

Erinnerungen
an die

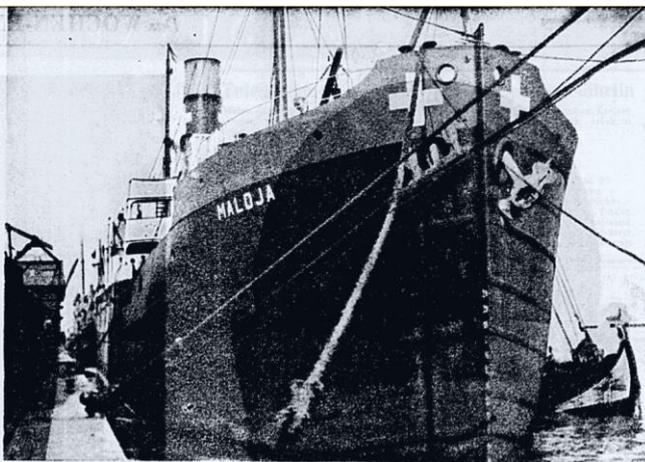
«MALOJA»

Am Abend des 11. September, kurz vor Bureauschluss, erhielten wir die Hubschotschaft vom Verlust der s/s «Maloja». Das lakonische Telegramm stellte fest, daß gemäß einer Mitteilung des Politischen Departements s/s «Maloja» auf der Höhe von Ajaccio torpediert und von den 23 Mann Besatzung 20 Mann gerettet worden seien. Weitere Einzelheiten waren nicht erhältlich. Am gleichen Abend wurde die Mitteilung auch durch den Landessender verbreitet.

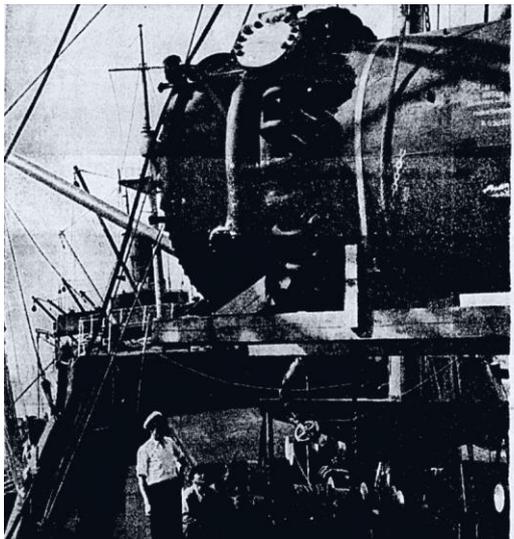
Die Nachricht vom Untergang des Schiffes verbreitete sich wie ein Lauffeuer in Lissabon, befand sich doch unter der Besatzung nicht weniger als vierzehn portugiesische Seeleute, die zum großen Teil schon seit Jahren im Dienste der s/s «Maloja» standen.

Bereits Sonntag früh wurden wir von den Familienangehörigen und zahlreichen Wissensdurstigen belagert. Die Zeitungen bemühten sich des Unglücksfalles und bald zirkulierten die wildesten Gerüchte in der Stadt. Die einen wollten wissen, daß das Schiff von einem Unterboot torpediert worden war, eine andere Zeitung berichtete in großer Aufmachung, daß die drei fehlenden Mannschaftsmitglieder, wahrscheinlich der Kapitän und zwei seiner Offiziere, vom angreifenden Kriegsschiff gefangen genommen worden seien und dergleichen mehr. Tatsache ist, daß der Verlust der s/s «Maloja» auch in Lissabon großen Schmerz auslöste und daß die vielen Freundschaftsbeziehungen, die wir in den letzten Tagen erhielten, beweisen, wie stark s/s «Maloja» mit dem Hafen von Lissabon schon verachsen war.

s/s «Maloja» hat ihre letzte Fahrt am 1. September angetreten. Die Reiseroute war Lissabon-Genoa-Lissabon. Die Ladung bestand aus über 2000 Tonnen Speiseöl und Kopa, die



Bugansicht des im September im Mittelmeer torpedierten Schweizerdampfers «Maloja»



Durch den Transport hochwertiger Güter unserer Maschinenindustrie hatte die «Maloja» dem schweizerischen Exporthandel wertvolle Dienste geleistet

in Lissabon aus dem im Dienste der schweizerischen Landesversorgung stehenden griechischen Dampfer «Marpassa» übernommen worden war. Schiff und Ladung waren ein außerordentlich wichtige Faktor in unserer Kriegswirtschaft. Beide sind verloren.

Die erste Etappe der Reise von Lissabon nach Gibraltar verlief programmgemäß. Nach der Ausfahrt von Gibraltar bestätigten sich die ersten Meldungen von den Landungsoperationen in Italien. Die Route wurde jedoch beibehalten, und die letzte Mitteilung, die in Lissabon einging, meldete die Position des Schiffes mit Datum vom 6. September südwestlich von Marseille. Seither fehlte jede Mitteilung, und es ist anzunehmen, daß sich das Unglück, aus dem aufgegebenen Standort zu schließen, bereits am 7. oder 8. September ereignete. Es wird der überlebenden Besatzung vorbehalten sein, zu gegebener Zeit über die näheren Umstände, unter denen sich der Verlust des Schiffes ereignete, zu berichten.

Soweit die nüchternen Chronik der bisher bekannten Tatsachen.
Die «Maloja» war ein Schiff mit 2650 Tonnen Tragfähigkeit. Sie wurde zu Beginn des Krieges von der Schweizerischen Reederei AG, Basel, übernommen und unter Panamaflagge gebracht, da ja zu jener Zeit die Einführung der Schweizerflagge zur See noch nicht entschieden war. Im Sommer 1940 sollte s/s «Maloja» zusammen mit s/s «Calanda» die Schweizerkolonie in England evakuieren. Die ständige Hinauszögerung der Einschiffung der vorgesehenen Passagiere verwickelte das Schiff in abenteuerliche Fahrten rund um England. Nachdem auf die Heimschaffung der Englandschweizer verzichtet wurde, blieb das Schiff in einem irischen Hafen, die Ereignisse abwartend, liegen, bis zu seiner Ueberfahrt nach Lissabon, wo s/s «Maloja» als erster Dampfer Ende 1940 in den schweizerischen Pendelverkehr Lissabon/Genoa gestellt wurde. Die erste Pendelfahrt fand am 5. Januar 1941 statt. Sie verlief reibungslos in dreifig Tagen, einschließl. Liechen und Laden in Genoa. Die erste Ladung bestand aus etwa 2300 Tonnen Getreide (230 Eisenbahnwagen) für die Schweiz. Für die Rückreise von Genoa erhielt das Schiff hochwertige Schweizer Exportgüter.

Seither hat s/s «Maloja» sehr zahlreiche Pendelfahrten ohne jeglichen Unterbruch oder Aufenthalt, in bemerkenswerter Stetigkeit, ausgeführt. Ihre Abfahrten fanden mit einer Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit statt, die ihr den Ruf des zuverlässigsten Schiffes im Pendelverkehr gaben. Trotz ihren vierzig Jahren war die «Maloja», die im Laufe der letzten Jahre sehr umfassenden Restaurationsarbeiten unterzogen worden war, ein stattlicher Dampfer, dazu bestimmt, der schweizerischen Landesversorgung noch lange Jahre wertvolle Dienste zu leisten.

Anfangs Mai 1941 wurde in Genoa an Bord der s/s «Maloja» die Schweizerflagge gehißt. Das für unser Land so wichtige Ereignis wurde bei Rückkehr des Schiffes in Lissabon in Anwesenheit von Herren Minister Henri Martin und zahlreichen Vertretern der Schweizerkolonie feierlich gefeiert. s/s «Maloja» wurde als zweites Schweizer Schiff nach s/s «Calanda» im eidgenössischen Schiffregister eingetragen.

Die Besatzung der s/s «Maloja» bestand auf ihrer letzten Fahrt aus 23 Mann. Sie stand unter dem Kommando des holländischen Kapitäns Wouter van Baardwijk, der schon viele Jahre im Dienste der Reederei steht und schon bei Einstellung in den Schweizer Verkehr als Erster Offizier an Bord der s/s «Maloja» diente. Darnach stand der Dampfer noch unter dem Kommando des holländischen Kapitäns Klas Heindert Heeres, der später seine geliebte «Maloja» nur untern mit der neu erworbenen s/s «Alba» veräußerte, deren Kommando ihm anvertraut wurde. Mit dem Ausscheiden von Kapitän Heeres übernahm Kapitän van Baardwijk im Februar 1942 das Kommando der s/s «Maloja». Genau wie Kapitän

Heeres hing auch er leidenschaftlich an seinem Schiff, das ihm als Herz gewachsen war. Die Deck- und Maschinenoffiziere, die ihm zur Seite standen, alles mit ihrem Beruf vertraute und bewährte Seeleute, waren durch ihre langjährige Dienstzeit ebenfalls eng mit dem Schiff verachsen. Wir gedenken insbesondere auch des Ersten Maschinisten, des Dänen Dyhr, der seit Uebernahme des Schiffes durch die Reederei mit wahrhafter Eifersucht über seine Maschine wachte. Auch mancher Schweizer Seemann hat auf s/s «Maloja» seine Pflicht erfüllt.

Die Ankunft der s/s «Maloja» in Lissabon war für uns jedesmal ein freudiges Ereignis. Wir haben das Schiff von unten bis oben durchstübert, jeder Winkel war uns vertraut. Mit Stolz und wichtiger Kennerniene haben wir im Trockendock seine Platten, seine Schraube, sein Steueruder besichtigt. Der Kapitän hielt es für eine besondere Ehre, das Schiff in allen seinen Teilen peinlich sauber zu halten. Blitzblank waren jeweils bei Ankunft des Schiffes die Decks, die Kajüten, die Brücke und auch die Laderäume. Mit Wehmut denken wir an die freudigen Abschiedsbesuche an Bord, wenn nach getaner Arbeit, im Bewußtsein erfüllter Pflicht im Dienst der Landesversorgung, Kapitän und Besatzung sich jeweils anschieden, die Ausfahrt nach der schweizerischen Versorgungsbasis Genoa anzutreten. Mit Wehmut sehen wir im Geiste das stolze Schiff in der Abenddämmerung lautlos über die Fluten des Tagus aus dem Hafen gleiten. Wie oft haben wir am Quai gestanden, wenn das Schiff in der Dämmerung unseren Augen entschwand. Mit Ungeduld erwarteten wir die erste Positionsmeldung. Diesel brachte uns der Rundfunk die traurige Nachricht. s/s «Maloja» ist nicht mehr. Ihr Verlust trifft nicht nur die Reederei, sondern die ganze Volksgemeinschaft, war sie doch ein unersetzliches Glied in der Organisation unserer Landesversorgung.

Mit der s/s «Maloja» verbinden uns auch zahlreiche schöne und unvergessliche Erinnerungen. Mit welchem

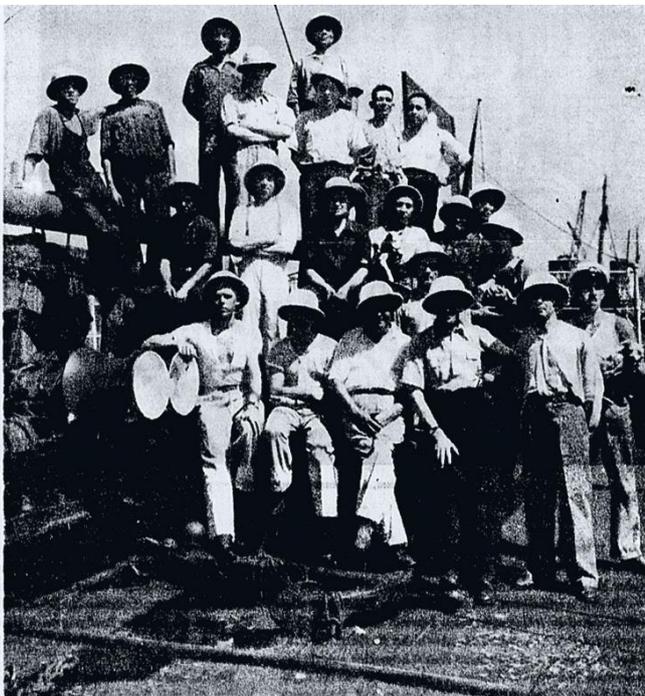
Humor war beispielsweise ihre Ausrüstung für ihre große Afrikareise, die sie vor einem Jahr, in Abweichung vom üblichen Fahrplan des Pendelverkehrs, nach den verschiedenen Häfen von Angola und der Goldküste im Dienste der Landesversorgung ausführte, begleitet. Das kleine, für die Tropenfahrt wenig geeignete Schiff wurde für die afrikanischen Verhältnisse eingerichtet. Moskito-netze, Ventilatoren, Tropenproviant wurden an Bord geschafft. Die Mannschaft wurde mit Tropenhelmen ausgestattet und gegen die tödlichen Tropenkrankheiten geimpft. Die Reise verlief reibungslos. Die Ernte an afrikanischen Raritäten, die die Mannschaft von ihrer denkwürdigen Fahrt mitbrachte, war reich.

Viele Persönlichkeiten aus der Heimat haben der s/s «Maloja» ihren Besuch abgestattet. Manche schlichte Zusammenkünfte im Kreise schweizerischer Landsleute fand in ihrem kleinen heimeligen Salon statt. Wir erinnern uns an den Besuch des Chefs des eidgenössischen Kriegstransportamtes Ende 1941. Eine kleine Gesellschaft fand sich mit ihm zu einem schlichten Imbiß an Bord ein. Trinkgespräche wurden gewechselt auf das Wohl des Schiffes. Der Salon war geschmückt mit Bildern aus der Heimat. In einer Ecke hing eine hübsche messingene Schiffslampe altväterlichen Stils, bedeckt mit einem hübschen Schirm aus Porzellan. Das Ganze wirkte wie eine Krönung eines Gastes in Amstission, der den Eckplatz innehatte. Geschichten und Anekdoten wurden erzählt, begleitet von Gebärden. Plötzlich ein Knall und siehe da, der zerbrochene Lampenschirm in Diademform krönte das Haupt unseres Gastes, der, gute Miene zum bösen Spiel machend, in das schallende Gelächter der Anwesenden einstimmt.

Eine Art Seemannsromantik verband uns auch mit dem Schiff. Wie oft haben wir nicht inmitten unserer Offiziere den Erzählungen abenteuerlicher und gefahrvoller Fahrten gelauscht.

Gute, liebe «Maloja», du bist nicht mehr. Wir werden dich nicht vergessen.

Jacques Flüb



Die Besatzung auf Deck des Dampfers, der eine Tragfähigkeit von 2650 Tonnen aufwies