



AUF DEM RHEIN WÄHREND DES 2. WELTKRIEGS (von Kapitän D. Bücheler)



Ich begann meine Seefahrtslaufbahn auf dem Rhein, auf dem Schulschiff LEVENTINA in Basel, im Kurs Nr. 4 im Mai 1941. Wir waren seinerzeit nur 12 Zöglinge, somit auch viel Platz an Bord. Wir waren unten in drei Kabinen mit je 4 Kojen untergebracht und oben war ein grosser Aufenthaltsraum und der Essraum. Unser Essen war schmackhaft.

Wir wurden gleich mit massgeschneiderten Uniformen eingekleidet. Schulschiffer waren damals noch etwas Neues für die Öffentlichkeit und die Presse. Wenn unsere Direktoren irgendwo eine Ansprache hielten, waren wir meistens als "Leibgardisten" mit dabei. Dann gab es immer was Feines zum Futtern. Und wie für die Soldaten, verlangte man in den meisten Kinos nur den halben Eintrittspreis.

Dann kam die 650 Jahrfeier der Gründung der Waldstätte. Die Basler Delegation überbrachte ein paar uralte (Urner?) Harsthörner für das neue Museum. Mit einem Sonderzug ging es nach Luzern, dann weiter mit dem Sonderschiff nach Seelisberg. Empfang durch Jodler...

Aber für den Einsatz auf den Rhein, obwohl vorbereitet, hatte man etwas Wichtiges vergessen. Alles war rationiert im Reich, ein kleiner Stapel Rationierungskarten war nötig zum Einkaufen. Der Schiffer auf der MALOJA war Trösch, kein Nazi wie auf anderen Kähnen. Er war im 1. Weltkrieg Pionier, mit Hurrah und Blumenschmuck zogen sie in den Krieg und dann das bittere Ende. Trösch wusste was der 2. Krieg bringen würde. Eine Katastrophe! Er hatte eine freundliche Familie, Tochter und ein 18-jähriger Sohn, der war Matrose an Bord und wurde von der Mutter gepflegt. Ich alleine vorne.

Schon die Kontrolle durch den Wasserschutz/Zoll auslaufend aus der Kempterschleuse, alles gestiefelte Uniformierte, "pass auf, sonst fliegst ins Loch..." Dann im ersten Kaufladen in Kehl, ein grosser Anschlag "der deutsche Gruss ist Heil Hitler". Sonst wohl KZ (Konzentrationslager), sagten die Deutschen leise zu uns Kuhschweizern. Aber laut hiess es "bald haben wir die Russen erledigt, dann nehmen wir die Schweiz mit der HJ (Hitlerjugend) und machen sie zur Gau Schweiz". Nach dem Krieg hatten wir, nachdem die Deutschen so um 1950 von den Alliierten die Erlaubnis bekamen, wieder viele deutsche Seeleute auf unseren Seeschiffen und alle wollten den Krieg gerne vergessen. Aber ich hatte in meiner Seefahrtszeit immer ausgezeichnete Verbindung mit den Deutschen, besonders auch mit den Hamburger und Bremer Agenturen.

Mit der MALOJA fuhren wir Koks und Kohle von Kehl nach Basel. Diese "Pritschen" mit nur 400 PS brauchten Vorspann, aber oft waren wir am letzten Schiff im Schleppzug angehängt, oder wurden mit dem Hafenschlepper UNTERWALDEN gezogen. Mit Schüttladungen immer das Lukendach auf- und zudecken, nur der Matrose und ich, der "Schmelzer" (Schiffsjunge). Dann ein Glücksfall, nach ungefähr drei Reisen, wurde das ganze Lukendach in Basel an Land gelagert. Herrlich. Dann das Deckwaschen, in der Schweiz gab es keine Gummistiefel mehr, der Matrose hatte die einzigen Stiefel. Ich am Schöpfeimer auf dem Gangbord, immer klatschnass und die Kälte dazu, zum Glück habe ich mir keine Arthritis geholt...

Es war noch auf der MALOJA, um den 6. Dezember 1941 in Basel, neben uns ein "Schleppi" Schiff mit einem so ungefähr 21 jährigem deutschen Matrosen an Bord. Schon zwei Tage langten sie neben uns, wir diskutieren oft über Verschiedenes, dann kam Pearl Harbour und die deutsche Kriegserklärung an die USA. Ich meinte beiläufig, ohne mir viel zu Denken "aber die USA ist weit vom Schuss und hat ein gewaltiges Industriepotential etc.", der Matrose guckte mich grimmig an und sagte, "wenn Du noch einmal den Führer beleidigst, hau ich Dir den Schädel ein". Das war für mich eine Lehre im Reich die Klappe zu halten, denn Führerbeleidigung konnte Todesstrafe oder KZ bedeuten.

Kurz nach diesem Vorfall in Basel, kam ein Velofahrer vom Büro und meldete, ich müsste schnell auf die SILVAPLANA umsteigen, es wäre nur noch der Alte (A...*) (ein Nazi) an Bord und er soll zum Bunkern am Strom verholen. Beim Packen kam Kapitän Trösch (damals auf den Kähnen war es der Schiffmann, auf den Selbstfahrern der Kapitän), es sei nicht gut während der Lehrzeit das Schiff zu wechseln, aber ich musste doch los, noch grün hinter den Ohren schaffte ich es. Vorne Drähte los, Wurfleine werfen hatten mir auf LEVENTINA geübt, Schiff vorne festgemacht. Etwas später bekam ich

Verstärkung, Klasse, Ruedi Schori mein Freund von der LEVENTINA. Ruedi kochte gerne und prima. Schaurig war nur die ewige Brüllerei und das Auszählen von Kapt. A. auf der SILVAPLANA. Dann kam der Alte und verkündete "wir fahren nach Mannemm (Mannheim)". Hier kam eine weitere Order ins Ruhrgebiet weiter zu fahren.

Um Weihnachten herum lagen wir in einem Nebenkanal an der Ruhr. An einem Samstag spät abends erfolgte der Bombenangriff der RAF (Royal Air Force = britische Luftwaffe), wir standen an Deck und guckten uns das Schauspiel an. Die Flaks feuerten aus allen Rohren, immer wieder Explosionen. Dann ein Einschlag in der Nähe, der Luftdruck haute uns um und wir verschwanden schnell unter Deck. Wir beide sagten "los von hier und weg auf See, kann hier nur schlimmer werden". Der Sonntag war klar und sonnig, aber kalt. Wir sahen, wie in einem nahen, grossen Feld viele Zivilisten mit Spaten irgend was ausgruben. Wir auch los mit einem Spaten und gruben Brandbomben-Blindgänger aus. Einfache, ungefähr ein halbes Kilo schwere Bombenzylinder, der untere Teil mit Magnesium (das Brennmaterial) gefüllt, oben wurde beim Auslösen der Bombe am Flugzeug, ein Bolzen gelöst, der abfiel und die Umgebung in Brand setzte. Hatte aber nicht funktioniert. Die Bomben nahmen wir mit an Bord und verstauten sie in unseren Koffern.

Ich glaube, wir hatten Kohle geladen, es wurde auch viel Zellulose in Ballen (von Schweden) geladen, Transitware für Basel, dann weiter nach Italien. Der Umschlag, Tag und Nacht Löschen, wohl ein gutes Geschäft für die SRAG! Es war der saukalte Winter 1941/42, in Russland war die Wehrmacht schlecht dran, es erfolgte eine Volkskleidersammlung für die Soldaten. Nach den Blitzkriegen kam jetzt wohl das Ende. Wir fuhren bergwärts, immer mehr Eis, dann mussten wir den Schutzhafen Brohl anlaufen. Voll mit Schiffen, knappes Futter. In Basel hatten sie im Büro Verständnis, die Schweizer, die weg konnten, los zurück in die Schweiz, der Alte liess uns gehen.

Also, der Alte liess uns zwei abreisen nach Basel. Wir besorgten Eisenbahnfahrkarten zum Badischen Bahnhof in Basel. Wir trafen am sehr frühen Morgen, so um 2 oder 3 Uhr an der Grenze ein. Kontrolle, die Polizei warf uns raus, mit Rheinschiffer Stempel im Pass konnten wir nur auf dem Wasserweg frei Aus- und Einreisen. Was nun, sau kalt und alles verdunkelt im Krieg. Wir fanden den Weg zur Grenze, kein Verkehr. Der Wachposten zum Glück ein österreichischer Alpenjäger mit Edelweiss an der Mütze, der unseren Dialekt sprach. Wir hatten unsere Bomben im Koffer ganz vergessen. Wir wollten die Koffer öffnen, der Posten aber winkte ab, es könnte im Koffer "was einfrieren", sagte nur "haut ab nach Hause, Jungs". Wir weiter. Schweizer Zoll so um 4 Uhr, wollten uns nicht reinlassen, Grenze erst um 6 Uhr offen. Dann sagte einer "ach los, haut ab". Wir tappten im Dunkeln weiter, Richtung Hauptbahnhof Basel. Saukalt und alles geschlossen. Endlich ein WC-Häuschen, es war offen und sogar geheizt. Wir hier rein um den Morgen abzuwarten. Später fanden wir einen offenen Spunten (Kneipe), herrlich der Kaffee und etwas zum essen!!

Jetzt nach unserer Rückkehr von der SILVAPLANA, es müsste so Ende Januar oder Anfang Februar 1942 gewesen sein, besuchten wir das Reedereibüro um erst mal unser Geld abzuholen, aber auch um Instruktionen einzuholen und natürlich um unser Versetzungsgesuch nach See einzureichen. Anfangs März kam ein Telegramm, los zurück an Bord. Bei der Ankunft in Brohl, die SILVAPLANA lag schon einen Monat im Hafen, stellten wir fest, dass unser Alter einen holländischen Matrosen angeheuert hatte, also einer von uns musste auf ein anders Schiff. Ruedi konnte auf der SILVAPLANA bleiben, ich wurde auf eine andere Pritsche, die VIAMALA beordert. Auf der VIAMALA war vorne nur der Schmelzer Alfred Eichenberger, der den Leventina-Kurs Nr. 2 besucht hatte. Wir kamen ausgezeichnet klar zusammen, unser Problem war nur die Rationierung im Reich. Der ältere Kapitän liess teilweise seine Rationierungskarten verfallen, vermutlich im Dienst des Volkes. Seine Frau schämte sich wohl und steckte uns heimlich ab und zu ein Butterbrot zu, das hob dann unsere Moral!

Wir hatten eine ruhige Zeit auf der VIAMALA, dann so um Mitte oder Ende Mai, wir lagen in Kehl, kam ein Telegramm aus Basel, "Bücheler" sofort los nach Basel, der Pass für 4 Visas. Zum Glück nahm ich das Telegramm mit, denn nach einem neuen Gesetz, musste Bahnfahren im Reich zuerst genehmigt sein, aber das wussten wir nicht. Also hinüber nach Strassburg, von dort konnte ich mit dem Hafenschlepper UNTERWALDEN über das französische Hüningen nach Basel fahren.

Der Hafenschlepper holte täglich die Kanalschiffe und brachte sie nach Basel. Nachtfahrt im Elsass, unterwegs Kontrolle, die wollten mich rauswerfen, aber das Telegramm, erlaubte mir zu bleiben. Nach der Ankunft in Hüningen, so um Mitternacht, wieder Kontrolle, die Polizei verhaftete mich, anscheinend war ein hoher französischer General (Henri Giraud) aus dem Gefangenlager entflohen und wurde überall fieberhaft gesucht. Dann fand ich Unterkunft in einem kleinem Hotel. Am Morgen wurde ich erneut von der Gestapo festgehalten und in ihr Büro mitgenommen. "Ausziehen" schnarrte

es, mir wurde es Angst und Bange, zur Freude der Sadisten. Ich hatte als Notgroschen immer eine verbotene 50.- Franken Note mit, die ich in den Socken versteckt hatte. Ich stand nur noch in den Socken da, dann schnarrte es wieder "anziehen", kann man mein Aufatmen noch hören? Zurück zur UNTERWALDEN und wir los nach Basel. Puh!

Nun war Hafendienst in Basel angesagt, Schiffe mit holländischer Besatzung brachten ständig Zelluloseballen nach Basel für den Weitertransport nach Italien. Damit diese Holländer in Basel nicht abhauen konnten, wurden sie in der Schleuse von Kembs von Bord gebracht, wir vom Hafendienst mussten die Rheinkähne nach dem Loswerfen vom Schlepper im Hafen festmachen. Tag und Nacht wurde die Ladung gelöscht und wir Tag und Nacht Luken auf und zu, zwischendurch auf der Zellulose pennen, ein „Sauchrampf“.

Dann hatte ich ein Affenschwein, auf dem Hafenschlepper UNTERWALDEN musterte der Matrose ab und ich griff zu! Eine feine, ruhige Zeit bis zu meiner Abreise auf ein Seeschiff im Herbst. Der Kapitän war M. Schäfer, ein ganz toller, menschlicher Typ, trug immer seinen grauen Hut und verstand sein Geschäft aus dem ff. Ich konnte auf dem Schlepper schlafen und musste jeden Morgen, auch am Sonntag, die Bilgen mit der Handpumpe lenzen, oft war das Wasser ölig, aber kein Mensch kümmerte sich! Die UNTERWALDEN hatte einen Rumpf aus Eichenholz, sie war im 1. Weltkrieg ein Torpedofangboot der Kaiserlichen Kriegsmarine, ausgerüstet mit einem Görlitz Dieselmotor von 330 PS. Dieser war schwer zu bedienen, aber wir hatten den deutschen ex U-Boot Fahrer Zieger als Maschinist, nur er und noch einer aus der Werkstatt konnten mit dem störrischen Ding umgehen. Einer meiner Aufgaben war, nach den Manövern, den Deckel auf dem Schornstein festzumachen. Einmal vergass ich ihn abzunehmen, es klapperte kräftig und Motor lief nicht an. Der Kopf von Zieger tauchte aus dem Maschinenraum auf, er brüllte kräftig "beinahe war er weg...".

Einmal herrschte eine kurze, leichte Aufregung an Bord, ein eleganter, deutscher Offizier in Reitstiefeln und Reithosen, mit EK-Orden dekoriert, fuhr mit uns nach Basel. Wir machten unten bei der Hafeneinfahrt fest, dann tauchte unser Hafenkapitän auf, in einer blauen Uniform mit einem dünnen, goldenen "Kolbenring" an den Ärmeln, so hatten wir ihn noch nie gesehen. Er setzte sich auf die staubige Kaimauer und fragte den Deutschen aus, dieser erwiderte elegant, ohne viel zu sagen. Dann fuhren wir wieder zurück zur Hüniger Kanalschleuse. Es gäbe noch eine Menge Anekdoten zu erzählen, aber nun Schluss mit meinem Bericht vom Rhein.

Für mich war es ein herrlicher Abschluss meiner Zeit auf dem Rhein, auf diesem Hafenschlepper UNTERWALDEN, Wurfleine werfen für den Schleppdraht, auf den Haken nehmen, dann auf Befehl von Kapitän Schäfer, Schleppdraht los...

Ich weiss den Grund nicht mehr, den ich auf meinem Versetzungsgesuch angegeben hatte, jedenfalls wirkte er bei Hauptmann Felix Steiner, dem damaligen Chef Rheinfahrt. Meine Abreise, zusammen mit meinem Kumpel Ruedi Schori über Genf nach Lissabon war auf den 25. September 1942 angesetzt.

(A...*) der Schiffsführer (Kapitän) ist uns mit Namen bekannt.

Domingo Bücheler-SwissShips HPS, Oktober 2014

