

Die ersten Schiffe in Basel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **21 (1945-1946)**

Heft 37

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-711936>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

heimtückischen Aesten drin lag über einem breiten Loch. So gut es ging, turnte ich mit den merkwürdigsten Körperverrenkungen darüber hinweg.

Aber es war noch nicht zu Ende. Noch stand ja die Bretterwand da. Das erste, was ich bemerkte, war eine lange hin- und herpendelnde Gestalt, die krampfhaft an dem hölzernen Gerüst zappelte. Also besetzt. Ich hatte Zeit, zuzuschauen, um meinem Kameraden zuzuschauen, wie er sich vergeblich abmühte, die Wand zu erklimmen. Er hing an seinen Fingern und probierte, versuchte auf alle Arten, hinaufzukommen — vergeblich. Der Versuch wurde im Keime erstickt.

Also kam ich an die Reihe. Ich schwang den Karabiner auf den Rücken, stellte mich auf wie ein Leichtathletiker vor dem Hoch-

sprung, schätzte, prüfte, drei Schritte, ein Sprung — und schon hing eine zappelnde, hilflose Gestalt mehr an den Brettern. Pendeln. Ein Ruck — nichts. Ein neuer Versuch zeitigte dasselbe Ergebnis. Von vorne beginnen.

Wieder stellte ich mich auf, nochmals einen eleganten Anlauf. Wie ein Mehlsack hing ich an den schmerzenden Fingern. Und nun, ziehen, ziehen. Langsam schob ich mich in die Höhe. Meine Ellbogen zwängten sich über die Wand. Die benagelten Schuhe stieß ich in das Holz. Langsam stieg ich aufwärts ... gerade wie ein Telephonmonteur mit seinen Steigeisen, nur nicht so ruhig und sicher. Es war Bluff ... sicher — aber schließlich war ich oben. Nun hinunter. Wie hatte es der Zugführer gezeitigt? Mit der Hand hin-

untergreifen und die Beine obenhinausschwenken. Richtig...

Das war das Ende. Mit einer schmerzenden Beule am Kopf blieb ich sitzen.

Was weitergeschah, ist nicht mehr wichtig.

Mit zerschlagenen Gliedern, die schmerzten, mit einem Kopf der dröhnte, stand ich auf und sah auf meine feldgraue Uniform, die inzwischen braun geworden war.

Ob meine Gefühle damals überschwengliche Freude über eine recht gelungene Drecklerei oder tiefen, verzweifelten Schmerz wegen der Retabliererei am Abend ausdrückten, kann ich nicht mehr sagen. Nur eines weiß ich. Trotz den blutenden, zerschundenen Händen und dem verschmierten Ex-Gewändlein hatte ich doch große, stolze Freude, endlich die verfl. . . Kampfbahn bezwungen zu haben.

Sonderpostflüge Pro Aero am 22./23. Mai, Lausanne-Luzern-Locarno u. zurück

(AP.) Die Schweizer Stiftung Pro Aero veranstaltet am 22./23. Mai Sonderpostflüge auf den Strecken Lausanne—Luzern—Locarno und zurück, die als Selbsthilfeaktion von Sportpiloten auf Touristikflugzeugen durchgeführt werden.

Seit dem letzten, dem Andenken Bidens gewidmeten Postflug der Pro Aero sind drei Jahre vergangen. Schon bilden die seinerzeit herausgegebenen Sondermarken den Stolz eines jeden Philatelisten und besonders behütete Schätze in den Sammlungen unserer flugbegeisterten Jugend. Bestimmt wird auch die diesjährige Sondermarke Pro Aero gute Aufnahme finden, nicht zuletzt um des prächtig gelungenen Markenbildes willen. Die Flüge sind für den Briefmarkenfreund von ganz besonderem Interesse deshalb, weil sich auf den angegebenen Strecken, durch entsprechende Aufgabe der Sendungen, sechs verschiedene Stempelungen in drei Landessprachen erzielen lassen. (Nähere Angaben an sämtlichen Postschaltern, wo die Marken ab 1. Mai bezogen werden können.)

Wir stehen heute am Anfang eines neuen Abschnittes in der Geschichte unserer Sportfliegerei, und es braucht große Anstrengungen, bis die durch die erzwungene Stilllegung während der Kriegsjahre verursachten Rückschläge wettgemacht sind. Es mangelt unseren Nachwuchspiloten nicht nur an der höheren Ausbildung — an der Schulung im Höhenflug, im Strecken- und Zielflug — es fehlt an Nachwuchs überhaupt. Es fehlt auch an Material, an Hilfsgeräten und Sicherheitsvorrichtungen. Wohl ist trotz allen Schwierigkeiten der Bestand

an Segelflugzeugen nicht zurückgegangen; wohl ist es dem Idealismus und der Initiative unserer jungen Flugschüler und Piloten und nicht zuletzt auch den von der Stiftung Pro Aero ausgerichteten Subventionen zu verdanken, wenn der Flugzeugpark den gesteigerten Anforderungen größtenteils angepaßt werden konnte. Woran es aber dringend fehlt, sind Fallschirme, Höhenatmungsgeräte, Funk- und Peilanlagen, Blindfluggeräte, Startwinden usw., Material, das infolge der Teuerung oder aus kriegswirtschaftlichen Gründen nicht oder nicht genügend beschafft werden konnte.

Es gilt diesen lange aufgestauten Bedarf zu decken. Hunderttausende von Franken

sind durch die Stiftung Pro Aero der Ausbildung und Materialbeschaffung in den letzten Jahren zugeflossen. Hunderttausende von Franken sind notwendig, wenn der Motor-, Segel- und Modellflugsport nicht zur Angelegenheit einer privilegierten Schicht werden soll. So entscheidet der Erfolg der kommenden Sonderflugaktion über die Entwicklung und den Ausbildungsstand unserer jungen Fliegergarde.

Helft unserer flugbegeisterten Jugend! Durch ihre Ausdauer, durch ihre Beharrlichkeit und ihren Idealismus hat sie Ihre Hilfe verdient.

Kauft die Pro-Aero-Sondermarke! Benützt die Sonderflugpost vom 22./23. Mai!

Eine neue Luftfahrt-Zeitschrift:

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

Der Verlag Interavia S. A. in Genf gibt nunmehr auch eine neue Monatszeitschrift in zwei Sprachen heraus.

Titel der deutschen Ausgabe: **Interavia — Querschnitt der Weltwirtschaft**, Titel der französischen Ausgabe: **Interavia — Revue de l'Aéronautique mondiale**. Auflage 20 000 Exemplare, von diesen 15 000 der französischen und 5 000 der deutschen Ausgabe.

Das vorliegende erste Heft umfaßt rund 90 Seiten und annähernd 200 Bilder. Neben führenden schweizerischen Fachleuten kommen maßgebliche ausländische Mitarbeiter zum Wort. So berichtet der für die Einführung des Radar verantwortliche Air Chief Marshal Joubert de la Ferté über die Geburt des Radar. Edward P. Warner, Präsident der Welt-Luftfahrtbehörde PICAQ, schildert deren bisherige Arbeiten für den Wiederaufbau des internationalen Luftverkehrs. Professor Eduard

Amstutz, Delegierter des Bundesrates für Zivilluftfahrt, gibt einen Ueberblick über die Luftverkehrspolitik eines Kleinstaates. In technischen Abhandlungen wird das stärkste Kolbentriebwerk der Welt, der 28-Zvl.-Motor Pratt & Whitney Wasp Major, behandelt. Zwei streng wissenschaftliche Beiträge sind dem Problem des Fluges bei Uberschall-Geschwindigkeit sowie den technischen Grundlagen der Radar-Navigationsmethoden gewidmet. Neben humorvollen Glossen und Episoden aus dem Fliegerleben finden sich zahlreiche Bildreportagen über neue Verkehrs- und Kriegsluftzeuge.

Der Verlag Interavia S. A. in Genf ist in Fachkreisen des In- und Auslandes durch technische Publikationen der Luftfahrt bekannt. Seine seit 13 Jahren dreimal wöchentlich in vier Sprachen erscheinende Interavia-Korrespondenz genießt Weltruf.

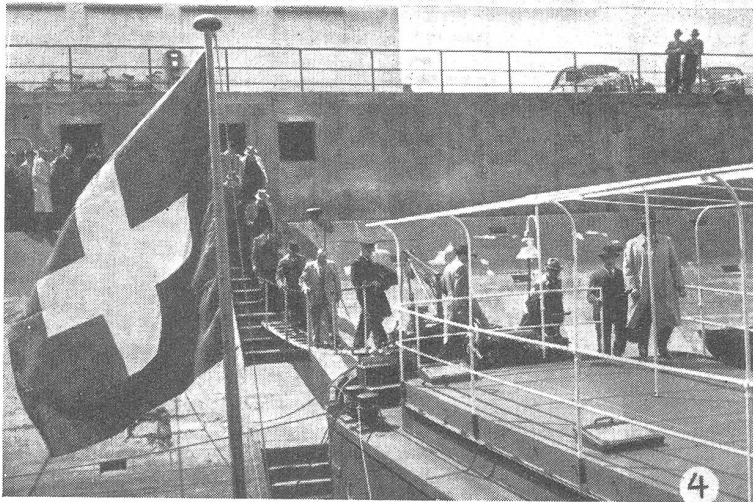
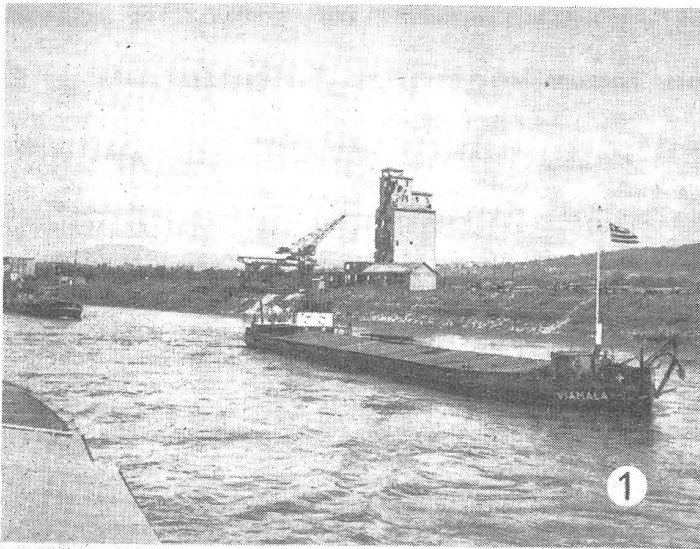
Die ersten Schiffe in Basel

Schon in anderem Zusammenhang hat der «Schweizer Soldat» auf die eminente Wichtigkeit der Wasserwege für unsere Landesversorgung hingewiesen. Deren bedeutsamster ist zweifellos der Rhein. Während des ganzen Krieges blieb dieser Weg komplett verschlossen, so daß von einem überaus freudigen Ereignis gesprochen werden kann, wenn Montag, den 29. April 1946, die ersten sechs Schiffe auf dem direkten Weg in Basel eingetroffen

sind. Mit Hilfe des Rhein-Rhone-Kanals hatte man zwar nach Kriegsende spärliche Verbindungen aufrecht erhalten, aber die Rheinroute war nach wie vor blockiert, hauptsächlich wegen des erheblich beschädigten Kraftwerkes Kembs unterhalb Basels. Den Bemühungen der zuständigen französischen und schweizerischen Behörden ist es zu verdanken, daß ein die Durchfahrt ermöglichender Teilstau erzielt werden konnte. An diesem Erfolg sind insbe-

sondere die Herren Ing. **Ryniker** vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt und Ing. **Schniffer** beteiligt, welcher letzterer die Wiederherstellungsarbeiten leitet.

Am erwähnten Tage herrschte im Rheinhafen zu Basel, dem Eingangstor der Schweiz, reger Betrieb. Alle Silos und Schiffe trugen reichen Flaggenschmuck, während die offiziellen Gäste auf dem Personenschiff «Rhy-Blitz» den ersten in Basel eintreffenden Kähnen zur Begrüßung entgegenfuhren.



Wie zum Zeichen freudiger Anteilnahme bahnte sich die Sonne einen Weg durch die Wolkenbänke, als das erste Schiff nach Kriegsende, die «Basel», durch Hornsignale und Hüteschwenken freudig begrüßt wurde. Ihm folgten in langsamer Fahrt die «Expresß Basel 35», die «Thracia», die «Verbana», die «Viamala» und die «Jura». Außer den bereits erwähnten Persönlichkeiten bemerkte man unter den Anwesenden die Basler Regierungsräte Zschokke und Wenk, Vertreter anderer kantonaler Behörden, die Direktoren Degen von der Schweizerischen Reederei AG. und Schaller vom Schiffsamt, Vertreter der französischen, holländischen und belgischen Behörden, hohe Funktionäre der diversen in Basel domizilierten Reedereien sowie

Angehörige des konsularischen Corps. Leider war die Armee unseres Wissens offiziell nicht vertreten.

Freudenböller verkündeten die Einfahrt im Basler Rheinhafen, wo Photographen, Radioleute und Schulklassen dem einmaligen Ereignis beiwohnten. Nach dem traurigen Anblick zerstörter Gebäulichkeiten war es ein beglückendes Gefühl, die Dreiländerecke im Rücken zu haben und sich zum gemeinsamen Apéritif im Casino zu treffen.

Als erster entbot Regierungsrat **Wenk** die Grüße der Behörden und der Reedereien. Er unterstrich die volkswirtschaftliche Bedeutung des wiedergeöffneten Rheinweges, der Basel und die ganze Schweiz mit den Meeren verbindet. Der Basler Rheinhafen sei ein Symbol für die Weltoffenheit unseres Landes, welches nun wieder Anschluß an die für unsere Wirtschaft so ungeheuer wichtigen Verkehrswege finde. Herzlicher Dank richte sich an alle diejenigen, die dazu beigetragen haben, den Rhein als erste Zufahrtsstraße der Schweiz dem Verkehr neuerdings zu öffnen. Wir Schweizer, sagte der regierungsrätliche Sprecher, sind auf den Anschluß an die Verkehrswege der Welt angewiesen. Deshalb begehen wir das heutige Ereignis als Freudentag! Alsdann ergriff Generalkonsul **Hässig** das Wort, um der Verbundenheit zwischen dem holländischen und dem schweizerischen Volke Ausdruck zu geben. Die beiden Länder haben sich den Rang auf dem Rheine nie abgelaufen, sondern existieren zum beidseitigen Wohl nebeneinander. Mögen die freundschaftlichen Beziehungen noch enger geknüpft werden! Schließlich entbot Ing. **Graff**, Direktor des Hafens Straßburg, den Gruß der französischen Behörden und des ganzen Volkes. Frankreich wisse die Bemühungen der schweizerischen Stellen um den Wiederaufbau der Brücken und Häfen unterhalb Basels sehr zu schätzen. Die internationale Solidarität der beiden Nationen dürfte die Grundlage für eine prosperierende Rheinschiffahrt bilden!

Der «Schweizer Soldat» möchte seiner Genugtuung und Freude über das frohe Ereignis im Rheinhafen zu Basel ebenfalls Ausdruck geben. Wir grüßen die Schiffsbesatzungen von den Schifferjungen bis hinauf zu den Kapitänen, welche alle ihren wertvollen Teil zum Gelingen beigetragen haben. Wir beglückwünschen aber auch die beteiligten Reedereien, Firmen und staatlichen Aemter, deren Verdienst es ist, daß unserem Land die unentbehrliche Wasserstraße des Rheins wieder geöffnet werden konnte! E. Sch.

① Im Hintergrund ein zerschossener Silo — im Vordergrund ein Bild des Friedens. ② Die Flottille auf der Höhe von Klein-

hünigen bei Basel. ③ Das erste Schiff nähert sich dem Rheinhafen. ④ Die Behörden gehen an Bord des «Rhy-Blitz». (Dierks)