

Von Kampen über Amsterdam nach Basel

Eine Schiffsübergabe auf dem Ijsselmeer

Auf dem Rhein gibt es zurzeit ein paar hundert Schiffe zu viel, weil sich in den letzten zehn Jahren eine Kategorie deutscher Neu- oder Sofareeder aus Wirte-, Bäcker- und Metzgerkreisen mit steuerlicher Bevorzugung in die Rheinschiffahrt gestürzt hat. . . . Das dadurch entstandene Ueberangebot an Schiffsraum — von dem bei sinkenden Wasserständen allerdings kaum mehr die Rede ist — kann jedoch alteingesessene Schiffsfahrts- und Handelsfirmen nicht von notwendigen oder wirtschaftlich fundierten Neubauten abhalten. So gab auch die in den Zwanziger Jahren in Basel gegründete Allgemeine Kohlenhandels AG (ALKAG) vor geraumer Zeit bei der N. V. Scheepswerven in Kampen (ein Familienunternehmen Dutmer) an der Ijssel ein grösseres Rheinmotorschiff in Auftrag. Am 19. Januar, 10 Minuten vor der Schiffstaufe, verliess der letzte Werftarbeiter das Gangbord des neuen Schiffes, das daraufhin von Frau Verena Joerin mit Poesie und Champagnerflasche auf den Namen »St. Albantor« getauft wurde. Die ALKAG erinnert damit an die im 14. Jahrhundert im Zuge neuer Stadtbefestigungen in Basel gebauten fünf Tore, von denen drei erhalten geblieben sind; zweifellos ein Präjudiz dafür, dass die »St. Albantor« Schwesterschiffe erhalten könnte.

Die »St. Albantor« ist ein Schiff von respektabler Grösse: 80 m lang, 9,50 m breit! Das Schiff wird eine Ladung von 1300 t aufnehmen können, sein Antrieb erfolgt mit zwei Deutz-Dieselmotoren von je 500 PS. Die für die fünfköpfige Besatzung eingerichteten Wohnungen entsprechen dem heutigen Wohnkomfort auf Wasserstrassen.

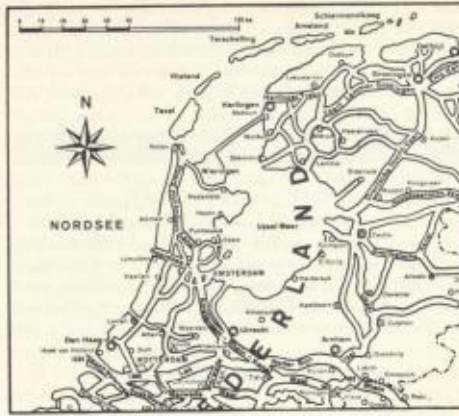
Am 19. Januar befand sich die »St. Albantor« noch 850 km von ihrem Heimathafen entfernt. Die erste Fahrt des neuen Schweizerschiffes führte die Ijssel hinab, hinaus auf das im Winterkleid liegende Ijsselmeer — die frühere Zuidersee — und dann in Richtung Amsterdam.

Holland lebt vom Wasser, Holland fürchtet das Wasser, und doch hat Holland zu wenig Trinkwasser! An diese Gegensätze wurden wir erinnert, als wir dem in einer Zeitspanne von nur fünf Jahren geschaffenen neuen Festland Flevoland zu unserer Linken entlang fuhren. Noch 20 Jahre, so versicherte uns Damco-Direktor Dr. W. F. van Gunsteren, und das Ijsselmeer wird ein zusammenhängendes holländisches Festland sein, durch das sich das Wasser nur noch in schmalen Kanälen frei bewegen kann.

Die Übergabe des Schiffes aus den Händen der Werft an die Basler Eigentümerin liess sich auf der See-Fahrt und beim Taufbankett in Amsterdam im Geiste schweizerisch-holländisch-deutscher Freundschaft feiern, lag doch die Bauaufsicht bei der mit der ALKAG eng befreundeten Damco-Rotterdam, während die Reederei Braunkohle in Wesseling das neue Schiff bereedern

Mitte: Die 80 m lange »St. Albantor« bei der Einmündung der Ijssel in die frühere Zuidersee. Unten: Als Vizevorsitzender der niederländischen Arbeitsgemeinschaft für Landgewinnung weiss Damco-Direktor van Gunsteren seine Schweizerfreunde über das Entstehen der Polders spannend zu orientieren. Links aussen, im entsprechenden Wintertenneis, Braunkohle-Direktor Geile.

Photos Strom und See



Der Leser findet Kampen am östlichen Ufer des Ijsselmeeres.



wird. Dr. Willie Joerin als Delegierter des Verwaltungsrates und Dr. G. Lorenz als Direktor der ALKAG durften aus diesem Grund zwei illustre Köpfe und brillante Redner, wie es nun einmal Damco-Direktor van Gunsteren und Braunkohle-Direktor Geile sind, an Bord der »St. Albantor« willkommen heissen. Zu ihnen hatten sich ein Dutzend weitere Geschäftsfreunde aus den Rheinufestaaten gesellt; Kapitän Klotter aus Kehl wird lange warten müssen, ehe er wieder mit solch renommierter Ladung in einen Seehafen einfahren darf.

In Amsterdam werden sich die letzten Handwerker des neuen Schiffes annehmen, worauf es erstmals unter die Krane zu liegen kommt. Noch ehe der Geburtsort des Schiffes in der nächsten Tulpenpracht erblüht, wird Basel als Heimathafen seine »St. Albantor« selbst begrüessen. Bis dahin: Allzeit gute Fahrt!

-er

Erstmals in Basel

Zu den 22 Rheinmotorschiffen unter Schweizer Flagge, die in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres die Jungfernfahrt nach Basel angetreten haben, zählt das in Kampen an der IJssel gebaute, 1335 t Ladung aufnehmende M/S «St. Albantor» (vergleiche «Strom und See», Januar 1959). Seine erste Ankunft in Basel wurde von der Allgemeinen Kohlenhandels AG richtiger- und begreiflicherweise zu einem intimen Schifferfest für Personal und Geschäftsfreunde, für Behördevertreter und Presse gestaltet. Von Bord des Personenbootes «Bürgenstock» aus nahmen sie alle das mit Hilfe von zwei Deutz-Dieselmotoren daherpustende schmucke Rheinschiff vor den Kembser Schleusen in Empfang und geleiteten es dann



Der stolze Bug der «St. Albantor» beim Passieren der Abzweigung des elsässischen Seitenkanals vom alten Rheinbett 3 km unterhalb von Basel. Rechts des Stauwehr von Märkt. Photo Strom und See

zur Dreiländerecke – wo Gelegenheit geboten war, das vornehmlich für den Brikett-Transport bestimmte Schiff einer ein- und durchgehenden Besichtigung zu unterziehen – und von dort durch die Basler Brücken, vorbei am St. Albantor nach den basellandschaftlichen Hafenanlagen. Beim anschliessenden Schiffermahl im Waldhaus würdigte der Verwaltungsratspräsident der «Alkag», Paul **Joerin** – der bekanntlich von 1930 bis 1942 den Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein präsidierte –, das für ihn wie für alle seine Mitarbeiter bedeutsame Ereignis, nunmehr über 1335 t eigenen Schiffsraum zu verfügen. Die «Alkag» will damit keineswegs Absichten bekunden, sich zur eigentlichen Reederei zu entwickeln; die Losung der Firma für diesen Schiffsbau lautete vielmehr «Für den Fall, dass . . . im Interesse der Landesversorgung . . .». Bescheiden, wie die Schifffahrttreibenden sind, gab Paul Joerin dem Schiff den Trinkspruch mit, es möge immer gute Ladung bei günstigem Wasserstand zu **annehmbaren** Frachten mit sich führen. -er