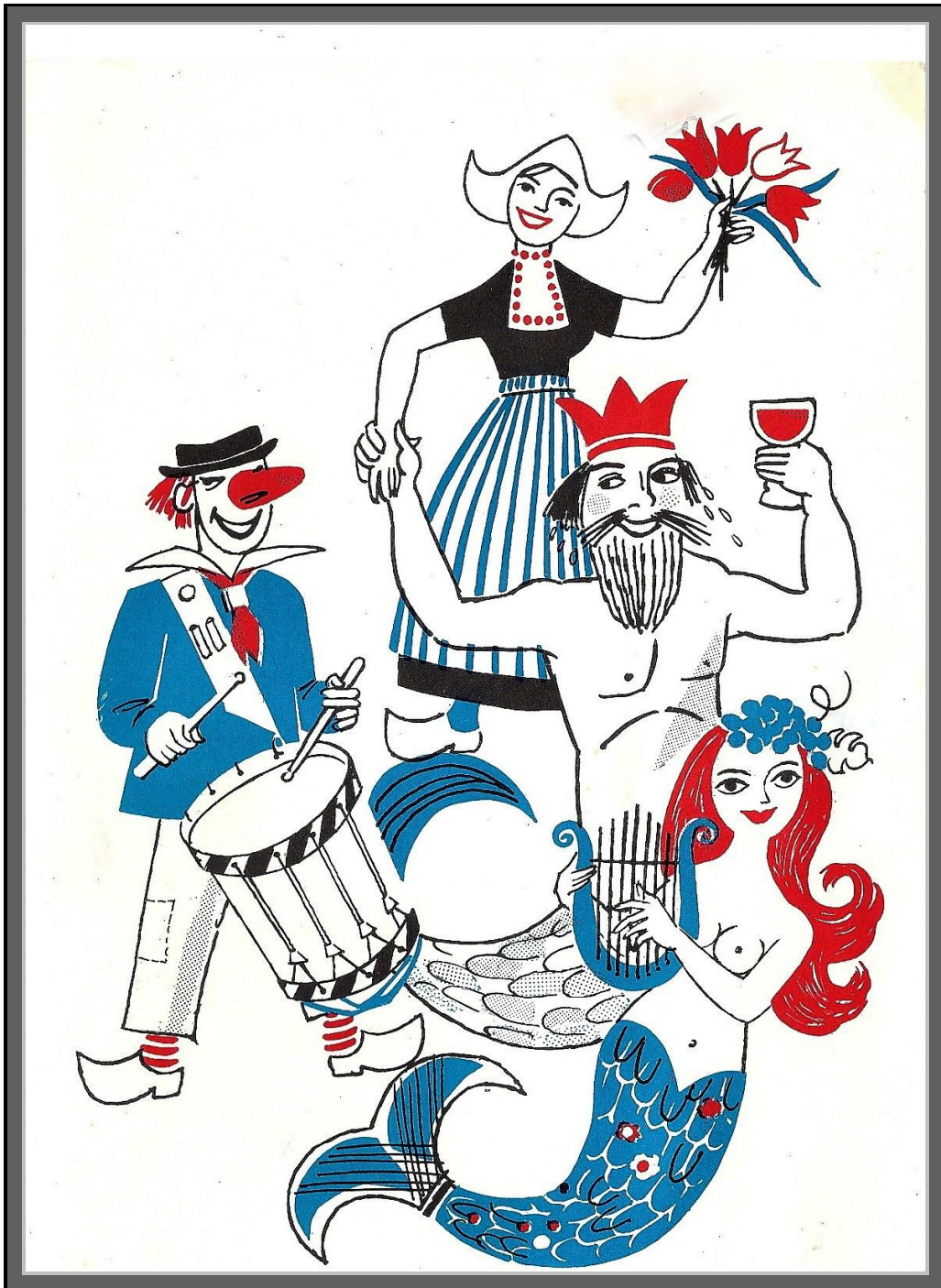


«Schweizer Gastlichkeit auf Schweizer Schiffen»



**Aus der Geschichte der Schweizer
Passagierschiffe auf dem Rhein**

«Der Auftakt.....

..... zu einer neuen Aera in der Rheinschifffahrt? Oder die Vorwegnahme einer zukünftigen Entwicklung?» So titelte die Basler Nachrichten den Bericht über die Ankunft der holländischen Passagierschiffe «Prins Bernhard» und «Konigin Emma» in der Ausgabe vom 11. April 1947. Die Schiffe waren von der Natural van Dam bzw. der Spedag gechartert worden und trafen tags zuvor in Basel ein.

Mit dem M. S. „Prins Bernhard“ rheinaufwärts



Die «Prins Bernhard» nimmt im Vorhafen von Kembs Passagiere an Bord

Anlass war die Mustermesse Basel, vom 12. – 22. April 1947. Die beiden Schiffe, die 1938 gebaut wurden und über modernste Voith-Schneider-Propeller verfügten, boten 1400 Passagieren Platz, wiesen aber nur acht Doppelkabinen für Fahrgäste auf. Sie fuhren ohne Passagiere, nur mit einigen Tonnen Fracht bis Kembs. Dort kamen die geladenen Gäste an Bord und fuhren dann zum Empfang nach Basel. Während der Mustermesse dienten sie als Restaurants und Dancing. An mehreren Banketten mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft wurden die Schiffe als Symbol «einer tiefen und verständnisvollen Verbundenheit zwischen dem holländischen und den schweizerischen Volk» gepriesen und die Hoffnung einer baldigen Aufnahme der regelmässigen Schifffahrtslinie zum Ausdruck gebracht.

Heute wissen wir, dass sich diese Wünsche nicht erfüllten. Die Zeit war damals einfach noch nicht reif dazu. Der Rhein war nur schwierig zu befahren. Sämtliche Brücken waren noch beschädigt, viele nur im Einbahnverkehr passierbar. Deutschen Staatsbürgern war die Einreise nach Holland noch verwehrt. Für

Frankreich waren Visums nötig und in der Schweiz waren noch verschiedene Waren rationiert. Selbst an der Mustermesse gab es noch Tage, an denen kein Fleisch in den Restaurants serviert werden durfte.

Es ist nicht bekannt, ob diese Schiffe jemals wieder in Basel anlegten. Auf jeden Fall wurden sie von der Eignerschaft, der Nederl. Stoomboot-Reedereij bald weiterverkauft. Die «Prins Bernhard» ist heute als Restaurants- und Rundfahrtschiff in Malmö, die «Konigin Emma» als Ausflugsschiff in Neuss/Rh. im Einsatz. Wenn der damaligen Aktion auch kein Erfolg beschert war, so hatte zumindest die Schweizerische Reederei AG die Lehren daraus gezogen. Sie liess im Jahr darauf das Frachtmotorschiff «Bosco» ihrer Tochterfirma Alpina Rotterdam im Rahmen der Kriegsreparatur mit Kabinen für 16 Passagiere umbauen und als 1. Passagierschiff fahrplanmässig Basel – Rotterdam in Verkehr setzen.

Von der Ankunft der «Konigin Emma» liegt im Staatsarchiv Basel-Stadt ein 10-minütiger 16 mm Film, von Albert Schaer-Bossi, Signatur 1059 2/1.



NATURAL van DAM A.G.
Rheinschiffahrt
BASEL
hat zur Eröffnung ihres Rheinschiffverkehrs das
holländische Passagierschiff
m/s PRINS BERNHARD
(1400 Passagiere)
mit Importgütern nach Basel kommen lassen. Das Schiff
trifft in Basel (Mittlere Brücke) am nächsten Freitag
ca. 12 Uhr ein.
Exportgüter können für die Telfahrt nach Basel-St. Johann
disponiert werden. Abfahrt in Basel 14. April; Ankunft in
Rotterdam 18. April.
Auskünfte: Telephon 2 28 39.

Besuchen Sie während der Mustermesse



das moderne, holländische Passagierboot (1400 Personen fassend)

„KONINGIN EMMA“
Standort: Unterhalb Mittlere Brücke (Kleinbasel)
RESTAURANT an Bord, THE DANSANT
SPEDAG
SPEDITIONS A.G., BASEL

Inserate in der Basler National-Zeitung



Die «Konigin Emma» wendet in Basel zu Tal.

Die Rheinschifffahrt hatte zu Beginn des 20. Jahrhunderts und sogar auch noch nach der Gründung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft SSG, 1919, im Bewusstsein der Schweizer Bevölkerung keine grosse Bedeutung. Wirtschaftlich sah das aber ganz anders aus. Besonders die Einfuhr von Kohle für die Industrie und die Gaswerke, aber auch der Import von Getreide, wurden immer wichtiger. Es war deshalb den damaligen Direktoren ein grosses Anliegen, die Rheinschifffahrt den Politikern und Wirtschaftskapitänen näherzubringen.

Die «Luzern»

Als 1923 die SSG in Rosslau an der Elbe den Raddampfschlepper „Luzern“ bauen liess, war dieser bereits eingerichtet, um auch einige Passagiere mitzunehmen. Dabei handelte es sich wohl um einzelne Personen aus der Firma selbst oder von Geschäftspartnern. Es dürfte für die Reederei und auch für Passagiere schwierig gewesen sein, Termine und Zusteigeorte zu koordinieren und auch die Fahrt auf dem kohlebeheizten Dampfschiff war sicher kein reines Vergnügen, aber zumindest eindrücklich.



Der Schlepper „Luzern“ auf der Bergfahrt im Oberrhein, ca. 1947

1951 wurde der Rad-Dampfschlepper „Luzern“ zum Vierschrauben-Dieselschlepper mit total 1800 PS umgebaut. Passagiere wurden nicht mehr mitgenommen, das machte jetzt die «Uri». 1969 wurde die „Luzern“ aus dem Verkehr genommen und 1970 in Gent verschrottet.

Die «Rheinkontor 1»

Als die SSG über ihre Tochtergesellschaft Badisch-Schweizerisches Schifffahrtskontor GmbH in Kehl/Rh. den kleinen 550 PS starken Schlepper bauen liess, war dieser für die Mitnahme von Passagieren bereits besser gerüstet. Es handelte sich dabei aber noch immer nur um einzelne Passagiere, die von Marie Kauder, der Frau des Kapitäns, bekocht und betreut wurden.



Der Schlepper „Rheinkontor 1“ mit Tagesgästen im Oberrhein

Die „Rheinkontor 1“ wurde kurz nach Kriegsbeginn von der Deutschen Wehrmacht requiriert. Danach wurde sie auf die Elbe transferiert. In Dresden wurden die Aufbauten demontiert und das ganze Schiff dann über die Autobahn bis Ingolstadt gefahren. Dort wurde sie auf der Werft zusammengesetzt und fuhr danach auf der Donau. Am 15.03.1944 soll sie bei Kertsch im Schwarzen Meer «im Zuge einer Kriegshandlung» gesunken, bzw. von den Deutschen selbst versenkt worden sein.

Die «Uri»

Diese Fahrten waren ebenso beliebt wie eine wichtige Werbung für die Schweizer Rheinschifffahrt. Mit dem Bau des Langstreckenschleppers Uri, mit 3600 PS, im Jahr 1939 wurde diesem Umstand mit dem Einbau einiger Passagierkabinen und einem grossen Salon Rechnung getragen. Deshalb hatte sie vorn vier Fenster und nicht drei, wie die beiden baugleichen «Unterwalden» und «Schwyz».



Die «Uri»

Nach dem Krieg wurden bald die ersten Passagiere mitgenommen. Grosse Namen, wie Feldmarschall Montgomery, General Henri Guisan, Gottlieb Duttweiler, National- und Ständeräte trugen sich ins Gästebuch ein. Betreut wurden sie wiederum vom Marie Kauder, der Frau des Kapitäns.



Illustre Gäste auf der „Uri“

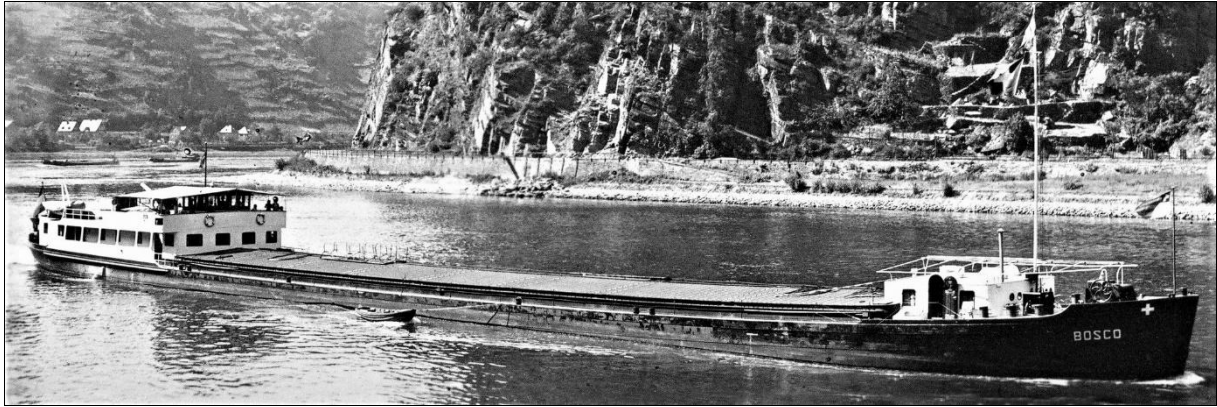


Die „Uri“ auf der Bergfahrt im Gebirge, die Passagiere in den Liegestühlen. Im Hintergrund die Burg Katz. Kapitän Robert Kauder beobachtet, auf einem Schemel stehend, den Schleppzug. Rechts Robert Kauder, 1907 – 1976

Die „Uri“ wurde 1971 nach Holland verkauft und zum Passagierschiff umgebaut. Nach einigen Eigner und Namenswechseln fährt sie heute (2021) als «Salvinia» mit Passagieren, vorwiegend in Holland und Deutschland.

Die «Bosco»

Das nächste Schiff, das für Passagiere eingerichtet wurde, war die «Bosco». Sie war bei der Rotterdamer Niederlassung der Schweiz. Reederei eingetragen. 1940 wurde sie als Schleppschiff in Slikkerveer NL gebaut, aber im Krieg stark beschädigt. 1949 erhielt sie im Rahmen der Reparaturarbeiten ein neues Hinterschiff und die Infrastruktur für 16 Passagier.



Die «Bosco» auf der Bergfahrt an der Lorelei, ca. 1960

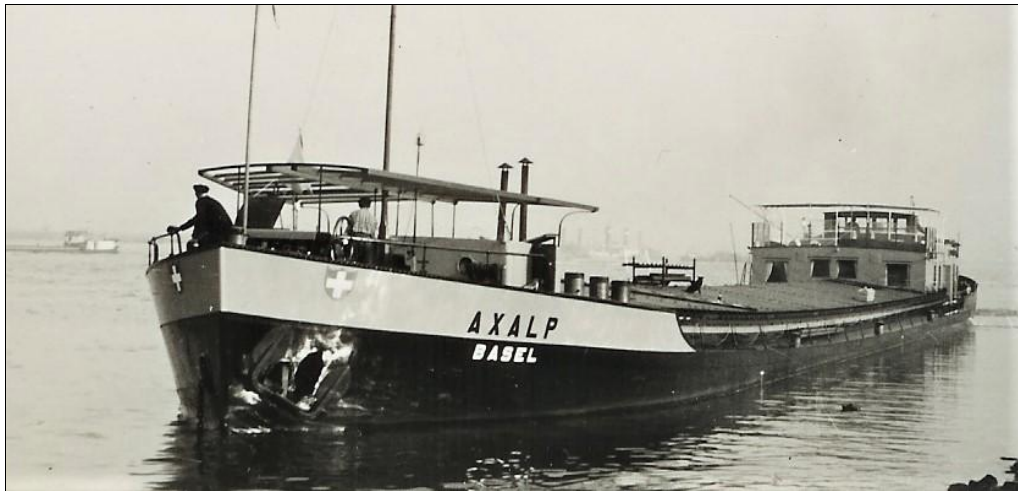
Wie sich der Passagierbetrieb abwickelte, wissen wir heute nicht mehr. Hingegen ist sie auf dem Werbeprospekt des Jahres 1964 zusammen mit der «Basilea» und der «Ursula» aufgelistet. Vermutlich wurde der Passagierdienst mit der «Bosco» kurz darauf eingestellt. 1967 wurde die «Bosco» nach Holland verkauft und war nachher unter dem Namen «Jolanda» vor allem im Deichbau auf Zeeland im Einsatz. 2007 wurde sie nach einer Havarie auf Zeeland abgewrackt.



Das traurige Ende der «Bosco» 2007 auf Zeeland

Die «Axalp»

Ein kleines Kapitel der Schweizerischen Passagierschiffahrt schrieb die «Axalp» der Basler Rheinschiffahrt AG. 1949 wurde sie als Gütermotorschiff in Millingen a/Rh. gebaut. 1951 bekam sie im hintersten Laderaum einen Einsatz für die Unterbringung von Passagieren. Ausserhalb der Saison wurde dieser Einsatz mit einem Kran gehoben und bis zum nächsten Frühjahr an Land gesetzt. In welchen Jahren sie regelmässig Passagiere an Bord hatte, ist nicht bekannt. 1977 wurde die «Axalp» an die Rhein Umschlag AG verkauft und zum Transport von Kies umgebaut. 1998 wurde sie in acht Teile zerlegt und auf dem Landweg auf den Neuenburgersee transportiert. Wieder zusammengebaut, ist sie dort bis heute für Kiestransporte im Einsatz.



Die «Axalp», ca. 1952, mit den Passagierkabinen vor dem Steuerhaus



Die «Axalp», in acht Teile zerlegt, auf dem Weg zum Neuenburgersee

Die «Basilea»

Die Geburtsstunde der «Basilea» schlug 1923 auf der Werft P. Smit Jr. in Rotterdam, wo sie als Seitenrad-Dampfschlepper auf den Namen «Bern» getauft wurde. Bis zur Stilllegung 1955 stand sie im Einsatz auf dem Rhein. Im darauffolgenden Jahr wurde sie auf der Werft Berninghaus in Köln zum Dreischraubenschlepper, kombiniert mit Kabinen für 55 Passagiere und 400 Tonnen Fracht umgebaut. Das Lukendach über dem Frachtraum war gleichzeitig Sonnendeck für die Passagiere und Abstellplatz für die Autos, welche die Passagiere mitnahmen und am Zielort wieder übernehmen konnten.



Die «Basilea» in Basel, St. Johann

Das Angebot, komfortable Kabinen, erstklassige Küche, fahrplanmässige Abfahrten und die Möglichkeit, das eigene Auto mitzunehmen, waren von Anfang an äusserst erfolgreich. Gleich im ersten Jahr sollen die Fahrten restlos ausverkauft gewesen sein. Ausserhalb der Saison, also von Ende Oktober bis Ostern, war sie als Schlepper im Einsatz. Die Fracht bestand meistens aus Massengut, nur manchmal Stückgut, auf der Strecke Rotterdam – Basel. Zu Tal fuhr sie meistens leer. Die Kombination Passagiere/Fracht hatte den Nachteil, dass in Basel und Rotterdam relativ viel Zeit mit Laden und Löschen verloren ging und dadurch die Reisen verlängerte.



MS «Basilea» am Dreiländereck in Basel



Fussballspielen gegen Alpina Rotterdam



Verschiedene Güter im Laderaum



MS «Basilea» an der Schiffsanlegestelle Elsässerrheinweg: Bleibt voraussichtlich bis Ende Jahr provisorische Empfangsstelle für Asylbewerber.

7. Mai 88 Foto André Muelhaupt

Die «Basilea» 1988

Als Passagierschiff war die «Basilea» für die Schweizerische Reederei bis Ende Saison 1967 im Einsatz und fuhr nachher noch ein Jahr als Schlepper/Frachter. 1971 wurde sie an E. Albrecht in Duisburg verkauft und zum vollständigen Passagierschiff umgebaut. Bis zur Verschrottung im Jahr 2010 wechselte sie nicht weniger als zehn Mal ihren Besitzer.

Die «Ursula»

1960 liess der Stuttgarter Industrielle Martin Zimmermann auf der Schimag-Werft in Mannheim das Passagierschiff «Schwabenland» mit Platz für 100 Passagiere bauen und liess es auf der Strecke Stuttgart - Rotterdam verkehren.



Die «Schwabenland» 1960

Ob es fehlende Nachfrage oder technisch/personelle Probleme waren, ist nicht bekannt, denn bereits im 2. Dienstjahr wurde die «Schwabenland» von der Schweizer Reederei gechartert und auf der Strecke Basel – Rotterdam eingesetzt. Im Winter 1962/63 wurde aus der «Schwabenland» die «Ursula», benannt nach der Schutzpatronin der Schiffer und Seeleute. Am 1. April 1963 begann sie ihre erste Saison mit der roten Verschanzung und dem Schweizer Kreuz am Bug. Kapitän war Louis Schwarz aus Neuburgweiher, der bis anhin die «Basilea» geführt hatte. Nach seinem Tod 1964 übernahm Robert Kauder das Kommando.



Die

„Ursula“ 1966 an der Photokina in Köln

Die Saison begann jeweils in der Karwoche mit der Osterreise, die von Basel bis Boppard und zurückführte. Dabei konnte sich das Personal eingewöhnen und die Passagiere waren meistens eingeladene Gäste aus der Tourismusbranche. Nach der Osterreise blieb die «Ursula» jeweils während der Zeit der Mustermesse als Hotelschiff in Basel und wurde am Blumenrain beim Hotel «Drei Könige» vertäut. Das Schiff war immer total ausgebucht und da die Bar offen war, solange es die Gäste wollten, war sie besonders bei den Muba-Ausstellern beliebt. Die meisten reservierten jeweils gleich wieder für das nächste Jahr. Erst nach Schluss der Muba wurden die fahrplanmässigen Reisen aufgenommen. Mehrere Jahre wurde sie im Oktober in der Zeit der «Photokina» in Köln von der Firma Canon gechartert. Fast täglich gab es für die Gäste kalte Buffets mit allen Delikatessen, die man sich denken kann.



Immer ein erhabener Moment für die «Neuen» - die Bingerlochtaufe



BASEL ROTTERDAM 1964 Fahrplan Passagepreise ROTTERDAM BASEL



MS URSULA
MS BASILEA
MS BOSCO

ALPINA RHEIN-LINIE
Schweizerische Reederei AG, Basel

Ihr Reisebüro:

Passagepreise		Preisänderungen ohne Voranzeige vorbehalten.														
Doppelkabinen		Rheinaufwärts oder rheinabwärts					Rundreisen									
Kat.	Lage	Ausstatt.	Schiff	Preis pro Person					Preis pro Person							
A	Haupt- oder Oberdeck	WC/Bad WCI Dusche	Ursula Basilea	sFr.	hfl.	DM	frs.	\$	£	sFr.	hfl.	DM	frs.	\$	£	
B	Kabinendeck	WC und fließend. Wasser	Ursula Basilea	385.-	323.-	357.-	439.-	90.-	32.-	693.-	590.-	642.-	790.-	181.-	57.10.-	
C	Hauptdeck Kabinendeck, innen od. außen	fließend. Wasser fließend. Wasser	Bosco Ursula	320.-	268.-	297.-	365.-	75.-	26.10.-	576.-	482.-	534.-	656.-	134.-	48.-	
Reisegruppen		Bei Reisegruppen fährt auf je 10 Teilnehmer eine Person gratis.														
Kinder		-5 Jahre 75% Ermäßigung des Passagepreises (Kinderbett) -14 Jahre 10% Ermäßigung des Passagepreises (Normalbett)														
MS Ursula		10 Doppelkabinen mit fließendem Wasser; teilweise mit WC oder Bad/WC. Einige Kabinen auf Wunsch mit zusätzlichen Betten. Grosser Speisesaal, Salon, Bar, Sonnendeck, Kiosk, Telefon. Länge 73,50 m Reite 10,96 m Motorenleistung 900 PS (21 km/h)														
MS Basilea		8 Doppelkabinen mit fließendem Wasser und WC; teilweise mit Dusche, Salon, Bar, Sonnendeck, Speisesaal, Kiosk, Telefon. Länge 75,50 m Reite 10,20 m Nachraum 450 T und 15 Autos Motorenleistung 1350 PS (21 km/h)														
MS Bosco		Doppelkabinen mit fließendem Wasser, Sonnendeck, Speisesaal, Kiosk, Telefon, Nachraum 1250 T und 8 Autos. Motorenleistung 900 PS (21 km/h)														

Printed in Switzerland

Der Fahrplan der Passagierschiffe «Ursula», «Basilea» und «Bosco» 1964

Basel — Rotterdam		Rheinabwärts		Rheinaufwärts		Rotterdam — Basel	
Abfahrten		Tagesetappen		Tagesetappen		Abfahrten	
Schiff	Basel ab	Basilea	Bosco	Ursula	Basilea	Bosco	Rotterdam ab
Einschiffung Die Einschiffung erfolgt für Reisen rheinabwärts am Morgen des Abfahrtsabends und für Reisen rheinaufwärts am Abend vor dem Abfahrts- tag. Ausführliche Instruktionen erhalten die Passagiere zusammen mit der Fahrkarte.	Fr 27. 3.	Mo 30. 3.					Do 26. 3.
Übernachten unterwegs Auf der Fahrt gehen die Schiffe jeweils abends vor Anker und bleiben über Nacht liegen. In der Regel haben die Passagiere Gelegenheit, an Land zu gehen.	Fr 1. 5.	Mo 4. 5.					Fr 3. 4.
Übernachten in den Endhäfen Nach der Ausschiffung bis zur Einschiffung der neuen Passagiere ruht in den Endhäfen der Hotelbetrieb. Rundreisepassagiere auf MS Ursula können auf Wunsch an Bord über- nachen (Kabine und Frühstück sFr. 15.- pro Person und Tag). MS Basilea und MS Bosco haben nach der Aus- schiffung in Basel und Rotterdam Ladeoperationen durchzuführen, sodass für Rundreisepassagiere ein Aufenthalt an Bord bis zur Einschiffung der neuen Passagiere nicht möglich ist.	Sa 6. 6.	Di 9. 6.					Do 9. 4.
General-Agenten Basel: Reisebureau Hans Im Obersteg & Co. AG, Aeschengraben 28, Telephone (061) 24 39 36. Paris: Navale Voyages SA, 8 Rue Emile-Aliot, Paris 17ème, Telephone GAL 19-90. London: Compton's Ltd., Travel Office, 12a/13, Wall Court, Bow Lane, London E.C. 4, Telephone MNArch 6020. Rotterdam: NV Alpha Scheepvaart Mil., Rivierstraat 9/11, Telephone 13 51 60. New York: Swiss National Tourist Office, 30 West 48th Street at Rockefeller Plaza, New York 20, N.Y. Telephone Plaza 7-5944	Fr 17. 4.	Mo 20. 4.					Do 13. 4.
	Sa 25. 4.	Di 28. 4.					Di 28. 4.
	Fr 1. 5.	Mo 4. 5.					So 3. 5.
	Di 5. 5.	Fr 8. 5.					Fr 15. 5.
	Sa 9. 5.	Mo 12. 5.					So 13. 5.
	Fr 15. 5.	Mo 18. 5.					Fr 15. 5.
	So 17. 5.	Di 20. 5.					So 20. 5.
	Sa 23. 5.	Di 26. 5.					Mo 27. 5.
	Fr 29. 5.	Mo 1. 6.					Fr 22. 5.
	Fr 29. 5.	Mo 1. 6.					Fr 28. 5.
	Sa 6. 6.	Di 9. 6.					Mo 6. 6.
	Fr 12. 6.	Mo 15. 6.					Di 10. 6.
	Sa 20. 6.	Di 23. 6.					Mo 15. 6.
	Fr 26. 6.	Mo 29. 6.					Do 18. 6.
	Fr 3. 7.	Mo 6. 7.					Fr 26. 6.
	Sa 4. 7.	Di 7. 7.					Sa 27. 6.
	Fr 10. 7.	Mo 13. 7.					Do 4. 6.
	Do 16. 7.	So 19. 7.					Do 4. 6.
	Sa 18. 7.	Di 21. 7.					Fr 12. 6.
	Fr 24. 7.	Mo 27. 7.					Mo 15. 6.
	Di 28. 7.	Fr 31. 7.					Do 18. 6.
	Sa 1. 8.	Di 4. 8.					Fr 26. 6.
	Fr 7. 8.	Mo 10. 8.					Sa 27. 6.
	So 9. 8.	Di 12. 8.					Do 4. 6.
	Sa 15. 8.	Di 18. 8.					Do 4. 6.
	Fr 21. 8.	Mo 24. 8.					Do 4. 6.
	Sa 29. 8.	Di 1. 9.					Do 4. 6.
	Mi 2. 9.	Sa 5. 9.					Do 4. 6.
	Fr 4. 9.	Mo 7. 9.					Do 4. 6.
	Sa 12. 9.	Di 15. 9.					Do 4. 6.
	Mo 14. 9.	Do 17. 9.					Do 4. 6.
	Fr 18. 9.	Mo 21. 9.					Do 4. 6.
	Fr 25. 9.	Mo 28. 9.					Do 4. 6.
	Sa 26. 9.	Di 29. 9.					Do 4. 6.
	Fr 2. 10.	Mo 5. 10.					Do 4. 6.
	Do 8. 10.	So 11. 10.					Do 4. 6.
	Sa 10. 10.	Di 13. 10.					Do 4. 6.
	Fr 16. 10.	Mo 19. 10.					Do 4. 6.

Über Nacht legten die Schiffe jeweils an Land an und fuhren erst am Morgen weiter. Ausgenommen waren die Nächte nach der Abfahrt von Rotterdam und vor der Ankunft in Basel. Da gingen sie jeweils für einige Stunden vor Anker.

* Nach Einschiffung Ausfahrt um 19.00 aus Haten Rotterdam. Nach ca. 2 Stunden Fahrt Übernachten bei Zaltbommel.

Nordsee

Basel

Basel

Basel

Basel

Basel

Basel

Basel

PROGRAMM A 9 Tage

Talfahrten mit M/S URSULA oder M/S BASILEA

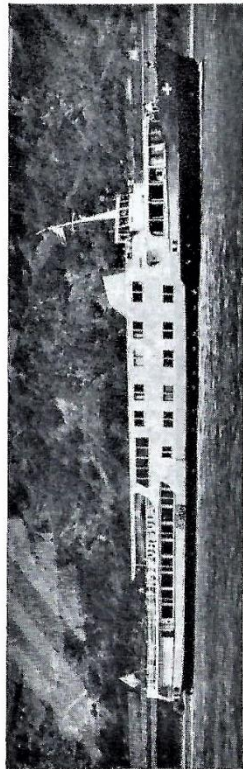
Rheinfahrt Basel–Rotterdam

- 1 Tag Aufenthalt in Rotterdam und
- 3 Tage in Amsterdam mit Ausflügen

Bahnfahrt 1. Klasse Amsterdam–Basel

Reisedaten:

26.4. — 4.5.1966	9 Tage	M/S URSULA
7.5. — 15.5.1966	9 Tage	M/S URSULA
23.5. — 31.5.1966	9 Tage	M/S BASILEA
20.6. — 28.6.1966	9 Tage	M/S URSULA
2.7. — 10.7.1966	9 Tage	M/S URSULA
12.7. — 20.7.1966	9 Tage	M/S URSULA
23.7. — 31.7.1966	9 Tage	M/S URSULA
3.8. — 11.8.1966	9 Tage	M/S URSULA
25.8. — 2.9.1966	9 Tage	M/S URSULA
5.9. — 13.9.1966	9 Tage	M/S URSULA



REISEPROGRAMM

1. Tag Einschiffung

Zwischen 20.30 h und 22.00 h Einschiffung auf M/S URSULA oder M/S BASILEA an der Dreiländerecke im Rheinhafen, Basel/Kleinflüningen. Begrüssung durch den Schiffsinspektor. Es wird kein Nachtessen an Bord serviert.

2. Tag Basel–Strasbourg

07.00 h Abfahrt des Schiffes. Die Fahrt führt durch den Grand Canal d'Alsace, das riesige europäische Wasserbauwerk mit seinen imposanten Schleusen. Strasbourg, der Sitz des Europaparlaments, ist berühmt für sein Wahrzeichen, das Strassburger Münster und seine Altstadt. 16.00 h Ankomst in Strasbourg

3. Tag Strasbourg–Boppard

Heute geniessen Sie das angenehme Bordleben in vollen Zügen und lassen sich von

dem dienstbereiten Schiffpersonal verwöhnen. Dabei zieht eine abwechslungsreiche Landschaft an Ihren Augen vorbei. Die Fahrt geht vorerst via Karlsruhe–Mannheim–Ludwigshafen nach Mainz. Dann bewundern Sie die vielbesungene «romantische» Rheinlandschaft mit ihren stolzen Burgen, malerischen Dörfern und gepflegten Rebbergen, wobei Namen wie Bingen, Rüdesheim, Assmannshausen, Loreleyfelsen etc. nach werden. ca. 18.00 h Ankomst in Boppard.

Gelegenheit zu einem fröhlichen rheinischen Abend in einem der netten Weinlokale dieser malerischen Städtchens.

4. Tag Boppard–Emmerich

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Boppard. An den bekannten Städten Bonn und Köln vorbei geht heute die Fahrt durch das imposante Industriezentrum Deutschlands, das Ruhrgebiet, nach Düsseldorf und von dort

der deutsch-holländischen Grenze entgegen. ca. 19.00 h Ankomst in Emmerich.

5. Tag Emmerich–Rotterdam

06.00 h Abfahrt des Schiffes von Emmerich. Die Landschaft ist flach geworden. Schon tauchen die ersten holländischen Windmühlen auf und nach dem Mittagessen landen Sie am Endziel Ihrer Schiffsreise, im Weithafen Rotterdam.

ca. 14.00 h Ankomst in Rotterdam.

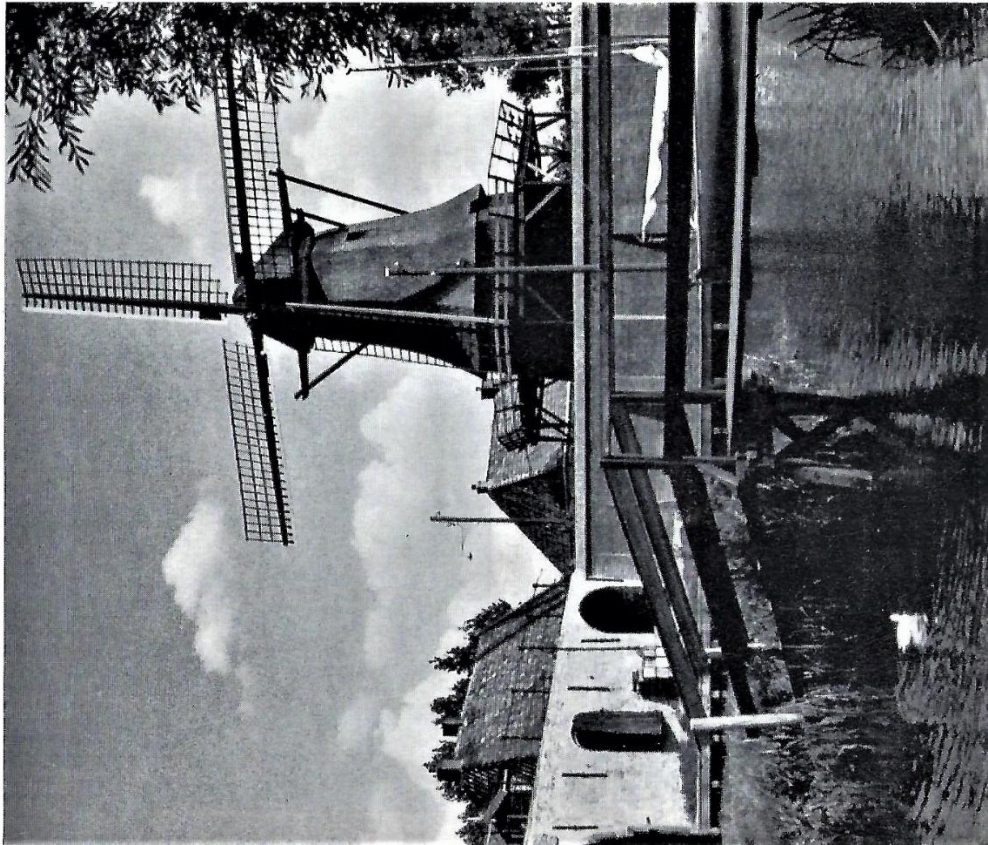
Ausschiffung und anschliessend Transfer zum Hotel. Ca. 15.30 h geführte Stadtrundfahrt und anschliessend Rundfahrt mit Spidoboot durch den grössten Hafen der Welt. Nachtessen und Uebernachten im Hotel.

6. Tag Rotterdam–Amsterdam

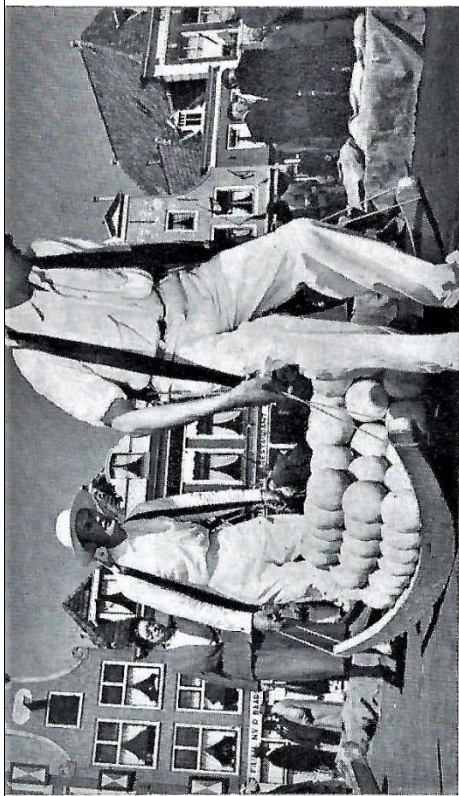
ca. 08.00 h Transfer mit Spezialbus nach Amsterdam und anschliessend Stadtrundfahrt unter kundiger Führung. Sie beobachten unter anderem eine Diamantenschleiferei und das Reichsmuseum mit den

Rhein-Holland 1966

mit den Schweizerschiffen M/S URSULA und M/S BASILEA



Programm A = Basel -Rotterdam (Talfahrt)



PROGRAMM B 11 Tage

Bergfahrten mit M/S URSULA oder M/S BASILEA

Bahnfahrt 1. Klasse Basel-Amsterdam

2 Tage Aufenthalt in Amsterdam und 1½ Tage Aufenthalt in Rotterdam mit Ausflügen

Rheinfahrt Rotterdam-Basel

Reisedaten:

27. 4. —	7. 5. 1966	11 Tage	M/S URSULA
7. 5. —	17. 5. 1966	11 Tage	M/S URSULA
24. 5. —	3. 6. 1966	11 Tage	M/S BASILEA
21. 6. —	1. 7. 1966	11 Tage	M/S URSULA
2. 7. —	12. 7. 1966	11 Tage	M/S URSULA
13. 7. —	23. 7. 1966	11 Tage	M/S URSULA
23. 7. —	2. 8. 1966	11 Tage	M/S URSULA
4. 8. —	14. 8. 1966	11 Tage	M/S URSULA
25. 8. —	4. 9. 1966	11 Tage	M/S URSULA
6. 9. —	16. 9. 1966	11 Tage	M/S URSULA

REISEPROGRAMM

1. Tag Basel-Amsterdam

12.30 h Besammlung vor dem Auskunftsreau SBB, Basel (Gleise 4).

13.00 h ab Basel SBB

Fahrt über Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Bonn, Köln nach Holland.

Mittag- und Nachtessen im Speisewagen.

22.18 h an Amsterdam CS

Transfer mit Spezialbus zum Hotel.

2. Tag in Amsterdam

Vormittags interessante Stadtrundfahrt unter kundiger Führung. Sie besichtigen unter anderem eine Diamantschleiferei und das Reichsmuseum mit Gemälden berühmter holländischer Maler.

Mittagessen im Hotel.

Für den Nachmittag ist eine Rundfahrt durch die zahlreichen malerischen Kanäle (Grachten) vorgesehen.

Nachtessen nach persönlichem Belieben irgendwo in der Stadt. (Im Preis nicht inbegriffen).

3. Tag Grosse Hollandrundfahrt

Ganztägiger Ausflug mit komfortablem Autobus nach Aalsmeer (Besuch der Blumenbörse), dann nach Den Haag (Stadtrundfahrt) und Scheveningen. Mittagessen in einem guten Restaurant in Scheveningen. Nachmittags Besichtigung der Miniaturanlage von Madurodam bei Scheveningen und anschließend Weiterfahrt nach dem alten Städtchen Delft, wo eine Töpferlei besucht wird. Am späteren Nachmittag Rückfahrt nach Amsterdam.

Nachtessen im Hotel.

4. Tag Amsterdam-Rotterdam

ca. 09.00 h Transfer mit Spezialbus zum Hotel in Rotterdam.

Gemälden berühmter holländischer Maler. Transfer zum Hotel und Mittagessen. Für den Nachmittag ist eine Rundfahrt durch die zahlreichen malerischen Kanäle (Grachten) vorgesehen.

Nachtessen nach persönlichem Belieben irgendwo in der Stadt. (Im Preis nicht inbegriffen).

7. Tag Grosse Hollandrundfahrt

Ganztägiger Ausflug mit komfortablem Autobus nach Aalsmeer (Besuch der Blumenbörse), dann nach Den Haag (Stadtrundfahrt) und Scheveningen. Mittagessen in einem guten Restaurant in Scheveningen. Nachmittags Besichtigung der Miniaturanlage von Madurodam bei Scheveningen und anschließend Weiterfahrt nach dem alten Städtchen Delft, wo eine Töpferlei besucht wird. Am späteren Nachmittag Rückfahrt nach Amsterdam.

Nachtessen im Hotel.

8. Tag in Amsterdam

Ganzer Tag zur freien Verfügung.

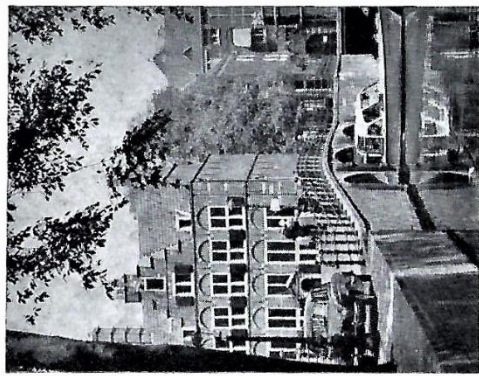
Auf Wunsch können Sie folgende fakultativen Ausflüge unternehmen:

- Volendam und Insel Marken, Abschlussdamm.
- Alkmaar (Käsemarkt) und Zuidersee-

Mittag- oder Nachtessen im Hotel.

9. Tag Amsterdam-Basel

Nach dem Frühstück Transfer mit Spezialbus zum Bahnhof.



08.07 h ab Amsterdam CS
Fahrt via Arnheim-Düsseldorf-Köln-Mainz nach Basel. Mittagessen im Speisewagen.
17.15 h an Basel SBB.

Pauschalpreis pro Person ab Basel

bei Reise mit M/S URSULA Sfr. 825.—
bei Reise mit M/S BASILEA Sfr. 895.—

Zuschläge pro Person:

Für Kabine mit WC Sfr. 70.—
M/S URSULA (Kat. B)
Für Kabine mit Dusche/WC Sfr. 115.—
M/S BASILEA (Kat. A)
Für Kabine mit Bad/WC Sfr. 185.—
M/S URSULA (Kat. A)
Für Hotelzimmer mit Bad in Amsterdam Sfr. 30.—

Es wird kein Einzelzimmerzuschlag erhoben.

Im Pauschalpreis sind folgende Leistungen inbegriffen:

Rheinfahrt von Basel nach Rotterdam an Bord von M/S URSULA oder M/S BASILEA. Unterkunft in einer Kabine der Kategorie C, auf M/S URSULA, oder Kat. B auf M/S BASILEA, inkl. volle Verpflegung an Bord.

Transfer mit Spezialbus vom Schiff zum Hotel.

Stadt- und Hafentransfer in Rotterdam unter kundiger Führung.

Unterkunft in erstklassigem Hotel (Zimmer mit Dusche) in Rotterdam für eine Nacht, Nachtessen und Frühstück inbegriffen.

Transfer in bequemem Autocar von Rotterdam nach Amsterdam.

Stadt- und Grachtenrundfahrt in Amsterdam.

Unterkunft in erstklassigem Hotel in Amsterdam während drei Nächten inkl. Halbpension (Zimmer, Frühstück und eine Hauptmahlzeit).

Ganztägige Hollandrundfahrt, inkl. Mittagessen in Scheveningen.

Transfer vom Hotel zum Bahnhof in Amsterdam.

Bahnfahrt 1. Klasse von Amsterdam nach Basel mit reserviertem Sitzplatz.

Mittagessen im Speisewagen.

Service und Taxen im Hotel und Restaurant, auf dem Schiff und im Speisewagen.

Begleitung der Reise durch einen Reiseleiter während des Landarrangements. (Auf dem Schiff steht der Inspektor zu Ihrer Verfügung).

Nicht inbegriffen sind:

Trinkgelder an Bord (Es sind ca. Fr. 10.— pro Person üblich).
Getränke und Extras auf der ganzen Reise.

Für Kabine mit Dusche/WC
M/S BASILEA (Kat. A) **Sfr. 115.-**
Für Kabine mit Bad/WC
M/S URSULA (Kat. A) **Sfr. 185.-**
Für Hotelzimmer mit Bad
in Amsterdam **Sfr. 30.-**

Es wird kein Einzelzimmerzuschlag in Holland erhoben.

Im Pauschalpreis sind folgende Leistungen inbegriffen:

- Bahnfahrt 1. Klasse von Basel nach Amsterdam mit reserviertem Sitzplatz.
- Mittag- und Nachtessen im Speisewagen.
- Transfer mit Autocar vom Bahnhof in Amsterdam zum Hotel.
- Unterkunft in erstklassigem Hotel in Amsterdam während drei Nächten inkl. Halbpension (Zimmer, Frühstück und eine Hauptmahlzeit).
- Halbtagige Stadtrundfahrt unter kundiger Führung in Amsterdam.
- Geführte Grachtenrundfahrt in Amsterdam.
- Geführte ganztägige Hollandrundfahrt mit komfortablem Autobus, inkl. Mittagessen.
- Transfer per Autobus von Amsterdam nach Rotterdam.
- Uebernachtung in erstklassigem Hotel (Zimmer mit Dusche) in Rotterdam, inkl. Halbpension.
- Geführte Stadtrundfahrt in Rotterdam.
- Geführte Hafenrundfahrt in Rotterdam.
- Transfer mit Spezialbus vom Hotel zum Schiff in Rotterdam.
- Service und Taxen in den Hotels, im Restaurant, auf dem Schiff, sowie im Speisewagen.
- Rheinfahrt von Rotterdam nach Basel an Bord von M/S URSULA oder M/S BASILEA.
- Unterkunft in einer Kabine der Kategorie C, auf M/S URSULA, oder Kat. B auf M/S BASILEA, inkl. volle Verpflegung an Bord.

— Begleitung der Reise durch einen erfahrenen Reiseleiter während des Landar-

rangements. (Auf dem Schiff steht der Inspektor zu Ihrer Verfügung).

Nicht inbegriffen sind:

- Trinkgelder an Bord (Es sind ca. Fr. 10.- pro Person üblich).
- Getränke und Extras auf der ganzen Reise.

Erkundigen Sie sich bitte bei Ihrem Reisebureau betreffend der Zuschläge für Schiffs-kabinen zur alleinigen Benützung.

ALLGEMEINES

Passvorschriften

Schweizerbürger benötigen einen gültigen oder nicht länger als 5 Jahre abgelaufenen Reisepass (rot) oder eine eidg. Identitätskarte.

Anmeldungen

Eine frühzeitige Anmeldung ist empfehlenswert, d. h. bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Reise, vorherige Besetzung vorbehalten

Annulationen

Bis 1 Monat vor Abfahrt wird eine 10%ige Bearbeitungsgebühr erhoben. Erfolgt die Annullation später, so behält sich die Reederei vor, 50% des Passagebetrages zu erheben. Falls der Platz anderweitig verkauft werden kann, reduzieren sich die Bearbeitungskosten auf 10% des Passagebetrages exkl. Hotelzimmerentschädigungen etc.

Annulationsversicherungen

Können bei uns abgeschlossen werden. Die Prämie beträgt 4% des Pauschalbetrages.

Reisegepäck- und Reiseunfallversicherung

Gepäck	Fr. 1 000.-	Fr. 2 000.-
Tod	Fr. 5 000.-	Fr. 10 000.-
Ganzinvalidität	Fr. 10 000.-	Fr. 20 000.-
Heilungskosten	Fr. 500.-	Fr. 1 000.-
Prämien 10 Tage	Fr. 6.-	Fr. 12.-
Prämien 14 Tage	Fr. 7.-	Fr. 14.-

Programm- und Preisänderungen vorbehalten

Mittag- oder Nachtessen im Hotel. Nachmittag zur freien Verfügung.

5. Tag Rotterdam und Einschiffung

ca. 09.00 h Stadtrundfahrt unter kundiger Führung in Rotterdam.
Mittagessen nach Belieben irgendwo in der Stadt. (im Preis nicht inbegriffen).
ca. 14.00 h Hafenumrundfahrt mit Spidoboot.
ca. 16.30 h Transfer mit Spezialbus vom Hotel zur Oosterkade. Einschiffung auf M/S URSULA oder M/S BASILEA.
19.00 h Abfahrt des Schiffes von Rotterdam. Nachtessen an Bord.
ca. 24.00 h Ankunft in Tiel, wo das Schiff ankeren wird.

6. Tag Tiel-Düsseldorf

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Tiel. Nach dem Passieren der holländisch/deutschen Grenze erreichen Sie am Abend ihr Tagesziel, die Ruhrmetropole Düsseldorf. ca. 20.00 h Ankunft in Düsseldorf.

7. Tag Düsseldorf-Köln-Bonn

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Düsseldorf. 10.30 h bis 13.00 h Zwischenhalt in Köln. Gelegenheit zur Besichtigung des berühmten Kölner Doms.
Nachmittags Weiterfahrt rheinaufwärts. ca. 16.30 h Ankunft in Bonn.

8. Tag Bonn-Rüdesheim

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Bonn.

Heute durchfahren Sie die vielbesungene und landschaftlich sehr reizvolle «romantische» Rheinstrecke, die in Koblenz beginnt und Sie über St. Goarshausen-Loreleyfelsens-Bacharach-Lorch nach dem Etappenziel Rüdesheim/Bingen bringt.
ca. 16.30 h Ankunft in Rüdesheim/Bingen.

Nach dem Nachtessen Gelegenheit zu einem fröhlichen Abend in der berühmten Drosselgasse.

9. Tag Rüdesheim-Speyer

06.00 h Abfahrt des Schiffes von Rüdesheim/Bingen
Die Fahrt geht über Mainz-Worms-Ludwigshafen/Mannheim nach Speyer.
ca. 16.00 h Ankunft in Speyer.

10. Tag Speyer-Strasbourg-Rhinau

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Speyer. 17.00 h bis 19.00 h Zwischenhalt in Strasbourg.
ca. 24.00 h Ankunft in Rhinau.

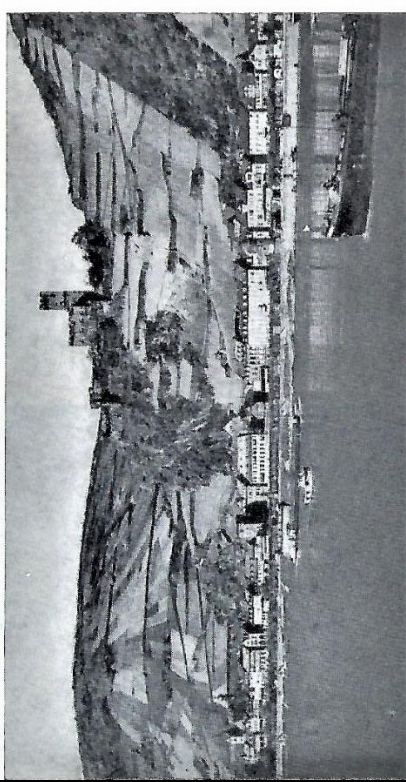
11. Tag Rhinau-Basel

05.00 h Abfahrt des Schiffes von Rhinau. Interessante Fahrt durch die verschiedenen Schleusen des Oberrheins.
ca. 14.00 h Ankunft in Basel.

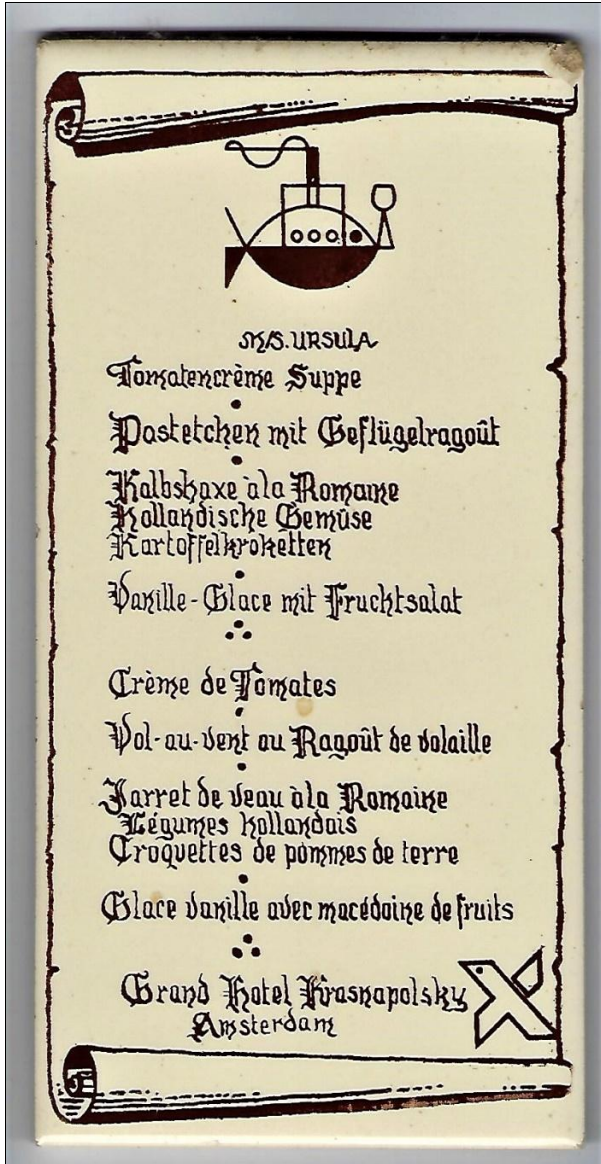
Pauschalpreis pro Person ab Basel, bei Reise mit M/S URSULA **Sfr. 835.-**
bei Reise mit M/S BASILEA **Sfr. 905.-**

Zuschläge pro Person:

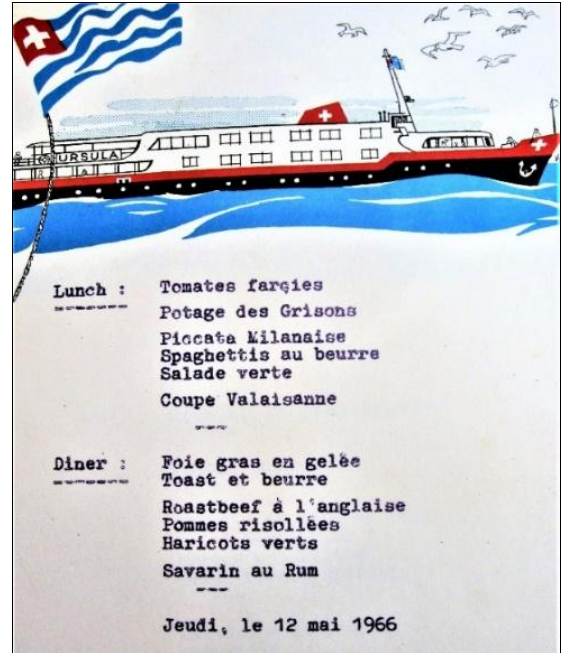
Für Kabine mit WC
M/S URSULA (Kat. B) **Sfr. 70.-**



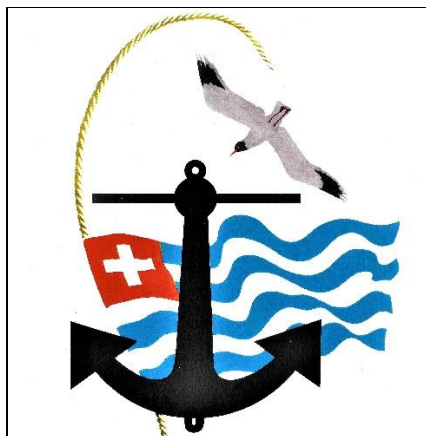
Da die Schweizer Passagiere meistens nur von Basel nach Holland und weniger in umgekehrter Richtung fahren wollten, galten sowohl für die Talfahrt mit 4 Tagen praktisch die gleichen Preise wie für die Bergfahrt mit 6 Tagen.



Menü auf einer Keramikplatte
 Gefunden auf einem Flohmarkt



**Kapitän Robert Kauder und
 Steuermann Heiri Hüsler, 1967**



**Manchmal durfte auch ein Kellner
 ran. Hier Markus Ruch am Steuer**



Die Matrosen Heinz Bigler und Gusti Weber sowie der Schiffjunge René Egli an der Arbeit und in der Mannschaftsmesse, hinten die Maschinisten Miro Orbanic und Erich Bühlmann

Mit der «Basilea» begann 1956 auf dem Rhein die Aera der komfortablen Hotelschiffe. Bis dahin gab es fast nur Eintagesfahrten, besonders auf dem Mittelrhein, zwischen Düsseldorf und Mainz.

Der Erfolg der Schweizer Passagierschiffe blieb anderen Reedereien nicht verborgen. Die Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft KD setzte 1960 die «Europa» in Betrieb und in den folgenden Jahren eine ganze Reihe von Passagierschiffen auf der Linie Basel – Rotterdam ein. Ebenfalls wurden in Holland zahlreiche kleine alte Schiffe in Passagierschiffe mit wenig Komfort und tiefen Preisen für sogenannten «Vakantie-Reizen» umgebaut. Diese verkehrten auf dem Rhein meistens nur bis Rudesheim und fast ausschliesslich mit holländischen Passagieren.

Die Flotte der KD-Schiffe war insofern privilegiert, da sie an allen grösseren Ort eigene Anlege-Steiger besaßen. Die Schiffe der Schweizer mussten an den Stadt- und Gemeindesteigern festmachen und diese zunehmend mit anderen Schiffen teilen. Das machte den aus- und zusteigenden Passagieren oft Mühe über die anderen Schiffe zu «klettern».



Spas gehörte dazu



Generalstreik in Frankreich 1968

Zum Politikum wurde die «Ursula» im Mai 1968, als sie infolge des Generalstreiks in Frankreich in der Schleuse Rhinau fast zwei Wochen blockiert war. Streikposten verhinderten die Schließung, obwohl der Betrieb auf dem Rhein als internationales Gewässer völkerrechtlich garantiert war. Politische Demargen bei der Rheinzentralkommission und dem Französischen Staat folgten. Die Passagiere wurden an Land in Sicherheit gebracht und die Besatzung vertrieb sich die Zeit an Bord mit Piratenspiel und Barbecue trotz der ernstesten Lage. Es bedurfte einer logistischen Meisterleistung, bis die «Ursula» wieder in ihrem Fahrplan war.

1972 kam das Aus für die Passagierschiffahrt der Schweizerischen Reederei. Die «Ursula» wurde Ende Saison verkauft und kurz darauf um 10 m verlängert.

Am 22. Oktober 1976 sank die «Ursula» in Ludwigshafen, nachdem sie beim Aufdrehen die Steine des Vorbaus eines Brückenpfeilers gerakt hatten. Die Passagiere kamen mit dem Schrecken davon.



Die «Ursula» auf der Mosel

In den Jahren 1987/88 machte sie nochmals Schlagzeilen, als sie in Basel eine Zeitlang als Unterkunft für Asylbewerber diente. Im Internet findet man einen Bericht darüber «DRS Aktuell 14.12.1987».

Heute fährt sie, verlängert und modernisiert, unter dem Namen «Rhine Princess», ist aber nur selten in Basel zu sehen. Wer es nicht weiss, wird die ehemalige Ursula nicht wieder erkennen.



Die «Rhine Princess»

Die Schweizer, die das Prinzip der Hotelschiffe auf dem Rhein mehr oder weniger erfunden hatten, mussten den Strom widerstandslos andern Anbietern überlassen. Zu zögerlich waren ihre Investitionen, zu schwach ihre Infrastruktur, der allgemeine Wandlung im Rheinverkehr taten ihr Übriges.

Auch die einstmals stolze Schweizerische Reederei AG erlebte einen Niedergang. 1975 fusionierte sie mit der Neptun-Reederei, ihrer einstigen Erzfeindin und wurde zur Schweizer Reederei Neptun AG SRN. 1984 übernahm die Migros Genossenschaft die SRN und brachte ihre eigene Reederei ein. Im Jahr 2000 verkaufte die Migros die SRN an die Deutsche Rhenus-Gruppe. Daraus entstand die Rhenus Alpina AG mit Sitz in Basel.

Gegenläufig zum Niedergang der Schweizer Reedereien, erlebten die Rheinreisen auf Passagierschiffen den letzten Jahrzehnten einen wahren Boom. Kaum ein Tag vergeht im Sommer, an dem nicht Passagierschiffe in Basel anlegen und meist noch gleichentags wieder Kurs auf Holland nehmen. Mit doppelter Deckbesatzung sind sie dabei Tag und Nacht unterwegs.

Viele dieser Passagierschiffe sind heute in Basel registriert. Das hat jedoch eine weniger schöne Kehrseite. Die Schweiz ist sozusagen zu einer steuergünstigen Billigflagge geworden. Selbst die grossen KD-Schiffe sind ausgeflaggt und in Basel unter dem Namen Viking Cruises AG eingetragen. Auf den Schiffen arbeitet heute kaum noch Schweizer Personal.

Die Zeit der **«Schweizer Gastlichkeit auf Schweizer Schiffen»** ist endgültig vorbei.

Besatzung MS Ursula

	1966	1967
Kapitän	Robert Kauder	Robert Kauder
Steuermann	Heinrich Hüsler	Heinrich Hüsler
Rudergänger	Heinz Bigler	Peter Knuchel
Matrose	Gustav Weber	René Egli
Schiffsjunge	René Egli	Markus Frischknecht
Maschinist	Kasimir Orbanic	Kasimir Orbanic
Elektriker	Erich Bühlmann	-
Hoteldirektion	Rudolf Münster	Rudolf Münster
	Irmgard Münster	Irmgard Münster
Küchenchef	Ueli Rohrer	Hans Mollet
2. Koch	Rainer Hermann	?
3. Koch	Werner Vögeli	Hanspeter Fahrni
Chef de Service	Jean-Claude Romens	Jean-Claude Romens
Kellner	Freddy Staub	Jean-Claude Wermeille
	Jean-Claude Wermeille	Willy Lanz
	Tony Vasescha	Markus Ruch
	Jean-Claude Favre	Peter Gabl
Barmann	Georges Tarko	Georges Tarko
Zimmermädchen	Myrta Zumbrunn	Myrta Zumbrunn
	Elisabeth Hug	Esther Schilliger
	Johanna?	Annemarie Biolo
	Maude Wermeille	Ingrid Fleuti
Office/Buffet	Ursula Gubler	Lore Mächler
	Susy Schwarz	Diverse
Küchenbursche	Alois Kessler	Alois Leu
Portier	?	Jürg Manz
Schiffskater	Miggeli	Miggeli



«Gute Fahrt in Gottes Namen»

Die Loreley

Die Loreley, bekannt als Fee und Felsen,
ist jener Fleck am Rhein, nicht weit von Bingen,
wo früher Schiffer mit verdrehten Hälsen,
von blonden Haaren schwärmend, untergingen.

Wir wandeln uns. Die Schiffer inbegriffen.
Der Rhein ist reguliert und eingedämmt.
Die Zeit vergeht. Man stirbt nicht mehr beim Schiffern,
bloss weil ein blondes Weib sich dauernd kämmt.

Erich Kästner, 1899 bis 1974

Eine Träne für URSULA

Schon seit einiger Zeit ging auf dem Rhein immer wieder das – unzutreffende – Gerücht um, unser Passagierschiff «Ursula» sei verkauft worden. Diesmal aber ist es so: Anfangs November hat sich die holländische Reiseunternehmung Broere Hotel B.V. entschlossen, MS «Ursula» ab Frühjahr 1973 in ihren Reisedienst auf dem Rhein einzugliedern. Das Schiff wird im Basler Schiffsregister eingetragen bleiben,

somit nur die Kontorflagge, nicht aber die Landesflagge wechseln. Die neuen Reeder beabsichtigen im Jahre 1973 eine grössere Anzahl Rundreisen bis Basel durchzuführen und bereits vorgemerkte Buchungen von Passagieren zu übernehmen; die Generalagentur für die Schweiz soll weiterhin beim Reisebureau «Panalpina Travel» verbleiben. Die übrigen Reisen werden sich dem Vernehmen nach zwischen Nijmegen und Rüdeshelm/Mainz abwickeln.

Es sind triftige Gründe, die unsere Reederei veranlasst haben, aus dem Passagierverkehr auszusteigen. Vor allem lässt sich ein Passagierdienst beim heutigen grossen Angebot an Abfahrtsmöglichkeiten nicht mit einem einzigen Schiff abwickeln, das nur alle 12 Tage von Basel oder Rotterdam wegfährt. Der Aufwand, der für eine wirklich wirksame Propaganda heute ausgelegt werden müsste, stünde in einem Missverhältnis zum Platzangebot von rund 2500 Kabinenplätzen in einer Saison, die sich auf höchstens 7 Monate jährlich erstreckt. Im Internationalen Touristikverkehr werden heute Reisen in ferne Gegenden angeboten zu Preisen, die sich als verlockend niedrig darstellen im Vergleich zu den Passagepreisen, die wir für eine Rheinreise berechnen müssten, wenn

sie kostendeckend sein sollen. Nachdem wir uns entschlossen haben, unsere Tätigkeit auf Transporte zu beschränken, deren Ertrag den Aufwand deckt, mussten wir uns zum Entschluss durchdringen, uns auch von der «Ursula» zu trennen. Ein Schiff muss bekanntlich nicht nur den laufenden Aufwand hereinfahren, es muss auch die Verzinsung des investierten Kapitals und eine angemessene Abschreibung verdienen; Passagierschiffe veralten rasch und benötigen ansehnliche Mittel, wenn sie ihren Standard behalten sollen.

MS «Ursula» hat in den zehn Jahren, da es unter unserer Flagge fuhr, unserer Reederei viel Freunde geschaffen. Tausende haben auf einer Ursulafahrt sowohl die Schönheiten des Rheinstromes und seiner Uferlandschaften als auch einen bleibenden Eindruck von der Bedeutung der Rheinschifffahrt gewonnen. Die unzähligen Vorkehrungen, die zur reibungslosen Durchführung des Passagierdienstes erforderlich waren, haben aber auch grosse Anstrengungen zahlreicher Stellen unserer Rheinorganisation erfordert, die künftig wegfallen. Trotzdem – hier ist die Redensart von einem lachenden und einem weinenden Auge angezeigt – daher die Überschrift über diesem Artikel.

Aus dem Leventina-Heft 1972 Ausgabe 3/4



*Dank einem gütigen Geschick
Nach Jahren kehrt ich zurück
An meinen angestammten Platz
In Basels altem Münsterschatz.*

**Glückhafte Heimkehr
des Ursula-Reliquiars**

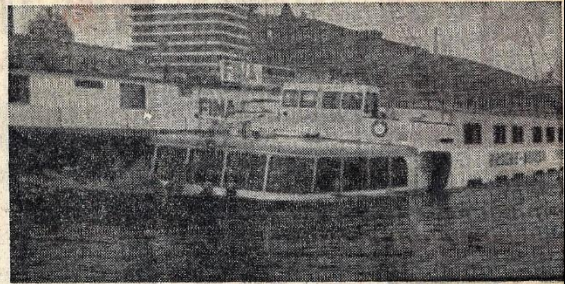
Behutsam tragen Dr. H. Lanz, Konservator des Basler Historischen Museums und E. Lehmann von der SR die ungeduldig erwartete Kostbarkeit von Bord unserer FONTANA an Land. (Mitte links, wachsamen Auges, A. Hulliger, SR)



Zum Namen Ursula

Die Heilige Ursula, normalerweise Köln zugeschrieben, ist an der Fassade des Basler Münster seit dem 13. Jahrhundert präsent. Die Büste, Silber/vergoldet, entstand im 14. Jahrhundert. Bei der Teilung der beiden Basel 1836 wurde das Reliquiar dem Kanton Basel-Landschaft zugesprochen und kurz darauf ins Ausland verkauft. Nach Stationen in London, Berlin, St. Petersburg, Amsterdam, gelang es, 1955 das Kunstwerk für Fr. 230'000.-- in den Münsterschatz nach Basel zurückzubringen. So kam das Schiff zu seinem Namen.

Böses Erwachen auf dem Schweizer Schiff: Alle raus — wir sinken!



«Ursula» ist auf Grund gelaufen. Nur der obere Teil ragt aus dem Wasser.

Luxus-Zelle für Patty

G. H. LONDON — Lustig ist das Zuchthausleben — jedenfalls für Millionärstochter und Ex-Terroristin Patricia Hearst (22). Kein Gefängnis Amerikas erlaubt seinen Insassen soviel Freiheit wie das «Pleasanton» nahe San Francisco.

So hat Patty einen eigenen Schlüssel zu ihrem «Knast-Apartment» und kann ein und aus gehen, wann sie will. Es gibt keine Gitter, die «Zellen» sind hübsch und bequem möbliert. Zell-



Désirée Keller wird vom Grossvater abgeholt.

LUDWIGSHAFEN / BASEL — Böses Erwachen vorgestern für die 93 Schweizer Passagiere auf dem Rheinschiff MS «Ursula», das in Ludwigshafen einen Brückenpfeiler gerammt hatte und gesunken war (gestern im Sonntags-BLICK):

«Alle raus, wir sinken!» halte im Morgengrauen der Alarm durch die Kabinen des Passagierdampfers, der von «Hotelplan» für eine viertägige Dreiländerreise gechartert worden war.

Obschon die Rettung der Passagiere mustergültig ablief, gab es Momente der Panik an Bord. Plötzlich spürten die Passagiere, wie das Schiff einen Schlag erhielt, sofort in Schräglage geriet und absackte.

Die Lehrtöchter Désirée Keller (18) nach dem Unglück zu BLICK: «Schlimm war die Sache für die Mieter der sechs unteren Kabinen. Einer von ihnen konnte im letzten Moment und nur im Hemd die Treppe hinaufklettern. Unten war er ganz «ohne». Einige jüngere Fahrgäste kümmerten sich sofort um die älteren. Auch der Älteste, ein 86-jähriger, konnte so gerettet werden.»

Eine andere Passagierin: «Der schrecklichste Moment war, als wir geweckt wurden, uns sofort anziehen mussten und vom Schiff geführt wurden. Viele von uns konnten nicht einmal mehr die Koffer mitnehmen oder liessen sogar ihr Gebiss zurück. Man sagte uns, wir sollen Listen erstellen, damit man uns alles vergüten könne.»

Die «Schiffbrüchigen» kamen vorgestern Abend um 17.20 Uhr per Zug wieder in Basel an. Am Bahnhof wartete Hotelplan-Verkaufschef Karl Conrad und kümmerte sich um sie. Zu BLICK sagt er: «Wir hatten Glück, niemand wurde verletzt.»

22. Oktober 1976, der Schwarze Freitag für das Schiff «Ursula»

Donnerstag, 18. November 1976 Nr. 270

Extra



Schweizer Fahrgastschiff wird gehoben

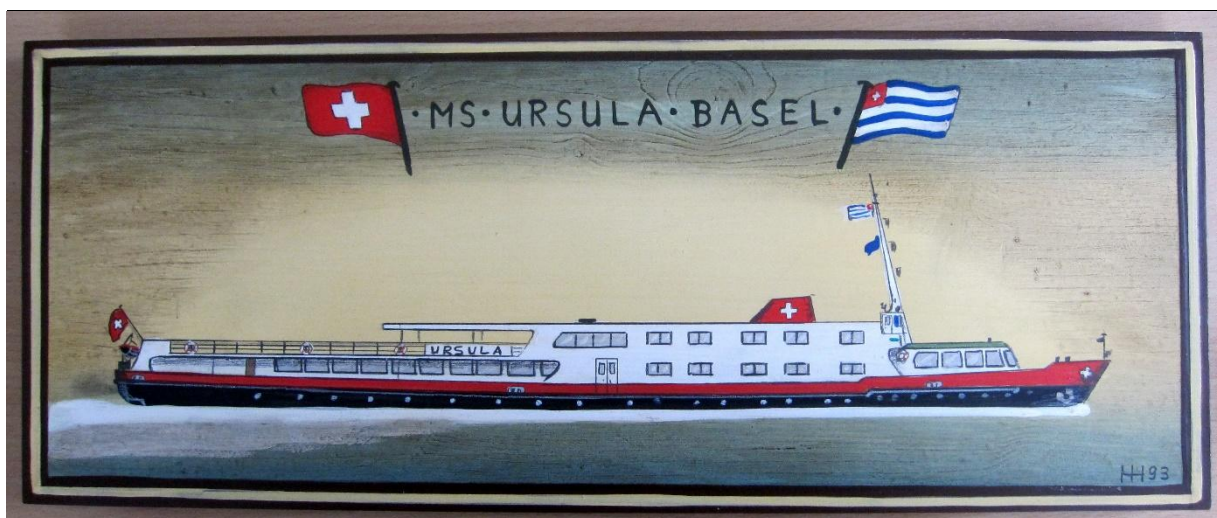
Das unter Schweizer Flagge fahrende Fahrgastschiff «Ursula», das am 22. Oktober im Rheinhafen von Ludwigshafen BRD gesunken war, wird gehoben. Unser Bild zeigt die schweren Schwimmkräne an der Arbeit. Damals waren 91 Passagiere an Bord der «Ursula» gewesen. Sie kamen mit dem Schrecken davon. Der erste Bergungsversuch am Dienstag allerdings misslang. Das 700-Tonnen-Schiff erwies sich als zu schwer. Jetzt wird erwogen, noch einige aus dem Wasser ragende Räume leertzupumpen.

Keystone

Heute pflegt noch eine Anzahl von ehemaligen Besatzungsmitgliedern der «Basilea» und der «Ursula» Kontakt untereinander. Mehrmals haben sie sich schon getroffen, einmal sogar bei ihrem Lieblingswinzer, der Familie Hettgen, in Bernkastel Kues an der Mosel. Die Zeit auf den Schiffen sei prägend für ihr Leben gewesen, so der Tenor. Nächstes Mal werden sie sich im Frühjahr 2022 treffen und wieder in ihren Erinnerungen von damals schwelgen.



Ursula / Basilea-Treffen 1982



Sie galt als das schönste Passagierschiff auf dem Rhein und das war sie wohl auch, nicht nur für den Autor

Quellen:

Sammlung Heiri Hüsler, Luzern

Urs Vogelbacher, Riehen

Hans Studer, Kehl D

Festschrift 50 Jahre Schweiz. Reederei AG

Staatsarchiv Basel-Stadt

Universitätsbibliothek Basel

www.debinnenvaart.nl

www.verkehrsdrehscheibeschweiz.ch



Die «Basilea» und die «Ursula» am Dreiländereck in Basel
Aufnahme ca. 1965