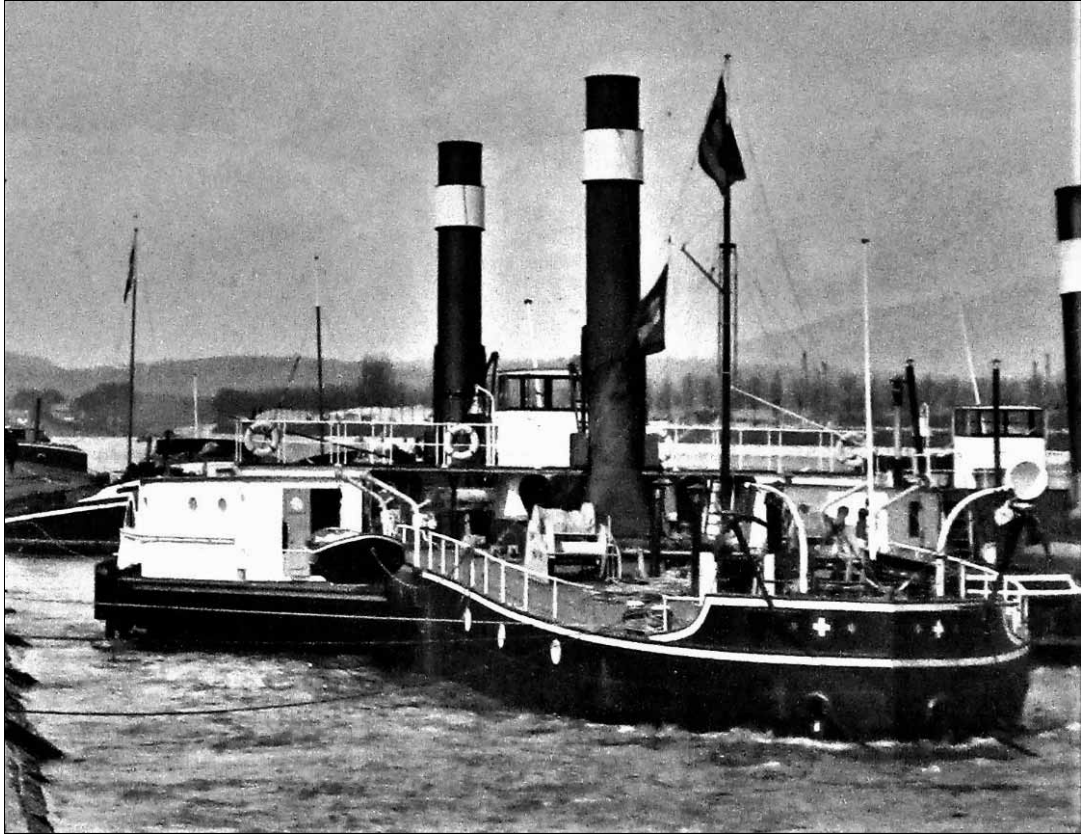


Die «Zürich»



Bei der Jungfernfahrt in Basel 1922

Ein Stück Schweizer Rheinschiffahrtsgeschichte



Mit einem Schleppzug an der Loreley, ca. 1960

Heiri Hüsler, 2021

Inhalt

Quellen

Kurz gesagt

Der Anfang

Die Buss-Werft in Augst BL

Der Vertrag

Arbeiten auf der Buss-Werft – ein Bericht

Die Zoelly-Turbine

Im 2. Weltkrieg

Zwischen den Fronten

Ein Tag auf dem Schlepper «Zürich»

Die Kapitäne der Zürich

Der Schlepper «Zürich» im Zeitraffer

Die Fotos der Werft auf Glasnegativen

Seegrasmatratten für den Schiffmann.....

Vom Leben auf dem Schiff

Zu guter Letzt – vom Telefonieren

Zur Person

Quellen

Hans Studer, Kehl D

Hans Gilgen, Rheinfelden AG

Urs Vogelbacher, Riehen BS

Joachim Knobel, Stalden OW

Hans Sturzenegger, Oberschaeffelsheim F

Fam. Portmann, Spittel, Langenbruck

Schweiz. Wirtschaftsarchiv, Basel

Staatsarchiv Basel-Stadt

Staatsarchiv Basel-Landschaft

Staatsarchiv Zürich

Staatsarchiv Aargau

Gemeindearchiv Kaiseraugst

Escher-Wyss-Archiv, Schlatt

Archiv des Schiffervereins Basel

schulschiff-leventina.ch

debinnenvaart.nl

Kurz gesagt

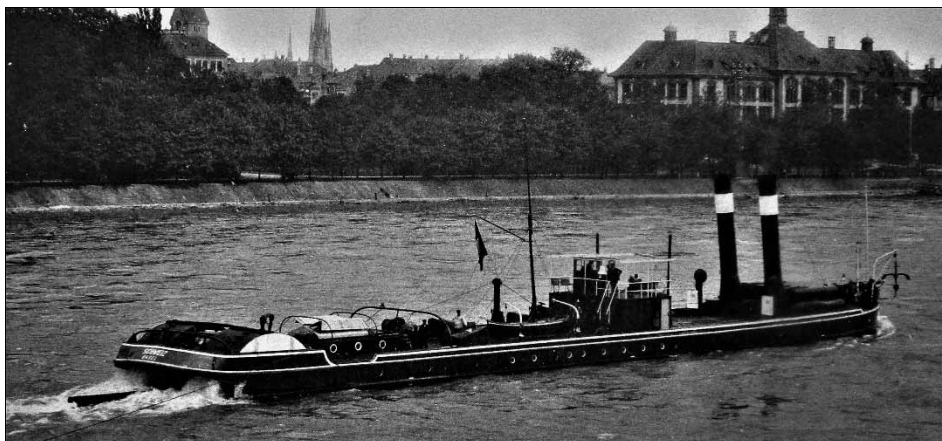
Die Schweizerische Rheinschiffahrt war aus heutiger Sicht eine kurze Periode. Seit 1904 war zwar erstmals bewiesen, dass es möglich war, mit Frachtschiffen bis Basel zu fahren. Die Schweizer Initiative begann aber erst nach dem 1. Weltkrieg, als es darum ging, wichtige Rohstoffe für die einheimische Industrie zu beschaffen und die grossen Rheinuferstaaten kein Interesse an der „Baslerfahrt“ zeigten, diese sogar eher boykottierten.

1919 gründeten Persönlichkeiten aus Politik, Handel und Industrie die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft (SSG) und kauften den Heckraddampfer „Schweiz“ in Breslau a/Oder und den Schleppkahn „Aare“ in Holland. Sie waren die ersten Schiffe, die unter Schweizer Flagge fuhren. Gleichzeitig wurden eigene Frachtkähne bei der Buss AG und der Schlepper „Zürich“ bei der Escher-Wyss AG in Auftrag gegeben.

Erst mit dem Bau der Schleuse Kembs, 1930, war die „Baslerfahrt“ das ganze Jahr möglich. Die SSG war sehr aktiv und baute ihre Flotte, darunter zahlreiche kanalgängige Péniche, stetig aus. Gleichzeitig wurden in Basel moderne Hafenanlagen erstellt. 1938 wurde SSG in die Schweizerische Reederei AG (SR) umgewandelt. Bis dahin war die SR personell total vom Ausland abhängig. Erst 1939 begann die SR mit dem Schulschiff Leventina junge Schweizer zu Schiffsjungen, Matrosen und Schiffsführern auszubilden. Nach kriegsbedingten Unterbrüchen wurden auf dem Schulschiff bis 1994 Besatzungsmitglieder ausgebildet.

Das Rückgrat der SR bildeten lange Zeit ihre Langstreckenschlepper. Nach dem 2. Weltkrieg setzte aber rasch der Bau von motorisierten Fracht- und Tankschiffen ein. In den 1960-er Jahren begann das Zeitalter der Schubschiffahrt auf dem Rhein. Die Schlepper wurden bald überflüssig und wurden nach und nach verkauft. Die Entwicklung ging weiter vom Stückgut zum Containertransport und zum 24 Stunden-Betrieb. 1975 fusionierte die SR mit ihrem „Erzfeind“ der Neptun Reederei zur SRNAG. 1984 übernahm diese der Migros-Genossenschaftsbund und legte ihre Flotte mit der SRNAG zusammen. Anno 2000 verkaufte die Migrostochter die Reederei an die Rhenus-Gruppe. Die Schweizer Reedereien mochten gegen die internationale Konkurrenz nicht mehr mithalten.

Damit war die eigenständige Schweizer Rheinschiffahrt mit wenigen Höhepunkten und zahlreichen Tiefschlägen nach nur 81 Jahren grösstenteils Geschichte. Sie überlebt ihr Symbol des Strebens nach Unabhängigkeit, den Schlepper „Zürich“, nur gerade um 30 Jahre.



Der Heckrad-Schlepper „Schweiz“, das erste Schiff unter Schweizer Flagge 1922

Der Anfang

Die „Zürich“ symbolisiert wie kein anderes Schiff für die Schweiz den Willen zur Selbstbehauptung, Unabhängigkeit und Eigenständigkeit den Rhein als Transportweg und Lebensader zu nutzen. Angefangen hast die Geschichte aber schon viel früher.

Die Schifffahrt auf dem Rhein hat zwar eine sehr lange Geschichte, doch herrschte ein eigentlicher Einbahnverkehr in nördlicher Richtung talwärts. Bergwärts, gegen den Strom, war der Verkehr marginal. Während in Frankreich und den Beneluxstaaten schon zu Napoleons Zeiten Kanäle über weite Strecken angelegt auf denen Frachtkähne getreidelt (Vom Land aus gezogen) wurden, war dies auf dem Rhein kaum möglich.

Erst mit der Entwicklung der Dampfkraft konnten Schlepper gebaut werden, welche Frachtkähne gegen die Strömung ziehen konnten. Allerdings hatte bereits zu dieser Zeit bereits die Eisenbahn die Nase vorn. Die Schifffahrt hatte jedoch den Vorteil, dass grosse Frachtmengen viel günstiger transportiert werden konnten.

Vom Niederrhein weitete sich der Schiffbetrieb je länger je weiter stromaufwärts aus. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren bereits am Oberrhein Häfen in Kehl und Strassburg gebaut. Die Baslerfahrt blieb aber vorerst noch ein Wunschtraum.

An den Ufern des Rheins befanden sich eine ganze Anzahl Staaten mit eigenen Gesetzen und Interessen, was einer staatenübergreifenden Schifffahrt abträglich war. Am 17. Oktober 1868 schlossen die Staaten Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederlande und Preussen einen Vertrag, die unter dem Namen **Mannheimer Akte** bekannt ist. In Art. 1 wird festgeschrieben:

«Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrag festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.»

Damit wurde der Grundstein für die freie Schifffahrt gelegt, der bis heute noch Geltung hat. Er überlebte alle bisherigen politischen und kriegerischen Veränderungen an seinen Ufern. Nur, die Schweiz war auf diesem Papier als Unterzeichnerstaat noch nicht erwähnt.

Nach einigen Versuchsfahrten erreichte am 2. Juni 1902 der erste Schleppzug Basel. Dort wurde im gleichen Jahr ein Verein zur Förderung der Schifffahrt auf den Oberrhein gegründet. In den kommenden Jahren stieg der Schiffverkehr und die Tonnage, vor allem Kohle, laufen an. Der Plan einer Hafenanlage in Kleinhüningen wurde konkret, konnte aber wegen des Kriegsausbruchs vorderhand nicht realisiert werden.

Erst mit dem **Friedensvertrag von Versailles** 1919, Art. 354, erhielt die Schweiz den gleichen Status, wie die übrigen Rheinuferstaaten und nahm von da an mit einer Delegation Einsitz im Zentralausschuss. Die Freiheit der Schifffahrt wurde auf alle Nationen, nicht nur auf die Anliegerstaaten ausgedehnt (Art.356).

Die Erfahrungen im 1. Weltkrieg zeigten, dass die Schweiz total von ausländischen Reedern abhängig war, welche ihre Macht auch ausnützten. Noch fehlte es der Schweiz aber an

eigenen Schiffen und an Umschlagsanlagen. Gleichzeitig stieg der Bedarf von Kohle besonders für die Gaswerke und Industrieanlagen stetig an.

Am 12. Februar 1919 erfolgte die Gründung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel. Ein erster Schwerpunkt der Tätigkeit war die Beschaffung geeigneter Schlepper und Frachtkähne. Im gleichen Jahr konnte von der Werft C. Wollheim in Breslau/Oder der Heckradschlepper Schweiz gekauft werden. Mit ihm hielt die Schweizer Flagge auf dem Rhein Einzug. Ebenfalls wurde ein 1915 gebauter Schleppkahn erworben und unter dem Namen Aare in Dienst genommen. Zahlreiche Schiffe mussten zugemietet werden. Ebenfalls 1919 wurde Offerten für den Bau von Schleppern und Frachtkähnen eingeholt.

In den Jahren nach dem 1. Weltkrieg litt die Schweizer Maschinenindustrie unter einem quälendem Auftragsmangel und suchte nach Möglichkeiten in neuen Bereichen. Der Bau von Schiffen für die Rheinschiffahrt öffnete neue Perspektiven.

Für den Bau von Schleppkähnen machte die Albert Buss AG, Basel die beste Offerte, obwohl die Firma zu diesem Zeitpunkt weder Erfahrung im Schiffbau noch die nötige Werftanlage besass. Auf jeden Fall bekam sie den Auftrag zum Bau mehrerer Frachtkähne, die auf Grund ihrer speziellen Form «Pritschen» genannt wurden

Die Firma Escher-Wyss in „Zürich“ erhielt den Auftrag für den Bau des Schleppers „Zürich“. Die Firma hatte bereits Erfahrung mit dem Bau von Raddampfern als Passagierschiffe für die Schweizer Seen. Die Schiffe wurden damals in Zürich gebaut und dann in Teilen zum Einsatzgebiet transportiert und dort zusammengesetzt. Das war im vorliegenden Fall nicht möglich.

Die Escher, Wyss & Cie. AG schloss deshalb mit der Buss AG einen Vertrag über den Bau des Schleppers auf ihrer Werft in Augst ab. Die Escher, Wyss & Cie. AG lieferte dazu den Antrieb und sämtliche Detailpläne.



Die «Zürich» ca. 1925

Die Buss-Werft in Augst BL

In der Schweiz gab es auf den grösseren Seen bereits seit langem Werften zum Bau der Passagierschiffe für den boomenden Tourismus. Eine Werft für Rheinschiffe, insbesondere für Frachtkähne bestand bis dahin nicht.

Für den Bau von Frachtkähnen und Schleppern musste zuerst eine Lösung am Rhein gefunden werden. Geplant wurde eine temporäre Werftanlage auf dem Gebiet der Gemeinde Kaiseraugst, am Rhein direkt oberhalb der Mündung der Ergolz.

Es galt keine Zeit zu verlieren. Am 28. Mai 1920 ersuchte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den Regierungsrat des Kantons Aargau formell um die Bewilligung, zum Bau von Frachtkähnen auf der geplanten Werftanlage in Augst (auf aargauischem Boden) von der Elektra Baselland den nötigen Strom zu beziehen. Das Gesuch wurde zwar abgelehnt, weil das aargauische Elektrizitätswerk selber liefern wollte. Ansonsten wurde die Konzession für den Bau der Werft bis zum Jahr 1925 erteilt.

Anfänglich sollte auf der Werftanlage 4 600-T Schleppkähne für die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft (SSG) gebaut werden. Geplant war, dass die einzelnen Teile in der Eisenwerkstätte in Pratteln hergestellt und auf Lastwagen zur Werft gebracht werden.

Protokoll des Regierungsrats			
No.	Datum.		
			<u>B. No 2</u>
			<u>A. Buss & Cie. Basel</u>
			Werftanlage am Rhein bei Augst
1283	1920. Juni 11.		Gesuch betr. Kraftbezug für eine Werftanlage.
1500	Aug. 20		do. do.
1736	1925. Okt. 20		Gesuch um Verlängerung der Konzession
690	1927. Mai 4.		Reduktion der jährlichen Gebüh.
1783	1931. Okt. 31.		Gesuch um Verlängerung der Konzession.
655	1934. April 13.		Löschung.

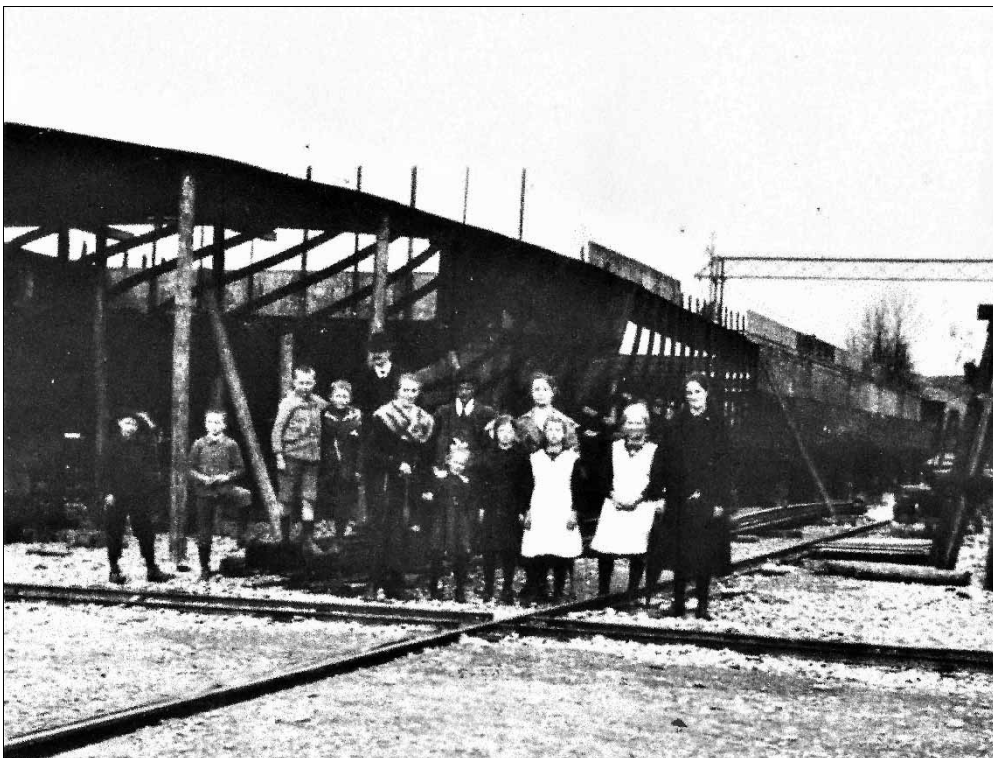
Aus dem Staatsarchiv Aargau, die kurze Geschichte der Buss-Werft:

- 11. Juni 1920, Gesuch betr. Kraftbezug für eine Werftanlage
- 20. Aug. 1920, Gesuch für den Betrieb einer Werftanlage
- 30. Okt. 1925, Gesuch um Verlängerung der Konzession
- 04. Mai 1927, Gesuch um Reduktion der jährlichen Gebühr
- 31. Okt. 1931, Gesuch um Verlängerung der Konzession
- 13. April 1931, Löschung der Konzession

Es ist anzunehmen, dass anfänglich der Bau des Schleppers «Zürich» zuerst ohne Werftanlage geplant war, denn der Vertrag zwischen Alb. Buss AG, Basel und der Escher, Wyss & Cie., Zürich über den Bau der «Zürich» wurde bereits im Januar 1920 abgeschlossen. Das Vertragswerk umfasst 8 Seiten und umfasst die ganze Palette von Bestimmungen bis hin zu Haftung und Gerichtsstand. Auftraggeberin war die kurz zuvor gegründete Schweizerische Schlepschiffahrtsgenossenschaft (SSG) mit Sitz in Basel.

Der Preis für die Arbeiten der Buss AG wurde mit Fr. 345.000.- angesetzt, wobei ein Drittel schon bei der Bestellung erbracht werden musste. Die letzte Tranche war bei der Übergabe fällig.

Im Gesuch an den Regierungsrat des Kantons Aargau war vom Bau von Frachtkähnen und noch nicht von einem Schlepper die Rede. Es ist anzunehmen, dass sich die Ereignisse damals fast überschlugen.



Besuch auf der Werft, ca. 1925

Während den kommenden Jahren wurden neben dem Schlepper „Zürich“ auf der Werft in Augst 10 Frachtkähne für die Schweiz. Schlepschiffahrt-Genossenschaft (SSG) Basel sowie das Passagier-Ausflugsschiff „Rheinfelden“ und letztlich noch einige kleinere Boote und

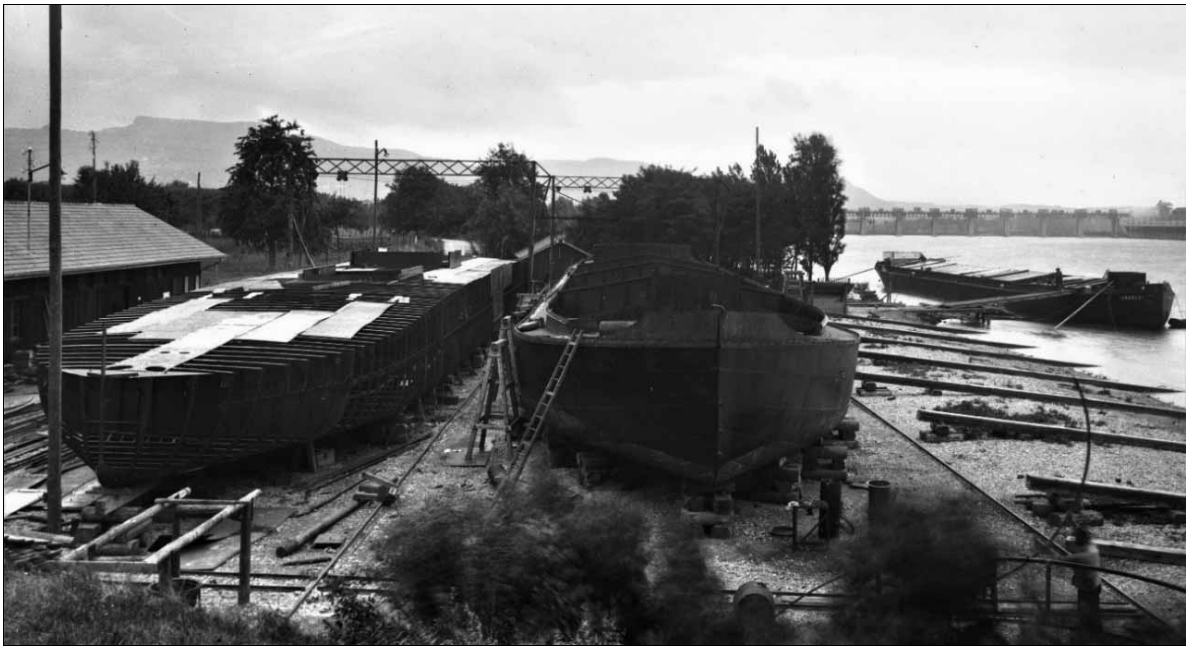
sogenannte Klappschuten für Wasserbauarbeiten bei der Rheinregulierung Kehl – Istein gebaut.

Schon im ersten Gesuch liessen die Gesuchsteller offen, ob die Werft nachher noch benutzt wird, und machten dies von der Entwicklung der SSG und der Grossschiffahrt auf dem Rhein abhängig.

Ab 1925 fehlten grössere Aufträge für den Schiffsbau. Selbst die SSG liess ihre Schiffe jetzt kostengünstiger im Ausland bauen. 1927 stellte die Buss AG dem Regierungsrat des Kantons Aargau mangels Aufträgen das Gesuch um Reduzierung der Konzessionsgebühr.

Nach Ablauf der Konzession erfolgte 1925 eine nochmalige Verlängerung bis 1930 und dann nochmals bis 1935. Vor Ablauf der letzten Frist erfolgte jedoch der Verzicht aus wirtschaftlichen Gründen auf die Bewilligung auf Ende 1933. Das Areal wurde anschliessend wieder zurückgebaut.

Dieser Schriftwechsel zwischen den Regierungsräten ist übrigens der einzige Fundus im Aargauer Staatsarchiv.



Links der Schlepper „Zürich“ auf der Helling

Für die Buss AG, blieb der Schiffsbau nur eine kurze Episode, die in den Firmenannalen kaum Erwähnung finden.

Dort, wo einst schwitzende Werftarbeiten die Niethämmer schwangen, befindet sich heute in Kaiseraugst ein idyllisches Schwimmbad mit schattigen Uferbäumen und ein Campingplatz. Nicht erinnert mehr an die einstige Werft. Nur wenn die Zeltler ihre Heringe einschlagen, so wundern sie sich ob dem harten und steinigen Boden.



Der grosse Moment naht



Der Stapellauf der «Zürich»

«In Namen Gottes, allzeit gute Fahrt»

Der Vertrag

Im Januar 1920 wurde zwischen der Escher, Wyss & Cie. AG und der Albert Buss AG, Basel, ein Vertrag geschlossen, der den Bau des Rad-Dampf-Schleppers „Zürich“ zum Inhalt hatte. Auftraggeberin war die kurz zuvor gegründete Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel. Die Escher, Wyss & Cie. AG lieferte den Schiffsantrieb und sämtliche Detailpläne und die Albert Buss AG baute das Schiff auf ihrer Werft.

In diesem Vertrag wurden auf 8 Seiten die Rahmenbedingungen festgehalten. Die Buss AG übernahm *„den Bau und die Lieferung des Schiffkörpers für einen Seitenradschleppdampfer auf den Oberrhein für die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel“*

Die Hauptdimensionen des Schiffskörpers werden wie folgt beschrieben:

Länge zwischen den Steven	65.00 m
Grösste Spantbreite	8.00 m
Seitenhöhe mittschiffs	2.80 m
Durchschnittlicher Tiefgang des fahrbereiten Dampfers mit 2,5 Tonnen Schlepp-trossen und 10 Tonnen Kohlen, jedoch ohne Reserveteile	0.85 m
Höchster Fixpunkt über Oberkante Kiel	4.80 m

Die Schleppleistung wurde noch nicht in PS angegeben sondern folgendermassen beschrieben: *„Die Buss AG garantiert, dass der Schleppdampfer im Stande ist, bei windstillem Wetter und einem normalen Wasserstand von 2.0 bis 2.5 m Basler Pegel und bei einer Eintauchung von nicht weniger als 1 m, zwei mit zusammen 900 – 1000 Tonnen möglichst gleichmässige beladene, eiserne Kähne guter Bauart, von zusammen 1200 Tonnen Tragfähigkeit mit einer mittleren Geschwindigkeit von 3.8 bis 4 km gegen das Ufer gemessen, von Strassburg nach Basel zu schleppen.“*

Der Kohlenverbrauch wurde auf höchstens 530 kg pro Fahrstunde festgesetzt. Zusätzlich kam 30 kg/h für den Betrieb des Dampfsteuers hinzu, Toleranz 3%.

Da der Schlepper mit den Seitenrädern die Schleuse Augst nicht durchfahren konnten, wurde bezüglich der Fertigstellung Folgendes vereinbart.: *„Die gänzliche Fertigstellung erfolgt in 13 Monaten nach Vertragsabschluss unmittelbar unterhalb der Schiffschleuse Augst, und der Dampfer wird zum gleichen Zeitpunkt von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel übernommen.“*

Die Bezahlung der Escher, Wyss & Cie. AG an die Buss AG wurde wie folgt abgemacht:

- 1/3 bei der Bestellung*
- 1/6 wenn das Schiff in Spanten steht*
- 1/6 wenn das Schiff beplattet ist*
- 1/6 beim Stapellauf des Schiffes*
- 1/6 bei der Übergabe*

Der Rest des Vertrages hatte vor allem Haftungs- und Garantiebestimmungen zum Inhalt.

Wie bei allen Verträgen, welche in der Planungsphase abgeschlossen werden, kam es auch hier in der Bauphase zu grösseren Änderungen. So ging man anfänglich nicht davon aus, dass eine

eigentlich Werftanlage errichtet werden muss und dass die Fertigstellung Schleppers mit dem Einbau der Seitenräder in Kleinhüningen improvisiert werden musste.

Das grösste Problem bildete die Materialbeschaffung. Wichtige Teile mussten aus Deutschland und sogar aus den USA bezogen werden. In Deutschland herrschte eine dauernde Krise, die schliesslich zur Hyperinflation und zur Besetzung des Ruhrgebietes durch französische und belgische Truppen führte. Das führte dazu, dass sich der Bau der Schiffe, insbesondere des Schleppers „Zürich“ laufend verzögerte.



Die „Zürich“ mit den charakteristischen nach unten gezogenen Bug. Das wurde schon bald mit der nach hinten gezogenen Verschanzung kaschiert.



Die „Zürich“ mit Anhang bei der Einfahrt in den Hafen Kleinhüningen. Im Hintergrund die Pontonbrücke Weil – Huningue.

Arbeiten auf der Buss Werft - Ein Bericht

Abschrift aus dem Buch «Augst und Kaiseraugst – zwei Dörfer - eine Geschichte», Band 2.
2007

Der Augster Chronist G. A. Frey berichtet darin, wie damals auf der Buss-Werft gearbeitet wurde.

«Mein Grossvater arbeitete als Zimmermann auf der Werft. Ihm zugeteilt waren vier Handlanger. Zusammen bauten sie den Boden im Laderaum aus dicken Eichenbohlen ein. Das saubere Einpassen verlangte viel Handarbeit. Waren keine weiteren Holzarbeiten anstehend, mussten sie zeitweise beim Nieten helfen. Das Nieten war Sache der Schmiede, die auf portablen Essen die Nieten glühten. Diese Arbeit erforderte viel Routine, denn die Nieten mussten weisswarm sein und durften nicht anbrennen. Hatten sie die richtige Temperatur, nahm sie der Schmied aus dem Feuermund warf sie mit der Zange dem Arbeiter zu, der sie mit Lederhandschuhen auffing und in das vorgebohrte Loch steckte. Mit dem Döpper, einem Hammer mit einer Aussparung für den Nietenkopf, hielt er sie fest, während auf der andern Seite die noch rotwarme Niete mit dem Presshammer verstemmt wurde. Durch das Erkalten der Niete sog sich das Eisen zusammen und dichtete die Planken. War das Schiff fertig vernietet wurde gesalbt. Die Pinsel von der Grösse eines Besens wurden in heissen Steinkohlenteer getaucht, wobei sie ein ansehnliches Gewicht bekamen und die Innenseite einmal und die Aussenseite dreimal damit anstrichen. Gangbord, Tennebaum und andere Aufbauten wurden dreimal mit gekochtem Leinöl gestrichen. War alles fertig, kam der Maler vom Kraftwerk, um als Nebenerwerb nach Feierabend die Schriften anzubringen.»



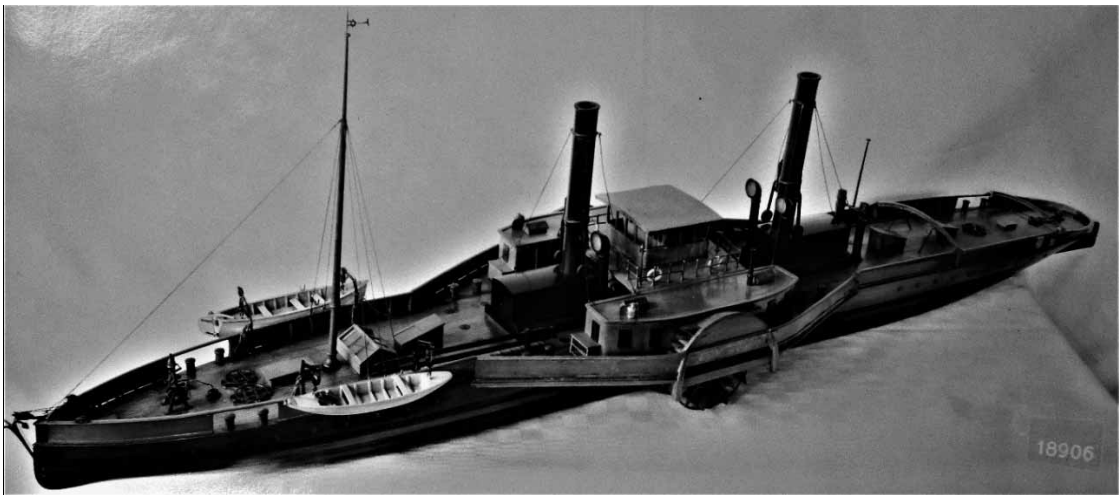
Die ersten beiden Frachtschiffe auf der Werft.
Im Hintergrund das Kraftwerk Augst

Die Zoelly-Turbine

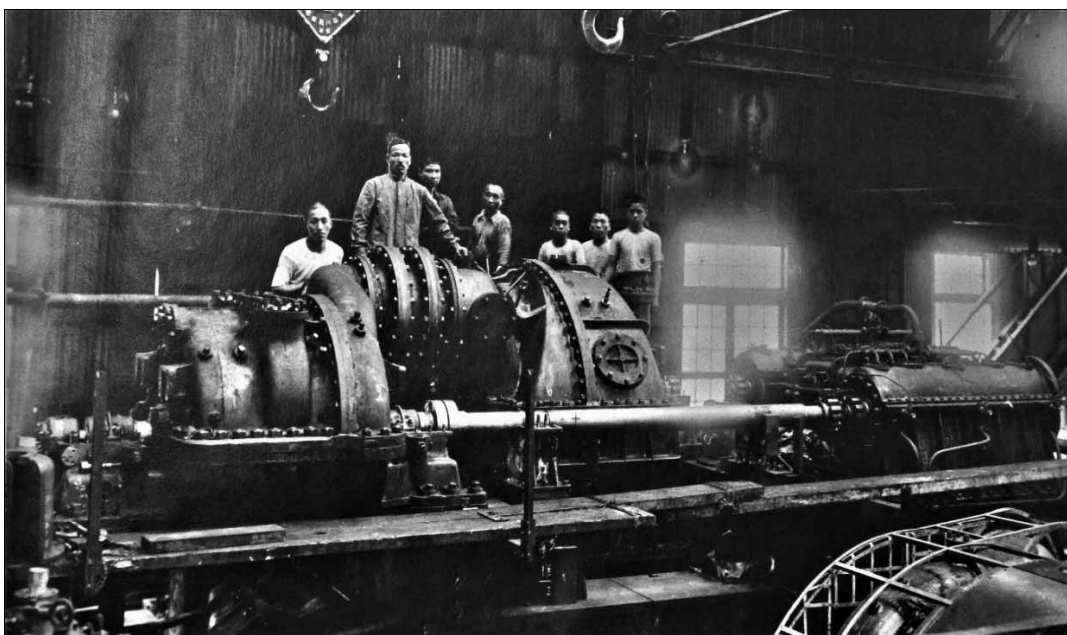
Die „Zürich“ war nicht nur in Bezug auf ihren Entstehungsort, sondern auch bei ihrem Antrieb ein Unikat. Anders als die bisherigen Dampfschiffe, verfügte sie nicht über eine Kolben-Dampfmaschine, sondern über eine Dampfturbine.

Zu verdanken hatte sie dies dem Schweizer Ingenieur Heinrich Zoelly, 1862 – 1937. Im Alter von 24 Jahren trat er in die Maschinenfabrik Escher, Wyss & Cie. Ein und wurde schon zwei Jahre später deren technischer Leiter. Unter seiner Leitung entwickelte sich die Firma, die damals schon Dampfmaschinen, Wasserturbinen, Lokomotiven und Schiffe baute, rasch weiter.

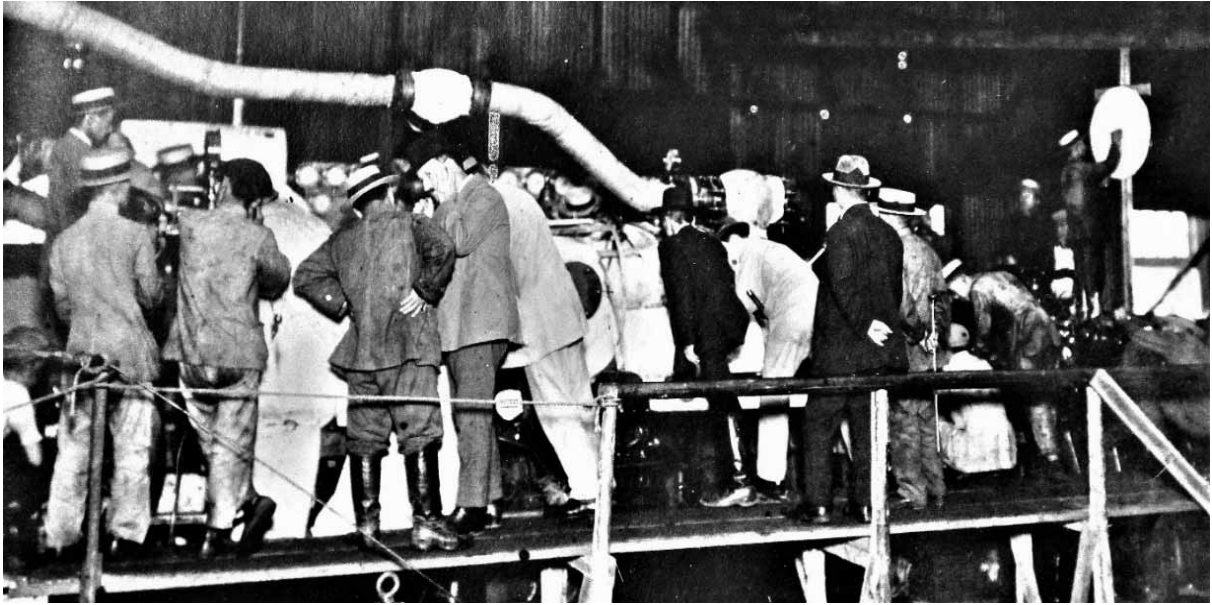
In dieser Zeit entwickelte er das Prinzip der nach ihm benannten Zoelly-Dampfturbine, die Vorwiegend zur Produktion von elektrischem Strom und im Lokomotivenbau Verwendung fand.



Die „Zürich“ als Planungs- und Werftmodell in der Escher, Wyss & Cie. Fabrik in Zürich



Heinrich Zoelly, 2. v.l., mit Mitarbeitern auf der Dampfturbine



Vor Fachpublikum



Rückseite.

Stichwort		Bestell Nr.	Laufzettel Nr.	Sped. Gewicht Ko.	Roh-Gewicht Ko.	Einheitspreis	Material Wert Frs.	Hämmerlein, Kupflein, Spang, 1.2	Schlosser 3	Diverse aus prod. Hilfsarbeiter 4
Lauf. Nr.	Stückzahl	Bezeichnung des Gegenstandes	Skizze	Bohr. Pos.	Material	Nr. der Zeichnung	Modell- od. Magazin-Nr.	Schweizer Werkzeugschmiede 5	Kassenschein und prod. Hilfsarbeiter 6	Schiffbauarbeiter 10
15	2	Lager im Exzentralkolben Lagerköpfe 1 Stück links 1 Stück rechts		15.11.19	Stg.	11.13.26.27	710			
16	2	Lagerstück		19	Stg.					
17	2	Oberer Lagerkalan		20	Stg.					
18	2	Untere Lagerkalan		21	Stg.					
19	2	Neuwerkzeugschmiede		22	Stg.					
20	8	5/8" Panzuschrauben		23	Stg.					
21	8	5/8" Mutter dazu		24	Stg.					
22	8	1 1/8" Lagerschrauben		25	Stg.					
23	30	1 1/8" Mutter dazu		26	Stg.					
24	2	1 1/4" Ankerboltschrauben		27	Stg.					
25	2	3/8" Gasbolts (steige bei Montage)		28	Stg.					

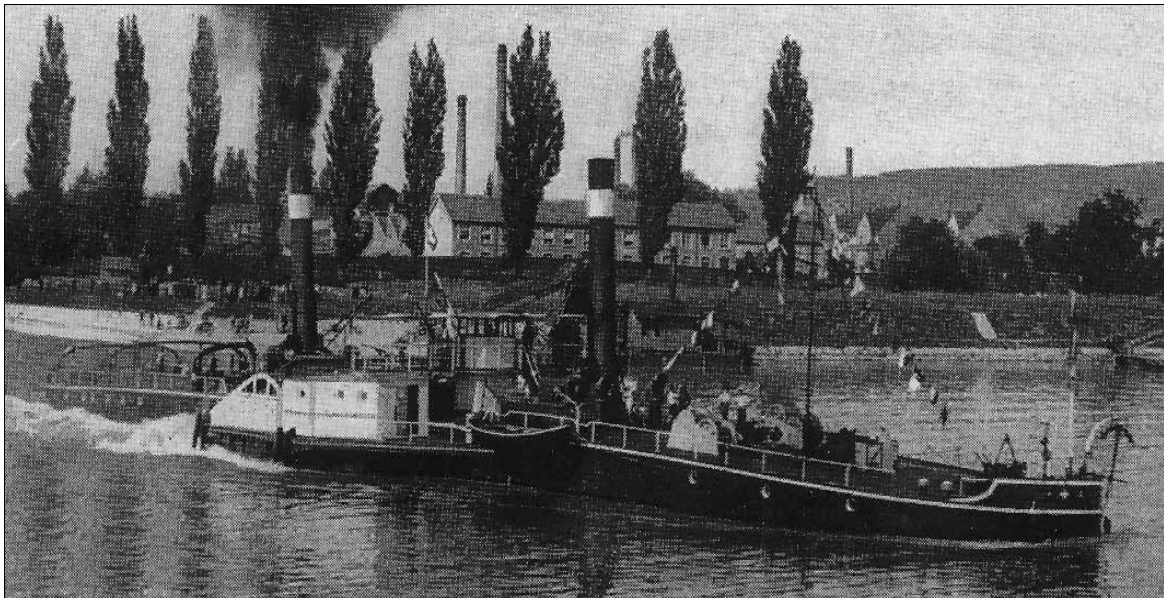
83847

die Reduktion der Tourenzahl von 4'000 Umdrehungen pro Minute der Turbine auf 45 Umdrehungen der Seitenräder. Die Firma Krupp baute dafür ein doppeltes Reduktionsgetriebe.

Die Zürich war in den ersten Jahren sehr pannen anfällig und musste mehrfach nachgebessert werden. Die Mängel betrafen jedoch nie die Dampfturbine, sondern entstanden aus der Konstruktion des Schiffes.

Die Tatsache, dass die „Zürich“ ein Unikat blieb, schmälert die Leistung in keiner Weise. Auf andern Gebieten, besonders im Bau von Stromerzeugungsanlagen, setzte sich die Dampfturbine erfolgreich durch und verdrängte sehr rasch die Kolben-Dampfmaschinen. Selbst die Strahltriebwerke der Flugzeuge arbeiten heute nach diesem Prinzip. Als Antrieb der Schlepper kamen schon bald Dieselmotoren mit Schraubenantrieb zum Einsatz und verdrängten die Raddampfer.

Heinrich Zoelly trat 1919 als Vertreter der Escher, Wyss & Cie. AG in den Verwaltungsrat der SGG und blieb bis zu seinem Tod 1937.



Als die Zürich 1923 den ersten Schleppzug in das neue Hafenbecken Kleinhüningen zog.

Die Zoelly-Turbine war der Grund dafür, dass auf dem Schlepper Zürich das vordere Deck nach unten gezogen war. Optisch kaschiert wurde dies einige Jahre später durch die Veranschung, die waagrecht nach vorn zum Bug geführt wurde.



Heinrich Zoelly, 1862 - 1937

Zwischen den Fronten

Die dramatischsten Stunden seiner Geschichte erlebte der Schlepper „Zürich“ am Freitag, 10. Mai 1940, an jenem Tag, als die deutsche Wehrmacht Holland überfiel und Rotterdam in Schutt und Asche legte. Das Schiff lag damals stundenlang zwischen den Fronten und es war einzig dem resoluten und konsequenten Auftreten des Kapitäns Robert Kauder zu verdanken, dass das Schiff und seine Besatzung die gefährliche Situation unbeschadet überstanden.

Der damalige Steuermann, Wendelin Koch, hatte den verhängnisvollen Tag später erzählt und Hans Studer hat den Bericht aufgeschrieben und mir überlassen. Nachfolgend die Schilderung von Wendelin Koch:

„Am späten Nachmittag des 9. Mai 1940 erreichten wir mit der „Zürich“, auf dem ich damals Steuermann war, Rotterdam. Nachdem wir unsere Talschiffe losgemacht hatten, fuhren wir zum Liegeplatz an der Feijenoordkade. Als die Boot sicher gemeert war, gingen ein paar Mann der Besatzung ins dortige Café. Wegen der politisch brisanten Lage herrschte eine ungemütliche Stimmung im Lokal. Schliesslich waren wir froh, wieder an Bord unserer Boot mit dem Schweizerkreuz an mehreren Stellen zu sein. Dies verlieh uns etwas Sicherheit.

Am folgenden Morgen, um etwa 04.30 Uhr, vernahmen wir ungewöhnliche Geräusche an Deck. Das sich das Steuermann-Logis auf der „Zürich“ direkt unter dem Vordeck befand, erwachte ich sofort, kleidete mich schnell an und rannte zum Niedergang hoch auf Deck. Dort traute ich meinen Augen nicht; das ganze Vordeck war voll mit deutschen Soldaten – Fallschirmjägern, wie wir später erfahren sollten. Diese waren damit beschäftigt, Munitionskisten und sonstiges Material an Bord zu schleppen. Beim Ankerspill wurde ein schweres Maschinengewehr in Stellung gebracht.

Kurz nach mir kamen auch unser Kapitän, Robert Kauder, und der erste Maschinist, Fritz Beer, an Deck. Beide waren genau so überrascht wie ich. Kapitän Kauder bewahrte einen kühlen Kopf und befahl mir, sofort die übrige Mannschaft zu wecken und an Deck zu rufen. Der erste Maschinist erhielt die Order, die Maschinen startklar zu machen.

Erst dann wandte er sich an die Soldaten mit der Frage nach dem Sinn ihres Tuns. Ein Unteroffizier antwortete ihm in ziemlich überheblichem Ton, dass hier gleich ein „lustiges Feuerwerk“ beginne und wir uns in Deckung begeben sollen. Kapitän Kauder machte ihn sodann darauf aufmerksam, dass die „Zürich“ in fünf Minuten wegfahren würde und sie die Boot bis dahin zu räumen haben. Der Unteroffizier antwortete mit barschen Worten, dass wir liegenbleiben müssen und er nicht daran denke, von Bord zu gehen.

Der Kapitän konterte mit den Worten, dass sie sich an Bord eines Schiffes eines neutralen Staates befinden und forderte sie nochmals energisch zum Verlassen der „Zürich“ auf. Darauf begab er sich ins Ruderhaus und liess den Beidraht auf dem Achterdeck losmachen. Gleichzeitig sprang der 1. Motor an. Als wir auf dem Vordeck den Vorausdraht los machten, waren bei den Soldaten erste Anzeichen von Unsicherheit zu bemerken. Robert Kauder kam dann wieder auf das Vordeck und teilte den Soldaten mit, dass sie mitfahren müssten, falls

sie nicht sofort das Schiff verlassen würden. Diese berieten sich kurz und zogen sich danach ziemlich erbost zurück an Land.

Als die Soldaten weg waren, machten wir sofort den Laufdraht los und nahmen Fahrt in Richtung Dortrecht auf. Erst weit ausserhalb von Rotterdam gingen wir dann vor Anker. Dort vernahmen wir ein tiefes Brummer am Himmel; deutsche Bomber im Anflug auf Rotterdam. Bald hörten wir die gewaltigen -Detonationen der Bomben, die im Laufe des Tages die ganze Stadt zerstörten. Wir waren froh, diesem Inferno entkommen zu sein. Dass es so gekommen ist, verdankten wir einzig unserem Kapitän, Robert Kauder.“



Zeuge der Ereignisse war Wendelin Koch,
ca.1960, als Lotse auf dem Schlepper Unterwalden, an der Kehler Brücke mit abgebautem Steuerhaus

Im 2. Weltkrieg

Trotz der langen Kriegsjahre konnten die Schweizer Schiffe lange Zeit relativ unbehelligt auf dem Rhein verkehren. Die Schweiz war auf den Import von Kohle angewiesen und exportierte im Gegenzug (und als Gegenleistung) Eisenerz vom Gonzen bei Sargans zur Verhüttung ins Ruhrgebiet (bis 1966).

Schon bei Kriegsausbruch im September 1939 wurde die Strecke Maxau – Basel für die Schifffahrt gesperrt. Die SRAG hatte ihre Schiffe in kluger Voraussicht bereits unterhalb der Maxau stationiert.

Nach dem Überfall der Deutschen Wehrmacht auf Beneluxstaaten und Frankreich 1941, kam die Schifffahrt zeitweise zum Erliegen. Besonders zu schaffen machten in diesen Wochen die Treibminen, welche französische Streitkräfte aus den elsässischen Zuflüssen in den Rhein einbrachten. In jener Zeit wurden die „Zürich“ und die „Uri“ sicherheitshalber im Otterstätter Altrhein in Sicherheit gebracht. Nach der Kapitulation von Frankreich, konnte die Schifffahrt bald wieder aufgenommen werden.

Als Folge der wachsenden Gefahr durch Bombenangriffe wurden auch die „Zürich“ ab 1944 bis nach Kriegsende in Basel zurückgehalten. Die Besatzungsmitglieder wurden im Hafen und auf dem Hofgut Spittel im Waldenburgerthal BL beschäftigt. Die Schweizerische Reederei hatte diesen Hof eigens zu diesem Zweck gekauft und ein wenig umgebaut.



Hofgut Spittel, Gemeinde Langenbruck im Waldenburgerthal BL



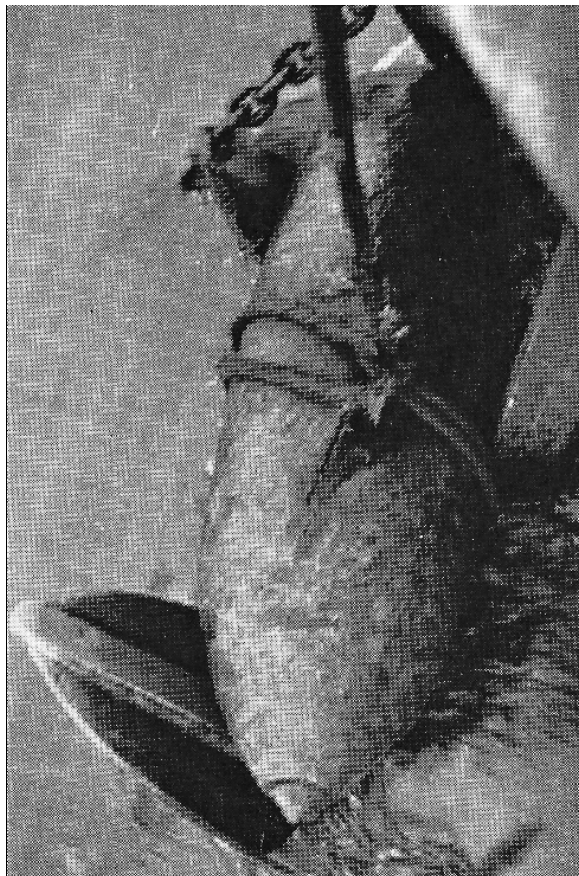
Einiges erinnert noch an die Zeit der „Schifflihuebe“ wie sie dort genannt wurden

Nach 1941 durften holländische Besatzungsmitglieder Deutschland nicht verlassen, da befürchtet wurde, dass sie in die Schweiz flüchten würden. Sie mussten aus diesem Grund jeweils ihre Schiffe ennet der Grenze in Weil verlassen und schweizerisches Schiffspersonal brachte dann die Schiffe nach Basel und wieder zurück nach Weil, wo sie von den Holländern wieder übernommen wurden.

Nachdem am 7. Oktober 1944 das Kraftwerk Kembs schwer beschädigt wurde und in der Folge der Wasserstand im Rheinhafen innert kurzer Zeit um 3 m sank, war die Rheinschiffahrt nicht mehr möglich.

Die durchgehende Schifffahrt auf dem Rhein war erst wieder ab 1946 möglich. Zuvor mussten Trümmerteile und andere Hindernisse aus dem Fahrwasser geborgen werden. Die letzte Brücke, die nur notdürftig repariert wurde und nur im Einbahnverkehr unterfahren werden konnte, stand noch bis anfangs der 60-er Jahre in Mainz.

Ein Problem bildeten noch lange Zeit die Blindgänger-Bomben in den Häfen. 1951 hievte das Klippanker der „Basodino“ in Ludwigshafen eine 500 kg Bombe vom Grund an die Oberfläche. Ein Sprengkommando konnte sie hernach an der Neckarmündung entschärfen.



26. April 1951

Ein Tag auf dem Schlepper «Zürich»

Dieser Bericht soll ein ganz normaler Tagesablaufs auf der Bergfahrt mit dem Schlepper «Zürich» und seinem Anhang wiedergeben, so wie es in den 50-er Jahren der Fall war.

Die Besatzung	
Kapitän	1. Maschinist
Steuermann	2. Maschinist
Rudergänger	3. Maschinist
1. Matrose	Koch
2. Matrose	Lotse (oberhalb Strassburg)
Schiffsjunge	

Der Schleppzug lag über Nacht irgendwo vor Anker und wird am Morgen weiterfahren. Die Schiffe haben das Nachtlicht auf halbmast hochgezogen. Auf dem Schlepper war ein Mann der Besatzung als Wachmann eingeteilt. Ihm oblag es, 45 Minuten vor der Weiterfahrt ein erstes Mal mit der Glocke zu läuten (einmal lang und einmal kurz) als Signal für die Besatzungen auf den Schleppschiffen, dass es in einer halben Stunde Zeit ist, den Anker hochzudrehen und weiterzufahren.

Die zweite wichtige Aufgabe für den Wachmann war, den Herd in der Mannschaftsküche anzufeuern und Wasser für den Morgenkaffee aufzusetzen. Genauso wichtig war aber im Winter, dass Wasser für den Ankermotor aufgesetzt wurde. Bei Frost wurde nämlich das Wasser des Ankermotors jeweils abgelassen und für einen besseren Start am Morgen warmes Wasser eingelassen. Zündhilfen, die aussahen wie Zigarettenkippen halfen im Verbrennungsraum das Anspringen des Motors.

30 Minuten vor Fahrtaufnahme wurde ein zweites Mal geläutet (einmal lang und zweimal kurz).

Auch im Maschinenrum erwachte das Leben. Zuerst mussten täglich die Seefilter für das Kühlwasser der Motoren gereinigt werden. Dann wurden die Maschinen «geturnt». Das heisst, dass die Kolben bei geöffneten Ventilen einmal hoch und runter gedreht wurden. Damit wurde verhindert, dass sich allenfalls über Nacht eingesickertes Wasser nicht im Zylinder sammeln und beim Start den Motor beschädigen kann. Dann musste der Ölstand kontrolliert werden, Frischöl für die Boschöler (Zylinderschmierung) nachgefüllt werden. Letztlich mussten noch die Wellenbremsen gelöst werden. Dann waren die Maschinen klar und konnten mit Pressluft und einem Druck von ca. 30 Atü gestartet werden. Dabei wurde die Hälfte der Zylinder mit Pressluft in Betrieb gesetzt, während die restlichen Zylinder «zündeten» und den Motor auf Touren brachten.

Wenn die Maschinen liefen, gab der Kapitän das Zeichen zum Lichten der Anker (einmal lang, dreimal kurz). Dann wurden auf allen Schiffen des Schleppzugs die Anker hochgezogen. War das hinterste Schleppschiff klar, so zog man dort die Laterne von Halbmast ganz hoch (bei Tageslicht die Flagge). Dann konnten auch die vorderen Kähne einer nach dem andern von hinten nach vorn die Bereitschaft signalisieren. Hatte die Nummer eins, also der vor-derste Kahn das Licht oder die Flagge oben, konnte der Kapitän der Maschine «Volle Kraft

voraus» befehlen. Nachher trat der Kapitän auf die Brücke auf der Steuerbordseite und schlug auf der Glocke das „In Gottes Namen gute Fahrt“ Signal. Dieses Signal war einige kräftige Schläge auf die Glocke und dann kurzer Halt und dann „dreimal kurz“. Während diesem Signal nahmen sowohl Kapitän und Steuermann die Mützen vom Kopf.

Auf den Dampfbooten

Auf den Dampfbooten war der Aufwand unter Deck grösser. Je nach Grösse der Boot, arbeiteten dort 5 – 6 Heizer. Eine Stunde vor Fahrtbeginn mussten die Heizer in den Kesseln den Dampf hochfahren. Über Nacht hatten sie das Feuer unter den Kesseln «abgedeckt», d.h. die Glut wurde mit Kohle bedeckt und die Zu- und Abluft auf ein Minimum gedrosselt. Dies bewirkte, dass am Morgen noch genügend Glut da war um sogleich das Feuer wieder zu entfachen. Schlacke und Asche wurden über den Ascheschacht über Bord geworfen. Bevor das Schiff die Fahrt aufnehmen konnte, musste der Dampfdruck in den Kesseln genügend hoch sein, denn sowohl die Ruderanlage als auch die Anker- und Strangwinden wurden mit Dampf angetrieben.

Während der Fahrt mussten die Heizer regelmässig Kohle nachzuschaukeln und lösten sich dabei ab. Heizer zu sein bedeutete Schwerarbeit. Für die Zufuhr von Wasser in den Kessel waren die Maschinisten zuständig. Gerade das Wasser konnte zum Problem werden, denn durch das kalte Wasser sank der Dampfdruck im Kessel augenblicklich und entsprechend auch die Leistung der Maschine und manchmal im dümmsten Moment. Wenn der Kapitän mal auf der Brücke tobte, dann war es meistens genau deswegen.

Dann mussten die Matrosen noch den Draht entfernen, der über das Achterdeck von einer Schiffseite zur andern gespannt war. Dieser Draht verhinderte, dass die Schlepptrossen seitlich neben das Schiff fallen und beim Anfahren in die Schrauben geraten konnten.

Der Schiffshaushalt

Die Schiffsbesatzung der Schlepper bildete jeweils einen Haushalt mit entsprechender Kasse. Der Schiffskoch besorgte den Einkauf. Meistens musste ihm dabei der Schmelzer beim Tragen helfen. Im Oberrhein, wo die Orte nicht am Ufer lagen und kein Proviantboot weit und breit, liess man auf den grossen Booten das Motorboot zu Wasser und fuhr dem Schlepptzug ein Stück voraus, um im Dorf einzukaufen. Dann brachte dann die Waren wieder mit dem Boot an Bord.

Der Schiffskoch bereitete immer das Mittagessen und das Nachtessen zu. Wöchentlich legte er die Rechnung vor und zog von jedem «Mitesser» seinen Anteil für die Mahlzeiten ein. Die Verpflegung des Lotsen wurde vom Kapitän übernommen, der wiederum mit der Reederei abrechnete. Der Kapitän und der 1. Maschinist, sofern sie verheiratet waren und ihre Frauen mitführen, führten einen eigenen Haushalt. Sonst liessen auch sie sich vom Koch verköstigen. Frühstück und Zwischenmahlzeiten organisierte sich jedes Besatzungsmitglied selbst. Dazu stand jedem ein Schrankfach zum Aufbewahren von Brot, Kaffeepulver, gezuckerte Kondensmilch, Konfitüre, Wurst etc. zur Verfügung. Bis in die 50-er Jahre gab es auf den Schiffen keine Kühlmöglichkeiten.

Erst wenn der Schlepptzug volle Kraft voraus fuhr, war es Zeit für einen ersten Kaffee, doch schon ein paar Minuten später ging man zum «Tauwaschen» auf Deck über. Im nächtlichen Tau hatte sich der Schmutz aus der Luft und auch der Russ aus den Schiffskaminen auf dem Deck abgesetzt und liess sich mit Wasser und Schrubber relativ leicht entfernen. Der

Rudergänger spritze mit dem Schlauch und die Matrosen und der Schiffsjunge fegten mit dem Schrubber. Auf den Schleppkähnen geschah dasselbe, nur mussten die Matrosen das Wasser mit dem Schöpfeimer an Deck holen. Nicht jeder beherrscht die Technik mit dem besonderen Zwick damit der volle Eimer fast von selbst in die Hand sprang. (Ich selbst hatte dies auf der Padella» gelernt und nie mehr vergessen.)

Allerdings konnte es dabei leicht zu Reibereien mit den Maschinisten kommen. Wenn auf Deck mit dem Wasserschlauch hantiert wurde und vorher nicht alle Bullaugen und sonstigen Öffnungen zum Maschinenraum penibel geschlossen wurden, reagierten die Maschinisten sauer und nachtragend. In dieser Beziehung waren sie sehr empfindlich. Aber sonst war das Deck- und das Maschinenpersonal eine gute Gemeinschaft, die auch für einander eintrat, wenn es z.B. mal in einer Ruhr'schen Kneipe zum Streit mit andern kam.

Erst jetzt war es Zeit für das Frühstück. Jeder bereitete es sich nach seinem Gutdünken zu. Meistens wurde statt teurem Kaffee ein billiger Ersatz getrunken. Die Bekannteste hiess «Caro», der aus Gerstenmalz, Zichorie, Roggen und Feigen bestand und auch etwa so schmeckte. (Nach dem Motto: «Wenn du nicht hast, was du liebst, musst du lieben was du hast».) Kaffee war in Deutschland sehr teuer und wurde von den Besatzungen vor allem in Holland oder in der Schweiz eingekauft.

Um 8 Uhr war dann offizieller Arbeitsbeginn für die ganze Besatzung. Arbeit gab es immer und gerade das Spleissen der Schlepp- und Turnstränge war eine sehr anspruchsvolle Arbeit. Aber bei kaltem und schlechtem Wetter konnte man es unter Deck in der Achterpiek auch einmal ruhiger angehen lassen. Es gab dort unter Anderem einen grossen Vorrat von Putzfäden.....

Der Rudergänger löste jeweils den Steuermann ab, wenn dieser mal Pause machen oder essen wollte. Im Steuerhaus waren sie immer zu zweit. Der Kapitän liess den Schleppzug kaum jemals aus den Augen und wenn ein Kahn ungebührlich auszuscheren drohte, liess er dann rasch und ausgiebig das Schiffshorn ertönen.

Mittagszeit wurde von 12 bis 13 Uhr gehalten. Dann gingen die Arbeiten an Deck bis 17 Uhr weiter. Am Samstagvormittag wurden vor allem Putzarbeiten ausgeführt, bevor man die Arbeiten ruhen liess. Die Tradition des samstägliches Putzen führten viele Schiffer ihr Leben lang weiter. Kürzlich erzählte mir Hans Sturzenegger, legendärer Kapitän der «Zürich», dass er immer am Samstag seine Wohnung putze, wie er es zu seiner Schifferzeit gemacht habe. Am 22. August 2019 ist er hundert Jahre alt geworden und fährt noch immer mit seinem Auto im Elsass umher.

Auf den Schleppern war die Zuständigkeit genau festgelegt. Der Rudergänger war für die Pflege der Ankerwinde zuständig und die Matrosen für die Winden und Klemmen der Schlepptrossen verantwortlich und weder Rudergänger noch Matrosen, nicht einmal der Schiffsjunge hatten etwas in der Maschine zu suchen.

Eine alte Regel besagte: «Fahr nie an einem guten Ankerplatz vorbei». Wenn es Zeit und ein geeigneter Ankerplatz in Aussicht war, gab die Boot eine halbe Stunde vor dem Ankern das Signal mit der Glocke oder ausserhalb der Städte mit dem Horn (einmal lang einmal kurz. Eine Viertelstunde später ertönte das zweite Signal (einmal lang, zweimal kurz). Dabei wurde

die Fahrt sukzessive verlangsamt bis der Schleppzug in der Strömung still stand. Dann kam der Befehl zum Anker setzen (einmal lang, dreimal kurz). Wenn das Anker hielt, wurde das Nachtlicht auf Halbmast gezogen und er kehrte auf den Schiffen Ruhe ein. Mit einem Glockenzeichen gab der Kapitän dem ganzen Schleppzug bekannt, um welche Zeit es am Morgen weitergehen soll. Ein kurzer Glockenschlag pro Stunde und ein ganz kurzer für die halbe Viertelstunden wurden nicht signalisiert.

War man im Strom vor Anker war die letzte Amtshandlung im Maschinenraum das Anziehen der Wellenbremsen. Damit wurde verhindert, dass sich die Schrauben in der Wasserströmung die ganze Nacht mitdrehten und dadurch das Getriebe belasteten und auch ein unangenehmes Geräusch machten.

Schlitze putzen

Ein Ritual, das immer erst nach Feierabend stattfand, war das Putzen der Abluftschlitze der Maschinen. Da bei den 2-Takt Motoren die Abluft über Öffnungen in der Zylinderwand in den Kamin strömten, setzten sich diese Löcher jeweils langsam mit Russ zu. Das führte zu einer schlechteren Verbrennung und zu Leistungsverlust. Besonders vor der Bergfahrt im Gebirge und im Oberrhein, wo es auf jede Pferdestärke ankam, hiess es am Abend, wenn man vor Anker lag und eigentlich Feierabend hatte, stattdessen: «Schlitze putzen».

Da geteiltes Leid auch hier nur halbes Leid war, arbeitete man zusammen. Einer löste die Schrauben vor den Zylindern auf der Abluftseite während der andere mit einem besonderen Haken die Russstücke aus den Zylinderöffnungen kratzte und in einen Kessel wischte. Dabei konnte nicht verhindert werden, dass ein Teil des Russes noch in der Anlage blieb und am Morgen beim Starten zum Kamin hinausflog und sich als schwarze Krümel auf das Deck setzte. Auf den Booten war diese Arbeit den Maschinisten vorbehalten, auf den Frachtern den Matrosen.

Einer musste aber noch Bordwache schieben. Das bedeutete, dass er an Bord bleiben musste, während die andern sich von ihm mit dem Nachen an Land rudern liessen. Wenn sie dann wieder am Ufer standen und nach dem Schiff riefen, musste er sie wieder an Bord holen. Erst wenn alle Besatzungsmitglieder wieder an Bord waren, konnte er sich zur Ruhe legen, stellte aber mit Vorteil den Wecker, denn der Wachmann war verantwortlich, dass am Morgen rechtzeitig die Glocke geläutet wurde. Sollte er sich verschlafen, dann hätte er wohl einen unvergesslichen Morgen erlebt, denn die Kapitäne waren in diesen Fällen nicht gerade zimperlich.

So war damals das, was man später die gute alte Zeit nannte. Das galt natürlich nicht nur für den Schlepper «Zürich» sondern für alle grossen Booten.

Aus Gesprächen mit Hans Studer und Hans Gilgen

Die Kapitäne der „Zürich“

1922 – 1923, **Anton Platz**, aus Rheindürkheim, übernahm den Rad-Dampfturbinen-Schlepper „Zürich“ 1922 ab der Werft in Basel.

1923 – 1938, **Jean Babtist Reinehr**, genannt „Schampes“, aus Niederheimbach, war vorgängig Steuermann auf der „Zürich“ und übernahm diese als Kapitän, nachdem 1923 Anton Platz auf die neue „Bern“ wechselte. Kapitän Reinehr blieb bis zum Umbau der „Zürich“ von der Räderboot zum 3-Schrauben-Schlepper im Jahr 1938. Da er mit der neuen Technik grosse Mühe bekundete, tauschte er mit Friedrich Krieg, dem Kapitän der Räderboot „Luzern“.

1938 – 1939, **Friedrich Krieg**, aus Ludwigshafen/Rh., führte die „Zürich“, bis er 1939 den neuen Schlepper „Uri“ ab der Werft übernahm.

1939 – 1946, **Robert Kauder**, aus Neuburg/Rh., war zuvor Kapitän der „Rheinkontor 1“ und übernahm die „Zürich“ von Friedrich Krieg. 1948 wechselte er auf die „Uri“. 1965 übernahm er das Passierschiff Ursula.

1947 – 1967, **Hans Sturzenegger**, von Wolfhalden AR, wuchs als Sohn eine Schweizer Melkers in der Nähe von Kerpen NWR auf. Er heiratete eine Elsässische Schiffertochter und kam 1942 nach dem Verlust des eigenen Schiffes als Matrose und Schiffsführer zur Schweizerischen Reederei. Als nach dem Krieg Holland ein Ein- und Durchreiseverbot für deutsche Staatsangehörige ausgesprochen hatte, wurde er am 3. August 1947 zum Kapitän der „Zürich“ befördert. Die „Zürich“ war damals der einzige Langstreckenschlepper, der dank seiner ausschliesslich aus Schweizern bestehenden Besatzung, in die holländischen Seehäfen fahren durfte. Hans Sturzenegger führte die „Zürich“ bis am 7. Dezember 1967. Er wohnt in Oberschaeffelsheim bei Strassburg F und feierte am 22. August 2021 bei guter geistiger und körperlichen Verfassung seinen 102. Geburtstag.



Hans Sturzenegger

Hans Sturzenegger trat am 21. März 1942 als Matrose in die damalige Schweizerische Reederei AG ein. In dieser Funktion fuhr

er auf "Edelweiss 16", "Bern", "Ticino", "Alpina 3" und "Edelweiss 24". Am 26. Mai 1944 wurde Hans Sturzenegger zum Schiffsführer befördert und fuhr zunächst als Ablöser auf "Alpina 3", "Edelweiss 24" und "Alpina 1". Am 8. November 1945 erhielt er MS "Arbedo" als festes Schiff und blieb auf diesem bis am 27. April 1947.

Ab 3. August 1947 bis 7. Dezember 1967 verblieb Hans Sturzenegger auf Schlepper "Zürich". Danach fuhr er wieder ein Jahr

lang als Schiffsführer-Ablöser, bis ihm Ende April 1968 MS "Valgronda" übergeben werden konnte. Auf diesem Schiff fährt Hans Sturzenegger heute noch.

Zu seinem 40-jährigen Dienstjubiläum gratulieren wir Hans Sturzenegger und danken ihm für seinen Einsatz und seine Treue zu unserem Unternehmen recht herzlich.

Wir wünschen ihm für die kommenden Jahre viel Glück, Gesundheit und weiterhin "GUTE FAHRT".

Zum 40-jährigen Dienstjubiläum 1982, im Leventina-Heft der SR

Nicht vergessen sollte man die zahlreichen Ferienablöser und interimistischen Kapitäne, die jeweils für kurze Zeit die „Zürich“ führten. Von ihren Namen sind nur wenige bekannt.

Schlepper «Zürich» im Zeitraffer

- 1868 Am 17. Oktober schliessen die Staaten Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederlande und Preussen einen Vertrag, der unter dem Namen **Mannheimer Akte** bekannt ist und die Freiheit des Transports von Waren und Personen garantiert.
- 1919 Im Friedensvertrag von Versailles wird die Schweiz als gleichberechtigtes Mitglied in Bezug auf die Rechte als Anrainerstaat akzeptiert
- 1919 Am 12. Februar wird in Bern die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft (SSG) mit Sitz in Basel gegründet.
- Die SGG bestellte bei der Escher Wyss & Co. A.G. in Zürich, den Seitenradschlepper «Zürich».
- Die SSG bestellte bei der Buss A.G. Eisenkonstruktionen, Kessel- und apparatebau, in Basel, 4 Kähne, die speziell für die Fahrt auf dem Oberrhein konzipiert waren.
- 1920 Im Januar bestellte die Escher Wyss A.G. bei der Fa. Buss AG den Bau und die Lieferung des Schleppers «Zürich». Sämtliche Pläne arbeitete die Escher Wyss A.G. aus und konstruierte die Dampfmaschine in ihren Werkstätten in Zürich.
- Mit Beschluss vom 20. August 1920 bewilligte die Bau-Direktion des Kantons Aargau der Buss AG die Errichtung und den Betrieb einer Werftanlage am linken Rheinufer oberhalb der Einmündung der Ergolz für 5 Jahre.
- Gleichzeitig wurde mit dem Bau der Werftanlage begonnen und im Frühherbst erfolgte die Kiellegung des ersten Frachtkahns «Ergolz». Kurze Zeit später wird die «Birs» auf Kiel gelegt.
- 1921 Am 30. April erfolgt der Stapellauf des 1. Frachtschiffes und wird auf den Namen «Ergolz» getauft. Im Sommer ebenso die «Birs».
- Im Herbst erfolgte der Stapellauf des Schleppers «Zürich».
- 1921 Am 5. November werden die «Ergolz» und die «Birs» gemäss Protokoll von der SSG übernommen.
- Die SGG bestellte vier weitere Kähne gleicher Bauart bei der Buss A.G.
- 1922 Nach dem Stapellauf in Augst erhielt die «Zürich» ihre Räder wegen der schmalen Durchfahrt erst unterhalb der Schleuse.
- 1923 Nach längeren Probefahrten und Nachbesserungen wurde die «Zürich» definitiv in Betrieb genommen.
- 1937/38 wurde die «Zürich» auf der Gutehoffnungshütte-Werft in Walsum vom Dampfturbinen-Radschlepper zum Dreischrauben-Dieselschlepper umgebaut. Drei Sulzer Dieselmotor erzeugten eine Leistung von je 800 PS womit die Zürich damals der stärkste Schlepper auf dem Rhein war. Die Jungfernfahrt war am 12. Januar 1938.

- 1941 Die «Zürich» und die «Uri» wurden im Otterstätter Altrhein stillgelegt und getarnt. Der Grund waren Treibminen, die von der Résistance aus dem elsässischen Nebenflüssen in den Rhein geleitet wurden und die Schifffahrt gefährdeten. Nach der Kapitulation Frankreichs konnte die Schifffahrt wieder aufgenommen werden.
- 1944 Im Herbst wurde die «Zürich» nach Basel beordert und aus Sicherheitsgründen bis nach dem Krieg stillgelegt.
- 1946 Die «Zürich» war erstmals wieder im Einsatz. Ein 40 m langes Element der Brücke von Breisach wurde auf zwei Frachtschiffe gesetzt und mit der «Zürich» 25 km weiter Stromaufwärts geschleppt und bei Neuenburg/Chalampé in die dortige Brücke eingesetzt, begleitet vom «Lällekönig».



Ein spektakulärer Einsatz

- 1947 Als auf dem Rhein das Fahrwasser von den zahlreichen Wracks und Trümmern geräumt war, konnte die «Zürich» ihre Fahrten wieder aufnehmen. Da Holland keine Deutschen Staatsangehörigen einreisen liess, wurde die «Zürich» mit einer rein schweizerischen Besatzung nach Holland beordert und fuhr die nächste Zeit unter Kapitän Hans Sturzenegger jeweils mit Schleppschiffen die Strecke Rotterdam Ruhrort hin und her. Von der Ruhr wurden die Schleppschiffe mit der «Uri» weiter stromaufwärts geschleppt.
- 1960 Da die Zahl der Schleppschiffe laufend zurückging, wurden viele Schlepper stillgelegt oder verschrottet. Auch die «Zürich» hatte in der Folge längere Liegezeiten zu erdulden.
- 1967 Nach 30 Jahren als Kapitän der «Zürich» verliess Hans Sturzenegger die Brücke und fuhr bis zu seiner Pensionierung 1989 auf Frachtschiffen.
- 1970 Anfangs Januar wurde die «Zürich» aus dem Schiffregister in Basel ausgetragen. Sie soll nach Holland verkauft und danach auf Zeeland im Deichbau eingesetzt worden sein. Im gleichen Jahr wurde sie bei der Van Heyghens NV in Gent B abgewrackt.



Die «Zürich» im Vorhafen einer Schleuse

Werft der Buss AG in Augst 1919 – 1925

Legende zu den Bildern aus dem Staatsarchiv Basel-Landschaft

Unter der Signatur StABL SL 5120 28 befinden sich im Staatsarchiv BL 14 Fotoglasplatten zur Schiffswerft Buss AG in Kaiseraugst. In Klammern stehen jeweils die Signaturen der einzelnen Bilder.



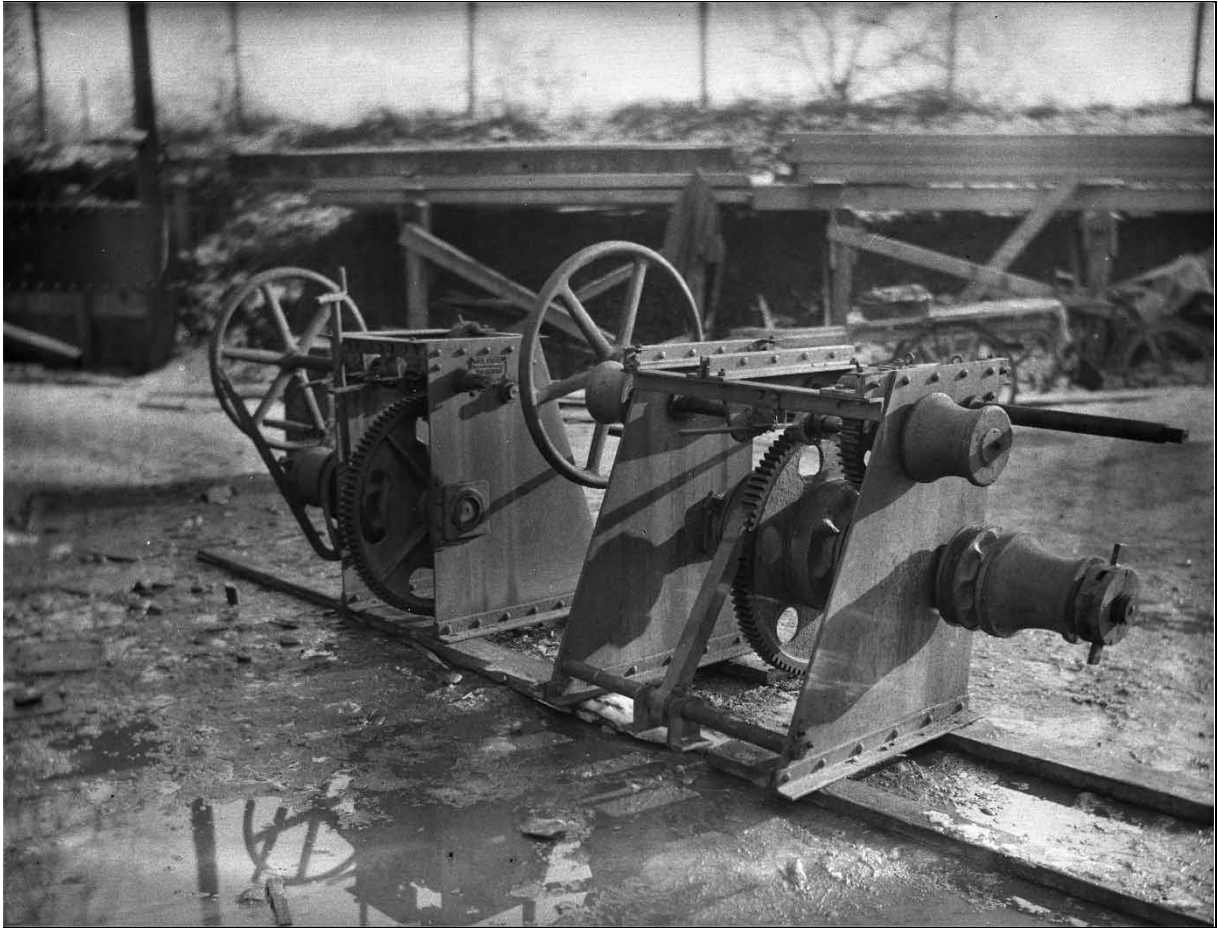
(StABL SL 5120 28 00.01)

Werftareal der Buss AG, Augst, oberhalb der Einmündung der „Ergolz“ in den Rhein, auf dem Boden der Gemeinde Kaiseraugst. Die Werft ist zum grossen Teil bereits eingerichtet. Am linken Bildrand und in der Bildmitte sind Arbeits- und Werkstattbaracken aufgestellt. Am Ufer wird die Sohle (Plattform) für das erste Schiff, die „Ergolz“, eingerichtet. Zwei Portalkrane, die auf Schienen laufen, sind ebenfalls bereits aufgestellt. Der Platz für die Schiffe Nr. 2, „Birs“, und 3, Schlepper „Zürich“, wird eingerichtet. Auffallend ist die Menge an Bauholz, die für die Unterlage verwendet werden. Die Aufnahme entstand vermutlich im Sommer 1920.



(StABL SL 5120 28 00.02)

Dieses Bild ist kurze Zeit später entstanden. Auf dem Platz 1 werden die Kielplatten der „Ergolz“ ausgelegt. Im Vordergrund stehen Holzböcke, die später für die Arbeiten an der Schiffswand verwendet werden.



(StABL SL 5120 28 00.03)

Im Zentrum des Bildes stehen zwei einfache Winden, die sowohl für Seile als auch für Ketten verwendet werden können. Gemäss dem Herstellerschild an der linken Winde stammen sie von der Firma Carl Bringe, Fabrik für Hebezüge, Köln Ehrenfeld. Es ist anzunehmen, dass diese Winden benutzt werden, um die Schiffe ins Wasser zu ziehen und nicht als Ankerwinden auf den Schiffen.



(StABL SL 5120 28 01.00)

Es ist inzwischen Herbst geworden. Die Bäume haben das Laub verloren. Der Bau der „Ergolz“ macht Fortschritte. Auf dem mittleren Platz ist bereits mit dem Bau der „Birs“ begonnen worden. Die Sohle ist aber erst auf der Steuerbordseite erstellt, jene für den Schlepper „Zürich“ ist aber schon fertig.



(StABL SL 5120 28 01.01)

Der Bau der ersten Kähne schreitet voran. Es werden jetzt die Seitenplatten angeietet. Die Portalkrane sind versetzt worden und stehen jetzt über der „Birs“.



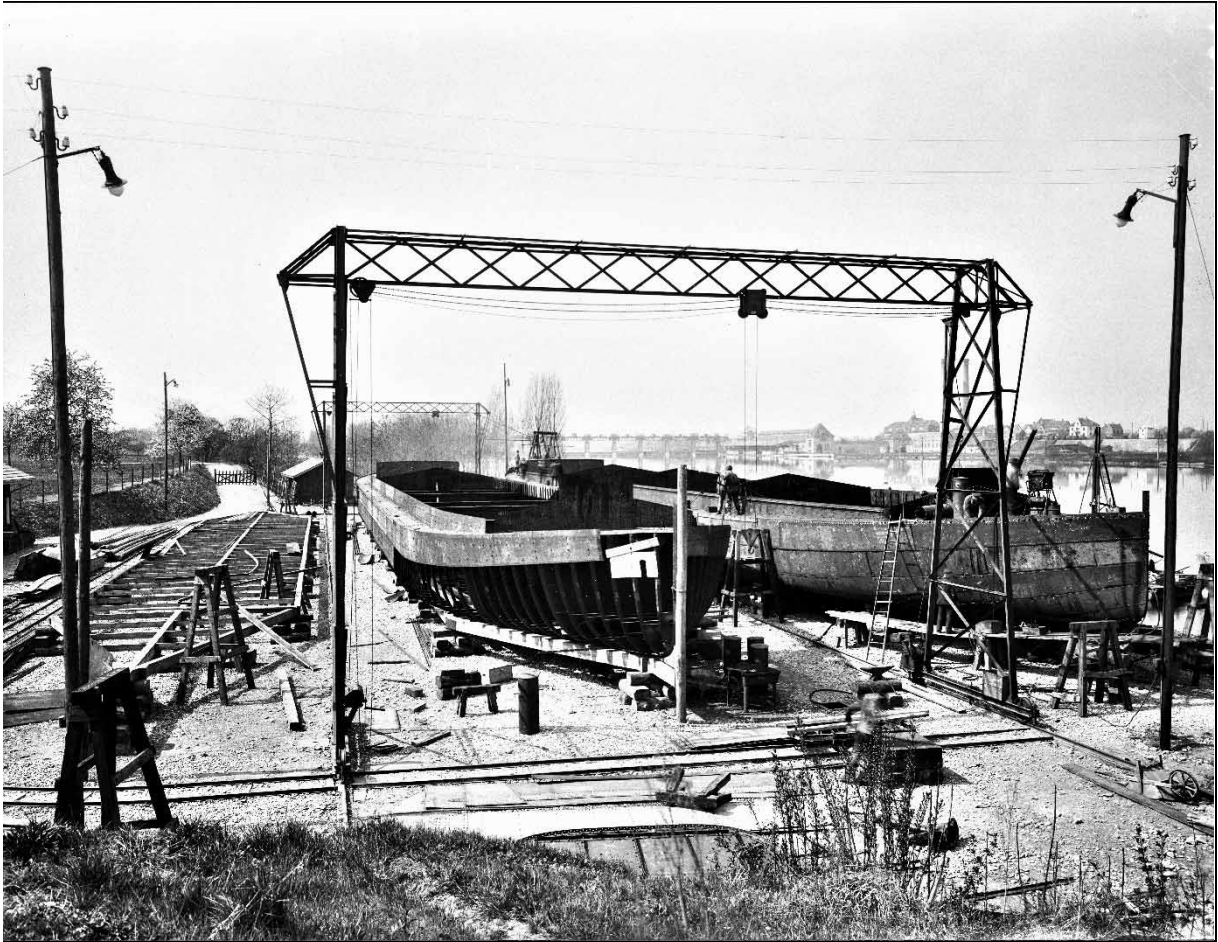
(StABL SL 5120 28 01.02)

Diese Aufnahme wurde praktisch zur gleichen Zeit gemacht. Der Fotograf hat wohl nur seinen Standort verschoben.



(StABL SL 5120 28 02.00)

Inzwischen ist es Frühling 1921 geworden, die Bäume im Hintergrund auf der Wiese stehen in voller Blüte. Die „Ergolz“ wird langsam für den Stapellauf vorbereitet.



(StABL SL 5120 28 02.01)

Die beiden Aufnahmen wurden wohl kurz nacheinander gemacht. Nur der Standort der Arbeiter ist verändert.



(StABL SL 5120 28 04.00)

Die Uferpappeln beginnen zu grünen. Die „Ergolz“ scheint schon bald für den Stapellauf bereit. Am Ufer sind Arbeit mit dem Einrichten der schrägen Helling beschäftigt.



(StABL SL 5120 28 04.01)

Der grosse Moment ist da. Die „Ergolz“ wird am Samstag, den 30. April 1921 als erster in der Schweiz gebauter Frachtkahn vom Stapel gelassen, Gut zu sehen sind die Schlitten, die das Schiff sozusagen ins Wasser tragen. Die schäumende Gischt verrät aber, dass es sehr schnell ging.



(StABL SL 5120 28 07.00)

Die Bäume stehen jetzt in vollem Laub. Die „Ergolz“ schwimmt und ist am Ufer vertäut. Bereits ist das Lückendach über den Laderäumen angebracht. Am Ufer sind die grossen Balken der Helling gut zu sehen. Die „Birs“ scheint auch bald bereit zum Stapellauf. Die „Ergolz“ und die „Birs“ wurden am 5. November 1921 in Basel von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft formell übernommen.

Die beiden Portalkräne sind jetzt über dem Schlepper „Zürich“ aufgebaut. Der Bau der „Zürich“ ist schon recht fortgeschritten. Gut ist das charakteristische nach unten geneigte Vorschiff zu sehen. Dies war notwendig für die Zoelly-Turbine als Schiffsantrieb.



(StABL SL 5120 28 07.01)

An der „Zürich“ wird emsig gearbeitet. Gut zu sehen sind die zahlreichen Spannten, die zeigen, wie stark dieses Schiff gebaut wird. Von den seitlichen Radkästen ist noch nichts zu sehen, denn diese werden erst später nach der Passage der Schleuse Augst in Kleinhüningen angebracht. Auf dem Bild ist vorn ein Gleis zu sehen. Die schweren Eisenteile werden mit Rollwagen zu den Schiffen gebracht. Ein kleines Detail sind die schrägen «Dächli» über den Zaunpfosten, die eine vorzeitige Fäulnis verhindern.



(StABL SL 5120 28 07.02)

Dieses Bild wurde wohl zur gleichen Zeit aufgenommen.



(StABL SL 5120 28 09.00)

Der Stapellauf des Schleppers „Zürich“ mit vielen Gästen und grosser Beflaggung im August 1921. Wahrlich ein grosser Tag für die Schweizerische Rheinschiffahrt. Die „Zürich“ blieb der einzige in der Schweiz gebaute Schlepper. Nachher gingen auf der Werft die Arbeiten für 8 weitere Schleppkähne weiter. Später folgte noch das Passagierschiff Rheinfeldern und mehrere Wasserbauschuten und auch die noch heute in Betrieb stehende Fähre Rheinfeldern-Herten. 1935 kam das Aus für diese Werft und der Rückbau der Anlage. Heute befindet sich dort der Campingplatz und das Schwimmbad Kaiseraugst.

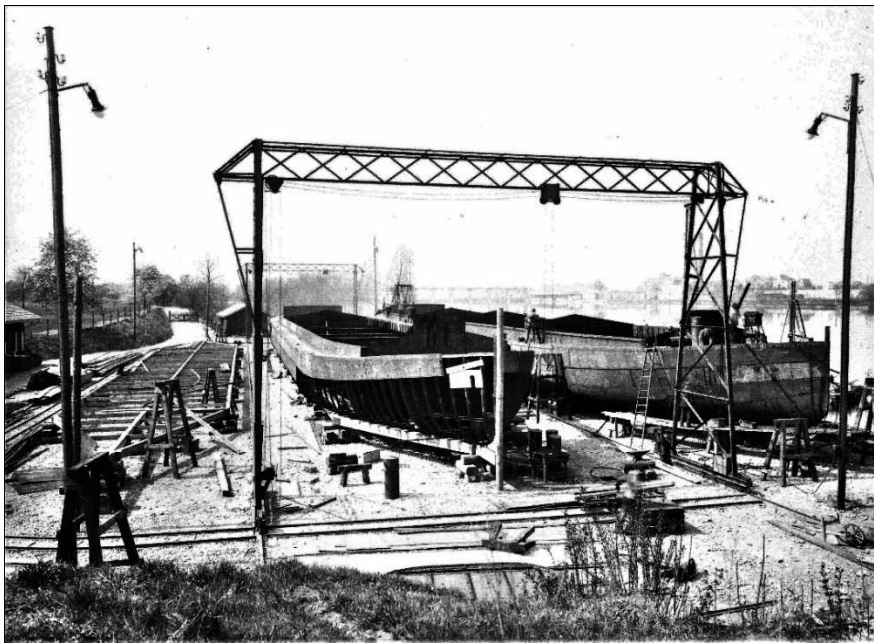
Die Glasnegative sind zum Teil beschädigt, insbesondere

StABL SL 5120 28 04.01 und StABL SL 5120 28 09.00

Seegrasmatratzen für den Schiffmann - Strohsäcke für die Matrosen

Archive sind immer wieder für Überraschungen gut. Nicht nur, dass man beim Hinauskommen mehr Fragen hat als beim Hineingehen. Es kommen oft auch Dinge zum Vorschein, die man gar nicht gesucht hat, die aber umso interessanter sind.

So erging es mir wieder einmal, als ich das Archiv der Georg Fischer AG in Schlatt TG besuchte. Diese Firma hatte vor Zeiten die Buss AG, Stahlbau, übernommen und eben jene Buss AG hatte seinerzeit in Augst Schiffe für die Schweizerische Schlepsschiffahrtsgenossenschaft, «Schleppi» genannt, gebaut.



Auf der Werft in Augst, rechts die Ergolz, in der Mitte die Birs und links wird der Unterbau für die Zürich vorbereitet



Der Stapellauf der Ergolz am 30. April 1921, der erste in er Schweiz gebaute Schleppekahn

Eigentlich suchte ich erfolgreich nach Dokumenten zum Bau des Schleppers Zürich, als mir ein grosses Dossier mit Unterlagen zum Bau von Schleppkähnen in den Jahren 1920 bis 1925 in die Finger kam.

Kaiserängst, 5 Nov. 1921.

Protokoll.

Die Unterzeichneten haben am heutigen Tag festgestellt, dass die von der Schweizerischen Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel der Firma Buss A. G. Basel im Auftrag gegebenen Schleppkähne „Ergolz“ und „Birs“ gemäss Vertragsvorschriften in allen Teilen hergestellt und mit heutigem Tag betriebsfertig von der Schweizerischen Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel übernommen worden sind.

Für die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel.
H. W.

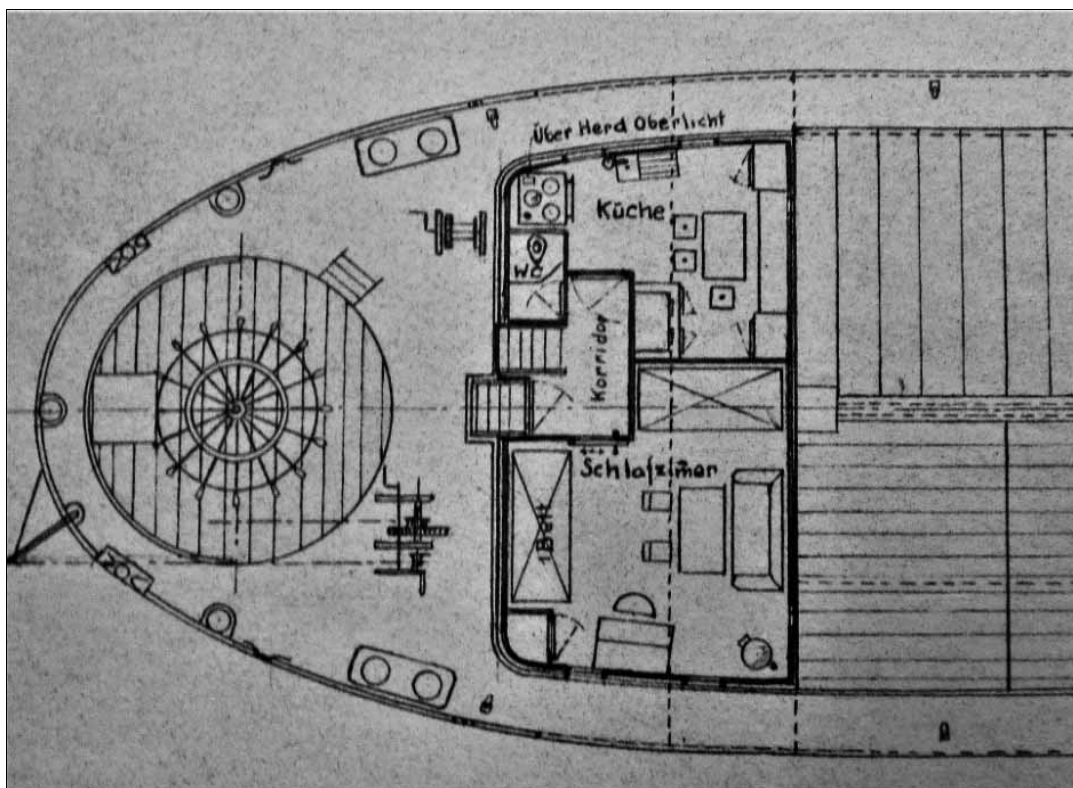
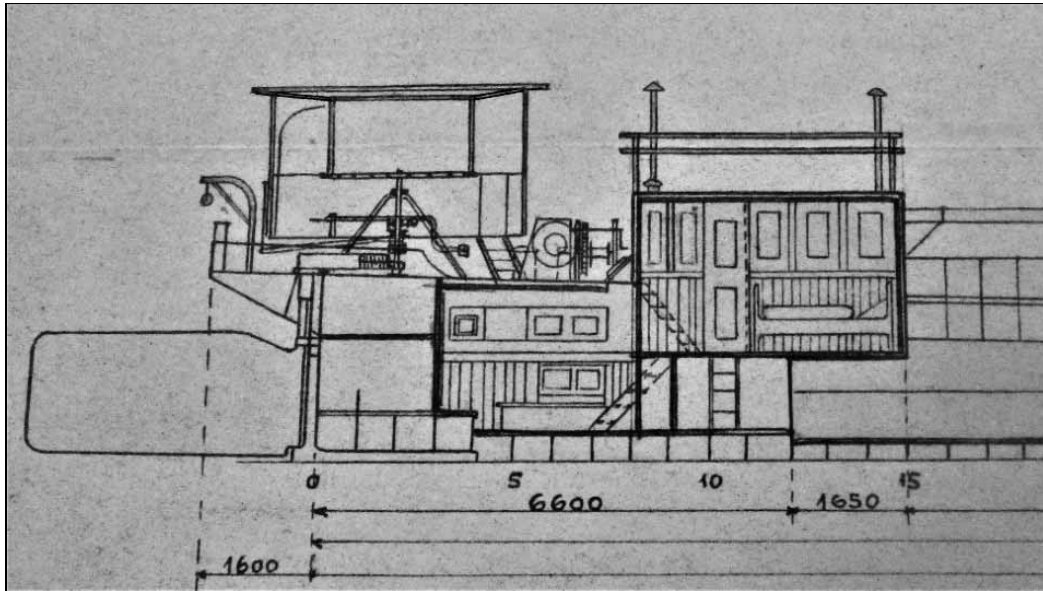
Für die Firma A. G. Buss
O. Keller

Übernahmeprotokoll der Schiffe Ergolz und Birs vom 5. November 1921

Diese Schiffe waren damals von der «Schleppi» in Auftrag gegeben worden. Ihr geringer Tiefgang von 195 cm machte sie besonders für die Fahrt auf dem Oberrhein tauglich. Zwei der Laderäume waren mit 15 m mehr als doppelt so lang wie die Übrigen und für lange Stückgüter geeignet, das von vorn bis hinten gerade verlaufende Deck liess aber noch viel Längere zu, wie z.B. Eisenbahnschienen. Durch das ebene Deck und die niedrigen Aufbauten lagen die Schiffe optisch sehr tief im Wasser, was dazu führte, dass sie bald in deutschen und holländischen Schifffahrtskreisen den Spitznamen «Schweizer Unterseeboote» erhielten. Bei den eigenen Leuten waren die Schiffe dieser Serie als «Pritschen» bekannt, offiziell hiessen sie aber Buss-Schiffe, nach der Herstellerin, der Firma Buss AG in Pratteln.

Allerdings ging man bei der Planung dieser speziellen Schiffe für den Oberrheinschiffe sehr sorgfältig zu Werk und liess sogar bei der Schiffsbautechnischen Versuchsanstalt in Wien Schleppversuche mit Modellen machen. Dieser Aufwand machte sich aber dann durch die gute Schleppfähigkeit durchaus bezahlt.

Diese Schleppkähne waren, wie damals noch üblich, mit einem liegenden Haspel (Steuerrad), bekannt und berüchtigt als «Nierenquetsche», ausgerüstet. Dadurch bestand auf dem Achterdeck relativ viel freier Platz.



Die Schifferwohnung mit dem Steuerstand

Das Inventar der Buss-Schiffe war der damaligen Zeit entsprechend und ist genau mit 109 Positionen aufgelistet. Viele Sachen sind uns noch recht gut bekannt, z.B. ein Nebelhorn,

eine Kaffeemühle, ein Beiboot aus Holz, ein Verbandskasten mit Inhalt, 3 Schrubber mit Stiel etc.

Einiges kennen wir noch vom Hörensagen wie das Salz- und Mehlfass, Seegrasmatratzen (für den Schiffmann), Strohsäcke mit Inhalt (für die Matrosen), Pumpe mit Spülstein, ein Fliegenkasten (nicht für die Fliegen, sondern gegen sie), Brittelhaken, Fuchsschwanz usw.

Von einigen Sache haben wir, leider oder gottseidank, heute keine Ahnung mehr. Was sind zum Beispiel Fretter, Tischbolzen, Kinnbacken, Hinlanger aus Manila 6 m, Fischbolzen, Seiher und so fort? Es ist sogar von Schweinen im Schiffsbescrieb die Rede, von Kielschweinen, vom Mittelkielschwein, von Seitenkielschweinen und letztlich auch von Knieblechen.

Arbeiten auf der Buss-Werft 1921

Abschrift aus dem Buch «Augst und Kaiseraugst – zwei Dörfer - eine Geschichte», Band 2. 2007

Der Augster Chronist G. A. Frey berichtet darin, wie damals auf der Buss-Werft gearbeitet wurde.

«Mein Grossvater arbeitete als Zimmermann auf der Werft. Ihm zugeteilt waren vier Handlanger. Zusammen bauten sie den Boden im Laderaum aus dicken Eichenbohlen ein. Das saubere Einpassen verlangte viel Handarbeit. Waren keine weiteren Holzarbeiten anstehend, mussten sie zeitweise beim Nieten helfen. Das Nieten war Sache der Schmiede, die auf portablen Essen die Nieten glühten. Diese Arbeit erforderte viel Routine, denn die Nieten mussten weisswarm sein und durften nicht anbrennen. Hatten sie die richtige Temperatur, nahm sie der Schmied aus dem Feuermund warf sie mit der Zange dem Arbeiter zu, der sie mit Lederhandschuhen auffing und in das vorgebohrte Loch steckte. Mit dem Döpper, einem Hammer mit einer Aussparung für den Nietenkopf, hielt er sie fest, während auf der andern Seite, die noch rotwarme Niete mit dem Presshammer verstemmt wurde. Durch das Erkalten der Niete sog sich das Eisen zusammen und dichtete die Planken. War das Schiff fertig vernietet wurde gesalbt. Die Pinsel von der Grösse eines Besens wurden in heissen Steinkohlenteer getaucht, wobei sie ein ansehnliches Gewicht bekamen und die Innenseite einmal und die Aussenseite dreimal damit anstrichen. Gangbord, Tennebaum und andere Aufbauten wurden dreimal mit gekochtem Leinöl gestrichen. War alles fertig, kam der Maler vom Kraftwerk, um als Nebenerwerb nach Feierabend die Schriften anzubringen.»

Dass diese Schiffe einmal eine aussergewöhnlich lange Lebensdauer bekommen, ahnte damals noch niemand. Die ersten vier Schiffe erhielten die Namen von Schweizer Nebenflüssen von der Schweizergrenze stromaufwärts, Wiese, Birs, Ergolz und Sisseln. Die nächsten vier Kähne erhielten Flussnamen, Limmat, Glatt, Töss und Lindt. Zuletzt kamen noch die Rabiusa und die Tamina hinzu. Diese beiden Schiffe waren drei Meter länger und hatten 7 cm mehr Tiefgang. Dadurch vergrösserte sich die Ladefähigkeit um ca. 65 Tonnen. (823/888)

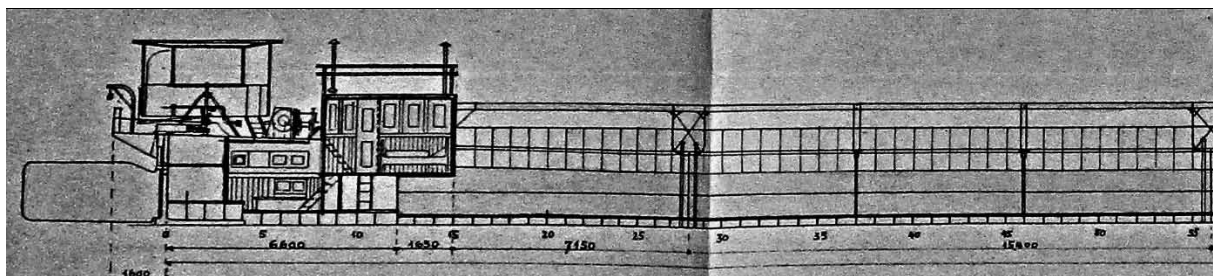
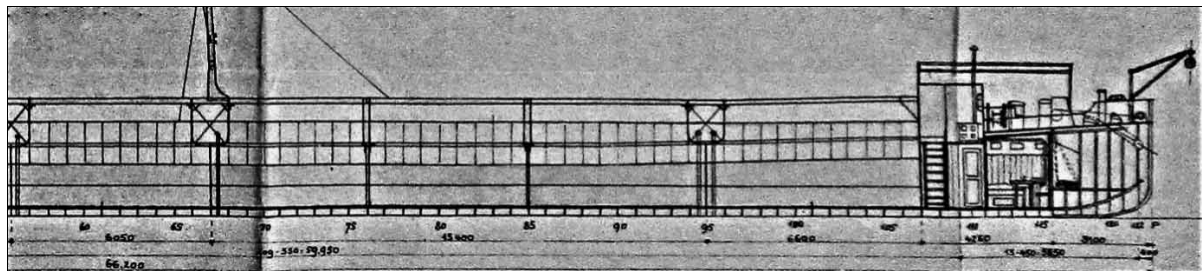
1 Name	2. Name	Baujahr
Ergolz	Maloja	1921
Birs	Arolla	1921
Wiese	Marignano	1921 *
Sisseln	Beresina	1922 *
Limmat	Viamala	1922
Glatt	Fontana	1922

Töss	Calanda	1923
Lindt	Silvaplana	1923
Tamina		1924 **
Rabiusa		1924 **

*Die Schiffe Wiese und Sissach wurden 1935 in Tank-Schleppkähne umgebaut. Dabei wurden Innentanks in die bestehenden Laderäume eingebaut, wie heute bei modernen Doppelwandschiffen. Gleichzeitig bekamen sie die neuen Namen Marignano und Beresina – Nomen est Omen, denn das waren Schlachtorte mit grossen Verlusten für die Eidgenossen. Diese beiden Schiffe wurden zu Kriegsbeginn mehr oder weniger freiwillig an die Deutsche Kriegsmarine vermietet und als Bunkerboote in der Ostsee eingesetzt. Dort gingen sie eines Tages durch Seeminen verloren.

Vermutlich war dieses Entgegenkommen gegenüber Deutschland ein Grund, dass die Schweizer Schiffe während des Krieges relativ unbehelligt auf dem Rhein und in den von den Deutschen besetzten Gebiet verkehren konnten. Nach dem Verlust der beiden Schiffe wurde die schweizerische Reederei AG entschädigt und konnte mit dem Geld die neuen Marginano II und Beresina II 1940/1941 in Temse B bauen lassen.

**Die Tamina und die Rabiusa behielten ihren Namen bei, während die andern 1937 beim Übergang zur Schweizerischen Reederei AG und dem Umbau zu Motorschiffen neue Namen erhielten.



Seitenriss des Originalplans



Die Töss auf ihrer ersten Fahrt in der Schleuse von Augst



Geschafft, die erste Talfahrt der Tamina durch die Mittlere Rheinbrücke

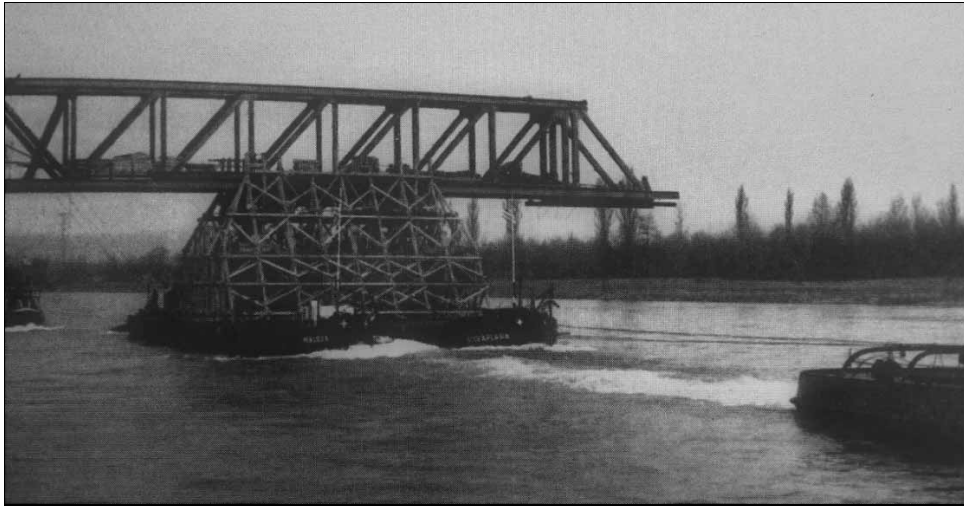


Das Schleppschiff Glatt Hafen von Antwerpen zwischen Seebooten und Dampf-Elevatoren



Schiffe mit liegendem Haspel im Hafen St. Johann, Basel

In den Jahren 1937 und 1938 erhielten die „Pritschen“ im hintersten Laderaum je einen Sulzer Schiffsmotor, 2-Takt, 6 Zylinder RKWN24, mit einer Leistung von 400 PS. Das Steuerhaus wurde vorn über den Maschinenraum gesetzt und der bisherige freie Raum beim Haspel «optimiert», zum Leidwesen vieler Schifferfrauen. Die Ladekapazität verringerte sich durch den Einbau der Maschine und der Treibstofftanks um rund 75 Tonnen. Die knappe Motorenleistung war manchmal ein Problem der „Pritschen“. Voll abgeladen, bei entsprechendem Wasserstand, benötigten sie auf der Baslerfahrt in der Regel Vorspann.



Eine Brücke auf der Reise von Breisach nach Chalampé

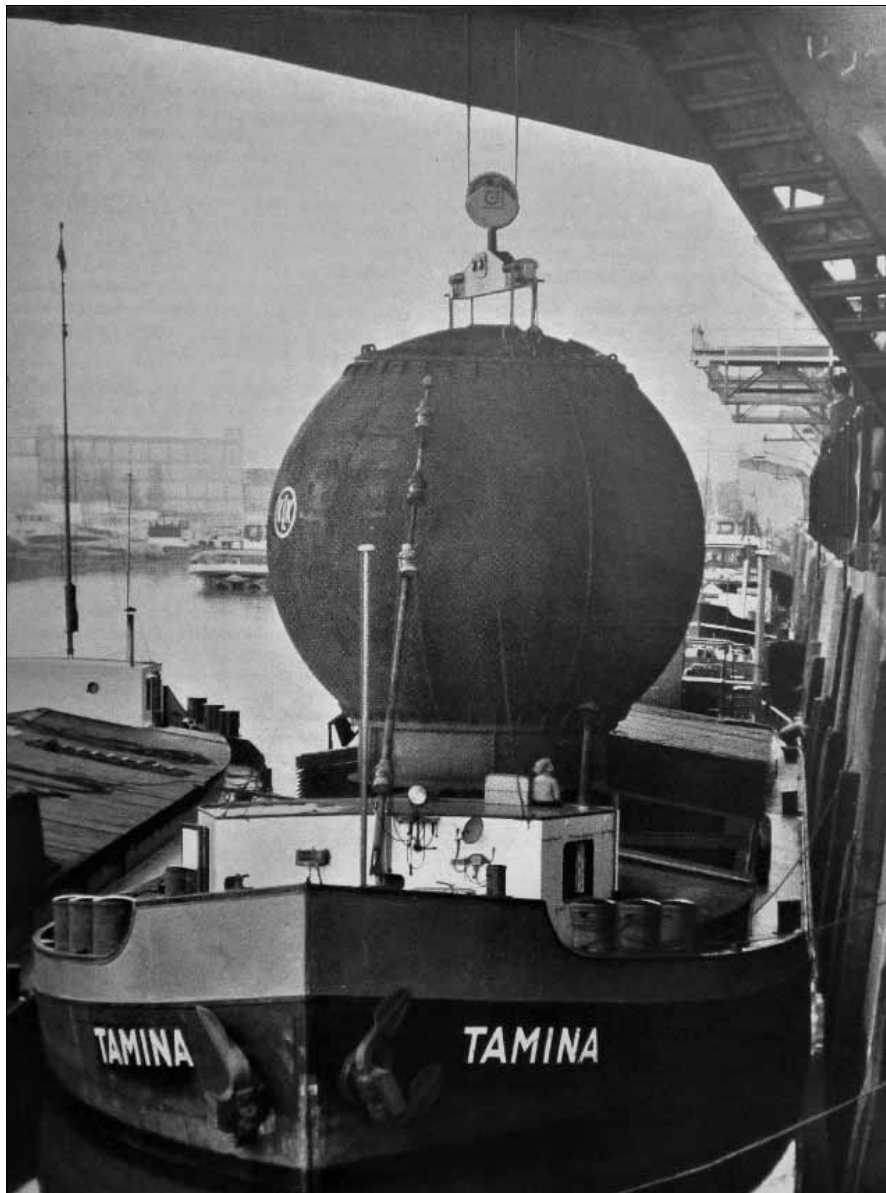
Den wohl spektakulärsten Einsatz ihrer Geschichte hatten die beiden „Pritschen“ Maloja und Silvaplana kurz nach Kriegsende. 1946 brachten sie das noch intakte Mittelstück der zerstörten Eisenbahnbrücke von Breisach hinter dem Schlepper Zürich etwa 25 km stromaufwärts nach Neuenburg/Chalampé. Dort wurde dieser Brückenteil millimetergenau in die ebenfalls zerstörte Eisenbahnbrücke eingesetzt und ermöglichte, dass erstmals wieder Züge von einem Rheinufer zum andern fahren konnten, wenn auch anfänglich nur für die französische Besatzungsarmee.



Die «Rabiusa» hinter dem Hafenschlepper «Schwyz»



Die Rabiusa auf der Bergfahrt im Mittelrhein



Der Bau von Rheinschiffen war für die Buss AG nur eine kurze Episode und schon bald Geschichte. Mit dem Aufschwung der Wirtschaft verlegte sich die Buss AG wieder auf ihr Kerngeschäft, den Kraftwerkbau.

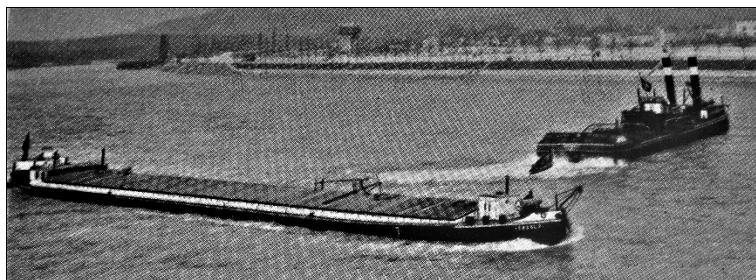
Ende der 60-er und Anfang der 70-er Jahre hatten die „Pritschen“ bei den «Roten» ausgedient. Die Schweizerische Reederei AG verkaufte ihre Buss-Schiffe nach und nach wegen ungenügender Rentabilität. Modernere Schiffe der Val-Serie hatten ihre Rolle übernommen. Von einigen Schiffsführern weiss man, dass sie nur ungern von ihrer „Pritsche“ abgemustert sind.

Aber, dass von den „Pritschen“ heute, nach fast 100 Jahren, einige noch stets am Fahren sind, ist doch sehr ungewöhnlich und zeugt von der Qualität der damaligen Schweizer Metallbauindustrie.



Die Schiffswerft der Buss AG in Kaiseraugst. Aufnahme 1925 von Walter Mittelholzer. Rechts das Passagierschiff Rheinfeldens, das bis 1992 für die Basler Personenschiffahrt AG im Dienst stand und heute noch in Bremen im Einsatz ist.

1935 begann der Rückbau der Buss-Werft. Heute ist das Gelände ein Campingplatz und Strandbad.



Die «Ergolz» dreht zu Tal mit dem Schlepper «Schweiz»

Zu guter Letzt

Noch dies und das vom Leben auf den Schiffen in den 60-er Jahren. Alphabetisch geordnete Erinnerungen von Heiri Hüsler, Schiffsjunge, Matrose und Steuermann, 1960 – 1968

Es sind schon 60 Jahre her, doch erinnere ich mich noch gut an die damalige Zeit. Viele Erinnerungen kommen aber erst beim Schreiben zurück und ich staune immer wieder, welche Detailfülle wir so lange Zeit in unserem Kopf behalten haben. Allerdings verhelfen mir auch meine regelmässigen nächtlichen Wachstunden dazu. Ob die Erinnerungen immer objektiv sind, - na ja.

Ankersalat

War definitiv kein Genuss, sondern ein riesengrosses und zeitraubendes Ärgernis, wenn sich die Anker beim Einholen ineinander verhakt hatten. Auch sonst kam hie und da Unerwünschtes mit dem Anker hoch und nicht alles waren so harmlos wie das Mofa im Strassburger Hafen beim Passagierschiff «Ursula». Die «Basodino» hatte schliesslich 1951 in Ludwigshafen eine 500 kg Bombe aus dem 2. Weltkrieg in den Ankerklauen.

Anmustern

Vor dem Anmustern sprach man im Personaldienst vor. Dort befand sich die grosse Wand mit den Karten der Schiffe und den Besatzungsmitgliedern. So konnte man auf einen Blick feststellen, wer auf welchem Schiff was war. Heinrich Merz, Personalchef, H. Schmid, Ernst Bigler, Eduard Knecht, Ernst Schüpfer, Chef Lohnbüro, Otto Gass, Krankenkasse.

Baden im Rhein

Eigentlich wäre der Rhein zum Baden sehr geeignet und anfangs der 60-er Jahre konnte man auf der ganzen Strecke ein Bad nehmen. Schön war es, wenn das Schiff abends vor Anker lag am Bug hineinzuspringen und sich dann bis zum Heck treiben zu lassen. Lag das Schiff bis zur Eiche im Wasser, war es einfach, wieder an Bord zu kommen. Sonst hatte man mit Vorteil vorher die Aussenbordtreppe montiert. Im Oberrhein konnte man Wellenreiten, wenn man dazu ein breites Brett an der langen Wurfleine befestigte. Das war aber mehr für Fortgeschrittene.

Das Schwimmen war nie so mein Ding. Richtig musste ich es auch erst auf dem Schulschiff lernen. Aber es reichte immerhin, den Untergang der «Padella» schwimmend zu überleben. In den 60-er Jahren wurde der Rhein immer schmutziger, besonders ab Strassburg, da dort riesige Mengen von Salz aus den Kaligruben und der Abfall von den Zellulosefabriken in den Strom eingeleitet wurden. Eine Umkehr gab es erst ab dem 1. November 1986, als der Brand von Schweizerhalle alles Leben im Rhein auf Hunderte von Kilometern abtötete.

Bettwäsche tauschen

In Bad Salzig konnten die Schiffbesatzungen die Bettwäsche tauschen. Die Leintücher und Kopfkissen wiesen blau/weisse Streifen und waren mit den Buchstaben SRAG gekennzeichnet. Mehr als zwei oder drei Garnituren pro Bett waren nicht an Bord und wurden in Bad Salzig immer nur eins zu eins getauscht.

Bibliothek

In einem Nebenraum der Büros an der Hafenstrasse befand sich die Bibliothek. Dort konnten sich die Besatzungsmitglieder mit Lesestoff eindecken. Die Ausleihe wurde von einer Mitarbeiterin der Verwaltung abgewickelt. Von dieser Möglichkeit machte ich gerne Gebrauch und macht so auch Bekanntschaft mit holländischer Literatur, z.B. das Buch «Hollands Glorie» von Jan de Hartog, wo er die Geschichte der holländischen Hochseeschlepper seit 1842 beschrieb. Es ging dabei um die holländischen Seenotschlepper, die man heute unter dem Namen Smit Tak weltweit kennt. Die Bücher waren wohl auf Deutsch gedruckt, vermittelten aber doch einen guten Einblick in die holländischen Kultur.

Auf den Schiffen selbst bestand die Lektüre vor allem in billigen Groschenheften, die oft von Schiff zu Schiff getauscht wurden. So irgendein billiger Wild-West-Roman, eine Liebes-, Arzt- oder Landsergeschichte konnte mühelos an einen Abend gelesen und auf die Seite gelegt werden.

Deckstopper

Der Deckstopper war ein einfaches Werkzeug. Er war ca. 1 m lang und hatte einen eisernen Stiel und vorn ein schwereres angeschweisstes Eisenstück. Mit dem Deckstopper wurde die Klemmscheibe bei der Ankerlier festgeschlagen, damit der Anker hochgezogen werden konnte. Nachher wurde die Ankerbremse angezogen und die Klemmscheibe mit ein paar Schlägen wieder gelöst.

Verärgerte Schiffsmänner weckten gerne die verschlafenen Matrosen mit ein paar Schlägen mit dem Deckstopper auf das Vorderdeck.

Körperwäsche

Für die Körperwäsche stand in der Küche die Spüle und die Schwengelpumpe zur Verfügung. Das Wasser roch zwar meistens nach Chlor, aber für die morgendliche Katzenwäsche» genügte es. Richtig waschen und rasieren tat man sich, bevor man an Land ging, je nachdem, was man dort vorhatte.

Kochen

Die Matrosen und der Schiffsjunge bildeten auf allen Schiffen einen gemeinsamen Haushalt. Dem Schiffjungen oblagen damals vor allem folgende Pflichten: Kaffeemahlen für das Frühstück, während der 1. Mann den Ankermotor, und der 2. Mann die Hauptmaschinen klar machte. Es dauerte alles ungefähr gleich lang. Frühstück und Abendessen waren individuell und nach dem Geschmack jedes Einzelnen. Für das Mittagessen war aber der Schiffjunge zuständig. Nicht jeder hatte das Glück, sich zu einem guten Koch zu entwickeln, wie ich bei den Matrosen Sepp und Franz Bund gelernt habe, die aus der österreichischen Steiermark stammten und gutes Essen von Haus aus liebten.

Gekocht wurde im Sommer auf einem zweiflammigen Gasherd und während des übrigen Jahres auf dem Oelherd. Die Kochtechnik war sehr unterschiedlich, denn mit dem Gasherd ging es wohl viel schneller, aber es konnten gleichzeitig nur zwei Pfannen aufgesetzt werden. Beim Oelherd war die Kochzeit länger, aber dafür konnten vier oder fünf Pfannen gleichzeitig köcheln. Der Herd war gleichzeitig die Heizung des Wohnraums und von der Bankkiste aus konnte man die kalten Füße im Backofen wärmen. Zu etwas anderen wurde der Backofen wohl kaum je gebraucht.

Ich verdanke meiner Mutter und den beiden Bund Cousins Sepp und Franz meine spätere Liebe zum Kochen und zum Experimentieren. Mein Gulaschrezept aus der Steiermark mache ich noch heute, 60 Jahre später, so wie es mir Sepp Bund beigebracht hatte (Mit sehr viel Zwiebeln, viel Paprikapulver, viel Fleisch und sehr langem Kochen).

Der Schiffjunge durfte unter der Woche um 11.00 Uhr in die Küche abschleichen, denn um 11.45 Uhr wollte der 1. Mann essen (gekocht oder nicht gekocht). Er musste nämlich um punkt 12.00 Uhr den Schiffmann am Steuer ablösen und dessen Frau hatte ebenfalls auf diese Zeit gekocht. In dieser kurzen Zeit gab es natürlich kein Gulasch, aber immer eine Suppe, Fleisch, Gemüse, Kartoffeln und (manchmal) Salat. Resten gab es selten, wenigstens nicht bei mir.

Kakerlaken

Wer sich jemals mit Kakerlaken, Schwabenkäfern, Copra-Käfern und dergleichen herumplagen musste, wird mir beipflichten: Eine Sauerei. Auf der «Nostrano» hatten wir einmal eine Partie Copra (getrocknete Kokosnüsse) und eine Partie tropisches Holz. Die Copra roch zwar gut, aber bereits nach einigen Tagen waren kleine schwarze Käfer sichtbar. Auch braune Kakerlaken tauchten plötzlich in der Matrosenwohnung auf und vermehrten sich rasant. Bis wir in Basel ankamen waren sie überall, besonders gerne in der Tischschublade mit dem Brot. Ekelhaft. In Basel kamen dann Desinfektoren an Bord und begasten die Wohnung. Es dauerte noch einige Zeit, bis wir uns von der Käferinvasion erholt hatten.

Lotsenboote

Anfangs der 1960-er Jahre kamen die Lotsen in St. Goar mit ihren eigenen Nachen an Bord und bestiegen diese in Oberwesel wieder. Dann hängten sie sich an ein talwärts fahrenden Schiff bis sie in St. Goar wieder zu einem Bergfahrer ruderten. Für die Schiffsbesatzung hiess es jeweils aufpassen, dass das Tau vom Lotsennachen aufgefangen und einem Poller festgemacht werden konnte. Das musste jeweils sehr schnell gehen und man hatte nur einen einzigen Versuch. Trieb das Lotsenboot am Schiff vorbei, was ich selber erlebt habe, gab es ein grosses Gefluhe hüben und drüben.

Bald organisierten sich auch die St. Goarer Lotsen gemeinsame motorisierte Lotsenboote, die sie zu den Schiffen brachten und dort wieder abholten. Für die Rückfahrt auf der Strasse benutzten sie einen Kleinbus.

Auf dem Oberrhein waren die Lotsen mit ihren Mopeds unterwegs. Diese über die Planke an Bord zu nehmen war immer eine heikle Sache. Einer zog vorn und der andere schob hinten und beide versuchten, das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Auf der Rückfahrt sassen sie dann bei jedem Wetter stundenlang auf ihrem «Mopedel».

Orderstationen

Xanten, Götterswickerhamm, Duisburg-Hochfeld, Düsseldorf-Golzheim, Düsseldorf-Kaiserswerth, Zons, Köln-Niel, Remagen, Salzig, Worms, Neckarmündung, Ludwigshafen, Sondernheim. Das waren einige der Orderstationen, bei denen vom Ufer aus Mitteilungen über grosse Lautsprecher an die Schiffe übermittelt wurden. Oberhalb von Mannheim waren Telefone signalisiert. Die SRAG betrieb eine eigene Orderstation immer im Oberwasser der untersten Schleuse lag das Wohnschiff «Augusta Raurica». Von dort aus wurde den Schiffen mitgeteilt, wohin sie in Basel fahren mussten. Mit der Einführung von Schiffsfunk und

Telefon, wurden die Orderstationen bald überflüssig. Die dauernde Erreichbarkeit nahm damals ihren Anfang und hörte seither nie mehr auf.

Petrollaternen

Anfangs der 60-er Jahre war die Zeit der Petrollaternen langsam vorbei. Auf der «Padella» musste nur noch das Nachtlicht am Mast mit Petrol gespiesen werden. Die Wohnung und das Hecklicht waren bereits elektrifiziert. Aber die Petrollampen waren eine diffizile Angelegenheit, denn sie neigten zum Russen, wenn der Docht nicht schön gleichmässig brannte. Eine Petrollampe musste deshalb immer vor dem Einsatz angezündet und nach einigen Minuten justiert werden.

Das Gleiche galt für den Petrolbrenner am Kühlschrank in der Wohnung. War dieser nicht gut gewartet, das Petrol verunreinigt oder krängte das Schiff beim Laden oder Löschen konnte es eine böse Überraschung geben und innert kurzer Zeit die Wohnung total verrusst sein.

Post

Damals war die Post viel wichtiger als heute, wo jeder ein Telefon mit sich herumträgt. Für die Reederei war es wichtig, dass Briefe möglichst rasch bei den Besatzungen ankamen. Trotz den Bemühungen brauchten Briefe zum Teil Wochen, bis sie der Empfänger öffnen konnte. Die offizielle Adresse war der Namen, der Name des Schiffs, Schweiz. Reederei AG, Hafenstrasse, Basel. Dort befanden sich auch die Postfächer der einzelnen Schiffe. Im Postbüro wusste man, wohin die Schiffe unterwegs waren, und schätzte die Chance, dass Briefe die Schiffe unterwegs erreichen würden. Für den Weiterversand wurde ein gelber Zettel mit der Adresse der Niederlassung auf den Brief oder die Postkarte geklebt. Das konnte in den Seehäfen sein, aber vorwiegend in Bad Salzig, wo die Reederei das Wohnschiff Delphin mit Büro und Motorboot unterhielt. Herr Willy Bärtschy, der dort stationiert war, brachte zu jeder Tageszeit per Boot «Forelle», die Post an Bord und nahm auch welche zur Weiterbeförderung mit. War das Schiff aber schon früher vorbeigefahren, wurde ein neuer Zettel mit der Adresse der Niederlassung im Seehafen draufgeklebt. War man in den Ferien, wurde die Post an die Heimadresse gesandt. Briefe mit zwei oder drei übereinander geklebte Adresszettel waren keine Seltenheit. Entsprechend unerträglich lang war manchmal die Reise vom Absender zum Empfänger. Verliebte konnten ein Lied davon singen.

Schwenkbaum

Eine der besten Erfindungen war der Schwenkbaum. Die mehrere 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 Brennnesseln landete. Heute sind die Schwenkbäume wieder von den Schiffen verschwunden. Den Grund kenne ich nicht.

Stockanker Binnenbord setzen

So sehr ich Antwerpen liebte, so sehr hasste ich es, vor der Fahrt über Zeeland den Stockanker «binnenbord te halen». Meistens machten wir das in Dordrecht, bevor der Lotse an Bord kam.

Als erstes musste man den Anker in die schwere Zugkette sacken lassen. Dann musste man über die Verschanzung aussenbords steigen und die leicht Öringskette an der Flansch in der Mitte des Ankerschaftes mit einem Kuhmaul festmachen. Dadurch konnte man das Anker waagrecht bis zur Umlenkrolle am Ausleger hochziehen. Dann blockierte man die Führungskette mit einer Gabel. Jetzt konnten beide Ketten entlastet werden. Der nächste Schritt war auf der Backbordseite den seitlichen Spanndraht, der den Ankerdavit mittschiffs hielt, zu lösen. Jetzt konnte man den Ausleger mit dem Anker am Spanndraht auf der Steuerbordseite auf das Vorschiff ziehen und hier mit einem Tau fixieren.

Für die Fahrt über Zeeland und den Hafen Antwerpen genügte dies. Für den Albertkanal und andere belgische Wasserwege musste dann wegen der Durchfahrtshöhe den Anker auf das Deck heruntergelassen und den Stock am Bug samt dem Davit umlegen.

Kaum zurück von Antwerpen und Zeeland, ging die Prozedur wieder in der umgekehrten Reihenfolge vor sich. Denn jetzt brauchte man den Stockanker wieder, um in der Strömung des Rheins vor Anker zu gehen.

Tasten

Wenn im Herbst und Winter der Wasserstand sank und die Schiffe mit dem grösstmöglichen Tiefgang unterwegs waren, gab es besonders im Oberrhein ein Problem bei den «Übergängen», den flachen Stellen im Fahrwasser. Diese konnten nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Dann wurde jeweils ein Matrose zum «Tasten» zum Vorschiff beordert. Dort behändigte er die lange Schlaggerte von der er die Wassertiefe ablesen und dem Schiffsführer anzeigen konnte.

Die Schlaggerte war gut vier Meter lang, mit einem Durchmesser von rund 5 cm, und in den Farben schwarz/weiss gehalten. Die Skala war in Fuss, d.h. 30 cm, gehalten. Die untersten 90 cm waren in der gleichen Farbe gehalten. Man hatte diese «im Sack», d.h. sie wurden auch nicht angezeigt. Weiter waren die Farben abwechselnd schwarz/weiss.

Die Stange wurde dann auf der linken oder rechten Bugseite gegen die Strömung bis zum Grund ins Wasser gesteckt. Wenn sie dann für einen kurzen Moment senkrecht in der Strömung stand, ergab sich die Wassertiefe. Mit Fingerzeichen wurde dann dem Schiffsführer die Wassertiefe angezeigt. Ein erhobener Finger bedeutete 4 Fuss, als einen Meter zwanzig, zwei Finger 5 Fuss und so weiter. Ein Schwenk mit der Hand bedeutete einen halben Fuss. So schob das Schiff sich langsam über die Untiefe vorwärts, bis es wieder ins tiefe Wasser kam. Dann konnte der Matrose die Schlaggerte wieder versorgen, entweder am Tennebaum oder an der Verspannung des Mastes.

Technischer Support

Baer Fritz in Vallendar war 1. Maschinist auf dem Schlepper Unterwalden und heiratete eine Frau aus der Gegend von Vallendar/Rh. In späteren Jahren war er dort als «Trubel Shooter» stationiert und kam mit dem Motorboot zu den Schiffen, wenn diese ein Problem mit den Maschinen hatten. Er war bei den Besatzungen sehr beliebt und war auch eine gute Informationsquelle. 1967 musste er bald auf jeder Reise zum Passagierschiff «Ursula» kommen und

den Maschinisten Miro Orbanic bei Reparaturen unterstützen. Von den 4 Maschinen lief zeitweise nur gerade noch eine. Rote Köpfe gab es deswegen zuhauf, bis sich herausstellte, dass bei der Revision in Winter zuvor falsche Lager eingesetzt wurden.

Toilette

Wenn ich mich recht erinnere, war die Eingangstüre zur Wohnküche der Matrosen etwas zurückgesetzt. Davor befand sich rechterhand die Toilette und für die Spülung wurde Wasser mit der Flügelpumpe von Aussenbord hochgepumpt. Im Winter hielten sich die Sitzungen zufolge der Temperatur nicht übermässig lange. Gegenüber der Toilette, auf der linken Seite war der kleine Raum für die Stiefel und das Oelzeug. In den Schiffer- und Matrosenwohnungen ging man prinzipiell auf Socken.

Tritschen

Dass am Oberrhein Tritschen zu fangen wären, war eine beliebte Verarschung von neuen Schiffsjungen. Es wurde behauptet, diese etwa hasengrossen Tiere könnten leicht mit einem Sack gefangen werden. Es wird kein Ehemaliger zugeben, dass er darauf hereingefallen wäre, höchstens, dass man es auch mit ihm auch probiert habe.

Turnen

Das Wort Turnen stand für zwei Tätigkeiten. Jeden Morgen vor dem Starten der Motoren mussten diese geturnt werden, für den Fall, dass sich in der Zwischenzeit Kühlwasser in den Hubraum angesammelt hat. Dazu wurden die Ventile auf dem Zylinderkopf geöffnet und die Kurbelwelle eine ganze Runde gedreht. Zu diesem Zweck nahm man die lange, eiserne Turnstange und steckte diese in die Scheibe mit den Löchern vorn an der Maschine. Loch um Loch wurden damit die Kurbelwelle mit den Kolben bewegt, bis jeder Kolben einmal oben war. Dann wurden die Ventile wieder geschlossen und der Motor konnte gestartet werden. Dabei wurde beim 6-Zylinder Motor für einen kurzen Moment auf drei Zylinder Druckluft gegeben und in Schwung gebracht. Die drei andern Zylinder zündeten dann das Luft/Brennstoffgemisch. Dann wurde die Druckluft gestoppt und der Motor lief selbstständig weiter. Bei sehr kaltem Wetter half man mit «Zigaretten», d.h. kleinen Stummeln als Zündhilfe nach. Das Turnen vor dem Starten war sehr wichtig, denn ein Wassereinbruch hätte den Motor schwer beschädigt.

Das Andere war das Turnen von festgefahrenen Schiffen. Zu diesem Zweck hatten die Schlepper speziell starke Turnstränge an Bord und zog mit diesen am Havaristen. Mit dem Hin- und Her-Turnen gelang es meistens, das Schiff wieder in tieferes Wasser zu ziehen. Zum Glück war dies nicht nötig, als ich einmal die MS Airola beim Hafen Karlsruhe festfuhr, aber davon träumen tu ich heute noch ab und zu.

Vor Nebel liegen

Nebel gab es früher mehr und er war dichter, das wird jeder alte Fahrensmann bestätigen. Nebel konnte die Reisen um Tage verlängern. Meistens fiel der Nebel an schönen gegen Abend sehr plötzlich über den Rhein. Glück hatte, wenn gerade ein guter Ankerplatz in der Nähe war. Bis sich der Nebel am nächsten Vormittag lichtete, musste man tatenlos warten. Im Oberrhein kam es sogar öfters vor, dass sich der Nebel tagelang nicht lichtete.

Oft tat man das gemeinsam im Steuerhaus und erzählte sich Geschichten von früher. Der Öfen gab schön warm und wegen der trockenen Luft dampfte immer eine Büchse mit Wasser vor sich hin. Da soll es vorgekommen sein, dass sich die Fenster derart beschlugen, dass niemand merkte, dass sich der Nebel verzogen hatte, bis die ersten Schiffe m Ankerplatz vorbeifuhren. Ehrlich!

War der Nebel nur leicht, so musste einer der Besatzung vorn am Bug stehen und wahr-schauen. Da konnte man sich so warm anziehen wie man wollte. Mit der Zeit schlich einem die Kälte die Beine hoch. Nein, an solchen Tagen war die Schifffahrt nicht lustig.

Auf dem Motorschiff «Airolo» hatten wir immerhin schon einen Wendezeiger. Dieser zeigte an, ob das Schiff geradeaus fuhr oder vom Kurs abschweifte und wie schnell. Der Wendezeiger gab den Schiffsführer mehr Sicherheit, wenn die Sicht nicht gut war.

Ich erinnere mich, dass wir im Dezember 1962 am 5. von Basel zu Tal fuhren und erst am 22. Dezember in Rotterdam ankamen. Eine lange Hochdruck-Wetterlage und extremes Klei-nwasser führten zu langen Nebelphasen. An gewissen Tagen konnte man nur ein paar wenige Stunden fahren, bevor der Nebel erneut dichtfiel.

Besonders schwierig war es damals für die grossen Schlepper auf der Talfahrt. Mit den Käh-nen im Anhang war ein Aufdrehen über grosse Strecken nicht möglich.

Gefährlich und einem Alptraum gleich war es, wenn man auf Zeeland oder gar auf der Schelde unterhalb von Antwerpen im Nebel vor Anker gehen musste. Wenn man Glück hatte, so ankerte man ausserhalb der Fahrrinne. Wenn man Pech hatte, war man mitten im Fahrwasser der Seeschiffe. Erschwerend kam noch hinzu, dass sich das Schiff der wechseln-den Tideströmung anpasste und drehte. Die einzige Möglichkeit blieb, mit der Schiffglocke auf sich aufmerksam zu machen. Trotzdem hörte man immer wieder von Havarien im Nebel auf der Schelde. Hielt sich der Nebel mehrere Tage, so konnte es gut vorkommen, dass es im Matrosenhaushalt nur noch Kartoffeln gab, denn das Geld, das man in Antwerpen ausgege-ben hatte, war nicht für die Lebensmittel. Da wartete man lieber bis zur Schleuse in Hans-weert wo alles billiger war und erst noch an Bord gebracht wurde.

Vorschuss

Der Begriff «Vorschuss» hatte auf den Schiffen nichts Negatives. Es war damals einfach die Möglichkeit, beim Kapitän oder dem Schiffsführer im Ausland lokales Geld zu erhalten. Die Lohnabrechnungen und Schweizer Geld gab es nur in Basel. Auf der Fahrt konnten die Besat-zungsmitglieder jeweils Geld in der Landeswährung erhalten, ohne auf einer Bank Geld wechseln zu müssen.

Was heute kaum mehr verständlich ist, war damals an der Tagesordnung. Jedermann hatte mehrere verschiedene Geldsorten bei sich. In der Regel waren es kleine Beträge, so für den täglichen Bedarf. 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)
1 BFR = 0.09 SFR	1 SFR = 11.0 BFR (Belgische Franc)

Zum Vergleich

1 USD = 4.32 SFR	1 SFR = 0.23 USD (US-Dollar)
1 BP = 12.10 SFR	1 SFR = 0.08 BP (Britisches Pfund)

100 SFR von 1960 entsprechen heute 413 SFR

Seit dem 1. Januar 2002 gibt es Bargeld in EURO. Bis dahin hatten die Schiffer mit dem Umtauschen in die andern Währungen viel Geld verloren. Der US-Dollars und das Britische Pfund sind heute nur noch einen Bruchteil von damals wert.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, dass die SR zu meiner Zeit von jedem Monatslohn eines Schiffsjungen Fr. 90.- abzog und auf ein Sperrkonto überwies. So hatte jeder beim Lehrabschluss eine rechte Summe angespart.

Wäsche waschen

Mit dem Waschen der Wäsche war es in der Matrosenwohnung so eine Sache. Meistens wurde die Wäsche in Basel nach Hause geschickt oder mitgenommen. Auf dem Schiff gab es wohl einen grossen Waschbottich in welchen man Wäsche kochen konnte. Das wurde meistens mit Arbeitshosen gemacht. Auf dem Deck wurden dann die Hosen mit dem Schrubber gefegt. Findige Schiffer nahmen dann eine Wurfleine, machten einen Knoten um die Hose und hängten diese kurze Zeit ins Schraubenwasser. Dabei lernte man erstens, einen guten Knoten zu machen, der sich nicht von selbst löste und zweitens, die Zeit zum Spülen kurz zu halten sonst hingen statt der Hose nur noch ein paar Fäden an der Leine. Wohl jeder Schiffsjunge musste lernen, dass man wollene Pullover und gestrickte Socken nicht kochen darf, sonst waren sie nur noch als Puppenkleider zu verwenden. «Learning by doing», sagt man heute, damals hiess es einfach: «Aus Schaden wird man klug».

Wriggeln

Das war die Technik, mit einem einzigen Ruder stehend am Heck mit einer einfachen Hin- und Her-Bewegung einen Nachen vorwärtszubewegen. Die Nachen hatten am Heck eine Aussparung oder eine Art Gabel für den Riemen. Die Schottel-Nachen waren wegen ihrer nusschalenartigen Form besonders beliebt, weil sie leicht zu rudern oder wriggeln waren. Der Begriff kommt aus dem Niederländischen und das Wriggeln war vor allem im stillen Wasser geeignet. Gelernt habe ich es auf dem Schulschiff und wenn es etwas gab, das ich wirklich gut konnte, war es genau das.



Wenn man's kann, ist's einfach

Zu guter Letzt - vom Telefonieren

Heute, wo jedermann andauernd am Handy hängt, klingt es schier unglaublich, wie aufwändig der Austausch von Informationen noch vor gut 60 Jahren in der Rheinschiffahrt war. Ein Schiffstelefon war damals noch unbekannt und ein Funk von Schiff zu Schiff hatten nur jene, die mit einem Radargerät ausgerüstet waren. Den Besatzungen der Schleppschiffe und der einfachen Motorkähne blieben nur zwei Möglichkeiten.

Die eine Möglichkeit waren die Orderstationen. Das waren Häuschen am Rhein, die mit grossen Lautsprechern versehen waren. Eine der Bekanntesten war bei der Neckarmündung in Mannheim. Ob auf der Bergfahrt oder auf der Talfahrt, wenn man an einer solchen Station vorbeifuhr, machte man langsam, um den Motorenlärm zu mindern. Der Mann in der Station rief dann über die Lautsprecher die Meldung für das Schiff. Die tönte in der Regel etwa so: „MS Airolo, ihr mükrrrkzts werrk iskkk kskdliczen sdioienkkk rrrrk! Verstanden?“ Da konnte heissen, „Ihr müsst ab der Neckarmündung das Schleppschiff Edelweiss 8 mitnehmen.“ oder auch: „Ihr müsst in Bingen den 2. Mann von der Nigritella übernehmen!“ Ein kurzer Ton mit der Flöte bedeutete: „Verstanden – alles klar“.

Im Oberwasser der Schleuse Vogel Grün lag damals das Wohnschiff Augusta Raurica der Schweizerischen Reederei. Von dort wurde den Schiffen jeweils zugerufen, in welchen Hafen sie in Basel fahren sollten.



Augusta Raurica, Oderstation und Wohnschiff

Bei Bad Salzig am Mittelrhein lag ein weiteres Wohnschiff. Der Mann dort, ich glaube er hiess Bärtschi, brachte jeweils zu jeder Tages und Nachtzeit bei Wind und Wetter mit einem kleinen Boot die Post, saubere Bettwäsche und natürlich den neusten Klatsch und Tratsch an Bord. Alles war willkommen. Ich erinnere mich, dass ihn viele um diesen Posten beneideten. Wenn ich mich recht erinnere, stammte seine Frau von dort.

Die andere, bessere, Möglichkeit der Informationsbeschaffung war das Telefonieren. Das war jedoch weit mehr, als nur den Hörer abnehmen und die Nummer einstellen. Nein, das hiess, sich sauber machen, an Land gehen, manchmal rudern, und ein Wirtshaus aufsuchen. Dort musste zuerst der Wirt wie ein alter Freund begrüsst werden, dann erkundigte man sich bei einem Bier nach seinem Wohlergehen und jammerte ein wenig über die Welt im Allgemeinen und die Rheinschiffahrt im Besonderen. Vielleicht, so nach dem zweiten oder dritten

Bier kam man dann auf den eigentlichen Zweck des Landgangs zurück und rief die Reederei an. Meistens war daraufhin die Freude sowieso vorbei und man konnte sich wieder an Bord begeben. Manchmal konnte vorher noch rasch etwas eingekauft werden, wenn man es vor Ärger, Freude oder Alkoholkonsum nicht vergass.

Manchmal aber konnte sich das Telefonieren noch lange über die Bürozeit der Reederei hinaus erstrecken und kein Mensch wusste, was der Schiffmann in dieser Zeit eigentlich trieb, denn diese Landgänge boten unzählige Möglichkeiten zum Zeitvertreib.

Zu Recht oder Unrecht wurde das Telefonieren von den Schifferfrauen immer kritisch beäugt. Dass ihre Männer angetrunken an Bord zurückkamen, war noch die geringste Sorge. Dass auf diesem Landgang unnötig viel Geld verbraucht werden könnte, das war schon schwerwiegender. Am meisten befürchteten aber die Schifferfrauen, dass ihre Männer Geld für etwas ausgeben könnten, das sie an Bord gratis bekäme. Die Gefahr bestand nicht überall, doch sie bestand. Die kluge Schifferfrau setzte deshalb an diesen Orten auf Vorbeugung. Das hiess, dass der Schiffmann, wenn er an Land gehen wollte, zuerst noch bei ihr im Schlafzimmer „antreten“ musste. Wahrlich eine kluge und wohl auch in den meisten Fällen wirksame Methode zu beiderseitigen Nutzen und letztlich sicher auch „goedkoper“ – auf jeden Fall.

Ende der 60-er Jahre hatte praktisch jedes Schiff ein Bordtelefon mit einer drei Meter hohen Antenne. Das hatte einen guten Einfluss auf die soziale Kommunikation unter den Schiffleuten. Es gab nämlich die „Dubbel-Kanäle“ die den Gesprächen von Schiff zu Schiff und Klatsch und Tratsch vorbehalten waren. Der Nachteil war, dass alle Schiffer im näheren Umkreis mithören konnten. Ich erinnere mich noch an den Morgen des 27. April 1967, als ich mit der „MS Ursula“ im Mittelrhein zu Tal fuhr und plötzlich ein holländischer Schiffmann ganz aufgeregt seinem Kollegen zurief: „Jan, heb je gehoord, wij heben en prins, wij hebben en prins!!!“ Der Prinz von damals ist jetzt König Willem Alexander der Niederlande.

Auf dem Passagierschiff „Ursula“ wurde das Bordtelefon fast dauernd gebraucht, vom Hotelmanager und von den Passagieren. Deshalb wurde Wert darauf gelegt, dass die Antenne auch in der Schleuse immer aufgestellt war. Erschwerend kam hinzu, dass diese Antenne auf dem Aluminiummast aufgesetzt war und der Mast bei der Schleusenausfahrt und vielen Brücken immer wieder umgelegt werden musste. Das geschah jeweils per Knopfdruck hydraulisch. Da der Mast in der Front des Steuerhauses eingebaut war, konnte man ihn nicht sehen und musste einfach dran denken. Das ging tausendmal gut, aber einmal wurde es vergessen und dann krachte der Mast mit der Telefonantenne, der Toplaterne und der Reedereiflagge in mehreren Teilen auf das Steuerhaus. Bis zur Reparatur durch den Alu-Spezialisten in Basel sah die „Ursula“ nicht mehr sehr elegant aus.

Das passierte fast alle Jahre einmal. 1966 war ich, der Steuermann, schuld, aber 1967 nicht.



Die „Ursula“ mit dem besagten Alu-Mast und der Telefonantenne

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 1966. 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 Wihnachtsmärkt, wohnhaft in Luzern, verwitwet, Tochter Ursula und die Enkelkinder Itxaso und Eneko.

Bisher erschienen

„**Mit Bussenblock und Trillerpfeife**“, 52 Geschichten aus der Stadtpolizei, 1984

„**Grossvater und der Liebe Gott**“, 50 Geschichten aus einer Jugend in Inwil, 1995

„**CCNI Arauco**“, Bericht über eine Frachtschiffreise nach Valparaíso, 2004

„**Alti Gschechte**“, weitere 38 Geschichten aus der Stadtpolizei, 2005

„**Als der Samstag noch Duschttag war**“, 20 Geschichten aus dem alten Inwil, 2006

„**Mit dem Frachtschiff rund um die Welt**“, Tagebuch einer grossen Reise, 2006

„**Denken Sie daran, dass es Menschen sind**“, die Geschichte der Stadtpolizei, 2007

„**CMA CGM Homere**“ Tagebuch einer Frachtschiffreise nach Brasilien, 2010

„**Bitt' für uns**“, Beschreibung der Wegkreuze, Helgenstöckli und Kapellen, 2011

„**Von Häusern und Menschen**“, 10 Geschichten aus dem alten Inwil, 2012

„**INWIL.**“, das Gemeindebuch von Inwil. 256 Seiten, 2014, ISBN 978-3-033-04213-3

„**Cap San Raphael**“, die Reise mit einem Containerriesen nach Buenos Aires, 2015,

„**Von Bibern, Olympiasiegern und andern starken Inwilern**“, 33 Geschichten, 2017

„**CMA CGM Fort St. Louis**“, mit dem Frachter zu den französischen Antillen, 2018,

„**Märkte und Messen in Luzern**“, Herausgeberin Stadtarchiv Luzern, 2019,

ISBN 9-783952 334942

„**Vo früener**“, 40 Geschichten aus Inwil und der Rheinschiffahrt, 2020,

ISBN 987-033-07709-6

„**Schätze aus dem Inwiler Pfarreiarchiv**“, 292 Seiten, 500 Bilder, 2021,

ISBN 978-3-033- 08286-1

gedruckt bei:



