisser	13. 2. 37.	Giffers Fbg.
Euseb Fasel	28. 2. 36.	St. Ursen
Roland Frei	20. 8. 36.	Aawangen TG
Alois Frey	28. 7. 35.	Hägendorf
August O. Gsell	14. 9. 36.	Zihlschlacht
Jürg Häberli	7. 10. 36.	Münchenbuchsee (ausgetreten)
Xaver Imfeld	11. 12. 36.	Sarnen
Uranus Kessler	2. 5. 37.	Lustorf TG
Rolf Lüscher	16. 10. 36.	Holziken AG
Adolf Kunz	2. 6. 36.	Trub
Georg Mettler	19. 3. 36.	Herisau
Rudolf Nigg	23. 12. 36.	Maienfeld
Richard Okle	14. 3. 37.	Bussnang TG
Walter Oswald	4. 1. 37.	Richterswil
Josef Piller	8. 9. 36.	Plaffeien
Rolf Max Richner	6. 3. 37.	Hägglingen AG
Kurt Schwender	5. 5. 36.	Leibstadt
Kurt Seeger	19. 4. 37.	Ermatingen
Norbert Tanner	3. 11. 36.	Appenzell
Paul Tschannen	1. 11. 35.	Wohlen b. Bern
Hansjörg Zenger	6. 8. 36.	Schattenhalb/ Meiringen

Wallner GMS THERESIA & ELISABETH von SRAG gemietet und betrieben

Neues aus Würzburg



Der Stapellauf von TS „Gailberg“

(Photo E. Steiner)

Das Frankenstädtchen Würzburg ist schon des öfteren von uns erwähnt worden, und zwar einmal im Zusammenhang mit dem Umschlag verschiedener Transporte von und nach Oesterreich und ein andermal im Zusammenhang mit der Montagestelle der Deggendorfer Werft im Neuen Hafen von Würzburg, wo zwei von unserer Reederei gekaufte und zwei gemietete Donautankschiffe vom Stapel gelassen und auf den Rhein überführt worden sind.

Inzwischen hat die Schweizerische Reederei AG. für „Badisch-Schweizerisches Schiffahrtskontor G.m.b.H.“ noch ein drittes Donautankschiff erstanden, das gegenüber den anderen Tankschiffen verschiedene schiffsbauliche Veränderungen nötig hatte, welche wegen nicht sach- und fachgemässer Ausführung einige unliebsame Intermezzi zur Folge hatten. Um so überraschter war ich eines Tages, zu vernehmen, dass das Tankschiff vom Stapel gelassen werden sollte, und mein in dieser Hinsicht bestehender Pessimismus wurde dadurch noch bekräftigt, als ich

vernahm, dass dieses Fahrzeug noch auf die Schiffswerft nach Mannheim müsse, so dass es sich logischerweise nur um ein unvollendetes Werk handeln konnte. Auf jeden Fall stellte dieses Schiff einen Sonderfall dar und war es wohl wert, der Aufforderung nachzukommen, diesen mysteriösen Stapellauf an Ort und Stelle selbst in Augenschein zu nehmen. So schloss ich mich denn dem Schiffskomitee an und sah mit ziemlicher Spannung den Dingen entgegen, die da kommen sollten.

Auf der Deggendorfer Werft in Würzburg angelangt, erspähte ich das auf Helling liegende unförmige Mittelstück eines Schiffes, dem das Vor- und Achterteil plump abgetrennt war und wo an beiden Enden jeweils zwei Eisenplatten verloren ins Freie ragten. Und dieser rechteckige, schwarze Kasten sollte zu Wasser gelassen werden? Und doch war es so. Was sich da hässlich und verunstaltet unseren kritischen Blicken darbot, war TS „Gailberg“, das in wenigen Minuten dem nassen Element übergeben werden sollte. Die

Werftarbeiter trafen die letzten Vorbereitungen für den Stapellauf, dem ich mit grösster Besorgnis entgegensah; aber trotz meinen gehegten Befürchtungen glitt der unförmige Schiffsrumpf elegant und vorschrittmässig in die hoch aufspritzenden Fluten des Main, wo er sich sicher



wiegte und seine Schwimmfähigkeit nicht mehr angezweifelt werden konnte.

Bis dieses hässliche Entlein sich jedoch würdig in die Reihen unserer stolzen Rheinflotte eingliedern kann, wird es noch manchen Verschönerungsprozess über sich ergehen lassen müssen.

Erna Steiner, Ludwigshafen

TS „Venus“ ex „Gailberg“

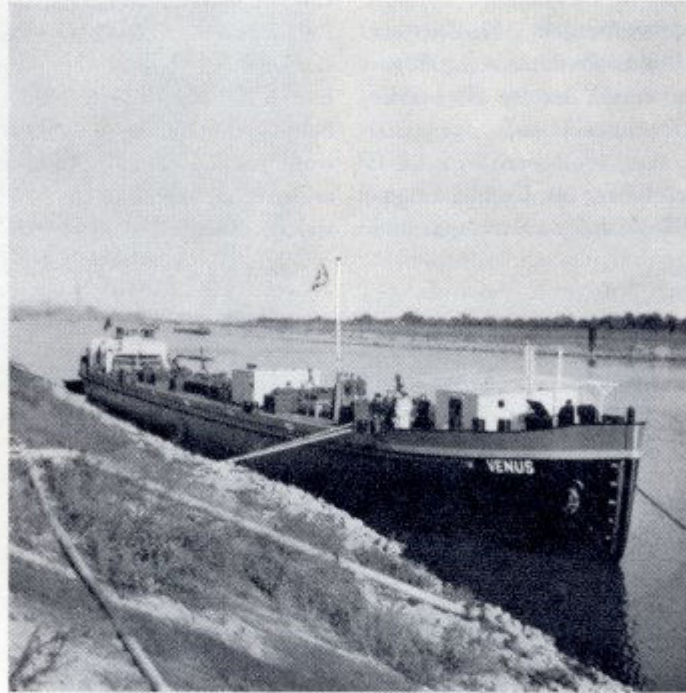


Photo E. Steiner

Mannigfaltig und beschwerlich waren die Entwicklungsstadien dieses Schiffes, aber weder der weite Weg von der schönen, blauen Donau über das Frankenland und den verbindenden Main auf den grünen Rhein, noch die gewaltigen und formgebenden Eingriffe der Technik konnten das erstrebte Ziel vereiteln.

Allen Gewalten zum Trotz erstand aus dem verstümmelten, plumpen Schiffsrumpf auf der Werft in Mannheim innert 4 Monaten ein ansehnliches Fahrzeug mit neuem Vorder- und Hinterschiff, und als Abschluss dieses Werkes fehlte nur noch ein Name. Der Fertigstellungstermin rückte immer näher, ohne dass für die Jungfrau ein passender Name gefunden worden wäre. Als man in Ludwigshafen eines Tages beratend zusammensass, wo verschiedene Fragen im Zusammenhang mit diesem erstmalig von BSK erstandenen 800 Tonnen Fahrzeug erörtert und auch wieder die unumstössliche Notwendigkeit der Namensgebung gestreift wurde, stiess zu diesem beratenden Ausschuss zufällig Frau Rund (Witwe des früheren Geschäftsführers von BSK

Kehl), welche, als sie den Grund der sorgenvollen Mienen erfuhr, spontan ausrief: „Tauft es doch auf den Namen ‚Venus‘!“ Kaum war dies gewichtige Wort gefallen, als unser Schiffsdisponent hereintrat und meldete, soeben sei von Basel telephonisch der Name für TS „Gailberg“ durchgegeben worden, und zwar: „Venus“! — Diese überraschende Botschaft verschlug den Anwesenden nun doch das Sprachvermögen, das nur allmählich wieder einsetzte, und wir hatten alle Mühe, Frau Rund davon zu überzeugen, dass der Name tatsächlich von Basel durchgegeben wurde und unser Schiffsdisponent nicht von ihr inspiriert worden sei. Aus dieser Ironie des Schicksals heraus schien unser Vorhaben doppelt berechtigt, dass Frau Rund als Vertreterin von BSK bei der Probefahrt der „Venus“ zugegen sein sollte.

Die Probefahrt war auf der Strecke von Ludwigshafen bis Speyer und zurück vorgesehen. Des Morgens begaben wir uns an Bord der bildschönen „Venus“, die ihren schlanken, renovierten Körper noch in den Fluten des Neckars wiegte und, sich

ihrer Schönheit voll bewusst, uns kokett und vielsagend anlächelte. Leider mussten wir später die Feststellung machen, dass dies anmutige Gebaren nur ein plumpes Ablenkungsmanöver war.

Als die letzten Vorbereitungen getroffen waren, wie z. B. Füllen des Kofferdamms mit Wasser als Ballast usw., wurde der 90 PS starke Mercedes-Benz-Motor angelassen, der den Rumpf der Schönen angstvoll erzittern liess. Auffallend lange dauerte es, bis Gnädigste geruhte, sich von dem Neckarufer zu trennen und

Schiffsleib in schmerzvollen Zuckungen bedrohlich an dem Schleusentor Zuflucht suchte, so dass in dieses tolle Spiel der Rettung verbürgende Anker eingreifen musste. Bei diesen gewalttätigen Massnahmen musste ein Schorbaum das Leben lassen, und einige Pfähle im Neckar dürften in ihrem Grunde etwas mehr Spielraum erhalten haben. Je fieberhafter die Besatzung arbeitete, desto ruhiger wurden die Gäste, die sich wohl in elegischen Betrachtungen zu ergeben schienen und vielleicht im geheimen irgendwelche Zusammenhänge zwischen dem Schiff



Photo E. Steiner

Gute Fahrt der „Venus“!

in die Mitte des Neckarflusses dirigieren zu lassen. Bald mussten wir bei der Dame eine störrische Eigenwilligkeit feststellen, denn sie steuerte immer dahin, wo sie nicht sollte, und es schien, wie wenn die Kokette mehr mit dem Wind als mit dem nassen Element liebäugelte. Fast willenlos liess sie sich von den sanften aber kraftvollen Armen ihres windigen Liebhabers von einem Ufer an das andere tragen, die Absichten ihres Schiffsführers vollkommen ignorierend. Hierbei entwickelte sie plötzlich ein derartiges Temperament, dass sie sich mit ihrem achterlichen Teil wild in die Steine des Neckarufers wühlte und mit ihrem übrigen langen

„Venus“ und der einarmigen „Venus“ von Milo zu erkennen glaubten.

In diese Stimmung tauchte plötzlich als Hoffnungsstrahl ein kleines schmuckes Hafenbötchen auf, das unserer weidwunden „Venus“ sicheres Geleit bis an ihre Ausgangsstellung bei der MOIG im Neckar anbot. Hier angelangt, liess man der Geschwächten einige Hilfeleistungen zuteil werden, um es noch ein zweites Mal mit ihr zu versuchen. Da nun seitens des windigen Gesellen keine Störversuche mehr unternommen wurden, schien das zweite Unternehmen doch etwas mehr vom Glück begünstigt zu sein. In direktem Kurs ging es in gemässigtem



Photo E. Steiner

Tempo der Neckarmündung entgegen und nach einem eleganten Dreh den Rhein aufwärts. Durch das züchtige Verhalten der Dame konnten Techniker und Ingenieure sich mit deren weiteren Fähigkeiten beschäftigen, weshalb sie bezüglich ihrer Schnelligkeit einige Erhebungen anstellten, was zu einem Resultat von 3,5 km pro Stunde führte. Zur Ehre dieses Fahrzeuges sei gesagt, dass diese Leistung durchaus zufriedenstellend ist, denn es handelt sich ja bei der Ausrüstung nur um einen Hilfsmotor, der für den gedachten Zweck vollauf genügt.

Inzwischen hat das Fahrzeug sowohl die erste Tal- als auch Bergfahrt mit Erfolg bestanden.

Erna Steiner, Ludwigshafen.

F. von der Heide, Schiffsführer der „Venus“

Einem Schiff einen Namen geben, bedeutet, einem Gegenstand, also einer toten Materie Leben einhauchen. Im Zuge der Vergrößerung unserer Tankflotte ist ein Schiff in die Reihe der bewährten Einheiten aufgenommen worden, dessen eigentlicher Heimatstrom die Donau war, und das nun nach teils mühseliger Fahrt, in Teile zerlegt, nach dem Rhein hinübergesiedelt hat.

Würzburg und Mannheim bildeten die Zwischenstationen der bewegten Fahrt, und aus dem Tankkahn „*Rohrberg*“ ist nun vor kurzer Zeit unser TS „*Padella*“ geworden, ein Schlepptankschiff (Tragfähigkeit ca. 999 Tonnen), dessen 12 Laderäume mit Heizschlangen ausgerüstet sind, so dass es sich auch für den Transport von schwerem Heizöl eignet.

Das Schiff lief vor kurzer Zeit in Würzburg vom Stapel, wobei die Gattin des Geschäftsführers der Rheinkontor Reederei & Transportgesellschaft m. b. H. in Ludwigshafen, Frau Müssig, als Taufpatin das Schiff mit den besten Wünschen auf frohe Fahrt dem nassen Element übergab. Zurzeit wird TS „*Padella*“ auf der Werft in Mannheim für die Fahrt auf dem Rhein ausgerüstet, und Schiffsführer Gustav Kets, ein bewährter Rheinschiffer unserer Flotte, wird in den nächsten Tagen das Schiff in seine Obhut nehmen.

Namen wie *Forcellina*, *Scaletta* und *Padella* spornen ungewollt zur tieferen Gedankenforschung an, denn wer wollte nicht über die wohlklingenden Worte nachdenken, um vergleichend sich die Bedeutung des für uns so wertvollen Schiffes und des im Südosten unserer Heimat gelegenen Teiles einer Alpenlandschaft vor Augen zu führen, die als Wasserscheide zwischen Donau und Rhein im Laufe von Jahrhunderten beachtlichen Einfluss auf die Entwicklung grösserer Landesteile errungen hat.

Der Weg des Suchens nach der Bedeutung des Namens „*Padella*“ führte nach Samaden. Ein Ort, der vielen Freunden des unvergesslichen Oberengadins sehr wohl bekannt ist. Im Führer des Alpenclubs durch die Bündner Alpen finden wir nachstehende Notiz:

Piz Padella = 2857 m ü. M., aus dem Lateinischen Padella = Pfanne.

Der Piz Padella, eine lange, fast ebene Felschneide, welche im westlichen Eckpunkt kulminiert, ist von der Hauptkette losgetrennt und weit gegen das Engadin zu vorgeschoben. Ein herrlicher Aussichtsberg mit prächtigem Blick auf die Berninagruppe und die Oberengadiner Seen. Meistens wird nur der nordöstliche Eckpunkt erstiegen, über welchen der Fussweg bis zur Spitze führt.

Ferner ist zu bemerken, dass unter den botanischen Seltenheiten auf dem Piz Padella die „*Viola calcarata*“ (langsporniges Veilchen), die „*Veronica aphylla*“ (blattloser Ehrenpreis), die „*Valeriana montana*“ (Bergbaldrian), die „*Primula montana*“ (Bergprimel) u. a. m. gedeihen. Diese Namen seien erwähnt, um wieder einmal in Erinnerung zu rufen, was eigentlich die Namen unserer grossen Doppelschrauben-Motortankschiffe bedeuten.

Der „*Cisalpina*“ in Basel ist anfangs Dezember ein reizender Gruss aus Samaden zugegangen, ein Gruss, der für sich selbst spricht und den wir nachfolgend weiterleiten an alle, die sich mit unseren Schiffen und deren Besatzung irgendwie verbunden fühlen und die daher die Zeilen gerne lesen werden, die ein Schüler der Sekundarschule Samaden verfasste, als herzliches Bekenntnis eines jungen Einwohners des jetzt schneereichen Oberengadins zu unserer Schifffahrt auf dem Rhein.

K. Blanckarts.

Samedan, den 1. Dezember 1952.

An die Reederei *Cisalpina*,

Auf Ihre Anfrage über den Piz Padella möchte ich Ihnen gerne einige Auskünfte geben. Zuerst möchte ich aber meine Freude ausdrücken, weil das neue Tankschiff Ihrer Reederei gerade den Namen „*Padella*“, das Wahrzeichen Samedans, erhalten hat. Für uns bedeutet es einen gewissen Stolz, wenn wir einmal nach Basel kommen und die „*Padella*“ im Hafen treffen, oder wenn wir ein anderes Mal in Rotterdam sind und mitten unter den vielen Rhein- und Meerschiffen die „*Padella*“ entdecken. Wie gerne würden wir einmal eine Rheinschifffahrt auf „unserem Schiff“



Samedan im Engadin.

▲
Piz Padella

▲
Piz Ot

machen. Wir möchten auch die Mannschaft der „Padella“ kennenlernen. Und wenn einmal ein Samadner als Schiffsjunge nach Basel käme, wäre es doch sicher sein sehnlichster Wunsch, auf der „Padella“ Dienst leisten zu können. Hoffentlich kennt aber jeder der Besatzung des Schiffes den Berg. Sollten sie ihn nicht kennen, dann sind sie freundlichst eingeladen, eine Reise ins Engadin zu unternehmen, um sich den Berg einmal anzusehen und mit ihm Bekanntschaft zu machen.

Im Taltrog des mittleren Engadins liegt das Dorf Samedan, am Fusse des sich im Nordwesten erhebenden Piz Padella. Der Name Padella bedeutet Pfanne. Alte Samadner behaupten,

der Name sei von der Kniescheibe und deren Gelenkpfanne abgeleitet worden. Der gleiche Berg wird vom benachbarten Dorf Celerina Pizatsch genannt.

Der Piz Padella hat die Form einer umgekehrten Pfanne. Er weist die Höhe von 2857 m ü. M. auf. Vom Talboden steigt man in steilen, steinigen und durch Lawinen entwaldeten Hängen bis nach Padella-Kulm hinauf. Padella-Kulm ist ein breites und fettes Rasenband, welches dem Vieh der Samadner als Alpland dient. Auf Padella-Kulm treffen wir eine höchst seltene Alpenflora, unter anderem Alpenakelei und sieben Sorten von Primeln. Die Padella-Kuppel besteht aus kahlem Dolomitgestein. Es ist der älteste Teil

des Engadins. In der Eiszeit reichte der Gletscher bis nach Padella-Kulm hinauf. Die Gesteinsarten, die wir an der Padella-Kuppel treffen, sind älter als Granit und Gneis.

Der Piz Padella ist ein guter Wettervoraus-sager. Wenn er einen Hut aufhat, ändert sich das Wetter ganz sicher.

Im Frühling lösen sich die Grundlawinen, die sich mit Getöse den Wiesen oberhalb Samedans entgegenwälzen.

Der Piz Padella ist ein unbekannter, aber schöner Aussichtspunkt des Oberengadins. Vom Piz Padella aus sieht man die Silvrettagruppe, die Dolomiten, die Bergamaskeralpen und die Berge der Adula-Kette.

Alljährlich brennt auf dem Piz Padella ein 1. August-Feuer, das von der Sommerkolonie der Baslerschulen in Samedan unterhalten wird.

Mit freundlichen Grüßen, speziell an die Besatzung der „Padella“.

Gian Andri Vital, Samedan.

TS „Padella“ ex „Rohrberg“



Gute Fahrt!

Nun hat die Aktion der Ueberführung der Donau-Tankschiffe über Würzburg auf den Rhein mit dem Stapellauf des siebten Schiffes ihren Abschluss gefunden, mit dem auch gleichzeitig die Auflösung der Montagestelle der Deggen-dorfer Werft im neuen Hafen von Würzburg verbunden ist. Zwei der erwähnten sieben Tank-schiffe gingen in Miete der SR über, vier wurden käuflich erworben und das siebente von BSK Kehl ebenfalls durch Kauf übernommen.

Zwei der in den Besitz der SR übergegangenen Schiffe wurden als Symbol ihrer Herkunft und Be-

stimmung nach dem Gebiet des Ursprungs ihrer Wasser, den beiden Pässen „Forcellina“ und „Scal-letta“ benannt, und die Namen der Tankschiffe „Rohrberg“ und „Oelberg“ wurden durch solche eines im Engadin liegenden Berges „Padella“ und des Flusses „Vernela“ ersetzt. Die zwei ge-mieteten Schiffe machten eine Namensänderung nicht notwendig und den schönsten Namen erhielt zweifellos das TS „Venus“, das als jüngste Einheit der Flotte unserer Reederei wegen seinen zwischenzeitlichen kapriziösen Ausschreitungen gar oft schon von sich reden machte.

Der Stapellauf dieses siebenten und letzten Donautankschiffes fiel in eine ausgiebige Regenperiode, weshalb auch das Gepäck der Beteiligten vorsorglicherweise zu zwei Dritteln aus nässe- und durchlässigen Ausrüstungsgegenständen bestand, um gegen alle Eventualitäten gefeit zu sein. Aber entgegen den ungünstig lautenden Wetterprognosen hatten wir während der Fahrt strahlenden Sonnenschein und lediglich kurz vor Beginn der Zeremonie glaubte „Petrus“, auch das Seine von oben herab zu der Taufe beitragen zu müssen, machte es aber dennoch gnädig, indem er abwechselnd drohend düstere Wolken am Horizont vorüberjagte und nur für kurze Augenblicke die etwas schadenfroh grinsende Sonne freigab.

Das Gelände der Werft gab infolge Gesättigtseins an Feuchtigkeit diese freigiebig wieder ab, weshalb ich mich mit (wie man hinterher gestand) Schwimmflossen ähnlichen Ueberschuhen ausgerüstet, vorsichtig balancierend durch den saugenden Schlick arbeitete, bis ich eine mir günstig erscheinende Position für die Schnappschüsse erkämpft hatte, und erst jetzt konnte ich es wagen, der näheren Umgebung meine Aufmerksamkeit zu widmen. Vor uns lag das auf den Stapeln noch befestigte, zur Taufe zu gelangende Schiff, dessen Name mit einem weissen Laken geheimnisvoll verhangen war. Ueber die Länge des Schiffes waren 25 Wimpel der einzelnen Schweizer Kantone gespannt. Am Bug des Schiffes wehte die Schweizer National-, die Reederei- und ganz hoch droben die deutsche Bundesflagge.

Ausser den eingeladenen Gästen und den Werftarbeitern hatte noch eine Schulklasse mit ihrem Lehrer auf dem Gelände Aufstellung genommen, die mit Spannung dem bevorstehenden Stapellauf entgegensahen. Pünktlich um 14.00 Uhr hielt Dr. Eglin von der Degendorfer Werft eine kleine Begrüssungsansprache, während welcher der Redner die gute Zusammenarbeit mit Rheinkontor und der Schweizerischen Reederei AG., Basel, betonte und abschliessend bemerkte, dass mit Fertigstellung der Arbeiten dieses Fahrzeuges auch die Mission der Montagestelle in Würzburg erfüllt sei. Nach Beendigung dieser Ausführungen ergriff Herr Wallner jun. das Wort wobei in kurzen Zügen das von dessen inzwischen verstorbenen Vater begonnene Werk der Ueberführungen der Donautankschiffe auf den Rhein Erwähnung fand, und Herr Wallner seinen Dank für die geleistete Arbeit aller Beteiligten zum Ausdruck brachte. Als letzter Redner betrat

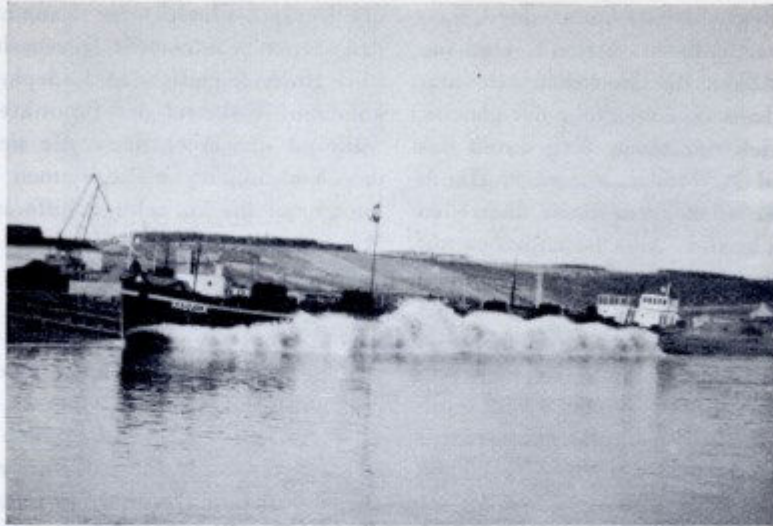
R. Schuppisser die Tribüne und gewährte nochmals einen kleinen Rück- und Ueberblick über diese nunmehr abgeschlossene Donautankschiff-Aktion der SR Basel. Und nun war der Moment des eigentlichen Taufaktes gekommen. Die Gattin unseres Geschäftsführers, Frau Müssig, wurde zur Tribüne geleitet und nahm den feierlichen Taufakt mit folgenden Worten vor:

Ich taufe dich auf den Namen „*Padella*“
und übergebe dich hiermit dem nassen Element.
Wenn auch noch niemand deines Schicksals
Lauf kennt,
so wünsch ich dir *viel* Glück für heut und
immerdar!

Nach dem Zerschellen der Schaumweinflasche am Bug des Schiffes fiel das weisse Laken herunter und in leuchtenden Buchstaben wurde der Name „*Padella*“ sichtbar. Der Leiter der Montagestelle erteilte nunmehr die Kommandos für den Stapellauf, und alsbald setzte ein emsiges Hämmern und Klopfen ein, die Klötze der Befestigung lösten sich, und mit zunehmender Geschwindigkeit glitt der Schiffskörper vorschriftsmässig in die hochaufspritzenden, lehmfarbenen Fluten des Hochwasser führenden Mains.

Der seit langem übernommene Ritus einer Schiffstaufe war beendet, und noch beeindruckt von diesem Erlebnis zog sich die Taufgesellschaft zurück.





Der Stapellauf.

Am Abend traf man sich noch einmal zu einem kleinen Mahl, wo Herr Karl Müssig Gelegenheit nahm, ebenfalls ein paar sinnvolle Worte an die Anwesenden zu richten, die dazu beitrugen, alsbald eine harmonische Atmosphäre herzustellen. Zu erwähnen wäre noch die Ansprache des allseits verehrten Herrn Beschoren vom Germanischen Lloyd Regensburg, der einen Einblick in

seine interessante, langjährige Tätigkeit gewährte. Die darin zum Ausdruck gebrachten reichen Lebenserfahrungen des Hochbetagten hinterliessen bei den Zuhörern einen tiefen Eindruck.

Befriedigt über den guten Ablauf dieses Tages trennten sich die Gäste, um in den verschiedensten Richtungen wieder dem Zuhause zuzustreben.

Text und Photos: Erna Steiner,
Rheinkontor, Ludwigshafen.

FORCELINA ex «Giggenberg» (Wallner, Deggendorf), 1967 verkauft an Zwaans, Dordrecht, n.N. «Limosella»

PADELLA ex «Rohrberg»

SCALETTA ex «Hirschberg» (Wallner, Deggendorf), 1974 verkauft an Navicula BV, Hardinxveld-Giessendam

VERNELA ex «Oelberg» (Wallner, Deggendorf), 1969 verkauft ins Ausland, n.N. «Vallisneria».

VENUS ex «Gailberg» (Wallner, Deggendorf), ex «Elsa», 1970 verkauft ins Ausland, umgebaut zum TMS, n.N. «Navicula», «Renate», «Vazal», «Dianne», «Atlas», 1999 verschrottet

FRAUENBERG (Foto Wi 230/26 auf Seit von CAMPANULA)& **OFFENBERG** von der Tankreederei AG (SRAG) Basel bis ???? gemietet.

Zusammenstellung SwissShips/MB Mai-2025