

111 Geschichten



vom Leben an Bord der «Basilea» und der «Ursula»



ISBN 978-3-9525790-0-8









Dem Geburtstagskinde, zum 21. Lebensjahr.
 Heute Abend um halb 9 kommen alle in die Messe hinein.
 Grosse kleine, dünne, dicke alle sind in unsrer Mitte.
 Seppli, steure Deinen Lebenskahn weiterhin sofort wie
 Du heute uns gebracht an diesen Ort.
 Sicher gut und ohne Panne, darum ernennen wir Dich zum Steuermanne.
 Nicht rauchen, ist zwar ein e grosse Qual und Verlust, aber dafür
 trikst Du jetzte einen über den Durst. Fleisige Bienen hat es hier
 im ~~Haus~~ Reich, aber sie spielen halt auch manchen Streich.
 Schlupfnester, Teppichklopfer und das Licht, alles ist für sie in
 Sicht. Fische sind zwar gut zum essen, doch auf dem Teller serviert
 mit Senf garniert das geniert. Doch heute Abend wird es lustig,
 denn ich sieh es sind alle durstig. drum in dem Teiche schwimmt ne
 Leiche und ihr hintern ist bemoost, darum prost

Bacchuskeller
 Rüdesheim/Rh.

21. 1. 19

es ist hiermit verbrieft und gesiegelt, daß selbiger welcher un'angeführt ist, sich mehr als zweien Flaschen guten Weines einverleibet, nicht randalieret oder sich betorket hat, auch daß er nicht schlechter gefungen wie weiland Walthar von der Vogelweiden, er denamset sich

Orstel Kelly





Untergang des MS Viamala der Schweiz. Reederei unterhalb von Bingen 1968







MS «Basilea»



MS «Ursula»

111 Geschichten

Erinnerungen an das Leben der Besatzungs- mitglieder auf den Passagierschiffen **MS «Basilea» und MS «Ursula»** 1957 – 1972

Zusammengetragen und nacherzählt von Heiri Hüsler

Unterstützt von:

**Stiftung
Monika Widmer
Luzern**



**Hanspeter Fahrni
Ex Koch «Ursula»
Thun**

**Schweiz. Vereinigung
Schifffahrt & Hafen-
wirtschaft Basel, SVS**

**Hafenmuseum
Basel
hafenmuseum.ch**

**Schifferverein
Basel-Kleinhüningen
schifferverein.ch**

Leider können die Schiffe keine Geschichten erzählen, im Gegensatz zu uns, die wir sie selbst erlebt haben oder wenigstens vom Hören/Sagen kennen. Dass wir uns nach einem halben Jahrhundert noch an die vielen kleinen Begebenheiten erinnern, gehört zu den Wundern in unserem Kopf. Die kleinen Geschichten sind nur selten Heldentaten. Viele gehören eher in die Kategorie «Eigentore und Rohrkrepierer» und werden einer gehörigen Portion Schadenfreude noch heute kolportiert.

Aber es gab auch einzigartige Erlebnisse, die uns für unser ganzes Leben prägten. Das ist vor allem der Grund, dass wir die Zeit auf den Schiffen noch nicht vergessen haben. Viele von den ehemaligen Besatzungsmitgliedern erzählten mir von ihrem Frust, dass sie in ihrer Umgebung niemanden haben, mit denen sie ihre Erlebnisse von damals teilen können, einfach weil niemand so etwas erlebt hatte und sie deshalb niemand versteht. Ihnen ist diese Sammlung gewidmet, mit dem besten Dank, dass sie mir ihre Geschichten erzählten und ihre Fotos zur Verfügung stellten.

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
The spirit of "Basilea" and "Ursula"	11	Vom Weinfest in Bingen	45
«In Gottes Namen»	12	Die «Ursula» an der MUBA	45
MS «Bosco», mit der alles begann	13	Photokina, Köln	47
Die Kapitäne	14	Von Löhnen und Abzügen	48
Rotterdam, 10. Mai 1940	15	Mögen hätten sie schon wollen, ...	48
Von den Uniformen	16	Das Steuermannsrad	49
Die Steuerleute	17	Wäscherei Otto Lüscher	49
Der Höllenwidmer	17	Hochwasser 1970	51
Das Dienstbuch	18	Proviantboote	52
Die Namen «Basilea» und «Ursula»	19	Zwischensaison	53
Amors Pfeil	20	Immer diese KD-Schiffe	54
Die Tochter Ursula	21	Der Barmann und der Küchenchef	54
Die erste Ankunft der «Basilea»	22	Birchermüesli, alias Vögeli Beton	54
Aufdrehen	23	007	56
M. Zimmermann, Schwabenland	24	Bei Arthur in Boppard	56
Die Coiffeur-WM 1964	25	Ausflüge	57
Office = Büro?	25	Braubach und der 6-Tage-Krieg	57
Die Feuerwehrübung	26	Nie mit Jeans	58
Lebensretter	26	Das WM-Endspiel	58
Vom Geheimnis der Flaggen	27	Das verliebte Zimmermädchen	59
Der Morgenmantel vom China-Shop	27	Diner d'Adieu	60
Anker hoch!	28	Gipfeli zum Frühstück	60
Der Anker, Symbol der Hoffnung	29	Ein Schiff wird kommen...	61
Der Sooger	29	Das Wiener Schnitzel-Spezial	62
12 Tage im Mai 1968	31	Die Blumen im Schraubenwasser	62
Die Vögel	34	Die vermissten Schuhe	62
Die Bingerloch-Taufe	35	Miros Peugeot	63
Das Jahrhundert-Niederwasser	36	Die Nachtwache	64
Das Hydraulik Ruder	37	Von den Schiffs(über)namen	64
Der Schwenkbaum	38	Die Haifischflosse	65
Zollfreipakete	39	Von den Lotsen	66
Unter Zollverschluss	40	Das Lotsenessen	67
Geldwechsel	40	Ein Schleppkahn namens «Ursula»	67
Wer zu spät kommt, ...	41	Die Trickkiste des Küchenchefs	68
Kleine Geschenke	41	Murphy's Gesetz	69
Bilder ohne Geschichte	42	Ein Kalauer	70
Aus dem Maschinenraum	43	Schäferstündchen in der C-Kabine	70
Vom Bunkern	43	Der Ruderkurs	70
Die Post kommt	44	Die alte Schifferregel	71

Das Bermuda-Dreieck	71	Die Felsen am Grund der Mosel	86
Der Rosenkavalier I	72	Auf der Werft	87
Der Rosenkavalier II	73	Saisonschluss 1966	89
Waal in Sicht	73	Austrinken	90
Vom Professor und andern ...	74	Neujahrgrüsse	90
Schlafen auf Deck	75	Souvenirs	91
Shuffleboard	76	Die Klumpen von Fredy Bürki	92
Der Flirt von Schiff zu Schiff	76	Freizeitbeschäftigungen	95
Das Missverständnis	77	Die Übergaben	96
Die Urinflasche	78	Die Schnitzelbank 1968	97
Entsorgung nach Schifferart	78	Der Tiefpunkt	98
Koblenz D	79	Der Missbrauch	100
Die Weinprobe	79	Besatzungstreffen, 82, 85, 89, 2022	103
«Hausaufgaben» für Schiffsjungen	80	Die «Basilea» in Bilder	104
Schraubenwechsel	82	Die «Ursula» in Bildern	105
Alarm nach Mitternacht	83	Schiffpläne 1964	108
Die Nebelwand	83	Epilog	110
Das Personalfest	84	Besatzungslisten 1966	111
Der Tronc	85	Zur Person des Verfassers	112
Der aufmerksame Grenzwächter	86	Liste der Veröffentlichungen	113
Das merkt doch sowieso niemand	86	Quellen	114

The Spirit of “Basilea” and “Ursula”

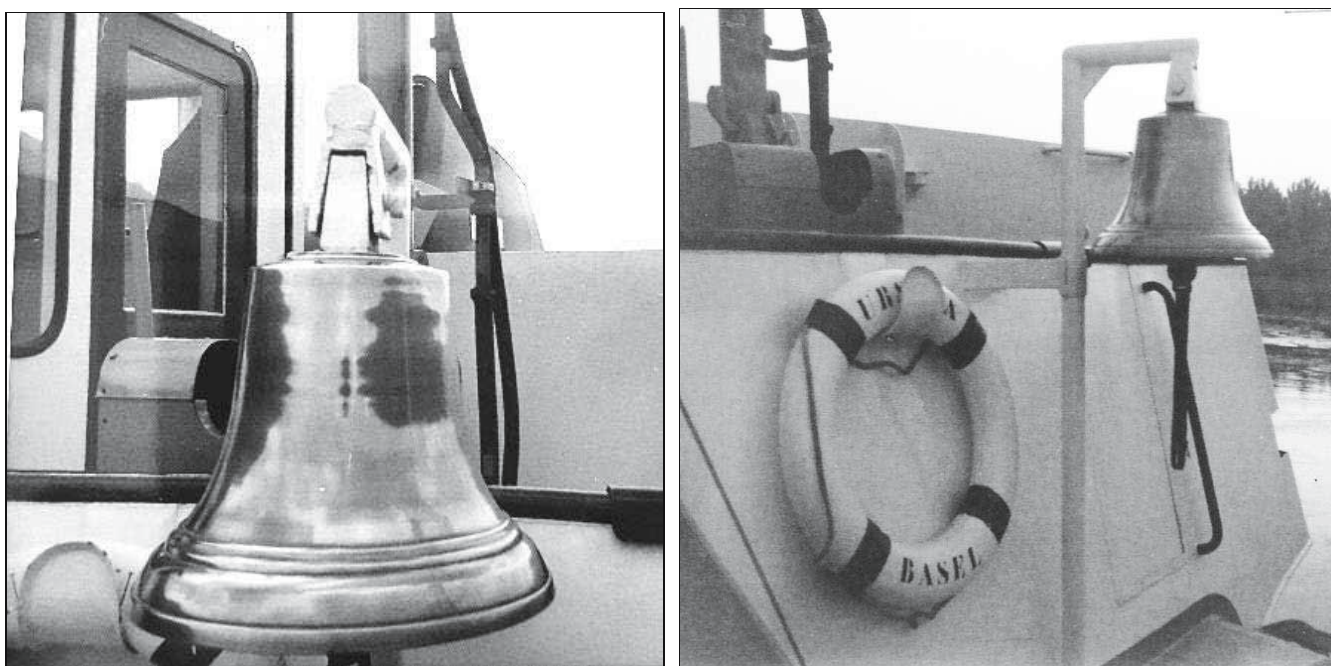
Es muss wohl einen Grund haben, wenn sich 50 Jahre und länger nach dem Verkauf der beiden Passagierschiffe «Basilea» und «Ursula» immer noch zahlreiche ehemalige Besatzungsmitglieder treffen, die dann von den vergangenen Zeiten schwärmen und sich Geschichten von damals erzählen. Viele von ihnen hatten sich noch gar nie gesehen, geschweige denn, jemals gleichzeitig auf demselben Schiff gearbeitet. Und doch haben sie eine gemeinsame Grundlage. Alle haben auf diesen Schiffen einen oder mehrere Sommer lang gefahren, haben gemeinsam gearbeitet und das Leben miteinander geteilt. Ob es 1957 auf der «Basilea» oder 1972 auf der «Ursula» war. Die Verhältnisse waren auf beiden Schiffen etwa gleich, eng und einfach. Die Arbeit, ob als Küchenbursche, Zimmermädchen, Matrose oder Steuermann, war anstrengend und die Tage lang. In den Sommernächten war die Hitze in den Kabinen oft kaum zu ertragen. Telefone gab es nur im Büro des Kapitäns und des Hotelmanagers. Wer das nicht ertrug, musterte bald wieder ab, manchmal auch bei Nacht und Nebel.

Trotzdem, allein schon die Schiffe, in den Farben rot und weiss, sahen attraktiv aus. Für viele «Landratten» war die Arbeit auf einem Schiff, wo man jeden Tag durch ein anderes Land fuhr, ein Traum und sogar ein Hauch von Abenteuer. Die Menschen auf diesen Schiffen hatten sich diesen Traum wahrgemacht.

Ausser dem Kapitän und dem Hoteldirektor waren alle jung und ledig. Alle lebten nah beieinander, ausser dem Steuermann und dem Küchenchef, teilten sie sich zu zweit eine Kabine mit Etagenbetten. Auch nach Feierabend, sofern das überhaupt möglich war, ging man oft zusammen in den Ausgang, - der Spätlese sei Dank. Man sehnte sich zwar das Ende der Saison herbei und bekam dann doch schon bald wieder Heimweh nach dem Schiff mit dem Schweizer Kreuz.

Zusammengefasst behaupte ich: Es herrschte ein guter Geist auf diesen Schiffen, geprägt von gegenseitigem Respekt und Menschlichkeit. Eben, **The Spirit of the «Basilea» and «Ursula».**

«In Gottes Namen»



Die Glocke der «Ursula»

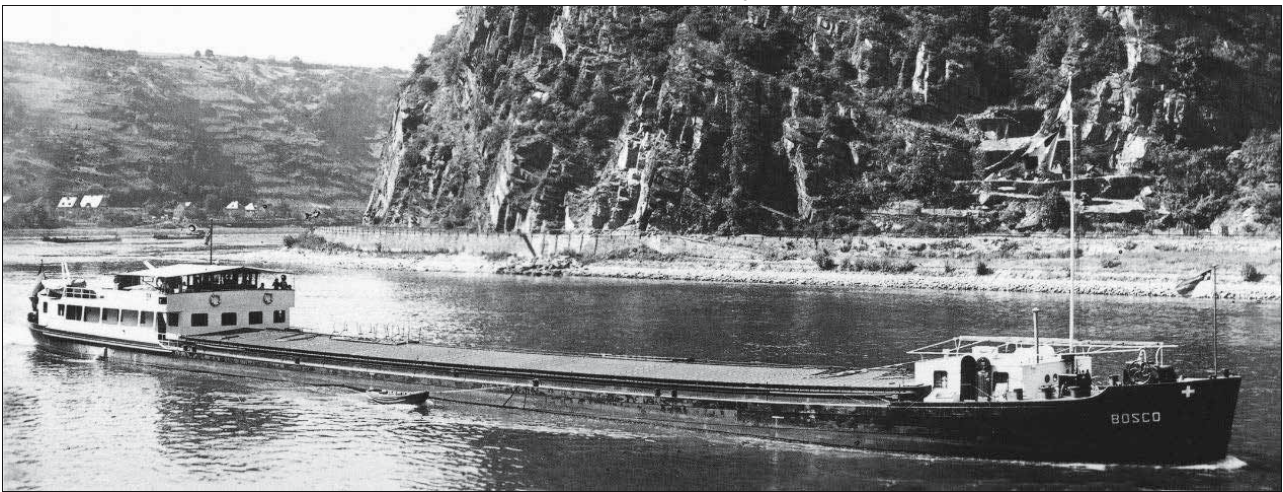
Immer, wenn die «Ursula» jeweils abgelegt hatte, der Anker eingeholt war und die Maschinen auf vollen Touren liefen, trat Kapitän Robert Kauder auf die Brücke und schlug die Schiffglocke drei Mal an. Das hiess: «In Gottes Namen – gute Fahrt». Für ein kurzes Gebet nahm die Besatzung jeweils die Mütze ab. Der alte Brauch wurde auf den Schlepfern gepflegt und auch auf der «Ursula» weitergeführt. Dass die Schiffsglocke immer schön glänzte, war die Aufgabe des Schiffsjungen, auch Moses oder Schmelzer genannt. Mindestens einmal wöchentlich, meistens am Samstagnachmittag, rieb er mit Sigolin und Wolltuch das Messing so lange, bis die Glocke wieder auf Hochglanz strahlte.

Die Schiffsglocken waren Jahrhunderte lang ein wichtiges Signalinstrument. Heute sind sie von den Schiffen verschwunden und nur noch im Antiquitätenhandel zu haben. Auch die Schiffsjungen mit Sigolin und Wolllappen gibt es nicht mehr, Der Brauch, «In Gottes Namen» die Glocke anzuschlagen, wird heute nur noch an der Generalversammlung des Schiffervereins Kleinhüningen gepflegt.

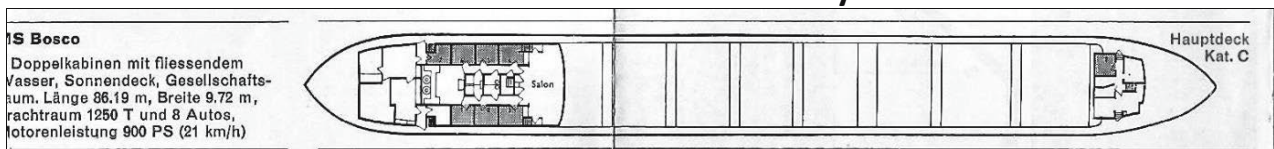
MS Bosco, - mit der alles begann



Zwei Kamine sollten wohl Eindruck machen, das vordere ist aber nur Bluff



Die «Bosco» an der Loreley



Sieben Kabinen im Achterschiff und eine im Vorschiff

Mit ihr hatte alles angefangen. Das Schiff wurde 1940 in Slikkerveen NL für Alpina Rotterdam, einer Tochtergesellschaft der Schweizerischen Reederei, gebaut. Im Krieg wurde das Achterschiff schwer beschädigt. 1949 wurde sie repariert und zugleich mit acht Doppelkabinen für Passagiere ausgerüstet. Damit begann, erst recht zaghaft, der fahrplanmässige Passagierdienst im Sommerhalbjahr. Der Erfolg war phänomenal. Schon vor der ersten Fahrt war das Schiff für die ganze Saison ausverkauft. Das animierte die Muttergesellschaft in Basel, den Dampfschlepper Bern 1955 zum kombinierten Fracht-/Passagierschiff «Basilea» umzubauen.

1964 war die «Bosco» letztmals auf dem Fahrplan aufgeführt. Nachher fuhr sie als Frachtschiff. Drei Jahre später wurde sie verkauft und auf den Namen «Jolanda» umgetauft. 2007 sank sie auf Zeeland und wurde nach der Hebung verschrottet.

Leider wissen wir ausser den technischen Daten so gut wie nichts über die Besatzung und den Schiffsbetrieb. Der Heimathafen war Rotterdam. Die Besatzung bestand vermutlich ausschliesslich aus Holländern.

Die Kapitäne



Adolf Schwarz



Robert Kauder



Franz Reinert

Adolf Schwarz: Die Passagierschiffe der Schweizerischen Reederei wurden stets von deutschen Kapitänen geführt. Als der Raddampfer «Bern» 1955 zur «Basilea» als erstes Hotelschiff umgebaut wurde, übernahm Adolf Schwarz aus Neuburgweier das Kommando. Geboren 1912 kam er mit 17 Jahren zur Schweizer Reederei und führte schon einige neue und grosse Schiffe, bis ihm die Basilea anvertraut wurde. Nach dem Kauf der «Ursula» wechselte er auf diese als Kapitän mit seinem Sohn Ludwig als Steuermann. Am Ende der ersten Saison verstarb er mit 52 Jahren an einem Herzinfarkt.

Robert Kauder: Volle 50 Jahre stand er, Jg. 1907, im Dienst der Schweizer Reederei AG, vom Schiffjungen bis zum Kapitän. Schon als Kapitän des Schleppers «Uri» hatte er regelmässig berühmte Passagiere an Bord, die von seiner Frau Marie gepflegt wurden. Trotzdem übernahm er eher unwillig nach dem Tod von Adolf Schwarz die «Ursula». Seine Liebe galt den grossen Langstreckenschleppern. Trotzdem war er für die Besatzung und die Passagiere der Kapitän «par excellence». Als sein Steuermann habe ich in den Jahren 1966 und 67 von ihm viel für mein späteres Leben gelernt. Wenige Monate nach dem Verkauf der «Ursula» ging er in Pension. Bereits 1976 verstarb er an einer Krebserkrankung. Sein Sohn Helmuth fuhr ebenfalls viele Jahre als Kapitän und Ablöser auf den Schleppern. Bruder Willi war legendärer Kapitän des Schleppers «Schwyz».

Franz Reinert: Zur Familie Kauder gehörte auch Franz Reinert, Jg. 1913, der zwar aus dem Saarländischen stammte, aber Lina, die Schwester von Robert und Willi Kauder heiratete. Er wurde Nachfolger von Adolf Schwarz auf der «Basilea». Nachdem die «Basilea» 1966 aus dem Passagierdienst genommen wurde, blieb er bis zum Verkauf 1972 mit ihr im Schleppdienst. Vor seiner Pensionierung führte er diverse Fracht- und Tankmotorschiffe. Er verstarb 1982. Der Sohn Günter fuhr oft als Lotse auf der «Basilea» und der «Ursula» auf dem Oberrhein.

Heinz Herold: Zu den wichtigsten Personen rund um die beiden Passagierschiffe zählte Heinz Herold, jahrzehntelang Direktionssekretär und rechte Hand von Dr. Nicolas Jacquet. Ihm unterstanden die Schiffe von der Landseite her und man darf mit Fug und Recht behaupten, dass diese ohne ihn nicht gefahren wären. Sein Markenzeichen war die schwarze Fliege. Fast jedes Mal stand er in Basel am Dreiländereck und musste oft zwischen dem Deckpersonal und dem Hotelchef vermitteln. Er übernahm es auch, den Besatzungen die Botschaft vom Verkauf erst der «Basilea» und später der «Ursula» zu überbringen. Heinz Herold liess es sich aber nicht nehmen, noch im hohen Alter am ersten Basilea/Ursula-Treffen teilzunehmen. Auf der damaligen Gruppenaufnahme steht er am linken Bildrand. Spätere Treffen konnte er aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr mitmachen.

Rotterdam, 10. Mai 1940

Kapitän Robert Kauder hat nie davon gesprochen. Wir kennen die Geschichte von seinem damaligen Steuermann Wendelin Koch. Sie sagt aber viel über das Wesen und den Charakter von Robert Kauder aus.

Robert Kauder war, als 34-jähriger Deutscher Staatsangehöriger, Kapitän auf dem Schlepper «Zürich» der Schweiz. Reederei. Am 9. Mai war die «Zürich» mit einem Schleppzug in Rotterdam angekommen und hatte an der Feijenoordkade angelegt. Es herrschte eine politisch brisante Lage. Deswegen war an der «Zürich» an mehreren Stellen zusätzliche Schweizerkreuze aufgemalt. Am andern um 04.00 Uhr wurde die Besatzung wegen ungewöhnlichen Geräuschen an Deck wach. Das ganze Vorschiff befanden sich deutsche Fallschirmjäger und waren im Begriff, Munitionskisten und ein schweres Maschinengewehr zu installieren. Kapitän Kauder befahl dem Steuermann, sofort die ganze Mannschaft zu wecken und an Deck zu rufen. Der erste Maschinist erhielt den Order, die Maschinen startklar zu machen.

Dann wandte er sich an die Soldaten nach dem Sinn ihres Tuns. Ein Unteroffizier erklärte in überheblichem Ton, dass hier gleich ein «Lustiges Feuerwerk» beginne und dass die Besatzung sich in Deckung begeben sollte. Kapitän Kauder machte ihn darauf aufmerksam, dass die «Zürich» in 5 Minuten wegfahre und die Soldaten bis dahin das Schiff zu räumen haben. Der Unteroffizier Entgegnete, dass das Schiff liegenbleiben müsse und er nicht daran denke, von Bord zu gehen.

Robert Kauder konterte, dass sie sich an Bord eines Schiffes eines neutralen Staates befinden, und forderte die Soldaten nochmals mit Nachdruck auf, das Schiff zu verlassen. Dann begab er sich ins Steuerhaus und liess den Beidraht am Achterschiff losmachen. Gleichzeitig sprangen die Schiffsmotoren an. Als der erste Vordraht los gemacht wurde, wurden die Soldaten unsicher. Der Kapitän kam dann auf das Vorschiff und erklärte, dass sie mitfahren müssten, falls sie das Schiff nicht sofort verlassen würden. Sie berieten sich kurz. Dann gab der Unteroffizier seinen Soldaten den Befehl, das Schiff zu räumen.

Als die Wehrmacht weg war, fuhr die «Zürich» von der Anlegestelle weg Richtung Dordrecht. Erst in der Gegend von Zaltbommel, ausserhalb des Tidestroms, gingen sie vor Anker. Dort vernahmen sie das tiefe Brummen der Bomber im Anflug auf Rotterdam und hörten die Detonationen der Bomben, die im Laufe des 10. Mai die ganze Stadt zerstörten. Dass die «Zürich» und ihre Besatzung dem Inferno heil entkommen sind, war einzig dem mutigen Auftreten von Kapitän Robert Kauder zu verdanken. Aber, wie gesagt, er hat auf der «Ursula» nie darüber gesprochen



Feijenoordkade rechts unten (Pfeil), Oosterkade (Liegeplatz der «Ursula») links oben

Von den Uniformen

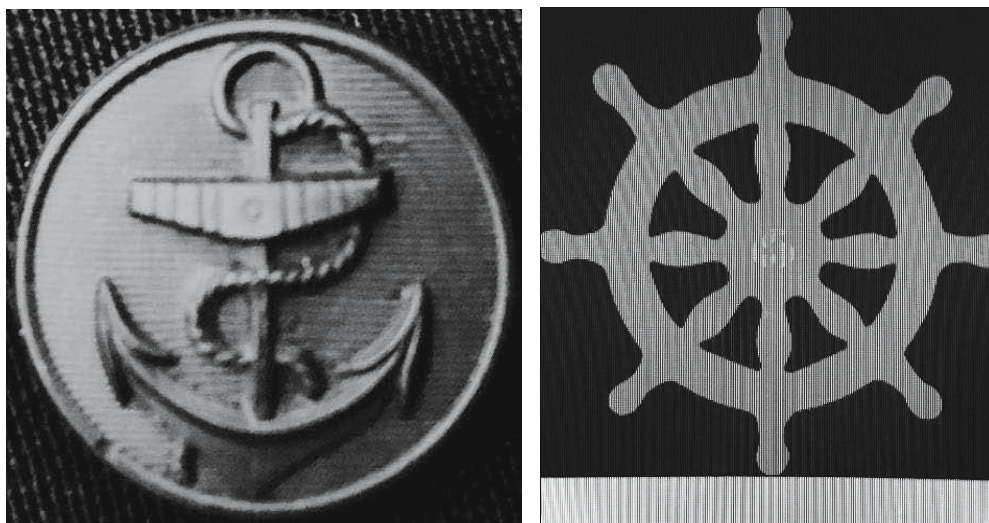


Von Kapitän Robert Kauders Uniform

Kapitän Robert Kauder war kein Freund von Uniformen und Rangabzeichen. Bei ihm wusste jedermann sofort, wer der Kapitän war. An Bord trug er wohl die Uniform, weil es die Reederei so wollte, aber es gab keine goldenen Streifen an den Ärmeln und auch keine Schulterpatten, nur zwei kleine, vergoldete Anker am Revers der Jacke. Die Knöpfe an der Jacke waren aus schwarzen Kunststoff und trugen ein Anker, waren aber ganz unauffällig. An der Mütze hatte er die emaillierte Reedereiflagge mit dem vergoldeten Anker. Dies war die Auszeichnung der Kapitäne der Schlepper und der Passagierschiffe. Bei den Steuerleuten war der Anker an der Mütze versilbert. Hingegen trugen sie am linken Ärmel der Uniform ein gelbes Steuerrad über einem waagrechten Strich.

Ich war sehr glücklich, als ich nach seinem Tod von der Witwe zur Erinnerung an ihn das Abzeichen seiner Schiffermütze erhielt.

Die Steuerleute



Links Uniformknopf aus schwarzem Kunststoff, rechts Steuerleute Abzeichen am linken Ärmel (Symbolbild)

Die Steuerleute waren fast so wichtig wie die Kapitäne. Ihre Hauptaufgabe war das Steuern des Schiffes, was eine gute Kenntnis des Fahrwassers voraussetzte. Ihre Bedeutung wurde von der Reederei auf der Messingtafel im Schiffsfoyer dokumentiert. Aus dieser Messingplatte war zuoberst der Name des Kapitäns, dann jener des Steuerleutes eingraviert. Erst dann folgten der Hoteldirektor und der Küchenchef, sehr zum Leidwesen von Herrn Münster.

Die Liste der Steuerleute der Basilea und der Ursula sind noch fast vollständig erhalten.

Basilea:

Max Wehrli
Robert Widmer
Louis Schwarz
Anton Wild
Josef Anderrüti
Fritz Fischer
Hans Gilgen, Ablöser Winter 1960
Heiri Hüsler, Ablöser Winter 1967

Ursula:

Louis Schwarz
Heinz Glauser
Heiri Hüsler
Freddy Rohner
Fritz Fischer
Hans Zoss
Walter Stamm, Überführung 1972

Der Höllenwidmer

Rheinauf/rheinab kannte man ihn unter diesem Namen. Robert Widmer, wie er richtig hiess, begann seine Lehre 1941 auf dem Schulschiff Leventina und fuhr nachher einige Jahre zur See. Nach seiner Rückkehr auf den Rhein entpuppte er sich als guter Fahrmann, mit einer Faible für Geselligkeit und humorvolle Geschichten. Da in seinen

Erzählungen bei jedem 2. Satz das Wort «höllisch» vorkam, erhielt er bald den Übernamen «Höllenswidmer». Aufgrund seiner guten Streckenkenntnis und seiner Umgänglichkeit übertrug man ihm den Posten des Steuermanns auf der «Basilea», unter dem wachsamem Auge von Kapitän Adolf Schwarz.

Das Dienstbuch

Für jeden Rheinschiffer, ob Schiffsjunge oder Matrose war das Dienstbuch ein wichtiges offizielles Dokument. Herausgegeben wurde es von der Schweizerischen Eidgenossenschaft bzw. vom Rheinschiffahrtsamt in Basel und bestätigte, dass der Inhaber Mitglied einer Schiffsbesatzung war. Vom ersten Tag der Ausbildung an waren darin sämtliche Kurse und Fahrten aufgezeichnet. Regelmässig wurde das Dienstbuch vom Rheinschiffahrtsamt kontrolliert und visiert.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
Dienstbuch - Duplikat
für
Schiffmannschaften auf schweizerischen Rheinschiffen
No. 1287

Inhaber des Dienstbuches:
Familienname: Hüsler
Vorname: Heinrich
Geburtsdatum: 13. Februar 1944
Heimatort: Gemeinde Juril Kanton Luzern
Wohnort (Landadresse): Juril, W. Luzern

Basel, den 22. Juni / 31. 10. 1960.
RHEINSCHIFFFAHRTSAMT BASEL:
[Signature]

SIGNALMENT
Angaben des Passiers:
[Photo]
Unterschrift des Inhabers des Dienstbuches: H. Hüsler

Paß No.: 0322 924/539224
Paß ausgestellt durch: Kontrollbureau Bard
Zivilstand: ledig
Größe: 176 cm
Augen: blau
Haare: blond
Besondere Kennzeichen: Keine.

Anstellung als: Schiffsjunge
Name des Arbeitgebers: (Reederei oder Partikularchefin)
Reederei A.G.
Dienstantritt auf Schiff: Reuschiff Korackina
Datum des Dienstantritts: 19. April 1960
Datum des Dienstaustritts: 8. Juli 1960
Unterschrift des Schiffsführers:
P. Bröster

Anstellung als: Schiffsjunge
Name des Arbeitgebers: (Reederei oder Partikularchefin)
Schweizerische Reederei A.G.
Dienstantritt auf Schiff: 1 ADRELLA
Datum des Dienstantritts: 18. 7. 60
Datum des Dienstaustritts: 20. 10. 60
Unterschrift des Schiffsführers:
[Signature]

Das Dienstbuch von Heinrich Hüsler

Das Original ging beim Untergang der «Padella» am 20.10.1960 verloren.

Zur Erlangung des Rheinschifferpatentes bildete das Dienstbuch die unverzichtbare Grundlage. Voraussetzung waren 8 Berufsjahre, wobei Ferien und Militärdienst abgezogen wurden. Hingegen zählte die Zeit als über 20-jähriger doppelt.

Im Frühjahr 1967 hatte ich diese Voraussetzung erfüllt und wurde vom Personaldienst der Reederei zur Prüfung aufgeboten. Das bedeutete drei Tage lang in einem kleinen Kämmerlein die vorgelegten Aufgaben zum ganzen Berufsspektrum lösen.

Aufgrund des Ergebnisses beantragte die Reederei dem Rheinschiffahrtsamt, dem geprüften Steuermann das Rheinschifferpatent auszustellen.

Mit dem Patent in der Tasche war der Inhaber von da an, auch als Steuermann, im Sinne der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, wie der Kapitän, rechtlich verantwortlich und haftbar.



*Dank einem gütigen Geschick
Nach Jahren kehrt' ich zurück
An meinen angestammten Platz
In Basels altem Münsterschatz.*

Glückhafte Heimkehr des Ursula-Reliquiars

*Behutsam tragen Dr. H. Lanz, Konservator des
Basler Historischen Museums und E. Lehmann
von der SR die ungeduldig erwartete Kostbarkeit
von Bord unserer FONTANA an Land. (Mitte
links, wachsamem Auges, A. Hulliger, SR)*



Die Übergabe des Ursula-Schreins 1955

Der Name Ursula brachte man eher mit Köln in Verbindung. Die Heilige Ursula, Stadtpatronin von Köln, ist jedoch an der Fassade des Basler Münsters bereits seit dem 13. Jahrhundert präsent. Die Büste, Silber/vergoldet, entstand im 14. Jahrhundert. Bei der Teilung der beiden Basel 1836 wurde das Reliquiar dem Kanton Basel-Landschaft zugesprochen und kurz darauf ins Ausland verkauft. Nach Stationen in London, Berlin, St. Petersburg, Amsterdam, gelang es, 1955 das Kunstwerk für Fr. 230'000.-- mit grosser Festlichkeit mit dem Motorschiff «Fontana» nach Basel in den Münsterschatz zurückzubringen. Deshalb bekam die «Schwabenland» 1963 ihren neuen Namen «Ursula».

Amors Pfeil

Das Personal auf den Passagierschiffen wohnte und arbeitete eng zusammen und alle waren jung und ledig. So war es ganz normal, dass man sich auch persönlich rasch näherte. Es bildeten sich bald Freundschaften und Paare. Manchmal endete die Liebe zugleich auch mit der Saison, doch viele Paare blieben ihr Leben lang zusammen. Wie es scheint, waren besonders die Steuerleute begehrt. Sie sind mit einem * bezeichnet. Die Liste ist sicher nicht vollständig, aber trotzdem beeindruckend.

Max Wehrli* und Doris Ullrich

Josef Anderrüti* und Erika Tanner

Paul Wirth und Hilde Watzinger

Edy Blättler und Heidi Zischg

Jean Claude Romens und Ursula Gubler

Jean Claude Wermeille und Susy Schwarz

Heinrich Hüsler* und Myrta Zumbrunn

Fredy Rohner* und Edith Keller

Gustav Weber und Anna Leu

Sidney Camponovo und Susanne Rupp

Dann gab es auch Besatzungsmitglieder, die Passagierinnen heirateten:

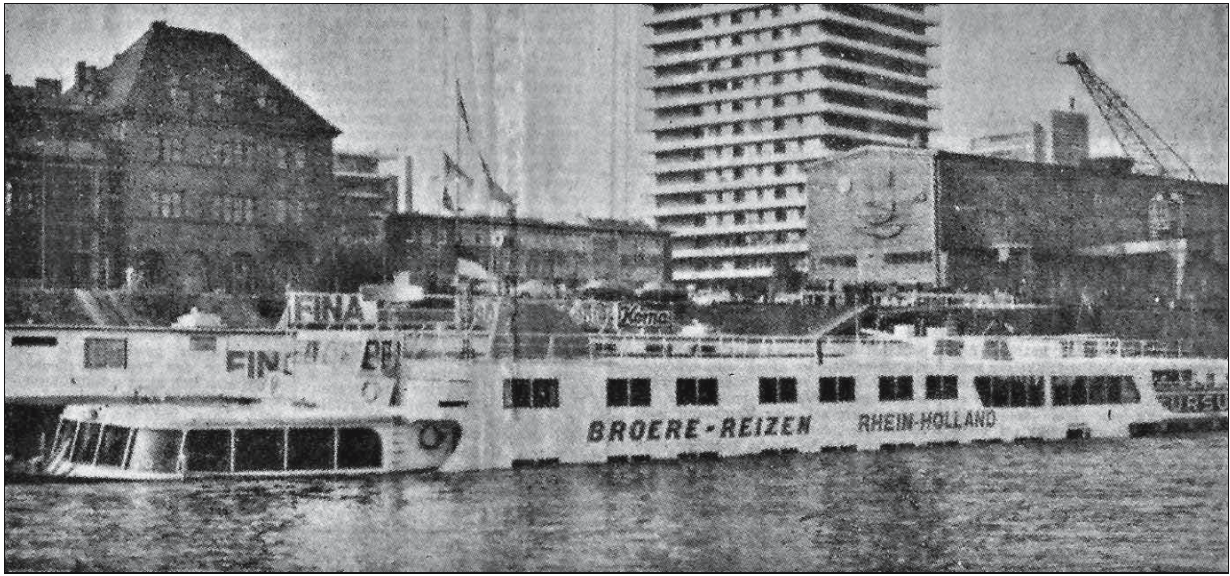
Hans Zoss* und Michele Bosshard

Georges Tarko und Nana Smit, NL

Ueli Rohrer und Marie-Louise Holants, NL

Letztlich waren da noch fast eine Romeo und Julia-Geschichte, denn die Schweizerische Reederei Basel und die Köln-Düsseldorfer-Schiffahrtsgesellschaft waren nicht befreundet, gelinde ausgedrückt. Aber Lore Mächler (Buffettochter «Ursula» SRAG) und Peter Weisenberg (Steuermann «France» KD) verliebten sich trotzdem. Glücklicherweise gab es kein Drama wie bei Shakespeare, sondern eine Ehe, die bis heute hält.

Die Tochter «Ursula»



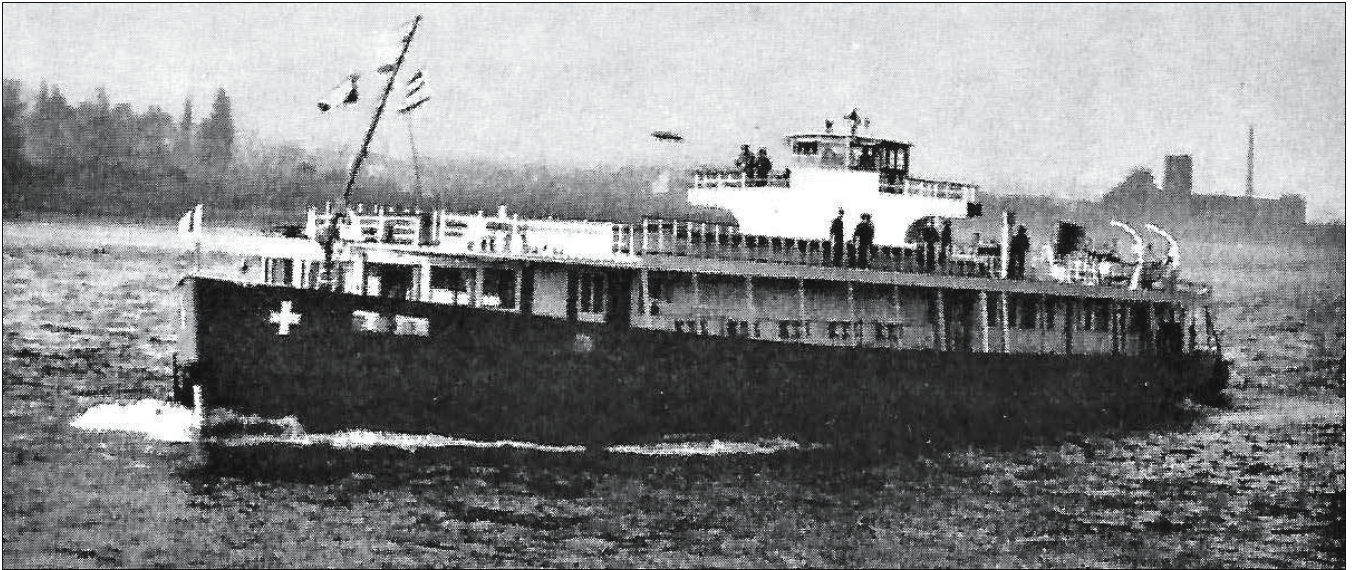
22. Oktober 1976

Der Steuermann Heiri Hüsler und das Zimmermädchen Myrta Zumbrunn heirateten am 9. April 1969. Am 19. Oktober 1976 bekamen sie eine Tochter, der sie in Erinnerung an das Schiff den Namen «Ursula» gaben. Drei Tage später sank das Schiff «Ursula» in Ludwigs-hafen nach einem missglückten Wendemanöver. Alle Personen konnten gerettet werden.



Myrta und Ursula

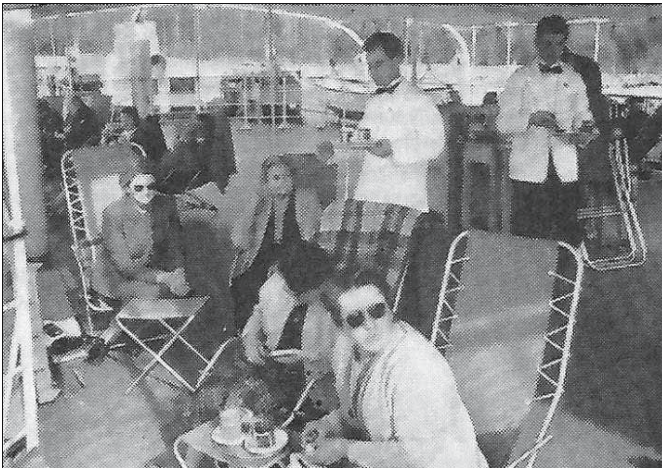
Die erste Ankunft der «Basilea» in Basel



Auf der ersten Reise mit 400 Tonnen Zucker von Rotterdam nach Basel

An 21. November 1956 traf die «Basilea» zum ersten Mal in Basel ein. Das Interesse der Öffentlichkeit war riesig. Am 25. November konnten alle das Schiff besichtigen. Der Inhalt des Spendentopfs kam den ungarischen Flüchtlingen zugute, denn wenige Wochen zuvor war der Volksaufstand in Ungarn blutig niedergeschlagen worden. Etwa 30'000 Flüchtlinge kam in die Schweiz.

Im Frühjahr 1957 nahm die «Basilea» den planmässigen Verkehr auf. Von da an fuhr sie jeden 2. Samstag ab Basel zu Tal, wie das in der Schifffahrt heisst. Man fuhr nach Holland hinunter, nicht wie viele Schweizer sagen «nach Holland hinauf», bloss weil Holland auf den Landkarten oben war.

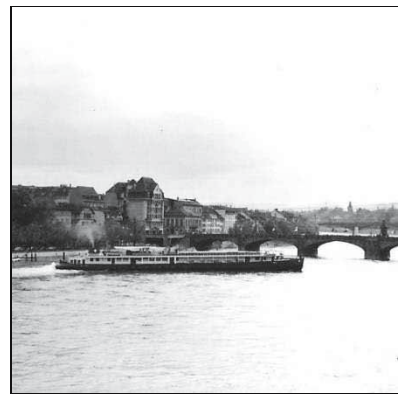
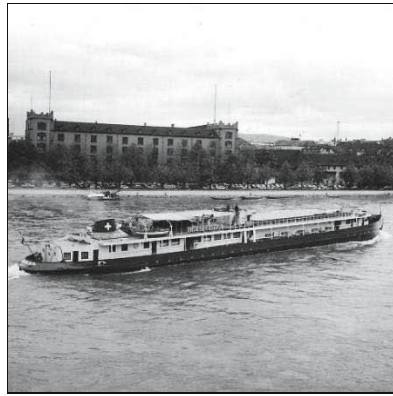


An Bord der «Basilea»

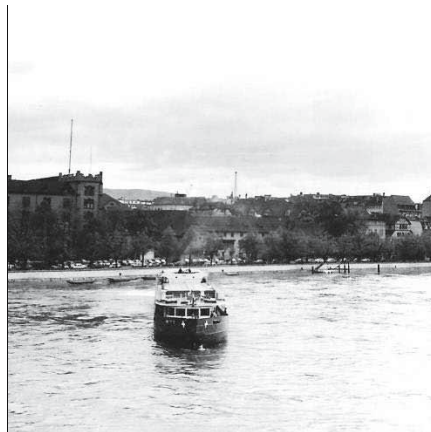
Als mitten in der Saison der Küchenbursche ausfiel, musste ein Lehrling der kaufmännischen Abteilung einspringen. Im Leventina-Heft 9/1957 beschreibt er eindrücklich seine Eindrücke und wie die anfänglich Skepsis einer grossen Begeisterung wich.

Aufdrehen

Die Schiffersprache hat ihre Eigenheiten, ist manchmal derb und manchmal einfach anders. Kopf und Arsch heisst auf schiffisch Bug und Heck. Das ist noch einfach, aber was bedeutet «Aufdrehen». Vollgas? Eben nicht. Siehe die Fotoserie, aufgenommen in Basel am Schluss der MUBA 1965.



Die «Basilea» liegt am Blumenrain und legt ab. Dann fährt sie zum rechtsrheinischen Ufer hinüber, fährt stromauf gegen die Mittlere Rheinbrücke und beginnt dann kurz unterhalb der Brücke mit dem Aufdrehmanöver über steuerbord, Aufdrehen mit dem Strom, zu Tal. Die Steuerbordschraube dreht achteraus, die mittlere und die Backbordschraube drehen vorwärts.



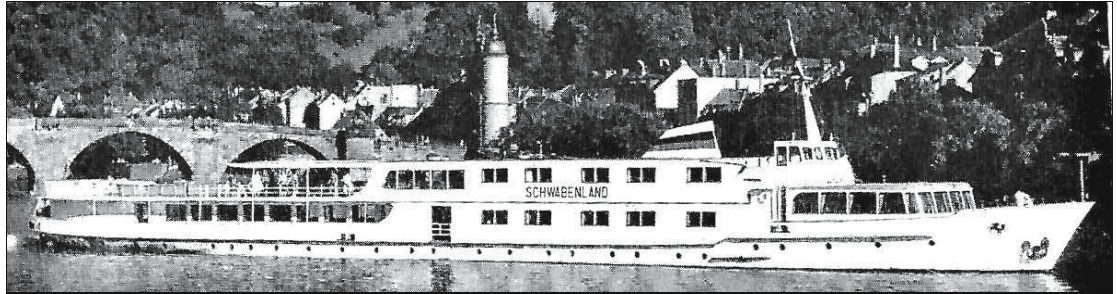
Die «Basilea» liegt nun quer zum Strom, dreht weiter und beendet das Manöver mit dem Bug zu Tal.



Die «Basilea» unterquert die St. Johann-Brücke, bei der 1965 gerade der Umbau begonnen hat. (und 1960 die «Padella» gesunken war)

Das gegenteilige Manöver heisst Aufdrehen gegen den Strom zu Berg. Obwohl sie täglich vorgenommen werden, sind es immer heikle Manöver.

Martin Zimmermann, «Schwabenland»



Martin Zimmermann, erfolgreicher Industrieller aus Stuttgart und seine Schwabenland

Er sagte selbst, er habe die «Schwabenland» nur bauen lassen, weil die «Basilea» immer ausgebucht gewesen sei, wenn er mitfahren wollte. Sein Traum, ein Passagierschiff zwischen Stuttgart und Rotterdam verkehren zu lassen, erfüllte er sich zwar, doch blieb seiner Schifffahrtlinie der Erfolg versagt. Das kam der Schweizerischen Reederei gerade recht und nach der ersten Zusammenarbeit wurde die «Schwabenland» im Winter 1962/63 zur «Ursula» umgebaut und auf der Strecke Basel – Rotterdam in Verkehr genommen.

Die Coiffeur WM, 10. – 13. Oktober 1964

Mit einem Grossereignis endete die Saison 1964. Vom 10. – 13. Oktober fand in Basel in der Mustermesse die Weltmeisterschaft der Coiffeure statt. Der Coiffeur-Meister-Verband Basel offerierte auf den Schiffen Basilea und Ursula einen Lunch.

<p>Championat du Monde de la Coiffure Bâle/Suisse</p> <p style="text-align: center;">Lunch</p> <p style="text-align: center;">offert par la Section de Bâle de l'Association Suisse des Maîtres Coiffeurs</p> <p style="text-align: center;">Dimanche, 11 octobre 1964</p> <p style="text-align: center;">à bord des bateaux à passagers M/S URSULA et M/S BASILEA</p> <p style="text-align: center;">Alpina Rhine Line de la Compagnie Suisse de Navigation S. A.</p>	<p style="text-align: center;">MENU</p> <p style="text-align: center;">DELICE DES GRISONS</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: center;">OXTAIL CLAIR EN TASSE</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: center;">MIGNONS DE VEAU A LA CREME NOUILLETES AU BEURRE SALADE MELEE</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: center;">CASSATA NAPOLITAINE</p> <p style="text-align: center;">VINS:</p> <p style="text-align: center;">AIGLE LES FORTERESSES 1963 DOLE PINOT-NOIR 1963</p> <p style="text-align: center;">CAFE ET LIQUEURS</p>
---	--

Das Festbankett



«Basilea» und «Ursula» nebeneinander. Eine Seltenheit

Vermutlich entstand diese Aufnahme damals. Die «Basilea» und die «Ursula» lagen nebeneinander am Dreiländereck. Drei Tage nach der WM verstarb der Kapitän der «Ursula», Adolf Schwarz, an einem Herzinfarkt.

Office = Büro?



Kaffeekochen und Teller trocknen

«Gesucht für die Arbeit im Office». So stand es jeweils in der Zeitung des Gastgewerbes im Personal-Inserat für das Schiff «Ursula». Das tönnte schon mal nicht schlecht und mehr als einmal war eine junge Frau davon angetan, denn im Büro eines Schiffes zu arbeiten, war verlockend. Der Traum vom Bürofräulein auf dem Schiff endete rasch, wenn ihnen

der Arbeitsplatz zugewiesen wurde. «Office» bedeutete nämlich im Gastgewerbe etwas anderes, statt an der Schreibmaschine zu sitzen, standen sie an der Kaffeemaschine, gaben Getränke heraus und nahmen das schmutzige Geschirr entgegen. Statt weiße Blusen, trugen sie ordinäre, blaue Schürzenkleider und der Lohn war kleiner als der des Schiffsjungen. Sie waren das Zwischenglied zwischen nervösen Kellnern und übelgelaunten Köchen und die Passagiere bekamen sie nie zu sehen. Trotzdem hat es wohl keine bereut, den Job im Office angenommen zu haben.

Die Feuerwehrrübung



Unter kundiger Anleitung

Nichts wird auf einem Schiff so gefürchtet wie Feuer. Deshalb wurde schon am ersten Tag der neuen Saison das Personal über die Brandbekämpfung instruiert. Im praktischen Teil wurde auf dem Steg am Dreiländereck eine Pumpe aufgestellt, so dass alle einmal mit dem Strahlrohr so richtig spritzen konnten. Nachher begaben sie sich in den Garten hinter dem Schifferhaus, wo in einer Blechwanne Öl entzündet wurde. Alle mussten nun nacheinander mit einem Staublöcher die Flammen löschen. Es war eine eindrückliche Übung, die alle verstanden. Damals gab es noch keine Rauchmelder und Sprinkler auf dem Schiff, nur ein paar Staublöcher und die Deckwaschanlage. Aus diesen Gründen war das Rauchen in den Personalkabinen strengstens verboten – na ja, wenigstens im Bett.

Lebensretter

Die «Ursula» überwinterte 1969/70 wie üblich am Steiger St. Johann-Rheinweg. Mitte Februar versuchte ein zwölfjähriger Knabe vom Ufer aus auf der Kette balancierend den Ponton mit dem Schiff zu erreichen. Bei diesem Unterfangen glitt er aus, konnte sich aber an der Kette festhalten und schrie um Hilfe. Ein Polizeibeamter, der sich gerade in der Nähe befand, versuchte zu helfen. Aber erst mit Hilfe von Kapitän Robert Kauder und Jules Baumann, der auf der «Ursula» Malerarbeiten ausführte, konnte der Knabe in Sicherheit gebracht werden, knapp ehe er vom Hochwasser führenden Rhein abgetrieben wurde.

Vom Geheimnis der Flaggen

So ganz einfach ist es mit den Flaggen nicht wie man meinen könnte, denn sie haben zu meist eine rechtliche Bedeutung und sind in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschrieben. Sie stammen noch aus einer Zeit, als es noch keine Funkverbindung von Schiff zu Schiff gab.

Am Heck ist es noch einfach. Da wird die Flagge des Staates, in welcher das Schiff im Register eingetragen ist, gesetzt. Vorn am Schiffmast wird in der Mitte die Reedereiflagge topgesetzt. Aus der Backbordseite wird an der Querstange die Flagge des Staates, in welchem das Schiff sich gerade befindet, aufgezogen. Auf der Steuerbordseite befindet sich die blaue, quadratische Überholflagge an einer Leine, die vom Steuerhaus aus halbhochgezogen wird, wenn man sich einem Schiff nähert, welches man überholen möchte. Vorn am Bug wird an einer Stange eine kleiner Wimpel angebracht, der anzeigt, aus welcher Richtung der Wind weht und wie stark. Auf der Steuerbordseite wird die quadratische, blaue Steuerbordseitenflagge quer zum Schiff hinausgezogen. Mit dieser zeigt die Bergfahrt der Talfahrt an, aus welcher Seite zu Kreuzen ist. Später wurde dies mit einer blauen Tafel innerhalb der Bordwand gemacht. Die Talfahrt quittiert dies ebenfalls mit der blauen Steuerbordseitenflagge. Der Grundsatz ist, dass die Bergfahrt der Talfahrt den Kurs befiehlt, aber auch entsprechend Platz machen muss.

Daneben gab es noch den grünen Wimpel, der über den Steuerhaus oder unter der Nationalflagge angebracht wurde. Dieser bedeutete, dass das Schiff unverzollte Ladung an Bord hatte. Mit grünen Flaggen wurden auch die Spediteuren- und Zollboote an der deutsch-/holländischen Grenze signalisiert. Mit einer weissen Flagge signalisierte man dem Trinkwasserboot, dass man Wasser bunkern wolle.

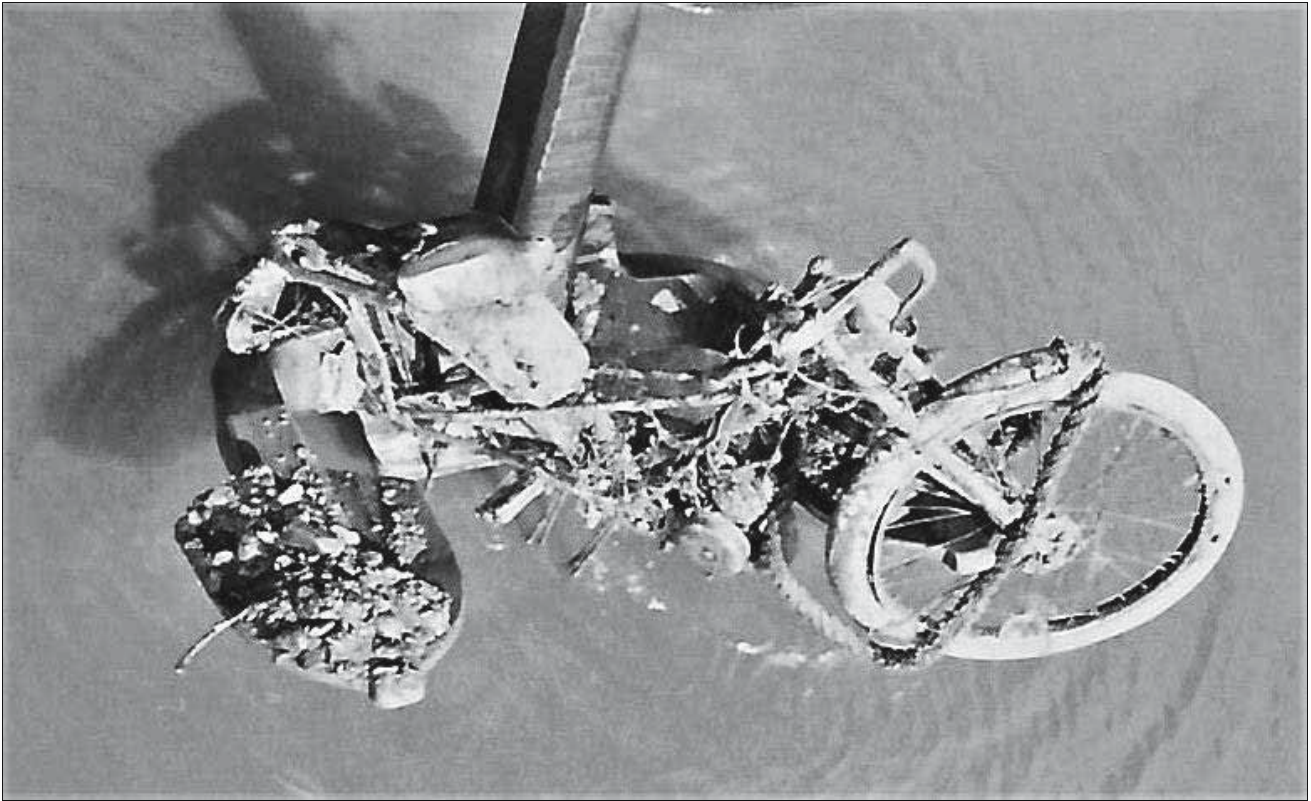
Die Flaggen, ausser der grünen Zollflagge, wurden am Abend nach Sonnenuntergang eingeholt und am Morgen wieder aufgezogen. Dies gehörte zu den Aufgaben der Schiffsjungen. Es war sein Stolz, die Reedereiflagge derart zusammenzufalten, dass man sie als Paket hochziehen und dann mit einem Ruck entfalten konnte.

Noch etwas. Flaggen durften nie gewaschen werden, denn das bringe Unglück, sagte man.

Der Morgenmantel vom China-Shop

Bei der Station Blaak, ganz in der Nähe der Oosterkade, befand sich ein Geschäft ausschliesslich mit Sachen aus China, das Myrta fast jedes Mal magisch anzog. Von Tee, Gewürzen, Porzellan-Figürchen, 1000-jährigen Eiern, Seidengewändern etc., war alles zu haben, was China damals zu bieten hatte. Es roch exotisch nach Räucherkerzen, Sandelholz und etwas Moder. Dort kaufte sich Myrta einen giftig grünen Morgenmantel aus Seide, bestickt mit eine feuerroten Drachen und Blumen. Der Mantel hängt noch heute an der Schlafzimmertüre, nur verkleiden sich jetzt die Enkelkinder damit zum Theaterspielen. Myrta kaufte dort auch mal ein Nichts von einem durchsichtigen roten Baby-Doll mit einem Ahornblatt an den strategischen Stellen. Dieses Stück hat nicht so lange durchgehalten, aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Anker hoch!



Beifang im Strassburger Hafen

Bei den heutigen Passagierschiffen werden die Anker kaum mehr verwendet. Sie sind so weiss wie das übrige Schiff und kein Bisschen rostig. Anstelle an einer Ankerkette ist der Anker an einer dicken Stahltrosse befestigt, die ebenfalls weiss gestrichen ist. Zu verdanken ist dies der starken Schraube, die quer im Bug eingelassen ist und das Schiffs seitlich manövrieren kann, je nachdem, in welcher Richtung sich der Propeller dreht. Auf der «Ursula» war das noch ganz anders. Vor jedem Anlegen wurde der Anker gesetzt. Damit wurde bezweckt, dass der Bug des Schiffs kontrolliert gegen das Ufer oder den Steiger stiess. Beim Ablegen wurde der Anker eingeholt und damit das Schiff vom Ufer weggezogen. Das Weitere besorgten dann die Schiffsschrauben und die Ruder am Heck. Jedes Anker der Ursula (2 vorn und 1 hinten) wog mehrere Hundert Kilo. Die Ketten waren je etwa 80 Meter lang. Die Buganker wurde elektrisch eingeholt, den Heckanker hätte man von Hand mit der Ankerwinde hochdrehen müssen. Er wurde deshalb nur im Notfall gebraucht, d.h. meines Wissens nie. Ärgerlich war es, wenn man mit dem Anker auch irgendwelchen Schrott hochzog. Im Strassburger Hafen war es einmal ein altes Mofa, das sich im Anker der «Ursula» verfangen hatte. Was machte man in diesem Fall: 1. Schauen, ob in der Nähe ein Polizeiboot zu sehen ist. Wenn nicht, 2. den Anker wieder fallen lassen, und hoffen, dass das Mofa unten bleibt, was es auch tat. Immerhin war es nicht so schlimm wie bei der MS «Basodino», die 1951 in Ludwigshafen eine 500-kg Bombe in den Ankerklauen hatte. Aber auch diese Geschichte war damals gut ausgegangen.

Der Anker, Symbol der Hoffnung



Jean-Claude Romens mit einem Mini-Stockanker

Wohl kaum ein Gegenstand symbolisiert den Begriff «Hoffnung» so sehr wie ein Anker. und dies schon seit vorchristlicher Zeit. Als seinerzeit beim Ablegen in Speyer sich ein kleiner Anker im Vorausdraht der «Ursula» verfangen hatte und an Bord landete, zögerte der Chef de Service nicht lange und erklärte ihn zu seinem Eigentum. Stolz trug er ihn bei der Ankunft in Basel an Land, in der «Hoffnung», dass ihn niemand dabei erwische. Noch heute liegt der Anker im Garten in Oberwil, in der «Hoffnung», dass noch lange dortbleiben werde.

Der Sooger



Sooger, Eimer und Hirschleder, drei wichtige Werkzeuge

Er war zweifellos das am häufigsten benutzte Werkzeug der Matrosen und Schiffsjungen. Mit ihm wurde am Morgen in aller Frühe der nächtliche Tau vom Deck aufgenommen und mit ihm auch der Staub, der sich über Nacht auf dem Schiff abgesetzt hatte. Jedem Morgen, sobald es hell wurde, nahmen die Matrosen und der Schiffjunge ihren Sooger und einen Plastikeimer, der halbvoll Wasser war. Im Prinzip bestand er aus einer saugkräftigen Kunststoffrolle, die über einen Hebelzug ausgedrückt wurde. Dann wurde das Schiff vom Dach der Kabinen über das Sonnendeck bis zum Gangbord der Tau aufgenommen und in den Eimer ausgedrückt. Der Sooger hatte eine Breite von ca. 40 cm, so dass man rasch vorwärtskam. Es waren immerhin etwas 500 m² zu soogern. Nachher kamen noch mit dem Hirschleder die Fensterbänke und die Handläufe dran, dann konnte die Sonne kommen und das Schiff glänzte fast wie von selbst.

Die Sooger gibt es noch heute im Handel. Nur heissen sie jetzt: Clean Aid One Touch Easy Wischer und kosten im Internet etwa 25 Euro, weniger als vor 60 Jahren.

Liebe Hausfrauen, wenn ihr Mann ehemaliger Matrose oder Schiffjungen von der Ursula ist, und er behauptet, das Reinigen ginge mit einem Sooger besser und schneller, dann glauben sie ihm und werfen ihm nicht gleich den Schrubber an den Kopf. Er weiss, wovon er spricht.

12 Tage im Mai 1968



MS «Ursula» im Oberwasser der Schleuse Rhinau blockiert.

Die dramatischsten Stunden ihrer Geschichte erlebten Schiff und Besatzung im Mai 1968. Damals wurde die «Ursula» im französischen Generalstreik im Grand Canal d'Alsace mehrere Tage von streikenden Arbeitern blockiert, obwohl die Anliegerstaaten der internationalen Wasserstrasse zum Offenhalten vertraglich verpflichtet waren.

Das Jahr 1968 begann schon früh mit gewalttätigen Studentenprotesten an der Universität Nanterre bei Paris. In den folgenden Wochen breiteten sich diese immer weiter aus und führte zu grossflächigen Arbeiterstreiks. Anfangs Mai besetzten linke Studenten die Universität Sorbonne. Am 10. Mai verbarrikadierten Studenten das Universitätsquartier.

Am 14. Mai begannen die Arbeiter von Industriebetrieben zu streiken. Am Samstag, 18. Mai schwappte die Streik- und Besetzungswelle blitzartig über ganz Frankreich. Über 2 Millionen Arbeiter befolgten die Streikaufrufe. Es folgten vier Wochen gewaltsamer Proteste gegen die Regierung. Erst am 18. Juni war der Streik mit der Wiederaufnahme der Arbeit bei Renault beendet. Überall in Westeuropa kam es ebenfalls zu gewaltsamen Protesten, wie die Globuskrawalle in Zürich Ende Juni. Besonders in Deutschland kam es ebenfalls zu grossen Unruhen. Diese Zeit hatte das soziale Gefüge in Westeuropa auf Dauer geprägt und verändert.

Inmitten dieser unruhigen Zeit war die «Ursula» fahrplanmässig mit Passagieren von Rotterdam nach Basel unterwegs. Am Mittwoch, 15. Mai 1968, machte sie die Leinen in Rotterdam los und begann die Bergfahrt, die zu einer Reise voller Unsicherheit, Ängste und ein wenig Abenteuer wurde. Die verantwortlichen Personen an Bord und in Basel glaubten der französischen Verwaltung, dass man alles tun werde, um der völkerrechtlichen Verpflichtung nachzukommen und die Schifffahrt auf den Grand Canal d'Alsace stets offen zu halten.

Montag, 20. Mai

Trotz der unsicheren Lage fuhr die «Ursula» um 17.30 Uhr von Strassburg aus zu Berg und passiert die Schleusen Gerstheim und Rhinau. Einzelne Schleusen arbeiteten nur noch zu dreissig Prozent, d.h. nur noch mit der kleinen Schleuse.

Dienstag, 21. Mai

Die «Ursula» wurde in Marckolsheim und Vogelgrün geschleust. Inzwischen war die Schleuse Fessenheim von einem zwanzigköpfigen Streikkomitee gestürmt worden. Dieses verweigert die Schliessung und droht mit Beschädigung der Schleusenanlage im Fall einer staatlichen Intervention.

Die «Ursula» wendete und fuhr vom Unterwasser Fessenheim zu Tal. Mit viel Verhandlungsgeschick (und vermutlich ein paar Stangen Zigaretten) konnte sie die Schleuse Vogelgrün passieren. In Breisach wurden die Passagiere ausgeschifft und per Bus nach Basel gefahren.

Im Gegenzug wurden die Talpassagiere per Bus von Basel nach Breisach gefahren und kamen samt Proviant und Wäsche gegen 24.00 Uhr an Bord.

Mittwoch, 22. Mai

Die «Ursula» fuhr weiter zu Tal und wurde in Marckolsheim geschleust, blieb aber nachher im Oberwasser der Schleuse Rhinau blockiert. Insgesamt 160 Schiffe sind in den Schleusen durch den Streik blockiert, 33 davon von der Schweiz. Reederei AG. Einige Schleusen beginnen nun wieder zu arbeiten, nicht aber jene in Rhinau. Aufgeregte Schiffer, die vor der Schleuse Gerstheim blockiert waren, drohten mit einer Störaktion, falls die «MS Ursula» bevorzugt geschleust würde.

Donnerstag, 23. Mai

Die «Ursula» blieb auch am Morgen an der Rhinau blockiert. Die Streikposten weigern sich, «reisende Kapitalisten» fahren zu lassen. Die Stimmung an Bord wird von Stunde zu

Stunde schlechter. Die französischen Zollbeamten lassen zwei Cars und die Autos der Reederei sowie des Reisebüros auf das Schleusenareal fahren. Dort wurde die Weiterfahrt der Passagiere organisiert. Die Cars fuhren dann mit der Fähre Rhinau auf die deutsche Seite

Freitag, 24. Mai

Die «Ursula» blieb weiter blockiert. An Bord befanden sich die Besatzungsmitglieder und ein einzelner Passagier, der unbedingt an Bord bleiben wollte. Bei Hotelleitung lagen die Nerven blank. Die Hotelangestellten und Matrosen blieben gelassen und feierten am Abend bis spät in die Nacht eine Piratenparty auf dem Schleusenareal. Niemand konnte sagen, wie es weiter gehen wird.

Die Bergfahrt von Rotterdam nach Basel wurde abgesagt. Die Passagiere, die in Rotterdam auf die «Ursula» warten, können am Abend von der «France» der Köln-Düsseldorfer Reederei übernommen werden und beginnen die Bergfahrt.

Samstag, 25. Mai

Am Morgen werden die kleinen Schleusen wieder in Betrieb genommen. Die «Ursula» wird in Rhinau und Gerstheim geschleust und fährt noch bis Mainz.

Sonntag, 26. Mai

Die «Ursula» fuhr leer zu Tal bis Düsseldorf und übernahm dort ihre Passagiere, die mit der «France» von Rotterdam nach Düsseldorf gebracht wurden.

Montag, 27. Mai

Die «Ursula» war nun zwar wieder im Fahrplan, aber auf verkürzter Strecke und fuhr zu Berg, Übernachtung in Bonn, am Dienstag in Rüdesheim und am Mittwoch in Speyer.

Donnerstag, 30. Mai

Die «Ursula» legte in Kehl statt in Strassburg an und bleibt dort, statt weiter Richtung Basel zu fahren. Der Generalstreik in Frankreich dauerte immer noch an. Die internationale Rheinzentralkommission wurde zu einer dringenden Krisensitzung nach Basel einberufen.

Freitag, 31. Mai

Die «Ursula» blieb in Kehl. Die Passagiere wurden ausgeschifft und fuhren mit Cars nach Basel.

Samstag, 1. Juni

Die Passagiere und Proviant, soweit er nicht in Kehl organisiert werden konnte, wurden von Basel nach Kehl an Bord gebracht.

Sonntag, 2. Juni

Die «Ursula» fuhr von Kehl aus zu Tal und nahm den fahrplanmässigen Verkehr bis Basel wieder auf.



Barbecue auf der Kraftwerkinsel Rhinau

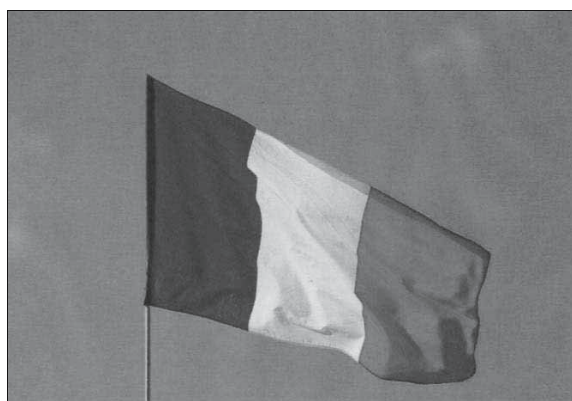


Die Fröhlichkeit trägt – Niemand wusste, was der nächste Tag bringen wird.

Heute, über 50 Jahre später können wir diese Zeit besser verstehen. 1968 war wie eine Zeitenwende. Die Jahre nach dem 2. Weltkrieg war die Zeit des Wiederaufbaus und der stabilen Verhältnisse. Europa war durch den Eisernen Vorhang in Ost und West geteilt, in schwarz und weiss. Es wuchs eine Jugend heran, die den Krieg nicht mehr selbst erlebt

hatte. Für die Gesellschaft war die Erhaltung des Staates und der Familie die wichtigsten Eckpfeiler. Die Unzufriedenheit nahm besonders unter der studentischen Jugend weltweit zu. Waren es in Amerika die Proteste gegen den Vietnamkrieg, so entzündete der Unmut der Jugend in Europa an staatlichen Vorschriften. Unvorstellbar heute, dass in der Schweiz damals die Frauen weder das Stimm- noch das Wahlrecht besaßen, und dass in Deutschland Ehefrauen nur mit Erlaubnis ihres Mannes eine Arbeit annehmen durften.

Oft waren es nur banale Ereignisse, die das Fass zum Überlaufen brachten und Proteststürme auslösten, wie z.B. in Luzern. Die Zeit war aber einfach reif für Veränderungen. Das gesellschaftliche Pendel schlug heftig aus und kam nicht so bald wieder ins Lot. Derweil fuhr die Ursula, wie es der Fahrplan vorsah, eine Reise nach der andern, rhein-auf/rheinab. Die Zeit, als sie von Streikenden blockiert wurde, war nur noch eine Episode. Es war ja gut gegangen.



Vive la France!

Ob es auch so harmlos ausgegangen wäre, wenn die Streikposten gemerkt hätten, dass einer der Matrosen eines nachts die Trikolore vom Mast auf der Schleuse Rhinau klatete, ist zu bezweifeln. Aber wie schon gesagt: Es ist ja alles gut gegangen.

Die Vögel



Links die Weisskopf-Mittelmeermöwe, rechts die Flusseeeschwalbe, Symbolbilder

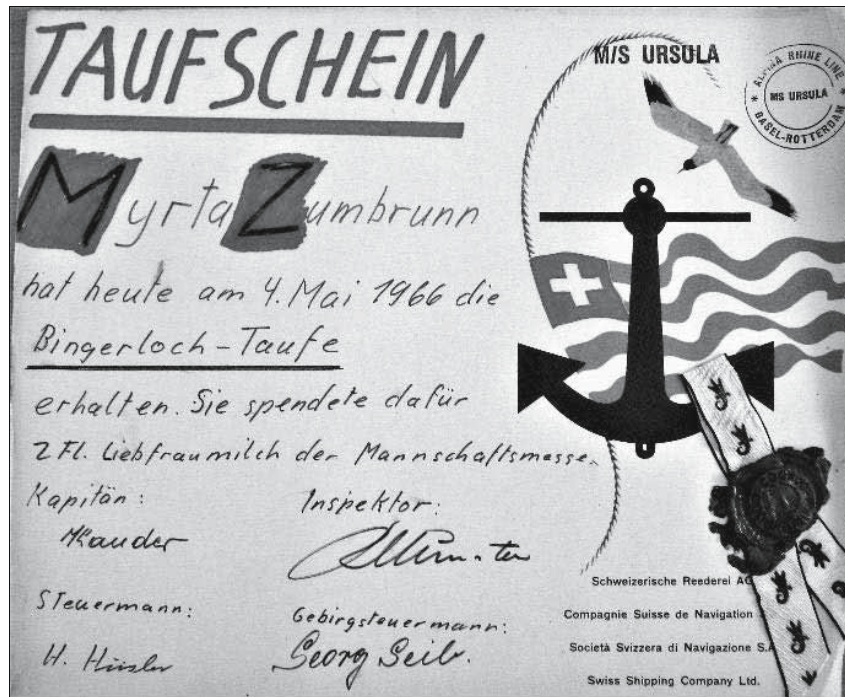
Diese einmalige Geschichte spielte sich im Oberwasser der Schleuse Rhinau ab, als die «Ursula» im Französischen Generalstreik im Mai 1968 dort mehrere Tage blockiert war. Die Besatzung vertrieb sich auf dem Schleusenareal die Zeit mit verschiedenen Aktivitäten wie Barbecue und Piraten spielen. Der Kellner Mauro Seggiani und der Koch Fredy

Bürki erkundeten die Umgebung und fanden dort im Kies eine ganze Kolonie brütender Möwen. Zum Teil war die Brut schon geschlüpft. Die beiden entnahmen einem Nest vorsichtig zwei der drei Küken und trugen sie an Bord zurück. Mauro wusste bereits, wie man mit Jungvögeln umgehen musste, organisierte eine grosse Schachtel und stellte diese auf das Achterdeck. Da die Möwen Allesfresser sind, sorgte man für ein breites Futterangebot. Kellner und Köche fingen Fliegen und der Küchenchef schnitt persönlich kleine Fleischstücke für die Schützlinge ab. Die Vögel liessen sich vom Lärm der Maschinen und den Vibrationen nicht stören und gediehen prächtig. Mauro wurde von den Vögeln als Mutter angesehen und sie folgten ihm überall hin, wenn er sie aus der Schachtel nahm. Als sie Flüge wurden, blieben sie stets in der Nähe des Schiffs und zeigten den begeisterten Passagieren ihre Flugkunststücke, besonders das Fangen von Brotstücken aus der Luft. Dann ruhten sie sich wieder auf der Reling aus. Dabei taten sie das, was Möwen auf Schiffen zu tun pflegen. Mit ihren Hinterlassenschaften ärgerten sie zunehmend die Matrosen. Als die «Ursula» wieder in Basel anlegte, stellte der Kapitän die Ornithologen vor die Wahl: Entweder kommen die Vögel weg, oder er werde ihnen, den Vögeln, den Hals umdrehen. Da blieb den beiden Vogelfreunden nichts anderes übrig als mit ihren Schützlingen zum Basler Zolli zu fahren und sie dort abzugeben. Dort stellten die Fachleute verwundert fest, dass es zwei ganzverschiedene Vögel waren, obwohl sie aus dem gleichen Gelege schlüpften. Die eine war eine Flusseeeschwalbe aus dem Norden und die andere eine Mittelmeermöwe. - So etwas soll ja bekanntlich auch bei Menschen vorkommen.

Die Bingerloch-Taufe



Alles Gute kommt von oben



Mit Unterschrift, Stempel und Siegel

Das Bingerloch war eine gefürchtete Stelle im Rhein unterhalb von Bingen. Die Durchfahrt zwischen den Felsen hatte damals eine Breite von lediglich 30 Metern. Lotsen führten die Schiffe durch das enge Fahrwasser. In alter Tradition erhielten jene Besatzungsmitglieder, die zum ersten Mal mit dem Schiff das Bingerloch passierten, die Bingerloch-Taufe. Die Zeremonie nahm der Steuermann vor, alle andern wurden dabei pudelnass, bevor sie ihren persönlichen Taufschein erhielten. Besondere Freude hatten jene, welche die Zeremonie schon hinter sich hatten und zuschauten.

Das Jahrhundert-Niederwasser



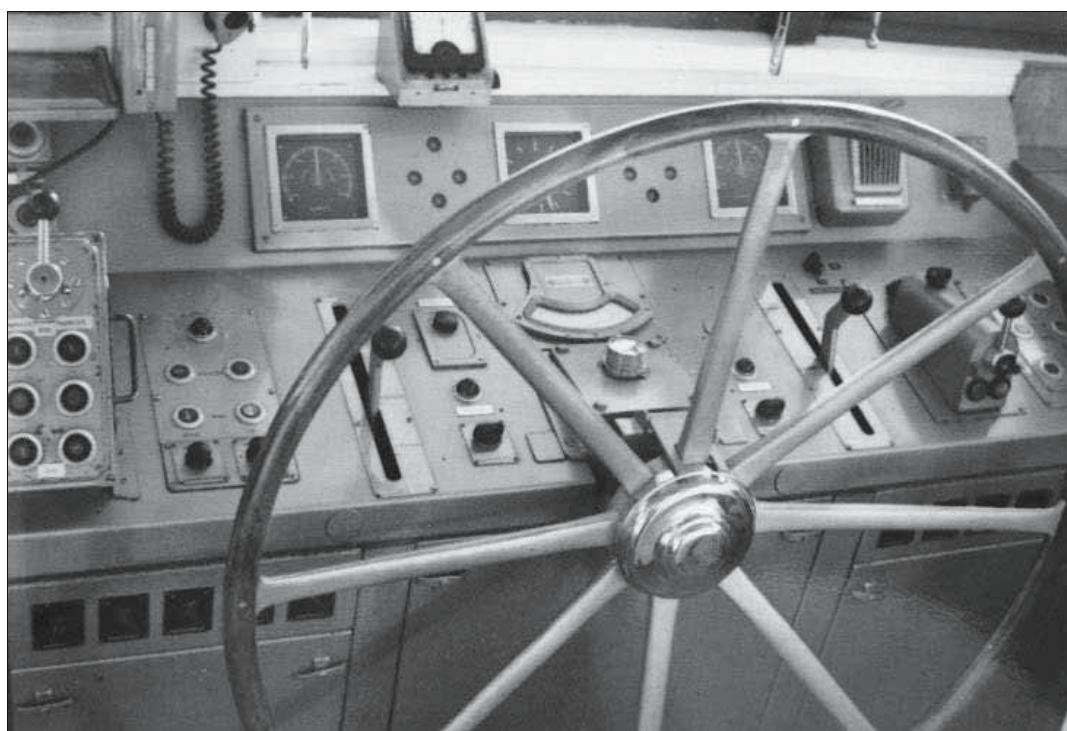
Die Ursula 1965 im Hafen von Trier

Schifffahrt bedeutet bis heute immer eine Auseinandersetzung mit der Natur. Der Mensch hat keine Gewalt darüber und muss sich immer anpassen. Mal ist es Hochwasser, dann Niedrigwasser, Eisgang, Nebel, Zöllner, Hafenagenten – etwas ist immer oder wie ich jeweils zu sagen pflege: «Vollkommenes Glück ist selten».

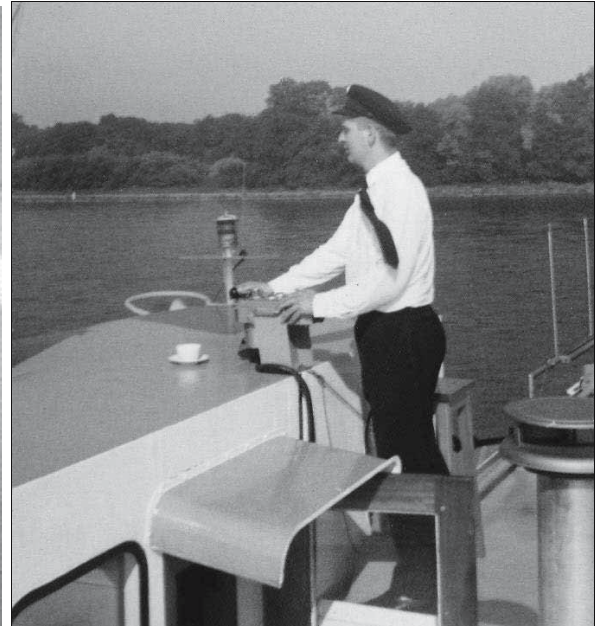
1964 war die «Basilea» in der achten, die «Ursula» in zweiten Saison auf der Strecke Basel – Rotterdam – Basel unterwegs. Schon im Sommer gingen die Wasserpegel immer weiter zurück. Anfangs August konnte der Fahrplan der beiden Passagierschiffe wegen des Niedrigwassers und der dadurch notwendigen langsamen Fahrt nicht mehr eingehalten werden. Deshalb wurden die Schiffe anstatt nach Basel, in die Mosel nach Bernkastel umgeleitet. Diese Wasserstrasse war erst im Mai eröffnet worden und sie waren die ersten Passagierschiffe, welche diese Strecke befuhren. In Bernkastel machten sie im Hafen auf der Kueser-Seite fest. Bevor er so weit war, fuhren sie langsam «wie auf Eiern» und die Matrosen ertasteten die Wassertiefe mit den sogenannten Schlaggerten, auf denen die Tiefe in Fuss abgelesen werden konnte. Für die Anwohner waren diese Schiffe eine Sensation und der Journalist im «Trierer Volksfreund» beschrieb das Ereignis enthusiastisch.

Die Schiffe blieben einige Tage dort. Die Passagiere wurden per Autobus an den Zielort gebracht und die neuen ebenfalls so an Bord gefahren. So viel bekannt ist, haben die Passagiere diese Umstände sehr positiv hingenommen. 1964 war nicht nur ein Jahr mit Niedrigwasser, sondern ergab auch einen «Jahrhundert-Wein». Eine Flasche Trittenheimer Altärchen, Spätlese, 1964, ist heute (2022) im Internet für schlappe 235 Franken zu haben, allerdings nur 3,25 dl.

Das Hydraulik-Ruder



Im Steuerhaus, links und rechts die kleinen Hebel der Hydraulik-Steuerung



Die Wirklichkeit und die Ausnahme

Die «Ursula» war ein modernes Schiff für die damaligen Verhältnisse. Deshalb war sie von Anfang an mit einer elektrischen Steuerung versehen. Damit konnte man mit einem kleinen Hebel steuern, theoretisch. Das Ganze hatte nur einen Fehler. Der Elektromotor befand sich genau über der Hotelküche und verursachte einen solchen Lärm, dass das Arbeiten dort unzumutbar war. Deshalb wurde praktisch immer mit dem Notruder gefahren, war zwar schön aussah, aber doch anstrengend war, denn die mechanische Übertragungswelle verlief über die ganze Schiffslänge. Nur in besonderen Situationen, etwa beim Aufdrehen, wurde das elektrische Ruder eingeschaltet und gleich wieder ausgeschaltet, bevor der Hoteldirektor im Steuerhaus vorstellig wurde.

Der Schwenkbaum



Nicht nur zum Spass, aber auch

Eine der besten Erfindungen der Rheinschifffahrt war der Schwenkbaum. Je eine etwa acht Meter lange Stange war auf beiden Seiten des Vorschiffs montiert und man konnte

sie seitlich über das Schiff hinaus schwenken (daher der Name). Mit dem Schwenkbaum konnte man beim Anlegen am schrägen Ufer einen Mann mit dem Draht an Land setzen, statt ihn über die schmale Wurfplanke gehen zu lassen. Ganz ungefährlich war das auch nicht, besonders wenn man in den Brennesseln landete. Heute sind die Schwenkbäume wieder von den Schiffen verschwunden. Den Grund kenne ich nicht.

Zollfreipakete



Die Matrosen Gusti und Heinz im Matrosenlogis

Da der Rhein als internationales Gewässer zollfrei war, konnte man in Basel und in Holland sogenannte Zollfreipakete kaufen. In Basel waren dies Zigaretten, stangenweise, mit 600 oder 1'000 Zigaretten aller gängigen Marken. Die Zigaretten wurden jeweils vom Verkäufer in Packpapier eingepackt, verschnürt, vorgeführt und vom Zoll plombiert, so, dass nun ohne Beschädigung keine Zigaretten entnommen werden konnten. Die Bedingung war, dass die Pakete erst im Ausland geöffnet werden durften. Alles war legal und natürlich sehr günstig. Die Stange Camel kostete, glaub' ich, etwa 6 Franken. Es war eine Win-win-Situation, wenn mir jener verschwiegene Barbetreiber im Rotterdamer Rotlichtviertel Katendrecht den doppelten Preis in Gulden bezahlte. Man durfte sich nur nicht vom Zoll erwischen lassen.

In Holland war das Angebot der zollfreien Waren viel grösser. Die Liste enthielt ausser Tabakwaren auch Getränke jeglicher Art, Kaffeebohnen, Textilien und was weiss ich noch alles. Zudem gab es Märkli, die wiederum gegen Luxusprodukte eingetauscht werden konnten. Die Bestellung wurde in Rotterdam telefonisch mit Angabe der ungefähren Grenzpassage. In Lobith brachte dann ein Motorboot die Pakete an Bord und kassierte in bar. Wenn die Zollformalitäten in Emmerich erledigt waren, konnte erstmal einen Schluck des exquisiten Cognacs mit dem blauen Band oder einen Dimple Scotch geschlürft und/oder eine kubanische Zigarre angezündet werden.

Auf der «Ursula» waren die Zollfreipakete dem misstrauischen Hoteldirektor ein Dorn im Auge und er verbot dem Hotelpersonal, sich daran zu beteiligen. Er befürchtete, dass insbesondere der Barman sich damit bereicherte. Herr Münster konnte aber nicht über das Deckpersonal verfügen. Hier organisierte jeweils der Steuermann das Zollfreipaket für die Matrosen und dem Maschinisten – offiziell, inoffiziell durchaus auch für die Köche und Kellner. Natürlich gab der Barman hie und da für speziell gute Gäste einen aus – und zwar aus einem geheimen Fach in der Bar.

Die während der Saison gesammelten Märkli konnte der Steuermann im Herbst gegen eine wertvolle Decke aus feinstem Kamelhaar eintauschen und im Jahr darauf gleich nochmals. Sie geben ihm auch heute noch warm und erhalten die Erinnerungen an damals wach.

Unter Zollverschluss



Zollplombe Holland



Zollboot in Neuburgweier



Zollplombe Frankreich

Heute können wir das Zoll-Prozedere von damals kaum mehr verstehen. An jeder Grenze kamen Zoll, Grenzwache und Passkontrolle, auf Frachtern auch noch der Speditionsagent, an Bord, überprüften, stempelten und plombierten alles, was nötig schien.

Vorher mussten aber die Zollpapiere vorbereitet werden.

Vom Hotelbetrieb wurden die Flaschen mit Wein, Bier, Schnaps Zigaretten und Zigarren gezählt und auf der Liste eingetragen. Was nicht für den Aufenthalt im Land gebraucht wurde, kam unter Zollverschluss. An das Schloss des Vorratslagers kamen Zollplomben, die unter keinen Umständen verletzt werden durften, solange sich das Schiff im Hoheitsgebiet des entsprechenden Landes befand, und wenn es auch nur ein paar Stunden waren, wie z.B. im Strassburger Hafen.

Der Maschinist musste jedes Mal den Vorrat an Treibstoff und Schmieröl, die Matrosen den Vorrat an Zigaretten dem Kapitän melden. Kontrollen waren selten, die Strafen aber extrem hoch, z.b. 1 D-Mark pro geschmuggelte Zigarette.

Geldwechsel

Was heute kaum mehr verständlich ist, war damals an der Tagesordnung. Fast täglich war man in einem andern Land und benötigte anderes Geld, wenn es auch nur kleine Beträge waren. Jedes Mal verlor man die Wechselgebühr und die Wechselstube musste auch zuerst gefunden werden. Von Geldautomaten konnte man nicht einmal träumen.

1960 galten folgende Notenkurse:

1 DM = 1.03 SFR 1 SFR = 0.96 DM (Deutsche Mark)

1 FFR = 0.88 SFR 1 SFR = 1.14 FFR (Nouveau Franc)

1 NGL = 1.14 SFR 1 SFR = 0.87 NGL (Niederländische Gulden)

Im Gegensatz zum Hotelpersonal konnte die Deckbesatzung direkt beim Kapitän Vorschuss in diesen Währungen beziehen. Dieser wurde ihnen dann auf der Lohnabrechnung am Monatsende abgezogen.

Wer zu spät kommt, ...



Der Hafenschlepper «Zug», ein Boot der ehemaligen Deutschen Kriegsmarine

...den bestraft das Leben, heisst es irgendwo. In der Tat warten Schiffe höchstens auf den Kapitän und sonst auf niemanden. Auch auf den Barmann wartete die Ursula nicht. Als dieser am Morgen von einer heissen Nacht mit «Madame Fenjal» in einem Basler Hotel wieder an Bord wollte, war das Schiff weg. Zum Glück gab es den Hafenschlepper «Zug» dessen Kapitän ihn für gute Worte und «was weiss ich was» an Bord nahm und der «Ursula» nachfuhr. An der Schleuse Kembs konnte der Barmann sein Schiff wieder besteigen. Für den Spott brauchte er nicht zu sorgen.

Ein anderes Mal verspätete er sich am Morgen in Boppard. Die Ursula hatte schon abgelegt und war dabei, den Anker hochzuziehen, als der gleiche Barmann vom Steiger aus nach der Ursula rief. Der Kapitän war «not amused», erbarmte sich aber seiner und gab den Steuermann Order, nochmals nahe zum Steiger zu fahren, wo der Barmann dann zum Schiff hinüberspringen konnte.

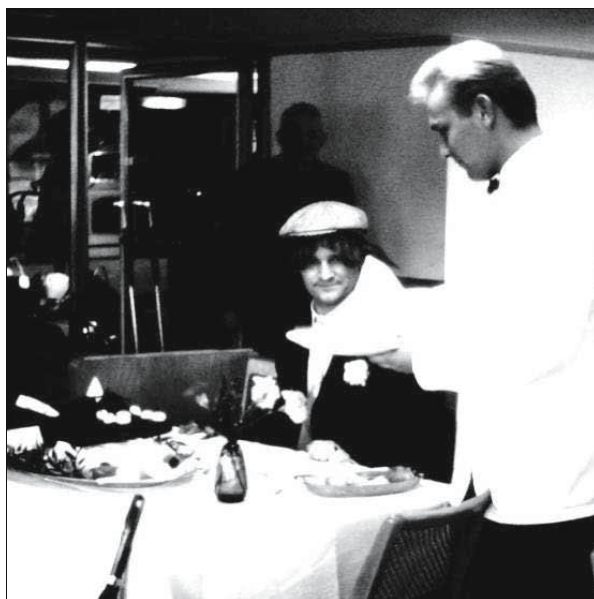
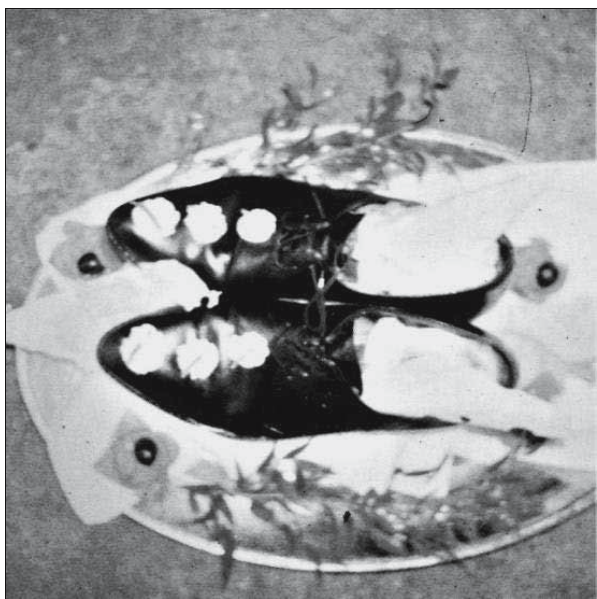
Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft

In jener Zeit gab es für die Passagierschiffe noch keine privilegierte Schleusung, auch wenn sie fahrplanmässig unterwegs waren. Es spielte aber eine grosse Rolle, dass diese pünktlich in Basel oder auf der Talfahrt in Strassburg ankamen. Deshalb war ein gutes Auskommen mit dem Schleusenwärtern wichtig, denn diese hatten die Schiffe in der Hand, wenigstens sinngemäss. Es stand den Kapitänen gut an, das Schleusenpersonal bei Laune zu halten und was eignete sich dafür besser als ein kleines Geschenk, denn solche erhalten bekanntlich die Freundschaft. Also hatte der Steuermann jeweils den Auftrag, an jeder Schleuse einen Besuch des Kommandoraums abzustatten, dort die Grüsse des Kapitäns auszurichten und gleichzeitig diskret zwei Päckli Gauloises (ohne Filter)

liegenzulassen. Nun waren zwei Päckli ja nicht gerade viel, aber diese läpperten sich zusammen, 30 Passagen pro Jahr, 8 Schleusen (inkl. 2 in Strassburg) machte pro Saison 480 Päckli für die «Ursula» und gleich viele für die «Basilea» – aus dem Zollfreipaket, versteht sich.

In Holland und Belgien verdienten sich die Brücken- und Schleusenwärter ein Zubrot, indem sie wie an einer Angelschnur einen Klumpen (holländischer Holzschuh) zum Schiff absenkten und als «Zeichen der Wertschätzung» nachher ein paar Münze darin fanden. Denn auch für die Schiffer war schon damals Zeit Geld, denn der Verdacht bestand, dass sie einen sonst extra lange warten liessen, was allerdings nie zu beweisen war.

Bilder ohne Geschichte



Ein Service der besonderen Art

Dass einem Gast ein paar Lederschuhe mit Schlagrahm gefüllt, fein angerichtet und mit einem Zweig Rosmarin und einer Ananasscheibe mit einer Cocktailkirsche dekoriert

wurde, war wohl aussergewöhnlich. Aber es ist passiert, und zwar im Sommer 1965. Dabei waren die Kellner Günter Beurschgens, der Berliner mit ebensolcher Schnauze, und Freddy Staub. Rudolf Münster, der Hotelchef, nahm alles mit der Filmkamera auf und Jean Claude, der Chef de Service, machte Dias davon. Wer jener besonders beehrte Gast und was der Anlass war, weiss heute leider niemand mehr. Nur die Dias blieben bis heute erhalten. Aber solche Spässe gehörten auf der Ursula beinahe zur Tagesordnung.

Aus dem Maschinenraum

Die Maschinisten hatten einen schweren Job. An ihrem Arbeitsplatz waren sie dauernd Hitze und Lärm ausgesetzt. Zudem waren sie auf dem ganzen Schiff für die Technik zuständig. Wenn eine Lampe nicht brannte, rief man die Maschinisten, bei einem verstopften WC ebenfalls und auch wenn der Kühlraum zu warm war. Ständig hatten sie schwarze Hände und ebensolche Überkleider und rochen nach Dieselöl. Wenn andere sich setzten, blieben sie stehen und das Bier tranken sie meistens aus der Flasche. Dabei trugen sie eine riesige Verantwortung. In ihrem Arbeitsvertrag stand ausdrücklich eine Kündigungszeit von sechs Monate, denn die Einführung eines neuen Maschinisten dauerte lange. Neben den vier Antriebsmotoren hatten sie noch drei Diesel-Generatoren unterschiedlicher Grösse zu betreuen. Die Generatoren liefen zur Stromerzeugung rund um die Uhr. Wenn die Kochplatten und Öfen in der Küche in Betrieb waren, lieferte der grosse Generator Strom, ausserhalb dieser Zeit tats der kleinere, mit entsprechend geringerem Treibstoffverbrauch. Sie mussten jedoch immer manuell umgeschaltet werden, frühmorgens und auch spät am Abend. Dafür hatten sie die Zulage dafür mehr als verdient. Ihre Genugtuung war, dass sie auf dem Schiff absolut unverzichtbar waren.

Fremde Personen kamen eigentlich nie in den Maschinenraum. Es ging aber das Gerücht um, dass sich in einer Ecke eine grössere Menge Putzfäden und Putzlappen befanden, die Platz genug für hie und da ein Nickerchen boten. Aber wie gesagt, gesehen hatte es niemand.

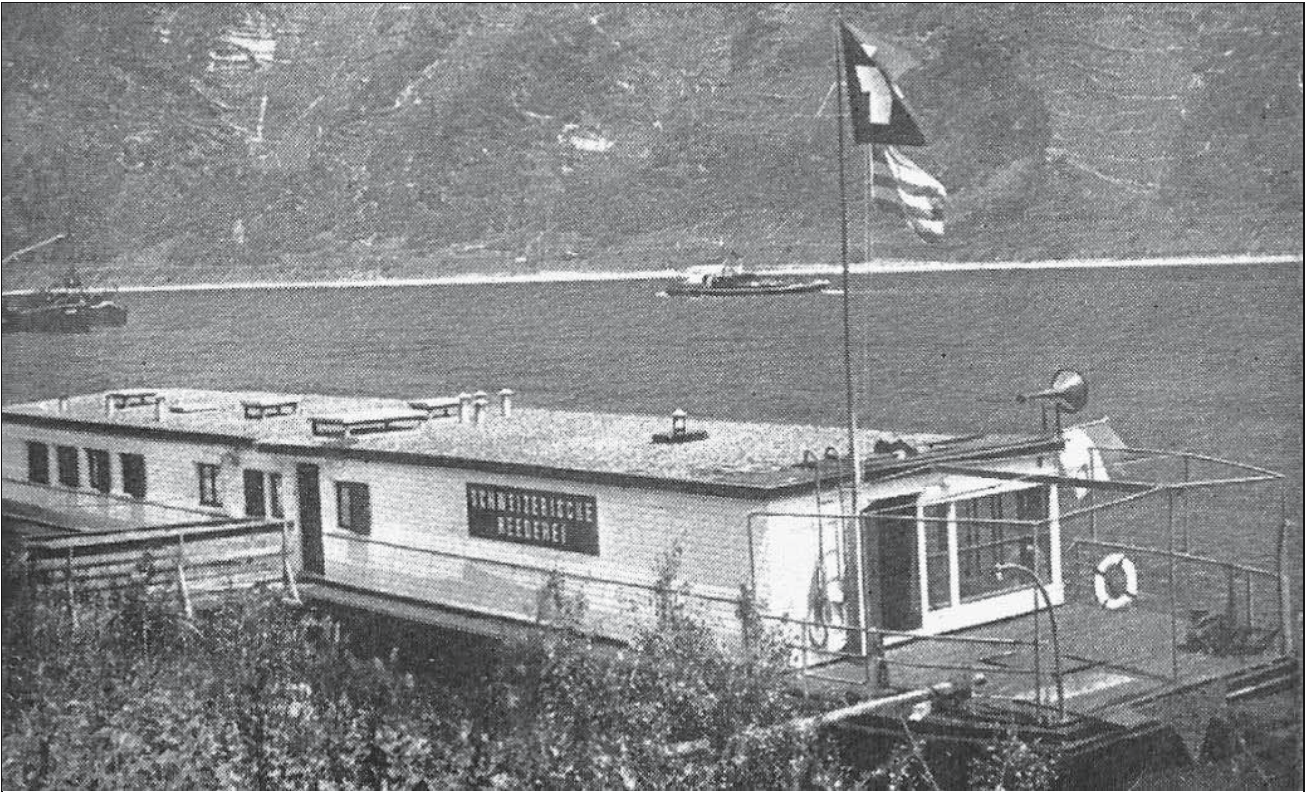
Vom Bunkern

Keine Maschine läuft ohne Treibstoff, Schmieröl und Kühlung. Der Mensch verbraucht eine Menge Trinkwasser. Von allem muss auf dem Schiff ein genügender Vorrat vorhanden sein. Das Wort Bunkern kommt aus der englischen Sprache und bedeutet, Vorrat anlegen und sichern. Deshalb musste man regelmässig Gasöl, Schmieröl und Wasser Bunker.

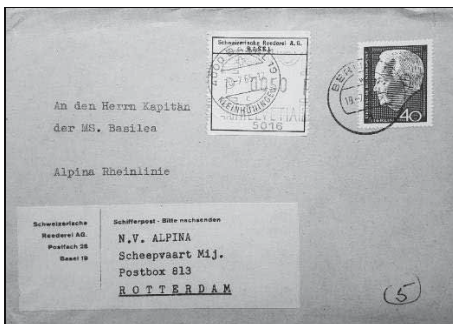
Die «Basilea» verbrauchte auf der Bergfahrt, also bei Volllast pro Tag rund 2,5 Tonnen Gasöl, mehrere Liter Schmieröl und ein paar Tausend Liter Trinkwasser. Für die Kühlung der Motoren und die Toilettenspülung nahm man gefiltertes Aussenbordwasser.

Auf der «Ursula» fasst der Trinkwassertank etwa 30'000 Liter und musste pro Reise 2-3-mal nachgefüllt werden, aber auf keinen Fall in Rotterdam.

Die Post kommt



Orderstation Bad Salzig



Sehnsüchtig erwartet

Briefpost war für die Schiffer enorm wichtig. Das wurde von der Reederei ernst genommen. Vom Hauptsitz in Basel, aber auch von den Niederlassungen in den Rheinhäfen, und von der Orderstation in Bad Salzig wusste man immer, wo sich die Schiffe gerade befanden und wohin sie in den nächsten Tagen fuhren. Entsprechend leiteten sie die Briefe weiter. Die Couverts bekamen dann einen auffälligen gelben Kleber mit der neuen Adresse. In Bad Salzig brachte Willy Bärtschy oder seine Frau auch noch spät in der Nacht mit dem Motorboot «Forelle» die Post den Schiffen der Schweiz. Reederei und tauschte gleichzeitig die Bettwäsche der Besatzungen, aber die Briefe waren in jedem Fall wichtiger. Wer in den Ferien war, dem wurde die Post nach Hause umgeleitet.

Allerdings ging das nur mit Briefen jedoch nicht mit Paketen. Im Dezember 1966 war ich während den Ferien in meinem Heimatort Inwil LU für die Pfarrei als Samichlaus unterwegs. Da ich schon bald darauf auf dem Tankschiff «Nigritella» anmusterte, glaubte man in Inwil, mir eine Freude zu machen, indem man mir anfangs Jahr einen grossen Salami per Post an die Reederei in Basel schickte. Dummerweise kam ich erst bald Mitte März

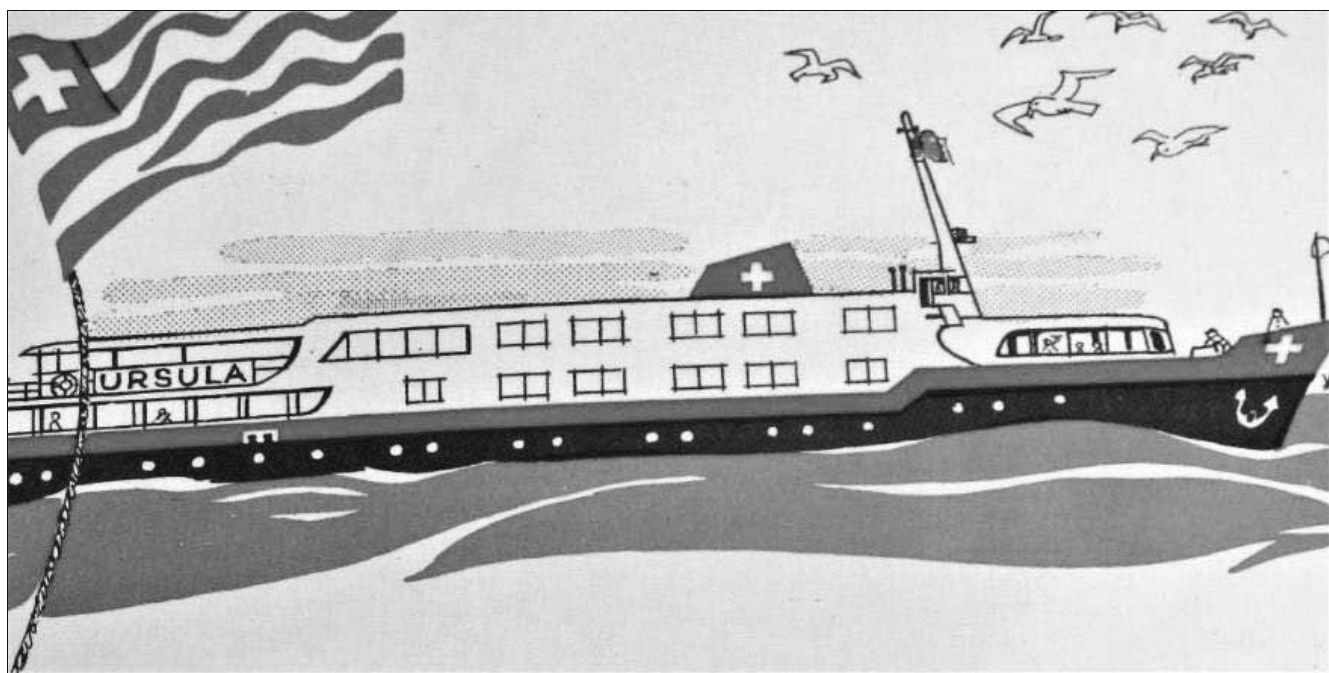
zum ersten Mal wieder nach Basel. Der Salami hatte die ganze Zeit geduldig im Postfach gewartet. Als ich ihn endlich anschneiden konnte, war er zwar nicht verdorben, aber völlig eingetrocknet, so dass sich der Genuss in Grenzen hielt.

Vom Weinfest in Bingen

Manchmal musste die Ursula über Nacht anstatt in Rüdesheim im gegenüberliegenden Bingen anlegen und 1967 traf es sich gut, dass just an diesem Tag das Binger Weinfest abgehalten wurde. Im Park und am Quai wurden zu diesem Anlass zahlreiche Weinstände und Festzelte aufgestellt. An den Ständen boten die Binger Winzer ihren Wein glasweise für eine D-Mark an und das Glas durfte zudem noch mitgenommen werden. So hatten die Damen der Besatzung der Ursula schon eine gehörige Sammlung beisammen, bevor sie das grosse Festzelt aufsuchten und sich dort an grösseren Weingläsern gütlich taten. Sicher hatten sie genug intus, um nicht zu sagen zu viel. Jedenfalls brachte jede von ihnen eine gehörige Anzahl von Gläsern unbeschadet in den Taschen ihrer engen Jeans an Bord, wo am andern Morgen gewaschen und zum Grundstein eines eigenen Gläserservices werden sollten.

Es ist anzunehmen, dass der Feind Alkohol auch noch am Morgen präsent war, denn wegen eines unbedachten Handgriffs kamen die Gläser nur noch in Stücken aus den Jeans heraus und schon war es vorbei war es mit dem Traum vom eigenen Gläserservice. – Von wegen Scherben bringen Glück.

Die Ursula an der Muba, 16. – 26. April 1966



Das Logo der Menükarten

Consommée vermicelles	1.—
Crémé de volaille	1.20
Tortue véritable	1.80
Bisque d'homard	2.—
Jus de fruit	1.—
½ Grape-fruit cerisette	-.80
Cocktail de crevettes	2.50
Délice des Grisons	3.—
Bouchée à la Reine	2.—
Omelette fines herbes	2.—
Filets de sole Marguary	7.50
Pommes nature	
Filets de sole aux amandes	7.—
Pommes nature	
Steak de veau aux morilles	7.50
Haricots verts sautés	
Nouilles au beurre	
Salade verte	
Piccata milanaise	6.—
Risotto	
Salade de saison	
Foie de veau à l'Anglaise	7.—
Tomate grillée	
Pommes gaufrettes	
Salade	
Côtelette de porc Florida	6.50
Fenouils milanaise	
Pommes frites	
Salade	
Entrecôte Maître d'hôtel	7.50
Garniture de légumes	
Pommes frites	
Salade	
Tournedos Rossini	9.—
Choix de légumes	
Pommes gaufrettes	
Salade	

Die Menükarte

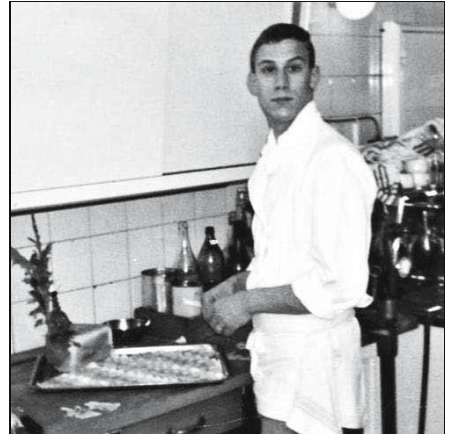
Die Basler Mustermesse war alljährlich ein Magnet, 1966 zog sie erstmals eine Million Besucher an. Die Hotels waren immer ausgebucht. Die Schweiz. Reederei AG machte sich das zu Nutze und liess die «Ursula» am Blumenrain, gleich bei Hotel Drei Könige, nur ein paar Gehminuten von der Muba entfernt, anlegen und betrieb das Schiff als Hotel und Restaurant. Die Kabinen waren immer ausgebucht, vornehmlich von Ausstellern, die besonders schätzten, dass es in der Bar keine Polizeistunde gab. Auch das Restaurant war gut frequentiert und die Preise im Gegensatz zu heute zum Träumen (Tournedos Rossini inkl. Gemüsebouquet, Pommes Gaufrettes und Salat Fr. 9.00).

Die Matrosen machten Nachtwache, damit Spätheimkehrer sicher über die Laufplanke kamen oder unsichere Barbesucher heil an Land kamen. Es gab aber auch Gäste, die spät-abends mit ihrem Gepäck ankamen. Dann begleitete der Nachtwächter diese in ihre Kabinen. Vom Chef de Service lernten sie, wie man zu gutem Trinkgeld kommt. Den Besten Job hatte aber der Steuermann, denn die Reederei betrieb einen Info- und Werbestand an der Messe. Zwar war dieser kaum 2 m² gross und auf einer Bartheke lagen Prospekte und Fahrpläne der Passagierschiffe. Der Steuermann hatte nichts weiter zu tun, als in seiner Uniform einen guten Eindruck zu machen und allenfalls Fragen zu beantworten. Gleich gegenüber seinem Stand befanden sich ein Verkaufstand der Bell-Metzgerei und ein Bierbrunnen der Brauerei Warteck. Das Leben war schön. So gegen Ende der Mustermesse hatte er aber langsam genug von den Bellwüstli und von der Mustermesse und war froh, dass die «Ursula» am 27. April den Fahrplan aufnahm. Bevor die Hotelgäste ihre Kabinen räumten, reservierten die meisten von Ihnen gleich wieder für das nächste Jahr. Der Erste war immer «der Bärtschy» von den Valentine-Fritteusen.

Photokina Köln



Nähkurs für Anfänger



Hochbetrieb

Höhepunkt und Abschluss der Saison 1966 und 1967 war jeweils die Photokina in Köln. Die Firma Canon hatte jeweils das Schiff gechartert, die Kabinen für ihre Angestellten und Gäste. Das Schiff wurde herausgeputzt und über die Toppen mit Nationalflaggen beflaggt. Nachts leuchtete eine Lichtergirlande vom Bug bis zum Heck. Jeden Abend gab es einen Empfang bis tief in die Nacht für Kunden der Canon aus der Branche. Das Kalte Buffet war legendär, besonders der grosse Hummer, der über dem Ganzen thronte. Reste gab es praktisch keine, schon gar nicht vom grossen Hummer. Er fiel jedes Mal im fortgeschrittenen Abend den letzten Gästen zum Opfer, obwohl ihn Herr Münster eigentlich für den nächsten Tag wieder verwenden wollte.

Die Matrosen und der Steuermann lösten sich alle zwei Stunden mit der Bordwache ab. Wenn Georges, der Barmann, weit nach Mitternacht die Bar schloss, blieb noch Zeit, mit

dem Steuermann eins trinken zu gehen. Allerdings waren in Köln bis auf die Bahnhofgaststätte alles geschlossen. Dort wurden um diese Zeit aber keine alkoholischen Getränke mehr verkauft. Wenn aber Georges ein Cola-Spezial bestellte, bekamen wir Cola mit Bacardi. Ja, Georges konnte das!

Von Löhnen und Abzügen

Über Löhne wurde an Bord nie viel gesprochen. Jene der Deckbesatzung waren in einem Gesamtarbeitsvertrag geregelt und öffentlich. Nur die Gehälter der Kapitäne der Schlepper und der Passagierschiffe waren individuell ausgehandelt und wurden nie veröffentlicht. Jedenfalls waren die Löhne der Matrosen und Schiffjungen deutlich höher als jene des Hotelbetriebes.

1964 bekam Erika Anderrüti als Küchenmädchen ein monatliches Fixum von Fr. 300.- inkl. Verpflegung und Unterkunft. Sie erhielt keinen Anteil an der Trinkgeldkasse.

1965 erhielt sie als Zimmermädchen ein Fixum von 450.- Franken und 8 Punkte am Tronc, was aber nicht 8 % bedeutete.

Markus Frischknecht hatte 1968 als Schiffjunge im 3. Lehrjahr einen Grundlohn von Fr. 401.-. Mit den Überstunden und Sonntagsfahrten kam er etwa auf das Doppelte.

Bei den Matrosen betrug der Grundlohn rund Fr. 650.-

Für den Maschinisten Erich Bühlmann betrug der Grundlohn 1966 Fr. 939.-. Mit den Zulagen kam er auf Fr. 1'584.-

Wie hoch der Lohn als Steuermann war, weiss ich nicht mehr, aber er dürfte etwa demjenigen des Maschinisten entsprochen haben.

Dem Deckpersonal wurden auf der Ursula pro Tag Fr. 5.- für Verpflegung abgezogen.

Der Abzug für AHV und IV betrug 2,4 %. Jener für die Betriebskrankenkasse Fr. 28.35 pro Monat.

Den Schiffjungen wurde monatlich 1968 Fr. 150.- abgezogen und auf ein Depositenkonto gelegt. Beim Lehrabschluss konnten diese dann darüber verfügen.

1966 stand der Teuerungsindex (1939= 100) auf 225.3 Punkten, 2022 auf 780,8 Punkten. Die Teuerung betrug in dieser Zeit also 246,9 %. Die Krankenkassenkosten dürften sich aber mindestens verzehnfacht haben. Der Abzug für AHV/IV/EO beträgt 2022 10,6 % des Lohns.

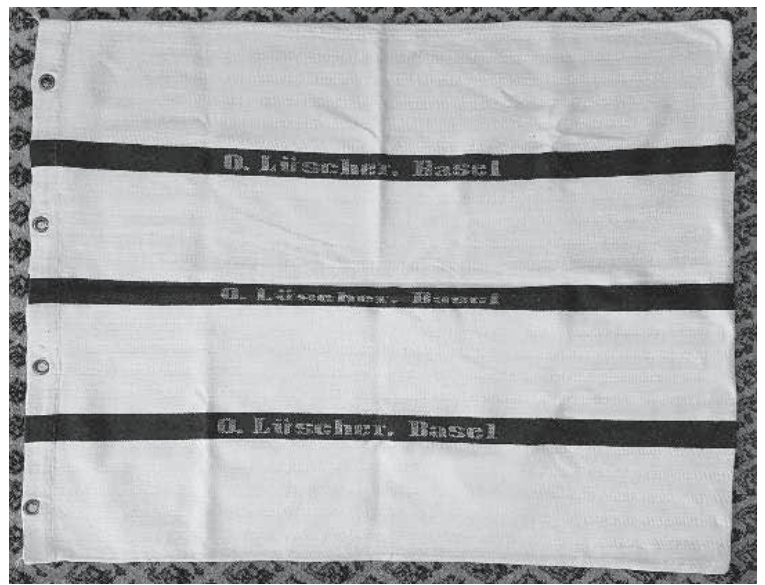
«Mögen hätten sie schon wollen, ...»

Dieser Spruch von Karl Valentin, 1882 – 1948, kommt mir jeweils in den Sinn, wenn ich an die folgende Geschichte denke. Es war an der Photokina in Köln 1967, als der Barmann und der Chef de Service einmal Lust auf ein kleines Abenteuer im Rotlichtbezirk bekamen. Gesagt, getan, bald standen sie in einem solchen Etablissement vor der Auswahl schöner Frauen. Ob sie Skrupel bekamen, oder sie das Geld reute, das ist nicht bekannt. Aber bekannt ist, dass sie das Bordell unverrichteter Dinge wieder verliessen. So endet der Spruch von Karl Valentin: «Aber dürfen haben sie sich nicht getraut».

Das Steuermannsrad

Nein, es war nicht das Steuerrad. Es war das Rad des Steuermanns, genauer gesagt, ein zusammenklappbares Fahrrad, das der Steuermann 1966 vom Schwiegervater in spe erhielt. Sonst musste man immer zu Fuss gehen und vom Dreiländereck aus die Post im Büro zu holen dauert fast eine Stunde. Für kleine Besorgungen und Einkäufe war das kleine Velo sehr beliebt. Zusammengelegt hatte es im kleinen Raum unterhalb des Steuerhauses Platz. Anfänglich musste man für die Fahrt auf dem Neckar das Steuerhaus absenken. Auf dem Rhein und der Mosel war das nicht mehr nötig. deshalb wurde der Mechanismus blockiert und der frei gewordene Raum für das Steuermannsrad und für Koffer der Besatzung benützt.

Wäscherei Lüscher



Otto Lüscher und seine Wäschesäcke

Vor Otti Lüscher hatten wir grossen Respekt. Wenn er an Bord auftauchte, wurde es immer hektisch und der Ton ziemlich rau, besonders, wenn die schmutzige Wäsche nicht in den grossen Säcken bereit war. Die Zeit drängte, denn schon am andern Morgen fuhr die «Ursula» wieder zu Tal. Es waren riesige Mengen von Bett- und Tischwäsche, sowie die persönliche Wäsche der Besatzungsmitglieder zu betreuen. Der Austausch der Wäsche erfolgte zu der Zeit, wenn die Zimmermädchen die Kabinen reinigten und für die neuen Gäste bereitstellen mussten. Deshalb besorgte Otti das Einräumen der sauberen Stücke in die Lingerie einer fensterlosen Innenkabine selbst. Wenn das Schiff wieder unterwegs war, wurde die Wäsche in Basel gewaschen und an Bord gebracht, sobald die Ursula wieder am Dreiländereck anlegte.



Das ungeliebte Zollhäuschen am Hafeneingang

Seine besondere «Liebe» galt dem Zollhäuschen an der Hafenzufahrt. Dort versah ein Zöllner Tag und Nacht seinen Dienst, denn das Hafengelände war zolltechnisch bereits Ausland. Otto Lüscher musste jedes Mal, wenn er saubere Wäsche an Bord brachte, diese auf den entsprechenden Formularen deklarieren und wenn er wieder mit schmutziger Wäsche vom Schiff kam, ebenso.

Es musste immer schnell gehen und es kam aber auch vor, dass Otti Lüscher am Morgen kurz vor der Abfahrt noch schnell Wäsche an Bord bringen und in der Lingerie einräumen musste. Von der Besatzung merkte niemand, dass Otti Lüscher immer noch an Bord war. Als er fertig war und von Bord gehen wollte, befand sich die Ursula bereits im Grand Canal d'Alsace und steuerte auf die Schleuse Kembs zu. Dort konnte er dann aussteigen und warten, bis er abgeholt wurde. Aber trotz der rauen Schale hatte Otti Lüscher einen weichen Kern, den ich später besser kennen lernte.

Als ein Kellner einmal in einem Wäschesack ein Paket deponierte und es nachher in der Wäscherei wieder abholen wollte, lernte er Otti Lüscher buchstäblich von seiner rauen Seiten kennen.

Es gab aber wohl auch Reisen, bei denen es ruhiger zuging und man noch zusammensass und etwas trank. An einem solchen Tag war der Otti mit seinem jungen Sohn Rolf an Bord der «Basilea». Da das Schiff zum Laden der Autos im Hafenbecken 1 lag, mussten sie über die Laufplanke wieder an Land. Otti ging voraus, hinter ihm sein Sohn. Etwa in der Mitte der Planke drehte Otti den Kopf, um seinem Sohn zu sagen, er solle aufpassen. Dabei hätte er besser selbst aufgepasst, denn dabei kam er aus dem Gleichgewicht und plumpste prompt ins Hafenbecken.

Ausser der kleinen Wäsche im Lavabo konnte das Personal seine Wäsche unterwegs nirgends waschen. So waren in den Mannschaftskabinen überall Schnüre gespannt, an den Unterwäsche trocknete. Na ja, man gewöhnte sich daran.



Links Lina Reinert war vor der «Basilea» auf der «AVIA-Romantica», rechts Markus Lanz mit der kleinen Wäsche auf der «Ursula»

Hochwasser 1970

Der Rhein ist ein launenhafter Geselle, das ist seit alters her bekannt. Eisgang, Nebel, Niedrigwasser und Hochwasser, kaum ein Jahr verlief, ohne dass die Schifffahrt behindert wurde. Besonders lästig war es für jene Schiffe, die Termine einhalten mussten. Das erfuhr auch 1970 die Ursula, die gerade zu Berg fuhr und in Bonn vom Hochwasser und der Einstellung der Schifffahrt überrascht wurde. Vom 14. bis 19. Mai war der Rhein für die Schifffahrt gesperrt. Als man endlich weiterfahren konnte, hätte man bereits in Basel sein sollen. Um nicht ganz aus dem Fahrplan zu fallen, wurde das abgekürzte Verfahren gewählt und der Wechsel der Passagiere erfolgte im Hafen von Karlsruhe. Mit zwei Cars wurden 60 Passagiere in brütender Hitze und ohne Aircondition stundenlang umhergefahren, bis die Chauffeure endlich die «Ursula» fanden. Ein Passagier brachte es auf den Punkt, er habe zum Schifffahren und nicht zum Carfahren gebucht. Wo er Recht hatte, da hatte er Recht – aber genützt hatte es ihm nichts.

Proviantboote



Das Proviantboot «Hein» von Grieth am Niederrhein und eines in Hansweert NL

Die Proviantboote waren eine praktische und beliebte Einrichtung. Sie waren nichts anderes als schwimmende Lebensmittelläden. Schiffe legten praktisch nie an, allein um einzukaufen, allein schon wegen des Zeitverlustes, denn das konnte nämlich schnell ein paar Stunden dauern. Aus diesem Grunde wurde im Hafen beim Laden und Löschen eingekauft. Da aber der Weg vom Schiff bis zu den Läden oft sehr weit war, kaufte man dort nur das Nötigste ein, das bekanntlich an Bord getragen werden musste. Einkaufsroller gab es noch nicht und Rucksäcke waren noch nicht populär. Für schwere Sachen, wie Kartoffeln, Bierkisten und dergleichen winkte man das Proviantboot herbei, das auch immer die neuste Bildzeitung hatte oder wenigstens jene vom Vortag und unter dem Stapel auch den neuen «Playboy». Die Proviantboote kamen längsseits, während das Schiff mit etwas reduzierter Geschwindigkeit weiterfuhr. Mit Frischfleisch musste man vorsichtig sein, denn Gefriertruhen gab es noch nicht. Deshalb hatte die Schifferfrau immer geräucherter Speck und Eier in Reserve. Bei den Matrosen und dem Schiffjungen lag das Problem eher im fehlenden Bargeld, besonders, wenn sie im Hafen zuvor ausgiebig Abschied gefeiert hatte. Schlimm war auch, wenn unterwegs der Tabak ausging. So soll es vorgekommen sein, dass Matrosen sich zuletzt nur noch von gekochten Kartoffeln ernähren konnten und den Tabak mit getrockneten Teeblättern streckten, hab' ich wenigstens gehört.

Für das Trinkwasser zirkulierten ebenfalls kleine Tankschiffchen. Diese führten am Mast eine weiße Flagge. Wenn ein Frachter Trinkwasser benötigte, zog man dort einfach ebenfalls eine weiße Flagge am Mast hoch und schon kam das Trinkwasserboot angetuckert. Allerdings vermied man es tunlichst, Wasser in Rotterdam zu bunkern, denn es war wegen des vielen Chlors kaum trinkbar, allenfalls für starken Kaffee – na ja.

Zwischensaison



Ob auf Gran Canaria oder auf der TMS «Nigritella»



Es war eine schöne Zeit

Fast so wichtig wie die Saison auf der «Ursula» war die Zeit zwischen der letzten und der kommenden Saison. Zuerst waren allerdings Ferien angesagt, denn die Zeit auf dem Schiff war lang und aufreibend und es häuften sich einige Ferientage zur Kompensation auf. Man hatte genug vom Schiff, vom Münster, von den Passagieren und überhaupt, man wollte nur noch weg, ausspannen, Ferien, Sonne, Sangria. Gran Canaria versprach das alles. 1967 war die Insel noch kaum bekannt. Maspalomas war noch Wüste und Playa des Ingles noch nicht einmal ein Dorf. Uschi Gubler und JC Romens, Susy Schwarz und JC Wermeille, Myrta Zumbrunn und Heiri Hüsler flogen zusammen dorthin und holten alles nach, was man verpasst hatte. In Januar, als Heiri auf dem Tankschiff Nigritella anmusterte, nahm er, mit dem Segen der Reederei, Myrta mit. Eine Reise oder 14 Tage erlaubte das Büro. Daraus wurde 2 Monate und zahlreiche Reisen in Holland, Belgien und Deutschland, aber nie eine nach Basel. Schliesslich mussten sie im Emmerich abmustern. Heiri fuhr mit der Bahn nach Mannheim, um auf der «Basilea» abzulösen und Myrta heim ins Berner Oberland. Der Barmann heiratete seine holländische Freundin, die nun ein Kind von ihm erwartete.

Kaum wurden die Tage wieder länger, konnten sie kaum erwarten, dass es auf der «Ursula» wieder weiter ging.

Immer diese KD-Schiffe



Die «Nederland», 1967

Die Schweizer haben wohl die Hotel-Passagierschiffahrt auf dem Rhein erfunden, aber die Köln-Düsseldorfer-Schiffahrtsgesellschaft hat sie professionalisiert. Als die Schweizer 1960 erst den umgebauten Raddampfer Bern, die «Basilea» für 55 Passagiere zur Verfügung hatten, setzte die KD die moderne «Europa» in Verkehr. Sie war das erste ausschließlich für Hotelgäste gebaute Rheinschiff. Nachher kam Jahr für Jahr ein weiteres Passagierschiff hinzu, «Helvetia», «Nederland», «France», «Austria», «Italia», «Britannia». Die Reederei konnte auf ihre Infrastruktur zählen mit eigenen Anlegesteigern und Reisebüros. Derweilen mussten die Schiffe der Schweizerischen Reederei, die «Basilea» und die «Ursula» ab 1964, an öffentlichen Steigern anlegen, wo oft schon holländische «Vakantie-Reizen-Schiffe» lagen. Die «Roten» waren auf die Konkurrenz der weissen KD-Flotte nicht gut zu sprechen.

Bezeichnend war vielleicht der Vorfall 1966 in Rüdesheim. Die «Ursula» hatte gerade an einem Steiger festgemacht und die ersten Passagiere verliessen das Schiff. Da fuhr ein Passagierschiff der KD viel zu schnell zu Tal und zog einen Schwall Wasser mit sich. In der Folge riss der Vordraht der «Ursula» und zog diese vom Steiger weg. Zum Glück kam kein Passagier zu Schaden. Bis die «Ursula» wieder fest vertäut war, dauerte es eine Weile. Der Kapitän protestierte sofort bei der KD und meldete den Vorfall der Polizei. Zum Glück war nicht mehr passiert als ein gebrochener Stahlstrang, welchen die KD ersetzen musste.

Der Barmann und der Küchenchef

Der Barmann war eine spezielle Person, die ganz andere Arbeitszeiten als das übrige Hotelpersonal hatte. Wenn Küche und Restaurant schon abgeräumt waren, begann die Arbeit in der Bar erst richtig. Auch beim Personalesen, hatte er in der Bar zu tun denn es war Apéro Zeit. Er bat dafür oft den Küchenchef, ihm ein Stück Fleisch zu braten und mit Pommes auf einen Teller anzurichten. Er nahm dann jeweils den Teller und setzte sich am Heck und stellte den Teller mit dem Entrecote auf die Verschanzung. Vor dem Essen genoss er den Ausblick und bemerkte nicht, dass durch die Vibration des Schiffs der Teller sich langsam der Bordwand näherte und schliesslich ins Wasser plumpste. Auf ein zweites Entrecotes musste er verzichten, aber Pommes Frites gab es wenigstens nochmals. Es kam auch vor, dass der Barmann lange nach Mitternacht den Küchenchef aus dem Bett

klopfte, er müsse unbedingt eine Bündner Platte für die Gäste in der Bar haben, koste sie, was es wolle.

Beide heirateten Passagierinnen aus Holland und lebten nach ihrer Zeit auf der «Ursula» in Holland, der Barmann in Zwolle und der Küchenchef in Tilburg.

Birchermüesli, alias Vögeli Beton



Die Mannschaftsmesse

V.l. um den Tisch herum Gusti Weber, Heinz Bigler, Miro Orbanic, Erich Bühlmann. René Egli und der leere Teller des Steuermanns

Natürlich taten wir ihm Unrecht, so nach Jahren gesehen. Aber damals, 1966, war der Jungkoch dieses Namens zum Buh-Mann geworden. Er war nämlich für das Personalwesen zuständig und darüber gingen die Meinungen zwischen dem Deckpersonal und der Küche oft auseinander. Dabei gab es über das Essen eigentlich nichts zu meckern. Nur an jenem Samstag, den 30. April 1966, als wir zum ersten Mal mit der Ursula in Rotterdam anlegten. Damals hatte der Steuermann eine Holländische Freundin namens Els. Stolz auf sein Schiff lud er sie zum Besuch ein und da gerade Essenzeit war, auch zum Nachtessen in die Mannschaftsmesse. Die Matrosen und Maschinisten sassen schon am Tisch und auf diesem stand eine grosse Schüssel mit Birchermüesli. Das kannte die Holländerin nicht und sie rief lachend: «Bap», was auf Holländisch etwa Pampe bedeutet. Dem Steuermann blieb nichts anderes übrig, als den Rückzug anzutreten und seine Freundin ins «Locanda Ticinese», dem Schweizer Spezialitätenrestaurant an der Lijnbaan einzuladen. Die

Freundschaft hatte einen argen Knacks bekommen und der Steuermann heiratete später eines der Zimmermädchen. Der Begriff «Vögeli Beton» ist bis heute mit der Person des damaligen Kochs verbunden. Els aus Rotterdam ist heute noch ledig, aber das hat nichts mit dem Steuermann von damals zu tun.

007

Ein Raunen ging durch das Schiff, als es 1967 hiess, James Bond sei unter den Passagieren. Vor ihrem geistigen Auge sahen die weiblichen Hotelangestellten (nicht nur sie) schon Sean Connery oder Roger Moore vor sich. Pech gehabt. Mr. James Bond entpuppte sich als biederer Engländer, der mit seiner Frau eine Reise auf der «Ursula» machte.

Bei Arthur in Boppard



ZUR ERINNERUNG AN
Frohe Stunden
Rheinck-Betriebe
das Vergnügungszentrum in
BOPARD/RHEIN
Fröhlicher Weinberg
Tanz-Bar · Yacht-Club
Bacchus-Keller · Snack-Bar
2 Bundeskegelbahnen
Tanz in 3 Etagen · Ganzjährig geöffnet



Im Bacchus-Keller Boppard

Boppard war immer eine beliebte Destination, besonders beim Personal. Wenn der Abendservice vorüber war, traf man sich meistens im Bacchus Keller beim Arthur, dem bekannten singenden Wirt. Dort wurde dem Rheinwein zugesprochen, natürlich nie zu viel, aber oft genug. Es gab aber auch den Fall, wo nicht der Wein am Kopfweh schuld war. Damals war es en vogue, dass Männer Pfeife rauchten. Der Chef de Service war in seiner Freizeit selten, ohne eine solche zu sehen, auch an jenem Abend in Boppard nicht. Er hatte soeben die Pfeife neu gestopft und angezündet, als ihm in den Sinn kam, er könne doch von der geselligen Runde ein Foto machen und musste nur schnell den Apparat in seiner Kabine holen. Deshalb bat er die junge Buffettochter, doch während der kurzen Zeit die Pfeife am Glühen halten, damit das Feuer nicht ausging, was sie auch gerne tat. Vielleicht dauerte es was länger als geplant, bis der Kollege zurück war, auf jeden Fall war das Feuer aus, der Tabak zu Asche geworden und der hilfsbereiten Buffettochter war es speiübel, so sehr, dass sie vom Tabakrauch für ihr Leben lang genug hatte.

Ausflüge



Keukenhof, Hafenrundfahrt, Scheveningen oder eine Abwrackwerft

Zwei oder drei Mal pro Saison kam es vor, dass man Rotterdam nicht gleichentags wieder verliess, sondern erst am andern Abend. Dadurch bekam die Besatzung Gelegenheit, etwas von niederen Landen zu sehen. Man machte eifrig Gebrauch davon. Anfangs Saison fuhr man zum Keukenhof mit seinen weltberühmten Tulpen, oder man machte mit dem Spidoboot eine Rundfahrt durch den Rotterdamer Hafen. Ein Besuch von Scheveningen war ein «muss». Lore bemerkte dann zum ersten Mal, dass das Meerwasser salzig ist. Einmal fuhren Georges und die Matrosen zu einer Abwrackwerft in Alblasterdam, weil der Barmann von einem Live-Boat träumte. Allerdings zerrann der Traum bald.

Vom Keukenhof brachten sie eine grosse Girlande aus Osterglocken und Hyazinthen mit. Allerdings hielt es niemand in der Nähe der Girlande aus, weil die Hyazinthen so stark dufteten. Noch vor der Abfahrt trieben sie im Rotterdamer Hafenwasser. Uschi und Jean-Claude führte es sogar nach Brüssel. Nach einem Essen im berühmten Atomium blieb keine Geld mehr für weitere Unternehmungen übrig. Zum Glück hatten sie ein Retourbillet nach Rotterdam gelöst.

Was an einem Abend in Rotterdam auch nicht fehlen durfte, war ein Gang ins Rotlichtquartier Katendrecht mit seinen vielen Bars und Spelunken. Im Gegensatz zu Amsterdam warteten die Damen nicht in Schaufenstern, sondern auf der Strasse auf Freier – aufregend für die «Landeier» aus der Schweiz.

Braubach und der 6-Tagekrieg



Braubach und die Marksburg

Jedes Jahr charterte der Automobil-Club der Schweiz ACS die «Ursula» für eine spezielle Mitgliederreise. Das Schiff war jeweils schnell ausgebucht, denn es wurde Orte angefahren, die sonst nicht im Fahrplan vorkamen und auch sonst ging es hoch zu und her. 1967 stand eine Bergfahrt von Rotterdam nach Basel auf dem Programm. Statt in Bonn übernachteten wir im kleinen Städtchen Linz am Mittelrhein. Am andern Morgen machten wir gegen 09.00 Uhr in Braubach Halt. Ein Buss erwarteten uns dort, um die Passagiere zur einmalig schönen Marksburg zu fahren. Da noch ein Platz frei war, durfte auch ich als Steuermann mitfahren. Ich erinnere mich noch, als ob es gestern gewesen wäre. Als alle Mitfahrenden im Bus Platz genommen hatten, liess der Chauffeur den Radio laufen und dort kam gerade die Meldung, dass in der Nacht der erwartete Krieg in Israel ausgebrochen war. Die Reisegesellschaft war wie gelähmt. Israel war in jener Nacht den umliegenden Ländern in letzter Minute mit einem Präventivschlag zuvorgekommen und bombardierte die feindlichen Flugplätze, bevor die Kampfflugzeuge dort zum Angriff auf Israel starten konnten. Ein heftiger Krieg entflammte und nach 6 Tagen gab es einen Waffenstillstand. Israel besetzte die Halbinsel Sinai, die Golanhöhen und das Westjordanland. Einen Frieden gab es bis heute, 55 Jahre später, noch nicht. Dieser Tag kommt mir jedes Mal in den Sinn, wenn ich an Braubach vorbeifahre.

Nie mit Jeans

Der Hoteldirektor der «Ursula» wachte emsig über die Moral seiner Besatzungsmitglieder, besonders der jungen Damen, ohne dass ihm dies von denen verdankt wurde. Zudem mussten die jungen Frauen, die noch nicht 18 Jahre alt waren, sich jedes Mal bei ihm abmelden, wenn sie zum Ausgang an Land wollten. Auch dass er ihnen verbot, beim Landgang solche neumodischen Jeans zu tragen, während Miniröcke ok waren, wurde nicht von allen geschätzt, besonders auch nicht seine Blicke, die er ihnen oft nachwarf. Dass er den «jungen Dingern» nicht zu nahekam, dafür sorgte seine Frau, wenn nötig. So wurde versucht, die Moral an Bord hochzuhalten, was aber nicht von allen gleichermassen geschätzt wurde.

Das WM-Endspiel

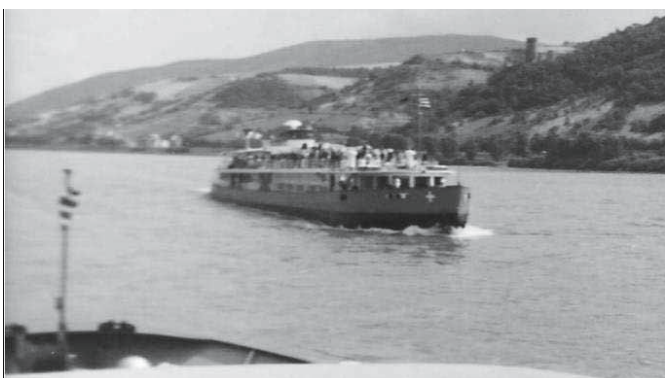
Die Fussball-WM in England war im vollen Gange, während die «Ursula» fahrplanmässig unterwegs war. Die Passagiere bedauerten zwar, dass es an Bord keinen Fernsehapparat gab, aber mussten sich mit der Radioübertragung begnügen. Als es aber zum Endspiel zwischen Deutschland und England kam, rebellierte ein Teil der Passagiere lautstark und forderte, dass die «Ursula» während des Spiels irgendwo anlegte und den Fussballfans den Genuss der Übertragung im Fernsehen ermöglichte. Für den Kapitän kam das zwar nicht in Frage. Wir waren gerade auf der Fahrt von Bonn nach Rüdesheim. Über das Bordtelefon wurde die Orderstation in Bad Salzig kontaktiert und Herr Bärtschy wurde gebeten, einen Fernsehapparat zu organisieren und für einen Tag an Bord installieren zu lassen. Das klappte gut, denn in Bad Salzig kamen um die Mittagszeit zwei Monteure mit

dem Motorboot und einem für damalige Verhältnisse riesigen Fernsehapparat, samt Antenne und Kabel an Bord. Während die Passagiere beim Mittagessen sassen, wurde der Apparat im Salon montiert und eingeschaltet. Es zeigte sich jedoch, dass es wegen den dauernden Richtungswechseln des Schiffes nicht möglich war, während der Fahrt fernzusehen. So blieb dem Kapitän, kein Fussballfan, nichts anderes übrig, als mit der «Ursula» in Kaub vor Anker zu gehen. Wie man heute weiss, dauerte der Match nicht nur 90 Minuten, denn es gab noch eine Verlängerung. Am Ende siegte die englische Mannschaft im Wembley-Stadion nach einem bis heute umstrittenen Tor, das der Schweizer Schiedsrichter Godi Dienst in der 101. Minute gab. Bevor der Jubel verklungen war, nahm die «Ursula» ihre Fahrt wieder auf und legte zwar etwas verspätet, doch rechtzeitig zum Feiern in Rüdesheim an. Nebenbei bemerkt, die Monteure fuhren ohne Fernsehapparat nach Bad Salzig zurück. Der Apparat blieb weiterhin an Bord, unverzichtbar zur Unterhaltung von Gästen und Personal.

Das verliebte Zimmermädchen



Da war die Welt noch in Ordnung....



.....hier aber gar nicht mehr

Sie war ein fleissiges und umgängliches Zimmermädchen auf der «Ursula», und sie war unsterblich in den Steuermann der «Basilea» verliebt. Leider lagen die Schiffe vom Frühjahr bis zum Herbst nie beieinander, sodass sie ihren Steuermann nur sah, wenn sich die beiden Schiffe kreuzten. Da sie planmässig verkehrten, wusste man immer genau, wenn

es wieder so weit war. Dann war die Verliebte nicht mehr zu halten. Mit einem weissen Tuch stand sie jeweils an der Reling und winkte vom Auftauchen der «Basilea», bis sie wieder verschwunden war. Klar, dass auch der Steuermann eifrig winkte. Ihre Kolleginnen beneideten sie wohl und schmiedeten ein Komplott. Auf der nächsten Reise lockten sie die Verliebte in eine Kabine unter Deck und schlossen sie dort ein. Als die «Basilea» und die «Ursula» sich kreuzten, blieb ihr nichts anderes übrig, als am kleinen Bullaug zu winken. Was die andern lustig fanden, löste bei ihr fast ein «Herzchriesi» aus. Geschämt hatten sich die Täterinnen nicht, hätten es aber tun sollen. Heute würde das als Freiheitsberaubung nach Art. 183 StGB eingestuft und eine Haftstrafe bis zu 5 Jahre angedroht.

Diner d'Adieu



Myrta in der Berner Festtagstracht und 10 Jahre später

Heute sagt man Captains-Diner, aber Kapitän Kauder liess sich an diesen Abenden nie im Speisesaal blicken, doch schon damals war der letzte Abend an Bord ein wenig anders als die übrigen Tage. Man wollte den Passagieren etwas Besonderes bieten. deshalb liess Myrta ihre Berner Festtagstracht von zuhause kommen und erntete jedes Mal grossen Applaus, auch vom Steuermann. Die Tracht stand der nächsten Generation gut.

Gipfeli zum Frühstück

Vor der Abfahrt am frühen Morgen in Basel brachte die Bäckerei Simon rechtzeitig die bestellte Anzahl Gipfeli frisch vom Ofen aufs Schiff. Mit der Zeit erkannten die Matrosen, dass niemand merkte, wenn eines weniger war, denn unter den Passagieren befanden sich auch solche, die das Gipfeli zum Frühstück nicht goutierten und Gipfeli wegwerfen, kam nicht in Frage. Wie gesagt, merkte niemand etwas, solange man mit 80 Passagieren wegfuhr. Bis zu dem Tag, als nur 29 Passagiere die Reise antraten und die Bäckerei die bestellten 30 Gipfeli lieferte. Wie üblich bedienten sich die Matrosen am Korb und auch der Schiffsjunge. Vielleicht hätte es niemand bemerkt, wenn nicht auch der Steuermann im Vorbeigehen eines mitlaufen liess. Nachdem die «Ursula» schon die Schleuse vom Kembs passiert hatte, tauchte der Hoteldirektor mit rotem Kopf im Steuerhaus auf und

beschwerte sich beim Kapitän lautstark über den dreisten Diebstahl, derweil der Steuer-
mann mit unschuldiger Miene zwischen den beiden stand. Aber abstreiten liess es sich
nicht, denn vom Hotelpersonal kam um diese frühe Zeit garantiert niemand in Frage. Das
Donnerwetter wurde umgehend vom Kapitän an die Täterschaft weitergegeben, wohl
mit einem kleinen Schmunzeln auf den Stockzähnen. Eigentlich war er eher stolz auf
seine Männer, die nichts «anbrennen» liessen.

Ein Schiff wird kommen, ...



Empfangskomitee

Das war so schön, damals, wenn sich jeweils die «Basilea» oder die «Ursula» dem Drei-
ländereck näherte, so tönte in voller Stärke aus dem Lautsprecher des Cafés Nana
Mouskouris «Ein Schiff wird kommen» den Passagieren und der Besatzung entgegen und
verursachte vielerorts Hühnerhaut. Dann kam unweigerlich noch «Z Basel a mym Rhy», -
so schön.

Tränen gab es eher beim Ablegen, wenn aus dem Lautsprecher Freddy Quinn mit seinem
«Junge komm bald wieder» erschallte und natürlich «Auf Wiedersehen» zum Abschied
von Basel.

Auch an Bord wurde die Lautsprecheranlage nicht nur für Durchsagen gebraucht. An der
Loreley erscholl jedes Mal «Ich weiss nicht was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin».
Dann wussten alle, dass man jetzt am grossen Felsen vorbeifuhr.

Ich selbst habe es eher mit Rainer Maria Rilkes zeitlosem Gedicht von der Loreley gehalten:

**Die Loreley, bekannt als Fee und Felsen,
ist jener Fleck am Rhein, nicht weit von Bingen,
wo früher Schiffer mit verdrehten Hälsen,
von blonden Haaren schwärmend, untergingen.**

**Wir wandeln uns. Die Schiffer inbegriffen.
Der Rhein ist reguliert und eingedämmt.
Die Zeit vergeht. Man stirbt nicht mehr beim Schifften,
bloss, weil ein blondes Weib sich dauernd kämmt.**

Aber das durfte man wohl nicht im Lautsprecher sagen.

Das Wiener Schnitzel-Spezial

Die Köche waren wohl für jeden Schabernack zu haben, vor allem, wenn es sie nicht selber betraf. So konnte es schon vorkommen, dass für einen besonderen Gast ein paniertes Schnitzel-Spezial bestellt wurde. Ein solches war gemacht wie ein Schnitzel, sah aus wie ein Schnitzel, roch wie ein Schnitzel und war trotzdem nicht geniessbar. Denn unter der Panade war nichts anderes als ein gewöhnlicher Bierdeckel, sorgsam befeuchtet, gewürzt, nacheinander im Mehl, Ei und Paniermehl gewendet, goldbraun gebraten und zuletzt mit einem Zitronenschnitt und einem Petersilienzweiglein dekoriert. Ich habe auch gehört, dass dazu ein Lappen genommen wurde, habe aber diesbezüglich meine Bedenken.

Die Blumen im Schraubenwasser

Das Ausreissen von Zierpflanzen ist ein Tatbestand, der schon in der allgemeinen Polizeiverordnung von 1868 mit Strafe belegt wurde. Allerdings hielt sich dieser alkoholunterstützte Brauch auch noch hundert Jahre später. Als die «Ursula» 1968 auf der Bergfahrt am Morgen in Düsseldorf ablegte, ahnte wohl noch niemand, dass die Polizei bereits am späteren Vormittag in Köln an Bord kam und beim Kapitän vorsprach. Von seiner Besatzung seien in der Nacht in Düsseldorf zahlreiche Blumen aus der Uferanlage entwendet worden. Während dessen kam bei den Zimmer- und Officemädchen eine ungewohnte Hektik auf und wenn die Polizisten ins Wasser geschaut hätten, hätten sie gesehen, wie im Schraubenwasser der «Ursula» ein kleines Blumenmeer dümpelte und langsam «bachab» trieb.

Also, von der «Ursula» kam für den Blumenklau niemand in Frage, sonst hätte man sicher noch etwas gefunden.

Die vermissten Schuhe



1967, an der Mosel (Steuermann ist der mit der Krawatte)

Auf der «Ursula» gehörte auch ein Portier zur Besatzung. Der Mann war im Hotelbetrieb unerlässlich und wurde mit zahlreichen Aufgaben betraut. Sein Tag begann schon in aller Hergottsfrühe. Damals war es nämlich noch üblich, dass die Passagiere ihre Schuhe über Nacht vor die Zimmertüre stellten und sie am Morgen geputzt und glänzend wieder vorfanden. Das ging immer problemlos, bis in jener Nacht, als die «Ursula» im Hafen von Bernkastel-Kues anlegte. Der Moselwein war bekannt für seine Süffigkeit und ihm wurde wohl im Weinhaus der Familie Hettgen von Besatzung und Passagieren tüchtig zugesprochen. Als die Leinen am morgen früh losgemacht wurden, fiel niemandem etwas Ungeöhnliches auf. Beim Frühstück erkundigten sich aber mehrere Passagiere beim Hoteldirektor nach ihren Schuhen, die nicht mehr vor der Zimmertüre standen. Als sie nirgend auf dem Schiff auftauchten, telefonierte der Hoteldirektor dem Weinhaus, man möge doch bitte am Hafen nach entlaufenen Schuhen sehen. Nach ein paar Minuten bestätigte sich der Verdacht. Die Schuhe lagen wirklich auf der Hafenummauer, wo sie zur nachtschlafenen Zeit von irgendwelchen Spätheimkehrern hingeworfen wurden. Dass die Schuhe noch gleichentags per Auto an Bord gebracht wurden, bedeutete noch nicht «Ende gut – alles gut», denn in der Nacht hatte es ausgiebig geregnet. Die Täterschaft wurde nie gefunden. Allerdings hatte der Portier anscheinend auch unter den Nachwirkungen von Spätlese & Co. gelitten. Anders ist es nicht zu erklären, dass er sich am frühen Morgen nichts dabei dachte, als er keine Schuhe vor den Kabinentüren vorfand und sich schulterzuckend anderer Arbeit zuwandte.

Miros Peugeot

Von der ganzen Besatzung war der Maschinist Kasimir Orbanic, den alle nur Miro nannten und seinen Nachnamen gar nicht kannten, der einzig, der in Basel am Hafen ein Auto stehen hatte. Das war ein alter Peugeot, dessen Farbe den Glanz schon vor einiger Zeit verlor und bereits einige Rostflecken aufwies. Je nachdem wo das Auto während der Reise stand, sah es bei der Rückkehr. Normalerweise war es eine Staubschicht aus Schwefel und Eisen. Wenn er es aber unter den Platanen beim Affenfelsen hatte, dann war es vom Kot der Turmdohlen mehr weiss als blau. Aber man schätzte das Auto als Transportmittel zum Einkaufen und wenn man am Abend nicht nur mit dem Tram in den Ausgang wollte. Da mit dem Auto nur gefahren wurde, wenn das Schiff in Basel war, nahm sein Kilometerstand kaum zu. Dabei zeigte sich ein anderes Problem. Die Batterie war fast jedes Mal entladen, wenn wir in Basel ankamen. Da zeigte sich der Vorteil des alten Peugeots. Er konnte nämlich noch angekurbelt werden, von Hand und mit einer Kurbel, die stets griffbereit auf den Hintersitzen lag. Zwei drei Drehungen und dann lief der Motor wie von selbst. Wenn man dann ein paar Kilometer gefahren war und man Glück hatte, konnte man den Wagen wieder mit dem Anlasser starten.

Als ich einmal eine Woche aussetzte, weil Günter Reinert, eine Nefte des Kapitäns gerne eine Reise an die Mosel mitmachen wollte, liess mir Miro grosszügig sein Auto. Bethli vom Café Dreiländerecke hatte davon gehört und ich lud sie ein, sie heimzufahren, denn sie wohnte ziemlich abgelegen auf einem Bauernhof in der Nähe von Beromünster, was fast

am Weg lag. Bevor wir losfahren, gab mir der Kapitän noch die Ausfuhrpapiere, damit ich bei der Schiffsmeldestelle die Ursula abmelden solle. Ich muss zugeben, dass ich ziemlich nervös war, obwohl ich schon seit 5 Jahren den Führerausweis hatte. Wegen Bethli war es auch nicht, denn ich war damals schon fest mit Myrta liiert. Auf jeden Fall ging es auch noch ohne Autobahn flott voran, bis ich in Liestal bemerkte, dass die Schiffspapiere noch im Auto lagen und die Bürozeit längst abgelaufen war. Sch...., also fuhren wir zurück zum Basler Hafen, wo das Zollhäuschen beim Eingang noch belegt war. Der Mann vom Zoll war einverstanden und versprach die Ursula am Morgen beim Amt abzumelden. Zwar verspätet, doch wohlbehalten gab ich Bethli bei ihren Eltern ab. Dann machte ich eine Woche lang Ferien und fuhr bei dieser Gelegenheit auch mal mit meiner Mutter nach Interlaken, wo Myrtas Eltern ein Fahrradgeschäft betrieben. Ich liess meine Mutter bei Auto warten und stellte mich kurz meinen Schwiegereltern in spe vor. Ich glaube, meine Mutter hat mir das nie verziehen.

Die Nachtwache

Es war allen klar, dass ein Passagierschiff nie unbewacht gelassen werden darf. An zahlreichen Destinationen kamen alte Schiffer an Bord, die für Geld und gutes Essen die Bordwache übernahmen und am Morgen dafür besorgt waren, dass der Maschinist, der Steuermann und die Matrosen rechtzeitig wach wurden, bevor sie wieder von Bord gingen. Wenn aber das Schiff gar nicht an Land festmachte, sondern im Strom vor Anker ging, musste die Matrosen diesen Job übernehmen. Diese teilten sich jeweils die Zeit. So um 02.00 Uhr weckte der erste den zweiten, damit dieser die weitere Wache übernehme. So war es auch, als die «Ursula» am Abend von Rotterdam zu Berg fuhr und gegen Mitternacht ausserhalb der Tide in der Gegend von Tiel vor Anker ging. Der Nachtwächter eins weckte um 2 Uhr seinen Kollegen und legte sich ins Bett. Der Nachtwächter zwei wurde gar nicht richtig wach und schlief einfach weiter. Da man um 4 Uhr weiterfahren wollte, blieb vorerst alles ruhig, aber nicht lange, denn der Kapitän verschlief sich nie!

Von den Schiffs(über)namen

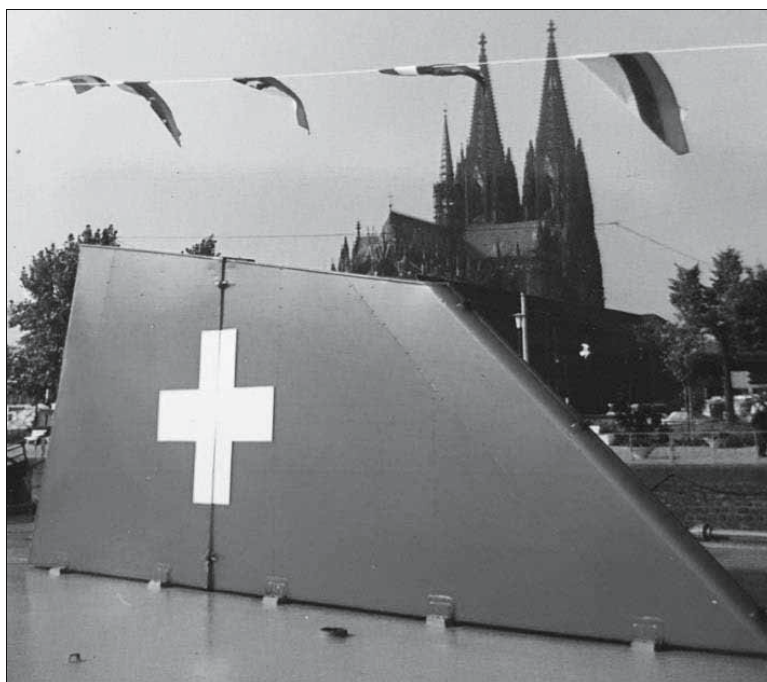


Eine von den «Roten»

Die Schiffe der Schweizerischen Reederei AG wurden wegen der roten Verschanzung einfach nur «die Roten» genannt. Jene der Basler Rheinschiffahrt AG waren «die Gelben». Die Schiffe der Ruhr-, Saarkohle AG nannte man Käseschiffe, weil sie «Emmental», «Simmental» oder «Birsigtal» etc. hiessen. Alle Schiffe der Reederei Zürich AG hatten Namen von Schweizer Seen. Aber sie wurden nur die Migros-Schiffe genannt, weil sie einer Tochter des Migros Genossenschafts-Bundes gehörten.

Allerdings waren «die Roten» nicht einfach nur «die Roten», je nach Typ und Namen wurden die einzelnen Schiffe anders genannt. Die Buss-Serie, die in den 1920-er Jahren durch die Firma Buss, Pratteln gebaut wurden, nannte man nach ihrer ungewöhnlich flachen Form «Pritschen». Bei den Holländer waren sie als «Schweizer U-Boote» bekannt. Die Schiffe der Kombi-Serie von 1939 hatten alle Namen von Tessiner Dörfern. Deswegen wurden sie als «Italiener» oder weniger fein «Tschinggen» bezeichnet. Die Tankmotorschiffe trugen lateinische Namen von Blumen, jene mit der Endung «la» waren für den Transport von Schweröl mit Heizschlangen ausgerüstet. Die Donauschiffe nannten man so, weil diese Tankschiffe nach dem Krieg in Deggendorf an der Donau demontiert, dann in Teilen auf der Strasse nach Würzburg gebracht, dort zusammengesetzt und über den Main auf den Rhein gebracht wurden. Später kamen die Steintanker, weil sie Namen von Edelsteinen hatten. Die Stromschiffe, oder auch Stromer wurden nach den grossen Strömen genannt. Bei der Val-Serie begannen den Namen mit den Buchstaben «Val». Die «Basilea» nannte man ihrer Form wegen «Glättiise». Nur die «Ursula» war einfach nur die «Ursula».

Die Haifischflosse

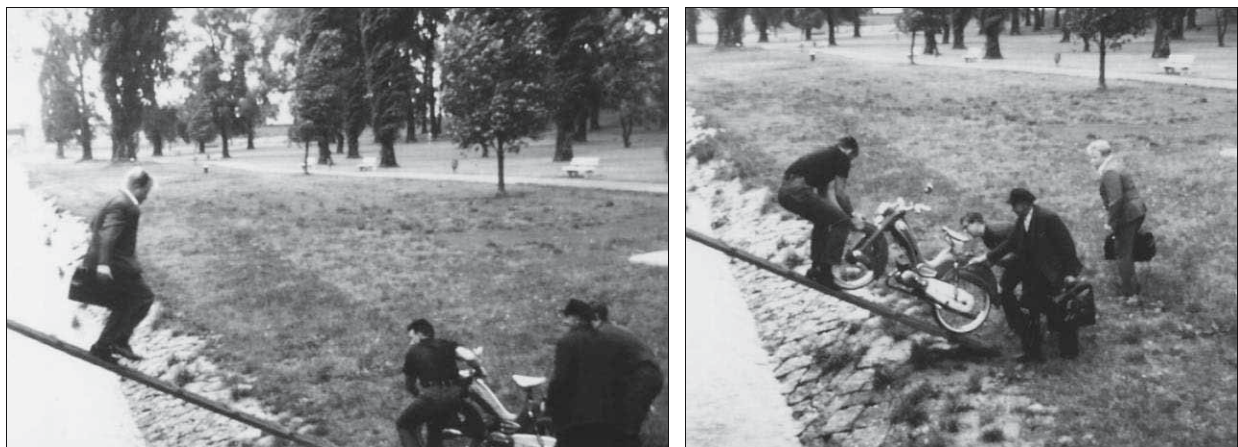


Im Hintergrund der Kölner Dom

Zugegeben, es war lediglich eine Attrappe, die das Schiffskamin darstellen sollte, denn die Abgase der Motoren wurden am Heck, knapp über den Wasserlinie hinausgeblasen. Die Attrappe hatte eigentlich keinen andern Sinn, als gut auszusehen. Sie gab dem Schiff zudem eine bessere Silhouette. Trotzdem nannten wir sie nur, die Haifischflosse. Mit über 2 m Höhe musste sie öfters umgelegt werden. Das ging einfach, indem man vier Klammern löste und die beiden Hälften auf das Deck legte. Vergessen wurde das nie. Nur eine Gewitterböe legte sie einmal unweit von Speyer mit einem lauten Knall auf die Seite. Trotzdem schätzten wir das Schweizerkreuz auf der «Ursula», genau wie damals noch an den Flugzeugen der Swissair.

Von den Lotsen

Auf verschiedenen Teilstrecken kamen Loten an Bord und steuerten das Schiff, während die Verantwortung gleichwohl bei Kapitän lag. Es war immer eine willkommene Abwechslung, denn die Lotsen waren erfahrende Schiffer und in der Regel alte Bekannte des Kapitäns. Sie wussten auch immer den Neusten Klatsch, denn Tageszeitungen hatte man an Bord nicht. Im «Gebirge» wurden sie von Lotsenbooten gebracht und abgeholt. Der erste kam in St. Goar an Bord und fuhr um die Loreley herum bis nach Oberwesel. In Kaub kam meistens Georg Geib, genannt der Geibelschorsch, an Bord. Er unterzeichnete gerne die Bingerloch-Taufscheine und freute sich, wenn der Kapitän vom Dach der Bar aus die Kübel auf die Täuflinge ausleerte. Bei der Talfahrt kamen auf diesen Strecken erneut Lotsen an Bord.



Zitterpartie

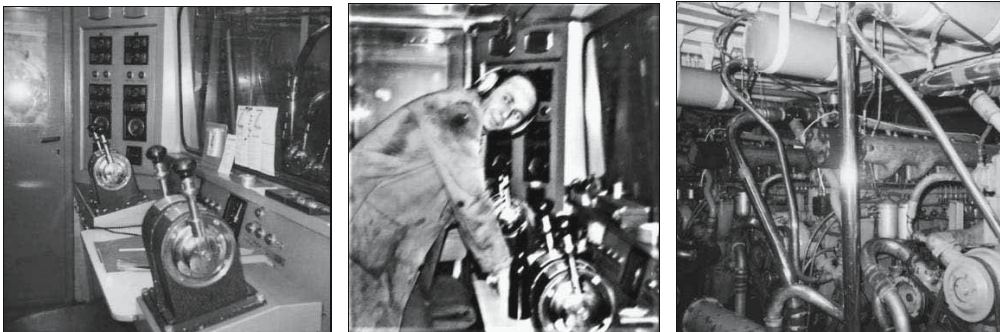
Im Oberrhein, auf der Strecke von Speyer bis zur ersten Schleuse kam oft Günter Reinert, ein Neffe des Kapitäns als Lotse an Bord. Er hatte das halbe Leben auf Schiffen verbracht und wohnte jetzt in Neuburg/Rh. Er arbeitete jetzt als Lotse und kam immer mit einem Moped zum Schiff. Da die Ursula immer an Steigern und Mauern anlegte, war es kein Problem. Die Frachter legte meistens am schrägen Ufer an und da war es oft kritisch, das Kleinmotorrad über die schmale Laufplanke an Bord und später wieder an Land zu bringen. An Land legten die Oberrheinlotsens die Strecke von gegen 100 Km mit ihren Mopeds zurück, was besonders nachts und im Winter eine gefährliche Sache war.

Wenn Günter nicht kommen konnte, fuhren wir mit der «Ursula» ohne Lotsen zu Berg und auf der Talfahrt sowieso.

Das Lotsenessen

Meisten fuhr im Oberrhein ein Lotse auf der «Ursula» mit. Die Verpflegung erfolgte durch die Hotelküche und musste jeweils vom Schiffsjungen dort geholt und ins Steuerhaus gebracht werden. Der Kapitän rechnete jeweils später mit dem Hotel ab. Wenn kein Lotse an Bord war, wurde das Essen gleichwohl in der Küche abgeholt und ins Steuerhaus gebracht wurde. Allerdings gings von dort direkt über die Leiter zu den Mannschaftskabinen weiter und wo sich die Matrosen daran gütlich taten. Der Steuermann hatte den Schwindel wohl bemerkt, aber fairerweise immer den Mund gehalten.

Ein Schleppkahn namens «Ursula»

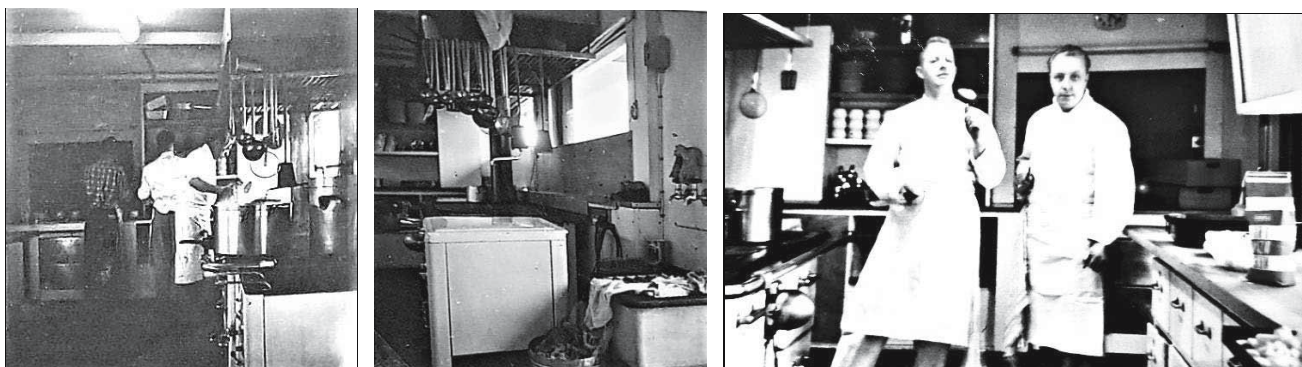


Im Maschinenraum der «Ursula»

Das Jahr 1967 begann für die Motoren und den Maschinisten der «Ursula» nicht optimal, gelinde ausgedrückt. Wie jeden Winter waren die vier Antriebsmotoren revidiert worden. Doch schon auf der ersten Reise zeigte sich, dass etwas nicht stimmte. Die neuen Lager erhitzen sich ungewöhnlich stark. Die Technische Abteilung in Basel war zuerst ratlos. Doch dann beschloss man, dass die ersetzten Lager wieder ersetzt werden müssten. Mit Mühe und Not konnte man den Fahrplan trotz verminderter Leistung einhalten. Da die vier Motoren zwei Schrauben antrieben, konnte ein Motor abgestellt werden. In langen Nachtschichten wechselten unterwegs Spezialisten die Lager in solche aus, die hitzebeständiger waren. Tagsüber fuhr man notgedrungen mit drei Motoren. Allerdings ging das nur so lange gut, bis wir auf der Bergfahrt in Düsseldorf anlegten. Dann war von den vier Motoren nur noch einer gebrauchsfähig und mit nur einer Maschine konnte weder der Fahrplan noch die Sicherheit gewährleistet werden. So blieb nichts anderes übrig, als einen kleinen Schlepper als Vorspann zu nehmen und am Strang zu hängen. Das war eine beschämende Situation für den Kapitän und den Steuermann. Man war als stolzes Passagierschiff zum Gespött geworden und wäre am liebsten nachts gefahren. Von den Mechanikern im Maschinenraum getraute sich keiner mehr, auch nur den Kopf ins Steuerhaus zu stecken. Bis Köln dauerte die Fahrt als Schlepsschiff mit dem gelben Ball am Mast,

dann war eine zweite Maschine wieder fit, so dass man auf weitere Schlepperhilfe verzichten konnte. Der Maschinist hatte aber sicher noch lange schlaflose Nächte.

Die Trickkiste der Küchenchefs



Alles war eng und heiss



Verdiente Pause auf dem Achterdeck, Anton Pichler und Hugo Kaiser, 1964

Man kann sich heute einfach nicht mehr vorstellen, wie klein und einfach die Verhältnisse damals in den Küchen der Ursula und der Basilea waren. Was die Küchenmannschaft damals alles hervorzauberten verdient noch heute ein grosses «Chapeau»!

Allein schon der Einkauf war eine logistische Meisterleistung, denn die Schiffe konnten nicht jeden Tag die Vorräte auffüllen. Die Menülisten mussten schon vor der Reise erstellt werden und die Passagiere wollten ja auch saisonale Abwechslungen auf dem Tisch. Das meiste, auch das Fleisch wurde schon vor der Abfahrt in Basel an Bord genommen. Es gab auf den Schiffen wohl einen Kühlraum, aber dieser verdiente diesen Namen besonders im Sommer kaum. Wehe, wenn die Türe mehr als eine Sekunde offenblieb. Einfrieren konnten man sowieso nichts. Die Zustände waren nicht besser als fünfzig Jahre zuvor auf der «Titanic». Es galt also, die Erfahrung von früher zu nutzen. So wurden z.B. die Rindsfilet für das Diner d'Adieu neun Tage später, in eine Wanne mit Oel eingelegt. Servelas und Bratwürste für die Personalverpflegung wurden in einem Kessel mit gesalzenem Wasser eingelegt. Das Salz entzog den Würsten Wasser und hielt gleichzeitig das Wasser frisch. Der ölige Boden um den Herd herum wurde mit einer Handvoll Salz rutschsicher gemacht, denn die Salzkörner lösten sich im Oel nicht auf. Wenn man auf den Herdplatten rasch starke Hitze brauchte, gab man einen «Gutsch» Öl darauf und stellte

dann sofort die Pfanne drauf. Durch das Oel leitete die Wärme besser von der Platte zur Pfanne. Der Qualm kam dann erst, wenn die Pfanne weggenommen wurde. Die Köche hatten eine grosse Trickkiste, aber behielten die Geheimnisse gerne für sich. Was zählte, war das, was aus der Küche auf den Tisch kam.

Murphys Gesetz

Der amerikanisch Ingenieur Edward A. Murphy formulierte es 1949 so: Alles, was schief gehen kann, wird schief gehen. Diese Lebensweisheit wurde als Murphys Gesetz bekannt. Der Mast der «Ursula» ist ein klassisches Beispiel dafür. In den Jahren 1966, 1967 und 1988 ging der Mast jedes Jahr ein in Brüche. Vorher und nachher sicher auch noch einige Male



1968 – ein Bild sagt mehr als viele Worte

Es mag ein schlauer Einfall gewesen sein, die «Ursula» mit einem Mast aus Aluminium auszurüsten, der hydraulisch nach vorn in Fahrtrichtung umgelegt werden konnte. Dass man die Telefonantenne in diesen Mast integrierte, war clever, dachte man wohl. Nachteil eins war, dass man den eigenen Mast vom Steuerhaus aus nicht sehen konnte. Nachteil zwei war, dass der Mast zum Telefonieren immer aufgestellt werden musste, auch in den Schleusen. Während einer Saison musste der Mast wohl rund tausendmal abgesenkt und wieder aufgestellt werden. Nachteil drei, dachte man einmal nicht rechtzeitig daran, gab es einen Knall und die Reedereiflagge musste danach am kleinen Mast am Bug hochgezogen werden. Die Telefonantenne war ebenfalls nicht zu gebrauchen, bis die Spezialisten in Basel die Aluminiumstücke wieder zusammenschweissen konnten. Dass man auch die Hydraulikleitungen entlüften sollte, merkte man sofort, als der Mast in Basel wieder auf das Dach der Bar knallte und in drei Teile zerbarst. «Meister, die Arbeit ist getan, soll ich sie gleich flicken?» Es war den Umstehenden aber nicht zum Lachen zumute.

Ein Kalauer

Man darf sich für einmal wohl kurz in die untere Schublade der Anständigkeit begeben. Der Kalauer, so alt wie die Personenschiffahrt, kommt mir jedes Mal in den Sinn, wenn wir das Bingerloch passieren.

Da soll die Reiseführerin zu ihren Passagieren gesagt haben: «Hier sehen Sie das Binger Loch und nachher zeige ich Ihnen Mainz.» Tschuldigung, aber der musste nun einfach gesagt sein.

Schäferstündchen in der C-Kabine

Die Besatzungsmitglieder, ausser dem Kapitän und dem Direktionspaar, waren jung und meist attraktiv. Dass man auf einem schönen Schiff fuhr, erhöhte diese Attraktivität noch zusätzlich. So fiel es dem einen oder andern nicht schwer, eine Frau für ein kleines Abenteuer auf das Schiff zu locken, umsomehr jeweils mindestens eine C-Kabine ungenutzt blieb. Es merkte es ja niemand. So war das wohl damals auch in Speyer. Allerdings verzögerte sich am Morgen die Abfahrt vom Anlegesteiger. Der Grund war, dass sich die Dame weigerte, das Schiff zu verlassen, weil ihr Mann Fäuste schwingend an Land stand. Der Kapitän zeigte nicht viel Verständnis für die Situation. Seine Worte sollen aber nicht wiedergegeben werden. Jedenfalls liess er sich überreden, die Dame bis an die deutsch/französische Grenze in Neuburg mitzunehmen und dort am späten Vormittag mit dem Zollboot an Land zu setzen.

Der Ruderkurs mit den Zimmer- und Office-Mädchen



Wer will mitkommen?

Da konnte man schon neidisch werden, wenn die Matrosen das Ruderboot vom Heck der «Ursula» ins Wasser liessen und aussenbords das Schiff schrubbten. Was lag näher, als die jungen Damen der Besatzung das auch gerne einmal machen wollten. Matrosen liessen sich rasch erweichen und bald war das Boot voll und bereits zur Fahrt auf die andere Rheinseite. Sie hatten noch nicht mal abgelegt, als sie der Kapitän erblickte und ihnen sofortiges aussteigen befahl. Den Anschiss bekamen auch jene, die noch gar nicht eingestiegen waren, nur gerne wollten. Gell Lore.

Die alte Schifferregel

Deckpersonal und Hotelmanagement waren sich nicht immer grün. Vielleicht waren es zwei Kulturen, die da manchmal aneinanderprallten. Bei den Matrosen ging es handfester zu, während der Hotelchef und seine Frau eher eine feinere Lebensart pflegten. Besonders die Frau Münster und der Matrose Heinz Bigler hatten das Heu buchstäblich nicht auf derselben Bühne. Sie hatte fast jedes Mal, wenn der Matrose die Gangway befestigte, etwas zu nörgeln. Bis zum Tag, als dem Matrosen endgültig der Kragen platzte und er ihr geradeheraus ins Gesicht sagte, dass es eine alte Schifferregel gebe. Wer nicht über Bord pissen könne, der habe auf einem Schiff nichts zu befehlen, Punkt. Die Frau Münster nörgelte nie mehr etwas über die Befestigung der Gangway. Ja, sie sprach überhaupt nie mehr mit diesem Matrosen. Aber man hätte sie auch nie üben sehen.

Das Bermuda-Dreieck



Die Bar The Jungle im Bermuda Dreieck

Für den Ausgang hatte Rotterdam verschiedene Hotspots. Am bekanntesten war wohl das Rotlichtviertel Katendrecht, wo sich Bar an Bar reihte, nur unterbrochen von Häusern mit den Absteigen der Damen, die auf dem Trottoir ihre Dienste anboten. Der Preis betrug damals in der Regel 20 Gulden. Wer so gut holländisch konnte, dass er für einen Holländer gehalten wurde, wurde schon mal für 15 Gulden. Sicher! Die Schweizer Schiffer und Seeleute verkehrten meistens im «Walhalla», wo es Live-Musik und hie und da auch eine kleine Schlägerei gab.

Dann gab es auch noch das Noordereiland, die kleine Insel zwischen der Nord- und Südteil der Stadt mit zahlreichen Bars. Dort musste ich lernen, wie schnell man betrunken wird, wenn man Bier und Jenever verheiratet.

Der dritte Bermuda-Dreieck befand sich nur zehn Gehminuten nördlich der Boompies, wo die Schiffe Schweiz. Reederei jeweils anlegen, gleich neben der Oosterkade, dem Platz der «Ursula». Dort, beim kleinen Leuvehaven, war ein kleines Quartier, das die Bomben des Krieges relativ heil überstanden hatte, mit zahlreichen gemütlichen Bars und indonesische Restaurants. Eine davon hiess «Jungle» und sah auch so aus. Myrta und ich waren jedes Mal dort, wenn wir in Rotterdam über Nacht blieben. Besonders schätzten wir dort die Saté-Spiesschen, mit Schweinefleisch an scharfer Erdnuss-Sauce und Heineken, Amstel, Grosch oder Oranjeboom.

Heute sucht man diese Quartiere vergeblich, Die Bauwut hat sie längst platt gemacht. Nur das Noordereiland besteht noch, aber von Gemütlichkeit ist dort nichts mehr zu finden.

Wo die Frauen vom Katendrecht hin sind? Keine Ahnung, da bin ich überfragt, ehrlich, aber diejenigen aus meiner Zeit sind wohl alle im Rentenalter.

Der Rosenkavalier I

Wir können es ihm nicht verdenken, denn seine Angebetete auf der Basilea war eine bildhübsche junge Frau, die nebenbei auch als Fotomodell arbeitete. Sie war sich aber nicht sicher, ob sie ihn erhören sollte und nahm die Stelle auf dem Schiff an, um etwas Distanz zu bekommen. Sie hatte jedoch nicht mit der Ausdauer ihren Verehrers gerechnet, denn bei jeder Ankunft im Basel erwartete er sie mit einem Rosenstrauss am Dreiländereck, was ihm bald den Namen Rosenkavalier eintrug. Es lohnte sich für ihn. Er bekam seine Traumfrau und sie blieben zusammen, bis er im hohen Alter starb.

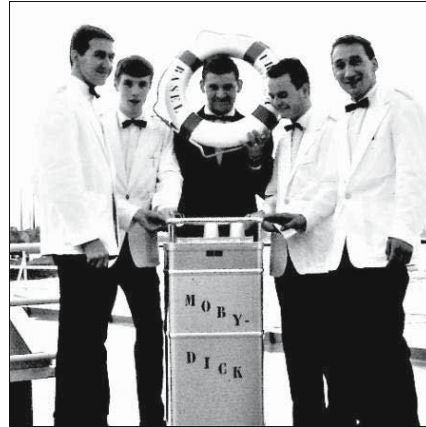
Der Rosenkavalier II

Der Schiffsportier hatte einmal die dankbare Aufgabe, einer betagten Dame, die als Stammgast jedes Jahr auf der «Ursula» mitfuhr, zu ihrem Geburtstag einen riesigen Rosenstrauss zu bringen. Als er damit an Bord kam, wurde er von allen weiblichen Besatzungsmitgliedern angemacht: «Sind die für mich?» «Nein, aber ihr bekommt schon noch Rosen von mir.» Er hielt sein Wort, so gut, dass er schliesslich nur noch der Rosenkavalier genannt wurde.

Waal in Sicht!

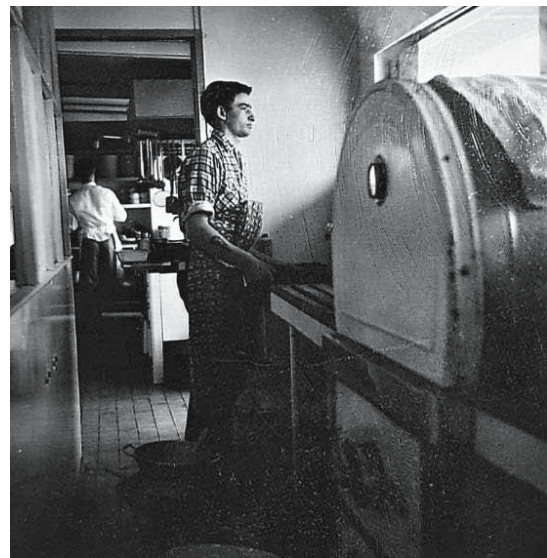


Ein erhabener Moment



In Erinnerung an den Belugawal, der neue Getränke-Trolley auf dem Sonnendeck
Nein es ist kein Druckfehler, warum, das werden sie gleich erfahren. am 18. Mai 1966 gerieten Anwohner und Schiffer am Niederrhein in Aufregung. Ein weisser Wal, ein Beluga, von rund 4 m Länge tauchte plötzlich im Ruhrgebiet auf. Bis nach Königswinter, 400 km von der Küste entfernt, schwamm der Wal, der von der Presse sofort den Namen Moby Dick, nach dem gleichnamigen Buch und Film, erhielt. Täglichen Sichtungen zum Trotz, konnte er nicht eingefangen werden. Auch auf der Ursula hielten die Passagiere auf der Talfahrt durch das Ruhrgebiet krampfhaft Ausschau nach dem weissen Wal. Alle Mühe war vergeblich. Da konnte sich Kapitän Kauder den Spass nicht verkneifen und rief ein paar Kilometer unterhalb der holländischen Grenze in die Lautsprecheranlage: «Waal in Sicht!» Das stimmte zwar, aber der Kapitän sah nicht Moby Dick den Wal, sondern den Nebenarm des Rheins mit dem Namen «Waal». Leider verstanden nicht alle Leute diesen Witz.

Vom Professor und anderen Küchenburschen



Sigi Neumeier an der Spülmaschine. «Basilea»



Alois Kessler und Marcel Schöngarth, alias Radio Müsli, "Ursula"

Auf der untersten Stufe der Hotelhierarchie stehen die Küchenburschen. Sie machen das, was niemand will und dennoch wichtig ist, nämlich putzen, Geschirr- und Kochtöpfe waschen, Gemüse rüsten, Küche und Office saubermachen und noch vieles mehr. Nicht nur die Stufe, auch die Lohnklasse ist die Niedrigste. Trotzdem sind sie unentbehrlich. Das war auch auf der «Ursula» so. Aber es war kein Job für jedermann. Manche blieben nur eine Reise oder zwei an Bord, andere hielten es eine ganze Saison aus und einer blieb sogar drei Sommer lang an Bord.

1966 war Alois Kessler in diesem Amt. Er war stets gut gelaunt und schon bald im Seniorenalter. Er stammte, wie die meisten Kessler aus dem Schwyzerbiet, wohnte aber in Basel. Die Bingerlochaufe liess er über sich ergehen wie alle andern Neuen auch. Solange genug Bier an Bord war, blieb er auch. An den Zusammenkünften der ehemaligen Besatzungsmitglieder 1982 in Basel und 1985 in Bernkastel war er auch mit von der Partie.

1968 bis 1970 versah Marcel Schöngarth dieses Amt. Man mochte ihn gut und wegen seiner Gelehrsamkeit nannte man ihn den «Professor». Etwa zwanzig Jahre später tauchte er in Luzern auf und wurde zum Stadtoriginal Radio Müsli. Bis zu seinem Tod gehörte er zum Stadtbild mit dem alte Kinderwagen, aus dem dauernd Musik erschallte. Den einen gefiel das und die andern störte es. Die Polizei musste hie und da den Frieden wieder herstellen. Einmal erzählte er mir von seiner Zeit auf der «Ursula» und seiner Hochachtung

vor Kapitän Kauder. Als ich mich dann als ehemaliger Steuermann outete, hatte ich nie mehr Probleme mit ihm. Betreut wurde er in Luzern von der Güüggali Zunft Luzern, die sich den Stadtoriginalen annimmt. 2012 Starb Marcel Schöngarth im Alter von 62 Jahren an Krebs.

Es gab noch anderer Küchenburschen mit besonderen Fähigkeiten. Einer verstand sich auf das Spiel auf grossen Kirchenorgeln und benutzte die freie Zeit an den Anlegeorten, um Kirchen aufzusuchen und dort auf der Orgel zu spielen.

Von diesen Küchenburschen hatte jeder eine besondere Lebensgeschichte und heute, da sie nicht mehr am Leben sind, bedauern wir, nicht mehr von ihnen zu wissen.

Schlafen auf Deck



Manchmal mussten sie gleich beim Deckwaschen helfen

Heute können wir uns kaum mehr vorstellen, dass auf der «Ursula», wie auf der «Basilica» die Heizung der Luft bestens funktioniert, aber eine Kühlung nicht möglich war. Da die Bullaugen der Kabinen unter Deck nicht geöffnet werden konnten, war dies besonders schlimm, vor allem wenn an heißen Sommertagen nur die ohnehin schon warme Aussenluft in die Kabinen geblasen wurde. Da kam schon einer auf die Idee, sich mit dem Bettzeug in einen Liegestuhl auf Deck zu legen. Erholende Nächte wurden es trotzdem nicht, denn die Liegestühle waren nicht rüchenschonend, nächtliche Regenschauer kamen überraschend, der Russ auf Deck färbte das Bettzeug schwarz und die Matrosen begannen schon um 05.00 Uhr mit dem Deckwaschen.

Shuffleboard



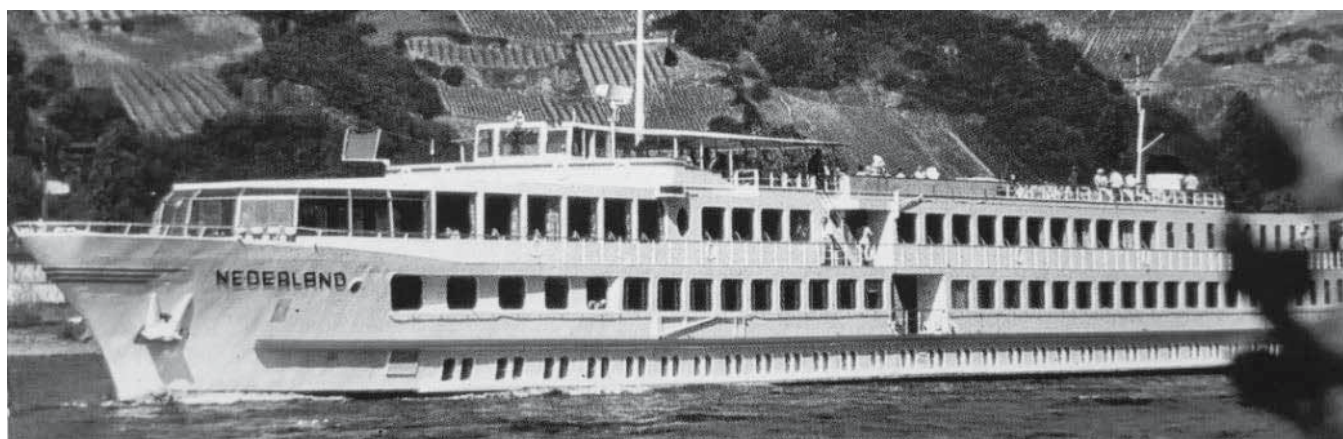
Shuffleboard auf dem Sonnendeck

Shuffleboard ist ein einfaches Spiel. Es ähnelt dem Boccia, wird aber auf einer ebenen Fläche gespielt. Shuffleboard wird eher von der besseren Gesellschaft gespielt. Bekannt wurde es von den Passagierschiffen, deren First-Class-Decks ideale Spielplätze waren. Im Gegensatz zu Billard spielen die Schwankungen des Schiffs keine Rolle.

Das Spielfeld ist in kleine Felder unterteilt mit verschiedenen Punkten von 1 – 10. Es spielen jeweils zwei Personen mit je vier Scheiben gegeneinander, wobei versucht wird, die eigenen Scheiben so zu platzieren, dass sie eine höhere Punktzahl haben. Gleichzeitig will man die gegnerischen Scheiben aus dem Spielfeld schießen.

Auf der «Ursula» war auf dem Sonnendeck ein Shuffleboard-Spiel aufgemalt. Gespielt wurde es selten. Vermutlich waren die Passagiere nicht vornehm genug und die Matrosen fanden das Spiel sowieso doof. Aber auf dem Werbeprospekt machte sich aber das Spiel gut, wie die Aufnahme vom Flyer 1963 zeigt.

Der Flirt von Schiff zu Schiff mit Folgen



Die KD-Boote waren, ehrlich gesagt, richtige Traumschiffe

Es hätte fast eine kleine Romeo und Julia-Geschichte werden können. Die Ausgangslage war ähnlich, wie damals in Verona. Die Reedereien waren wie grosse Familien, aber auch

harte Konkurrenten. So war es auch bei der Schweiz. Reederei AG (SRAG) und der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft (KD). Man mochte einander nicht besonders und grüßte sich kaum. Nebeneinander laden die Schiffe dieser Reedereien nie. Aber es kam vor, dass sie hintereinander lagen, wie in Rüdesheim, als die «France» der KD vorn und die «Ursula» kaum 3 Meter dahinter lag. Das hätte noch nichts ergeben, wenn sich nicht auf dem KD-Schiff die Besatzungsmitglieder in der Freizeit am Heck aufhielten und auf der «Ursula» am Bug. So ergaben sich von Bord zu Bord intensive Gespräche, besonders zwischen einer Buffetochter der «Ursula» und dem Steuermann des KD-Schiffes. Das war der Anfang einer grossen Liebe, aber anders als bei Romeo und Julia, gab es ein Happy End, obwohl das Mädchen, als die Liaison ruchbar wurde, bei der Hoteldirektion antraben musste. Dort wurde ihr eröffnet, dass eine solche Affäre von der Direktion gar nicht gern gesehen werde. Zu spät! Heute sind die beiden schon seit über 50 Jahre glücklich verheiratet.

Das Missverständnis

Kommunikation ist alles. Doch was nützt das Reden, wenn man sich nicht verstand. So war es auch eines Morgens, als die «Ursula» im frühen Morgen von Boppard zu Tal fuhr. Im Nebel war das nicht einfach, aber man hatte für diese Fälle ein Radar und ein Funkgerät. So konnte man sich mit dem Gegenverkehr über den Kurs verständigen. Das funktionierte aber an jenem Morgen nicht besonders gut, denn die «Ursula» fuhr «Kopf auf Kopf» auf ein entgegenkommendes Schiff zu. Davon trug sie eine Delle in der Verschanzung am Bug davon. Die Wasserschutzpolizei nahm den Tatbestand auf und die Fahrt konnte weitergehen. Wer schuld war, wurde nicht kommuniziert und die Delle auf der nächsten Reise ausgebeult und überstrichen.

Die Urinflasche

Der Steuermann hatte die Gewohnheit, von daheim jeweils eine Flasche mit Birnenträsch mitzubringen. Mit der Zeit fiel ihm auf, dass der Inhalt sich verminderte, ohne dass er es selbst war. Der Verdacht lag auf den Matrosen, die bekanntlich für jeden Streich zu haben waren. Dazu kam, dass die Kabinentüre tagsüber immer unverschlossen war. Der Steuermann hielt sich für clever und klebte einen Tages einen Zettel an die Flasche mit der Aufschrift «Urin». Das sollte die dreisten Diebe in Zukunft abhalten. Als er aber am nächsten Tag zwischendurch mal in seine Kabine kam, bemerkte er einen ungewohnten Geruch und als er die Träschflasche in die Hand nahm, war diese genauso warm wie die Hand. Von da an gab es überhaupt keine Schnapsflasche mehr in seiner Kabine.



Die Welt vom Bullaug aus

Entsorgung nach Schifferart

So war es halt damals. Der Rhein war der grosse Güselkübel. Die alten Fahrensmänner erzählten noch, dass nach dem Krieg das Wasser im Oberrhein so sauber war, dass man neben dem Schiff sogar den Kies am Grund sah. Das war um 1966 schon lange vorbei. Besonders die Industriebetriebe und die Städte verschmutzten den Rhein mehr und mehr. Die Schiffer trugen auch ihren Teil dazu und pumpten hemmungslos selbst das Bilgenöl aus dem Maschinenraum über Bord. Der Rhein war dauernd mit einer feinen Ölschicht bedeckt, und so roch es auch immer nach Öl, Teer und Chemie. Eine Abwassereinigung entstand erst in den Köpfen der Ingenieure und auch dort nur langsam. Auf den Schiffen wurde einfach alles über Bord geworfen, nach dem Motto: Aus den Augen – aus dem Sinn.

Auf der «Ursula» wurde sämtliches Abwasser aus der Küche und den Toiletten in einem Kanal, der am Boden über die ganze Schifflänge verlief, gesammelt und regelmässig, meist am späten Abend oder frühen Morgen über Bord gepumpt. Für Essensreste, Rüstabfälle und Verpackungsmaterial standen am Heck ein paar alte Ölfässer. Wenn das Schiff am Morgen weiterfuhr, kippte man den Inhalt der Fässer über Bord und zog eine Zeit lang eine Müllspur hinter sich her. Eine alternative zur Müllentsorgung gab es noch nicht. Langsam kamen in dieser Zeit die Bilgenentöler Boote auf, aber das war nur der sprichwörtliche Tropfen auf den heissen Stein.

Ein radikales Umdenken kam erst mit dem Grossbrand von Schweizerhalle am 1. November 1986, als das giftige Löschwasser alles Leben im Rhein über hunderte von Kilometern tötete. Es dauerte Jahre, bis sich die Fauna wieder erholte. Seither ist die Wasserqualität fast wieder so gut, wie vor hundert Jahren. Die Zellulose- und Sodafabriken im Elsass sind geschlossen und überall entstanden Kläranlagen für Industrie- und Haushaltsabwässer.

Man kann wieder bedenkenlos im Rhein baden. Dafür kostet es, wenn Müll und Abwasser entsorgt werden müssen. Recht so!

Koblenz CH oder D?

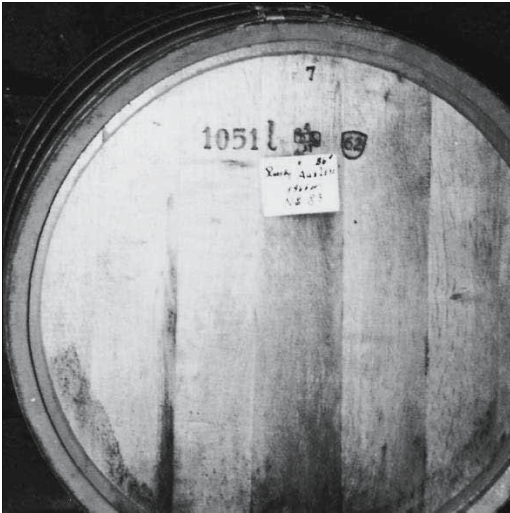
Es kam hie und da vor, dass mitten in der Saison Angestellte das Schiff verliessen und sofort für Ersatz gesorgt werden musste. Anlässlich der ACS-Reise 1967 war es der Fall. Ersatz konnte rasch gefunden werden. Die Dame erhielt Order, via Koblenz nach Linz/Rh. zu reisen, wo die Ursula über Nacht Station machte. Der Hotelchef wartete vergeblich, bis er einen Anruf aus Koblenz erhielt und ihm die Dame mitteilte, sie sei in Koblenz, aber da seien überhaupt keine Schiffe. Das Rätsel löste sich rasch, denn es gab neben der Stadt Koblenz am Zusammenfluss von Rhein und Mosel auch noch die Ortschaft Koblenz am Zusammenfluss von Rhein und Aare. Als die Dame am nächsten Abend in Eltville bei Wiesbaden an Bord kam, war alles wieder gut. – Das Wort Koblenz stammt aus der Römerzeit und bedeutet nichts anderes als Zusammenfluss. – Gut, dass sie wenigstens nicht nach Linz in Österreich gefahren ist.

Die Weinprobe



*Wir einer früh vom Tod betroffen,
heisst's, er hat sich tot gegessen.
Stirbt einer von den lieben Alten,
sagt man, der Wein hat ihn erhalten*

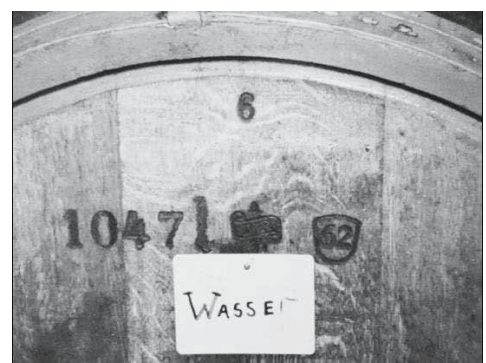
Spruch im Weinhaus Felsenkeller, Beilstein/Mosel



Ein Fass kommt selten allein



Die ganze Nacht G'sundheit gesagt und am Morgen krank im Bett gelegen



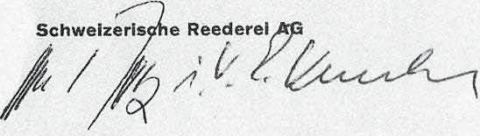
Na ja, die Leute waren wenigstens ehrlich

«Hausaufgaben» für Schiffsjungen

Bis gegen Ende der 1960-er Jahre war die Matrosenlehre eine reine Sache der Schweizerischen Reederei. Die theoretische Ausbildung bestand in einem dreimonatigen Einführungskurs und einem einmonatigen Lehrabschlusskurs auf dem Schulschiff Leventina.

Für die Berufsankennung wurde dann vom Kant. Gewerbeinspektorat die Absolvierung der Gewerbeschule gefordert. Dies war aber mit der Tätigkeit auf den Schiffen nicht möglich. Den Ausweg aus dem Dilemma bestand in der Abgabe von Arbeitsheften.

Für jedes Lehrjahr wurde ein Arbeitsheft mit Aufgaben zu den lehrrelevanten Fächern abgegeben. Diese mussten während der Fahrzeit bearbeitet und vom Schiffsführer visiert werden. Wer die Arbeitshefte mit fristgemäss abgegeben hatte, wurde nicht zur Lehrabschlussprüfung zugelassen.

Wir bescheinigen hiermit, dass	
FRISCHKNECHT Markus	
geboren	8.10.1950
heimatberechtigt in	Herisau/AR
die Lehre als Matrose beendet und mit	
<u>gutem</u>	Erfolg bestanden hat.
Basel, den 21. September 1968	
Schweizerische Reederei AG	
	
Er erzielte an der Lehrabschlussprüfung	
nebenstehende Noten	
Bedeutung der Noten:	
1-sehr gut 2-gut 3-genügend 4-ungenügend	
Berufskundliche Fächer	
Eichen und Stauen	1,5
Erste Hilfe	1
Havariekunde	1,5
Knoten und Spleissen	1,5
Lebensrettung von Ertrinkenden	1
Maschinenlehre	2
Rheingeographie	1
Rheinpolizeiverordnung	2
Schiffskennntnis	1,5
Schiffsunterhalt	1,5
Sicherheitsvorschriften für Tankschiffe	2
Warenkunde	1,5
Lehrbriefe	
Die während der Fahrt verlangten schriftlichen Aufgaben in Form von Lehrbriefen wurden <u>gut</u> bearbeitet.	
Geschäftskundliche Fächer	
Muttersprache	2
Rechnen/Buchführung	3
Staatsbürgerkunde	1

Das Lehrabschlusszeugnis

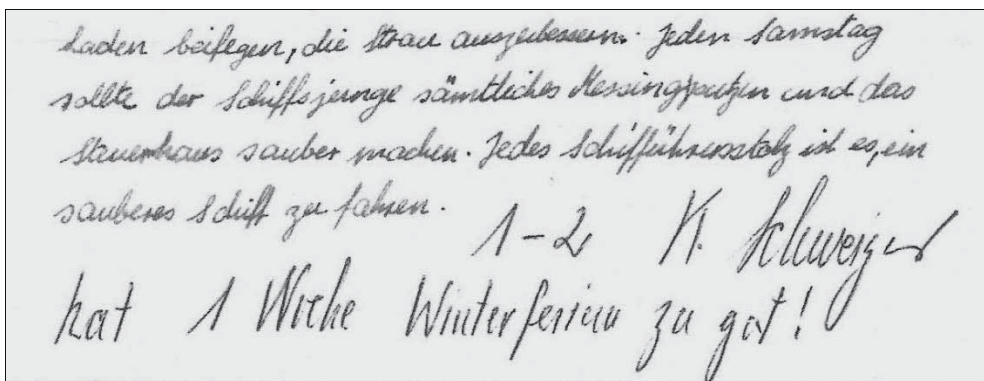
1967 war Markus Frischknecht Schiffsjunge auf der «Ursula». Beim Anlegen in Bonn musste während der Nacht Bordwache halten. Seine Aufgabe bestand darin, den Eingang zu bewachen und dafür zu sorgen, dass die Matrosen am Morgen rechtzeitig geweckt wurden. Nachdem um Mitternacht alle Passagiere an Bord waren, arbeitete er an einem Aufsatz zum Thema «Schiffsunterhalt». Als der Barmann, Georges Tarko, ihn dort sah, sagte er zu ihm, er solle doch mit deinen Unterlagen in die Bar kommen. Dort könne er besser an einem Tisch schreiben. Es hielten sich nur noch drei Gäste dort auf, doch wie es schien, schon seit längerer Zeit. Nach etwa einer Stunde stand einer der Herren beim Schiffsjungen und schaute ihm bei der Arbeit zu. Dann sagte er: «Wenn du mir die Arbeit zeigst, erhältst du eine Woche Ferien in meinem Hotel.»

Die Reise ging weiter und der Schiffjunge dachte, dass der Mann wohl nicht mehr nüchtern gewesen sei und sein Angebot längst vergessen habe. Aber Georges hatte das Angebot in der Bar auch gehört, wie er ja auch sonst alles hörte. Er animierte den Schiffjungen immer wieder, dem Gast doch den Aufsatz zu zeigen, denn Georges war ein guter Menschenkenner. Kurz vor Basel nahm Markus allen Mut zusammen und übergab dem Gast das Arbeitsheft zur Ansicht. Nach einiger Zeit gab der Gast ihm die Arbeit zurück und

gratulierte ihm dazu. Auf den Aufsatzbogen schrieb er: «Hat eine Woche Ferien zugute, K. Schweizer» und sagte, dass es in der Nebensaison gut gehen würde.

Die Zeit verging und Markus dachte nicht mehr an das Versprechen des Passagiers. Ein gutes halbes Jahr später erhielt er Post aus Braunwald mit der formellen Einladung für eine Woche Ferien im Hotel Alpenblick, inklusive Vollpension.

Ja und das machte Markus dann auch und er erinnert sich, dass er damals zum ersten Mal in einem Hotel übernachtet habe.

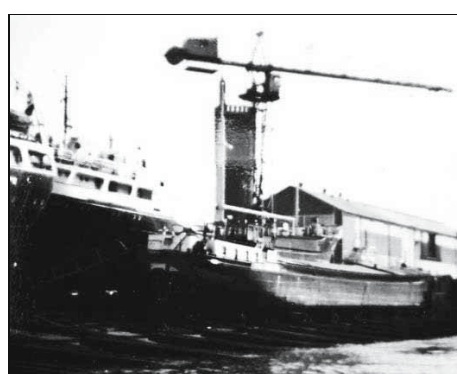


Laden beilegen, die Strau auszubessern. Jeden Samstag sollte der Schiffsjunge sämtliches Messingputzen und das Steuerhaus sauber machen. Jedes Schiff führt erst ab, ein sauberes Schiff zu fahren. 1-2 K. Schweizer hat 1 Woche Winterferien zu gut!

Das mit dem Messingputzen, besonders die Schiffsglocke, am Samstag stimmt auch

Kurt Schweizer war ein bekannter Hotelier in Braunwald. Er verstarb im Jahr 2000 im Alter von 82 Jahren. Seine Tochter bestätigte diese Geschichte.

Schraubenwechsel



Auf der Werft in Rotterdam

Am Heck führte die «Ursula» immer zwei Ersatzschrauben mit, für alle Fälle, denn wenn ein Schraubenwechsel nötig war, durfte keine Zeit verloren gehen. Dass sich dies bewährte, zeigte sich 1968, als mitten in der Saison beim Ablegen von einem Steiger die eine Schiffschraube in eine Trosse geriet, die den Steiger an Land befestigte. Es gab einen lauten Knall und das ganze Schiff vibrierte so stark, dass die Motoren dieser Schraube sofort abgestellt werden mussten. Mit der zweiten Schraube war die «Ursula» zwar noch funktionsfähig, aber nur mit halber Kraft konnte der Fahrplan nicht eingehalten werden. Deshalb wurden die Passagiere ausgeschifft und die Ursula auf die Helling einer Rotterdamer Schiffswerft gebracht. Dort zeigte sich, dass von den vier Flügeln der Schraube zwei bei der Nabe abgetrennt waren. Mit der Ersatzschraube konnte die Ursula ein paar Stunden später wieder zu Wasser gelassen werden und die Reise fortsetzen.

Alarm nach Mitternacht

Die Reisen, für die der Automobil-Club der Schweiz, ACS, die Ursula gechartert hatte, waren immer etwas Besonderes. Leider bescherte sie auch einmal für die Besatzung eine dramatische Stunde, in welcher das Schlimmste befürchtet werden musste. Nach der abendlichen Einschiffung in Rotterdam fuhr die «Ursula» die ganze Nacht durch, um am nächsten Abend rechtzeitig in Köln anzulegen. Weit nach Mitternacht kam ein Passagier aufgeregt ins Steuerhaus und meldete, dass er seine Frau vermisste. Diese habe nach einem heftigen Streit die Kabine verlassen und nun finde er sie nirgends, obwohl er überall gesucht habe. Da der Verdacht nahe lag, sie könnte über Bord gesprungen sein, liess der Kapitän die Maschinen sofort stoppen und den Anker setzten. Gleichzeitig wurde die Decksbesatzung sowie die Hoteldirektion alarmiert und über die Lage orientiert. Man begann, das ganze Schiff akribisch abzusuchen, vor allem auch jene Räume, die nicht von Passagieren belegt waren. Nichts – man ahnte Schlimmes. Schliesslich fanden sie die Frau doch noch, zusammengekauert hinter einer Kiste mit Schwimmwesten auf dem unbeleuchteten Sonnendeck. Sie liess sich nur widerwillig ans Licht holen und begann sofort, ihren Mann übel zu beschimpfen. Die «Ursula» konnte die Fahrt zwar wieder fortsetzen, aber dauerte noch eine Weile, bis sich die Frau wieder einigermaßen beruhigt hatte. In Köln verliessen beide das Schiff. Wie es mit dem Paar weiter ging, ist nicht bekannt. Aber der Vorfall bestätigte wieder einmal die alte Weisheit, wonach Schiffe nicht konfliktfähig sind.

Die Nebelwand

Oberhalb von Nierstein unterhielten die amerikanischen Streitkräfte eine Pontonbrücke. Regelmässig, sicher mehrmals im Jahr, immer an einem Sonntag, wurde die Schifffahrt für einige Stunden gesperrt. Dann wurde die Brücke übungshalber von Ufer zu Ufer zusammengebaut. Um das Ganze noch etwas schwieriger zu machen, wurde das Gebiet künstlich eingenebelt.

Die Daten der Sperrung wurden jeweils lange zum Voraus bekannt gegeben. Aber an einem Sonntag 1967 traf es sich, dass die «Ursula» von Strassburg her zu Tal nach Boppard unterwegs war. Zwar mussten wir für kurze Zeit oberhalb der Sperrung vor Anker gehen, konnten aber bald die Reise «mit der gebotenen Vorsicht» fortsetzen. Die Vorsicht war auch nötig, denn der künstliche Nebel hielt sich noch lange, aber mit dem Radar konnten wir den Übungsplatz sicher passieren. Allerdings machten wir grosse Augen, als wir nachher feststellten, dass der Nebel russiger Rauch war, der sich überall an der Bordwand festsetzte. Aus dem stolzen Schwan war die Ursula ein graues Entlein geworden. Den Rest des Sonntags verbrachten die Matrosen damit, das Schiff mit Wasser und Seife wieder zum Strahlen zu bringen.

Das Personalfest



Die Schnitzelbangg

Die letzte Fahrt der «Ursula» vor Jahresende führte jeweils von der Photokina in Köln ohne Passagiere nach Basel. In diesen Tagen wurde jeweils das Schiff geputzt und gepflegt, so dass alles glänzte, wenn das Schiff vor der Winterpause in Basel anlegte. Allerdings war es auch der Brauch, dass das ganze Personal abends zuvor den Abschied ausgiebig feierte. Dazu gehörte auch die Schnitzelbangg, die alles bekannt gab, was man

lieber nicht an die grosse Glocke gehängt hätte. Aber wie heisst es doch, was mehr als einer weiss, weiss die ganze Welt. Übrigens, Myrta hat ihr Leben lang keinen Pernod mehr angerührt.

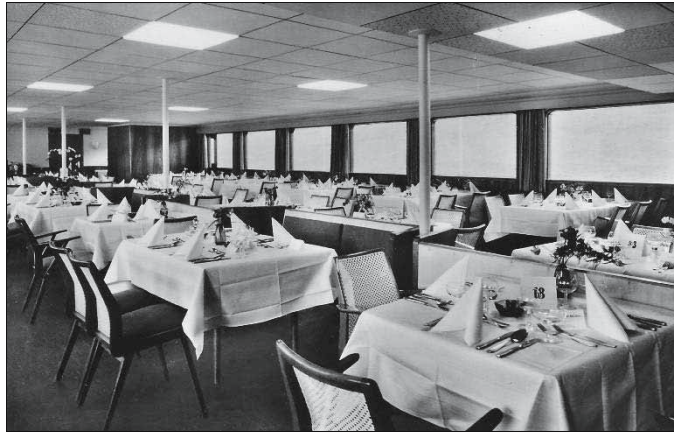
Der Tronc

Das geheimnisvolle Wort bezeichnet im Französischen «Opferstock» und so etwas Ähnliches war er auch. Es war die Trinkgeldkasse der Hotelangestellten. Je nach Position wurde ihnen im Arbeitsvertrag eine Anzahl Punkte aus dem Tronc zugesichert. Wie viele Punkte es im Gesamten waren und wer wie viele Punkte erhielt, darüber herrschte Stillschweigen. Ende Saison wurde der Tronc an die Berechtigten ausbezahlt. Wer das Schiff vor Ende Saison verliess, hatte Pech. Keinen Anspruch auf einen Anteil hatte die Office-Töchter und die Küchenhelfer. Von Erika Tanner wissen wir, dass sie 1964 als «Küchenmädchen» auf der «Basilea» einen Lohn von Fr. 300.- bekam, ohne Anteil am Tronc. ein Jahr später kam sie als Zimmermädchen zurück und erhielt 450 Franken Lohn und 8 Punkte aus dem Tronc, was zwar nicht viel, aber immerhin etwas war. Sie machte noch die Saison 1966 und heiratete dann den Steuermann Sepp Anderrüti.

Der aufmerksame Grenzwächter

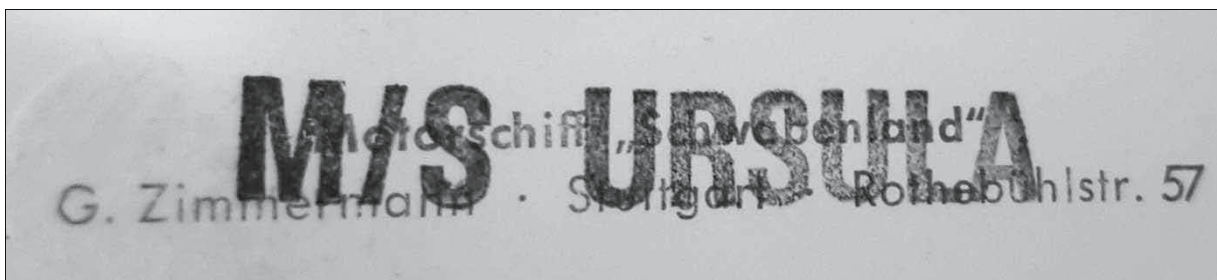
Ein Abschied ist nicht immer leicht, manchmal wird er aber durch gewisse Umstände leicht gemacht. Das war auch bei jenem Steuermann der Fall, der nach Saisonende noch seine Sachen an Bord hatte. Die «Ursula» lag ja ohnehin den ganzen Winter am Steiger St. Johann. Da er aber kurz darauf die Aufnahmeprüfung eines Polizeikorps bestand, war klar, dass er die nächste Saison nicht mehr mitmachte. Deshalb begab er sich aus den Ferien nochmals an Bord, um seine Habseligkeiten heimzuholen. Es war nicht viel, ein paar Jeans, die Uniform, die Schiffermütze, ein paar Gummistiefel und ein dicker Pullover. Alles wurde in den Seesack gepackt, der für diesen Zweck bestens geeignet war. Da waren aber noch ein paar Flaschen Bernkasteler Spätlese von der letzten Moselreise, noch im Originalkarton, also bestens zum Mittragen geeignet. Kaum war er mit Seesack und Weinkarton an Land, wurde er von einem Grenzwächter angehalten und nach den mitgeführten Sachen gefragt. Alles war ok, nur die Weinflaschen erfüllten den Tatbestand des versuchten Schmuggels, denn für Besatzungsmitglieder gab es keine Freimengen. Am Ende stand der Steuermann ohne seinen Wein und mit weniger Bargeld als zuvor auf dem Uferweg. Als Trost blieb ihm nur die Erkenntnis, dass er zuvor in den Jahren seiner Schifferzeit eine ansehnliche Menge zollfreien, geschmuggelten Schnaps daheim im Keller hatte. Es wurmte ihn aber trotzdem gewaltig, dass er gerade beim Abschied von der Schifffahrt noch erwischt wurde. Doch auch mit den geschmuggelten teuren Whisky- und Cognacflaschen wurde er nicht glücklich, denn diese holte sich später ein Dieb aus dem Kellerabteil.

Das merkt doch sowieso niemand



Der Speisesaal der Ursula

Eine schöne, gestochen scharfe Postkarte des Speisesaals der Ursula wurde noch viele Jahre am Schiffskiosk verkauft und erinnerte die Passagiere an die genussvollen Stunden. Auch im Album von Myrta war das Bild eingeklebt. Als 60 Jahre später ein pensionierter Polizist die Karte mal umdrehte und genauer hinschaute, entdeckte er die kleine Schummelei mit dem Stempel der M/S Ursula.



Motorschiff «Schwabenland», G. Zimmermann, Stuttgart, Rothebühlstr. 57

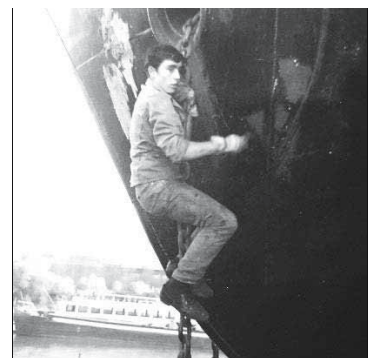
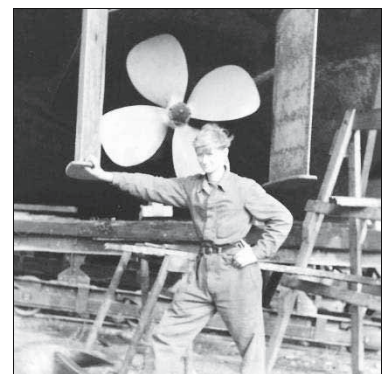
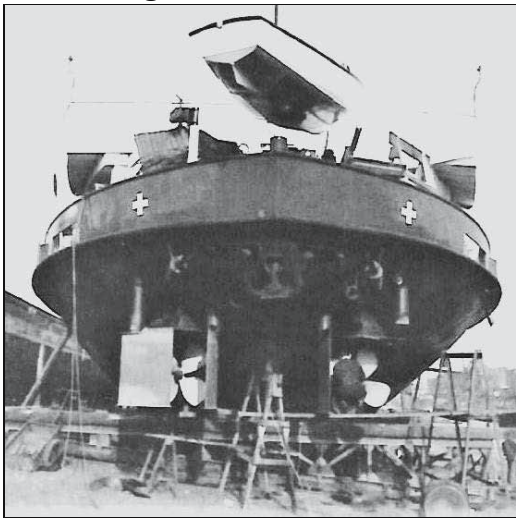
Die Felsen am Grund der Mosel

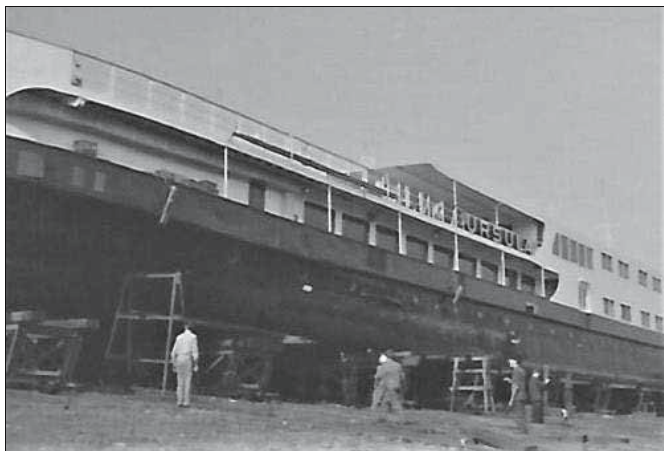
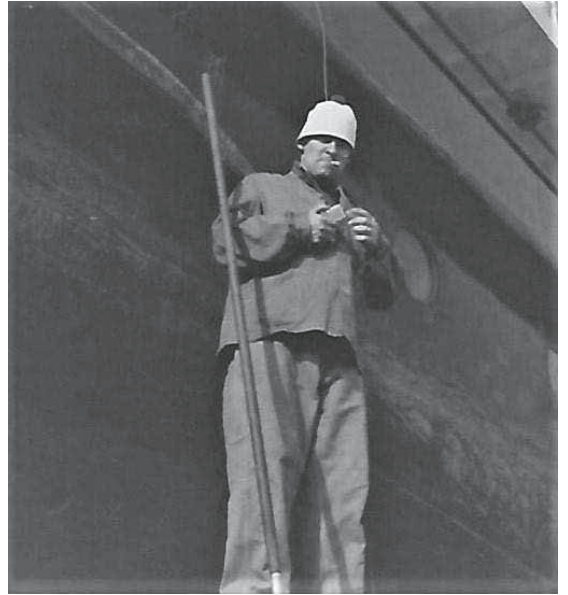
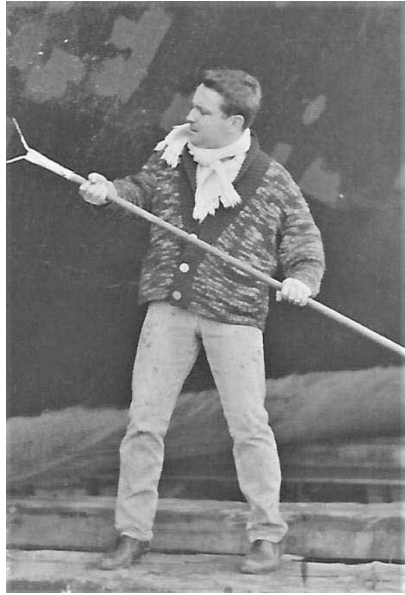
Wer das Rumpeln seines Schiffes über die Felsen einmal erlebt hat, wird es nie mehr vergessen und er wird es in seinen Träumen sein Leben lang wieder erleben. Mir geht es jedenfalls so. Es war am Mittwoch, den 21. September 1966, auf der grossen Herbstreise Basel – Trier - Rotterdam. Wir fuhren am Morgen von Trier weg, um am Abend in Cochem anzulegen. Ein schöner Herbsttag erwartete uns, aber auch ein sehr niedriger Wasserstand, wie es im Herbst üblich ist. So dauerte die Etappe länger als geplant. Als wir die Schleuse St. Aldegund passierten, begann es schon zu dunkeln. Kurz unterhalb der Schleuse kam uns ein Passagierschiff der Köln-Düsseldorfer KD entgegen, welches wohl ebenfalls verspätet war und volle Kraft bergwärts fuhr. Durch ihre Schiffschraube wurde uns das Wasser unter dem Boden weggezogen, so dass wir den felsigen Grund rakteten. Die Passagiere waren gerade beim Nahtessen und verspürten nur ein Rumpeln, aber im Steuerhaus wussten wir, was passiert war. Der Maschinist und der Steuermann suchten sofort, ob irgendwo Wasser in das Schiff eindrang. Zum Glück fanden wir keine undichte Stelle. Aber in der Dunkelheit bis Cochem zu fahren, wollte der Kapitän nicht. Wir legten daraufhin im kleinen Ort Beilstein an. Der Kapitän meldete den Vorfall den Behörden und

dem Havariebüro in Basel. Da kein Wasser eindrang und die Schrauben unversehrt schienen, setzte die «Ursula» am nächsten Morgen die Reise Richtung Rotterdam fort. Von dort fuhren wir ohne Passagiere nach Köln, wo die «Ursula» für die Dauer der Photokina der Firma Canon gechartert war.

Auf der Werft

Nach Schluss der Messe fuhren wir zur Sachsenberg-Werft in Köln-Deutz und wurden dort auf die Helling genommen. Dort zeigte sich, dass über den Schiffsboden zwischen den Spanten Dellen über eine Länge von etwa 30 Metern verliefen. Die Stahlplatten waren aber dicht, nur die beiden Schrauben mussten gewechselt werden, da diese einiges Abbekommen hatten. Die Kellner und Köche halfen, das Schiff aussen zu reinigen und neu zu teeren und fanden, das sei eine großartige Abwechslung. Bezahlen musste alles die Versicherung der KD.





Derweil machten sich einige aus dem Staub und gingen lieber spielen



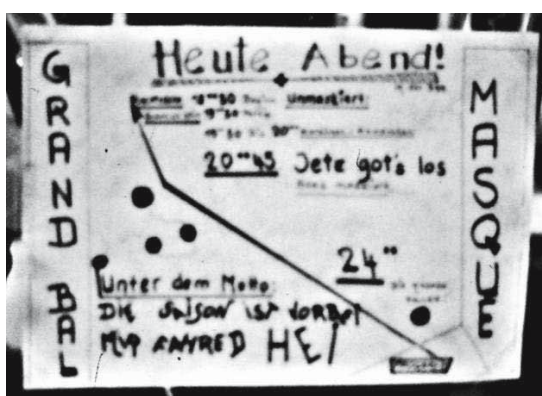
Die Helden des Tages

Saisonschluss 1966

Im Oktober 1966 fuhr die «Ursula» von der Werft in Köln ohne Passagiere nach Basel und traf dort am Vormittag, 25. Oktober, am Dreiländereck an. Es herrschte eine einzigartige Stimmung an Bord. Nach der langen Saison kamen endlich Ferien in Sicht. Das Hotelpersonal spielte aber nicht etwa Passagiere, sondern reinigte und putzte wie nie zuvor. Mit der gleichen Intensität wurde am Abend vor der Ankunft gefeiert. Das Deckpersonal konnte allerdings nicht mittun, denn irgendjemand musste ja das Schiff durch die Schleusen bringen. Als die «Ursula» in Basel ankam, war auch die Presse schon da.



So viel zum Thema «putzen»



**Ursula:
Überraschung mit
Piraten**

Am 25. Oktober 1966 kam MS Ursula an, und wir standen voller unheimlicher Ahnungen an der Dreiländerecke.

Plötzlich begannen sich die Umrisse der Ursula langsam im Nebel abzuzeichnen. Unheimlich war es, kein Mensch auf Deck zu sehen, und beinahe unmerklich näherte sich das Schiff. Doch, hatten wir recht gesehen, auf dem Dach der Bar der MS Ursula tanzte Neptun mit seinem Dreizack. Das aber war nur der Anfang, denn auf dem Sonnendeck erschienen auf einmal Gestalten mit schwarzen Augenbinden, roten Halstüchern, die eine schwarze Totenkopflage schwenkten. Piraten hatten MS Ursula geentert. Brutal wurde die Inspektors-Gattin auf Deck gezerrt und an einen Mast gefesselt, bis dass der so erpresste Inspektor die Schiffskasse herausrückte, worauf die Seeräuber in einen Freudentanz ausbrachen.

Wer's glaubt, der zahle einen Thaler



Die Ankunft in Basel am 25. Oktober 1966

Austrinken

Die «Basilea» wurde jeweils nach Saisonschluss nicht eingemottet, sondern nahm den Verkehr als Schlepper und Frachter weiterhin wahr. Das Restaurant und die Bar wurden samt den Vorräten geschlossen und plombiert. Die Küche wurde vom Schiffsjungen übernommen, der für die Besatzung jeweils das Mittagessen kochte. Dass er die weltbesten Äplermagaronen kochte, war sicher nicht nur dem Hunger zuzuschreiben. In Erinnerung ist dem damaligen Ablöser-Steuermann vor allem geblieben, dass die angebrochenen Wein- und Spirituosenflaschen der verbliebenen Besatzung überlassen wurde. Diese tat sich jeweils nach Feierabend daran gütlich. Nach einer Woche blieb nur noch eine Flasche «Suze», einem Likör aus gelbem Enzian und andern Kräutern übrig. Auch diesem Produkt wurde die letzte Ehre angetan. Aber das ist auch der Grund, wieso der Ablöser-Steuermann seiner Lebtag keinen «Suze» mehr trank.

Auf der Ursula ging es nicht minder lustig zu, nur wurden die angebrauchten Flaschen schon auf der letzten Reise nach Basel, notabene ohne Passagiere, geleert. Dann wurde die «Ursula» an den Steiger in St. Johann gelegt und erst im Frühjahr aus dem Winterschlaf aufgeweckt.

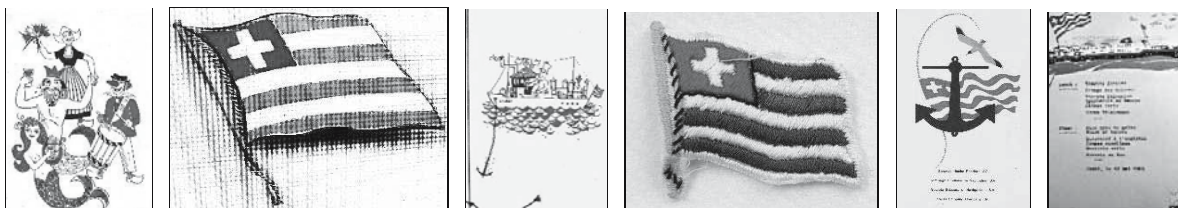
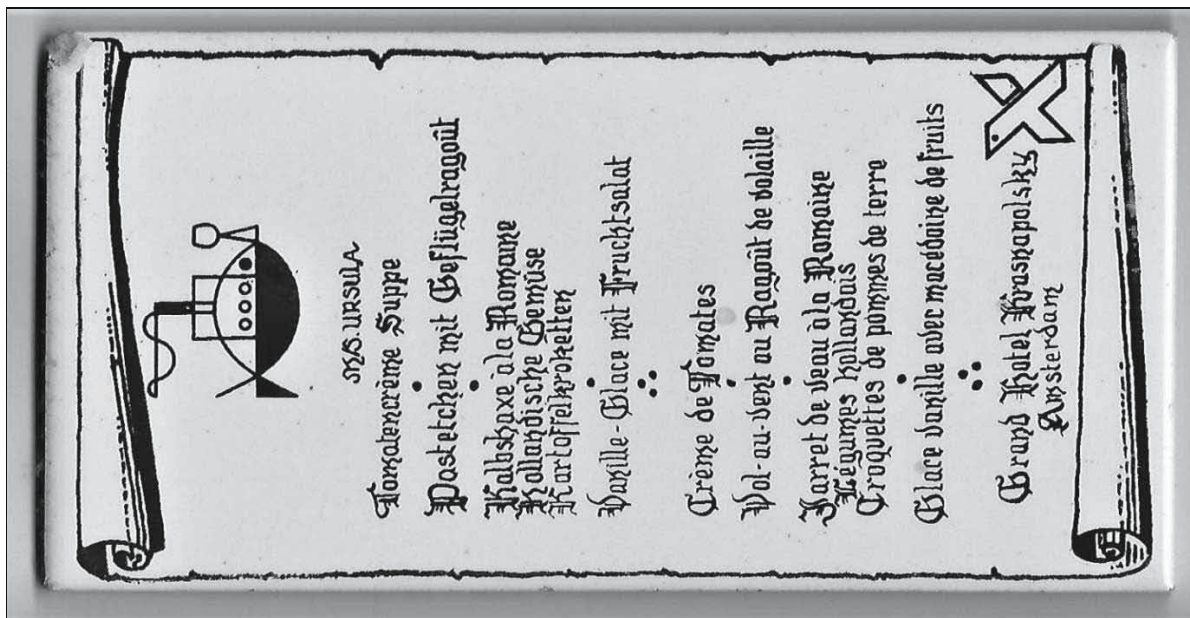
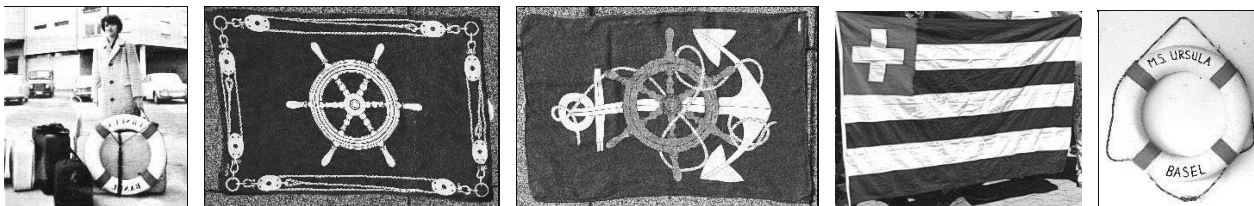
Neujahrgrüsse

So ganz ohne Aufsicht blieb die «Ursula» im Winter dennoch nicht. Ab und zu schaute Miro, der Maschinist, zum Rechten. Es war auch die Zeit, in welcher die Motoren revidiert und für den Frühling fit gemacht wurden. Regelmässig traf man sich nach Arbeitsschluss zum Feierabendbier (e) im Restaurant Schiff. In dieser Stimmung brauchte es wohl keine grosse Überredungskunst, bis der Maschinist mit dem Schiffkonzert in der Silvesternacht einverstanden war, für genügend Luft in den Luftflaschen zu sorgen. Kurz vor Mitternacht trafen sich Steuermann und Maschinist auf der «Ursula» und schlag zwölf begann das Schiffshorn zu blasen. Mit langen tiefen Tönen abwechselnd mit dem Dreiklang der

Radarfahrt, wurde das neue Jahr mitten in der Stadt Basel begrüsst. Nach einer Viertelstunde war es dann genug und der Steuermann legte sich in seine Koje. Auf das neue Jahr hatten sie schon vorher genug angestossen. Heute sind die Schiffshörner in der Neujahrsnacht schon lange Tradition.

Souvenirs

Viele Leute haben das Bedürfnis, Souvenirs mitzunehmen. Dem kam man auf der «Ursula» entgegen. Am Schiffskiosk wurde deshalb ein kleines Sortiment Leinentüchlein mit maritimen Motiven der Firma Kreier in St. Gallen und andere Kleinigkeiten, wie Affenfäustchen-Schlüsselanhänger, Pins mit der Reedereiflagge, Postkarten, Leporellos etc. angeboten. Kreier Tücher waren auch bei der Besatzung beliebt. Aber viel lieber hätten sie ein anderes Andenken mitgenommen. Aber solche waren rar, sehr rar sogar. Eine Reedereiflagge konnten sich höchstens Steuermänner ergattern. Für einen originalen Rettungsring brauchte es zusätzlich noch Glück. Myrta hatte alles: Einen Steuermann, Kreier-Tüchlein, Rettungsring und Reedereiflagge. Auf einem Flohmarkt fand sie später sogar noch eine Keramikachel mit dem Menü als die «Ursula» mit dem Grand Hotel Krasnapolsky am Damplaats in Amsterdam zusammengearbeitet hatte.



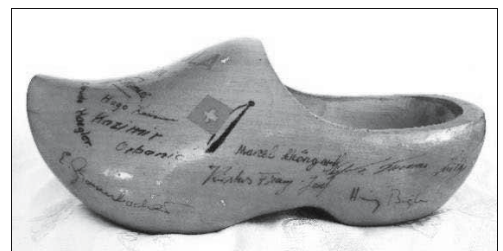
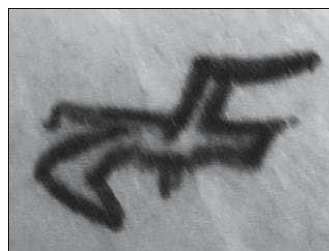
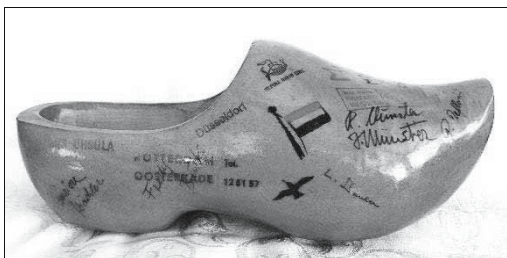
Die Klompen vom Fredy Bürki

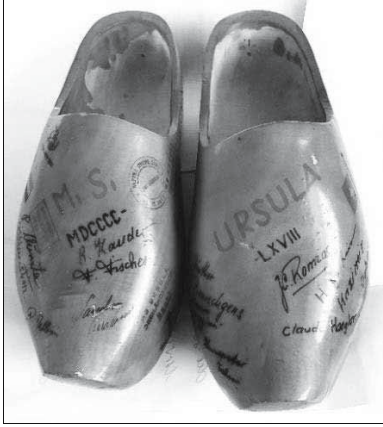
Klompen gehören zu Holland wie die Windmühlen und die Tulpen. Sie sind aus weichem Pappelholz geschnitzt und waren früher in ländlichen Gegenden besonders beliebt, auch weil man in Holland nie in Schuhen die Wohnung betrat. Sie sollen die Füße warm und trocken gehalten haben, sagt man. Heute sind sie beliebte Souvenirs in allen Grössen, vom Ohrstecker aus Delfter Porzellan bis zu Motorbooten in den Grachten von Amsterdam.

Der Kellner Fredy Bürki machte sich ein besonderes Andenken an seine Zeit auf der „Ursula“. Er besorgte sich ein paar originale Klompen und liess alle Besatzungsmitglieder, vom Kapitän bis zu Schiffsjungen, vom Hoteldirektor bis zum Küchenburschen, darauf unterschreiben. Zusätzlich drückte er alle Stempel, die er an Bord fand, auf das Holz und versah die Klompen mit Flaggen, Ankern, Möwen und vergass auch die Jahreszahl 1968 nicht. Geschützt mit Klarlack, überstanden die Klompen 54 Jahre bis heute.

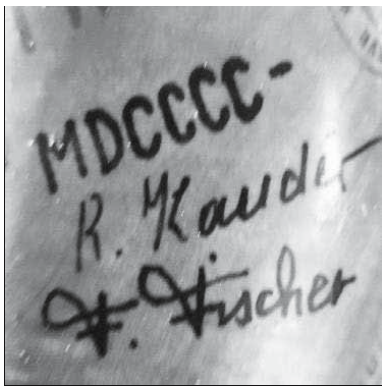
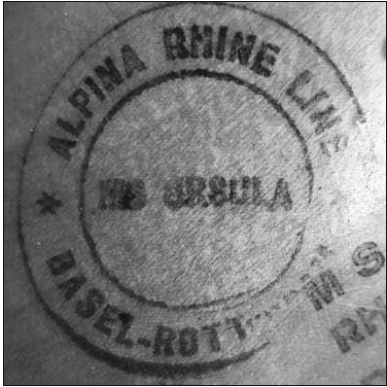
Kapitän	Robert Kauder	Barmann	Sandro
Steuermann	Fritz Fischer	Küchenchef	Hugo Kaiser
Matrosen	Heinz Bigler Gustav Weber Sidney Camponovo	Köche	Erwin Grossenbacher Hanspeter Fahrni Rolf Thomas Lüthi
Schiffsjunge	Hans Vogelsanger	Küchenhilfe	Marcel Schöngarth Thomas Lüthi
Maschinist	Kasimir Orbanic	Office	Lore Mächler Anna Leu
Hotel		Zimmerservice	Susanne Rupp Luzia Deuber Martina Pols Ursula Gubler
Direktion	Rudolf Münster Irmgard Münster	Portier	Paul Deflorin
Chef de Service	Jean-C. Romens		
Kellner	Mauro Seggiani Günter Beurschgens Fredy Bürki		

Nicht auf der Liste sind Claude Haegler, Karl-Heinz Brandenburger, Kirsten Franz Josef und H. Hattmann. Nicht auf den Klompen sind Sidney Camponovo und Martina Pols. Das überrascht nicht. Während Saison kam es immer wieder zu Personalmutationen. Die Klompen sind daher wie eine Blitzlichtaufnahme anzusehen. Sidney war z.B. zu dieser Zeit im Lehrabschlusskurs auf dem Schulschiff Leventina.

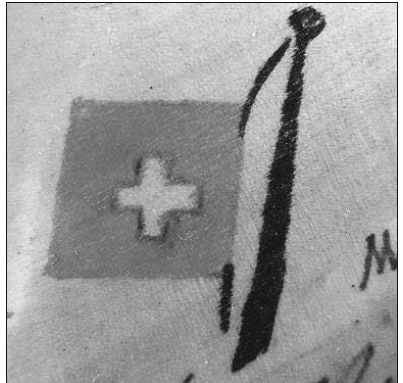
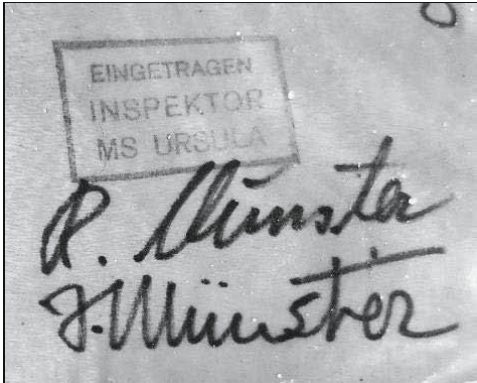
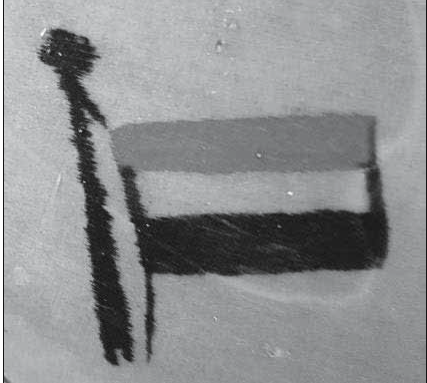




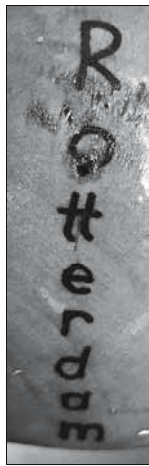
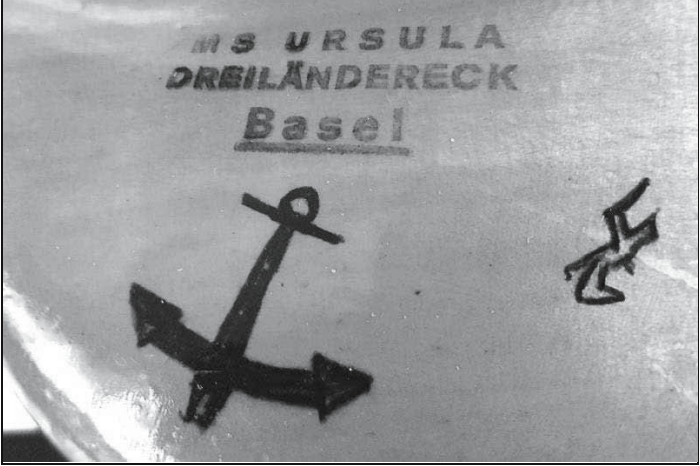
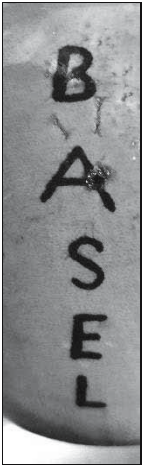
Klompn uit Nederland designed by Fredy Bürki

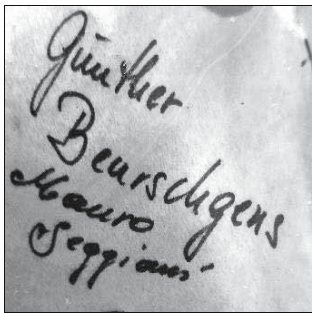


Robert Kauder / Fritz Fischer

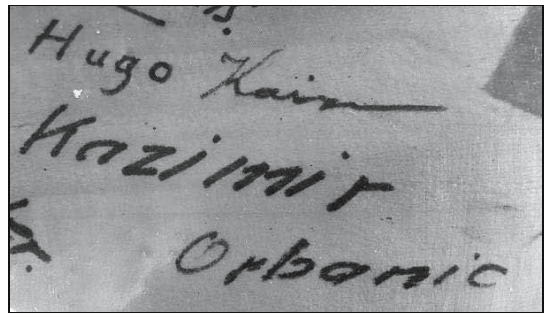
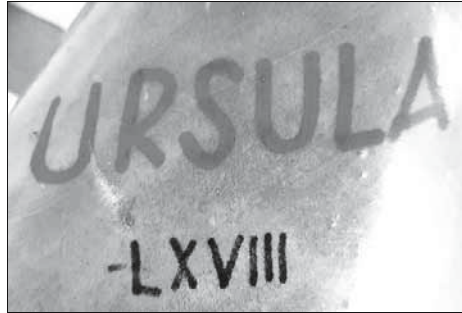


Rudolf und Irmgard Münster

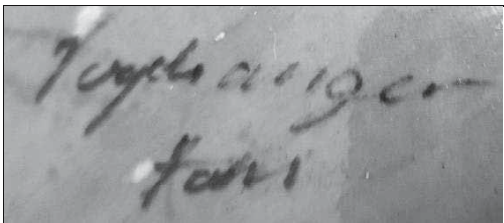




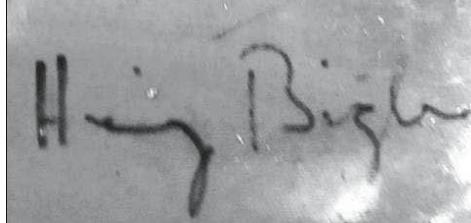
Günther Beurschgens / Mauro Seggiani



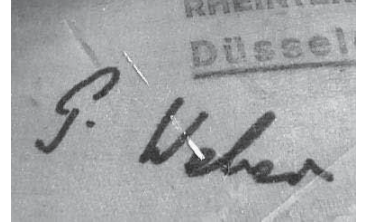
Hugo Kaiser / Kazimir Orbanic



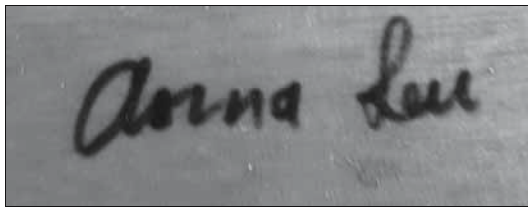
Hans Vogelsanger



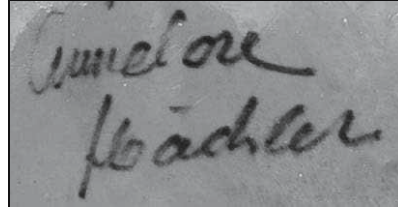
Heinz Bigler



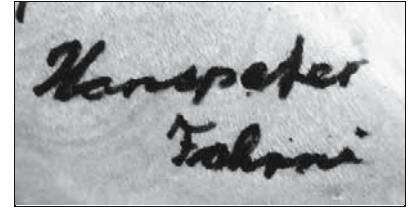
Gusti Weber



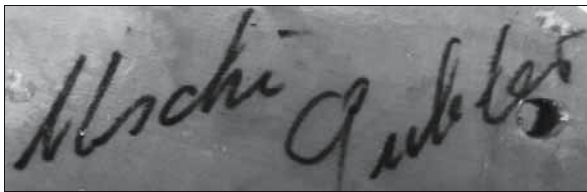
Anna Leu



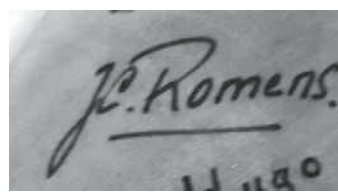
Annelore Mächler



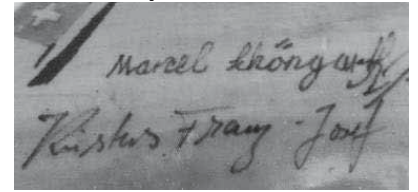
Hanspeter Fahrni



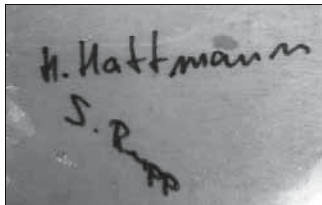
Uschi Gubler



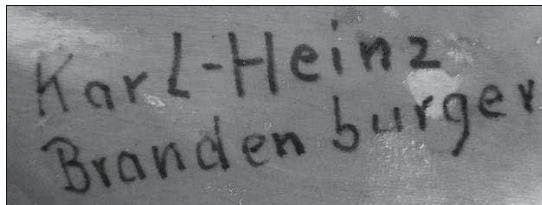
JC Romens



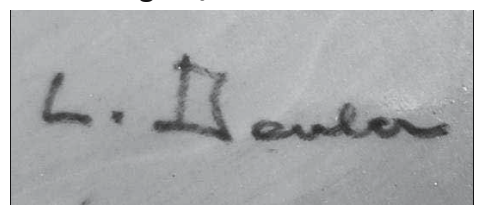
Marcel Schöngart / Kristen Franz Josef



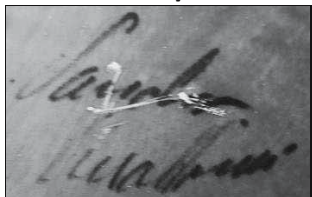
H. Mattmann / Susanne Rupp,



Karl-Heinz Brandenburger,



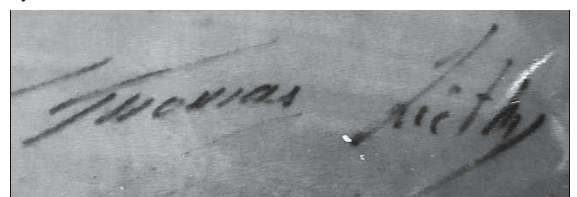
L Teuber ?



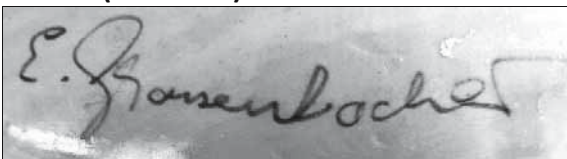
Sandro (Barmann)



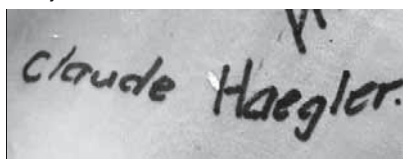
Paul Deflorin,



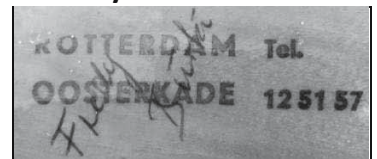
Thomas Lüthy



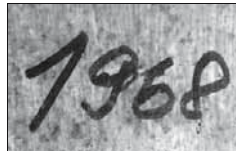
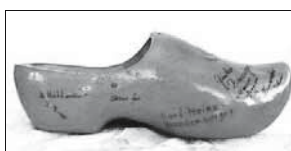
Erwin Grossenbacher



Claude Haegler,



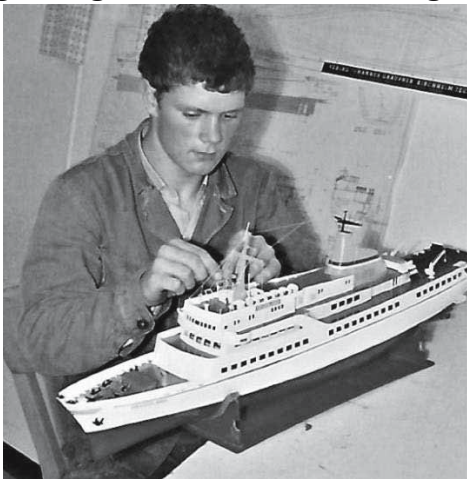
Fredy Bürki



Freizeitbeschäftigungen

Wenn auch die Tage an Bord mit Arbeit ausgefüllt waren, gab es doch auch Stunden der Musse. Das Hotelpersonal hatte nach dem Mittagsservice traditionell Zimmerstunde, bis wieder zur Tea-Time für die Passagiere geläutet wurde. Das Deckpersonal hatte während der Fahrt wenig zu tun, denn dann gehörte das Schiff sozusagen den Passagieren. Auch abends konnte man nicht immer an Land gehen, besonders wenn das Schiff für ein paar Stunden vor Anker ging. Aber manchmal, weil einfach nur Ebbe im Portemonnaie herrschte.

Die Besatzung ging mit dieser Freizeit ganz unterschiedlich um. Beliebt waren die Schmöcker aus dem Bastei-Lübbe Verlag, die oft getauscht wurden, bis sie schliesslich auch so aussahen. Ob es Liebesromane waren, oder Krimis, Wildwest-, Arzt-, Landser-Hefte, alles wurde verschlungen und das Schöne dabei war, sie endeten immer mit einem Happy End. Es gab aber auch ernsthaftere Beschäftigungen. Der Schiffsjunge, René Egli, der wegen seinen krausen Haaren meist «Muneli» genannt wurde, oft aber auch entsprechend ungestüm war, arbeitete einen Sommer lang geduldig am Modell des Passagierschiffs «Helgoland». René ging später zur See und konnte nie mehr ausfindig gemacht werden. Wir hätten gerne gewusst, was aus ihm geworden ist.



René Egli an seiner «Helgoland» Georges Tarko mit der «Gorch Fock»

Georges Tarko, der Barmann, verbrachte unzählige Stunden, manchmal bis in die Morgenstunden am Modell des Segelschulschiff «Gorch Fock». Später schuf er in seiner neuen Heimat Holland meisterliche Modellschiffe bis ins kleinste Detail nach antiken Vorbildern.



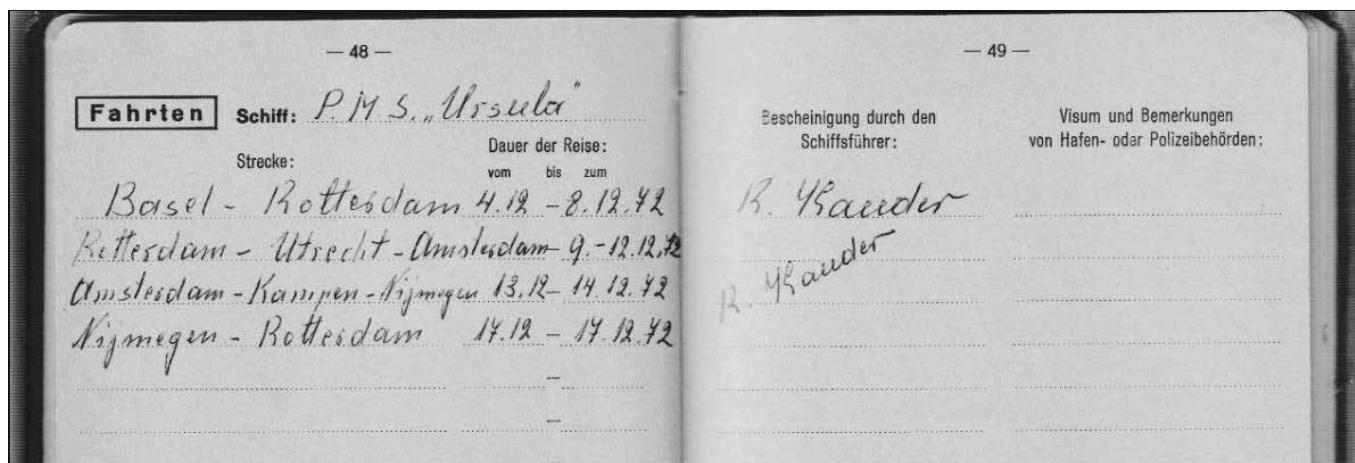
Heiri mit dem Norweger-Pulli von Myrta, rechts Lores Kabine

Myrta Zumbrunn hatte eine Leidenschaft für Handarbeiten und war täglich mit der «Lis-mette» beschäftigt. Die Norweger-Pulli und Jacken zeugten von ihrer Kunst, wie auf dem Bild vom Januar 1967 auf dem Tankmotorschiff «Nigritella» zu sehen ist.

Uschi Gubler hatte eine eher soziale Ader und wurde von den Kellnern besonders geschätzt, wenn sie unterwegs ihre Socken im Lavabo wusch.

Die Übergaben

Für die «Basilea» kam Ende Saison 1967 das Aus als Passagierschiff. Im Jahr darauf machte sie noch einige Fahrten als Schlepper und Frachtschiff. Es war die Zeit, als der Schleppbetrieb vorbei war und die Schleppbooten reihenweise still gegelt wurden. Ungefähr ein Jahr lag die «Basilea» in Basel am Klybeckquai, solange ihr weiteres Schicksal ungewiss war. Während dieser Zeit machte Werner Schwarzwälder Bordwache. Dann wurde sie an das Dreiländereck verholt und total ausgeräumt. Hernach kam sie zu den «Schrotthaufen» in Weil am Rhein, wo schon einige andere Schiffe der Schweizerischen Reederei stillgelegt waren und auf Käufer warteten. Eine weitere Station war dann bei ih-resgleichen im Kehler Hafen. 1971 wurde sie an E. Albrecht, Duisburg verkauft. Dort begann nach eine totalen Umbau ihr drittes Leben nach jenem als Raddampfschlepper und dem kombinierten Fracht-/Passagierschiff. Kapitän Franz Reinert fuhr nach der Stilllegung bis zu seiner Pensionierung noch auf verschiedenen Fracht- und Tankschiffen. Er starb 1982 im Alter von 69 Jahren.



Aus dem Dienstbuch von Walter Stamm

Die «Ursula» wurde nach Schluss der Saison 1972 von der Schweiz. Reederei in Basel geräumt und sukzessive von den Leuten der Broere Reederei übernommen. Am 4. Dezember 1972 legt sie zum letzten Mal in Basel ab. An Bord waren noch der Kapitän Robert Kauder, der Steuermann Walter Stamm und der Maschinist Miro Orbanic. Die übrige Besatzung kam von der Broere Reederei. Die Holländer wurden langsam mit dem Schiff vertraut gemacht. Am 9. Dezember fuhr sie von Rotterdam nach Amsterdam. Dort kam auf Einladung der Firma Broere eine Anzahl Kunden an Bord. Mit diesen wurde zur Werbung einer Reise über das IJsselmeer nach Kampen – Arnhem – Nijmegen – Rotterdam

gemacht. Dort wurde die «Ursula» endgültig der Broere Reederei übergeben. Es war zugleich auch die letzte Reise, die Robert Kauder, nach 50 Jahren im Dienst der Schweiz. Reederei, machte. Er verstarb 1976 an einem Krebsleiden.

BROERE REIZEN B.V. ROTTERDAM

SPECIALE REIS VOOR TROUW/KWARTETLEZERS



WIJ STARTEN DIT ZOMERSEIZOEN MET REIZEN MET HET M.S. URSULA.

Dit zijn 11-daagse reizen vanaf Rotterdam naar Bazel. De eerste gepubliceerde reis zal begin april 1973 zijn, met vertrek vanaf Bazel.

Dit houdt in, dat het M.S. Ursula, dat thans in Rotterdam ligt, leeg naar Bazel zal varen.

Als speciale introductie-reis willen wij nu de volgende reis voor TROUW/Kwartetlezers brengen:

22 MAART Vertrek vanuit Rotterdam, waar om ca. 19.00 uur ingescheept zal worden, naar Tiel.

23 MAART Vanuit Tiel wordt naar Düsseldorf gevaren, een grote Industrie- en Handelsstad.

24 MAART Vanuit Düsseldorf via Keulen, de Domstad, en via Bonn, de hoofdstad van West-Duitsland en tevens Universiteits- en Beethovenstad naar Linz, een Middeleeuws stadje aan de Rijn, om zijn vele kleurige vakwerkhuizen ook wel Bunte Stadt genoemd.

25 MAART Vanuit Linz via St. Goarshausen, waar de Lorelei bezocht kan worden, naar Rudesheim.

26 MAART Vanuit Rudesheim via Speyer, de oude Keizer-, Bismarcks- en Rijksstad naar Neuburgweier.

27 MAART Van Neuburgweier naar Breisach.

28 MAART Van Breisach naar Bazel in Zwitserland. Aankomt Bazel om ca. 10.30 uur. De middag kan naar eigen inzicht doorgebracht worden.

29 MAART Excursie per gloednieuwe Broere Touringcar, met semi-airconditioning en verstelbare stoelen, naar het Berner Oberland met o.a. een bezoek aan Bern, de Thunersee en Interlaken.

30 MAART 's Middags vertrek vanuit Bazel per luxe Broere touringcar naar Kehl in Duitsland voor de overnachting.

31 MAART Vanuit Kehl vertrek over de autobaan naar Arnhem, waar een afschelds diner aangeboden wordt.

Het M.S. Ursula zal vanuit Rotterdam vertrekken, maar men kan in de volgende plaatsen opstappen, waarmee men per touringcar naar Rotterdam gebracht wordt.

Deze reis per touringcar vanaf de opstapplaats naar Rotterdam en de reis vanaf Arnhem naar de uitstapplaats is bij de in dit schrijven genoemde prijs inbegrepen.

Delfzijl	Emmen	Apeldoorn
Ornningen	Hoogeveen	Tiel
Alkmaar	Zuidwolde	Gorinchem
Wormerveer	Ommen	Silvrecht
Zaandam	Zwolle	Papendrecht
Amsterdam	Harderwijk	Alblasserdam
Haarlem	Amersfoort	Ridderkerk
Leiden	Utrecht	Roermond
Den Haag	Gouda	Waert
Deilt	Enschede	Eindhoven
Rotterdam	Hengelo	Tilburg
Haren	Coor	Breda
Vries	Lochem	Dordrecht
Assen	Zutphen	

De prijzen voor deze 11-daagse reis zijn als volgt:

A-hut voor 2 personen met bad, douche, toilet, A-dek, f 230,— p.p.

A-hut voor 2 personen met bad, douche, toilet, B-dek, f 230,— p.p.

A-hut voor 3 of 4 pers. met bad, douche, toilet, B-dek, f 210,— p.p.

B-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, toilet, patrispoort op het C-dek f 200,— p.p.

C-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, patrispoort op het C-dek, f 175,— p.p.

C-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, binnenhut, op het C-dek f 165,— p.p.

Aan BROERE REIZEN B.V.
 HOOGSTRAAT 140, ROTTERDAM
 (ten vel A.N.V.K. - Postbus 100)

Hierdoor deel ik u mede dat ik graag van de introductiereis voor TROUW/KWARTET lezers gebruik zal maken met het accommodatie

Naam:

Adres:

Deze opgave betreft personen.

WIJ STARTEN DIT ZOMERSEIZOEN MET REIZEN MET HET M.S. URSULA.

Dit zijn 11-daagse reizen vanaf Rotterdam naar Bazel. De eerste gepubliceerde reis zal begin april 1973 zijn, met vertrek vanaf Bazel.

Dit houdt in, dat het M.S. Ursula, dat thans in Rotterdam ligt, leeg naar Bazel zal varen.

Als speciale introductie-reis willen wij nu de volgende reis voor TROUW/Kwartetlezers brengen:

22 MAART Vertrek vanuit Rotterdam, waar om ca. 19.00 uur ingescheept zal worden, naar Tiel.

23 MAART Vanuit Tiel wordt naar Düsseldorf gevaren, een grote Industrie- en Handelsstad.

24 MAART Vanuit Düsseldorf via Keulen, de Domstad, en via Bonn, de hoofdstad van West-Duitsland en tevens Universiteits- en Beethovenstad naar Linz, een Middeleeuws stadje aan de Rijn, om zijn vele kleurige vakwerkhuizen ook wel Bunte Stadt genoemd.

25 MAART Vanuit Linz via St. Goarshausen, waar de Lorelei bezocht kan worden, naar Rudesheim.

26 MAART Vanuit Rudesheim via Speyer, de oude Keizer-, Bismarcks- en Rijksstad naar Neuburgweier.

27 MAART Van Neuburgweier naar Breisach.

28 MAART Van Breisach naar Bazel in Zwitserland. Aankomt Bazel om ca. 10.30 uur. De middag kan naar eigen inzicht doorgebracht worden.

29 MAART Excursie per gloednieuwe Broere Touringcar, met semi-airconditioning en verstelbare stoelen, naar het Berner Oberland met o.a. een bezoek aan Bern, de Thunersee en Interlaken.

30 MAART 's Middags vertrek vanuit Bazel per luxe Broere touringcar naar Kehl in Duitsland voor de overnachting.

31 MAART Vanuit Kehl vertrek over de autobaan naar Arnhem, waar een afschelds diner aangeboden wordt.

Het M.S. Ursula zal vanuit Rotterdam vertrekken, maar men kan in de volgende plaatsen opstappen, waarmee men per touringcar naar Rotterdam gebracht wordt.

Deze reis per touringcar vanaf de opstapplaats naar Rotterdam en de reis vanaf Arnhem naar de uitstapplaats is bij de in dit schrijven genoemde prijs inbegrepen.

Delfzijl	Emmen	Apeldoorn
Ornningen	Hoogeveen	Tiel
Alkmaar	Zuidwolde	Gorinchem
Wormerveer	Ommen	Silvrecht
Zaandam	Zwolle	Papendrecht
Amsterdam	Harderwijk	Alblasserdam
Haarlem	Amersfoort	Ridderkerk
Leiden	Utrecht	Roermond
Den Haag	Gouda	Waert
Deilt	Enschede	Eindhoven
Rotterdam	Hengelo	Tilburg
Haren	Coor	Breda
Vries	Lochem	Dordrecht
Assen	Zutphen	

De prijzen voor deze 11-daagse reis zijn als volgt:

A-hut voor 2 personen met bad, douche, toilet, A-dek, f 230,— p.p.

A-hut voor 2 personen met bad, douche, toilet, B-dek, f 230,— p.p.

A-hut voor 3 of 4 pers. met bad, douche, toilet, B-dek, f 210,— p.p.

B-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, toilet, patrispoort op het C-dek f 200,— p.p.

C-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, patrispoort op het C-dek, f 175,— p.p.

C-hut voor 2 personen met warm en koud stromend water, binnenhut, op het C-dek f 165,— p.p.

Inserat in der Holländischen Zeitung «Trouw-Kwartet» vom Frühjahr 1973

Die Schnitzelbank von 1968, Verfasser/in unbekannt



Herr Münster hat 'ne schwarze Katz'.....

Herr Münster hat 'ne schwarze Katz,
die frisst gern Käse, Maus und Spatz.
Einst sass der Kater auf 'nem Baum
und hatte einen bösen Traum,
denn mit der Leiter kommt der Mann,
der allergettig Sachen kann.

Die Frau Münster gon dem Schiff
fährt nicht gern auf ein felsig'Riff.
Da allen ist sie immer nett
und steckt den Miggeli ins Bett.

Wenn jemand gerne Lotto spielt
und immer auf Herrn Romens zielt,
sieht er den flotten Nachbar an,
der gut den Affen spotten kann.

Ein lustig Günther aus Berlin,
der einmal auf dem Schiff erschien,
zerdrückte einst mit seiner Hand
der Suppentasse ihren Rand.

Von Jean Claude niemand etwas weiss,
denn auf dem Zimmer ist es immer leis.

Der Bredy von der Feuerwehr
spritzt alle Tage immer mehr.
Und wenn der Mann von Strassburg spricht,
die Landegemeinde kennt er nicht.

Abwaschen ist des Mauro Pein-
er läßt dazu gern and're ein.

Der Sandro an der kleinen Bar
mischet giftig-grüne süsse War'.

Ein ganz normales Sonnenbad
ist für Herrn Kaiser immer fad.
Drum röstet er sich kaffeebraun
und stützte krank sich an den Zaun.

Den Mufti aus dem Orient
has ganze Personal hier kennt.
Wenn Limburg-Bohnen kauft er ein
möcht' niemand näher bei ihm sein.

Professors baden gern bei Nacht,
weil dann der Mond gar lustig lacht.
Wird schwarz dabei der krause Kopf,
so lacht man aus den armen Tropf.

Der Marcel, unser Krim'nalist
sogleich auf einer Fährte ist,
wenn er in vielen Wasser sucht
und über jeden Teller flucht.

Das Dessert liebt hier jedermann,
weil Erwin dieses sehr gut kann.
Man sagt, er hätt' ein freches Maul,
so gross wie's hat ein jeder Gaul.

In Braubach, wo man machte Halt,
der Kari hatte wieder kalt,
drum suchte er sich sofort schnell
zum Wärmen eine warme Stell'.

Für Paul, der gerne Krimi liest,
die Lage heute günstig ist.
Als deckt er flott die Damen ein,
möcht mancher an dem Platze sein.

Die Uschi nimmt es immer leicht
und allem Volk das Händchen reicht.

Die Lucia von der Lingerie
gebadet hat im Bier noch nie.

Susanne ist ein Mückenfeind,
besonders wenn die Sonne scheint.

Martina, die Gitarre spielt,
sofort auf jemand andern zielt.

Klein Anni gerne Ausgang hat,
weil kennen tut sie jede Stadt.

Auch Annelore kauft gern ein,
denn Kleider schätzt sie mehr als Wein.

Die Mädchen kennen ihre Pflicht-
sie schlafen morgens meistens nicht.
Und ist ein jeder Schuh poliert,
so putzen weiter sie zu viert.
Des Abends legt die sich're Hand
ganz lustig hin das Nachtgewand.
Wenn jemand wünscht 'nen Kaffeetrunk
ist meistens leer der runde Tank.

Herr Kauder kennt den grünen Rhein,
so gut wie andere den Wein.
Er ist auf der Kommandobrück'
und sorgt für unser aller Glück.

Vom Vers von unserm Fischer Fritz
kennt jedes Kindchen einen Bütz.
Und spielt er einmal Rockenroll,
so sind gewiss die Mädchen toll.

Matrosen such die Polizei
zum Kampfe gegen Pöbelei.

Feldweibel und der Admiral
sind ein stolzes Kapital.
Ist einer sogar barack dazu,
so sagt der and're dumme Kuh.

Zigarren liebt ein junger Mann,
der seine Hosen binden kann.
Klein Moses ist allseits bekannt,
weil gut er seine Tase spannt.
Und kommt im Mini er zurück,
so trägt er stolze die Perück!

Jetzt bleibt mir noch der Maschinist,
der meistens unter Tage ist,
weil seine Esel er bewacht-
in Ganzen halb soviel wie acht.
Und repariert er englisch's Licht,
so funktioniert die Sache nicht.

Der Tiefpunkt

Schiffe, insbesondere Passagierschiffe sind immer Hoffnungsträger für Menschen. Für Auswanderer ist es die Hoffnung auf eine bessere Zukunft, für Ausflügler die Hoffnung auf ein paar entspannende Stunden. Schiffe sind immer unterwegs, meistens im Ausland. Obwohl sie im Hafen am sichersten sind, werden sie nicht dafür gebaut.

Als Schiffer ist man meistens ein Ausländer. In den acht Jahren als Rheinschiffer war ich die meiste Zeit im Ausland und jeweils nur kurz in der Schweiz. Ob wohl ich dadurch fast immer ein Ausländer war, bekam ich als solcher nie Probleme. Es gab bei der Schweiz. Reederei kaum ein Schiff mit einer rein schweizerischen Besatzung. In Basel waren halt die Holländer, Belgier und Deutschen die Ausländer, was damals auch keine Probleme gab, wir Schweizer waren es dann in ihrer Heimat

1966 lebten auf der «Ursula» Besatzungsmitglieder aus sechs Nationalitäten zusammen. Der Kapitän war Deutscher, der Chef de Service Franzose, der Maschinist Kroate, der Portier Österreicher, der Küchenbursche Liechtensteiner und der Rest Schweizer, Welsche und Deutschschweizer. Nie, aber auch gar nie, spielte die Nationalität eine Rolle in der Zusammenarbeit, im Gegenteil, man begegnete sich mit Achtung und Toleranz.

Von den 60-er bis in die 90-er Jahr war die Angst vor einer Überfremdung in der Schweiz gross. Die Initiativen und Abstimmungen folgten einander fast im 3-Jahres Rhythmus. Zum Glück zeigte sich die Mehrheit der Schweizer Bürgerinnen und Bürger stets besonnen.

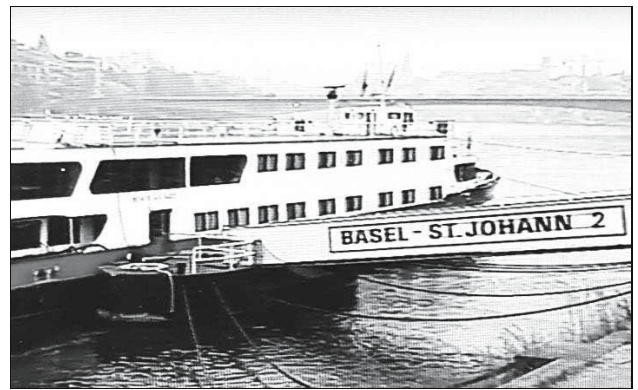
Nach dem 2. Weltkrieg musste sich die Schweiz wegen ihrer «Das Boot ist voll»-Politik schämen. Man hätte nicht geglaubt, dass man bald wieder so weit sein würde. Ebenfalls hätte man nicht geglaubt, dass nach Kriegsende je wieder derartige Zustände und Verbrechen in Europa vorkommen würden.

Genau das aber geschah nach dem Zusammenbruch der «Sozialistischen, föderativen Volksrepublik Jugoslawien im Bürgerkrieg mit Vertreibungen, Folterungen und Massentötungen und andern Kriegsgräueln. Schon im Vorfeld flüchteten viele Menschen aus diesem Gebiet nach Westeuropa. Dazu kamen Migrationswellen aus Asien (Sri Lanka), Afrika und Südamerika. Die Schweizer Regierung war völkerrechtlich gezwungen, Flüchtlinge aufzunehmen, hatte aber Mühe, die Asylsuchenden unterzubringen. Die Angst vor diesen Asylanten war in der Bevölkerung stark verbreitet.

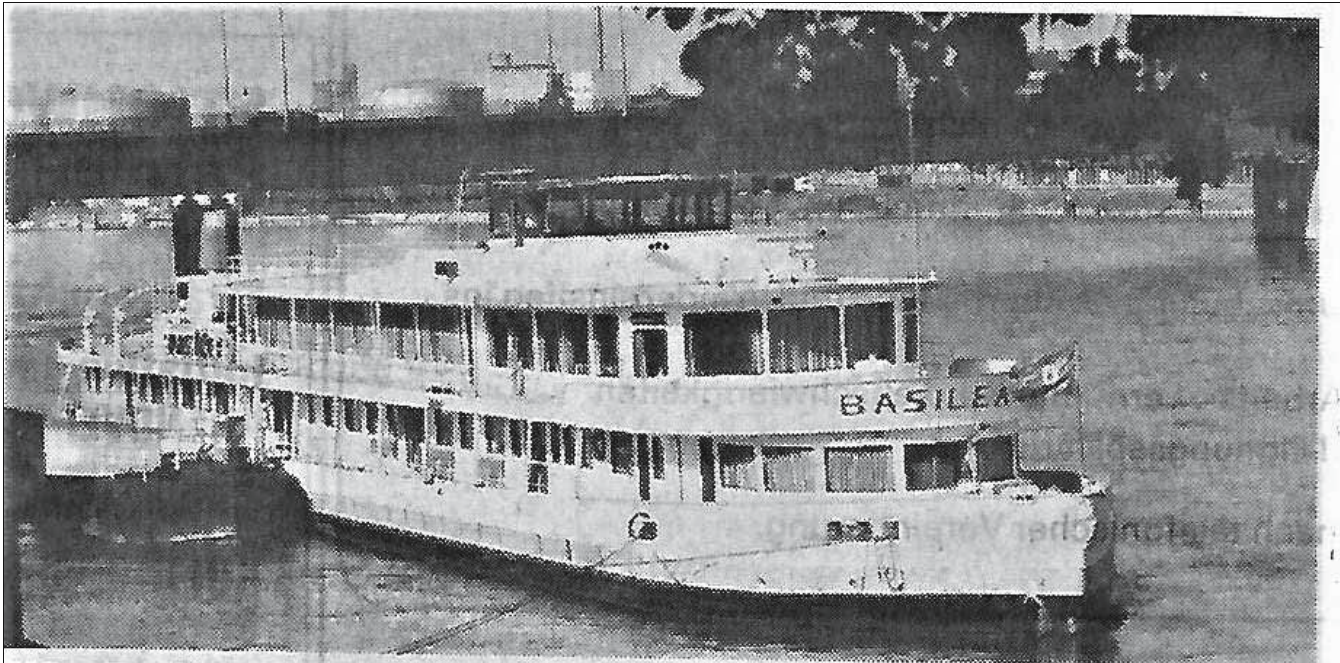
Aus diesem Grunde charterte der Bund die beiden, schon alten und schon etwas heruntergekommenen Passagierschiffe «Basilea» (Steven BV, NL) und «Ursula» (Boatel AG, Basel) und legte diese an die Steiger St. Johann. Dort sollen sie als Erstaufnahmezentren funktionieren, bevor die Flüchtlinge nach den ersten Abklärungen in wenigen Tagen den Kantone zugewiesen wurden. Mit dem Bekanntwerden der Pläne reagierte die Anwohnerschaft verärgert bis feindlich.

Die «Ursula» nahm den Betrieb am 4. Januar 1988 auf und konnte 80 Personen aufnehmen. Ledige Männer bewohnten die Kabinen in Unterdeck, die Kabinen in Mittel- und Oberdeck wurden Frauen mit Kindern und Familien einquartiert. Die Verpflegung wurde angeliefert. 16 Betreuer und ein Arzt nahmen sich den Menschen an. Vier Monate später, im Mai 1988, nahm die «Basilea» den gleichen Dienst auf. Wann der Einsatz der Schiffe endete, ist mir nicht bekannt.

Die beiden Schiffe, auf denen zuvor schon Tausende Passagiere glückliche Tage erlebten, nahm damit eine wichtige humanitäre Aufgabe wahr. Nur waren es jetzt traumatisierte und verängstigte Personen, die nach einer langen Flucht dort eine Erstaufnahme in Sicherheit fanden. Was mich heute noch ärgert, ist die Tatsache, dass von da an die Schiffe «Basilea» und «Ursula» immer mit dem negativen Zusatz als «Asylantenschiff» behaftet waren. Vermutlich war dies ein Grund, weshalb die «Ursula» ab 1992 in «Rhine Princess» umbenannt wurde. Die «Basilea» wurde nachher wohl nicht mehr auf der Baslerfahrt eingesetzt, sondern in Holland als Büro- und Theaterschiff bis zu ihrer Verschrottung 2010.



Aus DRS Aktuell - Asylantenschiff Ursula - Play SRF vom 14.12.1987



MS «Basilea» an der Schiffsanlegestelle Elsässerrheinweg: Bleibt voraussichtlich bis Ende Jahr provisorische Empfangsstelle für Asylbewerber.

7. Mai 88 Foto André Muelhaupt

Quelle unbekannt

Der Missbrauch

«Das Narrenschiff», so heisst das Buch von Jürgen Graf, der als Befrager von Asylbewerbern 1988 auf der «Basilea» arbeitete. Der Buchumschlag suggeriert eine Handvoll Menschen, die vom Schiffbug aus dem Betrachter fröhlich zuwinken. Das Bild hat aber mit der «Basilea» nicht das Geringste zu tun. Es handelt sich um eine Aufnahme des Schiffs «Almandin» und seiner Besatzung. Zweiter von rechts ist unverkennbar der damalige Schiffsführer Franz Reinert. Das Bild stammt aus dem Fotoalbum der Familie Reinert in Neuburg/Rh. Vermutlich wurde die Aufnahme bei der 1. Ankunft des neuen Schiffs in Basel 1958 gemacht. Es ist mit dem Untertitel «Anker auf! zur zuversichtlichen Fahrt in die Zukunft», als Schlussbild im Jubiläumsbuch «50 Jahre Schweizerische Reederei AG, eine Chronik» von 1969 enthalten. Wie gesagt, mit der «Basilea», auf welcher Franz Reinert von 1963 bis Ende des Passagierbetriebs 1967 Kapitän war, hat das Bild rein nicht

zu tun. Es wurde einfach Jahrzehnte nach der Aufnahmen für zweifelhaftes Machwerk missbraucht.

Man muss den Inhalt des Buches nicht kennen, obwohl es im Internet noch erhältlich ist. Der Auszug zur Person des Verfasser aus der Webseite «Wikipedia» sagt deutlich genug, wessen Geistes Kind er war.



Buch Umschlag und Originalfoto der Familie Reinert

Quelle Wikipedia

«Das Narrenschiff, Graf Jürgen, Zürich, Presdok-AG, 1990, 2. Aufl. mit Nachw.

Seine Erfahrungen als Befrager von Asylbewerbern schilderte er 1990 in dem Buch „Das Narrenschiff“, das zu einem „Rundumschlag gegen den Missbrauch des Asylrechts“ wurde und ihm den Vorwurf der Fremdenfeindlichkeit einbrachte. Wirtschaftlich war das Buch ein Erfolg

In Deutschland, in der Schweiz aber auch in Frankreich wurde Graf auf Grund seiner holo-caustleugnender Aktivitäten wegen Volksverhetzung, Aufstachelung zum Rassenhass, Verunglimpfung des Andenkens Verstorbener und Beleidigung zu Geld- und Haftstrafen verurteilt. Bereits 1995 war er in Deutschland wegen Volksverhetzung zu einem Jahr ohne Bewährung verurteilt worden. Il Juli 1998 wurde er dann in der Schweiz unter anderem wegen der Publikation Auschwitz. Tätergeständnisse und Augenzeugen des Holocaust vom Bezirksgericht Baden AG zu 15 Monaten Haft ohne Bewährung und zusätzlich zu Geldstrafen verurteilt.

Graf entzog sich seinen Haftstrafen durch eine Flucht nach Belarus, dann nach Russland. Er lebte längere Zeit mit seiner belarussischen Ehefrau in Moskau. Seit Oktober 2018 lebt er wieder in Basel, da seine Taten inzwischen verjährt sind.

Jürgen Graf (geb. 15. August 1951 in Basel) ist ein schweizerischer Autor, Übersetzer und Holocaustleugner.»

Basilea/Ursula-Treffen



1982 in Basel





1985 in Bernkastel-Kues, mit Spätlese, Weinkönigin und Raclette



1993 in Luzern mit einer Rundfahrt auf einem Raddampfer

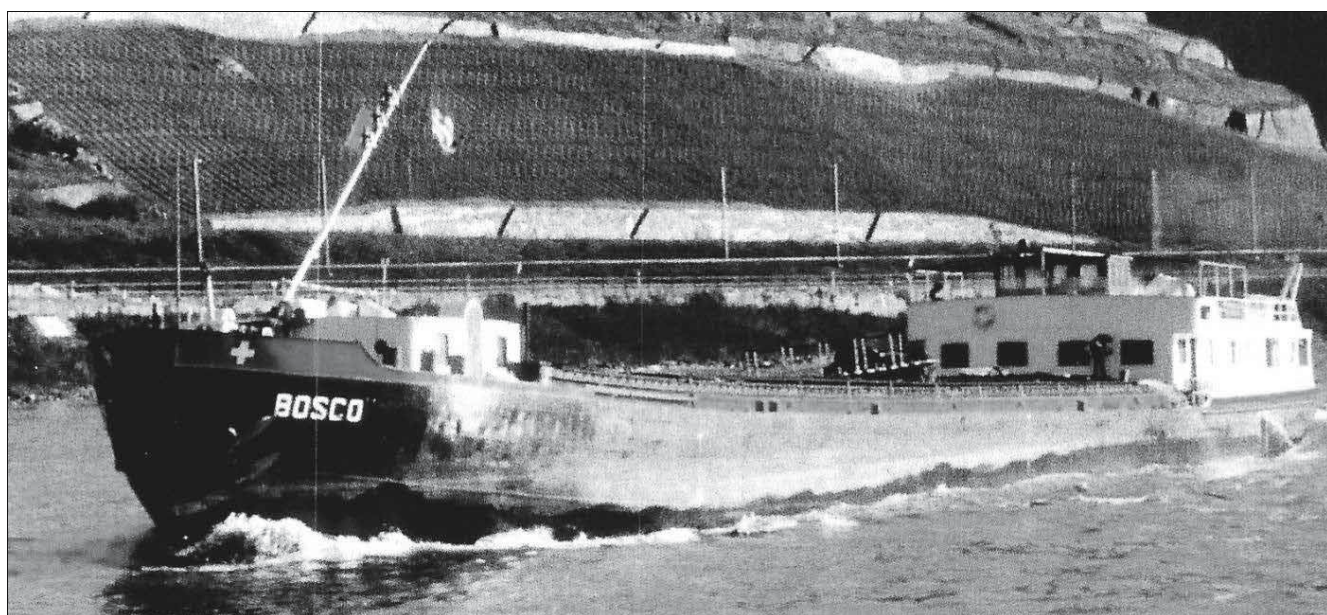


Basilea / Ursula - Treffen, 11. Juni 2022, Basel

2022 in Basel, mit Hafenmuseum und Restaurant Schiff

Dass die beiden Schiffe und ihre Besatzungen etwas ganz Aussergewöhnliches waren, zeigt sich im Zusammenhalt, den ihre Mitglieder noch Jahrzehnten später pflegten. 1982 kam es zum ersten Treffen in Basel. 1985 traf sich eine grosse Gruppe im Gästehaus der Winzerfamilie Oswald Hettgen in Bernkastel-Kues an der Mosel und liessen Schifffahrt und Spätlese hochleben. Die Freundschaften haben Bestand. Allerdings sind viele ehemalige Besatzungsmitglieder in der Zwischenzeit verstorben. 1989 kam es zu einer gemeinsamen Raddampferfahrt auf den Vierwaldstättersee. Am Samstag, 11. Juni 2022 fand die nächste Zusammenkunft in Basel statt, gut 40 ehemalige Besatzungsmitglieder kamen 50 Jahre nach dem Verkauf der «Ursula» zusammen.

Die «Bosco» in Bildern



Die «Bosco» auf Talfahrt im Gebirge

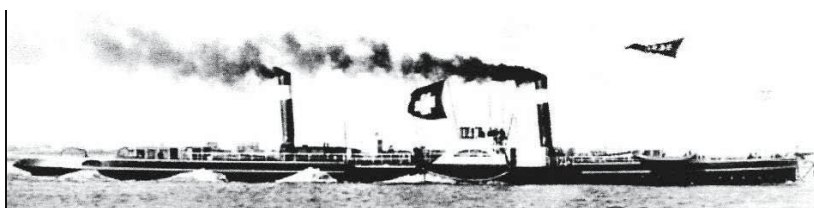


Die letzte Stunde 2007 auf Zeeland

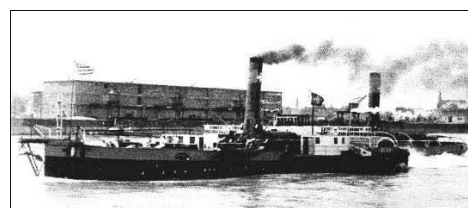
Schiffsname / Eigner

1. 1940, Bosco, Nederlands-Zwitsersche Scheepvaart Maatschappij NV, Rotterdam
2. 1949, Bosco, Alpina Scheepvaart Maatschappij NV, Rotterdam
3. 1967, Jolanda, H. Vermeer, Rotterdam

Die «Bern»/»Basilea» in Bildern



«Bern» 1923 mit der SSG-Flagge



1938 mit der Flagge der SRAG



Nach dem Umbau 1955/56



Passagierschiff MS «Basilea» Saison 1957 – 1967

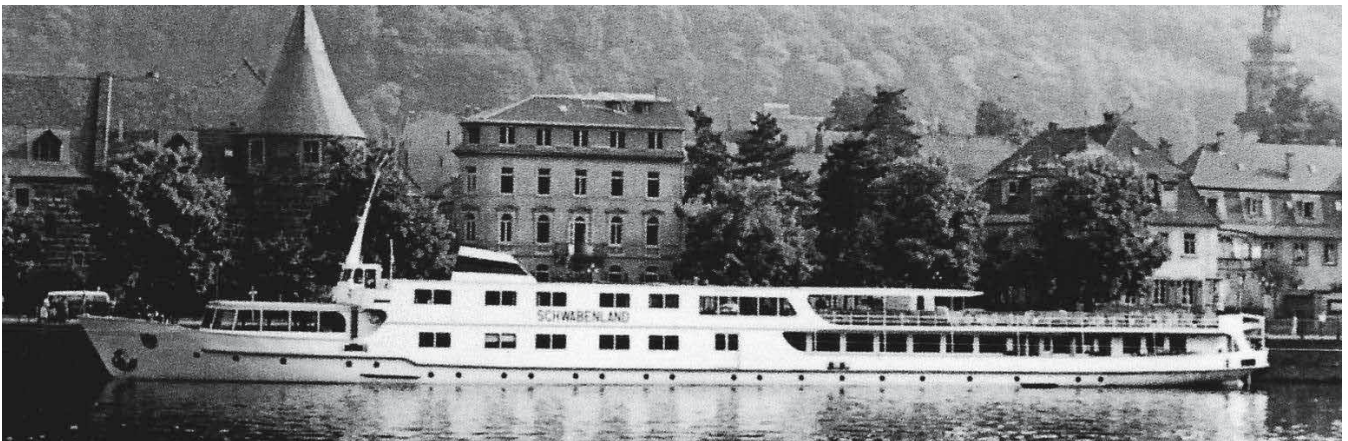


Das Ende als Theaterschiff in Gent 2010

Schiffsname/Eigner

1. 1923, Bern, Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel
2. 1938, Bern, Schweizerische Reederei AG, Basel
3. 1956, Basilea, Schweizerische Reederei AG, Basel
4. 1971, Basilea, E. Albrecht, Duisburg
5. 1973, Basilea, Nogar, Vermögensverwaltung GmbH, Basel
6. 1974, Basilea, Toba AG, Basel
7. 1976, Nagar, Vermögensverwaltung GmbH, Basel
8. 1979, Basilea, Reisebüro Broere, H.I. Ambacht
9. 1982, Basilea, Steven BV, ?
10. 19??, Basilea, Van Holst, Scheepvaart, ?
11. 19??, Basilea, ?
12. 1996, Basilea, Stad Gent / Gent Havenbedrijf, Gent
13. 2010, Basilea, in Gent verschrottet

Die «Schwabenland», «Ursula», «Rhine Princess», «Freya» in Bildern

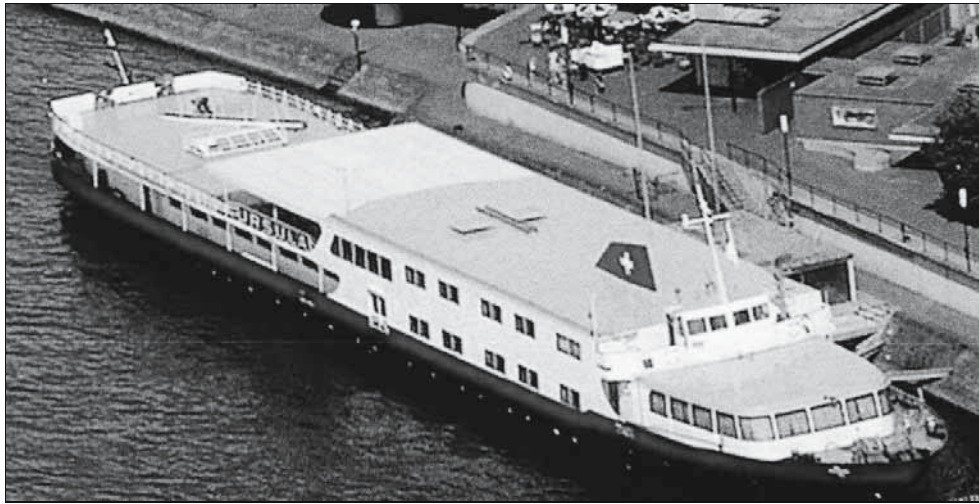


Die «Schwabenland» 1960 im Heimathafen Bad Cannstatt an Neckar

Internet Link: [SWR Retro - Abendschau: Jungfernfahrt des Passagierschiffs "Schwabenland" nach Rotterdam | ARD Mediathek](#)



Die «Ursula», ex «Schwabenland», 1963



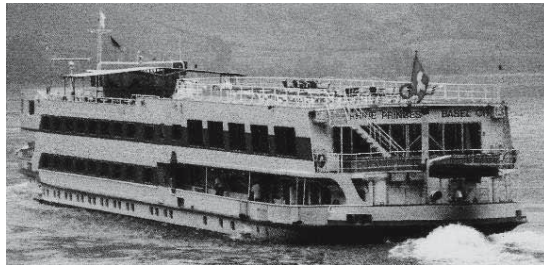
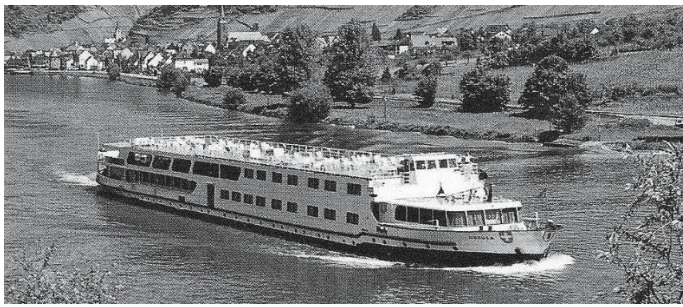
Am Dreiländereck in Basel



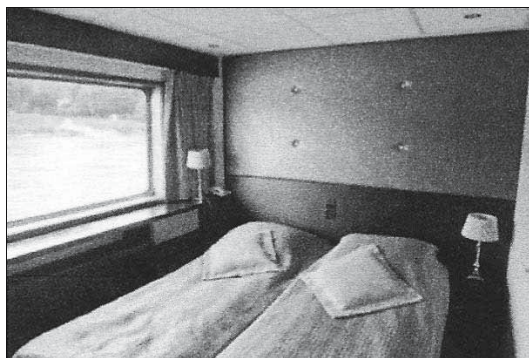
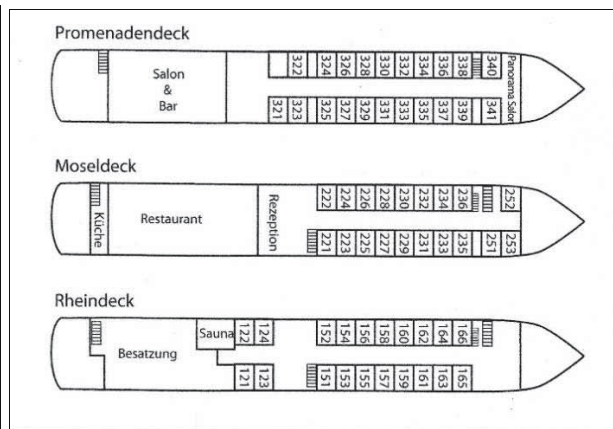
Ca. 1975 nach dem 1. Umbau mit Verlängerung



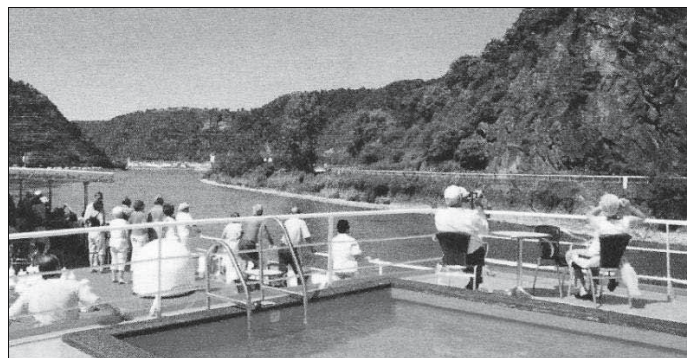
Aus DRS Aktuell - Asylantenschiff Ursula - Play SRF vom 14.12.1987



Die «Rhine Princess», ex «Ursula», 1992 nach der Grunderneuerung



An der Loreley



Der Pool hätte uns damals auch gefallen



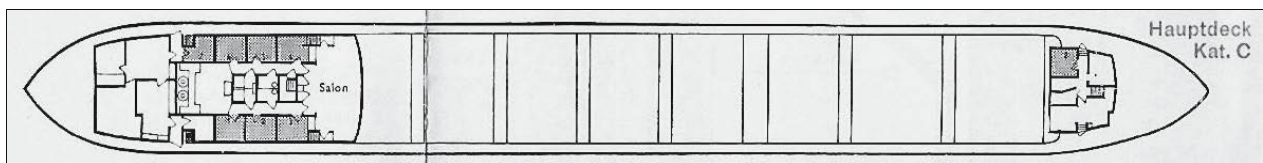
MS «Freya», ex «Rhine Princess», am 18.08.2022, im Maashaven, Rotterdam

Im Frühjahr 2022 wurde die «Rhine Princess» nach Holland verkauft und erhielt den neuen Namen «Freya». Sie liegt festvertäut im Maashaven in Rotterdam und dient als «Slaapschep», Immatrikulationsnummer 07000661.

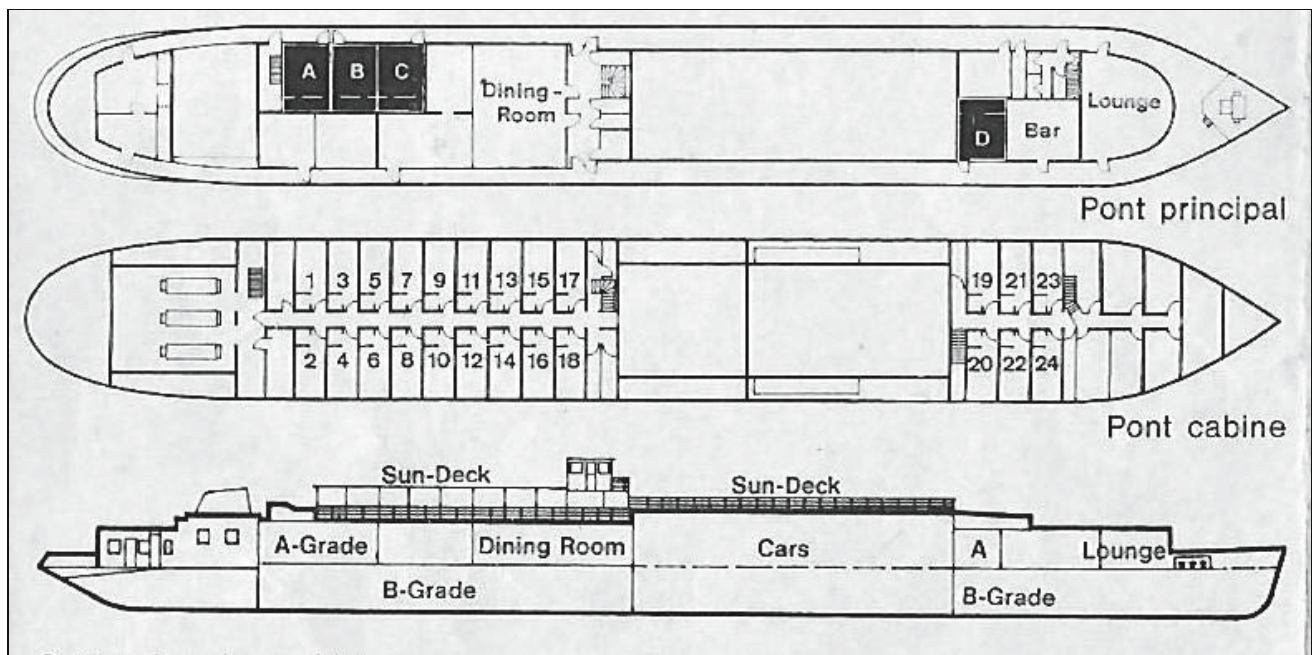
Schiffsname /Eigner

1. 1960, Schwabenland, Reederei G. Zimmermann, Stuttgart
2. 1963, Ursula, Schweizerische Reederei AG, Basel
3. 1972, Ursula, Reisebüro Broere, H.I. Ambacht
4. 1976, Ursula, Toba AG, Basel
5. 1981, Ursula, Nagar AG, Basel
6. 1986, Ursula, Boatel, Basel
7. 1992, Rhine Princess, Nagar AG, Basel
8. 1997, Rhine Princess, Travel AG, Montreux
9. 2001, Rhine Princess, Princess River Cruise AG, Basel
10. 2022, Freya, Freya CV, Edisonstraat 15, 8801 PN Franeker NL

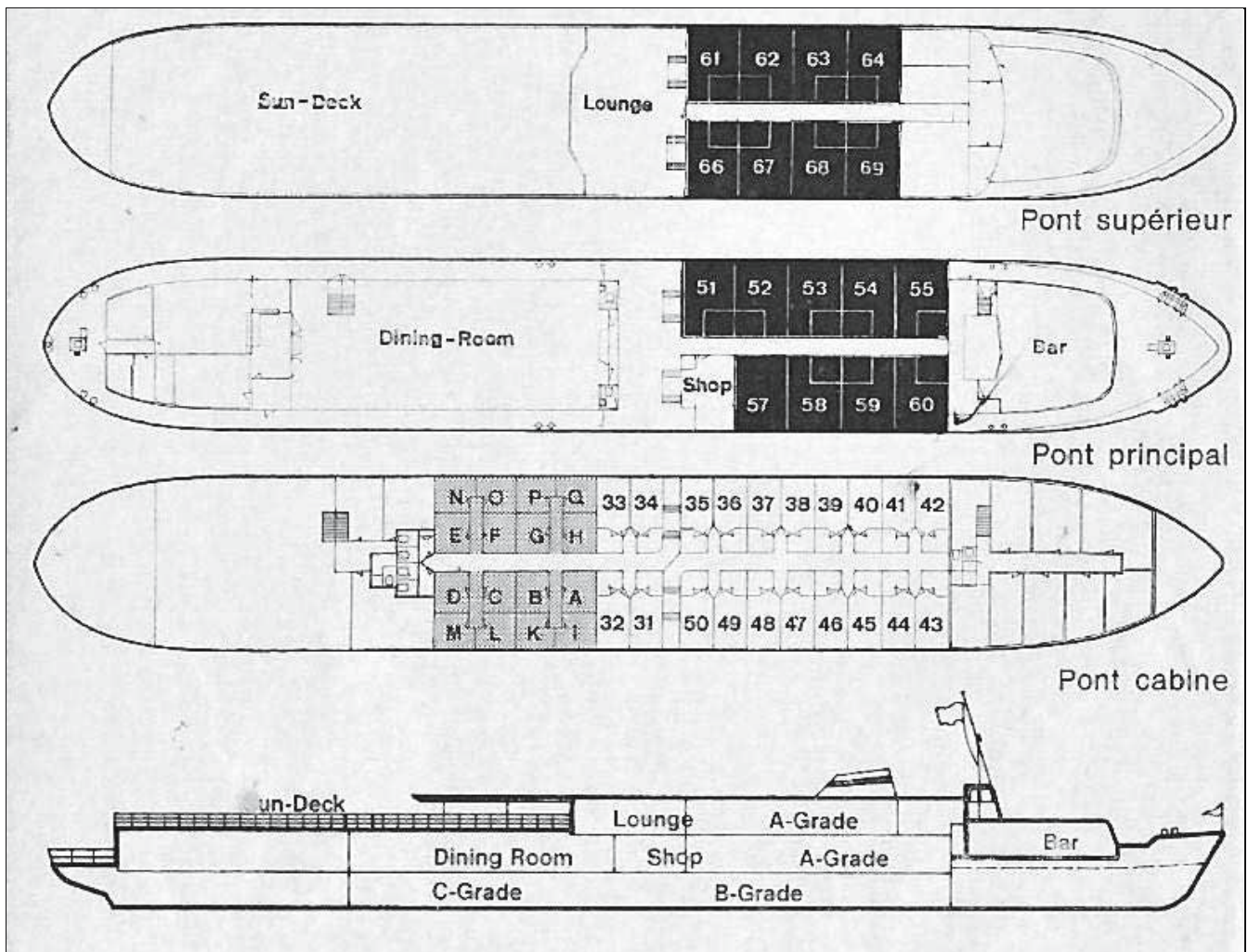
Die Pläne 1964



Bosco



Basilea



Ursula

Wie die Menschen, haben auch Schiffe ihr Schicksal und es liegt nicht immer Glanz und Gloria, auf ihrem Weg. Die «Basilea» und die «Ursula» sind symptomatisch für die Auf und Ab im Leben. Dank diesen Schiffen, den Kapitänen und den übrigen Besatzungsmitgliedern haben wir damals eine wichtige, ja prägende Zeit, erlebt.

Deshalb gilt für sie auch weiterhin: «In Gottes Namen – gute Fahrt!»

Epilog

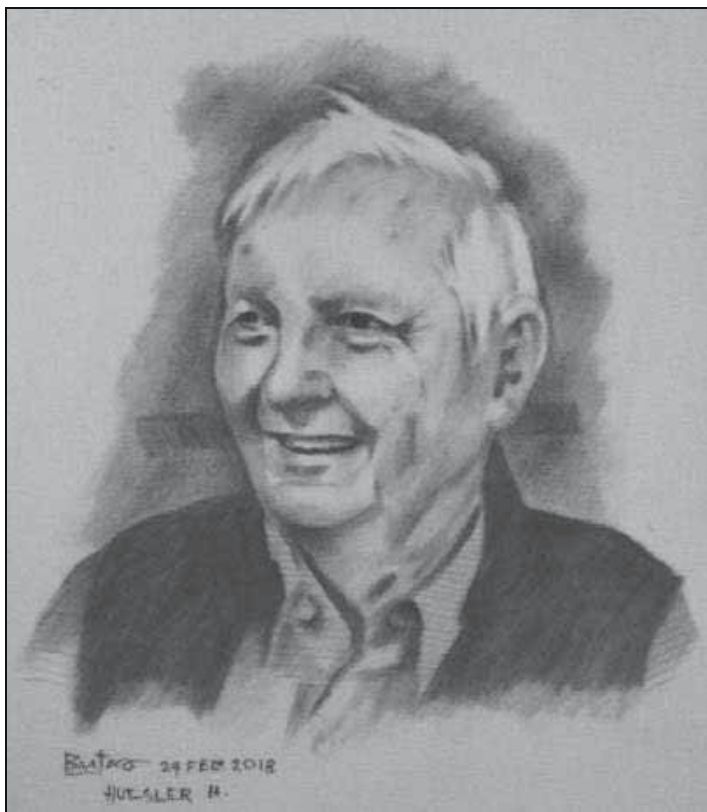
**«Erinnerungen sind das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können»
Jean Paul, 1763 – 1825**

Besatzungen 1966

	Basilea	Ursula
Kapitän	Franz Reinert	Robert Kauder
Steuermann	Josef Anderrüti	Heinrich Hüsler
Rudergänger	Fritz Fischer	Heinz Bigler
Matrose	Jörg Schneider	Gustav Weber
Schiffsjunge	Toni Hartmann	René Egli
Maschinist	Werner Schwarzwälder	Kasimir Orbanic
Elektriker		Erich Bühlmann
Hoteldirektion	Paul Wirth	Rudolf Münster
	Hilde Wirth	Irmgard Münster
Küchenchef	Hugo Kaiser	Ueli Rohrer
2. Koch	Edy Blättler	Rainer Hermann
3. Koch		Werner Vögeli
Chef de Service	Werner Binggeli	Jean-Claude Romens
Kellner	Hugo Bergamin	Freddy Staub
	Gerhard Birnbaumer	Jean-Claude Wermeille
		Tony Vasescha
		Jean-Claude Favre
Barmann		Georges Tarko
Zimmermädchen	Erika Anderrüti-Tanner	Myrta Zumbrunn
	Margrith Aeberhard-Anderrüti	Elisabeth Hug
		Johanna?
		Maude Wermeille
Office/Buffet	Hans Aschmann	Ursula Gubler
		Susy Schwarz
Küchenbursche		Alois Kessler
Portier		Jürg Manz
Schiffskater		Miggeli



Zur Person



Gemalt vom philippinischen Seemann
Louie Butao an Bord des Frachtschiffs
CMA CGM Fort St. Louis, 2018

Heiri Hüsler, geb. 1944, aufgewachsen in der gleichnamigen Dorfbäckerei in Inwil LU. Nach der Schulzeit Lehre bei der Schweizerischen Reederei AG in Basel als Matrose/ Rheinschiffer auf Fracht- und Tankschiffen. Schiffsführerprüfung und Schifferpatent 1967. 1966 und 1967 Steuermann auf dem Passagierschiff MS „Ursula“. 1968 Eintritt in die Polizeischule der Stadtpolizei Luzern. Nach der Vereidigung 1969, Einsatz in der Sicherheits- und Verkehrspolizei. 1989 Wechsel zur Gewerbe- und Gesundheitspolizei als Sachbearbeiter „Öffentlicher Grund“. Ab 1994 stellvertretender Abteilungsleiter u.a. Organisator und Platzchef der Luzerner Herbstmesse. 1985 – 2005 Redaktor des polizeiinternen Mitteilungsblattes. Übersetzer Holländisch - Deutsch. 1994 – 2000 Vizepräsident des Verbandes Schweizerischer Polizeibeamter VSPB. 2006 Pensionierung. Von 2006 bis 2018 Sekretär der IG Luzerner Herbstmesse und Märkte sowie Platzchef am Lozärner Wiehnachtsmärt auf dem Franziskanerplatz. Mitwirkender als «fil rouge» im Dokumentarfilm „Nach dem Sturm“ über die Luzerner Krawalle von 1968/69. Wohnhaft in Luzern, verwitwet, Tochter Ursula und die Enkelkinder Itxaso und Eneko.

Bisher erschienen

- „**Mit Bussenblock und Trillerpfeife**“, 52 Geschichten aus der Stadtpolizei, 1984 vergriffen
„**Grossvater und der Liebe Gott**“, 50 Geschichten aus einer Jugend in Inwil, Fr. 20.—
1995, Verlag Brunner, Kriens, ISBN 3-905198-25-8
- „**CCNI Arauco**“, Bericht über eine Frachtschiffreise nach Valparaíso, 2004 vergriffen
„**Alti Gschechte**“, weitere 38 Geschichten aus der Stadtpolizei, 2005 vergriffen
„**Als der Samstag noch Duschttag war**“, 20 Geschichten aus dem alten Inwil, 2006 Fr. 12.—
„**Mit dem Frachtschiff rund um die Welt**“, Tagebuch einer grossen Reise, 2006 vergriffen
„**Denken Sie daran, dass es Menschen sind**“, die Geschichte der Stadtpolizei, 2007 Fr. 25.—
„**CMA CGM Homere**“ Tagebuch einer Frachtschiffreise nach Brasilien, 2010 Fr. 17.—
„**Bitt' für uns**“, Beschreibung der Wegkreuze, Helgenstöckli und Kapellen, 2011 Fr. 12.—
„**Von Häusern und Menschen**“, 10 Geschichten aus dem alten Inwil, 2012 Fr. 12.—
„**INWIL.**“, das Gemeindebuch von Inwil. 256 Seiten, 2014, Fr. 28.—
ISBN 978-3-033-04213-3
- „**Cap San Raphael**“, die Reise mit einem Containerriesen nach Buenos Aires, 2015, Fr. 17.—
mit Fotos auf CD
- „**Von Bibern, Olympiasiegern und andern starken Inwilern**“, 33 Geschichten, 2017, Fr. 17.—
mit Fotos auf CD
- „**CMA CGM Fort St. Louis**“, mit dem Frachter zu den französischen Antillen, 2018, Fr. 17.—
mit Fotos auf CD, auch als PDF erhältlich
- „**Märkte und Messen in Luzern**“, Herausgeberin Stadtarchiv Luzern, 2019, Fr. 35.—
ISBN 9-783952 334942
- „**Vo früener**“, Geschichten aus Inwil und der Rheinschiffahrt, 2020, Fr. 19.—
mit Fotos auf CD, ISBN 987-033-07709-6
- „**Schätze aus dem Inwiler Pfarreiarchiv**“, 292 Seiten, 500 Bilder, 2021, Fr. 35.—
ISBN 978-3-033-08286
- „**Der Schlepper „Zürich“ ein Stück Schweizer Rheinschiffahrtsgeschichte**“, 2021, Fr. 15.—
60 Seiten, 70 Bilder, auch als PDF erhältlich
- „**Schweizer Gastlichkeit auf Schweizer Schiffen**“, aus der Geschichte der Schweizer Passagierschiffe auf dem Rhein, 2022, 50 Bilder, auch als PDF erhältlich Fr. 15.—
- «**111 Geschichten vom Leben an Bord der „Basilea“ und „Ursula“**», Fr. 25.—
300 Fotos, 120 Seiten, auch als PDF erhältlich, ISBN 978-3-9525790-0-8
- «**Einisch, ...**» Geschichten aus Inwil und der Rheinschiffahrt, erscheint 2023
- «**Chronik der Stadtpolizei Luzern, 1868 – 2010**», erscheint 2024

Erhältlich bei Heiri Hüsler, Schädrrütirain 2, 6006 Luzern, 041 370 89 43 / 079 481 54 43,
heiri.huesler@outlook.com

Quellen

Es ist unmöglich, alle Personen aufzulisten, die mit Worten und Bildern zu dieser Sammlung beigetragen haben. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Einige Institutionen sollen aber doch namentlich erwähnt werden:

Staatsarchiv Basel

Uni Bibliothek Basel

Schweiz. Wirtschaftsarchiv Basel

Hafenmuseum Basel

Verkehrsdrehscheibe Schweiz

Schifferverein Basel-Kleinhüningen

www.debinnenvart.nl

Wikipedia

ABC
PRINT

Die Stadtdruckerei.



Gedruckt bei **ABC Print** GmbH, Luzern



Die «Basilea» auf dem Mittelrhein



Kapitän Robert Kauder am 60. Geburtstag



