velmbo

Rundschau Nr. 204

Mitteilungsblatt der Vereinigung ehemaliger Lehrlinge von Maschinenfabriken MFO, BBC, ABB, Lernzentren LfW und libs Werk Oerlikon

Zürich, im Oktober 2025

Aus dem Vorstand	3
Bericht Jahrestreffen 2025	4
Bericht Lehrabschlussfeier 2025	10
Neue Ehemalige 2025	11
Mitgliederversammlung 2026	12
Bericht Bollsta Tanker	13
Bericht Kraftwerk Lüen	21
Vorstandsadressen	27

Aus dem Vorstand

Liebe Ehemalige

Das Jahrestreffen vom 6. Mai in Rheinfelden war ein voller Erfolg. Bei frühlingshaften Temperaturen fanden über 90 Ehemalige und Gäste den Weg nach Rheinfelden zur Brauerei Feldschlösschen. Der ausführliche Bericht von Elvira (Text) und Edi Bodmer (Bilder) zu diesem schönen Tag könnt Ihr in dieser Rundschau nachlesen.

Ein grosses Ereignis war diesen Sommer die Fussball-Europameisterschaft der Frauen (2.-27. Juli) in der Schweiz. Es war ein großer Erfolg mit einem neuen Zuschauerrekord und vielen Toren, was die positive Entwicklung des Frauenfußballs unterstreicht.

Vom Wetter her kann man sagen: Hitze im Juni und August, kühl und nass im Juli und der Sommer 2025 war bereits wieder gelaufen.

An der diesjährigen Lehrabschlussfeier von libs, konnten 21 Absolventen für die Velmbo gewonnen werden. Auch hierzu ein kurzer Bericht in dieser Rundschau.

Allgemein sind sehr spannende Berichte in dieser aktuellen Ausgabe der Velmbo-Rundschau zu finden. Unter anderem ein Bericht von Heinz Vaterlaus über einen nicht alltäglichen Einsatz anno 1966 auf einem Tanker von Wilhelmshafen nach KHARG ISLAND im Persischen Golf. Des Weiteren ist auch ein Bericht von Ernst Pargätzi, über ein Projekt bezüglich einer Revision einer alten Dampfgeneratorgruppe, welcher zugleich auch ein Aufruf zur Mitarbeit an diesem Projekt ist.

Ich wünsche allen eine schöne Herbstzeit, besinnliche Advents- und Festtage sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Der Präsident

Markus Gadient

Bericht Jahrestreffen 2025

Der Brauer und der Bauer

Oh, die Informationen zum 83. Velmbo Jahrestreffen liegen in der Post. 1.) Ojeeee, ich bin so gar keine Biertrinkerin. Aber 2.) Ich war noch nie in der Feldschlösschen Brauerei und kenne die berühmten schlossartigen Bauten nur vom Sehen. Wenn ich als Kind mit meiner Familie auf der Autobahn daran vorbeifuhr, wusste ich immer, jetzt sind wir bald zuhause.

Und so gilt bald einmal:
10. Mai 2025, 9:00 Uhr, Bahnhof Oerlikon. Abfahrt des Cars, um die fröhliche Reisegesellschaft nach Rheinfelden zu bringen. Nach der Ankunft werden wir für die Führungen in

drei Gruppen aufgeteilt. Also zunächst in zwei Gruppen. Die dritte Gruppe startet etwas später und nimmt all diejenigen mit, welche zuerst noch die WCs aufsuchen müssen, plus noch sonst ein paar Übriggebliebene. Unsere «Restgruppe» beginnt mit einem Besuch bei den stärksten und schwersten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Pferden. Vor den Stallungen werden wir noch darauf aufmerksam gemacht, dass die Tiere vielleicht noch nicht ganz wach seien. Und tatsächlich, während die einen bereits beim Frühstück sind, betrachten uns andere unter halbgeschlossenen Lidern hindurch.

Als kräftige Brauereipferde stehen hier 6 Belgische Kaltblüter und 2 Süddeutsche Kaltblüter im Einsatz. Allesamt sind sie sogenannte Lichtfüchse, das heisst, hellbraune Pferde mit blonder Mähne und blondem Schweif. (Von der Färbung her in etwa so wie die bekannten Haflinger). Für die Aufhellung des Langhaares ist ein gewünschter Gendefekt zuständig, welcher das rote Farbpigment aufhellt. Aber eben nur bei Mähne, Schwanz und den langen Haaren an den Füssen und zum Teil am Kinn. Das entsprechende Gen muss von beiden Elternteilen vererbt werden. Jedes dieser imposanten Pferde, mit einem Stockmass von 170cm und einem Gewicht von gut 900kg, vertilgt pro Tag 3kg Kraftfutter, 10kg Heu und trinkt 50 Liter Wasser. Die Tiere dürfen auch regelmässig auf die Wiesen der Brauerei. Mit etwa 18 Jahren werden sie pensioniert und dürfen ihren Ruhestand auf Weiden von «Le Roselet» im Jura geniessen.

Bericht Jahrestreffen 2025

Von der Gründung der Brauerei bis zum 1. Weltkrieg, wurde das Bier ausschliesslich mit der Bahn oder den Pferdewagen ausgeliefert. Damals standen in der ganzen Schweiz bis zu 100 Kaltblüter im Einsatz. Mit der Einführung der ersten Lastwagen ab 1912, nahm deren Zahl jedoch ständig ab.

Heute sind es noch 8 Tiere, welche täglich unterwegs sind. Entweder als Zweispänner beim Ausliefern von Bier, Mineralwasser und Softdrinks in die nähere Umgebung, oder bei speziellen Events als imposanter Sechsspänner. Dieser Wagen mit seinen Fässern hat ein Gewicht von 5,1t und das ganze Gefährt (Wagen plus Pferde) misst in der Länge 16m, in der Breite 2,2m und in der Höhe 3,7m. Zu diesen Anlässen werden die Pferde mit einem geräumigen blauen Transporter gebracht.

Wir wechseln in eine enge Gasse zwischen den Häusern. Unter einer Uhr an der Fassade hängt die erste Braupfanne des Theophil Roniger, in der er im Keller des Restaurants «Sonne» in Magden sein erstes Bier herstellte. Er erlernte den Beruf des Brauers und war anschliessend als Wandergeselle unterwegs. Nach seiner Rückkehr begann die Erfolgsgeschichte des «Feldschlösschen», mit dem eher armen Kramladenhändler- und Wirtssohn Theophil Roniger aus Magden und Mathias Wüthrich, dem Sohn eines gutbetuchten Bauern im Nachbarort Olsberg. Der eine hatte die grossen Ideen, der andere das für deren Umsetzung nötige Geld. Sie kauften eine alte Fabrikliegenschaft in der Nähe des Bahnhofs von Rheinfelden und Wüthrich investierte zusätzlich 365’000 Franken in den Umbau und die modernsten Einrichtungen jener Zeit. Am 8. Februar 1876 wurde der erste Sud gebraut, und im ersten Betriebsjahr entstanden 3’600hl Bier. 1889 wurde ein Gleisanschluss von der Brauerei zum Bahnhof gebaut, und 1907 erwarb das Feldschlösschen die erste Lok. 1890 wird der Betrieb zu einer Aktiengesellschaft. 1892 erhielt die Brauerei ihre erste Eismaschine, welche sie von der Natureisbeschaffung befreite. 1913 verstarb der 69-jährige Roniger, und sein älterer Sohn Adolph übernahm die Leitung. 60 lange Jahre war er im Feldschlösschen tätig und führte den Betrieb durch 2 Weltkriege, Rohstoffkrisen und Marktzusammenbrüche. Noch vor den SBB führte Feldschlösschen 1947 zum Transport Paletten ein, wie sie auch heute noch weltweit Verwendung finden. Trotz anfänglich mehrerer pessimistischer Stimmen, wuchs das Feldschlösschen in den folgenden Jahren stetig. Zusammen mit Fachleuten plante Theophil Roniger seine Schlossbauten sorgfältig und zukunftsorientiert. 1959 entstand der erste Sud im erweiterten Sudhaus, und 1965 wurde die vierte Sudlinie eingeweiht. Damit war das zweiteilige Sudhaus auf die heutige Grösse mit 12 Pfannen angewachsen.1974 überschritt die Bierproduktion die magische Grenze von 1 Million Hektoliter. 2013 setzt der Betrieb den ersten 18-Tonnen-Elektro-Lastwagen der Schweiz ein. 2021 schliesslich, wurde das Besucherzentrum «Brauwelten» eröffnet. Seit 2000 ist das Feldschlösschen eine Tochtergesellschaft der dänischen Carlsberg-Brauereigruppe.

Bericht Jahrestreffen 2025

Und Mathias Wüthrich? Seine Spur verliert sich…
Wir betreten das erste Sudhaus aus dem Jahr 1909. Dieser im Jugendstil wunderschön ausgestaltete Bau ist immer noch in Betrieb. Blau gekachelte Wände, marmorne Säulen und Treppen, ein Wandrelief der Brauerei mit Umgebung, grosse Bogenfenster und auf einem der Fenster das Bild des Theophil Roniger in einem Gerstengarbenkranz. Dazu der Sinnspruch über den Firmengründer: «Immer fleissig früh und spat, im Denken wie auch in der Tat.» Imposant sind 6 grosse, glänzende Kupferpfannen, welche nur zum Teil sichtbar sind. Der grössere Teil verschwindet im unteren Geschoss. Denn in einer Pfanne haben 40'000 Liter Platz.

In diesem (Doppel-)Haus gibt es - sichtbar oder im Keller- 4 Maischepfannen für den Abbau der Malzstärke zu Malzzucker (Schüttung 8'000 kg pro Sud), 4 Läuterbottiche zur Trennung der Würze von den festen Bestandteilen (Treber) und 4 Würzepfannen zum Kochen der Würze unter Zugabe von Hopfen (Tagesproduktion 22 Sude à 40'000 Liter). Ebenfalls im Keller befinden sich 36 Tanks, in welchen gesamthaft 13 Mio Liter Bier während 6-7 Wochen gären und reifen. 8 Ammoniak-Kältekompressoren kühlen das Bier vor dem Abfüllen in die Tanks auf 7°C ab. Früher wurde dazu Eis verwendet. Im Winter 1877/ 1878 war es jedoch so warm, dass kein Weiher in der Umgebung von Rheinfelden gefror. Also machte sich eine Mannschaft mit einigen Pferden auf den Weg ins Klöntal, um dort auf dem See zu «eisen». Der Transport ins Feldschlösschen erfolgte dann mit der Bahn. Das Ganze war ein kostspieliges Unterfangen.
Wir kommen zu einem Modellbau des heutigen Feldschlösschens. So erhalten wir einen Überblick von der ganzen Anlage. Daneben steht ein Kühlschrank mit Mineralwasser für unsere trockenen Kehlen. Es versteht sich von selbst, dass dieser Kühlschrank ebenfalls, wie ein kleines (Feld)Schlösschen aussieht.

Weiter geht es in eine Ausstellung, in der wir Gerstenmalz in drei verschiedenen Röststufen sehen, riechen und schmecken können. Übrigens, was ist eigentlich Malz? In der Mälzerei werden die Gerstenkörner gereinigt und sortiert zu Braugerste und Futtergerste. Anschliessend gelangt das Braugetreide in Silos. Hier wird Wasser dazu gegeben und das Korn währen 1 bis 2 Tagen eingeweicht («Weiche»). Danach kommt es in den Keimkasten zum Keimen bei 15°C. Dabei wird von unten Luft zugeführt und die Abluft weicht nach oben weg. Beim Keimen werden Enzyme (in diesem Fall Eiweisse) gebildet und ein Teil der Stärke in Zucker umgewandelt. Anschliessend gelangen die Keimlinge in die Darre. Dabei wird, ebenfalls von unten, warme Luft zugeführt und entweicht durch eine kleine Öffnung im schrägen Dach. Je nachdem, bei welcher Temperatur gedarrt wird, entstehen die verschiedenen Röststufen. Nach dem Trocknen wird das Produkt entkeimt. Das Malzkorn kommt nun ins Malzsilo und wird bei der Brauerei zur Bierherstellung angeliefert. Die Keimlinge werden zu eiweissreichem Futtermittel.

Neben dem Malz liegen Hopfenblüten und -Pellets. Ein stark vergrössertes Bild zeigt Hefepilze unter dem Mikroskop. Die Hefe ist ein einzelliger Pilz (Durchmesser 5-10

Nanometer), der Zucker in Kohlendioxid umwandelt. Dadurch geht zum Beispiel der Brotteig auf. Schon in der Antike wurde Hefe zur Brot-, Bier- und Weinherstellung verwendet. Plinius der Ältere (ca. 23-79 n Chr.) beschrieb die Züchtung des Pilzes zu diesem Zweck. Im Mittelalter gab es den Beruf des Hefners, der in den Braupausen die Hefe pflegte und vermehrte. Trotzdem bestand immer die Gefahr einer Verunreinigung durch Schimmelpilze oder Bakterien. So war das Gelingen des Brauens lange Zeit ein Zufall oder, bei den Mittelalterlichen Mönchen, ein Göttlicher Segen. Heute stammen die Hefen aus streng kontrollierten Reinzuchten. «Rein» deshalb, weil nur ein bestimmter Hefestamm darin enthalten sein darf. Natürliche Hefen bestehen immer aus einem Gemisch. Welcher Stamm sich da schlussendlich durchsetzt, ist immer ungewiss. Die Wichtigkeit und die Funktion der Hefe für die Gärung wurden erst 1876 von Louis Pasteur entdeckt. Der Chemiker Eduard Buchner (1860-1917) forschte ebenfalls über die Hefe und erhielt 1907 den Nobelpreis in Chemie für seine Arbeit «Alkoholische Gärung ohne Hefezellen».
Nun ist «Brauhefe» aber nicht immer gleich «Brauhefe». Es gibt die obergärige Hefe und die untergärige Hefe. Die obergärige liebt warme Temperaturen von 18-20°C, die untergärige braucht kalte Temperaturen von 4-9°C. Entweder war ein kalter Felsenkeller vorhanden, in dem man auch im Sommer Bier herstellen konnte, oder man braute nur obergäriges Bier, oder man kühlte das Bier mit Eisblöcken, welche man im Winter aus den gefrorenen Gewässern bezog. Häufig wurde einfach im Sommer obergäriges und im Winter untergäriges Bier hergestellt. Mit der Erfindung von naturunabhängigen Kühlmöglichkeiten Mitte des 19. Jahrhunderts, wurde auf hauptsächlich untergäriges Brauen umgestellt. Des Weiteren bildet die obergärige Hefe Zellverbände, in denen sich Bläschen mit Gärungsgas anreichern. Daher steigt die Hefe nach der Gärung nach oben und kann abgeschöpft werden. Die untergärige sinkt langsam nach unten. Dadurch verlängern sich Gärvorgang und Lagerung. Obergärige Hefe kann auch zum Backen verwendet werden, untergärige schmeckt dafür zu bitter. Obergärige Biere sind zum Beispiel das Weizenbier oder das Pale Ale, zu den untergärigen Bieren zählen unter anderen das Lager Hell (das meistgetrunkene Bier in der Schweiz), das Lager Dunkel oder das Pils. Starkbiere gibt es sowohl obergärig als auch als untergärig.

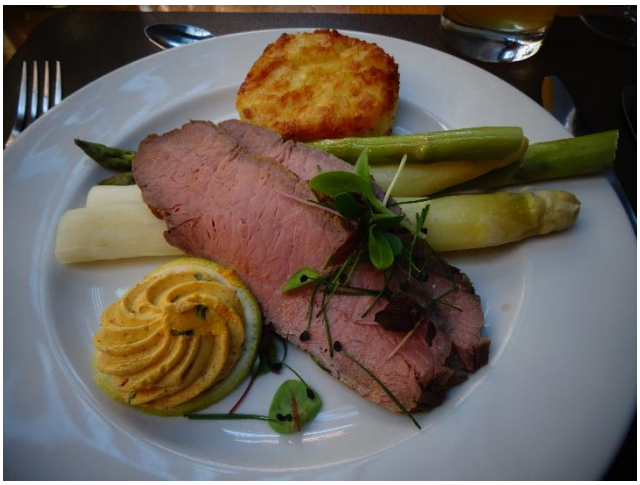
Nun braucht es zum Brauen auch viel Wasser, denn 75% des Bieres besteht aus Wasser. Um 1 Liter Bier herzustellen, braucht es sogar 3,2 Liter Wasser. Da ist es praktisch, dass das benachbarte Magden eine Quelle mit Trinkwasser beherbergt. Von daher bezieht das Feldschlösschen sein benötigtes Nass. Die Leitung von der Quelle zur Brauerei ist jedoch etwas zu lang, deshalb darf das Wasser in der Brauerei nicht als Trinkwasser, sondern nur als Wasser in Trinkwasserqualität bezeichnet werden.
Am Ende des Rundgangs treffen sich unsere drei Gruppen zu einer gemeinsamen Filmvorführung über das Leben und Wirken des Brauers und des Bauern.
Nun naht der Höhepunkt des heutigen Ausfluges, das Degustieren. Wir bekommen alle eine kleine Karte, den Bierpass, mit der wir an 23 im Kreis angebrachten Zapfsäulen etwas Bier ausschenken und probieren können. Nachdem ich die Funktionsweise der Karte kapiert habe, trinke ich mich durch diverse Biersorten und knabbere dazu an einer grossen Brezel. Bis die Karte leer ist, dauert es eine Weile und ich teste einzelne Biere ein 2. Mal. Fazit: Bier ist immer noch nicht mein Getränk.

Bericht Jahrestreffen 2025

Zum Mittagessen versammeln wir uns im Wintergarten des Feldschlösschen-Restaurants. Die Dekoration hat natürlich einen Bezug zur Brauerei. An der Decke hängen grosse Räder, auf denen jeweils über 20 Lampenglocken stecken. Die Räder und die Deckenbalken wurden mit künstlichen Hopfenpflanzen umrankt. An der Wand befindet sich eine grosse Zeichnung der Gebäude mit einem beladenen Zweispänner davor. Draussen fährt ebenfalls ein Zweispänner vorbei. Heute ist auch noch Frauentag im Feldschlösschen. Führung und Kutschfahrt durch Rheinfelden nur für Frauen.

Als Getränk zum Essen, entscheide ich mich für ein alkoholfreies Pfirsichpanasche. Um alkoholfreies Bier zu erhalten, wird entweder dem Bier der Alkohol entzogen oder die Gärung wird so beeinflusst, dass weniger Alkohol entsteht. Im ersten Fall wird das Bier (mit 4-5 %) durch eine Vakuum-Destillationsanlage geschleust. Alkohol verdampft üblicherweise bei 78,3°C, im Vakuum schon bei 45°C. So entstehen weniger Geschmacksveränderungen. Bei der anderen Variante wird die Hefe schon nach kurzer Zeit entfernt und die Gärung so gestoppt. Dabei entstehen weniger als 0,5 Volumenprozent Alkohol.

Zunächst wird uns ein «Mediterraner Grillgemüse Salat» serviert, als Hauptgang «Niedergegartes rosa Entrecote mit Kräuterbutter, Kartoffelgratin und Buntem Spargel» oder «Gemüse-Quorn-Geschnetzeltes mit Currysauce und Reis».



Nun kann ich nicht mehr widerstehen und ich trinke zu dem fantastischen Essen doch noch ein Glas Rotwein.

Zur Verdauung schlendere ich über den Hof und betrachte die alten Fahrzeuge der Brauerei. Ein alter Spezialbahnwagen für Bier, 2 Lastwagen von 1917, 1 Saurer 1933, 2 Berna von 1935, ein Hürlimann-Traktor, ein Berna für die Betriebsfeuerwehr von 1937 und, nebst weiteren Lastwagen, die Dampflok der schweiz. Locomotiv- u. Maschinenfabrik Winterthur aus dem Jahre 1907 und im Einsatz bis 1965. In der Halle findet gerade die «Authentica»-Messe statt. Dieser Verein wurde 2012 gegründet, zur Unterstützung der Eigenständigkeit von Kleinproduzenten und zur Stärkung des schweizerischen Handwerks. Hier in der Halle entdecke ich auch einen Fiat von 1914, ursprünglich bei der Feuerwehr zum Personen-, Leiter- und Handdruckspritzentransport im Einsatz, dient er heute der «Durstwehr».

Bericht Jahrestreffen 2025

Aussen an den Gebäuden hängen kleine sehenswerte Strassenlampen. So ist zum Beispiel bei der einen die schmiedeeiserne Halterung einer Hopfenpflanze nachempfunden, und die eigentliche Lampe ist die Knospe, eine andere stellt ein Silo dar, eine Lampe ist verziert mit einem kleinen Teil der Burg, eine andere Lampe hat als Bild einen Zuber mit Getreide und einem Holzhammer, umrankt von einer Hopfe. Inzwischen ist das Dessert und der Kaffee serviert worden: «Marinierte Erdbeeren mit Vanille Glacé und Rahm».

Erfüllt mit vielen neuen Eindrücken machen wir uns auf den Heimweg. Da auf der Autobahn Stau gemeldet worden ist, fährt uns unser Chauffeur dem Rhein entlang «über Land» nach Zürich. In Magden kommen wir an der «Sonne» vorbei, der Geburtsstätte von Adolph Roniger und auch von seinem Bier.
Vielen lieben Dank für den schönen Tag!

Elvira Bodmer

velmbo Rundschau

Die velmbo-Rundschau ist auch per E-Mail erhältlich und auf der Homepage verfügbar!

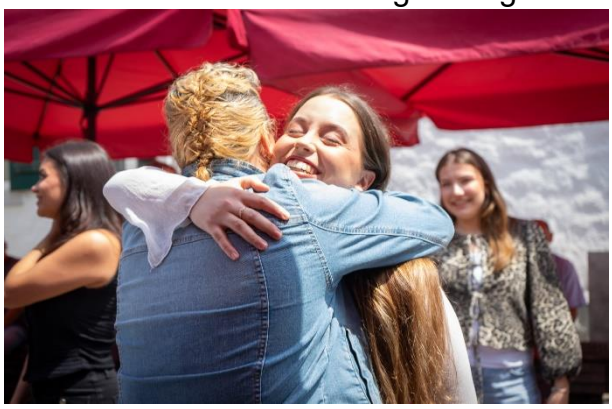
Um Papier- und Versandkosten zu sparen, bieten wir auch die Möglichkeit an, die velmbo-Rundschau, statt per Post, per E-Mail zu beziehen. Die Anmeldung für den elektronischen Bezug der Rundschau erfolgt auf unserer Homepage:

- **www.velmbo.ch**
- **Mitgliedschaften**
- **Mitglied Änderungen**

Lehrabschlussfeier 2025 Zürich/Rapperswil

Am 04. Juli 2025, fand die Lehrabschlussfeier von libs Zürich in feierlichem Rahmen statt! Mit grosser Freude durften wir 77 junge Lernende beim erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung begleiten. Ein Moment voller Emotionen und verdientem Stolz.

Begrüsst wurden Gäste, Lernende und Familien von Christian Villiger und Daniel Knecht. Für inspirierende Worte sorgte Festredner Andri Silberschmid, der die Bedeutung von Fachkräften für die Zukunft der Schweiz hervorhob.
Musikalische Highlights setzten Anesa und Sara Dauti mit zwei stimmungsvollen Showblöcken. Durch das Programm führten die Moderatoren Leyla Chykulina und Joel Müller, die mit einem Rückblick auf die Lehrzeit für viele Lacher und schöne Erinnerungen sorgten



Familien, Berufsbildnerinnen und Berufsbildner sowie Gäste feierten alle gemeinsam unsere Absolventen und machten den Anlass zu einem besonderen Fest. Wir gratulieren allen Diplomandinnen und Diplomanden herzlich zu diesen aussergewöhnlichen Erfolgen und wünschen Euch für Eure berufliche wie private Zukunft nur das Beste!

Neue Ehemalige 2025

Im Juli 2025 haben 77 Lernende der libs ihre Lehre mit Erfolg abgeschlossen.

Wir von der VELMBO gratulieren ihnen dazu ganz herzlich!

Herr	Bisig	Bela
Herr	Bolta	Maksim
Herr	Bossi	Fabiano
Herr	Chalhoub	Mohamad
Herr	da Cruz Banin	Lucas
Herr	Föhn	Johannes
Herr	Gossweiler	Joas
Herr	Grande Molina	Izan
Herr	Mensah	Malcolm
Herr	Müller	Joel
Herr	Pasagic	Tarik
Herr	Romer	Joël
Herr	Roth	Livio
Herr	Ryffel	Timo
Herr	Savic	Ivan
Herr	Schubert	Milo
Herr	Sijaric	Semir
Herr	Steinberger	Simon
Frau	Zwygart	Lilian
Herr	Wintsch	Sebastian
Herr	Wolff	Basil

Anlässlich der Lehrabschlussfeier haben sich die 21 oben genannten Personen entschlossen der VELMBO beizutreten.

Programm Velmbo Mitgliederversammlung
Samstag, 30. Mai 2026

provisorischer Tagesablauf

ab 8.45 Uhr	Besammlung am Bahnhof Oerlikon Nord
09.00 Uhr	Abfahrt mit Car nach Unterägeri zum Seminarhotel am Ägerisee
Ca. 10.00 Uhr	Eintreffen mit dem Car und der Direktanreisenden Kaffee u. Gipfeli
11.00 Uhr	Mitgliederversammlung im grossen Saal Gäste dürfen sich am Ägerisee verweilen
11.45 Uhr	Apéro
12.15 Uhr	Mittagessen im Restaurant
15:00 Uhr	Rückfahrt mit Car nach Zürich Oerlikon via ZH Oberland Individuelle Rückreise
Ca.16:30 Uhr	zurück beim Bahnhof Oerlikon

Allfällige Anträge für die Mitgliederversammlung seitens Mitglieder sind bis Freitag, 27. Februar 2026 schriftlich dem Vorstand einzureichen!

Hinweis zum Datenschutz!

Wer an unseren Anlässen nicht fotografiert werden möchte, wird gebeten sich an den Tagungen beim Vorstand zu melden. Ansonsten gehen wir davon aus, dass auch eine Veröffentlichung in der Rundschau in Ordnung ist.

Bericht Bollsta Tanker

In Visp war die Arbeit beendet. Ich konnte, nach nur drei Tagen Aufenthalt, an die Heimreise denken. Ich hatte es so eingerichtet, dass das Wochenende frei zur Verfügung stand, was in meinem Beruf als Monteur einer Weltfirma, nicht unbedingt selbstverständlich ist. Zudem hatte ich das Glück, dieses freie Wochenende im Kreise meiner Angehörigen zu verbringen, denn die kommende Arbeit begann erst am Mittwoch.

Am Montag, man schrieb den 14. März 1966, begab ich mich zur Rückmeldung vom beendigten Auftrag in Visp ins Montagebüro. Es wurde viel diskutiert über Technisches, Privates, Alltägliches und Belangloses, eben über Alles, worüber man sich unterhalten kann. Ich fragte nach etwelchen neuen Arbeiten in der nächsten Zeit und war eigentlich zufrieden, dass nichts für die kommenden Tage in Aussicht stand. Mit diesem Bescheid in mir, wechselte ich ins technische Büro, um noch einige Kleinigkeiten zu regeln. Wenn ich glaubte, dass vor einer Woche nichts Neues vorhanden sein würde, wurde ich eine Stunde später eines Besseren belehrt. Übers Telefon wünschte mich mein Chef nochmals in seinem Büro zu sprechen. «Sind sie schon einmal mit einem Schiff, einem Öltanker gereist?» Mit diesen Worten empfing er mich. Ich musste dies verneinen. «Es ist so» erörterte er mir, «vor zehn Minuten habe ich ein Telegramm vom Norwegischen Tanker BOLLSTA erhalten. Es scheint, dass die Turbo-Generator Gruppe für die Stromversorgung in die Brüche gegangen ist. Wenn sie Interesse haben, auf diesem Öltanker die Turbine wieder in Ordnung zu bringen, wäre mir das recht. Ich überlegte es mir nicht allzu lange, da die Abreise schon am nächsten Tag bevorstand. Der Montag war im Nu um, zumal noch Einiges zu erledigen war: Sämtliche Papiere in Ordnung bringen, Geld auf der Kasse der MFO abholen, Koffer bereitstellen und 100 andere Dinge, die erledigt werden mussten.

Natürlich musste ich meiner Frau, die für Sie traurige Mitteilung machen, da ich Sie nicht auf diese Reise mitnehmen konnte. Im Laufe des Nachmittags wurde mir telefonisch mitgeteilt, dass die Abreise auf den kommenden Donnerstag verschoben worden sei und im Übrigen mein Chef mich begleiten würde. Die zwei Tage Wartezeit waren schnell, ja zu schnell vorüber.

Am 17. März 1966 pünktlich um 10:00 Uhr fand ich mich im Flughafen Kloten ein, um den Flug nach Bremen via Frankfurt in Angriff zu nehmen. Keine halbe Stunde später gesellte sich mein Chef zu mir. Nach getaner Flugbuchung setzten wir uns mit einer Tasse Kaffee an einen Tisch. Über dies und das plaudernd verstrich die Zeit bis zum Abflug um 11:30 Uhr schnell. So sagte er mir, dass er noch nicht genau wisse, wohin die Reise gehen würde. Es gebe zwei Möglichkeiten: in den Persischen Golf oder aber nach Südamerika. Im Grunde genommen freute ich mich auf diesen «Job».

Eine Flugreise ist sehr interessant für Jedermann. Was mich anbelangte, hatte ich schon einige Flugstunden auf dem Buckel, mein Beruf bringt es mit sich. Trotzdem ist es jedes Mal von neuem ein Erlebnis. Den Weg zum Flugzeug hinter uns gebracht, bestiegen wir den vom Metall glänzenden Vogel, eine VICKERS VISCOUNT der LUFTHANSA. Wenige Minuten nachher rollte der Vogel über die Piste, um sich elegant und mit Gedröhn in die Luft zu heben.

Bericht Bollsta Tanker

Ich gebe zu, ein gewisses ungemütliches Gefühl kommt bei jedem Flug in mir auf. Wahrscheinlich kommt es von der enorm schnellen Höhenüberwindung. Nein, nicht Angst vor dem Fliegen, beileibe nicht, aber es gibt ein wenig Ohrensausen. Übrigens, dem Ohrensausen Abhilfe bringt ein paar Mal leer schlucken. So sassen wir da in dieser Errungenschaft moderner Technik. Ein «Lunch» so ein kleines Etwas zum Essen wurde serviert. Ich glaube eher, dieses kleine Etwas ist da, damit die Fluggäste das Fliegen nicht als langweilig empfinden. Man hat nichts zu tun als zu sitzen und zu warten bis zur nächsten Landung. Sie wurde auch später bekannt gegeben. Frankfurt, welch schöne Stadt muss es sein. So viele Male, wie ich im Flughafen Frankfurt war, von der Stadt sah ich hauptsächlich tausende Dächer, zumal ungezählte Lichter bei Nacht. Der längere Aufenthalt zwang uns, die wir selten ohne Durst sind, ein Bier zu trinken. Es können auch zwei gewesen sein. Interessant war, dass wir nirgends auf Speisekarten die weltbekannten «Frankfurterli» fanden. Man pries die nicht minder bekannten und berühmten «Wienerli» an. So assen wir, wie gesagt und vorher erwähnt, nur zum Zeitvertrieb, jene Spezialität aus der österreichischen Metropole.

Den Abflug nach Bremen überstand ich genau so gut wie den von Kloten, heroisch.
Wenn ich von Frankfurt nichts erzählen kann, so will ich versuchen, dies von Bremen zu tun. In rasanter Taxifahrt über etwas holprige Kopfsteinpflaster, auch nicht gerade sanft in den Kurven und Biegungen, erreichten wir den Bahnhof. Eine grosse Halle, nicht sehr schön aber sehr stinkend von Dampf und Rauch der Lokomotiven, gemischt mit Abgasen der Dieselloks. Auf dem Platz davor flatterten einige Fahnen, deren Herkunft ich nicht zu deuten wusste. Weiter zierten einige Blumenbeete und ziemlich vernachlässigter Rasen die Umgebung. Sehr reger Verkehr pulsiert um und über den Platz, wahrscheinlich Bahnhofplatz benannt. Bis zur Abfahrt unseres Zuges schauten wir uns das Treiben, das Kommen und Gehen in der Halle an. Wie viel Wiedersehensfreude man an einem solchen Ort sieht, aber auch viele Abschiedswehen. Unberührt von den beiden Empfindungen geht das Arbeitervolk seines Weges. Vieleicht macht der eine oder andere Halt bei der Imbissecke gleich beim wartenden Zug. Wahrscheinlich gehört dieser Halt jenes Arbeiters mit der abgetragenen Jacke, der schräg nach vorne gezogener Mütze zu seinem Tagespensum.

In schneller Fahrt näherten wir uns Wilhelmshafen, dem Ausgangspunkt meiner eigentlichen Reise. Während der Zugfahrt wechselten wir nur wenige Worte. Meine Gedanken waren bei meiner Frau, welche ich einige Wochen nicht mehr sehen sollte. Ich stellte mir wieder und wieder die Frage: Muss ich meiner Liebsten so viel einsame Zeit antun oder hätte ich einfach nein zu dieser Arbeit, diesem Einsatz, sagen sollen? Ich gestehe mir ein, dass für junge verheiratete Leute, kaum zwei Monate im Ehestand, eine solche Trennung nicht eben das Beste ist. Anderseits kann ich nicht einfach jeden Auftrag, der mir aufgetragen wird, ablehnen. So überlegte ich hin und her, wobei der Zug ratternd durch die Landschaft brauste.

Bericht Bollsta Tanker

Wilhelmshafen 2017

Schnell hatten wir uns in Wilhelmshafen ein Taxi organisiert. Im Hotel angekommen belegten wir unsere reservierten Zimmer. Es waren welche mit allem Komfort, ein hellgrünes Bad mit Dusche, im Zimmer ein mausgrauer Spannteppich, teakähnliche Möbel, weisses Telefon auf dem Nachttisch, eine schmiedeeiserne Früchteschale, die natürlich nichts enthielt, zwei Bilder mit unmöglich zu deutenden Darstellungen und Dergleichen mehr, trug zum Zimmer mit «allem Komfort» bei. Das Schiff wurde auf Freitag-Mittag, drei Uhr, erwartet, was natürlich unverbindlich war. Es liess auf sich warten. Wir zwei, mein Chef und ich lungerten in der Empfangshalle und den Korridoren des Hotels herum, am Stundenlohn, versteht sich. Da, endlich, wurden wir gebeten, uns auf den «Kahn» zu begeben. Wir besichtigten die havarierte Maschine und schlugen uns mit einer Menge englisch schwatzenden Leuten herum. Die ganze Nacht bemühten wir uns, einen Maschinenteil, der besonders in Mitleidenschaft gezogen war, zu reparieren. Von schlafen war keine Rede. Endlich, im Laufe des nächsten Vormittags hatten wir es geschafft. Müde, aber doch zufrieden mit dem gelungenen Werk der Nacht, setzten wir uns im Hotel an den Frühstückstisch. Endlich eine ruhige Minute, dachten wir und stärkten uns am reichlichen Frühstücksbüffet.
Wieder auf dem Schiff angelangt, erteilte mir mein Chef noch diese und jene Instruktion zum weiteren Verlauf der Revision und machte mich noch auf besondere Schwierigkeiten aufmerksam. Bald kam die Stunde des Abschieds vom Vorgesetzten. So vertrat ich nun allein die Schweizer Maschinenbau Firma MFO. Nicht ganz richtig, denn ich war für die Firma ESCHER-WYSS auf dem Schiff. Nun war ich auf mich allein angewiesen, dies für die nächsten vier bis fünf Wochen.

Ich war gerade daran, einige Details und Teile zu sortieren, als mich ein Stampfen, ein Pfeifen wie von Pressluft oder so erschreckte. Schnell sah ich mich um und bemerkte, dass die grosse Dieselgruppe gestartet wurde. Jetzt laufen wir aus dem Hafen aus, überlegte ich mir und spurtete auch schon die vier Treppen à 10 Tritten zum Deck hinauf. Es ist schnell gesagt «los spurten». Über diese von Öl verschmierten Gänge und Treppen ist grosse Vorsicht geboten. Schon bei den ersten Schritten meines Spurtes glitt ich aus, konnte mich aber noch auffangen.
Wegen diesen Umständen der Geh-Unterlagen beschloss ich, zukünftig die Eile zu vergessen und mich gemächlich zu bewegen.
Trotz der Gemächlichkeit meinerseits vollbrachte ich eine Glanzleistung. Nur zwei Mal irrte ich mich in der Richtung.

Bericht Bollsta Tanker

Schon fünf Minuten später stand ich an Deck und konnte das Quai des Hafens immer kleiner werden sehen: «Ade Festland, in drei bis vier Wochen wieder» Noch lange schaute ich zum Hotel am Hafen, wo wir genächtigt hatten. Von Minute zu Minute wurde es kleiner und verschwand dann ganz.

Ein Schiff wie dieser Tanker mit Namen «BOLLSTA» Der Reederei Fred Olsen Co. Oslo kann man in keiner Weise mit einer Nussschale der Schweizer Seen vergleichen. In der Grössenordnung von 47500 BRT (Brutto Register Tonnen) ist es ein mittelgrosses Schiff. Die Länge beträgt 216 Meter, die Breite
31 Meter und die Höhe von Deck bis Bug 42 Meter. Angetrieben wird es durch einen 7 Zylinder Diesel Motor von 17`700 PS.
Die Höchstgeschwindigkeit dieses Riesen beträgt 17 Knoten, was etwa 31 km/h entspricht. Man neigt zu der Annahme, dass ausser dem Motor nicht viel mehr daran ist als grosse Tanks, um das Erdöl zu transportieren.

Ich möchte aber versuchen, ein ungefähres Bild von den Einrichtungen zu machen. Den Antriebsmotor habe ich bereits erwähnt. Seine Dimension ist 10 Meter hoch, 22 Meter lang und treibt eine Schraube (Propeller) von 6.6 Meter Durchmesser an.
Für die Strom Erzeugung sind zwei Dieselgeneratoren von je 600 PS sowie eine Dampfturbine mit Generator von derselben Leistung eingebaut. Eine Dampfkessel Anlage liefert den Dampf für diese Turbine. Als «Brennstoff» für den Dampfkessel verwendet man die heissen Abgase des Hauptdiesels und Schweröl.
Weiter sind zwei Süsswasser Aufbereitungsanlagen vorhanden. Jede erzeugt etwa 20 Tonnen Süsswasser im Tag. Dieses Süsswasser wird aus dem Meerwasser erzeugt, indem die sogenannten Süsswasser-Generatoren das Salz abscheiden und Verunreinigungen durch Filtern entfernen und das aufbereitete Wasser auf 12° C abkühlen. Eine Anlage für Frischluft, ein Air-Conditioner sorgt in allen Kabinen und Räumen für angenehme Temperaturen.
Ein unglaublicher Wirrwarr von Rohrleitungen, Röhrchen und Kabel machen einem das Zurechtfinden im Maschinenraum schwer. Weiter sind eine Menge Pumpen für Öl, Wasser und Lüftung vorhanden, die alle vom Kontrollraum aus bedient werden.
Neben Räumen, welche die Ersatzteile beherbergen, ist auch eine Werkstatt vorhanden. Relativ gut eingerichtet, befinden sich zwei Drehbänke, eine Fräs-Maschine, eine Hobelmaschine und eine Bohrmaschine darin. Auch sind zwei Schleifmaschinen und einige Werkbänke nebst Autogen- und Elektro-Schweissanlage vorhanden.
Das Werkzeug genügt, um die meisten Reparaturen vornehmen zu können.
Natürlich darf ich die Telefon- und Rückspracheanlage nicht vergessen. Diese Rückspracheanlagen sind in jeder Kajüte angebracht. Man kann mit allen nur erdenklichen Stellen im Schiff Verbindung aufnehmen. Vorhanden ist auch eine Rohrpost, welche die Brücke, gemeint ist die Kommandobrücke, mit dem Funk Büro verbindet. Durch diese Rohrpost werden die Wetterberichte, allfällige SOS-Rufe oder sonst wichtige Nachrichten über Positionen anderer Schiffe an die Brücke weitergeleitet. Diese Art von Nachrichtenübermittlung ist gerechtfertigt, weil sich die Kommandobrücke etwa 25 Meter höher als die Funkanlage befindet. Die Kajüten, moderner gesagt die Unterkunftsräume, sind relativ modern eingerichtet. Nebst einem Bett befindet sich ein Schreibtisch, ein kleiner Clubtisch mit dazu gehörenden Sesseln, zwei geräumige Wandschränke, ein Lavabo und ein kleines Büchergestell darin. Sämtliches Mobiliar ist in hellem Eschenholz gehalten, was diesen Räumlichkeiten eine freundliche Ausstrahlung verleiht. Lichter und Lampen hat es in reichlicher Menge, etwa sechs an der Zahl. Leider wurde bei der Wahl der Beleuchtungskörper keine besondere Rücksicht auf die Innenausstattung der Räume genommen. Sie wirkten eher störend, ja fast wie Fremdkörper. Man sah wahrscheinlich den niederen Preis dieser Teile. Die Ausschmückung wird weitgehend der Fantasie des Bewohners überlassen. Es befinden sich keine

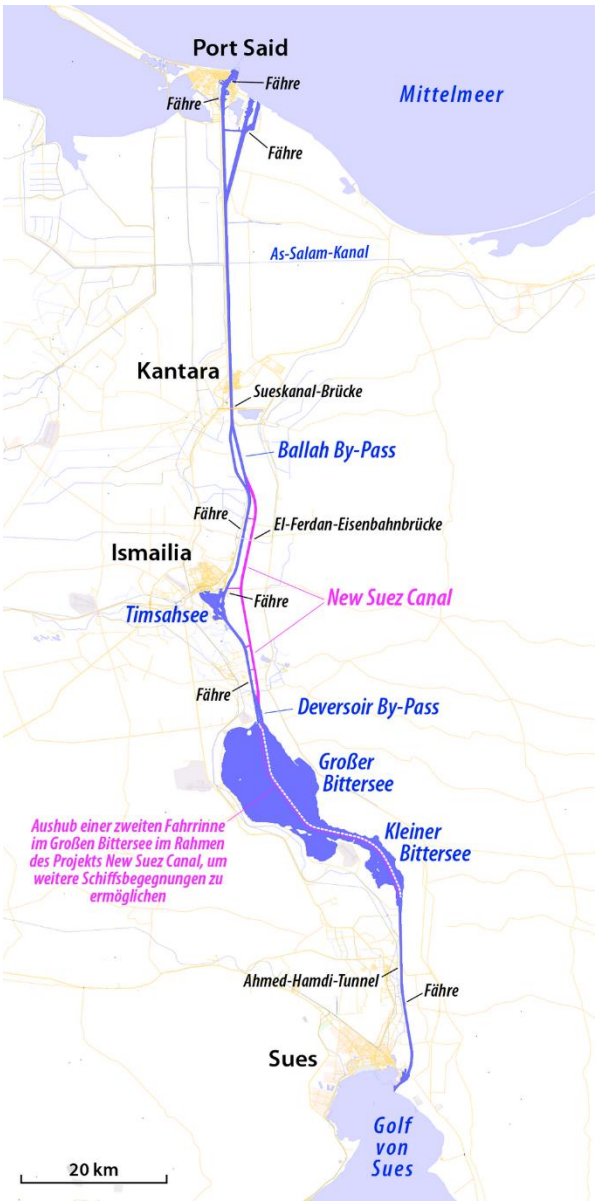
Bilder oder Tischdecken darin. Selbstverständlich ist der Tanker auch mit Radar ausgerüstet. Er hat eine Reichweite von 30 Meilen. Dazu kommt noch der Tiefenmesser, genannt Echolot zur Bestimmung der Wassertiefe. Mit diesen beiden Geräten wird eine absolut sichere Manövrierfähigkeit in der Nacht oder bei Nebel gewährleistet.

Das Leben an Bord ist sehr eintönig. Tagwache ist um 07:30, anschliessend das Morgenessen. Nach diesem begibt sich jeder an seinen Arbeitsplatz und verweilt dort bis 12:00. Viel zu arbeiten gibt es nicht, da ja alles in Ordnung sein muss. Eine Stunde nach dem Mittagessen wird die Arbeit, besser gesagt, das Thema mit dem Kollegen, das wegen der Mittagspause unterbrochen wurde, wieder aufgenommen. In den knapp 5 Wochen, die ich an Bord des Tankers war, wunderte ich mich oft, was für Gesprächsstoff diesen Diskussionen zu Grunde lag? Verstehen konnte ich nichts, die Unterhaltungen wurden in Norwegischer Sprache geführt. So gegen 18:00 begibt sich jeder in seine Kajüte, um sich zu pflegen. Punkt 18:00 wird das Nachtessen eingenommen. Nachher vertreibt man die Zeit mit Lesen, sofern man Bücher oder Zeitungen dabeihatte. Im Übrigen sieht man die Besatzung nicht viel, gelegentlich an den zwei Filmabenden. So verstreichen Tage und Wochen, jeder gleicht in etwa dem Andern.

Drei Tage waren wir nun schon unterwegs. Der Tanker durchquerte den Golf von Biskaya. An jenem Morgen stand ich auf, mit einem mulmigen Gefühl im Magen. Ich überlegte mir, was dieses komische Gefühl wohl zu bedeuten hatte. Nach dem Frühstück wusste ich es ganz genau. Ich war seekrank. Gleich vom Tisch weg gab ich mein Frühstück in der Toilette wieder zurück. Einen Moment hatte ich grossen Hunger, Augenblick später war mir wieder Sterbensübel.
Ich erhielt von einem Offizier einige Tabletten. Selbst diese wollten nicht lange bei mir bleiben. So ging der ganze Vormittag vorbei. Viel leistete ich an jenen Vormittag nicht und es war mir dem Zustand entsprechend auch nicht möglich, grosse Stricke zu zerreissen. Aber auch dieser Tag ging vorbei. Am folgenden Tag ging es mir schon viel besser. Ich schluckte aber vorsichtshalber noch zwei Tabletten. In jenen Tagen wurde ich von der Mannschaft ein wenig gefoppt, aber jeden, den ich zur Rede stellte, musste zugeben, dass es ihn bei der ersten Seereise auch erwischt hatte und der Zustand während einer Woche kritisch war. So freute ich mich über mich selbst, dass ich so Wiederstandfähig war.

Tage verstrichen, monoton und eintönig. Ich hatte meine Arbeit, verweilte zwölf Stunden am Tag bei Ihr. Von Gibraltar sah ich nichts, die Meerenge passierten wir nachts. Endlich, nach zehn Tagen liefen wir in Port Said ein. Mit rasselndem Getöse wurde der Anker gesetzt. Es konnte möglich sein, dass wir mehrere Stunden warten mussten. Ich hoffte, an Land gehen zu können, aber infolge Schwierigkeiten mit den Grenzbehörden wurde dieser Wunsch vereitelt. So blieb mir nichts Anderes übrig als vom Schiff aus die Gegend zu bewundern und Fotos zu schiessen.

Immer mehr Schiffe kamen in Sicht und ich, der Laie auf See, wunderte mich darüber. Der Kapitän erklärte mir, dass nur eine Anzahl Schiffe im Konvoi einer gewissen Länge den berühmten französischen, jetzt in ägyptischen Händen befindenden, SUEZ-KANAL befahren dürfen. So ging dann die Reise um Mitternacht weiter. An jenem Abend hatte ich noch ein typisches Erlebnis, welches sich hauptsächlich in arabischen Ländern zutragen kann. Ich wunderte mich sehr über jene Männer, die zahllos auf das Schiff kamen mit irgendeiner Mappe oder einem Korb in der Hand oder unter dem Arm. Was hatten die nur verloren auf unserem Kahn? Ich sollte es gleich wissen.



So ein dunkelhäutiger Mensch mit abgetragener Hose, einem Hemd, das vor Schmutz starrte, mit ungewaschenen Füssen, welche in zerschlissenen Schuhen steckten, aber mit einer bunten Krawatte, kam auf mich zu. Unter seinem Arm befand sich die obligate Mappe. In unmöglich wiederzugebendem Englisch (ich glaub jenes Englisch kann man nicht schreiben) sprach er mich an. Was er wollte, verstand ich erst, als er aus seiner Mappe einige alte Zeitungen kramte. Mein Englisch war damals wie für eine Kuh Spanisch. Er beabsichtigte also, mir altes Papier zu verkaufen. Ich erklärte ihm mit meinem minimalen Englisch und vielen Gesten, dass ich mich für Deutsch geschriebene Bücher oder Zeitschriften interessieren würde. Kaum hatte er verstanden, was ich meinte, lief er davon, stand aber Minuten später wieder bei mir mit einem Stapel Illustrierten. Nun begann das Feilschen und Verhandeln. Er bot mir zehn Hefte für zehn Dollar an. Ich fand diesen Preis zu hoch und schlug ihm drei Dollar vor. Er gestikulierte so lange herum, bis ich begriff, dass er in einem ungestörten Raum zu verhandeln wünschte, nicht auf einem Platz wo jedermann vorbei ging. Also gingen wir auf mein Zimmer. Dort senkte er den Preis sofort auf sechs Dollar, ich erhöhte mein Angebot auf vier. Manchmal schlug er seine Hände zusammen oder raffte alle Hefte zusammen, im Aufstehen begriffen. Momente später spielte wieder ein gewinnendes Lächeln um seinen Mund. 5 Dollar 50 bot er, es sei aber das niedrigste, mit dem er einverstanden sein könne. Unbeirrt ging ich auf 5 Dollar und siehe da, mit wehmütigem Lächeln überliess er mir die zehn Illustrierten. Seiner Mimik nach zu schliessen, hatte er schon Jahre keinen so schlechten Handel mehr getätigt. Mit betrübtem Gesicht, die fünf Dollar einsteckend, verliess er mich. Trotzdem machte er einige Bücklinge in meine Richtung.

Eigentlich gibt es im SUEZ-KANAL nicht viel zu sehen. Es ist eine etwa 70 Meter breite Wasserrinne, die ausgebaggert wurde. Er verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer. Natürlich erspart sich ein Schiff einige tausend Meilen Weg, wenn es diesen Kanal benutzt, um nach Asien zu gelangen. Links und rechts des Kanals sieht man hauptsächlich Sand und Felsen, selten einige Sträucher oder Palmen. Ungefähr auf halbe Länge des Kanals durchfährt man die Bittersee und Ismāilia kommt ins Blickfeld, ein kleines Nest. Ein besonders grosses, weisses Gebäude dominiert das Bild von Ismāilia. Ob es ein Hotel, Wohngebäude oder ein Verwaltungsbau ist konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Einsam und Abseits steht es, etwa 18 Etagen hoch. Nach der Durchfahrt des Sees das gleiche, monotone Bild, Sand, Fels und verdorrtes Gestrüpp. Eine Strasse, sogar asphaltiert, begleitet die ganze Länge des Kanals. Manchmal kann man einen Reisebus oder ein Auto sehen. Auffallend sind vielleicht noch die militärischen Anlagen, Schützengräben im Abstand von 100 Metern. Die Durchfahrt dauert etwa 8-9 Stunden.

Bericht Bollsta Tanker

Port Suez auf der Roten Meer Seite hatten wir schnell hinter uns gelassen und mit «Volldampf» ging es unserem Ziel entgegen – KHARG ISLAND im Persischen Golf. In acht Tagen sollten wir dort eintreffen.

So hatte ich nochmals 8 monotone, eintönige Tage vor mir. Je weiter wir durchs Rote Meer powerten, desto wärmer wurde es. Das Thermometer stieg langsam, aber sicher auf 40° bis 42°C. Im Maschinenraum kletterte die Temperatur auf bis zu 50°C.
Ein Tag nach dem Andern verging, monoton, immer mit dem gleichen Tages- Rhythmus. Am vierten Tag erblickte man Aden, jenes Britische Protektorat, das in letzter Zeit von schweren Unruhen heimgesucht wurde. Bald aber verlor sich dieser Fleck Erde in der Ferne und um uns war Wasser, nur Wasser. Einige Möwen begleiteten uns wie eine Staffel Aufklärungsflugzeuge. Endlich, am neunten Tag lag Kharg Island in der Ferne vor uns. So nahe, ich glaubte noch 2 oder 3 Stunden entfernt, brauchten wir noch volle 11 Stunden, bis sich der grosse Tanker seitlich an die Kai-Mauer schob.

Was ich sah, war ein Riesensandhaufen mitten im Meer mit einem unvorstellbaren Rohrleitungsgewirr darauf. Daneben riesige Lagertanks für Erdöl, sicher fünfzig, hundert ja vielleicht zweihundert. Zwei riesige Feuer-Fackeln beleuchteten die Hafenanlage geisterhaft. Die ganze Nacht lagen wir am Kai und warteten auf Aktion, sprich Auftanken. Am darauffolgenden Morgen wurde unser Wunsch erfüllt, an Land zu gehen. Fröhlich bummelten wir, eine Handvoll Matrosen und ich, auf dem Landungssteg der Insel zu.

Bei einer Barriere mussten wir Halt machen und uns von Zollbeamten kontrollieren lassen. Ein Taxi, besser gesagt ein Pick-Up mit Sitzbänken auf der Ladebrücke führte uns zur einzigen Gaststätte. Ich hatte grosse Freude, nach 21 Tagen Schiffreise festen Boden unter den Füssen zu haben. Für den ersten Moment war es mir sehr komisch zu Mute. Vom ewi-

gen Schaukeln auf dem Schiff, waren die ersten Schritte sehr breitspurig. Wir betraten die Gaststätte mit enormer Vorfreude auf ein Europäisches Bier. Wir wurden enttäuscht den nur lokales Gebräu wurde angeboten. Das «Gesöff» hatte wenig gemeinsam mit Bier und ich

fragte mich, ob man dieses «Gesöff» überhaupt Bier nennen durfte. Das Coca-Cola mit Rum schmeckte bedeutend besser. Eines muss ich gestehen: Noch nie habe ich ein so vielseitiges Restaurant gesehen und besucht. Es war ein grosser Raum, worin man alles nur Erdenkliche finden konnte. Da war eine Bar, ein Friseur hatte sich in der Ecke niedergelassen. Er schnitt die unmöglichsten Frisuren, «Kaffeebeckeli» Stil. Ein kleiner Bazar bot alles nur Erdenkliche an, von Seife über Zahnpasta, Fingernägel-Zangen, Zeitschriften in mindestens sechs Sprachen, nicht die neusten Ausgaben, aber eben Zeitungen bis mehr oder weniger kitschigem Schmuck, der die Seemannsherzen höherschlagen liess. Ein kleines Spielkasino war auch vorhanden. Es wurde lärmend Roulette «en Miniatur» und Karten gespielt. Selbst ein grosser Billard Tisch versperrte in der Mitte des Raumes viel Platz. Ein Post Büro war auch integriert. Es bestand aus einem von den Spärlich zu findenden Tischen und einem Stuhl dahinter. Ein Perser war eifrig damit beschäftigt, die nicht gerade grosse Anzahl an Ansichtskarten und Briefen zum fünften oder sechsten Mal zu sortieren. Es war reges Treiben in diesem Lokal, obwohl es erst zehn Uhr morgens war.

Ich schaute mich im Bazar, Abteilung Souvenir um. Abteilung Souvenir heisst, das ganze Durcheinander auf der Auslage zu durchforsten. Ich kaufte mir ein paar Andenken: sehr sauber, von Hand gearbeitete Kupfer- und Silberteller, auch Schalen zu sehr günstigen Preisen. So vergingen die sechs Stunden Landgang sehr schnell. Danach mussten wir zurück zum Tanker ins eintönige Dasein zurück. Für mich dauerte die Reise nicht mehr allzu lange, da ich in Port Suez an Land ging und via Kairo mit dem Flugzeug in die Schweiz zurückkehrte.

Heute, etwa sieben Monate ist es her, sitze ich in einem unbequemen, zu engen Lehnstuhl in einem sogenannte «Pub» in Mittelengland. Ich lasse mir die Seereise wie ein Film durch den Kopf gehen. Nie werde ich die Besatzung der «BOLLSTA», jenes Tankers vergessen, die Monat für Monat, Tag für Tag ihr entbehrungsreiches Leben diesem Schicksal ergeben, dahinnehmen und dabei noch fröhlich sein können. Besonders die zwei oder drei Jungs, die zu jener Zeit ihren ersten «Trip» machten, zolle ich meine grosse Hochachtung.

Eine Denkmalwürdige Stromgeschichte

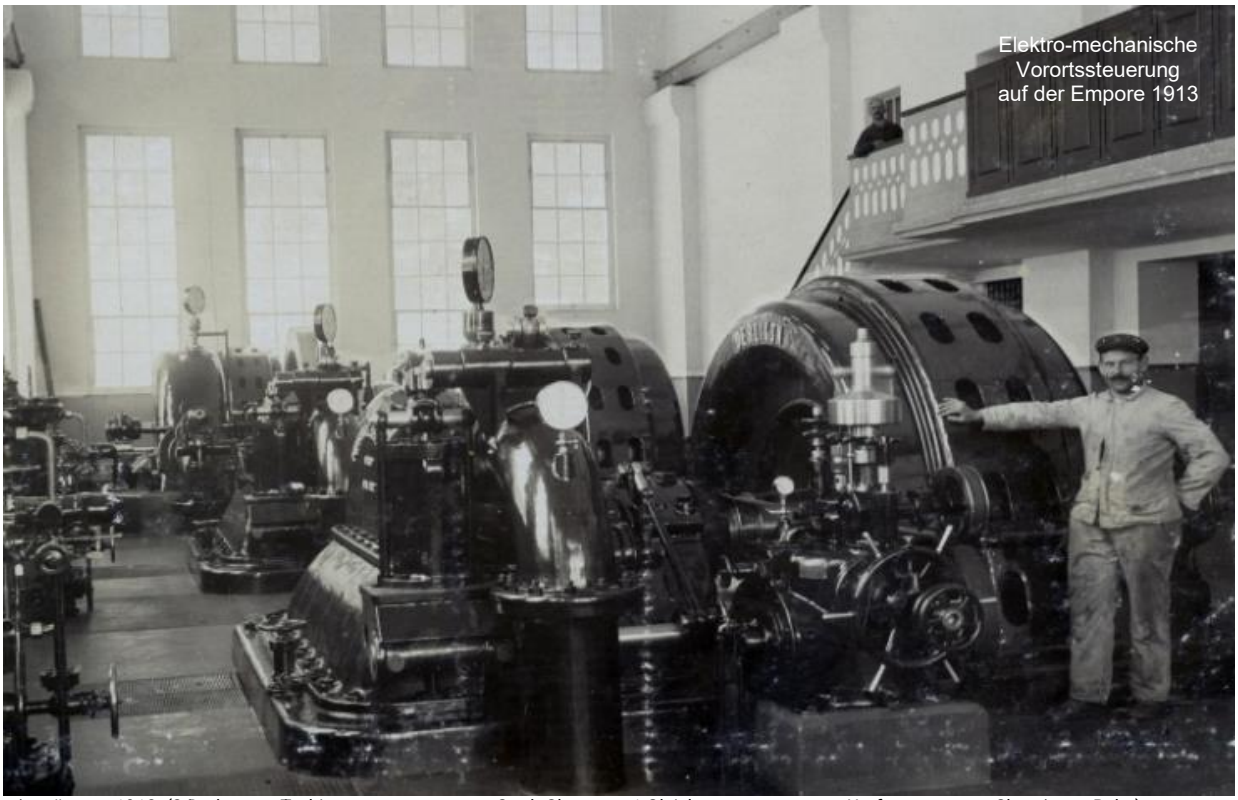
Wasser-Kraftwerk Lüen 1912/13
Eine denkmalwürdige Stromgeschichte
Mit MFO - Wurzeln

Mit kollegialen VELMBO Grüssen
aus Graubünden von
Ernst Pargätzi Lüen

Historisch bedeutsames Maschinenhaus 1913

Vor 115 Jahren herrschte in Chur und im Schanfigg wahrhaftig Aufbruchstimmung. Die Bündner Hauptstadt suchte nach zusätzlichen Stromquellen. Gleichzeitig zündete der Gedanke zum neu entdeckten Luftkurort zuhinterst im Schanfigg eine elektrisch betriebene Eisenbahn zu Bauen. Es entstand in den Jahren 1912-14 das Kraftwerk Lüen, elektrisch ausgerüstet mit zwei Drehstrom- und einer Gleichstrom-Geno-Umformergruppe aus der einstigen „Nagelschmiede“ in Oerlikon. (MFO)
Eine dieser Maschinen hat bis ins Jahr 2025 Strom produziert. Das 111 Jahre alte Kraftwerk wird bis Ende 2026 mit drei neuen Turbinen-Generatorgruppen erneuert. – und **„was nun“** mit diesem noch gut erhaltenen und „langlebigen“ Meisterwerk aus unserer einstigen Lehrfirma der Maschinenfabrik in Oerlikon.

Wir, derzeit noch ein kleines Grüpplein ehemalige **MFO-Stiften,** möchten es in Zusammenarbeit mit der aktuellen Eigentümerin **ArosaEnergie** mit fachlicher Unterstützung der Schanfigger **Kulturfachstelle Arosa** für die Nachwelt erhalten. Es bietet sich geschichtlich gewachsen eine einmalige Gelegenheit nach Fertigstellung der Um- und Neubauarbeiten die **Pionierleistung von gestern** mit einem top modernen, technisch und wirtschaftlich optimierten **Wasserkraftwerk von morgen** am ursprünglichen Standort zu erhalten und für Interessierte sichtbar zu machen.


Elektro-mechanische
Vorortssteuerung
auf der Empore 1913

Erst-Ausrüstung 1913 (2 Drehstrom-Turbinengeneratorgruppe Stadt Chur + 1 Gleichstromgenerator + Umformergruppe Chur-Arosa Bahn)

Eine Denkmalwürdige Stromgeschichte

Diese am regionalen Wachstum massgeblich beteiligte Stromzeitepoche „soll“ ab 2027 museumswürdig im alten, bald neuen Kraftwerk Lüen erhalten und zugänglich sein

Mess-, Zähl- und Schutztechnik von „Anno dazumal“

Alte Riementransmission in der Betriebswerkstatt

Das war weltweit angewandte Kraftwerkssteuerung „Made by MFO Zürich Oerlikon

111 Betriebsjahre
im Dienst der Stromproduktion
für
die Stadt Chur-.das Schanfigg-, den Kur- und Sportort Arosa,
gekoppelt an den europäischen Stromverbund

Eine Denkmalwürdige Stromgeschichte

«Unser» Projekt in Zusammenarbeit mit ArosaEnergie und der Kulturfachstelle Arosa

Die Idee zum Projekt basiert auf nachstehenden „Eckpfeilern“

- Die Pionierleistungen unserer Vorfahren im letzten Jahrhundert mit den prägenden Merkmalen wie der gleichzeitige Bau der Chur-Arosa Bahn und des Wasserkraftwerkes Molinis-Lüen für die Bahnstrom-, die Erschliessung der Tal- und Ergänzung der Churer Stadt-Stromversorgung in den Jahren 1912-14 haben massgebend zur wirtschaftlichen Entwicklung im Schanfigg sowie zum Kur- und heutigen Sportort Arosa beigetragen.
- Die Erstausrüstung mit den Turbinen-Generatorgruppen, gebaut in den damals noch jungen Industriebetrieben Bell Kriens und Maschinenfabrik Oerlikon ist ein Erinnerungsstück an den weltweit bekannt gewordenen und mittlerweile weitgehend verschwundenen sog. Werkplatz Schweiz.
- Die ausserordentliche „Betriebsdauer “ (111 Jahre) der Peltonturbinen-Generator-Gruppe 2 mit 1500 kVA Leistung, die im ursprünglichen Zustand erhaltene Steuerempore sowie die geschichtsträchtige Betriebswerkstatt mit einer einstigen Bührle-Drehbank und sämtlichen übrigen Maschinen via Riementransmission von nur einem Motor angetrieben ist unbestritten museumsreif.

Wir möchten diese Schanfigger-Stromzeitepoche am ursprünglichen Standort „verankern“

- Die Steuerempore und die Betriebswerkstatt sollen wie bis anhin am gleichen Standort bleiben und wo nötig restauriert werden.
- Die Turbinen-Generatorgruppe 2 muss bis Ende 2025 der sich im Bau befindlichen Neuanlage weichen und soll in unmittelbarer Nähe, neben dem Maschinenhaus evtl. rostschutzbehandelt und in der ursprünglichen Farbgebung *(schwarz)* im Trockenen wieder aufgebaut und eingekleidet werden.

Das Projektteam

- **ArosaEnergie** ist Eigentümerin der bestehenden und auch der neuen Gesamtanlage. Sie koordiniert die Schnittstellen zwischen „alt und neu“, die zeitlichen Abläufe und die Aufwendungen. ArosaEnergie ist und bleibt gesamtverantwortlich.
- **Die Kulturfachstelle Arosa** möchten wir für die museale Gestaltung, für den „künstlerischen Feinschliff“ für einmal mit technischem aber auch mit geschichtlichem Hintergrund mit ins Boot nehmen.

Und wir, vier ehemalige MFO-Stiften *(Ernst Pargätzi, Jürg Lerch, Engelhard Pargätzi, Jürg Pargätzi)*

- Wir bedanken uns bei ArosaEnergie und der Kulturfachstelle Arosa, dass unsere Gedanken, die noch gut erhaltenen Komponenten sichtbar aufzubewahren, überhaupt aufgenommen wurden.
- Wir stehen im Rahmen unserer Möglichkeiten beratend, helfend und vermittelnd zur Verfügung.

Eine Denkmalwürdige Stromgeschichte

- Wir möchten bei der grossen Schaar ehemaliger **MFO-Stifte und VELMBO-Mitgliedern** das Projekt bekanntmachen und interessierte Ehemalige einladen mit uns in Kontakt zu treten.
- Wir suchen auf Wunsch von ArosaEnergie ehemalige „noch fitte“ Pensionierte mit Lehrabschluss ca. 1970-80 die bereit wären aktiv bei der Demontage und Verschiebung der Maschinengruppe 2, sowie bei der Aufbereitung inkl. Aufstellung am neuen Standort im Jahr 2026 – oder 2027 vor Ort mitzuwirken. Gerne vermitteln wir den Kontakt zu ArosaEnergie.
- Und natürlich bedanken wir uns auch für alle Beiträge zur Kostensenkung

Interessierte meldet Euch bei:			
Ernst Pargätzi *(LA 1962)* **7027 Lüen** ernst.pargaetzi@parmeltec.ch **Tel. 079 352 24 15**	**Jürg Lerch** *(LA 1964)* **8926 Kappel a. Albis** juerglerch@bluewin.ch **Tel. 079 420 56 57**	**Engelhard Pargätzi** *(LA 1969)* **7013 Domat Ems** engelhard.pargaetzi@bluewin.ch **Tel. 079 682 26 06**	**Jürg Pargätzi** *(LA1990)* **9326 Horn** juerg.pargaetzi@parmail.ch **Tel. 079 442 15 40**

Vormerken!

Oerliker Weihnachtsmarkt 2025

Der Oerliker Weihnachtsmarkt 2025 findet Freitag 28.11. und Samstag 29.11. auf dem Max-Bill-Platz statt. libs Zürich-Opfikon nimmt wieder mit einem eigenen Stand teil.

LEHRE ZUM
ABHEBEN
GESUCHT?
libs.ch
Industrielle
Berufslehren Schweiz
libs

MATTENBACH
print und digital

Mattenbach Zürich AG
Binzstrasse 9 I 8045 Zürich

MB-Zuerich_inserat_148x210_CMYK_neutral.indd 1 12.03.25 15:58

Vorstandsadressen

Ehrenpräsident:

Walter Fricker	Kaiserstuhlstr. 30	8172 Niederglatt

Präsident:

Markus Gadient	In Lampitzäckern 1	8305 Dietlikon
E-Mail:	markus.gadient@libs.ch	
Tel. G.:	058 255 41 61	

Vizepräsidentin, Protokollaktuarin:

Heike Ganz	Schützenhausstr. 92	8424 Embrach

Mitgliederaktuarin:

Erika Baumgartner	Bahnhofplatz 4	9230 Flawil

Info-Aktuar:

Markus Gadient	In Lampitzäckern 1	8305 Dietlikon

Kassier:

Daniel Frey	Im Quellengrund 1	8474 Dinhard

Beisitzer:

Stephan Vetterli	Neuweg 24	8600 Dübendorf

Beisitzer:

Peter Ochsner	Nordstr. 370	8037 Zürich

Webmaster:

Adamo Mele	Josefstrasse 101	8005 Zürich
E-Mail:	admin@velmbo.ch	

velmbo Homepage:

Internet:	www.velmbo.ch

P.P.
CH-8000 Zürich
Post CH AG

Einsendungen für die VELMBO-Rundschau sind zu richten an:

admin@velmbo.ch

Redaktionsschluss für Nr. 205: Ende Februar 2026

Adressänderungen …

-per Post:

VELMBO
8000 Zürich

-per Internet:

www.velmbo.ch

Bank:	PostFinance
Kontonummer:	80-21657-3
IBAN:	CH06 0900 0000 8002 1657 3

Homepage: www.velmbo.ch
Webmaster: Adamo Mele (admin@velmbo.ch)

Druck: Mattenbach Zürich AG, 8045 Zürich