

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 62 (1958-1959)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Mit Frachter durchs Mittelmeer  
**Autor:** Santner, Inge  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-670315>

### **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:** 22.02.2026

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

## MIT FRACHTER DURCHS MITTELMEER

*Originelle Urlaubsideen — erprobt und  
weitergereicht*

Das Glück schlich sich — wie so oft — durch Hintertüren ins Haus: Wir waren mit der Bahn an die italienische Riviera gefahren, hatten aber dort für uns zehn Leute kein Quartier gefunden, das unseren Geldbörsen behagte. So sassen wir dann eines Tages in Genua und hielten Urlaubsrat. «Wenn ihr noch mindest vierzehn Tage Zeit, viel Unternehmungslust und wenig Moneten habt, könnt ihr eine Frachterfahrt machen» sagte der Besitzer unserer kleinen «Pensione». Eine faszinierende Idee! Der Mann belehrte uns, dass es in Genua ebenso wie in Triest und Venedig Reisebüros gibt, die im Auftrag der grossen Reedereien die beschränkte Anzahl von Passagierkabinen auf den regelmässig verkehrenden Frachtschiffen vergeben.

Zwei Tage später verliessen wir auf einem alten, aber noch recht verlässlichen Frachter mit dem romantischen Namen «Lido» das Gewirr des genuesischen Hafens und schwammen hinaus ins offene Mittelmeer.

*Wo hielten wir uns auf?*

Die Mittelmeerfrachter sind normalerweise auf einer gleichbleibenden Route eingesetzt, etwa: Von Genua rund um Italien nach Triest; von Triest über Beirut, Port Said, Alexandria, Izmir, Kreta, wieder zurück nach Venedig bzw. Triest; oder von Genua nach Savona, Imperia, Marseille, Barcelona, Tarragona, Valencia und zurück.

Doch welche Häfen dieser Route sie tatsächlich anlaufen, hängt von ihren jeweiligen Aufträgen ab und variiert.

Wir wählten die Fahrt nach Libyen, starteten — wie erwähnt — in Genua und liefen folgende Städte zu längerem Aufenthalt an: Livorno, Neapel, Malta, Tripolis (Libyen), Sfax (Tunesien) und

Imperia (-Oneglia an der italienischen Riviera). Die Fahrt ging also vom Norden entlang der Küste, vorbei an den Inseln Elba, Palmaria, Cerboli, hinein in den Golf von Gaeta (nördlich Neapel); nachdem Ischia und Procida im Westen liegen geblieben waren, breitete sich vor uns eine der schönsten Buchten der Welt aus — Neapel mit seiner Umgebung und seinen märchenhaften Ausflugszielen (Pompeji, Vesuv, Capri...). Was sich in die vierundzwanzig Stunden des einen Aufenthaltstages hineinpacken liess, versäumten wir nicht. Dass es uns so wenig schien, war nicht unsere Schuld, sondern das Verdienst dieses Landstrichs, wo man jeden Quadratmeter zwei Stunden lang bestaunen möchte.

Mit Kurs zur Strasse von Messina passierten wir am nächsten Tage den Stromboli, liefen dann bitter traurig an Sizilien vorbei (keine Fracht für die Insel, daher auch kein Anlegen!) und wurden dafür in La Valetta auf Malta doppelt mit unserem Schicksal ausgesöhnt. Nach zwei Tagen ging es an die afrikanische Küste, zuerst in das einst italienische Tripolis, dann in die wohl originellste Hafenstadt des südlichen Mittelmeers: Sfax.

Die Rückfahrt trug den «Lido» nahe an Sardinien und Korsika heran, bis er dann — insgesamt vierzehn Tage Fahrt hinter sich — wieder in den Golf von Genua einlief und nach mehrstündigem Aufenthalt in Imperia knapp an der herrlichen Riviera entlang in den Heimathafen zurückbummelte.

*Was kostete die Reise?*

Lassen Sie sich dabei nicht von «Sachkundigen» mit der Behauptung ins Bockshorn jagen, man könne «dort unten» nicht in der zweiten Klasse fahren! Das ist absolut unrichtig. Die internationalen Zweit-Klass-Waggons sind im Durchschnitt sauber und seriös.

Für den Aufenthalt in Genua brauchten wir pro Tag und Nase alles in allem etwa fünfzehn Franken. Schliesslich ist man nicht genug Seelenfakir, um unbewegt an duftenden Espressi oder lockenden Eissalons vorüberzugehen. Auch die Ausgaben im Terrassencafé des Hochhauses liessen sich nicht einsparen. Es war dort einfach zu schön.

Die Schifffahrt selbst kostete zweiundfünfzigtausend Lire. In diesem Betrag waren inbegriffen: Fahrt, Hafengebühren, Ein- und Ausschiffung, Unterbringung zu zweit in einer engen Kabine (Fließwasser, Betten übereinander, rein, allerdings mit wenig Komfort) sowie volle, überaus reichliche





*Tanker werden am Hafendamm von Mina al Ahmadi mit Oel gefüllt Foto IBA*



und ausgezeichnete Verpflegung (sowohl mittags wie abends fünf bis sechs Gänge). Wein musste separat bezahlt werden (hunderfünfzig Lire der Liter). Dazu kam noch eine lächerlich geringe Gebühr für die Benützung der Liegestühle.

Da wir natürlich auch während des Aufenthaltes in den Häfen an Bord schliefen und assen, konnten wir die sonstigen Kosten auf einem Minimum halten. Für Taxis, andere Verkehrsmittel, Getränke und diverse Kleinigkeiten verbrauchten wir pro Person etwa fünfzig Franken.

Leider hatten wir Pech: der «Lido» trug gerade auf unserer Fahrt nur wenig Fracht und konnte deshalb seine Route in knapp vierzehn Tagen hinter sich bringen. Freunde von uns, die sechs Wochen später fuhren, waren volle 23 Tage unterwegs, ohne auch nur eine Lira aufzahlen zu müssen. In dieser Hinsicht sind Frachterfahrten ein Glücksspiel: Man erfährt die voraussichtliche Dauer einer Fahrt und zahlt einen fixen Betrag ein. Ist das Schiff schneller als vorgesehen wieder im Heimathafen, hat man eben Pech gehabt und kann nicht damit rechnen, einen Teil des Geldes zurückgezahlt zu erhalten. Braucht der Frachter hingegen länger als vorgesehen, hat die Schiffsgesellschaft ihrerseits Pech gehabt und kann mit keiner Aufzahlung von seiten der Passagiere rechnen.

#### *Warum gefiel es uns so gut?*

Frachterfahrten sind — abgesehen von den kaum erschwinglichen Fahrten mit Luxusschiffen — die einzige Art des Reisens, bei der man viel zu sehen bekommt und sich gleichzeitig wunderbar erholen kann. Während das Schiff seinem jeweiligen Ziel entgegenschaukelt, pennt man zwischen blauem Meer und blauem Himmel im Liegestuhl, lässt sich die Brise um die Nase wehen und hat nichts anderes zu tun, als die üppigen Mahlzeiten zu verdauen. Stellen Sie sich vor, wie ermüdend es hingegen wäre, die gleiche Distanz mit der Bahn oder im Autobus zurückzulegen. Hat man dann eine Stadt erreicht, muss man weder Koffer stemmen noch eine Unterkunft suchen. Frank und frei geht man von Bord, weiss seine sieben Zwetschgen in bester Hut und kann unbeschwert die Besichtigungstour starten.

Daneben aber bieten die Frachterfahrten noch andere Vorteile:

1. Kann man sich alle Sorgen um kostspielige Visa und sonstige Papiere (mit Ausnahme des Reisepasses) ersparen. Niemand verlangt sie. Wo

das Schiff anlegt, geht man einfach von Bord. Der Kapitän haftet dafür, dass man weder ein Spion ist, noch die Maul- und Klauenseuche einschleppt.

2. Im Gegensatz zu den Unterdeck-Kabinen der Passagierschiff-Touristenklasse sind auf den Frachtschiffen alle Passagierkabinen mittschiffs und Oberdeck; das bedeutet, dass man bei guter Luft im Zentrum des Schiffes haust und etwaige Stürme mit weniger Seekrankheit übersteht.

3. Die sechs bis maximal zwanzig Passagiere sind praktisch die Herren des Schiffes. Sie haben unbeschränkte Bewegungsfreiheit und können sogar den Aufenthaltsraum des Kapitäns benutzen.

4. Die Mahlzeiten werden gemeinsam mit dem Kapitän und den Offizieren eingenommen. Da die italienischen Schiffsoffiziere weltbekannte Feinschmecker sind, ist dies eine Gewähr für hervorragende Qualität des Essens.

5. Modesorgen entfallen. Man kann an Bord den ganzen Tag in Shorts herumlaufen und darf Smoking, Abend- sowie Cocktailkleider ruhig daheim lassen.

6. Obwohl man mehrere Länder anläuft, braucht man sich den Kopf über rechtzeitigen Geldumtausch nicht zu zerbrechen. Der Kapitän ist ein durchaus honoriges Wechselbüro.

Urlauber, was willst du mehr?

*Heinz Panka*

## D I E B A S K E N M Ü T Z E

Es war in der Dezemberwoche vor Weihnachten. Durch die Stadt fegte ein heftiger Sturm. Er zerrte an den Tannengirlanden vor den bunten Schaufenstern, dass sie sich gleich Peitschenschnüren schlängelten und die vielen daranhängenden Lampen einen wilden Lichtertanz aufführten. Er drückte stossweise gegen die Hauswände, als wolle er ihre Festigkeit erproben und griff mit gierigem Finger unter die Blechdächer. In unermüdlicher Arbeit riss er grosse Stücke davon ab und liess sie auf die Strasse fallen, wo es ein knatterndes und