

**Zeitschrift:** Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg  
**Band:** 19 (1992)

**Artikel:** Kapitän ausser Dienst : Erinnerungen des Wattwiler Rheinschiffers Josef Zuber  
**Autor:** Schweizer, Edwin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-883604>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

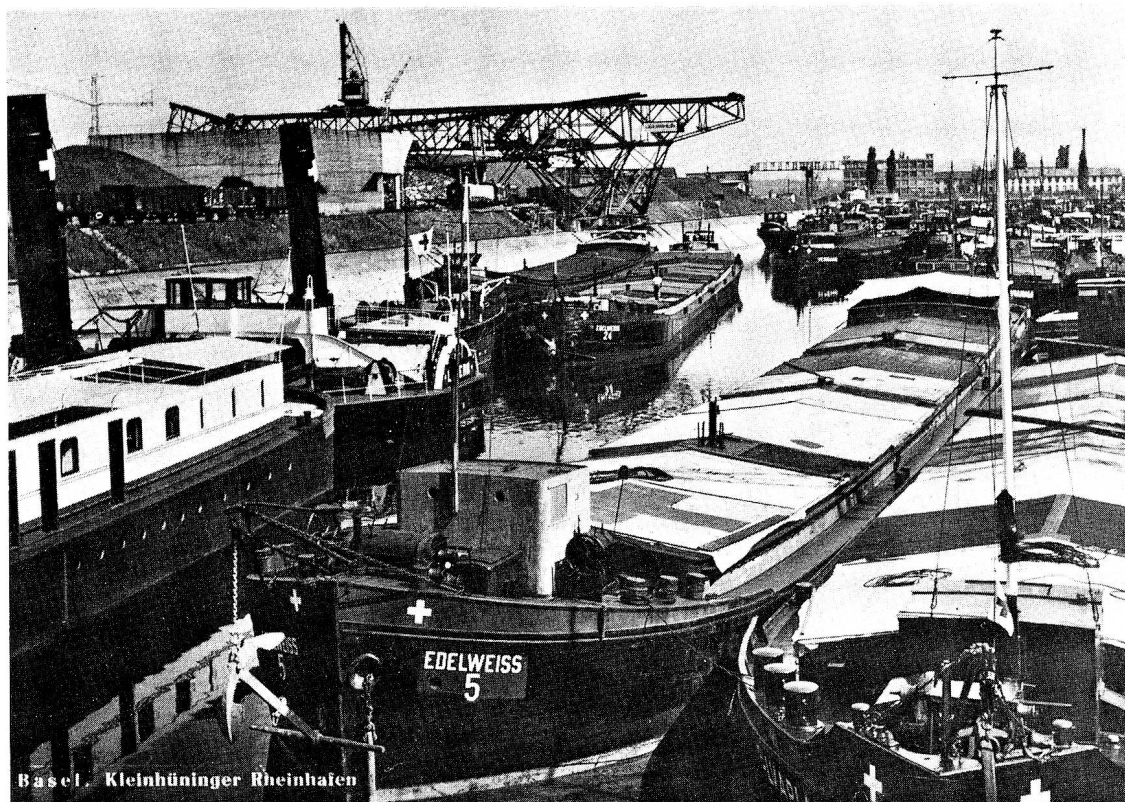
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



*Das «Totenschiff» – «Edelweiss 5».*



*Da hüpf dem Rheinschiffer das Herz vor Freude: Schleppzug «Unterwalden».*

# Kapitän ausser Dienst

## Erinnerungen des Wattwiler Rheinschiffers Josef Zuber

Edwin Schweizer, Zürich

### Prolog

#### *Seebären im Toggenburg?*

Einen leibhaftigen Kapitän soll es geben in Wattwil? – Dass ich nicht lache! Da ist eher ein Rosshändler auf dem Himalaya oder ein Schneemann in der Sahara zu finden. – Seebären im Toggenburg! Ein alter Fährmann wird es sein. Oder ein pensionierter Bootsvermieter vom Walensee.

Der Leser wird sich wundern. An der Thurastrasse wohnt ein waschechter früherer Rheinschiffer. Mit allem, was dazu gehört. «Darf ich auf einen Sprung vorbeikommen, Sepp? – Denn Seemannsgarn wird nicht alle Tage gesponnen.»

Herzklopfen? – Gott bewahre! Dies und das weiss man ja vom Rhein, Herr Kapitän. Da ist die «Drosselgasse» in Rüdesheim. Treffpunkt der Turnvereine, Kegelclubs und Männerchöre. «Liebfrauenmilch», «Kaseler Kehrnagel», «Niersteiner-Rosenberg», «Oppenheimer Sackträger»: Kabinettsweine, alle aus der gleichen Flasche. – Nein?

Dichter haben immer wieder den Rhein mit seinen Landschaften, seinen malerischen Burgruinen und seinen vielen, aus dem Mittelalter überlieferten Legenden besungen. Und die Musiker! «Der Ring der Nibelungen», wo Wagner seine Götter in den Rhein stürzen lässt. Ist das nichts? – Ja, und man kann sich doch gut vorstellen, wie morgens die Nebelschwaden mit den Sonnenstrahlen auf den Weinbergen ihr Spiel treiben. Wie der schwerfällige, breite Strom an fetten Weiden und Windmühlen vorbeizieht und das Meer sucht.

#### *Das Fräulein vom Lurleifels*

Gewiss, die Frachtschiffe des Rheins werden anders gebaut sein als die Boote auf unseren Seen. Aber Zwerg bleibt Zwerg. Man denke nur an die Schweizer Frachter auf dem Meer, an die «Molésou», «Nyon» oder «Romandie». Was geschieht auf einem Kahn zwischen Ba-

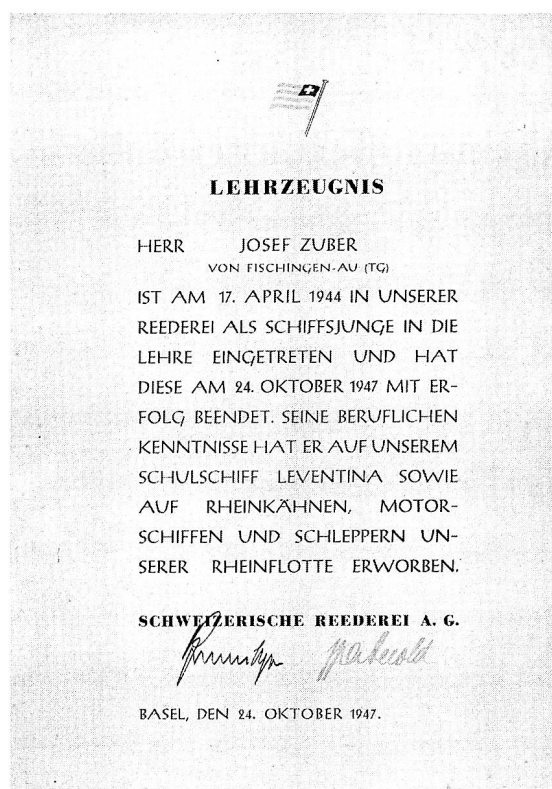
sel und Rotterdam? Der Kapitän schmaucht sein Pfeifchen, derweil der Schiffsjunge Kartoffeln für die Schifferfrau schälen muss. So ist es doch, oder?

Ich sitze in Zubers Klause. Greife nach einem Glas Whisky. «Prost!» – An der Wand hängt ein hölzernes Steuerrad. Tablare mit Büchern. Papiere liegen auf dem Tisch bereit: Dokumente aus der Schifferzeit, Zeugnisse, eine Hafenkarte von Antwerpen, das Dienstbuch für Schiffsmannschaften auf schweizerischen Rheinschiffen, eine zusammengelegte Kontorflagge. Weiss-blaue Querstreifen, links oben das weisse Kreuz im roten Feld. – Keine Mütze? – Keine goldenen Achselpatten? – Und ist denn dieser alte Kapitän von eher verhaltenem Wesen nicht gesprächiger?

Ich ziehe meinen letzten Trumpf: die Jungfrau vom sagenhaften Loreley-Felsen zwischen Kaub und St.Goarshausen. Er werde sie wohl auch kennen, die Nixe dort oben, von der es heisst, sie locke Schiffer durch Gesang an und bringe die Schiffe zum Kentern... Sepp Zuber lächelt. Kratzt sich im Haar. Er wird erst mit Erzählen anfangen, wenn der Federfuchser aus der Stadt mit seinem Latein am Ende ist.

#### *Aalschocker – König David – Wahrsager und Rutengänger*

Der Wortschatz des Rheinschiffers bringt mich bald aus dem Tritt. «Aalschocker»: ein Fussgänger, der vom Ufer aus die Aale erschreckt? – «Abladen»: Fracht ausladen, Edamerkäse, Gewürze, Kaffee? – Ein «Boot»? Klar, das kann nur ein Ruderboot sein. Bei Vollmond rudern von Bad Salzig Richtung Boppard. Zu zweit. Nicht ohne! – «Reibholz» und «Rudergänger»? – Meint Sepp Zündhölzer? – Und den Rutengänger, der mit gegabeltem Haselnusszweig Wasser sucht? – «Deckkleid»: Pelzjacke des Steuermanns? – «Krippen» im Fluss: Futterstellen für Seekühe? – Nein? – Du bist mir ein Spassvogel, Sepp!



### *Das Lehrzeugnis des Rheinschiffers.*

Und «Davit»? – Kenne ich. David, den König von Israel und Juda. Schreibt sich aber mit d. «Wahrschauer»? – Ist Schnee von gestern. Wahrsager heisst es heute. Bei «Schmelzer» denke ich an Weihnachtskerzen, ans Wachs schmelzen. Und an den Liebhaber mit schmelzendem Herz auf einer Bank unter Maiblust. «Den Mast streichen»? – Du nimmst mich auf den Arm, Sepp! Ich bin kein Seemann, aber mit Pinsel und Farbe könnte auch ich einen Masten anstreichen. Ich versuche, mir Sepp Zuber als jungen Mann auf dem Schiff vorzustellen. Gross, schlank, nicht besonders kräftig gebaut, eher feingliedrig? – Der Weg in die Vergangenheit auf dem Rhein ist leicht mitzugehen. Der Kapitän a. D. schildert anschaulich, unterstreicht seine Worte durch lebhafte Gebärden. Er holt mit seinen Armen wie ein Prediger aus, schreitet beim Erzählen hin und her. Wie ein gefangener Löwe in einem Käfig. Er hat einen klaren, offenen Blick, und man fühlt sich wohl bei ihm.

Nach 22jähriger Dienstzeit bei der Schweizerischen Reederei AG in Basel hat Sepp Zuber 1966 die Flagge heruntergeholt. Aber auf einer Sandbank ist sein Lebensschiff nicht festgefahren. – «Hast du der Schifferzeit, der grossen Freiheit, nie nachgetrauert?» frage ich. Ein kurzes Zögern. «Ich habe die berufliche Veränderung akzeptieren müssen.» Unter den Papieren auf dem Tisch befindet sich auch ein abgegriffenes Bändchen mit «Aphorismen» von Arthur Schopenhauer. «Da, lies, was ich auf Seite fünfzehn angestrichen

habe.» – «Wir verleben unsere schönen Tage, ohne sie zu bemerken: erst wenn die schlimmen kommen, wünschen wir jene zurück. Tausend heitere, angenehme Stunden lassen wir, mit verdriesslichem Gesicht, ungenossen an uns verüberziehen, um nachher, zur trüben Zeit, mit vergeblicher Sehnsucht ihnen nachzuseufzen.» – «So habe ich es nie gemacht», sagte Sepp Zuber nachdenklich und nimmt einen Schluck. «Zum Wohl!»

### Auf der «Leventina» oder Das Los eines Schmelzers

#### *Wie wird man Rheinmatrose?*

Aus dem Ärmel schütteln kann man die Antwort nicht im Toggenburg. Der am 31. Januar 1928 in Wattwil geborene Sepp kommt 1944 aus der Schule. Schlechte Zeiten. Es ist Krieg, auch Sekundarschüler haben Mühe, eine Lehrstelle in der Gegend zu finden.

Vater Zuber ist Fabrikarbeiter und hat eine sechsköpfige Familie zu versorgen. Das ist kein Pappenstiel. Es schwimmen wenig Fettäugen auf der Suppe, und Mastkälber sind keine da zum Schlachten. – «Was wäirst du eigentlich gerne geworden?» – «Graphiker oder Koch». – Sepp hat zeichnerisches Talent. Und was für Festtagsmenüs hätte Küchenchef Zuber später aus der Pfanne gezauert: «Salat Waldorf mit frischen Ananas, Ochsenschwanzsuppe, Kalbssteak mit feiner Morchelsauce, Croquetten, Kartoffeln, mit Erbsen gefüllte Tomaten, Butterbohnen in Speck gerollt, und Blumenkohl. Zum Dessert: Zitronenglace mit Champagner.» – Wunschträume.

In der Sekundarschule redet der Berufsberater von Matrosen. Sepp ist begeistert. Hat ihn am Ende das Wasser der Thur verhext? – «Matrose!» Mit solchen Flausen soll man Vater Zuber nicht kommen. Doch sein Sohn Sepp hat einen starken Willen. Er setzt seinen Berufswunsch durch. 1943 meldet er sich bei der Schweizerischen Reederei AG in Basel an – und besteht die Aufnahmeprüfung. Am 17. April 1944 kann Zuber junior auf der «Leventina» die Lehre als Schiffsjunge anfangen. Einen «unsolideren» Beruf hätte er in den Augen des Vaters nicht ergreifen können.

Wenige Monate vor Kriegsausbruch hatte die Reederei 1939 ein Kanalschiff in ein Schulschiff umgewandelt, das sie – in Erinnerung an die erste territoriale Erweiterung der alten Eidgenossenschaft – «Leventina» nannte. Hier wohnen die künftigen Schiffsjungen, gewöhnen sich an das Leben auf dem Wasser und erlernen die ersten handwerklichen Grundbegriffe. Nach viermonatiger Vorbereitung werden sie auf verschiedenen Schiffstypen der Reederei auf Fahrt geschickt.



### *Eine harte Schulung*

Stolz zeigt mir Sepp sein Dienstbuch. Es ist so abgegriffen wie das Brevier eines Kaplans. – «Da werden alle Tätigkeiten auf den Schiffen eingetragen», erklärte er. Ich sehe, dass es die Nummer 217 trägt und vom Rheinschiffahrtsamt Basel ausgestellt ist. Der Inhaber, Bürger von Fischingen, ist ledig, 178 cm gross, hat blaue Augen, blonde Haare und keine besonderen Kennzeichen.

Der erste Eintrag: «Wir bestätigen hiermit, dass der Inhaber dieses Dienstbuches in der Zeit vom 17.4.44 bis 6.8.44 auf Schulschiff «Leventina» den Ausbildungskurs bestanden hat.» – «Wie lange dauerte die Lehre?» – «Drei Jahre. 1947 habe ich die Abschlussprüfung bestanden und bin am 25. Oktober zum Matrosen befördert worden.»

«Grau, teurer Freund, ist alle Theorie.» Dennoch: sie gehört zur Ausbildung. Rechnen, Geometrie, Havariekunde, Deutsche Grammatik, Geografie, Navigationslehre, Fachsprache der Nautik. – «Und die Praxis?» – «Spleissen (Verflechten von Tau- und Drahtseilwerk), Schiffskunde, Maschinen- und Motorenkenntnis, Schiffsunterhalt.» – Ob er schwimmen könne, frage ich. – «Das ist unbedingte Voraussetzung für einen Schiffer. Nichtschwimmer hat es nicht gegeben. Auch Turnen war auf dem Programm. Boxen. Mutproben, etwa: von grosser Höhe in ein Sprungtuch springen.» – Nein, Schwächlinge sind auf einem Schiff nicht gefragt.

### *«Fletsche – Poschle – näbe – Schloff»*

Die Sprache der Toggenburger ist nicht die Sprache auf dem internationalen Rhein. Sie tönte Chinesisch in Liège, Arnheim, Amsterdam oder Anvers. Ein Schiffer muss Hochdeutsch und Französisch können. Auch Flämisch. Das Dienstbuch bezeugt, dass der Inhaber 1945 «zwei Kurse in holländischer Sprache» besucht hat.

Das Abc des Rheinschiffers ist Sepp bald geläufig. Der Aalschocker ist ein Schiff, das zum Aalfang eingerichtet ist. Abladen: bis zur vollen Tragfähigkeit beladen. Boot: damit ist niemals ein Rudernachen gemeint, sondern stets ein Schiff, das mit eigener Motorkraft fahren kann. Reibholz: Es kommt vor, dass bei Manövern zwei Schiffe einander berühren. Um nun Beschädigungen zu vermeiden, hängt man an einem Tau ein Stück Holz, einen kurzen Balken, an die äussere Schiffswand. Der Rudergänger steht am Steuer.

Wenn bei schlechtem Wetter das Schiff zur Schonung der Ladung mit Segeltüchern bedeckt wird, so legt Sepp Zuber das Deckkleid darüber. Um der Strömung im Fluss eine bestimmte Richtung zu geben, vor allem, um das Absetzen von Sandbänken zu verhindern

(indem man die Strömungsgeschwindigkeit erhöht), baut man vom Ufer quer in den Fluss hinaus Krippen oder Bühnen, Steindämme, die bei Hochwasser meistens unsichtbar sind. Und Davit heisst der kleine Ankerkran vorn am Bug. Den Mast streichen bedeutet nicht, ihn mit Ölfarbe anstreichen, sondern ihn niederlegen, beispielsweise, wenn man unter einer niedern Brücke durchfahren will.

Ein rechter Seemann wird man nicht, indem man die nautischen Handbücher in der warmen Stube auswendig lernt. Der Schmelzer, wie ein Schiffsjunge genannt wird, muss aufs Wasser. – «Auf welchen Schiffen hast du die ersten Fahrten gemacht?» – «Auf dem Schlepper *Bern*. Später auf der *Fontana*, *Calanda*, *Unterwalden* und *Edelweiss 5* und *Edelweiss 21*.» Der Schiffsjunge Zuber sieht dabei zum ersten Mal die Häfen Strasbourg, Duisburg, Ruhrort, Anvers, Rotterdam und Amsterdam.

«Ich habe einmal von einer *Taufe durch den Vater Rhein* gelesen», werfe ich ein. «Ist das ein Märchen?» – «Nein. Der Schmelzer, der als Neuling das Bingerloch durchfährt, wird durch den Ersten Matrosen mit einem Kessel voll Rheinwasser begossen. Man kennt auch die Salzwassertaufe, in den Küstengewässern des Meers. Der Täufling wird dabei an den grossen Mast gebunden und mit Salzwasser begossen. Ein tüchtiger Schluck aus einer Flasche beendet die Zeremonie.» – «Was hat es darin» – Sepp schüttelt sich. «Ein Gemisch



*Lotse Josef Zuber.*

aus Wein, Schnaps, Bier, Kölnischem Wasser, Kaffee, Tee – und etwas flüssiger Seife...!»

Harte Bräuche, wahrhaftig. «Es gibt aber auch harmlose Neckereien», berichtet Sepp. «Wie alle Handwerker pflegen auch die Rheinschiffer einen alten Brauch. Sie nehmen ab und zu Anfänger mit einem sinnlosen Auftrag auf die Schippe. Etwa den Anker vor dem Fallenlassen mit dem Schöpfheimer zu netzen, damit er besser Grund fasse...

### *Die sieben Jungfrauen*

Der Schmelzer Sepp Zuber merkt bald, dass ums Bingerloch nicht das Fräulein auf dem Loreley-Fels zu fürchten ist, sondern die Stromschnellen und die «sieben Jungfrauen» im Fluss, sieben beieinanderliegende Felsen. – «Nur mit Hilfe eines Lotsen kann diese Stelle befahren werden», führt er aus. «Wichtig sind eine äusserst exakte Steuerung auf der Tal- wie auf der Bergfahrt, die Wahl der Fahrwege bei Hoch- und Niederwasser und der Blick auf den Wahrschauer. An den gefährlichen Stellen überwachen Kontrolltürme die Schifffahrt. Auf diesen Wachtposten dreht der Wahrschauer Tafeln am Gestell, gibt damit Signale und spielt die Rolle eines Verkehrspolizisten.

«Die berühmten Burgen am Rhein, kennst du sie alle?» – «Ja, ja. Am *Romantischen Rhein* zwischen Rüdesheim und Bonn hat es wohl

an die drei Dutzend: Brömserburg, Ehrenfels, Kaiserpfalz, Burg Katz, Burg Maus, Ehrenbreitstein – und wie sie alle heissen. Aber im Gebirge hat es nur wenig Anlegestellen für Schiffe. Der felsigen Ufer wegen. Liegehalte hat es daher keine gegeben.

«Gebirge? – «Der ganze Rhein ist in Strecken eingeteilt», belehrt mich der alte Kapitän. «Hochrhein: Basel bis Bodensee; Oberrhein: Basel bis Mannheim. Gebirge nennt man das Stück von Bingen bis Koblenz. Und der Rest, meerwärts, heisst Niederrhein.»

Als Schiffsjunge sieht Sepp die Spuren des Krieges. 44 feste Brücken und 12 Schiffsbrücken, Pontonbrücken oder sonst demontierbare, die den Rhein überquerten, sind zerstört und sperren das Fahrwasser. Die Räumung der durch Wracks und Trümmer versperrten Fahrrinne erfordert Zeit. Erst im Frühjahr 1946 kann die durchgehende Schifffahrt bis Basel wieder aufgenommen werden.

### *Skorbut – Auf dem «Totenschiff»*

Aller Anfang ist schwer. «Eine bittere Zeit», nennt Sepp Zuber die drei Jahre als Schiffsjunge. Ich lese in seinen Notizen: «Wochenlang Hunger. Unterernährung. Täglich bis zu sechzehn Stunden Arbeit. Ein *Loch* zum Wohnen: Petrollicht, Strohsack, Eisenwände. Bis neun Monate unterwegs zum Heimathafen. Weihnachten: Ankunft 23. Dezember, ganze Nacht ausladen. Am 24. Dezember, mittags, wieder Abfahrt. Ohne Lohn und Verpflegung. Um ein Stück Brot gebettelt. Zwölf Wochen eingefroren...»

Sepp erkrankt an Gelbsucht, akutem Gelenkrheuma und Skorbut. Das klingt nach Seeräubergeschichten, nach Piraten und Kap-Horn-Seglern. Skorbut auf dem Rhein? – Ja, eine böse Sache: Entzündung der Schleimhäute, blutendes Zahnbett, sich lockernde Zähne. Der Schmelzer wird im Hafendienst eingesetzt, bekommt Vitamin C, kuriert seine Krankheit aus.

Der abenteuerliche Schriftsteller B. Traven hat «Das Totenschiff» geschrieben, die Geschichte eines amerikanischen Seemanns. Auch Sepp Zuber hat eine traurige Geschichte erlebt, seine erste und letzte «Fahnenflucht». «Da, auf diesem Blatt habe ich die Episode aufgeschrieben. – 1946 wurde ich auf dem Motorschiff *Fontana* durch den ersten Matrosen grundlos verprügelt. Ort: Werft *Slikkerveer*, zwanzig Kilometer von Rotterdam entfernt. Vorausgegangen waren ständige Schikanen. Da habe ich das Schiff, nur mit dem Nötigsten ausgerüstet, heimlich verlassen. In Gummistiefeln. An einer Bushaltestelle bettelte ich um Geld. Zeigte meinen Pass. Doch niemand wollte mir helfen. So marschierte ich denn nach Rotterdam. Kam dort mit wunden Füßen an. Dazu Hunger und Durst.



*Schifferpatent für die westdeutschen Kanäle.*

Auf der Agentur unserer Reederei erhielt ich Geld, nachdem der Vorfall protokolliert worden war. Man schickte mich mit dem Zug nach Amsterdam, wo ich auf einem andern Schiff anmusterte. Nach Basel zurückgekehrt, es war im November 1946, wurde ich mit dem Einsatz auf dem *Totenschiff* bestraft. Der prügelnde Matrose hatte es verstanden, die Tat zu seinen Gunsten auszulegen.» Das «Totenschiff», ein verwahrlostes Schiff, war die «Edelweiss 5». Zwei Matrosen hatten sich dort das Leben genommen. «Hast du in dieser elenden Zeit nie daran gedacht...» – «Den ganzen *Bettel* hinzuwerfen, meinst du wohl!» – «Ja.» – «Heimkehren wie der Verlorene Sohn...! – Nein! Niemals! Ich bin immer Optimist gewesen. Und in der Not habe ich bei Schopenhauer ein tröstliches Wort gefunden.» Sepp nimmt das Büchlein in die Hand. Blättert darin und liest mir vor: «Man darf nicht am Wetter verzweifeln, solange noch ein blauer Fleck am Himmel ist.»

## Auf, Matrosen, die Anker gelichtet!

### *Rheinkähne, Motorschiffe und Schlepper*

Mit der Beförderung zum Matrosen ist die Ausbildung keineswegs abgeschlossen. Es braucht noch viel Erfahrung, bis man den Schiffsführer vertreten kann. – «Was man nicht weiss, das eben brauchte man.» Sepp spart auch nicht an Schmieröl für seinen Geist. Er lernt Fremdsprachen, liest Bücher, schreibt Gedichte. Und zeichnet viel. «Da ist ein kläglicher Rest davon!» Er drückt mir ein Bündel Blätter in die Hand: Um Pfähle geschlungenes Seilwerk, den Bug eines Schiffes, die Armaturen des Ruderhauses, das Deck der «Viola»; Karikaturen, allegorische Figuren. Keinen Zweifel, Sepp wäre auch ein guter Graphiker geworden.

Im Lehrzeugnis steht, dass Josef Zuber seine beruflichen Kenntnisse auf dem Schulschiff «Leventina» sowie auf Rheinkähnen, Motorschiffen und Schleppern der Rheinflotte erworben habe. Kahn, Motorschiff, Schlepper – das kommt mir spanisch vor. «Rheinkähne haben keinen Motor», erklärt mir der Schiffer. «Vom Schleppboot aus wird dem Kahn, der angehängt werden soll, eine Wurfleine zugeworfen. Dann gibt man ihm die Schlepptrosse hinüber. Der Strang wird an den Vorderpollern backbordseits festgemacht. Hat das Boot eine gewisse Anzahl Kähne ins Schlepptau genommen, ist der Zug voll. Er kann bis eineinhalb Kilometer lang sein. Jeder Anhangkahn ist mit dem Boot durch einen besonderen Strang verbunden. Alle diese Stränge werden bei den vorderen Kähnen an der Backbordseite vorbeigeführt und hängen dort im Brittelhaken,

einem 25 Kilo schweren Eisenhaken. Auf der Bergfahrt ist der Abstand zwischen den einzelnen Kähnen etwa achtzig bis hundert Meter. Im Talzug hängen die Kähne oft zu zweien eng nebeneinander gekuppelt an kurzen Strängen. Am Ziel wird der Kahn losgemacht. Abgeworfen, sagt man auch. Man löst den Strang von den Pollern und lässt sie ins Wasser gleiten. Die leeren Stränge zieht das Schleppboot wieder ein». – So einfach ist das! Wenn man weiss, dass Backbord die linke Schiffsseite ist, und die eisernen Pfähle auf dem Deck zum Befestigen der Taue Poller heissen...

Die Schwesternschiffe «Uri», «Schwyz» und «Unterwalden» waren zu Sepps Zeiten die stärksten Schlepper auf dem Rhein. – «Wie gross ist so ein Schleppschiff?» – «Die *Uri* zum Beispiel war 76,3 Meter lang, 10,1 Meter breit und hatte eine Antriebskraft von 4x900 Diesel-PS. Sie konnte in einem einzigen Schleppzug mit sieben bis acht Kähnen gegen 10'000 Tonnen Kohle rheinaufwärts ziehen.» – «Du, Sepp, das mit dem *Zwerg* am Anfang nehme ich zurück...»

Motorschiffe haben eine wesentlich kürzere Reisezeit als die Schleppzüge. Durch ihren Einsatz konnte Stückgut, wie Chemikalien, Hölzer, Kaffee, Kakao, Glukose, Baumwolle, Kork und Zucker zum Transport auf dem Rhein gewonnen werden. Die «Alpina»-Serie, ab 1935, gehört zu ihnen.

Die nach Kriegsende gebauten zwölf Tankmotorschiffe tragen die lateinischen Namen von Alpenblumen: «Erica», «Soldanella», «Arnica», «Primula» und so weiter. Tankschiffe befördern Benzin, Dieselöl und Heizöl. Einzelne haben eine interessante Vergangenheit, wie etwa der Öltanker «Cisal-pina 3», auf dem Sepp im Frühjahr 1951 gearbeitet hat. Es war ein früheres Bunkerboot der deutschen Kriegsmarine.

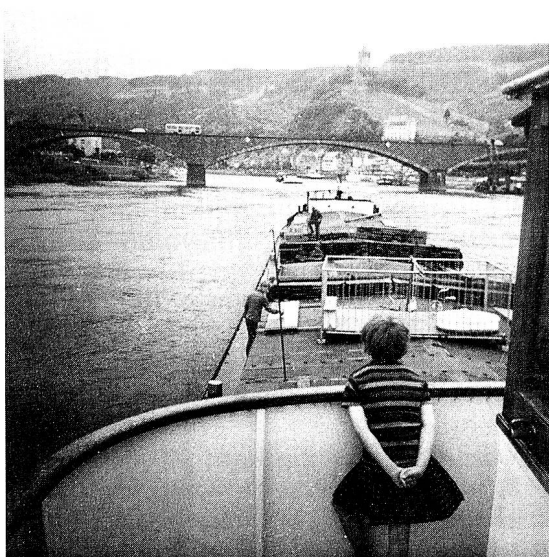
*«In der Nacht ist der Mensch nicht gern alleine».*

Matrosen haben oft Heimweh nach Frauen. Gebraucht man deshalb die weibliche Namensform für die Schiffe? Der Rheinschiffer sagt die «Alpina», die «Edelweiss», die «Unterwalden». Überhaupt, die Namen der Schiffe! Wie bildhaft sie sind!

Bekannt ist die feierliche «Taufe» eines Schiffes, bei der das Zerschellen einer Flasche am Bug nicht fehlen darf. Unglückliche Namen werden vermieden. In der englischen Marine ist der Glaube verbreitet, ein Schiff, das seinen Name wechsle, habe niemals Glück.

Namen gehen auch bei Schweizer Schiffen nicht verloren. Die 1941 als Nummer 1 ins schweizerische Seeschiffsregister eingetragene «Calanda» war ein altes Schiff, das die Schweizerische Reederei AG zusammen mit dem Verband schweizerischer Gaswerke zur





«Austria I» auf der Mosel.

Sicherung der Kohlenzufuhr kurz vor Kriegsausbruch erworben hatte. Es wurde nach Kriegsende abgestossen. Der Name «Calanda» ging zunächst auf ein anderes Schiff über, das 1951 bis 1954 vorübergehend unter Schweizerflagge fuhr. Seit 1963 fährt eine neu gebaute «Calanda», ein Motorschiff der Alpina Reederei AG, über die Meere.

Vom Schiffsjungen auf dem Rhein zum Seeoffizier oder gar Kapitän eines Seeschiffes haben sich schon manche junge Schweizer emporgearbeitet. Der Weg führt über ausländische Seefahrtsschulen und setzt vorgeschriebene Tätigkeitsperioden in einzelnen Rangstufen voraus. – Tief herabhängender Himmel, stürmische See, schlechte Sicht, heftige Winde, gepeitschte Wogen, mächtige Brecher – das kann Sepp auch auf dem Rhein und in den Nordseehäfen haben. Er bleibt lieber Rheinschiffer.

Was den Sesshaften an Land die Sportberichte und Nachrichten vom «Stau auf den Autobahnen» bedeuten, sind den Schiffern und Reedern die Wasserstandsmeldungen am Radio. Vom Stand des Wassers hängen die Fahrzeiten ab. Von Basel nach Rotterdam sind es 935 Kilometer. Für die Talfahrt (meerwärts) benötigt ein Motorschiff ungefähr vier Tage, ein Schleppzug fünf bis sechs. Und bergwärts, Basel zu? Mit dem Motorschiff dauert die Fahrt sechs bis sieben Tage, während ein Schleppzug bis zu vierzehn Tage unterwegs sein kann.

#### «Klein-Wasser» – Die tausend Kilometer des Rheins – Windstille und Orkan

Ein Matrose kennt die Launen des Rheins. Seinen zu niedrigen Wasserstand etwa. «Klein-Wasser» nennen die Schiffer das Absinken des Pegels auf einen Stand, der die Schifffahrt beinahe unmöglich macht. «Im

Herbst 1947», erinnert sich Sepp, «haben sich, nach einem aussergewöhnlich trockenen Sommer, unterhalb der am schwierigsten zu befahrenden Stromschnellen grosse Ansammlungen von Schiffen gebildet, die trotz minimalster Beladung nicht mehr weitergekommen sind.»

Von der Rheinbrücke Konstanz bis zur Willemsbrücke in Rotterdam sind es tausend Kilometer. Speyer ist Kilometer 400, Mannheim 425, Eltville 511, Bendorf 599, Bonn 655, Emmerich 852, Arnheim 884, und Rotterdam ist das Ziel der Talfahrt. Nicht aber das Ende für die Schiffer.

Die an die Nordsee grenzenden Niederlande und Belgien sind von einem Netz schiffbarer Flüsse und Kanäle durchzogen. Sepp kennt sie so gut wie den Rhein, und seit den Fahrten durch Seeland weiss er auch, was stürmisches Wetter ist. – Der Wind heult, braust, tobt, schüttelt an Fenster und Tür. Unheimlich genug, wenn man festen Boden unter den Füssen hat. Was aber empfindet ein Seemann, wenn der Wettergott mit einer Meute wilder Hunde durch die Lüfte braust?

«Die Windstärke wird nach der 12teiligen Beaufort-Skala gemessen», erfahre ich von meinem Seebären. «Geschätzt, wäre besser gesagt, denn man kann ja nicht einfach eine Messlatte anlegen und wie ein Buchhalter eine Zahl ablesen. Windstärke 0 ist glatte See. Stärke 7 zum Vergleich: Steifer Wind. Die See türmt sich, wird brechend. Weisses Schaum. Geräusche der brechenden See hörbar.» – «Und Sturm und Orkan?» – «Liegen zwischen Windstärke 9 und 12. Sehr ungemütlich, das kann ich dir sagen. Hohe Wellenberge mit langen, sich überstürzenden Kämmen, das Rollen der See wird stark und stossartig. Der Wind verweht die Kante der Wellenkämme zu Gischt. Und das Schlimmste: Man hat keine Sicht mehr!»

#### Sturmfahrt durch Seeland

Mit der «Alpina 5», «Viola» und «Rhone» fährt Matrose Zuber in die Häfen an der holländischen und belgischen Küste. Jene Sturmfahrt mit der «Alpina 5» wird Sepp nie mehr vergessen. Ich halte mich an sein «Schiffstagebuch»

«Über den breiten Waal in Richtung Dordrecht. Hollandsch Diep. Gefürchtetes Höllenloch Hellegat. Das Meer ist nahe. Die Spritzer schmecken salzig. Wetter bedrohlich. Grauer Himmel, Wolken jagen sich. Schnee. Nur mit Mühe den Weg von einer Boje zur andern gefunden. Untiefen. Nur das Fahrwasser nicht verlieren! Im Hafen Roosendaal Zucker geladen. Auf der Ooster Schelde sieht man sonst die Nordsee. Heute keine Fernsicht. Graue Schwärze ringsum. – Zwischen Noord-Beveland, Zuid-Beveland und Walcheren auf Vlissingen zu. Sturzseen werden



über das Deck geworfen. Schneidend kalt. Es bildet sich ein Eispanzer am Schiff. Nur nicht vom Kurs abkommen! Vor Walcheren, der westlichsten Provinz von Seeland, erschüttert ein gewaltiger Ruck das Schiff. Ein zweiter. Die *Alpina 5* ist auf eine Sandbank gerutscht. – Auch das noch! – Mit klammen Fingern mühsam die ganze Ladung Zucker umgeladen. Sklavenarbeit!»

Ich suche im Atlas die Wasserstrassen dieses Küstengebiets, die Sepp befahren hat: Amsterdam-Rhein-Kanal, Nordzee Kanal, Waal, Juliana Kanal, Albrecht Kanal, Wester Schelde und Ooster Schelde. Da und dort ist gewiss auch Wasser der Thur darunter, wenn auch nur in homöopathischen Dosen.

«Hast du bei Sturm und Nebel nie Angst gehabt, dein Schiff könnte sinken?» – «O doch, viele Male!» – «Wie verhält man sich in einer solchen Situation, Sepp?» – «Mit letztem Einsatz krampfen und nie die Hoffnung auf ein Durchkommen verlieren! – Aber nicht nur die Stürme sind gefährlich», fügt er bei, «auch das Navigieren bei Nacht, und der Umgang mit Schleppdrähten und Stahlseilen erfordert stets höchste Wachsamkeit.»

Und jetzt «höckelt» der alte Seemann in Pantoffeln und wollener Jacke in der geheizten Stube. Nimmt dann und wann einen Schluck. Ein magerer Schnee ist gefallen. Die Leute auf der Strasse haben leicht gerötete Nasen und Wangen. Und beim Bahnhof Wattwil dampft ein Marronikessel. Wie idyllisch das alles ist.

«Wenn wir schon von den Gefahren reden», meint Sepp, «dann muss man auch an die Gezeiten denken. An Ebbe und Flut. Zweimal binnen vierundzwanzig Stunden fällt in regelmässiger Folge das Wasser (Ebbe) und steigt wieder (Flut). Dieser Gezeitenwechsel am Meer ist weit in die Flussmündung hinauf spürbar. Wehe! – wenn sich der Kapitän verrechnet und bei Niedrigwasser keinen sicheren Hafen erreicht.»

Aber trotz aller Gefahren hat es immer wieder geheissen: «Anker auf! – ahoi!»

Ruder frei für den Lotsen! –  
Auch Kapitäne fallen nicht vom  
Himmel

*Kiebitze und graue Reiher – Der Zigarrenraucher  
auf dem Poller*

Unser Matrose aus dem Toggenburg macht seinen Weg. 1952 erwirbt Sepp das «Rheinschifferpatent», das zur Führung von Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft berechtigt. 1953 wird er Inhaber des Patents für «Schiffe mit Motor». Strecke: Basel – Meer.

Am 22. Juli 1957 erhält der strebsame «Seemann» von der Wasser- und Schifffahrtsdirek-

*Bei jeder Anmusterung vorzuweisen.*

tion Duisburg das «Schifferpatent I. und II. Klasse». Damit ist er berechtigt, auch die westdeutschen Kanäle selbständig zu befahren.

In den Jahren 1952 bis 1958 wird er zum Lotsen geschult und kann nun aufgrund der Ausweise und seiner Erfahrung Kapitäns-Abösungen besorgen. Ein Schmelzer muss Holz auf sich hacken lassen. Ein Matrose hat etwas mehr Rechte. – «Als Lotse und künftiger Kapitän, da bist du nun ein gemachter Mann gewesen, Sepp», sage ich. «Weit oben auf der Leiter jetzt. Nahe dem Himmel. Kannst fortan im Steuerhaus dösen, die Kiebitze und grauen Reiher beobachten, die Wolken zählen. Oder auf dem Poller sitzen und eine Zigarre rauchen. Oder einen zwitschern...»

*«Der Schein trügt»*

bemerkt Sepp. «Ich habe da anderes festgehalten. Lies!» – «Von alten Lotsen unter Druck gesetzt und gedemütigt. Einteilung auf schlechten Schiffen im Schleppverband. Bis zu zwölf Tagen unterwegs, ohne das Hemd wechseln zu können. Fahrzeiten von fünf Uhr morgens bis abends zehn. Von Motorschiffkapitänen als zu jung befunden und abgelehnt. Negative Reaktionen auf dem Personaldienst. Mit Rückversetzung gedroht. Nach eineinhalb Jahren Anstellungsvertrag als Lotse und Ablöserkapitän erhalten. Endlich mehr Lohn!»

Indes: Zubers eiserner Wille, sein Leistungsvermögen und seine Berufsfreude – trotz aller Widrigkeiten – tragen Früchte. Das Blatt wendet sich. Sepp wird als Lotse wie als Ab-

löserkapitän anerkannt. Man schätzt seine grosse nautische Erfahrung und Sicherheit in allen Schiffstypen. Und er kommt gut mit der Besatzung aus. «Das war nicht immer leicht», meint er, «denn es gab da nebst Schweizern auch Deutsche, Holländer, Franzosen, Belgier, Österreicher, Tschechen, Polen und Rumänen auf den Schiffen.»

«Eine Frage zum Lotsen, Sepp. – Dreht er das Ruder oder gibt er nur die Kommandos auf der Brücke?» – «Nein. Er selbst dreht den Haspel. Auf bestimmten Strecken muss immer ein Lotse an Bord sein. Etwa von Basel nach Strassburg.» – Es ist begreiflich, dass ein Lotse gute Fahr- und Streckenkenntnisse haben und mit der Steueranlage des jeweiligen Schiffs vertraut sein muss. «Ja, ein fähiger Lotse war beliebt», erinnert sich Sepp. «Er wusste viel zu erzählen, Anglerlatein und Seemannsgarn. Wahres auch. Und er brachte stets die neuesten Witze an Bord...»

Es gibt kaum ein Schiff der Reedereiflotte, das Sepp Zuber nicht als Ablöserkapitän geführt hat. Im Dienstbüchlein finden sich die Namen der «Cisalpin», «Forcellina», «Tamina», «Roveredo», «Alpina», «Edelweiss» – und so weiter. Schlepper, Motorschiffe, Tanker. Um sich ein Bild dieser Tätigkeit zu machen: Allein in den Jahren 1952 und 1953 sind 16 Reisen als Ablöserkapitän in Zubers Dienstbuch festgehalten.

Anfangs Juni 1954 feiern die Rheinschiff-fahrtskreise in Basel den 50. Jahrestag der

Ankunft des ersten Schleppzugs. Regen Anteil nimmt die Öffentlichkeit vor allem an der eindrucklichen Flottenschau auf dem Rhein. Im gleichen Jahr errichtet die Schweizerische Reederei AG die Stiftung «Unser Weg zum Meer», die in Kleinhüningen eine permanente Schifffahrtsausstellung eröffnet. 1956 – Radar und Rheinfunk. Die Reederei lässt eine grössere Zahl motorisierter Schiffe mit Radar und Bordtelefon ausrüsten. Radar ermöglicht die Weiterfahrt trotz Dunkelheit oder Nebel, Bordtelefon gestattet eine raschere Schiffsdisposition.

### Noch ein Fräulein. Dieses Mal aus Ludwigshafen

Rheinfunk. – Beim Schiffer Sepp indessen hat es privat schon früher «gefunkt». Um 1950 lernt er die in Ludwigshafen geborene und aufgewachsene Helga kennen. Seine spätere Frau. Drei Kinder kommen zur Welt: Josef (1952), Jutta (1958) und Mila (1962). Die «vaterlose» Familie lebt meist in Basel, denn erst als Kapitän der «Austria I» wird Sepp seine Angehörigen, mit wenigen Ausnahmen, bei sich an Bord haben.

Das «Schifferhaus» in Kleinhüningen, ehemals als Clavel-Gut bekannt, dient dem Schiffspersonal und den übrigen Mitarbeitern als Verpflegungsstätte, Unterkunft und zur Verbringung der Freizeit. Und als Ort zum Feiern von Anlässen aller Art. Ihm ange-

Fahrten		Schiff: T.M.S. Cisalp. 2	
Strecke:	Dauer der Reise:	vom bis zum	
<u>Lotsendienst</u>			
5 Reisen v. Au - Basel	16.4.52 - 25.5.52		
8 " v. Basel - Au	" - "		
20 " v. Basel - Strasbg.	" - "		
— " v. Strasbg. - Basel	" - "		
<u>Ablösungsreise</u>			
Strasbourg - Basel	26.5.52 - 30.5.52		
<u>Lotsendienst</u>			
3 Reisen v. Au - Basel	31.5.52 - 26.7.52		
7 " v. Basel - Au	" - "		
40 " v. Basel - Strasbg.	" - "		
— " v. Strasbg. - Basel	" - "		

Bescheinigung durch den Schiffsführer:	Visum und Bemerkungen von Hafen- oder Polizeibehörden:
SCHWEIZERISCHE REEDEREI A.G. Personalführer für Schiffsbesatzung <i>M. A. C. Zuber</i>	RHEINSCHIFFFAHRTS-AMT BASEL 10. NOV 1955 <i>Mutter</i>

Im Dienstbuch eingetragene Fahrten als Lotse und Ablöserkapitän.

gliedert ist das Schifferkinderheim, wo die Knaben und Mädchen warten, bis ihre «seefahrenden» Väter wieder im Heimathafen Basel ankommen.

Sepp Zuber hat als Lotse wie als Ablöserkapitän gute und schlechte Zeiten erlebt. Was wäre aus Schopenhauers «Aphorismen» hier angebracht? – «Du, sattle gut und reite gestrost!» – Oder: «Jeder Tag ist dennoch ein kleines Leben.»

## Beharrlichkeit führt zum Ziel – Befehlsgewalt auf der «Austria I»

### *Träume werden wahr*

Ende Januar 1958 wird der Rheinschiffer Zuber dreissig. Im gleichen Jahr geht ein sehnlicher Wunsch in Erfüllung. «Nach mehrmaligem Gesuch, ein eigenes Schiff zu führen, hat mir die Reederei endlich ein schönes und neues Frachtmotorschiff zur Verfügung gestellt.» Ein schmuckloser Satz von Sepp. Aber ich sehe den Glanz in seinen Augen. Wie viel harte Knochenarbeit ist dem Tag vorausgegangen, bis ihm die Reederei am 10. Juni 1958 die Führung der «Austria I» übertragen hat.

In der Chronik der Gesellschaft ist zu lesen: «Nach einem feierlichen Empfang durch den Regierungsrat im Basler Rathaus werden am 14. Februar 1956 zwei Motorschiffe auf die Namen «Austria I» und «Austria II» getauft. Auf ihnen wird sodann – erstmals auf dem Rhein! – die österreichische Flagge gehisst. Die beiden Schiffe gehören der Rohner, Gehrig & Cie. AG in Wien – Beteiligungsgesellschaft der Schweizerischen Reederei AG –, die in der Folge ihre Rheinflotte um sechs weitere Einheiten vermehrte. Diese werden in Linz an der Donau gebaut und nach stückweiser Überführung in Strassbourg zusammengesetzt. Auf diesen Einheiten, die durch die Reederei in Basel betrieben werden, erlernen junge Österreicher den Schifferberuf.» Matrose und Kapitän, das sind zweierlei Stiefel. Jetzt ist es Sepp Zuber, der befiehlt. Der Alltag geht zwar weiter. Die «Austria I» pendelt zwischen den grossen See- und Binnenhäfen hin und her. Aber in den Kajüten findet er jetzt ein warmes Nest. Und am Tisch kann er seinen drei Kindern auf die Finger klopfen, wenn sie die Nase über der Suppe rümpfen, die Helga aufischt. An Weihnachten steht sogar ein Christbaum in der Schifferwohnung. Es gibt leuchtende Kinderaugen und Geschenke, auch wenn das «Haus» etwas schaukelt.

Ich frage, wie es mit der Aufgabenteilung gewesen sei. «Helga regierte über den Haushalt, ich über das Schiff. Da gab's kein Löslent!». So der Kapitän knapp. – Mit an Bord waren vier Mann Besatzung. Die Matrosen-

wohnung befand sich auf dem Vorderdeck des Schiffs. Am Heck wehte die österreichische Nationalflagge, und als zusätzliches «Fahnentuch» sah man auf dem Flaggstock die Kontorflagge, das Hoheitszeichen der Reederei.

### *Auf dem Neckar – Von Mannheim nach Stuttgart*

1958 ist der Neckar durch Staustufen mit Schleusen zur Binnenwasserstrasse ausgebaut worden. Sepp erzählt vom grossen Tag, wo seine «Austria I» als erstes österreichisches Schiff in Stuttgart, der Landeshauptstadt von Baden-Württemberg, angelegt hat.

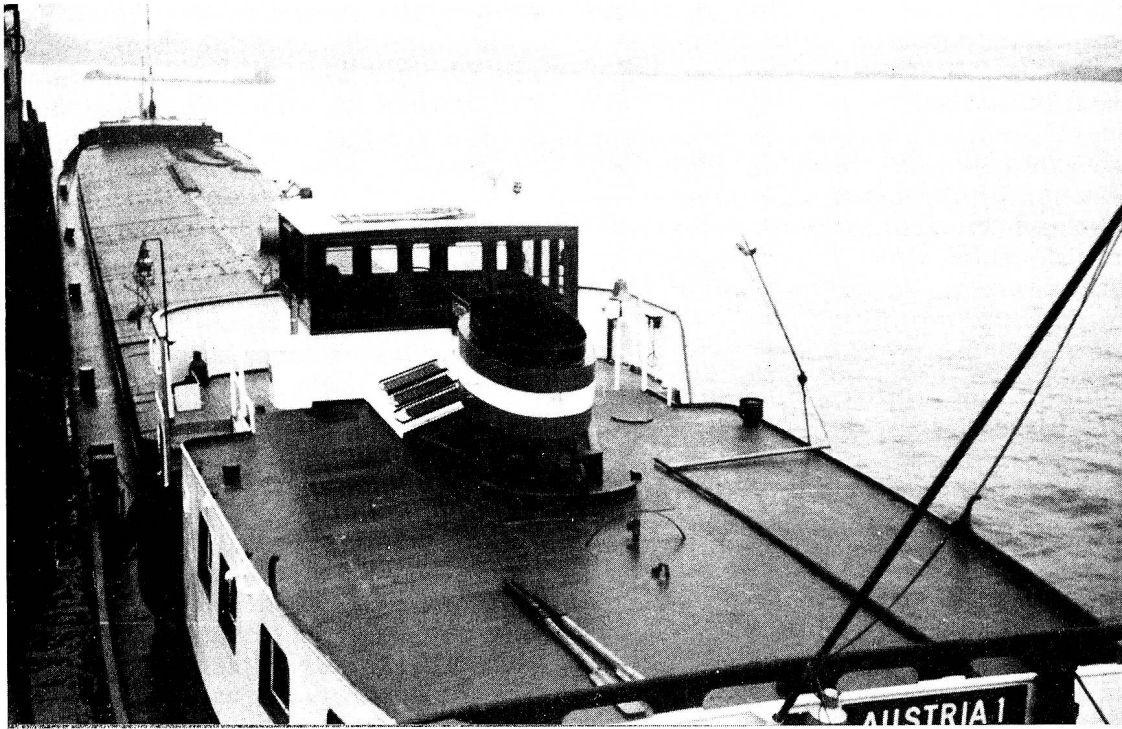
«Eine schöne Strecke von Mannheim den Neckar hinauf!» schwärmt er. «Heidelberg, Universität, Schloss und Heiliggeistkirche; Eberbach im Odenwald, voll prächtiger mittelalterlicher Bauten; Neckarelz; Heilbronn, das 1944 durch den Krieg zerstört und wieder aufgebaut worden ist. – Ja, und in Stuttgart ist die Ankunft der *Austria I* tüchtig gefeiert worden», erinnert sich Sepp. Aber als Schiffer habe man schon einen wackeren Schluck vertragen können...

### *Der arme Schiffsjunge – Führungsberichte – Bernkastel – Abmusterung*

«Sepp, ich sehe, dass dein Dienstbüchlein nach 1958 nur noch blanke Seiten hat.» – «Die Leistungen eines Kapitäns werden bei der Reederei nachgeführt», antwortet er. «Damit ist es überflüssig geworden.» – «Verschlafen hast du die folgenden Jahre also nicht...» – «Im Gegenteil: Die Führung eines Schiffes hat viel Kraft gekostet. Der Boss ist verantwortlich für die Ladung. Es hat nicht selten bis zu achtzig verschiedene Frachtarten an Bord gehabt. Bei der Raumberechnung haben mir die guten Geometriekenntnisse aus der Sekundarschule viel geholfen.»

«Hat es auch Unfälle auf der *Austria I* gegeben?» – Sepp schweigt eine Weile. – «Leider ja. Einen, mit Todesfolgen. – Es war in Antwerpen. Während meiner Abwesenheit – ich hatte dienstlich im Hafenbüro zu tun – unternahm der Erste Matrose ein Manöver mit Maschinenkraft. Der Dockoffizier hatte angeordnet, das Schiff hundert Meter zu bewegen und weiter vorn am Quai anzulegen. Der Matrose schickte den noch unerfahrenen Schiffsjungen aufs Vorderdeck, um das Schiff mit dem Drahtseil abzustoppen und dann festzubinden. Dabei geriet er mit dem Bein in eine Drahtschlinge, wurde an den Poller gezogen – und erdrückt.»

Nicht alle Schiffer sind aus dem gleichen Holz wie unser Toggenburger geschnitzt. Nicht alle haben ihren «Schopenhauer» in der Kajüte. Ich sehe das aus den Führungsberichten. Zuhanden des «Personaldienstes für



*Kapitän Zuber's Schiff.*

Schiffsbesatzung» hat Sepp als Kapitän auch seine Besatzung zu beurteilen gehabt. – Matrose N. «ist im Umgang mit Schiffsjungen sehr impulsiv.» – F. «ist neuerdings sehr anmassend geworden. Sein übersteigertes Selbstbewusstsein bedarf einer radikaleren Aufsicht. Empfehle Versetzung!» Ein anderer Schiffsjunge, namens P., «fühlt sich zu intelligent, um auf der *Austria I* zu fahren.» – «Ja, manchmal habe ich schon deutsch mit den Burschen reden müssen», meint Sepp.

«Aber gute Kerle hat es doch auch gegeben...» – «Freilich.» Wir blättern im Heft mit den Doppeln. Matrose K. zum Beispiel: «Er besitzt vorzügliche navigatorische Kenntnisse. Für Schulung zum Lotsen vorsehen.» – Oder Schiffsjunge W.: «Sehr gutes Betragen. Äusserst zuverlässig. Unter guter Führung wird er viel erreichen.»

Zu Sepps schönsten Erinnerungen gehören die Fahrten auf der Mosel. Der bei Koblenz, der Weinstadt am «Deutschen Eck», in den Rhein mündende Fluss war der unregelmässigen Wasserführung wegen nicht befahrbar gewesen. Erst durch den Einbau von Staustufen und Schleusen, wie im Neckar, konnte die Mosel 1963 bis Thionville schiffbar gemacht werden. Eingebettet zwischen Rebhängen schlängelt sich der Fluss durchs Tal, vorbei an malerischen Ortschaften und Burgen: Trier, Neumagen, Bernkastel, Traben-Trarbach, Cochem, Dieblich...

Sepp ist als Kapitän nun in Amt und Würde. Eine Sorge aber ist mitgewachsen, seine Kinder, die schulpflichtig werden. In dieser Hinsicht sieht die Zukunft für einen Rheinschif-

fer nicht rosig aus. Schweren Herzens entschliesst er sich, den Schifferberuf aufzugeben.

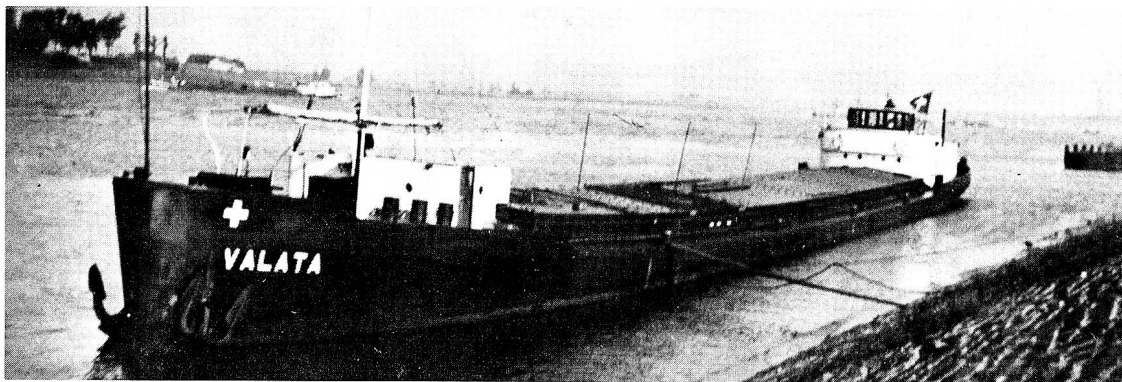
Auf den 30. August 1966 kündigt unser Kapitän. «Frei von jeder Verpflichtung verliess er die Firma», heisst es im Zeugnis der Schweizerischen Reederei AG. Und weiter: «Während seiner 22jährigen Dienstzeit lernten wir in Herrn Zuber einen rechtschaffenen, anständigen, fleissigen und zuverlässigen Mitarbeiter kennen. Dank seiner grossen Erfahrung sowohl in nautischen als auch in ladungstechnischen Belangen, sowie hinsichtlich Schiffsunterhalt erfüllte Herr Zuber alle in ihn gesetzten Erwartungen. Wir bedauern den Austritt sehr, verlieren wir in ihm doch einen geschätzten Mitarbeiter. Wir wünschen ihm in seinem neuen Wirkungskreis Befriedigung, Gesundheit und Wohlergehen.»

## Epilog

### *Das Gleichnis vom Hund*

«Nun hast du also an der Hafenmauer angelegt, Sepp. Für immer.» – «Ja» – «Und vor der Zukunft hast du keine Angst gehabt?» – «Nein. Mich konnte nichts mehr erschüttern!» – «Aber seien wir ehrlich: Rheinschiffer auf dem Land waren doch etwa so gefragt wie – Analphabeten in einem Archiv...» – «Das allerdings ist wahr. Nur, mit ganz leeren Händen habe ich ja nicht dagestanden in Basel.»





Motorschiff «Valata», das später «Austria I» hiess.

Sepp Zuber weiss, was arbeiten heisst. Er hat Mut und kann mit Menschen jeglichen Kalibers umgehen. Das ist kein schlechtes Startkapital. Zugegeben, er wird neu anfangen müssen. Unten. An die gebratenen Tauben, die einem ins Maul fliegen, hat er nie geglaubt. – Es kommt ihm zugute, dass er sein Tun und Lassen stets einer aufmerksamen Kritik unterworfen hat. Er zeigt mir eine Stelle im «Schopenhauer», die ihm viel bedeutet: «Jeder hat am andern einen Spiegel, in welchem er seine eigenen Fehler und Unarten deutlich erblickt. Allein meistens verhält er sich dabei wie der Hund, welcher gegen den Spiegel bellt, weil er nicht weiss, dass er sich selbst sieht, sondern meint, es sei ein anderer Hund...»

Den ersten Lohn an Land verdient Sepp Zuber bei der «Chemischen». Bis zum 30. März 1968 ist er Betriebsarbeiter in der Ciba AG, Basel. Indes: viel mehr als ein Schnuppern war es nicht. Seine endgültige Heimat würde die «Hafenstadt» nicht sein. Wie ein Lachs kehrt der ehemalige Rheinschiffer zum «Geburtsfluss» zurück, an die Gestade der jungen Thur.

#### *Wieder im Toggenburg*

Wo immer Sepp eine Chance wahrnimmt, greift er zu. Bis er jedoch 1974 Verwalter der Kranken- und Unfallversicherung «OSKA» in Ebnet werden wird, muss er noch mehr als einmal den Arbeitsplatz wechseln.

Von 1968 bis 1974 treffen wir den Kapitän a. D. beim Gemeindebauamt Wattwil, bei Heberlein & Co. AG, Wattwil und bei Fritz Schiess & Co., Stanzwerk, Lichtensteig. Und wo immer er «abmustert», ohne ein gutes Zeugnis hat er das «Schiff» nie verlassen. – «Mit den Leistungen und dem Betragen von Herrn Zuber waren wir sehr zufrieden. Er verlässt uns heute leider auf eigenen Wunsch.» – «Herr Zuber wurde eine anspruchsvolle Aufgabe in unserer Forschungs- und Entwicklungs-Abteilung zugewiesen. Trotzdem für ihn alle sich hier stellenden Tätigkeiten und Probleme völlig neu waren,

hat er sich dank seiner raschen Auffassung und umsichtigen Arbeitsweise überraschend schnell eingearbeitet...»

Nochmals erfolgt – ungewollt – eine Veränderung. Infolge Umorganisation wird 1988 die «OSKA»-Stelle in Ebnet nach Wattwil verlegt – als Agentur. Und dieser steht Sepp Zuber bis heute vor. «Bei der Krankenkasse kennt man ein anderes Abc. Nicht wahr? – Ankergeschirr, Pegelstand, Ruder, Backbord und Steuerbord: Lebt wohl!» – «Ja, so ist es. Und in die Riemen legen habe ich mich von Anfang an müssen», meint Sepp. «Prämientarife, Versicherungspläne, Krankenscheine, Risikodeckung, Spitalzusatz – und, und, und... Alles war Neuland!»

#### *«Hallo Käpten!»*

Noch eilt «Herr Zuber von der Krankenkasse» in sein Büro an der Poststrasse 19 in Wattwil. Sein blondes Haar ist mittlerweile grau geworden. Auch etwas schütter. Gemächlicher sein Gang. Die restlichen Arbeitstage kann er bald abzählen, denn Ende 1992 wird er pensioniert.

Dann hoffentlich wird er mehr Zeit haben, den guten Toggenburger Wind um die Nase wehen zu lassen. Und nichts wird ihm mehr in die Quere kommen. «Doch sieh' dich vor, lieber Sepp! – Da sind die *Annalen-Leser*.»

«Hallo Käpten!» wird plötzlich einer auf der Strasse rufen. «Wie geht's? – Eine verteuftelt scharfe Bise heute, nicht! Bestimmt Windstärke 20 oder 30...» – Und nimm's nicht übel, Sepp, wenn hundert Meter weiter vorn ein anderer seine Stimme ertönen lässt: «Nicht mehr so flink voran im Ruhestand! – Mit halber Kraft jetzt, alter Käpten! – Und nie vergessen, den Anker vor dem Fallenlassen gut zu netzen...»

#### *Quellen*

Josef Zuber's «Schiffer-Archiv»  
«50 Jahre Schweizerische Reederei AG – Eine Chronik» (1919–1969)  
Die Reederei in Basel stellte freundlicherweise auch Fotos zur Verfügung (ausgewählt von Herrn Robert Wasser).