

L I M M A T - C L U B Z U E R I C H

Im Weidling von
Zürich nach Strasbourg,
zur 1. August-Feier 1967

WEIDLINGSFAHRT Zürich - Basel - Strasbourg

31. Juli - 2. Aug. 1967

Warum und wie diese Fahrt zustandekam.

Am 14. Juli 1967 erreichte den L.C.Z. eine Einladung des schweiz. Generalkonsuls in Strasbourg zur 1. August-Feier. Die Mehrzahl der Vorstandsmitglieder waren der Ansicht, dass eine Teilnahme an dieser Feier nur in Frage komme, wenn die Hinreise der Delegation auf dem Wasserwege erfolge und zwar - wie früher - nur mit eigener Muskelkraft. Da ein Unternehmen dieser Art trainierte Leute erfordert, gestattete Ferienabwesenheit vieler Aktiver und Zeitmangel nur eine Fahrt mit einem Weidling.

Im Bewusstsein, Strapazen auf sich nehmen zu müssen, bildete sich nach und nach eine Mannschaft von sieben L.C.Z.-lern, nämlich: Präsident Walter Karpf, Vice-Oberfahrer Walter Hofer, Mitgliederkassier Hans Klingenfuss, Materialverwalter Erwin Dubs, Jugendriegeleiter Hans Sterchi, Beisitzer Adolf Denier und Werner Dubs.

Organisation, Fahrtleitung und Propaganda lagen in den Händen von W. Karpf, die übrigen Sechs sorgten für eine einwandfreie Ueberholung des Weidlings, was von Mitgliedern und Passanten während Tagen mit Interesse verfolgt wurde.

1. Tag Montag, den 31. Juli 1967

Bei leicht bedecktem Himmel, jedoch warmem Wetter finden sich die Sieben pünktlich um 04.30 Uhr beim Depot Schipfe ein. Rasch werden Proviant-, sowie Kleidersäcke verstaut und der Weidling zur grossen Fahrt klar gemacht. Mit einigen markanten Worten verabschiedet uns Ehrenmitglied Emil Gut. Ein Böllerschuss zerreisst die morgendliche Stille - 05.00 Uhr - das Schiff löst sich vom Steg und mit kräftigen Ruderschlägen geht es der Rudolf Brun Brücke entgegen. Lustig flattert am Bug die Trikolore und seitlich die 22 Kantonsfähnchen, am Heck überragt durch die Fahne mit den Vereinsfarben blau, gold, weiss. Rasch gleitet der Weidling unter der Bahnhof-, der Walchebrücke und dem Drahtschmidli-

steg hindurch dem trutzig den Weg versperrenden Lettenwerk entgegen. Mittels Rollwagen wird dem Hindernis ein Schnippchen geschlagen und weiter gehts in rascher Fahrt durch die Badanstalt, unter Eisenbahn- und Strassenbrücken hindurch. Schon grüsst rechts vom Hügel das Kirchlein von Höngg und ein Rauschen kündigt das Hönggerwuh an. Unter der Europa- brücke beschleunigt die Limmat ihren Lauf und schon taucht der Weidling in die schäumende Gischt. Wellenschläge von links und von rechts, überall lecken Schaumkronen über die Bordwände, um hinten übermütig ins Schiff zu schlagen. - Schnell wird das eingedrungene Nass hinausgepumpt und der Ballast besser verteilt. Zwischen von Bäumen und Wiesen umsäumten Ufern gehts weiter. Die Stille wird nur durch das Murmeln des Flusses, durch den Takt der Ruder und vereinzelte aufgeschreckte Vögel unterbrochen. Unterstützt durch die Strömung erreichen die Sieben bald Unterengstringen und die am Ufer gelegene ehemalige Schmiede des Klosters Fahr. In der Ferne winkt die Kirche von Dietikon, welches wir bald erreichen. Unter einer niederen Brücke beginnt der Kanal des Kraftwerkes Dietikon. Wieder befördert ein Rollwagen den Weidling ins Unterwasser. Es folgen idyllische Uferpartien und leider stinkendes Wasser. - Bei der Brücke Killwangen-Würenlos wird dem Nationalstrassenbau ein Obulus entrichtet, indem man sich unter Drahtseilen, die zwei Rammen verankern, durchschlängelt. An den mit Schilf gesäumten Ufern tummeln sich Schwanen-, Enten- und Taucherlimütter mit ihrem Nachwuchs. Bei unserm Nahen fliehen sie ins Schilf, putzig sind die Kleinen, wie sie halb fliegend, halb wassertretend zwischen die Schilfstengel flitzen. Immer träger fliesst die Limmat, von Menschenhand gestaut und bis zur stinkenden Brühe vergewaltigt. Erleichtert atmen die Mannen auf, als der Lägernkamm und Holzstapel am rechten Ufer das baldige Ende des Wettingerstaus ankünden. Beim Werk erwarten uns zwei Männer des Schweiz. Fernsehens; ihrem Wunsche, bis Kappelerhof mitzufahren, wird gerne entsprochen. Während die Strecke besprochen wird, befördert ein Rollwagen das Schiff ins Unterwasser. Hier beginnt ein Slalom zwischen Seegras und Unrat zu der Rollbahn von Damsau. Mit Ho-ruck wird der Weidling ins fliessende Wasser befördert und zwischen romantischen Ufern gleitet er Baden entgegen.

Nach Baden-Aue jauchzt das Wasser befreit auf, murmelt,

überschlägt sich übermütig und trägt uns auf seinen Wellenrücken stolz durch Baden. - Das Oederlin-Wuhr naht. - Da, - ich traue meinen Augen nicht, der Kameramann beugt sich über Bord um das Spiel der Wellen einzufangen, er ist so vertieft in seine Arbeit, dass er nicht bemerkt wie sein Kittel immer nasser wird. Schmunzelt der Tontechniker schadenfroh oder erfreut? - Plötzlich verzieht er schmerzlich sein eben noch strahlendes Gesicht. Zum Ausgleich hat ihm die Limmat mit einer Welle den linken Schuh mit edlem Nass gefüllt. - Doch bald freut auch er sich wieder an der wogenden Fahrt. - Dann Stille, - nur von Ferne das dumpfe Grollen der Wassermassen beim Kraftwerk Kappelerhof. Wir legen an, vertäuen den Weidling, verabschieden uns von den Fernsehleuten und besichtigen das Wuhr.

Gerüstet besteigen wir den Weidling und steuern die Durchfahrt an. Der Bug neigt sich nach unten, gähnende Tiefe und brodelnde Wassermassen. Der Weidling bockt und stampft, doch gezwungen durch kräftige Hände bahnt er sich einen Weg durch die Wassermassen. Die Mannen atmen auf, es ist gut gegangen und zuversichtlich wird auf der zwischen bewaldeten Ufern tief eingebetteten Limmat der Schiffsmühle entgegengerudert. - Mit Bravour wird die "Schiffsmühle", das "Turgi" und der "Vogelsang" bezwungen. Immer wieder ein Kribbeln in den Adern, das Kommando "Ziehen", das Stampfen des Schiffes und ein befriedigendes Aufatmen der Burschen.

Mit vereinten Kräften wird im "Stropfel" der Weidling über die Rollen gezogen und im ruhigen Unterwasser geht es weiter. - Doch - was ist das? - Auf der rechten Seite sind alle Schützen gezogen, die Wassermassen drängen quer zur Limmat ans linke Ufer, wo sie im Gebüsch am Ufer zurückprallen. Die Ruderer gebrauchen ihre ganze Kraft, die Strömung wird mit 45° angestoßen. Ein Ruck, auf der linken Seite verfängt sich das Ruder von Tex in den Wellen, er fällt von der Ruderbank. Das Schiff verliert an Lauf, wird aus der Bahn geworfen und gegen das Ufer gedrängt. "Achtung Spitzlandung" ertönt es warnend und schon krachen Aeste, Fähnchen knicken und der Weidling steht mit einem Ruck. Die Strömung zerzt enttäuscht an den Planken, doch die L.C.Z.-ler halten das Gleichgewicht und verhindern so ein Kentern. Mit vereinten Kräften wird der Weidling langsam Stück für Stück ins offene Gewässer zurückgeschoben. Da, endlich ist es geschafft und weiter gehts auf dem nach und nach ruhiger

werdenden Fluss.

Murmelnd und lisbelnd vereinigt sich die Limmat mit der Aare, um engumschlungen dem Rhein entgegenzupilgern. Gleichmässig ist der Takt der Ruder, als jedoch das Kirchlein von Stilli in Sicht ist, weht es den Tex wieder von der Ruderbank und er zappelt hilflos im "Keller". Ein Kamerad erstellt eine Liste, um seine Missetaten festzuhalten.

Die Temperatur steigt, es wird drückend warm und langsam melden sich die ersten Beschwerden. Das Gesäss entzündet sich; als Gegenmittel wird der Hosenladen geöffnet und Linderung tritt ein. Unterdessen sind wir auf der Höhe des Atomkraftwerkes Würenlingen angelangt und nähern uns dem Kraftwerk Beznau, das am linken Ufer mittels Rollbahn umgangen wird. Gleichmässig rudern wir durch heilen wir Kilometer um Kilometer, das Land öffnet sich etwas, als von rechts die Kirche von Döttingen grüsst. Spasshaft meint einer, der Kirchturm stelle die Faust des Pfarrers dar, der damit seine Schäfchen an ihre Pflichten mahne. Nach der Strassenbrücke erblicken wir eine mit Fahnen geschmückte Brücke, auf der uns Erwachsene und Kinder zujubeln. Tex antwortet mit einem Böllerschuss. Wir nähern uns der Brücke, - plötzlich senkt sich ein Sack hernieder, den Tex elegant angelt; mit drei Flaschen edlem Klingnauer wünscht uns der Pontonierfahrverein Klingnau gute Fahrt und gutes Gelingen, was wir bestens verdanken. Wie vorgesehen landen wir punkt 12.00 Uhr beim Kraftwerk Klingnau.

Nach einer Viertelstunde wird der "Vater" Rhein erreicht, der die Aare liebevoll in seine Wasserfamilie aufnimmt. Es wird wärmer und der Stau des Kraftwerkes Albruck-Dogern macht uns sehr zu schaffen. Die Bremsen umkreisen uns aufdringlich und die etwas ermüdeten Ruderer dünkt das Wasser zäh wie ein Pudding. Doch alles nimmt ein Ende, - schon erkennt man in der Ferne das Städtchen Laufenburg, wo wir im Werk 11 m abgesenkt werden. Die ermatteten Mannen räckeln sich im Schiff und geniessen die erfrischende Kühle in der Schleuse.

Mit frischem Elan wird der Stau des Kraftwerkes Stein - Säckingen durchheilt. Eine supermoderne Rollbahn bringt den Weidling ins Unterwasser. Wegen Ankerseilen müssen wir hart am linken Ufer fahren und erst nach der wieder künstlich erstellten Insel ist die Wasserstrasse frei von Hindernissen.

Leider müssen wir unserem Hofbootsbauer Waldmeier in Mumpf eine Enttäuschung bereiten. Aus zeitlichen Gründen können wir nicht anhalten, um die uns zugedachte Erfrischung einzunehmen. - Hans Du hast uns sicher richtig verstanden und wir danken Dir von Herzen.

Der Stau des Kraftwerkes Ryburg-Schwörstadt wird durchheilt, doch in Rheinfeldern haben wir fünf Minuten Verspätung auf die Fahrttabelle. Ein Kran hebt den Weidling über eine Mauer ins Unterwasser und so schnell es geht wird vom Ufer abgestossen, dennoch wird es mit der Einhaltung des "Fahrplanes" kritisch.

Kurz entschlossen werden vier Ruder eingesetzt. Das Schiff eilt durch die Wirbel von Rheinfeldern der Schleuse Augst entgegen. Die Muskeln spannen sich, die Halsader schwillt an, Schweiss rinnt von der Stirne, - verbissen kämpfen sich die L.C.Z.-ler Meter für Meter dem Ziel entgegen. - 18.25 Uhr - wir sind einen Kilometer vor der Schleuse, bereits ist das Kursschiff eingefahren und die Schleusentore schliessen sich langsam. Die Enttäuschung ist gross und wir wollen aufgeben, die Ruder werden losgelassen. - Da - winkt dort nicht der Schleusenwärter? Wir haben richtig gesehen: die Tore öffnen sich wieder. Erfreut legen die Ruderer einen dreiminütigen Spurt ein und unter Applaus fahren wir in die Schleuse ein, glücklich, es geschafft zu haben. Es nahen die Hafenanlagen von Birsfelden; mächtige Tankanlagen und Silos erheben sich am linken Ufer. Krane entladen eifrig Rheinkähne und mächtige Sauganlagen strecken gierig ihre Rüssel in Schiffsbäuche, ein Bild pulsierender Wirtschaft.

Die Schleuse Birsfelden, wo die Anfahrt der Schiffe mittels Fernsehkameras beobachtet wird, taucht auf. Zum ersten Mal können wir nicht sofort durch, da gerade zwei Rheinkähne gehoben werden. Nach der Schleusung werden vier Schlagrunder eingesetzt und die restlichen Kilometer bewältigt. Mit zehn Minuten Verspätung, nämlich um 20.10 Uhr landen wir in Basel am rechten Ufer bei der Kaserne, wo uns Kameraden des Rhein-Clubs herzlich empfangen. Nur zu gerne folgen wir ihrer Einladung zu einem Glas Bier. Ein besonderer Dank ihrem Präsidenten Herr Ott, der uns mit Rat und Tat zur Seite stand. Nach dem Nachtessen gehen um 22.30 Uhr Alle gerne in die Federn, denn Morgen ist um 02.30 Uhr Tagwache.

Zürich-Basel sind rund 120 Flusskilometer, diese wurden von 05.00 - 20.10 Uhr, d.h. in 15 Std. und 10 Min. zurückgelegt. Für Werk- und Schleusenpassagen wurden 3 Std. und 55 Min. aufgewendet, es bleiben somit 11 Std. und 15 Min. reine Ruderzeit. Die Schipfe liegt 406 m und Basel/Rheinspiegel 250 m über Meer, dies ergibt einen Höhenunterschied von 156 m, wovon 110 m durch Kraftwerke aufgestaut werden, somit verbleiben nur noch 46 m Gefälle für die Eigenfortbewegung des Wassers. Von 21 Kraftwerken konnten 6 über Wuhre und 3 durch Schleusen passiert werden, alle Andern mussten über Rollen oder Rollbahnen umfahren werden, welches eine respektable Länge von $2\frac{1}{2}$ Km. ausmacht. Nur wer einmal einer solchen Passage zugeschaut hat, kann ermessen was für eine Belastung dies für die Mannschaft bedeutet.

2. Tag Dienstag, den 1. August 1967

02.30 Uhr aufdringlich rasselt der Wecker. Die Schläfer reiben ungläubig die Augen - schon Zeit zum Aufstehen? - doch dann sind sie mit einem Satz aus den Betten. Rasch wird Toilette gemacht und das Frühstück verzehrt. Der Kaffee, den Kameraden des Rhein-Clubs gebraut haben, schmeckt ausgezeichnet. Besten Dank für die Mühe die Ihr Euch gegeben habt! Das Gepäck wird im Weidling verstaut - 03.30 Uhr - pünktlich verlassen wir die gastliche Stätte, in Anbetracht der Frühe ohne den gebräuchlichen Kanonenschuss. Genau, doch sehr zuvorkommend werden wir am Schweizer-Zoll abgeferigt. Ruhig ist der Rhein, von beiden Ufern blinzeln uns Lampen Lebewohl zu. Rasch nähern wir uns dem Kraftwerk Kems und halten links in den 6 km. langen Kanal. Das Licht der am klaren Himmel wie Diamanten funkelnden Sterne wird von der glatten Wasseroberfläche wiederspiegelt. Schemenhaft zeichnen sich Bäume und Sträucher an den Ufern ab. Der Weidling gleitet, von kräftigen Ruderschlägen angetrieben, durch diese Märchenwelt. Die am Bug entstehenden Wellen eilen geheimnisvoll lispelnd vom Schiff weg, dem Ufer entgegen. Wir haben Zeit und rudern gemächlich der Schleuse Kems entgegen, die in der Dämmerung wie eine verwunschene Burg aussieht.

04.55 Uhr, wir sind bei der Schleuse; die "France", ein Passagierschiff, das Rheinlandfahrten ausführt, fährt in die Schleuse und wir schliessen auf. Noch liegt die Schleuse verträumt da, niemand von der Bedienungsmannschaft ist zu sehen. Vom Kirchturm Kems hallen die Fünf-Uhr-Glocken-

schläge herüber-, eine unsichtbare Hand schliesst das obere Schleusentor. Auf der "France" zeigen sich Passagiere im Morgendress, welche erstaunt unser Schiffchen betrachten. Während des Absenkens wird uns ein Formular überreicht, das ausgefüllt bei der Schleuse Vogelgrün abzugeben ist. Knifflige Fragen, wie Tonnage und Art unseres Schiffes, werden gemeinsam beraten und beantwortet. - Langsam hebt sich das untere Schleusentor triefend aus dem Wasser; der Weg zur Weiterfahrt ist nach 25 Min. Aufenthalt frei.

Links und rechts ist an den Ufern das dem Kanal entnommene Kies aufgestapelt; die dadurch entstandenen Wälle sind erst seit kurzer Zeit mit Buschwerk und Gras überwachsen. Der jeweilige Standort des Weidlings wird anhand der alle 100m eingerammten Pfähle bestimmt, an denen alle 500 m eine Tafel mit einem Kreuz und alle 1000 m eine solche mit der entsprechenden Km-Zahl befestigt ist. Die Dämmerung ist einem klaren Tag gewichen und es wird immer wärmer. - Neben dem Rudern erhitzen die ersten Sonnenstrahlen den Körper mehr als uns lieb ist. Nach dem 30-minütigen Ruderpensum erfrischt uns jeweils Lindenblütentee, der sich immer wieder als unübertroffene Labsal bewährt.

In der Schleuse Otmarsheim werden wir allein abgesenkt. Von den 25 Min. Aufenthalt entfallen auf Wartezeit 10 Min. und auf die Schließung 15 Min. incl. Tore Schliessen und Öffnen. Eine Kontrolle ergibt, dass wir in der Stunde mit zwei Schlagrudern 12,6 km zurücklegten; dies ergibt, die Schleusenzeiten eingerechnet, 10 km pro Stunde.

Zuversichtlich rudern wir durch die Eintönigkeit des Kanals. Bei km 199 passieren wir die Eisenbahn- und Strassenbrücke von Chalampé; es ist noch eine schöne, aus Eisen erstellte Fachwerkbrücke. Angenehm unterbrechen ein paar Häuser die trostlose Einöde des Kanals; dann verwehren die Wälle wieder jeden Blick ins Landesinnere. - Es wird ungemütlich heiss und die bereits am Vortag eingetretenen Sitzbeschwerden verschlimmern sich. Der Schweiss an den Händen begünstigt die Blasenbildung, - dennoch werden mit Galgenhumor die unangenehmen Beschwerden verniedlicht. Die Leistung der Ruderpaare wird immer unterschiedlicher und die Geschwindigkeit variiert zwischen 4 und 7 km in 30 Min. Eine Abwechslung bieten die Wellen der uns überholenden oder kreuzenden Rheinkähne. Unser Schiff gleitet wie eine Ente von Wellental zu Wellental. Das Anerbieten eines talwärts

fahrenden Schiffes, uns in Schlepp zu nehmen, lehnen wir dankend ab, denn wir fühlen uns noch nicht müde genug, - sicher hält er uns für leicht verückt! Die Schleuse Fessenheim wird erreicht und innerhalb 20 Min. dank Einzelabsenkung überwunden.

Eigentlich sollte uns das Rheinschiff "Valmara", welches Basel um 07.00 Uhr verliess, lt. Voraussage von Baslerkameraden, längst eingeholt haben. - Die Hitze nimmt immer noch zu und die Ruderer beginnen, anhand der Distanzpfähle, die Kilometer zu zählen. Langsam rächt sich auch der Umstand bitter, dass einige Kameraden einen Hut verschmähen. Die Lippen und Wangen der Betreffenden schwellen an: Anzeichen, die nachdenklich stimmen. Bald bestätigt ein Leistungsabfall die böse Vorahnung. - Eine Ueberprüfung der Zeittabelle ergibt, dass wir mit einer Verspätung von $1\frac{1}{2}$ - 2 Std. rechnen müssen. - Der Zustand der Kameraden verschlechtert sich und sie verspüren teilweise Brechreiz, dieses ernstzunehmende Anzeichen von Hitzestauung, lässt uns beschliessen, bei nächster Gelegenheit ins Schlepp zu gehen. Bei km 222 holt uns die "Valmara" um 11.00 Uhr ein; wir atmen auf und besteigen das Deck, nachdem wir den Weidling angehängt haben. Die Besatzung begrüsst uns herzlich und ist erstaunt, wie weit wir schon gerudert sind. - Bald erreichen wir die Schleuse Vogelgrün, wo wir pflichtschuldigst, das in der Schleuse Kems empfangene Formular abgeben.

Bei km 225, auf der Höhe von Breisach passieren wir eine Fähre. Links und rechts am Ufer ist je ein Brückenglied auf Pontons verankert. Mächtige aufklappbare Aussenbordmotoren gestatten ein rasches Manövrieren und Kuppeln der Glieder mit den Brückenköpfen, die zugleich als Anlegestelle für die Fähre dienen. Wir erfahren, dass diese Fähre heute zum letztenmal verkehrt, da sich der Verkehr in Zukunft über die Strasse auf der Staumauer der neuerstellten Schleuse Vogelgrün abwickelt.

Beruhigt und erfreut stellen wir fest, dass sich unsere lädierten Kameraden im Schatten rasch erholen. Die anderen geniessen unterdessen, vom Deck der "Valmara" aus, die sich zeitweise bietenden Einblicke ins Landesinnere. Plötzlich ein ohrenbetäubender Motorenlärm: eine Mirage hat sich die "Valmara" als Ziel für einen Uebungsangriff ausgesucht. Wir titulieren den Piloten mit echt zürcherischen Kraftwörtern.

Bei km 240 passieren wir die Schleuse Markoltsheim und die "Valmara" eilt, den Weidling wie ein Junges nachschleppend, der Schleuse Rhinau entgegen, die wir um 13.25 Uhr erreichen.

Langsam wird die Gegend interessanter, hie und da stehen Häusergruppen und vereinzelte Bauernhöfe. Schon erkennt man die neuerstellte und bis 2m unter das endgültige Niveau aufgestaute Schleuse Gertsheim. Nach der Schleuse verabschieden wir uns bald von der Besatzung der "Valmara", die empfangene Hilfe herzlich verdankend.

Strasbourg ist in Sicht. - An Untiefen vorbei und unter Brücken hindurch gleiten wir der Nordschleuse entgegen, welche wir - dank der "Valmara" - eine Stunde zu früh erreichen. Der Schleusenwärter orientiert uns über die Lage der Zitadelle, wo wir den Weidling über Nacht einstellen dürfen. Die Behandlung durch die Zollorgane war Dank eines mitgebrachten Schreibens des Franz. Generalkonsulates in Zürich sehr zuvorkommend. Gemächlich geht es die Ill hinauf, vorbei an Lastkähnen, ins Stadttinnere. Am linken Ufer erblicken wir eine Wirtschaft; kurz entschlossen landen wir und laben uns an köstlichem Bier. Rechtzeitig verlassen wir die gastliche Stätte und erreichen den Landungssteg Rohan programmgemäss beim 6 Uhr-Schlag.

Mit einem Kanonenschuss begrüßen wir die zu unserer Begrüssung Herbeigeeilten. Offiziell begrüßen uns die Herren Radius, Adjoint au Maire, in Vertretung des in den Ferien weilenden Maire de la ville de Strasbourg, Minister Gagnebin, Schweiz. Generalkonsul und Schiffmacher, Präsident des Club Suisse de Strasbourg. Nach einer kurzen, herzlichen Begrüssung begibt man sich zum offiziellen Teil in die Mairie.

Herr Adjoint Radius ergreift das Wort und weist in heimeligem Elsässer Dialekt auf die Hintergründe der Freundschaft zwischen den Städten Strasbourg und Zürich hin. Humorvoll äussert er: "Haben unsere Freunde aus Zürich auch diesmal keinen Hirsebrei mitgebracht, so sind sie uns doch als Sendboten der Freundschaft nicht minder herzlich willkommen!" Dem Schreibenden steht als Präsident des LCZ die angenehme Pflicht zu, diese herzlichen Worte zu verdanken und darauf hinzuweisen, dass diese Fahrt nur Dank des Einsatzes der 7 LCZ'ler ermöglicht wurde. Abschliessend wird als sichtbares Symbol der jahrhundertealten Freundschaft zwischen

den beiden Städten ein Präsent unseres Stadtpräsidenten, Dr. Sigmund Widmer, an Herrn Adjoint Radius überreicht. Herr Minister Gagnebin weist seinerseits darauf hin, dass der Rhein der Fluss der Treue sei und sich als einigendes Band durch Europa ziehe. Seine wirtschaftliche Bedeutung sei ebenfalls keine Erscheinung der Neuzeit, sondern reiche ebenfalls viele Jahrhunderte zurück.

Nur zu schnell müssen wir uns entschuldigen; aber der Weidling muss zu der eine Stunde entfernten Zitadelle gebracht werden. Autos der Mairie bringen uns in rasantem Tempo zur Landungsstelle zurück. - Es würde zu weit führen, alle Details aufzuzeichnen, Tatsache ist, dass wir mit nur einviertelstündiger Verspätung um 20.45 Uhr im Hause des Europarates eintreffen. In den folgenden Stunden wird in gemütlichem Beisammensein der Verbundenheit mit dem Heimatlande gedacht, wobei auch gegenüber dem Gastlande nicht mit Komplimenten gespart wird. Ist es Fügung oder Zufall, dass der Präsident des Club Suisse de Strasbourg Schiffmacher heisst, dem die sieben Limmatclübler als Gruss aus der Heimat ein Präsent des Stadtpräsidenten von Zürich überreichen dürfen? - Zu vorgerückter Stunde kehren wir ins Hotel zurück; wo wir sofort tief einschlafen.

3. Tag Mittwoch, den 2. August 1967

Zwecks rascher Erledigung der notwendigen Arbeiten, trennen wir uns am Vormittag in zwei Gruppen. Die Eine bringt den Weidling vom Strasbourger- zum Kehler-Hafen, am gegenüberliegenden Rheinufer. Faszinierend sind die kilometerlangen, grosszügig angelegten Hafenanlagen. Bei der Rhinus AG wartet bereits der Rheinkahn "Königsee" auf unser Kommen. Unter der kundigen Leitung des Kapitäns ist der Weidling rasch und fachgemäss verladen. Anschliessend bringt die fürsorgliche Agentin der Reederei Zürich AG die Mannen, in entgegenkommender Weise, im Auto nach Strasbourg zurück. Unterdessen haben die Anderen die Zeche im Hotel beglichen und das Gepäck zum Bahnhof gebracht. Kaum sind wir wieder vereint, holen uns Mitglieder des Club Suisse zu einem Abschiedstrunk ab. Gedanken werden ausgetauscht und nur zu schnell ist die Stunde des Scheidens da. Indem wir der Hoffnung Ausdruck geben, unsere Gastgeber einmal in Zürich bewirten zu dürfen, trennen wir uns.

Bald wiegt uns der TEE-Zug "Edelweiss" mit leisem Rattern durch Wiesen, Wälder und Städte, Zürich entgegen. Im HB - Zürich empfangen uns überraschend einige Limmatclübler mit Anhang, an ihrer Spitze schwenkt Ehrenmitglied Fritz Sterchi die Vereinsfahne. Gemeinsam begibt man sich ins Clubhaus, - wo wir gerührt unter der Türe stehen bleiben. Auf geschmücktem Tisch ist ein kulinarisches Mal angerichtet, - gespendet von einem alten Kämpen.

Damit fand ein Unternehmen seinen Abschluss, das den Zweck hatte, bestehende Freundschaftsbande zu erneuern. Auf Grund der uns entgegengebrachten Sympathien glauben wir annehmen zu dürfen, dass dies gelungen ist.

Im Namen der Mannschaft und des ICZ danke ich Behörden, Firmen und Privatpersonen, die unsere Fahrt in irgend einer Form unterstützten und damit wesentlich zum guten Gelingen beitrugen.

W. Karpf