

Die Flotte der *Lloyd A.G.* besteht bei Kriegsausbruch aus den 24 nachstehend aufgeführten Motorgüterbooten (Motorgüterschiffen) unter Schweizer Flagge:

256	GMS EIGER	480 PS	965 Tonnen	gebaut	1937	Mainz
275	MOENCH	500 "	993 "	"	1939	Millingen
276	JUNGFRAU	500 "	968 "	"	1939	Tamise
255	BADUS	480 "	833 "	"	1937	Millingen
277	MATTERHORN	400 "	664 "	"	1939	"
283	• MONTE ROSA	400 "	664 "	Adler 2200	1939	"
281 <sup>90</sup>	• WILDHORN	400 "	664 "	Adler 2200	1939	Tamise
284 <sup>11/12</sup>	• OLDENHORN	400 "	664 "	Adler 2200	1939	"
223	UETLIBERG	300 "	567 "	"	1895	Slikkerveer
236	→ ALETSCHHORN	330 "	457 "	"	1936	Tamise
221	→ + FURKA	220 "	475 "	"	1932	"
222	→ + GRIMSEL	220 "	475 "	"	1932	"
237 <sup>211</sup>	→ + BELCHEN	270 "	397 "	"	1936	"
238 <sup>11/12</sup>	→ + PASSWANG	270 "	397 "	"	1936	"
211	→ + MONTO	270 "	397 "	"	1934	Mainz
210	→ + MORON	270 "	397 "	"	1934	"
174	SAENTIS	220 "	450 "	"	1933	Tamise
175	GLAERNISCH	220 "	415 "	"	1933	"
176	TITLIS	220 "	415 "	"	1933	"
177	RIGI	220 "	444 "	"	1933	"
178	PILATUS	220 "	417 "	"	1933	"
212	→ + ALLALIN	220 "	488 "	"	1934	Mainz
228 <sup>90</sup>	→ + WETTERHORN	250 "	483 "	"	1935	Tamise
232	→ + SCHRECKHORN	270 "	483 "	"	1935	"

MOENCH und JUNGFRAU sind seit dem Frühjahr 1939 in Betrieb, MS OLDENHORN und MATTERHORN seit Ende Juli und die beiden letzten Neubauten MS WILDHORN und MONTE ROSA kommen erst knapp vor Ausbruch des Krieges in der letzten Augustwoche von den Werften Tamise und Millingen. (PFALZ, SCHWARZWALD (Rijn-Lloyd))

Im August 1939 sind im Brikettverkehr Wesseling -- Basel beschäftigt die Schiffe EIGER, ALETSCHHORN, TITLIS, SAENTIS, GLAERNISCH, ALLALIN und BELCHEN; die vier letztgenannten kombiniert mit Talreisen von Rheinfeldern / Grenzach nach Hoechst / Leverkusen (Säure, Lauge, Soda, Chemikalien).

Abgenommene Mengen 1939:	Briketts	44.617 t (August 4.480 to)
(„Lloyd-Dienst“)	Säure	1.000 t
	Lauge	6.300 t zu Berg
		3.000 t zu Tal
	Soda	1.737 t
	Chemikalien	1.345 t
	Diverses	ca 3.000 t

Die übrige Flotte, verstärkt durch die deutschen Mietschiffe STURMVOGEL und SEEADLER, die der Lloyd G.m.b.H. Mannheim gehören, die ROSORIUS- MS AENNE

SCHORSCH, MARIA und die holländischen Partikuliere SECUNDA und AGATHA, fährt Getreide und Stückgut ab Seehäfen oder Kohle und Koks ab Stein/Born und Sluiskil.

Abgenommene Mengen 1939: Januar – August : („Gemeinschaftsdienst“)	Getreide	27.232 Tonnen
	Stückgut	6.556 „
	Kohlen/Koks	13.804 „

MS GRIMSEL und FURKA sind an Lloyd Mannheim vermietet und fahren zusammen mit den Mannheimer Mietschiffen CURO, CORJO, JACO, RUPEL, SPERANCA und den beiden Rotterdamer Schiffchen PFALZ und SCHWARZWALD im Dienst Seehäfen – Mittelrhein (deutscher Verkehr).

Nachdem im 1. Halbjahr lange Niederwasserperioden die Schifffahrt sehr beeinträchtigten, brachten die Monate Juli und August 1939 sehr starken Verkehr bei günstigen Wasserständen.

Gegen Ende August 1939 ist die Spannung in der internationalen Lage aufs Höchste gestiegen. Die Schifffahrt nach Basel hört praktisch auf. Das deutsche Personal will nicht mehr über Karlsruhe hinausfahren, die französischen Schiffer, die sich auf der deutschen Strecke befinden, lassen ihr Fahrzeuge zum Teil in Stich und verlassen Deutschland per Bahn. Die Reedereien fahren nicht mehr ab Straßburg zu Berg. Die Talfahrt ist eingestellt. Nur auf dem Kanal Straßburg – Hinnigen (für Pennichen) wird vorläufig noch gefahren. Von unserer Flotte liegen am 26.8.39 in Basel in Löschung oder schon leer und warten die Weiterentwicklung der Lage ab: MOENCH, EIGER und ÜETLIBERG. Am 27.8. trifft WETTERHORN in Basel ein mit 200 Tonnen Roggen für Weil. Da es zu riskant scheint, das Schiff dort zur Löschung vorzulegen ( der Hafen Weil wird übrigens dann noch am selben Tag geräumt), bleibt es vorläufig in Basel und fährt am 30.8.nach Rheinfeldern zum Löschen. Als eines der letzten Schiffe trifft MS MATTERHORN auf seiner ersten Reise am 28.8. in Basel ein, mit einer Ladung Getreide und Stückgut ab Rotterdam. Das MS ALLALIN hatte am 28.8. in Rheinfeldern Lauge für Höchst geladen. Es wartet ebenfalls in Basel und fährt am 2.9. dann wieder nach Rheinfeldern zurück, wo es leer gemacht wird. Leer in Basel liegen ausser den genannten sieben Lloyd-MS auch das Mietschiff AENNE des Herrn G. Rosorius, für das wir die Bewachung übernehmen, nachdem die Bemannung per Bahn nach Duisburg zurückgefahren ist.

Auf der Fahrt nach Basel erreichen am 26.8. die folgenden Schiffe Kehl und erhalten Order, sofort beladen wieder zu Tal zu fahren und so schnell wie möglich Lobith zu erreichen:

MS BADUS mit 583 Tonnen Koks ab Stein  
MS MORON mit 300 Tonnen Koks ab Stein  
MS SAENTIS mit Chemikalien ab Höchst nach Grenzach.

Ebenso fährt MS RIGI, das gleichen Tags in Straßburg programmgemäß leergemacht wurde, sofort direkt nach Holland durch.

Die gleiche Weisung wird allen unseren Schiffen auf der deutschen Strecke erteilt, somit drehen am 26. und 27. 8. ebenfalls zu Tal:

Ab St. Goar: MS GLAERNISCH mit 230 Tonnen Brikets für Basel  
MS PASSWANG mit 300 Tonnen Getreide für Basel

Ab Wesseling leer, wo sie auf Ladung warteten, die MS TITLIS und ALETSCHHORN

Ab Emmerich MS MONTO mit 247 Tonnen Phosphat für Basel.

#### Die Motorschiffe

JUNGFRAU	mit 653 t Koks ab Sluiskil für Basel
WILDHORN	mit 350 t Koks ab Sluiskil für Basel
MONTE ROSA	mit 378 t Koks ab Stein für Basel
SCHRECKHORN	mit 400 t Koks ab Stein für Basel
OLDENHORN	mit 580 t Koks ab Born für Basel

werden auf der Bergfahrt in Millingen oder Lobith angehalten.

Die MS GRIMSEL und FURKA, die an die Lloyd Mannheim vermietet sind, passieren am 28.8.39 Lobith zu Tal mit Stückgütern für Antwerpen und Rotterdam. Sie werden nach Leerwerden ausser Miete genommen und stillgelegt.

MS PILATUS trifft am 31.8. mit Stückgut ab Mittelrhein- und Niederrheinstationen in Rotterdam ein, womit alle unsere Schiffe entweder in Basel oder in Holland in „Sicherheit“ sind.

In der folgenden Nacht überfällt Hitler Polen, ~~1.9.39~~ worauf automatisch die Alliierten im Westen losschlagen. So glaubt man bei uns, doch es kommt anders und zwischen Siegfried- und Maginotlinie bleibt es sozusagen ruhig. Die „Druile de guerre „ beginnt.

Ebenfalls mit Schweizer Ladung in Holland zurückgehalten wird das Lloyd-Mannheim gehörende MS STURMVOGEL, das bei uns in Miete fährt, desgleichen die holländischen Mietschiffe AGATHA und SECUNDA, die Ladung für Mannheim haben und deren Eigentümer sich weigern, nach Deutschland zu fahren. Die Ladungen werden Anfangs September 39 in die MS Schorsch und CORO umgeschlagen, worauf die holländischen Partikulierschiffe ausser Miete gehen.

MS SEEADLER und die Mannheimer Mietschiffe MARIA, SCHORSCH, CURO und ILSE werden durch Lloyd Mannheim weiter im Verkehr Antwerpen/Rotterdam – deutsche Rheinhäfen betrieben.

Am 30.8.39 orientieren die schweizerischen Reedereien durch nachstehenden Zirkular ihre Kunden über die Lage der Rheinschiffahrt:

„ Die am Schweizerverkehr beteiligten Rheinreedereien betrachten es als ihre Pflicht, Sie hiermit über die gegenwärtigen, auf höhere Gewalt zurückzuführenden Verhältnisse auf dem Rhein zu unterrichten:

Infolge der in allen Rheinuferstaaten getroffenen behördlichen Maßnahmen hat ein großer Teil der Schiffsbemannung die Fahrzeuge verlassen müssen.

Mangel an Wagenmaterial und Umschlagspersonal verunmöglichte bis jetzt den Umschlag in den Oberrheinhäfen. Auch Durchfuhrschwierigkeiten behindern die Transportabwicklung.

In den letzten Tagen können von den Seehäfen aus zu Berg fahrende Schiffe nur noch bestenfalls bis zu den Mittelrheinhäfen gelangen.

Abnahme in den See- und Binnenhäfen kann nur nach Maßgabe des den Reedereien zur Verfügung stehenden Eigenraumes erfolgen.

Die Reedereien sind nicht in der Lage, Instruktionen entgegenzunehmen, die unvereinbar sind mit der Transportdurchführung bei den herrschenden Verhältnissen.

Wir halten uns weiteren Bericht vor.

Für die Reedereien: das Sekretariat „ „

Anfangs September 1939 muß ein Teil unseres Schiffspersonals zum Militärdienst einrücken. Es verbleiben auf den sieben in Basel stillgelegten Schiffen noch 15 Kapitäne, Matrosen und Schiffsjungen. Vier Kapitäne behalten wir vorläufig als Wachleute hier, den anderen Leuten wird auf Mitte September gekündigt.

Die in Lobith und Millingen liegenden Schiffe werden anfangs September nach Antwerpen und Rotterdam disponiert. Ein Dutzend bewährter Kapitäne und Matrosen bleiben bei reduziertem Lohn als Wachleute, die übrigen mustern im Laufe des Monats ab.

Acht Schweizer Schiffsjungen, die größtenteils ihre Lehre erst angefangen haben, kehren per Bahn ab Rotterdam nach Basel zurück und werden entlassen.

Der Personalbestand unmittelbar vor Kriegsausbruch betrug 26 Kapitäne, 32 Matrosen, 17 Schiffsjungen, total 75 Mann, die sich auf folgende Nationalitäten verteilen:

57 Deutsche, 8 Holländer, 9 Schweizer, 1 Elsässer.

Die in den Seehäfen stillgelegten MS dienen vorläufig als Lagerschiffe für ihre Kohlen- und Getreideladungen. MS GLAERNISCH, das ursprünglich für Basel bestimmte Brikets an Bord hat, wird durch die Braunkohle G.m.b.H. nach Capelle(Holland) umdisponiert und gelöscht. Die leeren Schiffe werden als Leichter verwendet für noch eintreffende Getreidepartien. Künftig sollen die Transporte jedoch über Cete und Genua (Mittelmeer) geleitet werden.

In Mannheim liegen etwa 35 - 40.000 Tonnen Güter für die Schweiz, die infolge der Einstellung der Oberrheinschiffahrt dort gelöscht wurden. Ihr Abtransport per Bahn kommt langsam in Gang. Der Bahntransport ab Holland durch Deutschland ist möglich, Verhandlungen mit Frankreich führen zum Erfolg, daß ab Mitte September 39 auch die belgisch/französische Linie benützt werden kann. In Rotterdam und Antwerpen werden unsere Schiffe größtenteils auf Bahn gelöscht, während ein Teil der Kohlenladungen auf Schiffe der SRAG und der Lloyd G.m.b.H. Mannheim umgeschlagen werden zur Verschiffung nach Mannheim. Als letztes der Ende August beladen zurück disponierten Schiffe wird am 12. 10.39 in Rotterdam das MS MONTO leer. (SRAG = Schweizerische Reederei AG)

Im Oktober 1939 kommt der Verkehr ab Rotterdam und Antwerpen mit holländischen, belgischen und schweizerischen Schiffen nach den deutschen Rheinhäfen allmählich wieder in Gang. Die deutschen Reedereien hatten die Fahrt, abgesehen vom ersten Schock Ende August/ anfangs September, überhaupt nicht eingestellt. Der Reichsverkehrsminister teilte durch den deutschen Generalkonsul in Rotterdam offiziell mit, daß holländische Schiffe und das Personal ungehindert nach Deutschland fahren können, daß sie weder festgehalten noch

zur Verrichtung irgendwelcher Dienste gezwungen werden. Dasselbe gelte auch für die belgischen und schweizerischen Schiffe. Ebenso wurde die Frage der Verproviantierung der nichtdeutschen Schiffer gelöst, die durch die inzwischen im Reich eingeführte Lebensmittelrationierung schwierig geworden war. Der zur Einfuhr freie Mundvorrat wurde vergrößert und den Schiffen je nach der Dauer ihres Aufenthaltes in Deutschland Rationierungsmarken zugeteilt. Durch die Umstellung auf die Kriegswirtschaft, die sich auch auf dem gebiete des Verkehrswesens natürlich sehr stark auswirkt, hat das Reich alles Interesse daran, daß soviel Schiffsraum wie möglich auf dem Rhein eingesetzt wird, um den gewaltigen Verkehr zu bewältigen.

Wie die anderen schweizerischen Reedereien entschließt sich auch die Lloyd A.G., den Verkehr ab Rotterdam und Antwerpen wieder aufzunehmen. Am Oberrhein dagegen bleibt die Schifffahrt aus naheliegenden militärischen Gründen auch weiterhin eingestellt. Deutschland hat übrigens die Fahrt zwischen Karlsruhe und Basel bereits Anfangs September formell verboten, während die französischen Militärbehörden schon bei Kriegsausbruch die Schleuse Kembs stillgelegt und besetzt haben und nun im Oktober 39 auch noch die vier festen Eisenbahnbrücken Neuenburg/Chalampe, Brisach, Kehl/Straßburg und Wintersdorf sprengen. 12.10.1939.

Die in Holland/belgien liegenden 17 Lloyd-MS werden wieder bemannt. Die Personalfrage wird ohne allzugroße Schwierigkeiten gelöst, da die Schiffe nicht zu gleicher Zeit in Fahrt kommen, sondern sukzessive ab Anfangs Oktober bis Ende November 39. Sofort disponibel sind die als Wachleute zurückgebliebenen deutsche Kapitäne, von denen die jüngeren vorerst als Matrosen fahren. Dann wird Personal, das noch in Basel war, ebenfalls nach Rotterdam beordert sowie durch Lloyd-Mannheim verschiedene Kapitäne und Matrosen, die entlassen worden waren und noch keine andere Stelle angenommen hatten. Der Holländer Van Look übernimmt wieder MS SCHRECKHORN und auf MS TITLIS wird vorübergehend Kapitän Van Hoff von MS SCHWARZWALD versetzt, bis Kapitän Alois Friedmann, der nächstens aus dem Militärdienst entlassen werden soll, das MS übernehmen kann. Die fehlenden Matrosen werden durch Rijn-Lloyd Rotterdam angemustert. Zusammensetzung des personals, nachdem alle Schiffe in Fahrt sind:

22 deutsche und 15 holländische Kapitäne und Matrosen.

Die Rotterdamer Rijn-Lloyd-MS PFALZ und SCHWARZWALD fahren bereits Ende September leer zu Berg und werden im Niederrhein-Dienst eingesetzt, hauptsächlich für Taltransporte der DENIETRAG ab Köln und Nuß.

Als erste Basler Lloyd-MS werden die beiden „Tankschiffe“ SAENTIS und GLAERNISCH in Fahrt gesetzt. Sie sind an die I.G.Farbenindustrie Frankfurt/Main vermietet worden für Laugentransporte auf der Strecke Leverkusen – Höchst. Die I.G.Farben übernimmt das Risiko für Kriegsschäden bis zum Betrage von sfr. 150.000,- pro Schiff.

MS JUNGFRAU folgt am 13.10.39 mit einer Ladung Koks ab Rotterdam für Köln. Nach anschließender Talreise mit Sand von Linz nach Arkel wird das Schiff in die Kiesfahrt eingesetzt, von der weiter unten näheres berichtet wird.

MS FURKA ladet in Born 400 Tonnen für die Schweiz bestimmte Kohlen nach Mannheim und fährt am 26.10. zu Berg. In der Folge bleibt das Schiff in der Mittelrheinfahrt beschäftigt, hauptsächlich für Stückguttransporte aus Mannheimer Abschlüssen.

Leider wird die effektive Wiederaufnahme der Fahrt für einen großen Teil der Flotte ( sieben Schiffe) durch die unselige „GRANO-AFFÄRE“ gut 2 ½ Monate hinausgezögert. Es ist der Lloyd A.G. gelungen, von der Eidgenössigen Getreideverwaltung (EGV) den Transport von etwa 3.000 Tonnen Weizen, die Mitte Oktober mit S/S "GEORGE M. EMBIRICOS" in Rotterdam eintreffen sollen, zu erhalten zur Verschiffung nach Mannheim und Reexpedition per Bahn nach Basel. Der Dampfer wird an der britischen Kontrollstation Downs aufgehalten und trifft mit erheblicher Verspätung am 25.10.39 in Antwerpen ein, wo er zu löschen hat. Obwohl das Schiff nachher sowieso Rotterdam anlaufen wird, besteht die Seereederei plötzlich darauf, daß die Grano-Partie in Antwerpen herausgenommen wird. Nach telephonischem Hin und Her zwischen Basel, Bern, Rotterdam und Antwerpen akzeptiert die EGV diese Forderung und wir müssen uns einverstanden erklären. Die MS RIGI und GRIMSEL, die bereits leer in Antwerpen liegen, beginnen am 27.10. mit der Übernahme, während die MS BADUS, ALETSCHHORN, PASSWANG, MORON und PILATUS sofort von Rotterdam abgehen und am 28.10. ebenfalls ladebereit längsseits des Dampfers liegen. Am 30.10. ist die ganze Partie verladen mit Ausnahme von 60 Tonnen, die überstaut sind und deshalb in Rotterdam gelöscht werden müssen. Wider Erwarten können unsere Schiffe jedoch die Reise nicht antreten, da die belgische Regierung das Getreide nicht zur Ausfuhr frei gibt. Die Verhandlungen und diplomatischen Demarchen in Bern und Brüssel ziehen sich bis Ende November hin. Die englische Kontrollkommission in Downs hatte das Getreide zum Transit nach der Schweiz freigegeben, doch scheint die belgische Heeresleitung an der Sperre Schuld zu tragen, indem sie diese 3.000 Tonnen Weizen im Lande behalten will als Armeereserve. Es gelingt der EGV schließlich aber doch, die erforderliche Ausfuhrlicenz zu erhalten, jedoch zu der für uns katastrophalen Bedingung, daß der Weitertransport nur per Bahn via Frankreich erfolgen darf. Die sieben Schiffe müssen also in Antwerpen wieder ausgeladen werden. Als erstes beginnt BADUS am 29.10.39 mit Löschen und am 5.12. sind alle leer. Die Liegegeldvergütung steht natürlich in keinem Verhältnis zu der entgangenen Fracht und dem durch das sechswöchige Liegenbleiben entstandenen Ausfall. Wäre die EGV unserem Rate gefolgt, auf der vorgesehenen Löschung in Rotterdam zu bestehen, so wären die Schiffe spätestens Mitte November in Mannheim und die Ware wohl in der Schweiz gewesen zu einem Zeitpunkt, da sie noch in Antwerpen in den Schiffen blockiert lag. Die 60 Tonne, die vom Dampfer noch in Rotterdam gelöscht werden mußten, waren anstandslos sofort auf der die Bahn umgeschlagen und via Deutschland nach Basel speditiert worden.

Jedes der sieben Schiffe fährt nun sofort leer zu Berg, um in der Kiesfahrt eingesetzt zu werden, in der fast alle anderen Lloyd-Schiffe bereits seit Mitte November 39 beschäftigt sind.

Durch Vermittlung von Lloyd-Mannheim und Denietrag/Köln wurde ein Frachtvertrag mit der „Organisation Todt“ in Wiesbaden abgeschlossen. Diese Amtsstelle beschäftigt eine große Anzahl Schiffe für Kiestransporte ab den verschiedenen Baggerplätzen im Niederrhein nach Koblenz, Mainz und anderen Bahnverbindungen nach dem Westen, sowie nach Mainstationen. Der Kies ist für den im Bau befindlichen Westwall bestimmt und jeden Tag werden ein paar Tausend Tonnen verladen. Wir sollen soviel Schiffe wie möglich in diese Fahrt stellen. Die Fracht ist nicht übermäßig (z.B. für die Strecke Nievenheim bei Nuß - Frankfurt/Main RM 2,25/Tonne, wovon noch 10% Provision an Mannheim und Köln abgehen). Obwohl der Schiffsumlauf sehr rasch ist, zeigt sich in der Folge, daß die Reisen nicht so gut abschließen wie gehofft wird.

In der ersten November-Hälfte wurden als erste Schiffe in die Kiesfahrt eingesetzt:

MS MONTE ROSA, WILDHORN, OLDENHORN, MONTO, und das MS JUNGFRAU, das bereits zwei Kohlenreisen gemacht hat.

MS TITLIS ladet am 2.11.39 in Born eine Ladung Kohlen für Mannheim, macht anschließend eine Talreise mit Spat nach Köln und geht am 20.11. ebenfalls in die Kiesfahrt.

Unter einem schlechten Stern steht die Wiederinbetriebsetzung des MS SCHRECKHORN. Das Schiff ist auch für die Kiesfahrt vorgesehen, verläßt am 7.11.39 Rotterdam leer, um in Nievenheim zu laden. Es fährt sich jedoch bei Rees fest, muß losgeturnt werden und nach Millingen geschleppt werden. Am 15.11. wieder fahrtüchtig, wird das Schiff für eine Zwischenreise mit Kohlen nach Mannheim eingeteilt. Es ladet in Born und trifft am 19.11. die Reise an mit einer Ladung von 475 Tonnen Kohlen. Gleichen Tages kentert das Schiff jedoch in einem heftigen Sturm auf der Maas bei Venloo und sinkt. Kapitän Van Look ertrinkt, der Matrose De Gelder rettet sich mit Mühe im Flieger an Land. Am 26.11. wird das Schiff gehoben und auf die Werft nach Millingen verbracht zur Reparatur., die einige Monate dauern Wird.

Anfangs Dezember 39 kommen ebenfalls in die Kiesfahrt (nachdem in Antwerpen der Grano-Weizen wieder gelöscht wurde) die Schiffe BADUS, MORON, PASSWANG, ALETSCHEHORN, GRIMSEL und RIGI; ebenso MS PILATUS am 20.12.39 (nachdem es als Zwischenreise mit 350 Tonnen Weizen am 6.12. ab Düsseldorf nach Mannheim gefahren ist und als Talladung 420 Tonnen Spat nach der Ruhr gebracht hat).

Somit sind am Jahresende 1939 mit Ausnahme von MS SCHRECKHORN und den in Basel liegenden 7 MS alle Schiffe im deutschen Verkehr beschäftigt, MS FURKA für Mannheimer Transporte, SÄNTIS und GLÄRNISCH in Miete bei der I.G. Farben und die 13 anderen MS in der Kiesfahrt (bei der Organisation Todt für den Westwall).

Die Schifffahrt ist zu Beginn des Monats Dezember 39 einige Tage durch Hochwasser behindert. Über die Weihnachtsfeiertage tritt große Kälte ein und am 30.12.39 muß die Fahrt auf dem Main wegen Eis eingestellt werden. Von unserer Flotte liegen MS OLDENHORN, MONTO, PASSWANG, MORON, TITLIS und PILATUS in Frankfurt in Löschung und müssen dort überwintern. Die MS auf der Bergfahrt mit Bestimmung Frankfurt werden in Mainz zur Löschung vorgelegt, müssen aber bis nach Neujahr warten (BADUS, JUNGFRAU und RIGI)

Auch die Fahrt auf dem Rhein wird in den letzten Dezembertagen durch Eisgang behindert. Die Bagger im Niederrhein können infolge des Frostes nicht mehr arbeiten und die vorgelegten Schiffe werden deshalb für zwischenreisen von Köln-Niehl nach Mannheim mit Kohlen eingeteilt (MONTE ROSA, GRIMSEL, WILDHORN, ALETSCHEHORN).

Am 27.12. hat MS FURKA, das mit einer Ladung Weizen und quarzmehl ab Düsseldorf nach Frankfurt unterwegs ist, bei Oberwesel eine schwere Havarie durch Kollision mit dem Raddampfer OBERPRÄSIDENT NASSE. Beide Fahrzeuge, hauptsächlich aber das unsere, werden stark beschädigt. MS FURKA muß nach Beendigung der Reise auf die Werft

In Basel werden die hier stillgelegten sieben Schiffe von Kapitän <sup>Kleinmann</sup> bewacht, den wir Alleine zurückbehalten haben, nachdem die anderen Kapitäne wieder „in Fahrt“ gekommen

sind. Im Laufe des Monats Dezember werden MS MÖNCH und WETTERHORN an die SILAG vermietet zur Lagerung von Grano-Weizen (zu sfr 300,- resp. 240 sfr/Monat.) und UETLIBERG dient ab 26.12.39 als Lagerschiff für die KLIBA.

---

1940

Das Jahr beginnt mit einer aussergewöhnlichen Niedrigwasserperiode. Wie bereits erwähnt, liegen sechs MS seit Sylvester in Frankfurt still. Um den 10. Januar 1940 muß auch die Fahrt auf dem Rhein eingestellt werden. Die in Mainz zur Löschung vorgelegten Schiffe suchen den dortigen Winterhafen auf. (BADUS, JUNGFRAU, RIGI). Die infolge Einstellung der Kiesfahrt für Zwischenfahrten nach Mannheim eingeteilten MS MONTE ROSA, WILDHORN, ALETSCHHORN und GRIMSEL laden in Köln-Niehl Kohlen, können aber die Bergreise nicht mehr antreten und überwintern in Köln. Auch die „I.G.-Farben-MS“ SÄNTIS und GLÄRNISCH müssen am 12. Januar 1940 Köln anlaufen. MS FURKA ist auf der Talfahrt nach der Werft Millingen, muß jedoch am 11.1. 40 in Lobith den Schutzhafen anlaufen.

Die Schifffahrt auf dem Rhein bleibt eingestellt bis Mitte Februar, auf dem Main sogar bis 29.2. 40. Die MS werden dann sofort wieder in die Kiesfahrt eingesetzt, resp. SÄNTIS und GLÄRNISCH fahren immer noch in Miete bei der I.G.Farben. MS FURKA repariert vom 1.3 bis 6.4. in Millingen die Schäden aus der Weihnachtshavarie. Anschließend macht das Schiff als erstes der Lloyd-Flotte eine *Mittelland-Kanal-Reise*, mit einer Kiesladung ab Wesel nach Bremen. Für die 370 km lange Strecke, die 14 Schleusen aufweist und durch den Wesel-Datteln-kanal, den Dortmund-Ems-Kanal, den Ems-Weser-Kanal bis Minden und von da auf der Weser talwärts nach Bremen führt, benötigt es acht Tage. Die Rückreise geht in 12 Tagen nach Mannheim mit einer Partie Roggen. Nachher sollte das Schiff am 9.Mai 1940 in Düsseldorf einen Posten Papier für Rotterdam laden, wird jedoch infolge des deutschen Überfalls auf Holland und Belgien in die Kiesfahrt eingesetzt.

MS SCHRECKHORN wird am 16.3.40 in Millingen fertig, wo es seit dem 26.11.39 in Reparatur lag. Nach Inventaraufnahme in Rotterdam fährt es sofort leer zu Berg und wird in die Kiesfahrt eingeteilt.

Die Monate März und April 1940 bringen ganz intensiven Verkehr im Kiesgeschäft. Durch die äußerst kurzen Umlaufzeiten werden Schiffe und Personal übermäßig beansprucht. Das Personal beklagt sich wegen der ständigen Überzeit- und Sonntagsarbeit. Zudem bleibt den Leuten bei den kurzen Lade- und Löscheziten kaum noch Zeit zum Einkaufen, insbesondere da während des Ladens und während der ganzen Talfahrt andauernd Wasser aus den Räumen gepumpt werden muß. Daß auch der Schiffsunterhalt unter diesen Umständen leidet, ist klar. Als Ausgleich wird dem in der Kiesfahrt beschäftigten Personal rückwirkend ab 1. März 1940 eine Lohnzulage gewährt.

Im April 1940 verkauft die Lloyd A.G. die im deutschen Verkehr beschäftigten kleinen MS mit Ausnahme der Laugenschiffe (I.G.Farben) an das „Office Nationale de Navigation“ in Paris. Es handelt sich um die 10 MS TITLIS, RIGI, PILATUS, FURKA, PASSWANG, GRIMSEL, MONTO, MORON, SCHRECKHORN und ALETSCHHORN. Sie sollen auf der Rhone betrieben werden. Der Kieskontrakt für diese Schiffe soll auf Ende April 1940 gelöst werden und anfangs Mai soll die Übergabe auf der Werft Biesbosch in Dordrecht erfolgen.

Den deutschen Stellen wird als Grund für die Zurückziehung der Schiffe erklärt, daß dieselben wegen des nicht versicherbaren Kriegsrisikos auf Verlangen der Hypothekenbanken in Holland stillgelegt werden müssen. Da die Nachfrage nach Motorschiffsraum in der Kiesfahrt immer noch sehr stark ist, setzen manheim und Köln alle hebel in Bewegung, um das Abgehen unserer MS zu verhindern. DENIETRAG anbietet sogar, alle 10 MS zu kaufen. Schließlich ist es doch so weit, daß die MS leer nach Holland fahren und zwar passieren PASSWANG, SCHRECKHORN, ALETSCHHORN und MORON am 3.5. die Grenze. MONTO und GRIMSEL liegen bereits seit Mitte März, resp. Mitte April 1940 in Millingen zur reparatur. Am 8.5. fahren auch MS RIGI, PILATUS und TITLIS von Köln aus zu Tal. Die drei MS werden jedoch anderntags in Emmerich von der Strompolizei angehalten und dürfen die fahrt nicht fortsetzen. MS FURKA, das am 9.5. von Düsseldorf aus hätte zu Tal fahren sollen, wird daraufhin durch die DENIETRAG leer nach Köln beordert.

Vereinbarungsgemäß sollte am 10.Mai in Dordrecht die Übergabe der MS an die Franzosen erfolgen. Unser Monteur Meier ist tags zuvor zu diesem Zweck dort eingetroffen. Am frühen Morgen des 10.5.40 wird Holland mit Krieg überzogen, Rotterdam durch die „Luftwaffe“ bombardiert und Dordrecht liegt bereits im Kampfgebiet. Als frisch zugereister Ausländer wird Herr Meier von den holländischen Behörden wegen Spionageversacht verhaftet und entgeht in den nächsten bewegten Tagen mit knapper Not dem Tode. Er wird am 14.3. nach der Einnahme von Dordrecht von den Deutschen „befreit“. Unsere Schiffe haben die stürmischen Tage heil überstanden, teils in Dordrecht, teils in Millingen. Vom Personal ist niemand zu Schaden gekommen, auch nicht bei „Rijn-Lloyd“ Rotterdam. Der Verkauf der Schiffe ist jedoch durch die Ereignisse überholt.

MS FURKA ist durch Mannheim/Köln bereits am 10.5.40 wieder in die Kiesfahrt eingestellt worden. Am 15.5. wird in Emmerich die Bergfahrt wieder frei gegeben und auch MS TILIS, RIGI, und PILATUS fahren sofort nach Nievenheim, um wieder Kies zu laden.

Da alleine Verbindungen mit Holland bis anfangs Juni 40 unterbrochen sind, kann über die in Millingen liegenden MS MONTO und GRIMSEL sowie über die in Dordrecht stationierten MS PASSWANG, SCHRECKHORN, MORON und ALETSCHHORN vorläufig nicht disponiert werden, auch nicht von Mannheim aus. Diese MS kommen erst Mitte Juni oder noch später wieder in Fahrt.

Inzwischen hat sich auch in der deutschen Fahrt allerlei geändert. Die Kiesfahrt wird auf Ende Mai sehr stark abgebaut, sei es, daß die Westwall-Arbeiten dem Ende entgegen gehen oder die Fertigstellung verschoben wird. Unsere Schiffe werden aus dem Kontrakt mit der „Organisation Todt“ entlassen. Ebenfalls die „I.G.Farben“ sieht sich genötigt, den Mietvertrag für SÄNTIS und GLÄRNISCH auf den 31. Mai 1940 zu kündigen. Es stellt sich die Frage, ob die ganze Flotte auf dem Neckar stillgelegt werden soll, oder ob die Möglichkeit besteht, die Fahrzeuge rentabel anderweitig auf dem Rhein oder in der Fahrt Rhein/Elbe via Mittellandkanal zu beschäftigen. Obwohl durch die fast ganz eingestellte Kiesfahrt auf dem Rhein viel Schiffsraum frei wird, ist die Nachfrage immer noch groß, sodaß eine Beschäftigung der Flotte durch Lloyd-Mannheim keine Schwierigkeiten bieten würde. Unter anderem wird jetzt Kies von den niederrheinischen Baggerstellen nach Bremen und Hamburg gefahren. Das Kriegsrisiko, das immer noch nicht versichert werden kann, wird jedoch ständig größer, da seit anfangs Mai 40 die alliierten Luftangriffe auf Westdeutschland systematisch und immer stärker erfolgen. Auch ist die Motorschiffahrt durch Gasölmangel

benachteiligt. Geschleppt werden wird bald zur Regel. Wie vorausgesehen zeigt sich in der Folge, daß durch die an sich schon langen Reisezeiten, die infolge Warten auf Schleppkraft und häufige Kanalsperren (verursacht durch Bombardierungsschäden an Schleusen und Kanälen) noch verschlechtert werden, der erzielte Verdienst in keinem Verhältnis zum Risiko steht. Andererseits würden aber die deutschen Behörden kaum eine Stilllegung der Schiffe gestatten, vielmehr wäre mit einer Requirierung der Flotte zu rechnen.

So werden denn die Schiffe durch Mannheim weiterbetrieben, das praktisch damit freie Hand hat in der Verwendung der Lloyd-Flotte. Bedingt durch die Verhältnisse (in erster Linie das schlechte Funktionieren des Postverkehrs infolge der Zensur und die Unmöglichkeit zu telefonieren) kann von Basel aus keine Vernünftige Disposition erfolgen, sodaß lediglich hinterher jeweils die Reiseberichte ausgewertet und anhand der durch Mannheim pro Reise en bloc gutgeschriebenen Netto-Frachtguthaben ( die via Clearing sehr langsam bezahlt werden) die Verluste ausgerechnet werden können.

Die MS MONTE ROSA, WILDHORN, WETTERHORN, OLDENHORN, FURKA, TITLIS, RIGI und PILATUS werden Ende Mai 40 in die Kanalfahrt eingesetzt, fahren jedoch weiterhin Kies und zwar jetzt vom Niederrhein nach Bremen und Hamburg. Als Rückfracht bringen sie jeweils komplette Ladungen Getreide, Schwefel, Holz oder auch Stückgutpartien ab den deutschen Nordseehäfen nach dem Rhein.

Da die großen MS BADUS und JUNGFRAU infolge ihrer Abmessungen für die Kanalfahrt ungeeignet sind, sollen sie wenn möglich nur auf dem Rhein verwendet werden. Ab Anfang Juni 40 fahren beide Schiffe regelmäßig Kohlen ab Ruhrzechen nach Mannheim und Karlsruhe, zu Tal meist leer.

MS SÄNTIS und GLÄRNISCH fahren noch ein paar Reisen ohne Mietvertrag weiter für die „I.G. Farben“ zu den gewohnten Bedingungen. Am 18.6. scheidet SÄNTIS und am 28.6. GLÄRNISCH definitiv aus. Mannheim gelingt es jedoch, die beiden Tankschiffe sofort in einen passenden regelmäßigen Verkehr zu bringen. Sie fahren in der Folge Leinöltransporte von Neuß nach Wittenberge (via Mittellandkanal bis Magdeburg, dann Elbeaufwärts). Kompletiert wird die Ladung jeweils an der Ruhr mit Eisen oder Kies für Magdeburg oder Hamburg. Die Rückladungen sind diverse Massen- und Stückgüter ab Hamburg nach Rheinstationen ( Erz, Zucker, Papier, Knochenmehl etc.) Durchschnittliche Dauer einer Rundreise vom Rhein nach Wittenberge/Hamburg und zurück zum Rhein ca. ein Monat.

In der ersten Junihälfte 40 kommt der Postverkehr zwischen Holland und Deutschland sowie mit der Schweiz wieder in Gang. Somit wird es möglich, über die sechs stillliegenden Schiffe zu disponieren. Rijn-Lloyd Rotterdam hätte schon im Mai die Möglichkeit gehabt, die MS mit holländischem Gemüse nach Köln einzuteilen, wollte sie aber nicht ohne unser Einverständnis nach Deutschland schicken. Nun wurden die MS sofort in Fahrt gesetzt. MS MONTO und GRIMSEL fahren am 16.6.40 leer von Millingen zu Berg. MONTO fährt den ganzen Sommer über Stückgutreisen auf Rhein und Main, während GRIMSEL direkt in die Kanal-Kiesfahrt kommt. PASSWANG ladet am 14.6. in Amsterdam 230 Tonnen Alteisen für Duisburg und fährt dann auch regelmäßig Kies nach Bremen und diverse Güter ab Bremen/Hamburg zurück nach Rheinstationen, ebenso das MS SCHRECKHORN, nachdem es am 19.6. von Rotterdam mit 300 Tonnen Heringen für Köln zu Berg gefahren ist. Die MS ALETSCHHORN und MORON werden vorerst durch den deutschen Schifffahrtsbevollmächtigten in Rotterdam für Wehrmachtstransporte requiriert.

(Materialnachschub) und müssen zwei reisen ab Vlaardingen mit Benzin und Gasöl in Fässern durch das verminte Zeeland nach Antwerpen machen. Das Abenteuer läuft zum Glück gut ab, doch hätte es auch anders sein können. Auf der zweiten Rückfahrt fliegt unweit Wemeldingen direkt vor MORON ein Rheinkahn infolge Auffahrens auf eine Mine in die Luft. Da Schiff war ebenfalls durch die Wehrmacht requiriert worden und hat eine Ladung von Kriegsgefangenen an Bord. Hunderte der Unglücklichen kommen bei dem Unfall ums Leben. Am 4. Und 8. Juli 40 passieren die beiden MS Emmerich leer zu Berg und kommen sofort in den Verkehr Rhein – Hamburg wie die anderen MS.

In den Basler Hafenanlagen ist es immer noch ruhig. Die Schifffahrt oberhalb Straßburg kann noch nicht aufgenommen werden. Am Kembser Werk sind die Maschinen für die Hebung der Schleusentore BESCHÄDIGT: An ihrer Wiederherstellung und an der Behebung der übrigen Schäden am Stauwehr wird den ganzen Sommer über gearbeitet, doch ist es noch nicht abzusehen, wann der Verkehr aufgenommen werden kann. Auch die seit dem 1. 9. 40 eingestellten Bauarbeiten an der Rheinregulierung ruhen immer noch. Unterhalb Basel wird im Laufe des Monats Juli 40 die Fahrt bis Straßburg/Kehl freigegeben. Als erstes Schiff unserer Flotte kommt am 1. 8. 40 das MS JUNGFRÄU mit einer Ladung Kohlen nach Kehl. In der Folge laden nun MS BADUS und JUNGFRÄU verschiedentlich Spat ab Kehl nach Schwelgern, statt leer zu tal zu fahren.

Unsere Monteure führen im August/September die fälligen Motorrevisionen aus und zwar fast durchwegs in Köln.

MS SÄNTIS macht im September 40 eine Reise ab der Ruhr mit Leinöl und Eisen nach Stettin (über Mittellandkanal, Magdeburg, Brandenburgische Kanäle, Berlin, Hohenzollernkanal, Oder) und zurück mit Mehl und Papier nach Düsseldorf. Reisedauer genau ein Monat vom 5.9. bis 3.10.1940.

Im Oktober verkauft die Lloyd A.G. die drei MS OLDENHORN, MONTE ROSA und WILDHORN an die Lloyd G.m.b.H. Mannheim. Wir verlieren dadurch drei wertvolle Schiffe, doch vermindert sich das Betriebsrisiko erheblich und zugleich können die seit Kriegsbeginn aufgelaufenen Zinsen bezahlt und Hypotheken und Schulden getilgt werden. Die Flotte besteht nun noch aus 21 MS unter Schweizer Flagge und die beiden Rotterdamer MS PFALZ und SCHWARZWALD unter holländischer Flagge, die durch RIJN-Lloyd Rotterdam betrieben werden. Die Lloyd G.m.b.H. Mannheim, (in der die Aktienmehrheit durch Erhöhung des Kapitals an den deutschen Stumm-Konzern übergegangen ist) verfügt nun über 5 MS von je 650 Tonnen Tragfähigkeit und mit 400 PS-Motoren (MS SEEADLER, STURMVOGEL, und die drei von uns gekauften MS, die in CONDOR, ALBATROS und ADLER umbenannt werden).

Am 27. Oktober 40 ladet MS MORON als erstes Schiff der Lloyd A.G. im Ostseehafen Lübeck und zwar eine Partie Holz für Mannheim.

MS SÄNTIS fährt ab 1.12.40 wieder regelmäßig Lauge Transporte für die „I.G. Farben“ auf der Strecke Leverkusen – Ludwigshafen, allerdings nicht in Miete.

MS GLÄRNISCH macht in Dezember 40 eine reise mit 200 Tonnen Eisen ab Duisburg nach Frankfurt. Da die Mainschifffahrt wegen Eis gesperrt ist, löscht es in Main, wo es am 23.12. leer wird. Über die Feiertage kommt es auch auf dem Rhein zu Eisgang, sodaß das Schiff dort

überwintern muß.

Auch auf der Elbe und im Kanal muß die Fahrt eingestellt werden. MS ALETSCHHORN, das am 29.11.40 ab Mannheim gefahren ist mit einer Ladung Tonerde nach dem tschechischen Tetschen/Oberelbe, muß am 19.12. auf der Elbe wegen Eisefahr Dresden anlaufen, wird dort gelöscht und überwintert. GRIMSEL ist auf einer Riese von Itzehoe in Schleswig-Holstein mit Kreide nach Karlsruhe begriffen und muß am 16.12 in Rothensee (Magdeburg) stillgelegt werden. Ebenfalls im Kanal überwintert MS MONTO in Bergeshövede. Die MS BADUS, JUNGFRAU und SCHRECKHORN überwintern in Köln, MS TITLIS und PILATUS in Mannheim, SÄNTIS in Bingen, FURKA in Irlich bei Neuwied, RIGI in Ruhrort und PASSWANG und MORON müssen in Hamburg Tauwetter abwarten.

---

## 1941

Wie der letzte Winter, so ist auch der diesjährige ein abnormal strenger und die Schifffahrt ruht zu Beginn des Jahres wieder vollkommen, allerdings auf dem Rhein nicht so lange wie 1939/40. Die Eisliegezeit wird dazu benutzt, um dem größten Teil des Personals Urlaub zu geben. Monteur Meier erledigt die notwendigen Motorrevisionen an den verschiedenen Überwinterungsplätzen.

Am 22.2.1941 kann die Rheinschifffahrt wieder aufgenommen werden. MS BADUS und JUNGFRAU, die in Köln überwintert haben, kommen wieder in ihre gewohnte Kohlen-Tour Ruhr - Oberrhein mit Talladungen von Spat und Erz ab Kehl nach Schwelgern. Die MS SCHRECKHORN, FURKA, TITLIS, PILATUS und RIGI verkehren wie im vergangenen Jahr zwischen Rheinstationen und den Nordseehäfen oder Lübeck. SÄNTIS fährt weiterhin Lauge für die I.G.Farben, während GLÄRNISCH bis Mitte Februar Stückguttransporte im Mittelrheingebiet ausführt; nachher gelingt es, auch dieses Schiff wieder in die Laugenfahrt von Leverkusen nach Biebrich unterzubringen.

Mitte Februar wird die Elbe frei. ALETSCHHORN ladet in Wallwitzhafen Zucker für Heilbronn und fährt zu Tal. In Magdeburg muß es vom 23.2. bis 3.3.41 warten, da der Kanal immer noch gesperrt ist. PASSWANG, MONTO, MORON und GRIMSEL, die im Kanal resp. in Hamburg überwintert haben, kommen so leider ebenfalls erst anfangs März wieder in Fahrt. Alle diese Schiffe bleiben im Verkehr Rhein - Nordsee, der jedoch immer mehr unter dem Mangel an Betriebsstoff leidet. Das Warten auf Schleppgelegenheiten und die Schlepplöhne tragen viel dazu bei, daß die Reisen größtenteils mit Verlust abschließen.

Am 10. März 1941 trifft der erste Schleppzug seit Kriegsbeginn in Basel ein ( 2 Fendelboote mit 3 Anhängen - 1 Fendelkahn und 2 SRAG-Schiffe). Der Kahn „EDELWEISS 10“ mit 900 Tonnen Kohlen fährt dabei hinter der Hüniger Brücke fest. Von einer allgemeinen Aufnahme der Fahrt nach Basel kann noch nicht gesprochen werden. Der Schiffsraum ist bis Straßburg so beansprucht, vor allem die Schleppkraft, daß nur bei besonders günstigen Betriebs- und Wasserverhältnissen damit gerechnet werden kann, daß Schleppzüge nach Basel durchfahren. Für Motorschiffe ist für die Basler Fahrt kein Gasöl zu erhalten.

Im April wird jeglicher Gasölbezug für nicht kanalgängige Motorschiffe gesperrt, MS BADUS und JUNGFRAU müssen deshalb - statt nur zeitweise wie bisher - ständig geschleppt werden. Unter diesen Umständen bleibt uns kaum anderes übrig, als die beiden

Schiffe stillzulegen. Vorerst soll aber noch ein Versuch im Schleppbetrieb gemacht werden.

Auch im Betrieb der „Tankschiffe“ zeigen sich erneut Schwierigkeiten. Anfangs Mai 41 fallen die Laugentransporte wieder weg und die beiden MS fahren bis in den Hochsommer wieder Stückgut, teilweise auch Chemikalien für die I.G.Farben. Die Leistungsfähigkeit wird natürlich durch die Tanks beeinträchtigt, die an Bord bleiben damit die Schiffe bei Bedarf sofort wieder in die Laugenfahrt eingesetzt werden können.

MS TITLIS hat am 22.5. eine schwere Havarie. Es ist mit einer Ladung Steine ab Unkel nach dem Adolf-Hitler-Koog, der im Wattenmeer bei Cuxhaven liegt, unterwegs. Die Fahrt nach diesem Deich führt durch ein enges Fahrwasserlabyrinth zwischen den Watten durch und ist nur bei Flut möglich. Die Reise wird scheinbar selten gemacht, auf jeden Fall ist der Hamburger Lotse nicht auf der Höhe und das Schiff kentert auf einer Sandbank. Beim Versuch, es wieder flott zu bringen, fährt es mit dem Kopf auch noch fest und bricht bei eintretender Ebbe. 150 Tonnen Steine werden über Bord geworfen und eine Pumpe angenommen. Anderntags gelingt es einem Bergungsboot, das Schiff in den Hafen von Friedrichskoog zu bringen zur vollständigen Löschung. Da das einlaufende Wasser an der Unfallstelle nicht rasch genug weggepumpt werden konnte, ist das ganze Hinterschiff, auch Wohnung und Maschinenraum, bei eintretender Flut unter Wasser gekommen. Nach Leerwerden wird die Bruchstelle notdürftig mit Zement Abgedichtet und durch Eisenschienen verstärkt. MS ALETSCHHORN, das zu gleicher Zeit im Adolf-Hitler-Koog gelöscht hat, schleppt das havarierte Schiff nach Hamburg zurück. Die beiden leeren Schiffe fahren dabei wieder fest, doch gelingt es ALETSCHHORN bei der nächsten Flutzeit, freizukommen und auch TITLIS wieder loszuturnen. Nach erfolgter Notreparatur in Hamburg fährt das Schiff am 17.6. im Schlepptau von MS FURKA nach Millingen zum reparieren. Der Schaden am Schiff beträgt über sfr 20.000,-, dazu kommen nochmals sfr 20.000,- Bergungskosten in Havarie-grosse. Die Versicherung verbietet künftig strikt alle Fahrten nach dem Adolf-Hitler-Koog oder ähnlichen Plätzen, die eigentlich gar nicht mehr zum Binnenwasserstraßennetz gerechnet werden können.

Als erstes der bei Kriegsbeginn in Basel stillgelegten Schiffe fährt MS ALLALIN zu Tal. Es macht im Juni 1941 eine einzelne Reise mit Lauge ab Rheinfeldern nach Höchst und bringt auf der Bergfahrt Zellulose und Chemikalien ab Mannheim nach Basel. Für die Talfahrt genügt das noch an Bord befindliche Vorkriegs-Gasöl. Für die Rückreise ist es durch Vermittlung der I.G.Farben möglich, in Mannheim zu bunkern.

Mit der besseren Jahreszeit nehmen die Luftangriffe immer mehr zu. Die Bombardierungen dehnen sich weiter aus. Die wichtigsten Ziele der RAF sind neben Bremen und Hamburg die Industriezentren Duisburg, Bochum, Essen, Düsseldorf, Köln und neuerdings auch Koblenz und Mannheim. Abgesehen von Splitterschäden auf einigen unserer Schiffe während der Aufenthalte in Hamburg und an der Ruhr kommt aber unsere Flotte immer gut davon, obwohl sich die Schiffe nach den Berichten der Kapitäne oft in kritischen Situationen befinden.

Im JUNI 1941 wird für nichtdeutsche Schiffe überhaupt kein Gasöl mehr zugeteilt. Statt die Winterverluste aufzuholen, machen die im Kanalverkehr fahrenden Schiffe auch jetzt nur Verlustreisen. Sie sollen deshalb mit der Zeit aus dem deutschen Verkehr zurückgezogen und in Basel stillgelegt werden. Auch die Resultate der Schleppreisen von BADUS und JUNGFRÄU sind enttäuschend. Die beiden großen MS deshalb sofort aus der Fahrt genommen werden. dabei besteht die Hoffnung, sie in absehbarer Zeit für den zu erwarteten

schweizerischen Kohlen-Rheinverkehr nach Basel verwenden zu können, über den zwischen schweizerischen und deutschen Stellen Verhandlungen im Gange sind und wofür Gasöl in Aussicht steht. MS JUNGFR AU wird am 16.7. in Straßburg leer und soll nach Basel verbracht werden. Gasöl steht keines zur Verfügung. Die SRAG ist bereit, das Schiff zu schleppen, indem sie es statt eines Schlepplohnes für ihre Rechnung mit Kohlen beladet. Am 25.7.41 wird es in Basel stillgelegt. Das Personal bleibt in Reserve.

Im Juli 41 hat die I.G. Farben wieder Bedarf an Tankschiffraum. Das MS GLÄRNISCH fährt nun wieder ständig Lauge von Leverkusen nach Biebrich. Für diese Transporte wird Gasöl bewilligt. Am 16.8. hat das MS eine schwere Havarie bei Oberwinter. Durch Grundberührung entsteht ein großes Leck im Vorschiff, das auf Land gesetzt werden muß um ein gänzlich Absinken zu verhindern. Nach notdürftigem Abdichten kann das Schiff seine Reise unter ständigem Pumpen zu Ende führen, muß aber dann sofort auf die Werft nach Millingen. An seiner Stelle kommt SÄNTIS in die Laugenfahrt und bleibt auch darin, als am 23.9. GLÄRNISCH von der Werft kommt und ebenfalls die Laugentransporte ~~wieder~~ aufnimmt.

Anfangs August ist TITLIS mit der Reparatur in Millingen fertig und wird durch SCHRECKHORN nach Salzig und von dort durch EIGER nach Mannheim geschleppt, wo unsere Monteure noch den Motor reparieren. Ende August kommt das Schiff wieder in die Fahrt Rhein – Nordsee.

Da Ende Juli 41 Aussicht besteht, daß für den August Gasöl für Schweizer Transporte zugeteilt werden kann, wird BADUS nicht wie vorgesehen nach Basel genommen. Das Schiff macht noch zwei Schleppreisen Wesseling – Kehl mit Briketts. Unterdessen ist die Frage der Brennstoffzuteilung geregelt worden. Die Motorschiffe können in Basel Gasöl bunkern, doch darf dieses ausschließlich im Schweizer Verkehr Verwendung finden. Das Eidg. Amt für Kraft und Wärme stellt pro Monat total 500 Tonnen Betriebsstoff für die schweizerische Rheinschiffahrt zur Verfügung. Die MS dürfen keinerlei andere Beiladung mitnehmen, noch Schiffe mit nicht für die Schweiz bestimmten Gütern schleppen. Am 5.8.41 fährt MS EIGER zu Tal. Es macht zwei Reisen Wesseling – Basel. Anläßlich der zweiten Reise übergibt es an BADUS in Kehl das nötige Gasöl, damit dieses Schiff ebenfalls eine Brikettreise nach Basel machen kann. Nachher werden beide Schiffe in den neuen Pendelverkehr Kehl – Basel eingesetzt. Nach einem Abkommen zwischen der Schweiz und Deutschland ist der Kohlenverkehr nach der Schweiz so geregelt worden, daß die Kohlen von den deutschen Reedereien mit Schleppkähnen nach Kehl und Straßburg gebracht werden. Nur ab diesen Häfen dürfen die Kohlen mit Rhein- und Kanal(Pennichen)schiffen (der Kanalverkehr wird im Laufe des Monats August wieder aufgenommen) für Basel übernommen werden. Das Gasöl, das von der Schweiz zugeteilt wird, muß ausschließlich auf der Strecke Kehl/Straßburg verbraucht werden. Es beteiligen sich an diesem Pendelverkehr ausser der Lloyd A.G. die Brag, Neptun, Rhenus und die Schweiz. Reederei A.G. Die Fracht beträgt sfr 6,50/Tonne von Schiff Kehl – Schiff Basel. Wir haben vorgesehen die großen Schiffe, nämlich BADUS, EIGER, MÖNCH, JUNGFR AU, MATTERHORN und ÜETLIBERG in diese Fahrt zu setzen. Als erste laden am 10. Sept. 41 die bisher in Basel stillliegenden MS MÖNCH und JUNGFR AU in Kehl Koks, sowie MS EIGER, das bereits zwei Brikettreisen hinter sich hat. BADUS folgt am 18.9.41 nach Beendigung seiner Brikettreise. MS MATTERHORN kommt am 24. Sept. in Fahrt und MS ÜETLIBERG erst am 8. Okt., da vorher kein Personal zur Verfügung ist.

Die Schwierigkeiten in der Bemanning der Flotte werden überhaupt immer größer.

Fast alle jungen deutschen Matrosen werden im Laufe des Jahres 1941 zum Kriegsdienst eingezogen. Für die Kapitäne gelingt es Lloyd Mannheim zum Glück immer wieder die UK-Stellung (Unabkömmlichkeit in Kriegswichtigen Betrieben) zu erwirken. Jeder Personalwechsel muß übrigens via Amtsstelle (Deutsche Arbeitsfront Mannheim) gehen. Die Firma kann von sich aus weder Leute anstellen noch entlassen und auch das Personal hat kein Recht ohne Einverständnis des Arbeitsamtes eine Stelle zu wechseln. Es kommt mehr als einmal vor, wenn Lloyd Mannheim oder ein Kapitän in der Not einen Matrosen direkt engagiert haben, selbst unter Meldung an die D.A.F., daß dieser nach einiger Zeit polizeilich von Bord geholt wird, weil er bereits durch das Arbeitsamt anderswo verpflichtet ist. Aber auch diese rigurosen Maßnahmen können den Personalmangel in der Rheinschiffahrt nicht beheben. Zu den Aufenthalten der Schiffe wegen Gasölmangel kommen nun auch noch solche wegen fehlendem Personal. Eine Anzahl Schiffe unserer Flotte fahren mit holländischem Matrosenpersonal. Da diese Leute zum großen Teil nicht freiwillig in Deutschland arbeiten, und oft auch noch nie auf Motorschiffen gefahren sind, sind ihre Leistungen mit einigen Ausnahmen auch dementsprechend und das Verhältnis zu den deutschen Kapitänen, die schon früher sich selten daran gewöhnen konnten, mit holländischen Personal auszukommen. Ist in der Regel kein Erfreuliches. Viele holländische Matrosen benützen die erste Gelegenheit, um unter irgend einem Vorwand (meistens durch krankwerden), ihren Arbeitsplatz zu verlassen und in die Heimat zurückzufahren. Von 17 in den Jahren 1940 und 1941 auf Lloyd-Schiffen beschäftigten Holländern sind nur 2 länger als ein Jahr geblieben, davon 9 jeweils nicht einmal 2 Monate. Ab Spätsommer 1941 werden durch Lloyd Mannheim auch junge Elsässer Matrosen angemustert. Für die Schiffe im Pendelverkehr Kehl - Basel werden in Basel größtenteils Schweizer engagiert, darunter einige ausgebildete Rheinmatrosen, dazu zwei Zürichsee-Matrosen und notgedrungen auch Leute, die noch nie direkt in der Schifffahrt waren (Pontoniere, Arbeiter der Werft Reimann). Dies ist möglich, weil die Pendelschiffe nur auf der Strecke Kehl - Basel verkehren und auf der fahrt ständig einen Lotsen an Bord haben.

Ende Sept. 41 werden MS PASSWANG und MORON aus dem Kanalverkehr zurückgenommen und ebenfalls in den Kohlen-Pendelverkehr eingesetzt, im Oktober folgen MONTO und SCHRECKHORN. Da in Kehl der Nachschub mit den deutschen Schiffen prompt eintrifft, müssen die MS fast nie auf Ladung warten. Das Löschen in Basel erfolgt ebenfalls rasch, sodaß Rundreisen Basel - Kehl - Basel in 5 Tagen keine Seltenheit sind. Da das MS MATTERHORN im Verhältnis zu den anderen MS sehr viel mehr Gasöl verbraucht, wird es über die Wintermonate mit ihren Niederwasserperioden stillgelegt. An seine Stelle tritt am 13. November 41 das MS WETTERHORN, das seit Kriegsausbruch in Basel still liegt. Auch MS BELCHEN und ALLALIN werden wieder in Fahrt gesetzt. Das erstere im Pendelverkehr. MS ALLALIN übergibt Ende November in Mannheim seine Tanks an SÄNTIS und GLÄRNISCH, um deren Leistungsfähigkeit in der Laugenfahrt zu steigern und wird dann in den Kanalverkehr eingestellt als Ersatz für MS GRIMSEL. Dieses Schiff kommt am 17.11.41 leer ab Kehl hinter JUNGFRAU nach Basel und wird auf der Werft „in der Breite“ stillgelegt, wo den Winter über dringende Reparaturen am Ruder und Motor (Einbau neuer Regulatorgewichte) ausgeführt werden.

So sind Ende November 1941 von den 21 Schiffen der Lloyd-A.G. 19 in Fahrt, während MATTERHORN und GRIMSEL in Basel stillliegen. Im Pendelverkehr sind 11 Fahrzeuge beschäftigt (EIGER, MÖNSCH, JUNGFRAU, ÜETLIBERG, BADUS, WETTERHORN, SCHRECKHORN, BELCHEN, MORON, MONTO, PASSWANG), SÄNTIS und GLÄRNISCH fahren Lauge für die I.G.Farben (neuerdings auch auf der Strecke von Hüls, das am Wesel-Dattel-Kanal liegt, nach Ludwigshafen), während die übrigen 6 Schiffe

nach wie vor zwischen Rhein und Elbe verkehren (ALETSCHHORN, FURKA, ALLALIN, TITLIS RIGI, PILATUS). Personalbestand : 19 deutsche Kapitäne, 19 Matrosen (davon 8 Schweizer, 5 Deutsche, 3 Holländer und 3 Elsässer) sowie 5 schweizerische Schiffsjungen auf den großen Pendelschiffen.

Im Dezember 1941 tritt im Oberrhein Niederwasser ein. Die Pendelreisen werden länger und die Ladungen kleiner. Zu den saisonbedingten Verzögerungen (Nebel, kurze Tage) kommen oft Wartezeiten in Kehl, da die Kähne durch die ebenfalls länger gewordene Fahrzeit ab der Ruhr spärlich eintreffen und meist schoß in Mannheim leichtern müssen, sodaß nicht genug Ladung vorhanden ist für den flüßigen Betrieb aller Pendelmotoren. Die Kohlen aber schon in Mannheim an die Schweizer Gütermotore abzugeben sind die Kohlenkontor-Reedereien jedoch nicht bereit. Unter diesen Umständen wird auf Drängen von Lloyd Mannheim, das durch unser Zurückziehen von Schiffen aus dem deutschen Verkehr zu wenig Schiffsraum hat um seinen Verpflichtungen nachzukommen, das MS MONTO wieder nach Hamburg beladen. Da der Gasölverbrauch im Verhältnis zu den transportierten Mengen beim gegenwärtigen Niederwasser bei den meisten MS relativ hoch ist, muß auf Weisung der Sektion für Kraft und Wärme um Weihnachten der Pendelverkehr auf dem Rhein ganz eingestellt werden. Infolge der prekären Lage unserer Landesversorgung mit Dieselöl soll dasselbe für die Gutwassermonate gespart werden. Die noch eintreffenden Mengen werden in Straßburg auf Kanalschiffe (Pennichen) umgeschlagen oder auf Lager gelegt bis zum Eintritt besserer Wasserverhältnisse. Bald muß auch die Fahrt oberhalb Mannheim wegen zu niedrigem Wasserstand eingestellt werden.

Kurz vor Jahresschluß brennt in Kehl auf dem stillgelegten GMS ÜETLIBERG die Kapitänswohnung komplet aus. Brandursache ist ein defekter Ofen. Der Schaden beläuft sich auf sfr 17.000,-.

Unsere Schiffe haben bis zur Einstellung der Fahrt in den letzten 3 ½ Monaten 45.000 Tonnen Kohlen und Koks nach den Basler Häfen gebracht. Die total im Jahre 1941 in den Basler Häfen gelöschte Gütermenge beträgt 446.000 Tonnen.

---

## 1942

An der Jahreswende steht das Dritte Reich auf dem Höhepunkt seiner Macht. Der größte Teil Europas ist von seinen Truppen und Kommissaren besetzt oder als "Bundesgenosse" unter der Kontrolle der „Achse“. Deutsche Heere stehen vor Moskau und im Süden Rußlands ist Rostow, das Tor zum Kaukasus, in deutscher Hand. In Lybien müssen die Engländer Schritt um Schritt zurückweichen und Rommel bereitet sich zum letzten Schlag gegen Aegypten vor, um das britische Weltreich an einer empfindlichen Stelle zu treffen. Deutsche U-Boote operieren vor den Küsten der Vereinigten Staaten, denen Hitler am 11.12.41 nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbour den Krieg erklärt hat. Im Fernen Osten erleiden die USA und Großbritannien schwere Schläge. Singapoore steht vor dem Fall und Japan setzt zum Sprung auf die Philippinen an. So ist die Weltlage am 1. Januar 1942, da Hitler in seiner Neujahrsrede erklärt, daß „ das Jahr 1942 die Entscheidung bringen soll zur Rettung des deutschen Volkes und der mit ihm verbündeten Nationen“

Der Schifffahrt bringt das neue Jahr vorerst wieder Niederwasser und wochenlange Eisliege-

-zeiten. Von unseren im deutschen Verkehr fahrenden Schiffen überwintern MS MONTO, und ALLALIN ab 12.1.42 bis Ende März in Tangermünde an der Elbe, TITLIS, PILATUS und GLÄRNISCH von Mitte Januar bis Mitte März in Mannheim. Die Pendelflotte überwintert teils in Kehl, teils in Basel. GRIMSEL liegt in Basel in Motorreparatur. Nach der Fertigstellung bauen unsere Monteure auch in MS FURKA, das in Kehl überwintert, neue Regulatorgewichte ein. Wie letztes Jahr kann der größte Teil des Personals wieder während der Überwinterung in Urlaub fahren.

In der ersten Monatshälfte März 1942 wird die Schifffahrt auf dem Rhein wieder aufgenommen. Die MS PILATUS, TITLIS, RIGI und ALETSCHHORN, die am Niederrhein überwintert haben, werden wieder in den Verkehr nach der Nord- und Ostsee eingesetzt, machen jedoch vorerst einige Reisen zwischen Ruhr und Mannheim, da der Kanal noch zugefroren ist. Auch MS GRIMSEL, das in Basel repariert hat, fährt am 11.3. zu Tal und wird im deutschen Verkehr beschäftigt. SÄNTIS und GLÄRNISCH liegen vorerst untätig, da Verhandlungen mit der I.G.Farben im Gange sind, die dazu führen, daß die beiden Tankschiffe ab 1.4. an die I.G.Farben vermietet werden, zu RM 80,-/Tag, wobei die Löhne zu unseren, der Brennstoff zu Lasten der I.G.Farben geht. Sie fahren nun regelmäßig die Strecke Hüls - Ludwigshafen mit Lauge. Während die anderen Schiffe fast ständig geschleppt werden, erhalten die I.G.Farben-Schiffe eine Sonderzuteilung an Gasöl. Ende März wird auch die Kanal- und Elbe-Schifffahrt wieder eröffnet. MS MONTO und ALLALIN, die Hamburg vor Weihnachten mit Bestimmung Kehl verlassen haben, fahren ab 20.3. ab Tangermünde dem Rhein zu.

Mit der Aufnahme der Fahrt auf dem Rhein haben auch die Kohlenverladungen an der Ruhr wieder begonnen, sodaß am 24.3. der Pendelverkehr ab Kehl erneut aufgenommen werden kann, mit den gleichen Schiffen, die am Jahresende darin beschäftigt waren. Ende April wird zusätzlich MS MATTERHORN wieder in den Pendeldienst gestellt, während MS FURKA nach Beendigung der Motorreparatur in Kehl mit einer Ladung Spat nach Essen zu Tal geht, um von neuem im deutschen Verkehr zu fahren.

Es ist nun möglich, in Holland eine Kriegsrisikoversicherung für Binnenschiffe einzudecken. Ab 1.5.1942 werden unsere im deutschen Verkehr fahrenden Schiffe durch Vermittlung der N.V.Rijn-Lloyd, Rotterdam zu hfl 60.000,- pro Schiff, ALETSCHHORN zu hfl 75.000,- versichert. Die Prämie für 8 Monate (1.5. - 31.12.1942) beträgt 7,5 % des Wertes. Die Versicherung ist während dieser Zeit nicht kündbar und muß auch bezahlt werden, falls die MS vor Ablauf stillgelegt werden. Da diese Versicherung eine neue Belastung für den schlecht rentierenden Betrieb ist und die Schiffe eigentlich im Interesse der Lloyd G.m.b.H. Mannheim fahren, übernimmt diese einen Teil der Prämie.

Im Pendelverkehr herrscht in den Monaten April, Mai und erste Hälfte Juni Hochbetrieb. Anfangs Juni wird ALETSCHHORN aus der deutschen Fahrt zurückgezogen und ebenfalls im Pendelverkehr eingesetzt. Es kann jedoch nur eine Reise machen und muß ab Mitte Monats zusammen mit den anderen kleinen Schiffen stillgelegt werden, da ganz plötzlich in Kehl/Straßburg starker Ladungsmangel herrscht. Aus irgendwelchen handels- und anderen politischen Gründen hat Deutschland die Kohlenlieferungen nach der Schweiz von einem Tag auf den anderen erheblich gedrosselt. Auch die Bombardierung an der Ruhr sollen dazu beigetragen haben. Nur die MS BADUS, JUNGFRAU, MÖNCH, EIGER und MATTERHORN fahren noch, doch hofft man, daß dieser Zustand nur kurze Zeit dauern und der gewohnte Verkehr bald wieder funktionieren wird. Die im ersten Halbjahr 1942 mit unseren 11 Schiffen im Pendelverkehr nach Basel transportierten Mengen Koks und Kohlen

sind die folgenden:

März 6.400 Tonnen, April 10.000 Tonnen, Mai 25.200 Tonnen, Juni 16.500 Tonnen,  
total: 59.000 Tonnen.

Indessen werden die Betriebsergebnisse im deutschen Verkehr immer katastrophaler. Die Schiffe werden sozusagen nur noch geschleppt und müssen oft tagelang auf das Schleppen warten, sie benötigen für eine Reise von Hamburg zum Rhein oder umgekehrt in der Regel einen Monat, während früher die ganze Rundreise in der gleichen Zeit gemacht wurde. Auch die Lade- und Löschzeiten wirken sich oft auf die schlechten Reiseergebnisse aus (z.B. ladet RIGI im Mai in Hamburg 10 Tage an 287 Tonnen Holz). Wir sehen uns genötigt, im Juni Lloyd Mannheim mitzuteilen, daß die Schiffe im Laufe des Jahres sukzessive aus dem Verkehr zurückgezogen werden müssen.

Die Bombardierungen in den von unseren Schiffen befahrenen Gebieten werden immer wirksamer. Am 29. März war der bisher größte Luftangriff auf eine deutsche Stadt. Er galt Lübeck, dem Zentrum des Eisenerz- und Zellulose-Umschlags ab Skandinavien, das auch bedeutender Truppen- und Material-Umschlagsplatz für die Heere in Rußland ist. Stadt und Hafen werden zum größten teil zerstört, was jedoch den Verkehr nicht lange unterbinden kann. Es folgen bald noch schwerere Angriffe auf Hamburg und das Ruhrgebiet und zwar den ganzen Frühling über mit nur kleinen Pausen. Ein furchtbares Bombardement sucht in der Nacht vom 30. auf den 31. Mai die Stadt Köln heim. In einer Aktion von 90 Minuten Dauer über dem Stadt- und Industriegebiet von Köln und Essen werden von 100 Bomberstaffeln mit über 1.000 Maschinen von schwerem Typ tausende von Tonnen Bomben und Brandgranaten abgeworfen. Die Zerstörungen sind gewaltig, die Todesopfer allein sollen sich auf 20.000 beziffern. In den Sommermonaten erfahren die Bombardierungen Deutschlands noch eine gewaltige Steigerung, neben der RAF nimmt nun auch die amerikanische Luftwaffe immer mehr daran teil. Die deutschen Einflüge nach England sind demgegenüber in letzter Zeit nur noch unbedeutend. Der Schiffsfahrtsbetrieb, ganz besonders der Umschlag in den Ruhrhäfen wird durch diese Luftangriffe selbstverständlich stark in Mitleidenschaft gezogen.

Im Juli 1942 scheinen sich die Verhältnisse im Pendelverkehr wieder zu bessern. Alle stillgelegten Schiffe können wieder laden, machen jedoch nur eine Reise, da der Nachschub erneut ausbleibt. Diesmal wird auch MS MATTERHORN von der Stilllegung betroffen. Nur die vier großen MS können noch den Verkehr mit wesentlich verlängerten Reisezeiten aufrechterhalten. Da bei späterer Wiederaufnahme der Fahrt neues Personal kaum zu finden wäre, werden alle Kapitäne und die meisten Matrosen auf den stillgelegten Fahrzeugen behalten.

Es ist Lloyd Mannheim und Hamburg gelungen, bedeutende Abschlüsse für Eisen- und Zellulose-Transporte nach Italien zu tätigen, die auf lange Zeit hinaus einen umfangreichen und regelmäßigen Transitverkehr über Basel garantieren. Die finnische und schwedische Zellulose wird teils in Lübeck, teils in Hamburg übernommen, die Eisen-Vorblöcke in Werkhäfen im Dortmund-Ems-Kanal und hauptsächlich in Wattenstedt bei Braunschweig. In Straßburg werden die Transporte auf Kanalpenichen umgeschlagen und dann in Basel auf italienische Bahnwagen. Da in der Regel täglich mehrere Penichen in Basel eintreffen und die Wagengestellung sehr zu wünschen übrig läßt, liegen zeitweise zwei bis drei Dutzend Penichen im Hafen Basel-St.Johann, die auf Löschung warten. Um diesem unhaltbaren Zustand zubegegnen, müssen in der Folge die meisten Partien auf Lager gelöscht werden, bis sie früher oder später ja nach Andienung der italienischen Wagen reexpediert werden können.

Da dieses Umschlaggeschäft der Lloyd A.G. in Basel erwünschte Beschäftigung gibt, sind wir an diesen Transporten interessiert, zu deren Bewältigung Lloyd Mannheim eine ganze Mietkahnflotte chartern muß. Wir sind deshalb gezwungen, dem Wunsche von Mannheim Rechnung zu tragen und eine Anzahl unserer MS im deutschen Verkehr zu belassen.

MS ALETSCHHORN fährt nach seinem kurzen Gastspiel im Pendelverkehr am 24.7. Wieder leer ab Basel zu Tal, um erneut im deutschen Verkehr zu fahren. Dafür wird MONTO, das im Kanal eine Havarie erlitten hat und nachher noch eine Reise mit Eisen von Dortmund nach Straßburg machte, im Juli nach Basel genommen und beschädigt stillgelegt, da vorläufig eine Reparatur auf den mit Arbeit überlasteten deutschen Werften nicht möglich ist.

Die Verhandlungen mit dem O.N.N. Paris über den beabsichtigten Schiffsverkauf, der im Mai 1940 nicht durchgeführt werden konnte, sind seither wieder aufgenommen worden mit dem Resultat, daß nun die drei MS WETTERHORN, SCHRECKHORN und BELCHEN an die NAVIS A.G. Basel, die Eigentum der C.G.N.R. Straßburg ist, verkauft werden. Diese drei Pendelschiffe, die untätig in Kehl liegen, fahren am 14.8.42 leer nach Basel und werden stillgelegt. Wir übernehmen für die NAVIS Bewachung und Unterhalt der MS. Das Personal tritt in den Dienst der Lloyd G.m.b.H. Mannheim, mit Ausnahme von Kapitän Erhard Bertsch, der als Wachmann bleibt.

Da die deutschen Kohlenzufuhren nach der Schweiz immer geringer werden, wird das Pendelabkommen, das am 31.8.42 abläuft, nicht mehr verlängert. Unsere seit 1 ½ Monaten in Kehl liegenden Schiffe erhalten im September noch eine letzte Ladung und werden nach Leerwerden in Basel stillgelegt, diesmal auch die großen Schiffe. Nur MS MÖNCH kann im Oktober nochmals zwei Pendelreisen machen. Die spärlich eintreffenden Kohlenmengen werden künftig in Kehl von der Basler Rheinschiffahrt A.G. abgenommen, vereinzelt fahren auch Kohlenkontorschleppzüge nach Basel durch.

Auch MS ALETSCHHORN, das vorübergehend wieder im deutschen Verkehr gefahren ist, wird nun definitiv stillgelegt. Als letzte Reise ladet es an der Ruhr Koks für Basel, wird nach Kehl geschleppt und fährt mit dem letzten Gasöl unter Vorspann von MÖNCH nach Basel, wo es am 17.10.42 eintrifft und stillgelegt wird.

Es fahren nun noch 8 Schiffe im deutschen Verkehr und zwar SÄNTIS und GLÄRNISCH in Miete bei der I.G. Farben und ALLALIN, TITLIS, RIGI, PILATUS, FURKA und GRIMSEL in der Regel zwischen Rheinstationen und Hamburg. Als besondere Reisen sind zu erwähnen eine solche des MS TITLIS im August mit Holz von Magdeburg nach Brüssel und zurück nach der Ruhr mit belgischem Eisen, eine Reise des MS FURKA im September mit Spat von Kehl nach Amsterdam und zurück mit Weizen ab Antwerpen, sowie eine Fahrt des MS GRIMSEL im Spätjahr nach Berlin, dann leer nach Stettin geschleppt und von dort mit Holz nach Amsterdam, wo es erst anfangs 1943 eintrifft.

Alle übrigen Schiffe liegen in Basel. Das Personal wird ohne Schwierigkeiten auf den im deutschen Verkehr fahrenden MS oder bei Lloyd Mannheim weiterbeschäftigt. Zur Unterstützung von Kapitän Bartsch bleiben vier Schweizer Matrosen und Schiffsjungen als Wachleute für die 13 stillliegenden Schiffe (10 Lloyd- und 3 NAVIS-MS)

MS GLÄRNISCH hat am 13.10. eine schwere Motorhavarie. Es macht die angefangene Reise

bis Ludwigshafen fertig im Schlepp von MS SÄNTIS. Nach Leerwerden wird es durch das Schleppboot STADT MANHEIM nach Kehl verbracht und von MS MÖNCH nach Basel weitergeschleppt, wo es über einen Monat in Reparatur liegt. Unsere Monteure bauen einen neuen Motorblock ein. Am 8.12. ladet das Schiff in Rheinfelden Lauge und fährt nach Ludwigshafen zu Tal, um nachher wieder in den Dienst Hüls - Ludwigshafen eingesetzt zu werden.

Die in Basel liegenden Schiffe werden größtenteils als Lagerschiffe für Eisen und Zellulose verwendet. Zum Verschleppen der regelmäßig eintreffenden Kanalpenichen von Hüningen nach St.Johann wird von der Werft Reimann das kleine Schleppboot HÄCHT gemietet.

Unsere Umschlagsmengen in Basel im Jahre 1942 beziffern sich auf 35.000 Tonnen Eisen, 18.000 Tonnen Zellulose, 3.000 Tonnen Brikettes, 80.000 Tonnen Koks und Kohlen, total 136.000 Tonnen

---

## 1943

Das Jahr 1943 bringt endlich den Wendepunkt des Kriegsgeschehens. Lybien und Tunesien sind den Deutschen schon im abgelaufenen Jahre endgültig verloren gegangen. Zu Beginn des neuen Jahres kommt noch an der Ostfront nach monatelangem verbissenem Kampf die Niederlage von Stalingrad dazu. Im Sommer setzen die Alliierten nach Europa über und drängen die deutsche Wehrmacht in Südtalien Schritt um Schritt zurück. Die Achse bricht: die Invasion Frankreichs wird allgemein erwartet. Über Deutschland wird der Luftkrieg von Monat zu Monat intensiver. Neben der RAF beteiligt sich die amerikanische Luftwaffe immer mehr mit wirkungsvollen Tagesangriffen, um durch Zielbombardements den deutschen Industrie- und Verkehrsanlagen schwere Schäden zuzufügen.

Der Betrieb unserer Flotte wird von diesen Entwicklungen der Kriegslage sehr stark beeinflusst. Infolge des verschärften Luftkrieges werden die Schiffe nun definitiv aus dem deutschen Verkehr zurückgezogen. Von Kriegsschäden bleiben wir glücklich verschont. Zu Beginn des Jahres liegen bereits 13 Schiffe in Basel still, nämlich MATTERHORN, ÜETLIBERG, ALETSCHHORN, WETTERHORN, SCHRECKHORN, MÖNCH, BADUS, JUNGFRAU, EIGER, BELCHEN, MONTO, MORON und PASSWANG, wovon die 9 erstgenannten beladen mit Eisen und Zellulose. Die Ware ist im Transitverkehr für Italien bestimmt und muß infolge mangelhafter Gestellung italienischer Bahnwagen vorübergehend gelagert werden. MS SÄNTIS und GLÄRNISCH sind als Tankschiffe immer noch an die I.G.Farben vermietet und fahren regelmäßig die Strecke Hüls - Ludwigshafen. Im deutschen Verkehr nach Nord- und Ostseehäfen stehen noch ALLALIN, TITLIS, RIGI, PILATUS, FURKA und GRIMSEL, welche nun nach und nach stillgelegt werden sollen da die Betriebsergebnisse immer schlechter und die Risiken immer größer werden. Am 8.1. muß MS RIGI, welches am 19.12.42 mit einer Ladung Sand für Hamburg ab Neuß zu Tal fuhr, in Braunschweig liegen bleiben, weil der Mittellandkanal zufriert. Die Überwinterung dauert bis 22.1. 43, doch kann die Fahrt infolge Reparatur von Bombardierungsschäden am Hebewerk Rothensee erst Mitte Februar wieder aufgenommen werden. MS PILATUS muß ebenfalls im Kanal überwintern. Das Schiff fährt am 10.1. in Datteln im Eis fest und erleidet Leckage, die notdürftig repariert wird. Die Schifffahrt auf dem Rhein unterhalb Mannheim muß in diesem Winter nicht eingestellt werden, jedoch ist über Neujahr bis gegen Ende Januar eine ausgesprochene Niederwasserperiode.

Im April ladet MS TITLIS in Lübeck Zellulose für Italien und fährt damit nach erfolgter Leichterung in Straßburg bis Basel durch, wo es am 28. Mai stillgelegt wird. Im Mai folgen MS FURKA, GRIMSEL und PILATUS. Diese Schiffe haben für Kehl geladen und erhalten als letzte Reise in Kehl/Straßburg Kohlen nach Basel. PILATUS repariert im Juni auf der Werft Reimann „In der Breite“ die Schäden aus der Eishavarie bei Datteln.

Im Mai werden wieder etwas mehr Kohlen in Kehl und Straßburg für die Schweiz angebracht, sodaß wir wenigstens MS EIGER wieder in den Pendelverkehr einsetzen können. Das Schiff fährt den ganzen Sommer über regelmäßig. Auch die Lieferungen von Braunkohlebriketts nehmen wieder zu. Am 22.5.43 vermieten wir MS MÖNCH und BADUS an die BRAUNKOHLE G.m.b.H. Köln für den .....(hier fehlt offensichtlich der Text der untersten Zeile des vorliegenden Blattes.).....

.....Jahresende 14 Brikett-Reisen, BADUS deren 11. Am 7.6. können wir auch MS JUNGFRAU von Basel zu Tal schicken, um in Wesseling Briketts zu laden. Das Schiff macht 5 Reisen in Fracht (sfr 15,-/Tonne) ab Wesseling nach Basel-Auhafen und wird am 20.9. ebenfalls von der BRAUNKOHLE in Miete genommen.

Mitte Juni laden SÄNTIS und GLÄRNISCH zum letzten Mal in Hüls. Während sie auf der Bergfahrt sind, wird das in einem Wald getarnte Werk der I.G. , das über 2.000 Arbeiter, zum größten Teil „Fremdarbeiter“ beschäftigt, von den Amerikanern bei einem Tagsangriff so erfolgreich bombardiert, daß der Betrieb nicht wieder aufgenommen werden kann. Nachdem unsere beiden „Tankschiffe“ 10 Tage untätig in Biebrich gelegen sind, werden sie leer nach Rheinfelden beordert. In der Folge fahren sie regelmäßig die Strecke Ludwigshafen – Rheinfelden, leer zu Berg und mit Lauge zu Tal. Dabei kommt es oft vor, daß die Schiffe tagelang und später wochenlang in Basel warten müssen, bis das Werk liefern kann. Daß wir und besonders das Schiffpersonal es sehr begrüßen, wenn die beiden Motoren künftig ausschließlich auf dem vorläufig noch sicheren Oberrhein verkehren statt ständig im Hexenkessel Köln/Ruhrgebiet, ist selbstverständlich. Im Laufe des Sommers werden zwar Mannheim und Ludwigshafen verschiedentlich schwer bombardiert. MS JUNGFRAU erleidet bei einem Fliegerangriff auf Godorf/Wesseling einige Schäden durch Druckwirkung, die jedoch nicht von Bedeutung sind. Im Juni kommt MS ALLALIN aus dem deutschen Verkehr nach Basel und wird stillgelegt. Als letztes der aus dem Betrieb durch Lloyd Mannheim zurückgezogenen Schiffe wird MS RIGI Ende Juli in Straßburg mit Koks beladen und am 2.8.43 in Basel stillgelegt.

Die Kanalpenichenankünfte in Basel mit Eisen und Zellulose, die z.B. im Monat März34 noch über 25.000 Tonnen betragen, gehen im Laufe des Sommers zurück und hören ganz auf, nachdem die Deutschen scheinbar eingesehen haben, daß Italien nicht zu halten ist. Im August werden noch 675 Tonnen Eisen und 1.741 Tonnen Zellulose, letzteres zum Teil allerdings für die Schweiz bestimmt, gelöscht, wovon ziemlich genau die Hälfte auf Bahn umgeschlagen wird. Der Rest muß bis zur Wagenstellung durch die italienische Bahn gelagert werden, teils in unseren stillgelegten Schiffen, teils bei SILAG und bei NEPTUN auf Quai. Ab Mitte August darf auch ab Lager kein Eisen mehr verladen werden, der Rest von über 6.000 Tonnen bleibt in Basel liegen. Neben der Lagerung unserer eigenen Eisenpartien vermieten wir auch einzelne Schiffe zu Lagerzwecken: an die SILAG für Zelluloselagerung die MS WETTERHORN (15.4.43 – 12.2.44), SCHRECKHORN (1.5.43 – 25.2.44), BELCHEN (1.5.43 – 4.5.44), MORON (1.5.43 – 25.2.44), PASSWANG (1.5.43 – 27.12.43), an die BRAG MS ALLALIN (9.9.43 – 4.11.43), TITLIS (1.5.43 – 27.12.43),

PILATUS (16.9. – 19.11.43), FURKA ( 4.11.43 – 30.1.44) ebenfalls für zellulose und ÜETLIBERG an RHENUS (15.11.43 - 6.3.44) für eine Ladung Cichorienwurzeln.

Ende August 1943 beginnt eine Niederwasserperiode. Der Cauber Pegel sinkt unter 1,20 m. MS EIGER muss stillgelegt werden. Am 2. Oktober kann es wieder in den Pendelverkehr eingesetzt werden, auch MS RIGI kann zwei Kohlenreisen Kehl – Basel machen.

Ende Oktober 43 wird der Pendelverkehr erneut wegen Niederwasser eingestellt, da der Gasölverbrauch im Verhältnis zur transportierten Ladung zu gross ist und wird im laufenden Jahr nicht mehr aufgenommen, sodass jetzt auch EIGER wieder für einige Zeit in Basel stillliegt. Die Brikettsschiffe MÖNCH und BADUS fahren den Winter über nur bis Kehl, wo die Ladung auf Bahn gelöscht wird. Die Laugenschiffe fahren vorläufig noch. Am 2.12.43 hat MS SÄNTIS beladen auf der Talfahrt unterhalb der Schleuse Augst eine schwere Havarie. Durch Raken (Grundberührung), wahrscheinlich auf einem Felsen, erleidet das Schiff in den Räumen 1 und 2 Leckage. Da ein Aufdrehen im engen Fahrwasser nicht in Frage kommt, fährt SÄNTIS mit voller Maschinenkraft unter ständigem Pumpen nach Kleinhüningen und wahrschaut im Vorbeifahren das Löschboot FLORIAN zur Hilfeleistung. Das Löschboot und 2 stationäre Motorpumpen pumpen die ganze folgende Nacht, damit anderntags die Leckstellen abgedichtet werden können. Da das Schiff auch unter den Laugentanks leckage aufweist, müssen diese heraus. MS ALLALIN, das Zellulose geladen hat, wird in MS FURKA und PILATUS leergemacht, dann übernimmt es zwei leere Tanks aus SÄNTIS und fährt zusammen mit demselben nach Weil, wo die Lauge durch die I.G. Farben (welche eine Spezialpumpe per Camion (?) von Rheinfeldern dorthin schafft) (2) = LKW umgepumpt wird. Nachdem auf diese Weise zwei Tanks umgefüllt sind, fahren die Schiffe nach Kleinhüningen zurück, um dieselben ebenfalls in ALLALIN zu wechseln, worauf in Weil auch der Rest der Ladung umgepumpt werden kann. Erst nachher ist es möglich, die leeren Tanks, unter welchen sich die Löcher befinden, bei der NEPTUN herauszunehmen und die lecken Stellen abzudichten. MS SÄNTIS wird nun stillgelegt. An seiner Stelle kommt MS ALLALIN in die Laugefahrt. Die Miete beginnt am 7.11.43. Das Schiff macht jedoch vorerst nur eine Reise nach Ludwigshafen mit den aus SÄNTIS übernommenen 150 Tonnen Lauge und leer zurück nach Basel, wo es am 15.11.43 wegen Niederwasser stillgelegt wird (halbe Miete). MS GLÄRNISCH liegt bereits seit dem 8.11.43 leer in Basel. Am 30.11. kann die Fahrt wieder aufgenommen werden und beide Schiffe fahren nach Rheinfeldern um zu laden.

Am 30.11.43 stellt uns die BRAUNKOHLE das MS JUNGFRAU bei Leerwerden in Kehl wieder zur Verfügung. Das Schiff erhält am 6.12. eine Koksladung für Basel und wird dann stillgelegt. Ab 27.12.43 wird es von der SILAG als Lagerschiff für Phosphat übernommen, ebenso das MS PILATUS, welches am 19.11. bei der BRAG ausser Miete gegangen ist (es hatte Zellulose als Lagerschiff geladen).

Im Verlaufe des Jahres 1943 wurden weitere 5 Schiffe an die NAVIS A.G. verkauft. MS FURKA, GRIMSEL, MONTO, MORON und PASSWANG. Die Bewachung und der Unterhalt der Schiffe wird nach wie vor durch uns besorgt, ebenso für das MS RHEINUNION 7, welches die NAVIS von der TANUTRA A.G. gekauft hatte. Unser eigener Schiffspark unter Schweizer Flagge besteht somit Ende 1943 noch aus 13 Motorschiffen. Davon sind 2 an die BRAUNKOHLE vermietet, die übrigen 9 liegen in Basel still.

Mit unserer Tochtergesellschaft in Rotterdam haben wir naturgemäß keine Verbindung. Über Hamburg erfahren wir hin und wieder etwas. Trotz den kriegsbedingten Schwierigkeiten ist es Rotterdam gelungen, den Betrieb durchzuhalten und sogar noch zu vergrössern. Neben den beiden kleinen Motoren PFALZ und SCHWARZWALD besitzen wir in Rotterdam Ende 1943 noch MS WESTERWALD (170 Tonnen, 65 PS) und die Kähne CALAND, ERASMUS und HOLLANDIA.

Nach der Bombardierung der Edertalsperre und des Möhnedammes durch die Alliierten mit den Überschwemmungen an der Ruhr befürchtet man in Basel einen Angriff auf ein rheinaufwärts gelegenes Kraftwerk oder auf das Schluchseekraftwerk im Schwarzwald, mit auch für die Basler Hafenanlagen verheerenden Folgen. Es wurde darum im August 43 eine Alarmorganisation geschaffen, die im Notfall die rechtzeitige Durchführung von Rettungsmassnahmen gewährleisten soll. Dieser Alarmpikettdienst, geleistet durch die Schifferschule der SRAG und Angestellte der Reedereien, funktioniert ohne Unterbruch Tag und Nacht bis zum Kriegsende. \*SRAG = Schweizerische Reederei AG\*

---

## 1944

Auf Neujahr 1944 wird der Mietvertrag mit der I.G. Farben über die beiden Laugeschiffe wieder für 3 Monate verlängert. MS GLÄRNISCH und ALLALIN verkehren weiterhin ausschliesslich auf der Strecke Rheinfeldern - Ludwigshafen/Biebrich. BADUS und MÖNCH fahren bekanntlich in Miete bei der BRAUNKOHLE im Brikettsverkehr für die Schweiz. Am 31. Januar 44 fährt SÄNTIS von Basel zu Tal, um auf der Werft Karcher in Freistett bei Kehl die Schäden aus der Havarie von August zu reparieren. Damit das Schiff hochgezogen werden kann, muss die Werft resp. der Liegeplatz davor zuerst verlängert werden durch Abtragen eines 10 Meter langen Kieshaufens mit Pickel und Schaufel, wozu wir Arbeiter und Werkzeug stellen (Personal stillgelegter Schiffe). Mitte Februar wird das Schiff hochgezogen und mit der Reparatur begonnen.

Ende Februar 44 wird der wegen Niederwasser seit anfangs November 43 eingestellte Pendelverkehr wieder aufgenommen. MS EIGER fährt am 20.2.44 zu Tal, um in Kehl zu laden und verkehrt nachher wieder regelmäßig in der Kohlenfahrt für die Schweizerische Brennstoffversorgung.

Zu Beginn des Jahres 44 werden als letzte Schiffe die beiden MS ALLETSCHHORN und ALLALIN mit Bewilligung des Bundesrates an die NAVIS verkauft. ALLALIN muss deshalb in Basel stillgelegt werden. Die Tanks werden in MS RIGI umgesetzt, die am 24.2.44 an Stelle von ALLALIN bei der I.G. Farben in Miete geht.

Im März 44 liegen in Basel still die 11 NAVIS-Schiffe (incl. RHEINUNION 7) und unsere MS JUNGFRAU, MATTERHORN, ÜETLIBERG, TITLIS und PILATUS. Die NAVIS-Schiffe sind nach und nach alle leer geworden, während unsere eigenen mit Ausnahme von TITLIS noch als Lagerschiffe dienen. Die Bewachung und der Unterhalt der stillgelegten Flotte besorgt immer noch Kapitän Bertsch, unterstützt durch unsere Monteure.

Ende April 44 wird SÄNTIS in Freistett endlich fertig. Das Schiff erhält am 30.4.44 in Kehl eine Ladung Kohlen für Basel und wird dann dort ebenfalls stillgelegt.

Da die NAVIS A.G. der Ansicht ist, die Hafenanlagen in Kleinhüningen seien bei einer eventuellen Überschwemmungskatastrophe infolge Bombardierung von Stauwehren weniger gefährdet als der St. Johann-Rheinhafen, werden ihre Schiffe alle nach Kleinhüningen (Hafenbecken I und II) disloziert (verlegt).

Die Förderung von Braunkohle in der Kölner Gegend und somit die Brikettverladung in Wesseling wird immer mehr reduziert (wohl als Folge des Mangels an Arbeitskräften und der ständigen Bombardierungen) und damit auch die Lieferungen nach der Schweiz. Die BRAUNKOHLE G.m.b.H. sieht sich genötigt, am 9.5.44 MS MÖNCH in Basel ausser Miete zu geben und so muss auch dieses Schiff stillgelegt werden, wobei wir allerdings hoffen, dasselbe in absehbarer Zeit in Wesseling wieder vorlegen zu können.

Im Mai 44 wird das an die SILAG vermietete MS JUNGFRÄU (als Phosphat-Lagerschiff) leer. Das Schiff kann am 7.6.44 in den Pendelverkehr Strassbourg/Kehl – Basel eingesetzt werden. Da keine Aussicht besteht, MÖNCH wieder in den Brikettverkehr einstellen zu können, das Schiff auf der Oberrheinstrecke betriebstechnisch aber günstiger ist als JUNGFRÄU, wird letzteres erneut bald wieder stillgelegt und im Pendeldienst durch MS MÖNCH ersetzt, das am 27.7.44 erstmals in Kehl ladet. Am 19.8.44 kann auch JUNGFRÄU wieder Kohlen laden, da die Anlieferungen besser erfolgen. Das Eisenlager aus MS MATTERHORN wird auf Quai gelöscht, damit das Schiff sofort bereit ist, falls noch weiterer Raum in den Pendelverkehr eingestellt werden kann.

Mit dem Fortschreiten der Invasion Frankreichs im Sommer 1944 dehnt die alliierte Luftwaffe ihre Angriffe auf die deutschen Nachschubwege immer mehr aus, wodurch auch die Verkehrsknotenpunkte am Oberrhein vermehrt in Mitleidenschaft gezogen werden. Unsere Schiffe haben schon verschiedene Luftangriffe glücklich überstanden, einzig GLÄRNISCH erleidet am 14.8.44 bei einem Tagesangriff auf Ludwigshafen einige Schäden, indem durch Sprengbombenwirkung auf das Schiff geschleuderte Holzteile und Backsteine einige Luckendeckel und Fenster einschlugen. Die Situation wird aber je länger je kritischer. Die amerikanischen Flieger greifen nun auch fahrende Rheinschiffe mit Bordwaffen an. Das MS BADUS trifft am 21.8.44 mit einer Brikettladung in Birsfelden ein. Während des Löschens entschliessen wir uns, das Schiff nicht mehr nach Wesseling fahren zu lassen, sodass es am 24.8.44 nach Leerwerden ausser Miete geht und stillgelegt wird. MS RIGI, das am 23.8. von Basel zu Berg fährt und der I.G. Farben Rheinfeldern zur Beladung gemeldet ist, wird an der Schleuse Augst zurückbeordert und wir legen das Schiff an die Werft „Auf der Breite“, wo eine längst fällige Sternbüchsenreparatur vorgenommen wird. Auch die Pendelschiffe MÖNCH und JUNGFRÄU werden nach Leerwerden in Basel a, 22.8. resp. 25.8.44 vorläufig in Basel behalten. Einzig EIGER ist noch in der Frühe des 22.8. zu Tal gefahren, wird in Kehl sofort beladen und trifft bereits am 25.8. wieder glücklich in Basel ein. Alle schweizerische Reedereien trachten nun, die Schiffe, die noch im deutschen Verkehr sind, nach Basel zurückzuziehen. Ende August 44 sperren die deutschen Behörden die Ausfahrt schweizerischer Schiffe aus Kanal und Rhein (Schiffbrücke Hüningen) nach der Schweiz. Dank sofortiger vom Eidg. Politischen Departement unterstützter Intervention des Rheinschiffahrtsamtes wird diese Sperre am 1. September wieder aufgehoben. Die Ruhr- & Saarkohle A.G. drängt, dass die in Strassbourg liegenden oder unterwegs befindlichen 12.000 to noch abgenommen werden. Für die Landesversorgung spielen diese 12.000 Tonnen mehr

oder weniger keine so eminente Rolle mehr, doch sind wir nach dem Handelsvertrag mit Deutschland verpflichtet, die Kohlen zu übernehmen. Der Kunde ist der Ansicht, dass solange Deutschland liefert, wir auch abnehmen sollten. Die Kriegsrisikoversicherungsprämie wird vom Empfänger bezahlt. BRAG und NEPTUN schicken wieder Schiffe zu Tal, auch EIGER und BADUS gehen am 2.9.44 ab Basel, sind am 7.9. wieder zurück und Samstag den 9.9.44 leer. Wir wollen erst die Entwicklung der Lage über Sonntag abwarten, bevor wir erneut Schiffe zu Tal schicken. Am 8.9.44 trifft auch GLÄRNISCH leer in Basel ein und fährt natürlich nicht nach Rheinfeldern weiter. Am Montag früh wird bekannt, dass am Samstag und Sonntag schweizerische Schiffe zwischen Strassbourg und Basel durch amerikanische Flieger beschossen worden sind und zwar von NEPTUN die Motorschiffe EXPRESS 23 (oberhalb Strassbourg, beladen, mit Verletzten nach Strassbourg zurück), EXPRESS 30 (beladen, in der Neuenburger Gegend, am Sonntag schwer beschädigt in Basel eingetroffen), EXPRESS 21 (leer, auf Talfahrt, Brennstofftank getroffen, Explosion, Schiff verbrannt, 5 Tote!), von BRAG ein Schleppzug, bestehend aus den Booten LUZERN und GLARUS mit 2 EDELWEISSKähnen im Anhang (LUZERN mit schwerem Kesselschaden, GLARUS hunderte von Geschosseinschlägen über und unter der Wasserlinie, ein Toter, mehrere Verletzte). Die beiden Schleppboote kommen nur langsam vorwärts, da sie Order haben, nur in der Dämmerung zu fahren. Die Kähne bleiben liegen wo sie sind, es geht kein Boot mehr zu Tal, um sie zu holen. Die Flieger beschossen auf und längs des Rheins alles, was sich bewegt, selbst auf die mit Schanzarbeiten beschäftigten Frauen und Kinder. Die beiden Schiffe der BRAG, die anfangs der Woche zu Tal gefahren sind, kommen als letzte ohne Schaden in Basel an. Keine Reederei will mehr Schiffe zu Tal schicken, es geht auch keines mehr von Strassbourg zu Berg, weil es im vorneherein als verloren betrachtet werden müsste.

Ab anfangs September 1944 sind somit alle unsere Schiffe in Basel stillgelegt. Auch die anderen Reedereien haben die meisten Schiffe rechtzeitig nach Basel genommen, ausgenommen RHENUS, deren Motoren fast alle noch im deutschen Verkehr beschäftigt sind. Insgesamt liegen etwa 180 Einheiten in den Basler Hafenanlagen still. Es stellt sich das Problem, wie dieser Schiffspark am besten stillzulegen ist. Das Hafenbecken I wird mit einer grossen Schiffsansammlung als ziemlich gefährdet betrachtet. Es könnte ein verlockendes Ziel für ein Luftbombardement sein. Mit der Gefahr einer erheblichen Wasserabsenkung bei Sprengung des Stauwehrs Markt muss gerechnet werden, ebenso besteht immer noch die Gefahr eines Hochwassers infolge möglicher Zerstörung des Schluchseewerks. Da bei Senkung des Wasserspiegels das Hafenbecken II trocken zu liegen kommt, soll es möglichst geräumt werden. Wir haben einige NAVIS-Schiffe dort liegen, die Ende September zu den anderen ins Wendebecken gelegt werden. Unsere eigenen Schiffe liegen grösstenteils im St.Johann-Rheinhafen, ebenfalls alle leer, nachdem das Phosphat aus MS PILATUS am 30.9. gelöscht worden ist. Das noch in unserem Dienst stehende deutsche Personal wird zum Militärdienst einberufen. Als Wachleute für unsere und die Schiffe der NAVIS A.G. bleiben in Basel die beiden Kapitäne Kleinmann und Friedmann Karl, die dem Stellungsbefehl keine Folge leisten, zusammen mit den schweizerischen Matrosen Kunz, Abt, Heer und Brack bewachen und unterhalten sie die insgesamt 22 Schiffe.

Die Liegeplätze werden den Reedereien durch den Hafenmeister angewiesen. Ausser dem Hafenbecken I und einigen Kanalmotoren in Hafenbecken II liegen nun Schiffe am Klybeck-Quai bis zur Dreirosenbrücke, in St. Johann-Rheinhafen, an der Schiffslände, bei der Klingentalmühle und einige Tankschiffe unterhalb der Badeanstalt Breite am St. Albanrheinweg. Birsfelden und Auhafen werden wegen der Hochwassergefahr nicht belegt.

Verschiedentlich wird von amerikanischen Fliegern im Herbst die Schiffsbrücke Hünigen angegriffen, wobei jeweils Phosphorkanister und Maschinengewehrsalven in nächster Nähe des Rheinhafens niedergehen. Zur allgemeinen Erleichterung schwemmt das nächste Hochwasser die Brücke weg, die in Folge der getroffenen Abwehrmassnahmen zu schwer geworden war und den Wellen nicht mehr standhielt. Am 7. Oktober 44 greifen englische Bomber von schwersten Typ wirkungsvoll das Stauwerk Markt an. In Basel erzittern Schiffe und Gebäude bei den Detonationen der Sechs-Zentner-Bomben. Die Zerstörung eines Wehrschützes bringt die gestauten Wassermassen zum Abfluss. Nach knapp drei Stunden sind Hafenbecken II und Wendebcken vollkommen trocken. Matrose Heer, dem die Überwachung unserer im Wendebcken und Hafenbecken I liegenden Schiffe obliegt (das übrige Personal ist auf den grossen Schiffen, die im St.Johann-Rheinhafen auf offenem Strom vor Anker liegen), bringt innert kurzer Zeit allein, nur von seinem 12-Jährigen Sohn unterstützt, die 10 im Wendebcken liegenden Schiffe vor dem Aufsitzen ins tiefere Wasser im Hafenbecken I. Aus dem Hafenbecken II kommen nicht alle Schiffe rechtzeitig weg, doch können die 19 auf dem Trockenen sitzenden Fahrzeuge (meistens Kanalschiffe (Spitse)) einige Wochen später bei Hochwasser wieder flott gemacht werden.

Ende November 1944 rückt die 1. französische Armee von Belfort her gegen den Rhein vor. Um Hünigen haben sich die deutschen Truppen mit dem Rücken gegen das Kleinbasler Ufer verschanzt und werden tagelang beschossen. Artilleriegeschosse schlagen in Schiffe und Silotürme. Der Hafen muss zeitweise gesperrt werden. Schifferfamilien verbringen Tage und Nächte in den Luftschutzkellern. Außer ein paar Granatsplitterschäden kommt unsere eigene Flotte heil davon. Am 1. Dezember 1944 weht endlich über Hünigen wieder die Trikolore, nachdem sich die Deutschen ans rechte Ufer „abgesetzt“ haben. So geht das Jahr zu Ende, wobei noch oft bei den täglichen und nächtlichen Artillerieduellen über den Rhein sich Geschosse in den Basler Hafen und selbst in die Stadt verirren und Sachschaden anrichten, glücklicherweise ohne dass Menschenleben zu beklagen sind.

---

## 1945

Zu Beginn des letzten Kriegsjahres liegt unsere ganze Flotte in Basel still. An eine Wiederaufnahme des Betriebs ist bis lange nach Kriegsende nicht zu denken. Wir können nur hoffen, dass die Schiffe wenigstens glücklich die zu erwartenden Kämpfe an der Dreiländerecke überstehen werden und auch kein irrtümlicher Bombenangriff wie derjenige vom 1. April 1944 auf Schaffhausen den Basler Hafen treffen wird. Nächtliche Handstreichs von beiden Seiten über den Rhein, begleitet von wilden Schiessereien, Artillerie- und Minenwerferduelle, intensive alliierte Fliegertätigkeit über der Umgebung von Basel halten während langer Wochen an. Die Fabriken in Friedlingen und das Silo in Weil werden allmählich zu Ruinen zerschossen, in Hünigen, Neudorf und anderen oberelsässischen Dörfern zeigt sich das Antlitz des Krieges in gekappten Kirchtürmen und zerstörten Gebäuden. Im badischen Grenzgebiet wird fast täglich gesprengt, am Stauwehr des Kembser Kraftwerkes verursachen die Deutschen durch Sprengungen weitere grosse Schäden, deren militärischer Wert nicht erkennbar ist. Basel und die Rheinhafenanlagen insbesondere sind sehr stark militärisch belegt, ohne dass jedoch direkte Angriffe auf unser Hoheitsgebiet abgewehrt werden müssen. In der Morgenfrühe des 24. April 45 erfolgt endlich die lange erwartete Traversierung des Rheins unterhalb Basel und die Besetzung des badischen Grenzgebietes durch die 1. Französische Armee, ohne dass nennenswerter Widerstand

zu verzeichnen ist. Die zunächst der Grenze stehenden deutschen Truppen treten kriegsmüde auf Schweizerboden über und werden im Rheinhafen entwaffnet, während französische Tánkkolonnen, die mittels einer von schweren Genietruppen innert kürzester Frist zwischen Hüningen und Friedlingen errichteten Fähre über den Rhein gesetzt werden, ins badische Hügelland vorstossen. Über die Mittagszeit gerät am Westquai ein riesiges Zelluloselager in Brand. Das Feuer breitet sich rasend schnell aus. Luftschutz, Feuerwehr und Löschboot kämpfen tage- und nächtelang, um das Übergreifen des Feuers auf die benachbarten gewaltigen Kohlenlager zu verhindern. Am Vormittag des 28. April platzt mitten in die Löschkaktion die Meldung: Wasseralarm! Deutsche Truppen treffen Anstalten, die Kraftwerke Ryburg-Schwörstadt und Rechingen vor dem stündlich erwarteten Einrücken der Franzosen zu sprengen. Die im Rheinbett aufgestellten Motorspritzen müssen zurückgezogen werden und die im Rheinhafen vorgesehenen Schutzmassnahmen getroffen werden. Auch wir rüsten uns sofort auf das erwartete Hochwasser durch teilweises Verholen und verstärktes Sichern der in St. Johann Rheinhafen liegenden Schiffe. Glücklicherweise trifft bald die Meldung ein, dass infolge Sabotage der deutschen Werksarbeiter und der entschlossenen Haltung der schweizerischen Werks-Bewachungstruppen die Sprengungen unterblieben sind. Am 8. Mai feiert auch Basel die so lange ersehnte Waffenruhe. Mit einer baldigen Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt kann nicht gerechnet werden. Durch die kriegerischen Ereignisse, vor allem aber durch planmässige Zerstörung durch die Deutschen selbst, sind 45 feste Brücken zwischen Basel und der Nordsee gesprengt, ein grosser Teil der Rheinflotte versenkt und die nicht schon den Bombardierungen zum Opfer gefallen Hafeneinrichtungen schwer beschädigt worden. Die Besatzungsmächte gehen erfreulicherweise bald daran, bei den gesprengten Brücken Durchfahrtsöffnungen zu schaffen und die zahlreichen durch die alliierten Armeen erstellten Notbrücken mit Durchfahrtsöffnungen zu versehen. Man hofft bis in den Herbst die Fahrt zwischen Rotterdam/Antwerpen und dem Ruhrgebiet aufnehmen zu können und gegen Jahresende in beschränkter Weise bis Strasbourg. Am Stauwehr Markt wird im Sommer durch französische und schweizer Firmen gemeinsam mit dem Wiederaufbau begonnen. Auch im Basler Rheinhafen herrscht lebhafter Betrieb. Die Schiffe werden in Stand gestellt, wieder fahrtüchtig gemacht und das Inventar ergänzt, nachdem während langer Zeit nur die allernötigsten Unterhaltungsarbeiten vorgenommen wurden.

Das Sprichwort „~~Wer~~ rastet, rostet“ gilt nirgends mehr als in der Schifffahrt. Es ist noch viel zu tun bis zu dem Tag, da unsere Flotte endlich wieder zu Tal fahren wird.

Auf MS EIGER wird die Kapitánswohnung total umgebaut und renoviert, nachdem sich infolge eines Konstruktionsfehlers der Werft (ungenügende Isolierung) in den letzten Jahren Schäden durch Schwitzwasser gezeigt haben. Diese Arbeit wird durch Matrose Heer unter Assistens von Kapitán Kleinmann und den Monteuren ausgeführt und dauert von Mai bis Ende September 1945.

Im August 1945 vermieten wir die beiden MS PILATUS und TITLIS an das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft zur Mithilfe bei Schiffshebungen, die durch die Firma Reimann im Auftrage des „Schweizerischen Komitees für den Europäischen Wiederaufbau“ durchgeführt werden. Beide Schiffe werden mit mächtigen Hebeböcken und Winden versehen und untereinander fest zu einer leistungsfähigen „Schiffshebe-Batterie“ verbunden. An Bord befindet sich eine mit Werkzeug und allem nötigen Material (u.a. Taucherausrüstungen, Unterwasserschneidbrenner, Schweissanlage usw.) gut ausgerüstete Reparaturwerkstätte. Im Anhang schleppt das Wohn- und Küchenschiff der Firma Reimann, das 10 bis 20 Arbeitern Unterkunft bietet. Vorläufig soll die Fahrrinne zwischen Landesgrenze und Schleuse Kembs

„gereinigt“ werden. Es liegen auf dieser Strecke eine ganze Reihe Kanalschiffe (Spitse), Rheinregulierungsboote, Brückenpontons und Militärfahrzeuge versenkt. Als erstes wird bei Weil die französische Partikulier-Penische RUBIN gehoben und nach Hüningen verbracht.

Da Schleusungen in Kembs auf lange Zeit hinaus nur bei günstigen Wasserständen und nur mit leeren Schiffen möglich sein werden, entschliessen sich die Basler Reedereien im August, die schweizerische Motorschiffsflotte noch vor der Niederwasserperiode unterhalb der Schleuse zu legen. Man hofft, im Herbst zu Tal fahren zu können, um den Betrieb zwischen den Seehäfen und Strasbourg mit Selbstfahrern aufzunehmen. Die CGNR drängt auch darauf, dass die NAVIS-Schiffe baldmöglichst zu Tal fahren. Wir verbringen deshalb am 1.9.45 ihre 11 Schiffe oberhalb der Schleuse, nebst zwei der unsrigen (GLÄRNISCH und RIGI). Bei km 3,5 des Zufahrtskanals müssen sie jedoch aufdrehen, weil zwei ~~X~~ Tankmotorschiffe der ~~BRAG~~ SRAG, die tags zuvor schon zu Tal gefahren sind, vor der Abzweigung des Werkkanals festsitzen und das Fahrwasser versperren. Am 2. und 3. September findet die Übernahme der NAVIS-Flotte durch die CGNR statt. Unsere Wachleute werden durch Personal der CGNR (fast alles Strasbourger Steuerleute) abgelöst. ~~X~~ "ARBEDO" & "DIAVOLEZZA"  
(SRAG = Schweizerische Reederei AG) ~~X~~

Am 4.9.45 wird zwischen den Reedereien, dem Wasserwirtschaftsamt und der „Enerhin“ (?) vereinbart, am folgenden Sonntag mit Hilfe eines ausgiebigen Wasserzuschusses der Kraftwerke oberhalb Basel und gleichzeitigem Abstellen der Turbinen im Zentralhaus Kembs während einiger Stunden ein künstliches Hochwasser zu erzeugen und nach gut vorbereitetem Plan in dieser Frist die ganze Motorschiffsflotte der SRAG, BRAG, Lloyd und NAVIS zu schleusen. Am 5.9. gelingt es dank eines heftigen Gewitterregens, der für kurze Zeit das Wasser am oberen Schleusendremmel bis zu 1 ½ Meter ansteigen lässt, die beiden die Schleuseneinfahrt blockierenden Tankschiffe freizubekommen und zusammen mit allen NAVIS-Schiffen und unseren beiden zu schleusen. Die CGNR will nun ihre Schiffe so rasch wie möglich nach Strasbourg auf die Werft nehmen zur Überholung. Als französische Staatsfirma erhält sie die Bewilligung bei den in Frage kommenden Militärstellen in Colmar und Kehl für die Talfahrt und unternimmt das Wagnis am 8.9.45 mit 5 Schiffen, die gut in Strasbourg ankommen. Anderntags findet programmgemäss die Schleusung der Motorschiffe der Basler Reedereien sowie des Radboot LUZERN mit einem EDELWEISS-Kahn statt. Unsere Motorschiffe FIGER und SÄNTIS liegen noch immer im St.Johann-Rheinhafen. Das erstere ist mit der Reparatur noch nicht fertig, das andere soll während des Winters zu einem Kühlschiff umgebaut werden. Es liegen somit von uns die MS MÖNCH, JUNGFRAU, BADUS, MATTERHORN, ÜETLIBERG, GLÄRNISCH und RIGI im Unterwasser der Schleuse Kembs. Das Wachpersonal muss ausschliesslich von Basel aus gepflegt werden, was die Bildung einer „Nachschuborganisation“ nötig macht. Die Lieferungen erfolgen zwei Mal pro Woche via Lisbüchel per Velo-Anhänger und später, als mehr Personal auf den Schiffen ist, per Camion (?). = LKW.

Am 11.9.45 sind übrigens auch die restlichen 6 NAVIS-Schiffe von Kembs zu Tal gefahren. Doch stand die Fahrt unter einem schlechten Stern. Laut Augenzeugenberichten ist ein Schiff in Neuenburg falsch in die schmale Brückenöffnung eingefahren, wobei der überhängende Teil der zerstörten Eisenbahnbrücke das Steuerhaus samt Haspel komplett wegrasierte. Der Lotse konnte im letzten Moment vom Steuerstuhl herunterspringen und sich ins Gangbord legen. Die Besatzung versuchte hierauf Anker zu werfen, die aber nicht hielten. Das steuerlos treibende Schiff wurde dann durch ein anderes auf Seite genommen. Die Durchfahrt durch die Breisacher Pontonbrücke mit diesen zusammengekoppelten Schiffen misslang jedoch, sie

trieben halb quer vor die Brücke und rissen einige Pontons mit, wobei zwei deutsche Kriegsgefangene ertranken.

Am 30.9.45 tritt wieder ein unerwartetes „Gewitter-Hochwasser“ ein, das wir benutzen, um MS EIGER zu schleusen. Am gleichen Tag fahren die MS PILATUS und TITLIS unterhalb des Hüniger Brückenkopfs, wo sie mit Hebungsarbeiten beschäftigt sind, fest. Sie geraten stilliegend beim rasch wieder fallenden Wasser auf Grund und kommen in eine äusserst gefahrvolle Lage. Die Hinterschiffe liegen im Kies, während die Vorderschiffe auf einer Betonböschung aufliegen. Von Stunde zu Stunde wird der Abstand zwischen dem Wasserspiegel und den in der Luft hängenden Mittelschiffen grösser. Das Windenschiff BEPPI, assistiert vom VOGEL GRYFF turnt den ganzen Sonntag über mit dem Erfolg, dass einige Drähte reissen und spät abends endlich das MS TITLIS frei wird., nachdem zuvor mit viel Mühe die beiden Schiffe von einander getrennt worden sind. Am folgenden Tag turnt BEPPI von neuem, scheidet jedoch aus, nachdem beim ersten Versuch wieder ein Draht und am Nachmittag sogar die Winde dranglauben muss. Um das sich in einer bedenklichen Lage befindliche MS PILATUS freizubekommen, wird am Dienstag mittels Pressluftbohrern die Betonböschung abgetragen, worauf das Schiff mit Fusswinden und Kettenzügen von Land aus ins Wasser gebracht werden kann. Beide Schiffe, die wider Erwarten glücklicherweise nicht gebrochen sind, weisen Bodenschäden auf, jedoch keine Leckage. Die Hebeeinrichtungen werden sofort wieder aufgebaut und die Arbeiten fortgesetzt. Die Reparaturen werden auf später verschoben. Die Kosten derselben werden durch uns zu tragen sein, da die Schiffe nicht versichert sind. Das „Amt“ übernimmt die beträchtlichen Rettungskosten.

Der Plan, MS SÄNTIS als Kühlschiff umzubauen, wird wieder fallen gelassen, das Schiff soll deshalb bei nächster Gelegenheit ebenfalls nach Kembs verbracht werden. Vorher muss es jedoch ein neues Luckendach erhalten. Dies war schon 1939 in Millingen bestellt, wurde dann aber infolge des Krieges nicht ausgeführt. Die Arbeit wird nun in Basel gemacht und zwar die nötigen Eisenkonstruktionen durch die Firma Preiswerk & Esser (Umänderung der Gebinde und Neuanfertigung von Scheerstöcken, da das Schiff vorher mit runden Lücken versehen war) und die Holzarbeiten durch Matrose Heer, unterstützt durch die Monteure

Im Herbst 45 werden unsere Schiffe alle wieder voll bemannt, da Aussicht besteht, dass die Fahrt bald wieder aufgenommen werden kann. Da deutsches Personal nicht nach Holland fahren darf, werden holländische Kapitäne eingestellt, die von Rotterdam nach Basel kommen, um die Schiffe zu übernehmen. Die Bahnverbindungen sind noch so schlecht und die Passformalitäten zwischen den einzelnen Besatzungszonen so kompliziert, dass einzelne bis zu zwei Wochen unterwegs sind. Als Matrosen und Schiffsjungen werden Schweizer und Elsässer engagiert.

Als erste Schiffe fahren am 10. November 1945 die MS BADUS und EIGER zu Tal, werden aber bereits in Breisach durch die Brückenwache der Marine nationale française aufgehalten und können die Fahrt vorläufig nicht fortsetzen, da die Schiffe keine Fahrbewilligung einer alliierten Behörde an Bord haben. Dass eine solche benötigt wird, war bisher nicht bekannt. Nach vielen Interventionen sind endlich alle Formalitäten erfüllt, sodass die Schiffe nach dreiwöchigem Aufenthalt von Breisach weiterfahren können. Auch die übrigen fahren nun nach und nach von Kembs zu Tal. Alle Schiffe haben für zwei Wochen Verpflegung an Bord, da dem Personal in Deutschland keine Lebensmittel (Karten) zugeteilt werden.

Die MS MÖNCH, EIGER und BADUS fahren nach Rotterdam, wo sie am 24. Dezember 1945 als erste schweizerische Schiffe seit dem Krieg eintreffen und aus dem Seeschiff DUBROVNIK Weizen für unsere Landesversorgung laden. Die übrigen Schiffe werden auf Grund des neuen französisch - schweizerischen Handelsvertrages zum grössten Teil für vorläufig 6 Monate an die CGNR vermietet zur Durchführung französischer Ruhrkohlen-Importe, als Kompensation liefert Frankreich der Schweiz zusätzliche Mengen an Saarkohlen.

So kommt gegen Jahresende unsere Flotte wieder in Betrieb. Die Schifffahrtsverhältnisse sind jedoch infolge der Zerstörungen, insbesondere der vielen gefährlichen engen Brückendurchfahrten und der zahllosen Schiffstrümmer, noch sehr schwierig. Doch sind wir froh, dass überhaupt wieder gefahren werden kann, wenn auch noch viele Probleme zu lösen sein werden, die für die künftige Entwicklung der Rheinschifffahrt von grosser Bedeutung sind.

Im August 1945 gelang es uns auch wieder, direkte Verbindung mit der NV Rijnloyd Rotterdam aufzunehmen. Die beiden Kähne ERASMUS und CALAND sind in Deutschland versenkt worden, ERASMUS ist aber bereits wieder gehoben und repariert. Die vier Niederrheinmotorschiffe (PFALZ, SCHWARZWALD, ODENWALD und WESTERWALD) sind betriebsbereit.

Mit der Ergänzung der eigenen, während des Krieges auf 11 Motorschiffe reduzierten Flotte ist bereits begonnen worden. In Groningen ist das MS ALLETSCHHORN (2) (1100 Tonnen, 600 PS Sulzer) in Auftrag gegeben, es soll 1946 in Betrieb gehen. Bei einer anderen Werft ist für unsere Rechnung ein starker Oberrheinschlepper bestellt und weiter Baupläne für Motorgüterschiffe und Schlepper sind in Vorbereitung.

So ist zu hoffen, dass der Ausbau der Lloyd-Flotte nach langem Unterbruch erfolgreich weitergeführt werden kann und die politische und wirtschaftliche Entwicklung erlaubt, dass trotz allen Schwierigkeiten, die die Nachkriegsjahre bestimmt mit sich bringen werden, die schwarz-gelbe Flagge mit dem Schweizerkreuz auf einem freien Rhein den ihr zukommenden Platz behaupten kann.

---

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

Quellen: eigene Notizen  
Betriebsstatistik  
Geschäftskorrespondenz  
„Strom & See“  
„Das grosse Weltgeschehen“

H.Bächtold

*Sammlung für die Swiss Ship*