

Der Hafenschlepper «Unterwalden»

Heiri Hüsler 2024



Die kleine «Unterwalden», ca. 1925, bereits damals mit dem Schweizerkreuz im Kamin

Sie war ein ungewöhnliches Schiff mit einer aussergewöhnlichen Geschichte. Als 1949 der Schlepper «Unterwalden», als stärkster Schlepper auf den Rhein nach Basel kam, musste die kleine «Unterwalden» abtreten und wurde umgehend verschrottet und (fast) vergessen.

Begonnen hatte ihre Geschichte 1917 auf der Werft in Heikendorf bei Kiel. Danach tat sie Dienst bei der Kaiserlichen Kriegsmarine als Torpedo-Fangboot und Barkasse «Hecht». Ihr Rumpf bestand aus Holzplanken und ihre Maschine war ein Dieselmotor aus der Maschinenfabrik Görlitz. Je nach Quelle leistet dieser 160, 220 oder 360 PS.

Zwischen dem Steuerhaus und dem Maschinenraum erfolgte die Verbindung über ein Sprachrohr, was zur Folge hatte, dass neben dem Kapitän und dem Matrosen stets auch ein Maschinist an Bord sein musste, der die Maschine bediente.

Mit dem Ende des 1. Weltkriegs waren auch die Tage des Torpedo-Fangbootes «Hecht» gezählt, denn der Friedensvertrag von Versailles verbot dem Deutschen Reich eine eigene Kriegsmarine und verlangte die Auflösung der bestehenden Einheiten, entweder durch Verschrottung, Versenkung oder als Schadenersatz an die Siegermächte.

Die «Hecht» war ja kein eigentliches Kriegsschiff, auch wenn sie für die Kaiserliche Kriegsmarine arbeitete. Sie entging dem Schicksal der Kriegsschiffe und erhielt den Namen «Lydia», blieb aber noch im Norden Deutschlands.

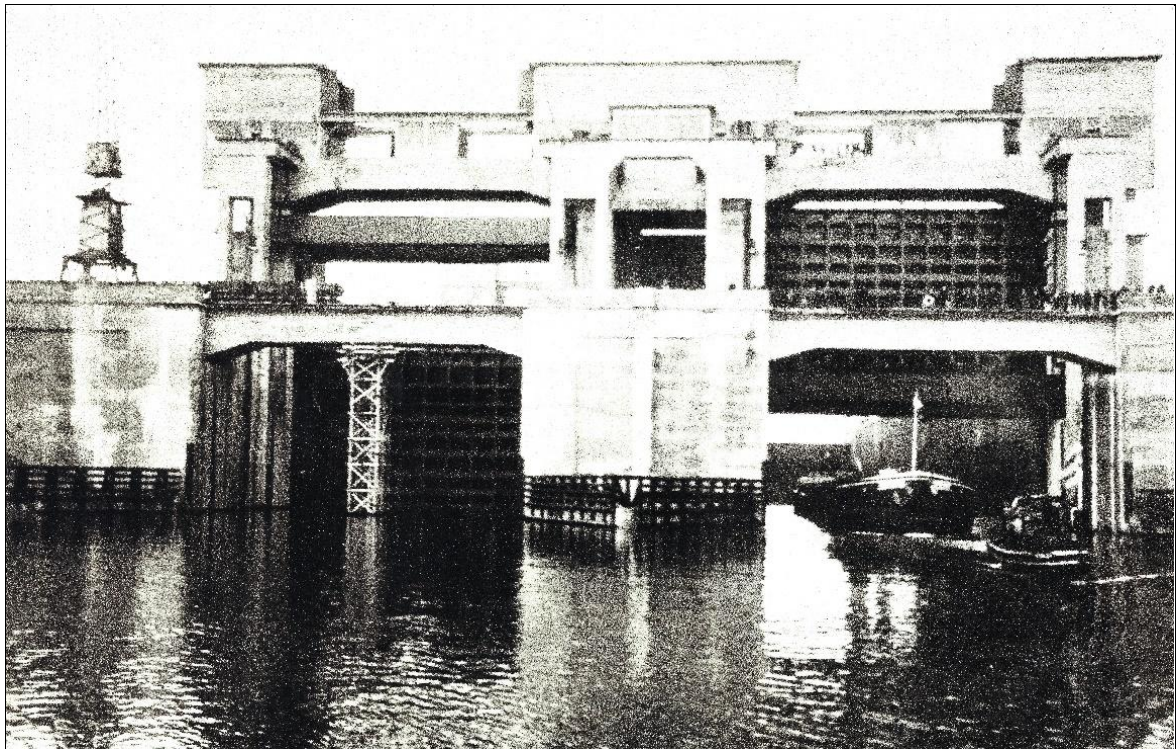
Zur gleichen Zeit entstand rund 1000 Kilometer südlich von Kiel in Basel die Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft, SSG. Ein grosses Problem war, dass die Wasserführung des Rheins in manchen Jahren nur während dreier Monaten die Schifffahrt bis Basel erlaubt. Die SSG erreichte, dass der fast 100-jährigen Kanal mit 50 Schleusen von Strassburg bis zum Rhein in Basel für Kanalschiffe befahrbar gemacht wurde.

Die meisten dieser Schiffe verfügten über keinen eigenen Antrieb und wurden mit Maultieren, später mit elektrischen Lokomotiven getreidelt. Bis zur Schleuse Hüningen ging das gut, aber für die Weiterfahrt benötigte die SSG unbedingt einen Schlepper, der die Kanalschiffe zu den Umschlagstelle in Basel zu «verschleppten», wie man damals sagte.

Als man in Basel vernahm, dass in Kiel ein geeignetes Schiff zum Verkauf stehe, fuhr der damalige technische Direktor Ott dorthin, kaufte die «Lydia» und liess sie nach Basel überführen, wo sie auf den Namen «Unterwalden» umgetauft wurde.

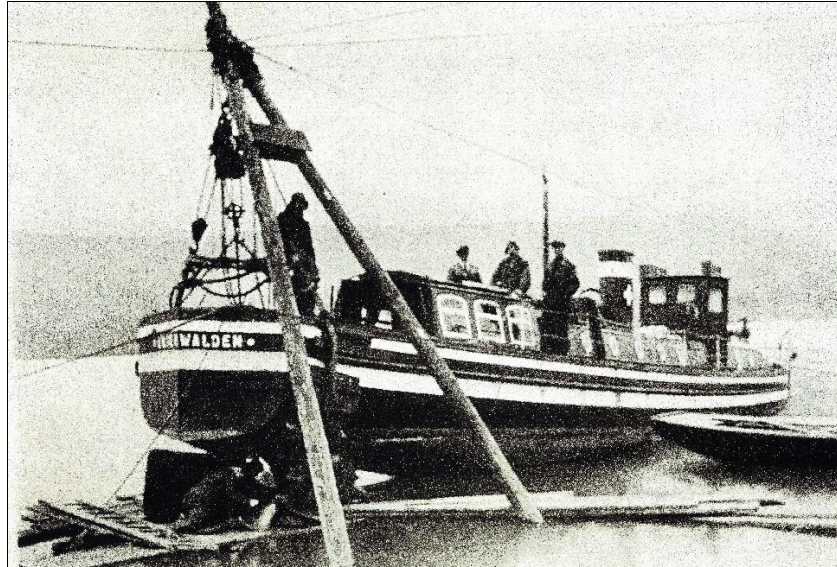
Anfänglich war man vom Hafenschlepper aufgrund seiner Schlepplleistung enttäuscht und verkaufte sie sogar an ihre Niederlassung in Rotterdam, die NV Nederlandsch-Zwitsersche Scheepvarts-Mij. Das Problem lag darin, dass die «Unterwalden» als Torpedo-Fangboot gebaut wurde und dabei lag der Focus auf Geschwindigkeit. Als Hafenschlepper konnte sie ihre Kraft nicht ausfahren und das führte rasch zur Überhitzung des Motors. Nachdem sie eine neukonstruierte Antriebsschraube bekommen hatte, löste sich das Problem sofort und die Muttergesellschaft, die SGG in Basel, kaufte das Boot von ihrer Niederländischen Tochterfirma zurück, nicht ohne Aufpreis für Spesen und verschiedene Optimierungen.

In den folgenden Jahren erledigte die «Unterwalden» eine ganze Palette von Aufgaben. Sie holte nicht nur die beladenen Kanalschiffe aus der Schleuse Huningue, sondern schleppte auch Frachtschiffe, wie jene der Buss-Serie (genannt Pritschen) nach Birsfelden, weil die Rad-Dampfschlepper wegen ihrer Breite nicht durch die Mittlere Rheinbrücke passten. Eine wichtige Aufgabe war es, den grossen Schleppern zu helfen, wenn diese in Basel mit einem Schleppzug zu Tal aufdrehen mussten. Dann zog die kleine Unterwalden jeweils den Bug der schwerfälligen Schlepper herum, weil diese beim Manöver kaum Druck auf dem Ruder hatten.



Die erste Schiffsdurchfahrt durch die grosse Schleuse Kembs. Die kleine Schleuse, links, befindet sich noch im Bau

Ihren grössten Tag hatte die kleine «Unterwalden» am 3. Mai 1932, als sie als erstes Schiff mit dem Schleppkahn «Rhenania 29» im Anhang, die grosse Schleuse Kembs befuhr und damit eine neue Ära der Basler Rheinschiffahrt eröffnete. Auf der Brücke verfolgen zahlreiche Schaulustige die Ausfahrt des Schleppzugs. Die kleine Schleuse befand sich damals noch im Bau. Wegen den Radschleppern wurde sie genauso breit wie die grosse Schleuse gebaut.

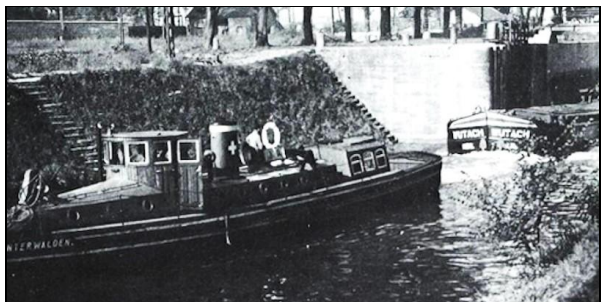


Schraubenwechsel in Basel

Ein Schauspiel der besonderen Art war es jeweils, wenn ein Schraubenwechsel anstand. Anstatt auf die nächste Werft in Strassburg zu fahren, wurde in Basel das Heck der «Unterwalden» mit einem improvisierten Krangerüst aus dem Wasser gehoben und von einem Floss aus die Schiffsschraube ausgewechselt.



Ausfahrt Schleuse Huningue



Mit Péniche «Wutach» im Anhang



In der Mittleren Rheinbrücke



Strangübernahme von der «Zürich»



Hilfeleistung bei zu Tal drehen



Empfang des Kümo «Bernina», 24.06.1936

Für den Hafenschlepper «Unterwalden» gab es immer Arbeit

Die Besatzung bestand aus drei Personen, praktisch die ganze Zeit mit Kapitän, Max Schäfer, aus Marlen bei Kehl, der das Handwerk beim Wasserbau bei der Rheinregulierung gelernt hatte. Maschinist war Walter Zieger, von dem man sagte, dass er der Einzige sei, der den Görlitz-Motor zum Laufen bringen konnte und deswegen sogar mal aus den Ferien geholt wurde. Matrose war Robert Augsburg, auch er war eine legendäre Person im Basler Hafen und fuhr später viele Jahre lang als Kapitän auf dem Hafenschlepper «Zug».

Nach dem 2. Weltkrieg war auch die Zeit der kleinen «Unterwalden» langsam abgelaufen. Ihre Aufgaben übernahm der Hafenschlepper «Zug», der zuvor ab 1942, als «Wega» ebenfalls als Torpedo-Fangboot, für die Deutsche Reichsmarine in der Ostsee im Einsatz war. Die Britische Besatzungsbehörde verkaufte 1948 das Schiff an die Schweizerische Reederei AG. Der damalige technische Direktor August Keller und Robert Augsburg holten es in Kiel ab und überführten es auf den Rhein. Auf der Werft in Strassburg wurde es für den Einsatz als Hafenschlepper tauglich gemacht und erhielt anstelle der grauen Tarnfarbe der Kriegsschiffe den schwarz/roten Anstrich mit dem Schweizer Kreuz und den Namen «Zug». Etwas später verfuhr man genau so mit der baugleichen «Fribourg», die zuvor Sirius II hiess.

Kurz bevor die neue, grosse «Unterwalden» den Schleppbetrieb aufnahm, wurde die kleine, alte «Unterwalden» im Basler Hafen an Land gesetzt und von den Schiffsjungen des Leventina-Kurses abgewrackt. Der hölzerne Rumpf wurde zersägt und vom Maschinisten, Walter Zieger, in seiner Wohnung verheizt. Die Maschine, die heute ein Museumsstück wäre, kam zum Alteisen.

Der Kapitän, Max Schäfer, ging in den Ruhestand und blieb seiner Lebtag in Basel wohnhaft. Der Maschinist, Walter Zieger, wechselte auf das Werkstattschiff «Salve Regina» und verstarb nur wenige Jahre später. Der Matrose, Robert Augsburg, fuhr nachher als Kapitän auf dem Hafenschlepper «Zug» und auf den andern Schleppern, solange die SRAG noch solche besass. Zuletzt fuhr er als Schiffsführer auf der «Viamala», die nach ihrer Havarie 1967 eine Maschine des Schleppers «Luzern» bekommen hatte. – Immerhin.



Blick ins Hafenbecken 1 mit dem neuen Bernoulli-Silo, ca. 1927. Im Vordergrund die «Unterwalden» neben einem Schleppschiff der «Buss-Serie» mit liegendem Haspel, der sogenannten «Nierenquetsche»

Quellen:

Hans Studer, Kehl
Urs Vogelbacher, Riehen
Schweiz. Wirtschaftsarchiv, Basel

Armin Frick, Richterswil
Staatsarchiv Basel-Stadt
Chronik 50 Jahre Schweiz. Reederei, Basel