

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 26 (1950-1951)
Heft: 11

Artikel: Vom Maturanden zum Leichtmatrosen
Autor: Winkler, Fred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070548>

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: 19.01.2026

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



Der Verfasser
→

Von Fred Winkler

SCHON als Primarschüler kamen mir, wenn ich in das Andenkenbüchlein eines Mädchens zeichnen sollte, immer Schiffe und Meereswogen auf das Papier. Die Liebe zum Wasser und zu den Schiffen muß mir also wohl angeboren sein. Wie das zugeht, weiß ich allerdings nicht, denn obschon verschiedene meiner Großonkel als Kaufleute und Ingenieure ausgewandert sind, waren, soviel mir bekannt ist, doch alle meine Vorfahren Landratten. Meine Schulferien verbrachte ich meistens in Hilterfingen am Thunersee. Dort besaß ich ein Ruderbötchen, das ich bald durch ein selbstverfertigtes Segel treiben ließ. Mit 15 Jahren

besuchte ich die Segelschule. Während wir auf dem Thunersee kreuzten, erzählte mir der Leiter, Herr Helbling, seine Abenteuer, die er als junger Mann auf dem Meer erlebt hatte. Seine Schilderungen machten mir einen tieferen Eindruck als das Meer selbst, das ich im Jahre 1947 anlässlich des Pfadfinder-Jamborees in Frankreich zum ersten Male sah. Als mich damals ein Kamerad nach meiner Rückkehr fragte, wie das Meer ausgesehen habe, wußte ich nur zu sagen: «Es hat sehr viel Wasser.» Aber gegen Ende der vierten Klasse des Gymnasiums bekam ich den Verleider. Ich wollte fort aufs Meer. Warum? Das ist schwer zu

sagen. Ich machte mir vom Leben eines Matrosen keine bestimmte Vorstellung. Ich hoffte weder auf wilde Abenteuer, noch sehnte ich mich nach heulenden Orkanen, obschon ich unzählige Bände von C. S. Foresters Seeromanen verschlungen hatte und auch den Kapitän Heinzelmann aus dem Schweizer-Spiegel-Verlag beinahe auswendig kannte.

Ich erkundigte mich bei der Reederei der Basler Rheinschiffahrt, wie ich meinen Wunsch verwirklichen könnte. Dort zeigte man jedoch kein großes Interesse für mich. Zwei Umstände standen mir im Weg: einmal meine Mittelschulbildung und zweitens, daß mein Vater Inhaber eines eigenen Architekturbüros ist. Man zieht Burschen aus einfachen Verhältnissen vor. Die tüchtigen Thurgauer Krampfer haben auf dem Rhein alle Miteidgenossen aus dem Wasser geschlagen.

Nach diesem Mißerfolg wandte ich mich an einen Berufsberater. Aber als dieser zum Erstaunen aller und vor allem dem meinen bei mir eine ausgesprochene Eignung als Polizist herausfand, entschloß ich mich, vorläufig doch lieber auf der Schule zu bleiben. Das Versprechen meiner Eltern, meinen Matrosenplänen nach der Matura keine Hindernisse mehr entgegenzustellen, wenn ihnen auch begreiflicherweise die Vorstellung etwas fremd war, einen ihrer Söhne statt auf die Universität als Schiffsboy auf die Weltmeere zu schicken, erleichterte meinen Entschluß.

Was mir beinahe passiert wäre, weil ich einen Vertrag unterschrieb, in dem ich ein Wort nicht verstand



Nachdem ich die beiden letzten Gymnasialklassen abgesessen hatte, erkundigte ich mich aufs neue nach einer Stelle auf einem Schiff. Das Schweizerische Seeschiffsahrtsamt in Basel schickte mich zur Alpina-Line, einer Tochtergesellschaft der Schweizerischen Reederei in Antwerpen. Ich hätte schon am Tage nach der Maturafeier als Deckboy antreten können. Aber das schien mir nun selbst etwas zu überstürzt. Wenn ich schon in der Schule bis zum bitteren Ende durchgehalten hatte, wollte ich auch, wenn es ans Feiern ging, bis zum Schlusse dabei sein. Zwei Wochen später erhielt ich

dann plötzlich telegrafisch Bericht, am übernächsten Tag in Antwerpen anzutreten.

Kaum angekommen, wäre mir dort schon beinahe ein schlimmes Mißgeschick passiert. Auf der «Anunciada» war keine Stelle mehr als Deckboy frei. Man legte mir einen andern Vertrag vor, den ich, da ich unbedingt mitfahren wollte, unterschrieb, ohne zu wissen, als was ich angestellt wurde: Ich verstand nämlich das Wort «Galley-Boy» nicht.

Die Haare standen mir zu Berge und die Stimme blieb mir im Halse stecken, als ich vernahm, daß die Arbeit des Galley-Boy, zu der ich mich verpflichtet hatte, einzig darin besteht, täglich 40 Kilogramm Kartoffeln zu schälen. Nur der Menschenfreundlichkeit des Kapitäns verdanke ich es, daß mir diese Prüfung erspart geblieben ist. Ich wurde dem Zweiten Steward, der auch Schweizer war, zugeteilt. Ich erinnere mich heute noch mit Entsetzen an den Kartoffelsklaven, der statt meiner diesen «job» zu versehen hatte. Er wurde übrigens bald darauf durch eine Maschine ersetzt. Die «Anunciada» ist ein Frachtdampfer von 5200 Bruttotonnen. Ihre Länge beträgt 140 und ihre Breite 17 Meter. Ihr Bug ragt, wenn sie unbeladen ist, um mehr als 13 Meter über den Wasserspiegel hinaus. Ein Dampfer wie die «Helvetia» vom Zürichsee könnte man wohl einige Male in unserem Schiff unterbringen, weniger wegen der Länge oder gar der Breite als wegen des ungeheuren Tiefganges der Frachtdampfer.

Die Besatzung zählte 32 Mann und verschiedentlich bis zu sechs Passagieren. Unsere Flagge trug das weiße Kreuz im roten Feld, obschon der Kapitän Holländer war und die Mannschaft zur Hauptsache aus Belgiern, Holländern, einigen Deutschen und Dänen, einem Italiener, einem Franzosen und einem Polen bestand. Anfänglich waren wir kaum ein halbes Dutzend Schweizer. Später stießen noch einige Maschinisten zu uns, von denen die meisten eine Mechanikerlehre bei Sulzer abgeschlossen hatten, und verschiedene Matrosen von den Rheinschiffen.

Leichtmatrosen und Matrosen verdienten bei uns monatlich 300 bis 400 Franken. Als Boy des Zweiten Stewards verdiente ich im Monat 180 Franken und hatte die Offizierskantine in Ordnung zu halten, den Herren Offizieren das Essen zu bringen, ihr Geschirr abzuwaschen und außerdem die Zimmer der Maschinisten zu bestellen.

DENKSPORT AUFGABE

Der Abend war für Margrit kein Erfolg. Alle andern Mädchen unterhielten sich angeregt mit den jungen Männern, nur sie wußte einfach nichts zu erzählen. Sie blätterte verloren in der Nummer des zufällig aufliegenden «Schweizer Spiegels». Da fiel ihr Blick auf die Rubrik «Denksportaufgaben», und schon kam Margrit der rettende Gedanke.

Bei der nächsten kleinen Gesprächsstokung forderte sie einen der jungen Männer auf, ein Blatt Papier und einen Bleistift zu nehmen und aufzuschreiben: 1. das Geburtsjahr seiner Mutter, 2. das Hochzeitsjahr seiner Mutter, 3. das Alter seiner Mutter, und 4. wieviel Jahre seine Mutter schon verheiratet sei.

Alle diese Zahlen sollte er nun, ohne sie ihr zu zeigen, zusammenzählen. Das Resultat wisse sie aber bereits, es sei nämlich 3902.

Dies stimmte, und alle die charmanten jungen Männer drangen auf Margrit ein, sie solle ihnen doch den Kniff zeigen. Sie aber tat dies nicht, sondern lächelte mysteriös und freute sich, daß sie nun endlich im Mittelpunkt der Gesellschaft stand.

Können Sie, lieber Leser, herausfinden, wieso Margrit das Ergebnis zum voraus wissen konnte?

Lösung Seite 70

Die erste Reise und ein vergessener Kaffee



Unsere erste Reise führte nach Montreal und wieder zurück nach Antwerpen. Sie fiel gerade in die Zeit der Herbststürme, die in jenem Jahr besonders heftig waren. Die Wellen stürzten vier Tage lang mit großer Wucht auf unser Deck, und nur mit Mühe konnten wir uns mit Hilfe von gespannten Seilen auf dem Schiff fortbewegen. Beinahe hätten wir einen Kame-

raden verloren. Dieser stand auf den über die Ladeluke gespannten Blachen. Da raste plötzlich ein Sturmwind mit größter Wucht auf unser Schiff zu, drang unter die Blachen, blähte diese auf und warf ihn wie eine Feder in die Luft. Fast gleichzeitig brach eine Welle über Deck, und in der Gischt konnte niemand mehr etwas sehen. Glücklicherweise blieb er an der Reling hängen. Wer einmal weggespült ist, kann selten wieder hereingeholt werden.

Eigentümlicherweise wurde ich weder damals noch später seekrank. Unsere Passagiere verschwanden in der Regel, nachdem wir den Kanal verlassen hatten, für einige Tage von der Deckfläche. Die Matrosen, die den ganzen Tag lang arbeiten, sind der Seekrankheit viel weniger unterworfen als die Passagiere, die nichts zu tun haben.

Nach der ersten Fahrt wurde ich als sogenannter «Deck-Hand» den Matrosen zugeteilt. Mein Tagewerk begann um 6½ Uhr. Ich wurde als erster von der Schiffswache geweckt. Zunächst mußte ich die Tische für die Matrosen decken, dann diese wecken und ihnen das Morgenessen auftragen. Daraufhin hatte ich das Geschirr abzuwaschen und anschließend bis 10 Uhr die Schiffsgänge zu schrubben.

Ich mußte hart arbeiten, aber ich merkte bald, daß nicht unbedingt die Zahl der Quadratmeter gefegten Bodens entscheidend waren; ebenso wichtig war es, mit Besen und Wassereimer in der Hand geschäftig herumzueilen.

Um 10 Uhr braute ich den Matrosen einen Kaffee, anschließend war, wie es in der Seemannssprache heißt, das Mittagessen klarzumachen. Hatte ich dann das Geschirr wiederum sauber in den Kasten verstaut, blieben mir zwei Stunden frei. Um 3 Uhr nachmittags gab es nochmals Kaffee, und um 5 Uhr mußte das Abendessen auf dem Tisch bereit stehen. Später wird nichts mehr serviert. Wer noch Hunger hat, geht in die Kantine und sättigt sich dort an aufgestelltem Butterbrot, Büchsenfleisch und Konfitüre. Alles natürlich unentgeltlich. An diesen Dingen fehlte es uns nie. Hingegen hatten wir immer zu wenig Milch. Beahlt wurde nur das Bier und von den Offizieren die Schnäpse.

Meistens sank ich schon um 9 Uhr müde auf meine 70 cm breite Pritsche. Wir waren je zu zweit in einer Kajüte. Die Matrosen folgten bald nach, und nur die Wache blieb an Deck. Ich war keine zwei Tage Deck-Hand gewesen und eben an Land gegangen, um Antwerpen

anzuschauen. Nichts ahnend kehrte ich um 3 Uhr auf das Schiff zurück, aber als ich die Türe zur Kantine öffnete und dort alle Matrosen versammelt sah, durchfuhr es mich wie ein Blitz, zuerst heiß, dann kalt: Ich hatte vergessen, den Kaffee zuzubereiten. Aber keiner der Matrosen schien mich zu beachten. Von keinem hörte ich ein Wort der Beschwerde. Nach einer Viertelstunde verließen alle Matrosen schweigend die Messe, um sich wieder an ihre Arbeit zu begeben. Dieses Beispiel der Kameradschaft beeindruckte mich tief. Ich vergaß nie mehr, für den Kaffee zu sorgen.

Die Kameradschaft auf unserem Schiff war auch sonst sehr gut. Obwohl der holländische Kapitän eine scharfe Rangtrennung haben wollte, redeten sich vielfach Schweizer Offiziere und Matrosen mit Du an und gingen oft zusammen an Land. Wenn wir abends nicht Karten spielten, erzählte jeder seine Lebensgeschichte. Im Laufe der Zeit wohl zwanzigmal. Jeder kannte die glücklichen und unglücklichen Liebeserlebnisse aller Kameraden, aber man schenkte ihnen auch zum einundzwanzigsten Male Gehör. Damals habe ich auch von den Schweizer Rheinschiffmatrosen so viel vom Rhein gehört, daß ich hie und da fast glaube, selbst drei Jahre auf ihm herumgefahren zu sein.

Auf unserer zweiten Reise erreichten wir zuerst Venezuela und dann die USA. Liefen wir in einen Hafen ein, begann ein wahrer Wettlauf, um möglichst bald an Land zu kommen. Meist hatte jeder seine eigenen Pläne, und wir zerstreuten uns oder blieben in kleinen Gruppen zusammen.

Als Deck-Hand



Da wir auf dem Schiff unser Geld nicht ausgeben können — als Deck-Hand verdiente ich nun monatlich 200 Franken —, schwammen wir bei der Ankunft in einem Hafen förmlich in Geld. So rufen wir, wenn wir kaum festen Boden unter den Füßen haben, übermütig nach einem Taxi. Von den sogenannten Hafenbeizen, den düstern Bars und den zweifelhaften Bierkneipen in den Hafenbezirken hatte ich bald mehr als genug. So hielt ich mich an den Abenden oft in den Seemannsheimen auf. Dort tanzten wir, spielten Billard und unterhielten uns beim Ping-Pong-Spiel.

Trotzdem machte ich viele zufällige Bekanntschaften mit Taxichauffeuren, Bar-Men, aber auch mit netten jungen Leuten. Mit einigen stehe ich heute noch in ständigem Briefwechsel.

Fast in jeder Hafenstadt traf ich auf Landsleute. Solche scheinen wirklich überall auf der Welt zu Hause zu sein. So sprach mich einmal in Buenos Aires ein Chauffeur schweizerdeutsch an. Er hatte uns nämlich mit der Schweizer Fahne am Heck ankommen sehen. In einem solchen Fall trinkt man schnell zusammen ein Glas Bier, und dann ist es vorbei. Keiner spricht vom Heimweh, und die meisten Schweizer, die ich angetroffen habe, Köche, Maschinisten oder Techniker, schienen mit ihrer Wahlheimat zufrieden.

Während wir in einem Hafen lagen, mußten wir von 8 bis 12 Uhr vormittags und von 1 bis 5 Uhr nachmittags arbeiten. Die Arbeit bestand in Rostklopfen, Fegen, Schrubben, Malen und wiederum und nochmals Rostklopfen. Das Rostklopfen hat nichts mit einer Disziplinübung im militärischen Sinne zu tun, wie etwa das Glänzen der Schuhnägel. Das Rostklopfen ist unbedingte Notwendigkeit. Durch das Seewasser werden alle eisernen Bestandteile angegriffen. Darum muß das Schiff stets gut gestrichen sein. Nun darf man aber nicht über Rostflecken streichen, da die Farbe nicht verhindern würde, daß der Rost darunter weiterfrißt. Deshalb muß der Rost vor dem Streichen entfernt werden. In der Regel geschieht das von Hand, indem man mit kleinen Hämmern, die auf beiden Seiten eine Kante haben, auf die Rostschicht klopft. Darauf wird die Stelle mit einer Stahldrahtbürste abgerieben und dann der Mennig aufgetragen. Nur bei großen Flecken kann man eine Maschine gebrauchen. Das geht natürlich viel schneller.

Von Weizen, Ratten und Kakerlaken



Unsere Ladung bestand fast ausschließlich aus Weizen, den wir nach Antwerpen zu führen hatten. Unser Schiff faßte davon 10 000 Tonnen, was 1000 Güterwagenladungen entspricht. Das Korn wird direkt von den Silos über laufende Bänder in die Lagerräume eingefüllt. Das Einladen kann minimal in 18 Stunden, das Ausladen in die Rheinkähne ungefähr in 24 Stunden geschehen.

Als Fracht ist der Weizen sehr angenehm. Um so schlimmer sind seine Begleiter. Trotz allen Vorsichtsmaßnahmen kommen doch häufig Ratten und Mäuse sowie andere Biester mit ins Schiff, die über den Gangway oder über die Trosse in die Schiffe hineinspazieren. Werden Ratten festgestellt, so muß das ganze Schiff gereinigt werden. Das erwies sich einmal in Montreal als nötig. Der hinterste und letzte Raum wurde ausgegast. Das einzig Angenehme an diesem Zwischenakt war, daß die Kakerlaken, schwarze, hartschalige Käfer, die sich wie weiße Mäuse vermehren, ihr Unwesen in allen Schubladen und Kästen treiben und kaum ausgerottet werden können, nun mit zugrunde gingen. Diese ekelhaften Insekten, die im Mehl herumkrabbelten, Gänge durch das Brot und das Fleisch bohrten und gemütlich in der heißen Suppe schwammen, erwiesen sich sogar einem solchen Gasangriff gegenüber als äußerst widerstandsfähig. Es dauerte 14 Tage, bis sich keiner mehr regte.

Am Ruder und mit dem Besen

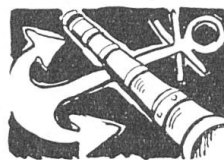


Bei der Rückkehr von Argentinien wurde ich zum Leichtmatrosen befördert. Als solcher gehörte ich nun zu einer Wache, und zwar zu der 8-bis-10-Uhr-Wache, das heißt, ich hatte von 8 bis 12 Uhr Dienst und abends von 20 bis 24 Uhr. Von den 8 Stunden stand ich 4 am Ruder (Steuer). Das klingt vielleicht aufregend, aber zu Unrecht. Nach und nach wird diese Tätigkeit sogar ziemlich eintönig, und man verkürzt sich die Zeit etwa durch Unterhaltungen mit dem Steuermann.

Vormittags hatte ich 2 Stunden bei allen vorkommenden Arbeiten an Deck mitzuhelfen. Dazu gehörte, die Laderäume für das Laden vorzubereiten. Diese Aufgabe brachte mich manchmal beinahe zur Verzweiflung. Wir hatten damals an Stelle von Weizen Zement geführt. An uns war es nun, die halbmeterhohen Rückstände mit dem Besen zusammenzuwischen. Schwitzend und fluchend tastete ich mich in dem dichten, aufgewirbelten Zementstaub, der mir in Nase, Ohren und Augen drang, vorwärts. Mein Mund war vollkommen ausgetrocknet. Ich hatte das Gefühl, bald ganz von dem Zement ausgefüllt zu werden, dabei mußte ich immer noch aufpassen, nicht vom Zwischendeck auf den 13 Meter tie-

fer liegenden Grund des Schiffes abzustürzen. Entschieden mehr schätzte ich die 2 Stunden in der Nacht, wo ich nur für Notfälle auf Deck bereit sein mußte. Das Schiff ist dann ruhig, und nur das stete Geräusch des Motors ist zu hören. Langsam ging ich dann jeweilen das Deck auf und ab, indem ich mich immer den ruhigen Bewegungen des Schiffes anpaßte. Oder ich lag auf einer Luke und schaute mir die Sterne oder das Spiel der Wellen im Mondlicht an. In solchen Stunden dachte ich oft, was viele Leute wohl bezahlen würden, um auch nur einmal die Pracht einer Mondnacht auf See zu erleben. Aber nicht immer ist es so ruhig. In stürmischen, nebligen Nächten, wenn der Wind das Schiff an allen Kanten pfeifen läßt und es in unberechenbaren Bewegungen umherwirft, dachte ich dann wieder, daß die Menschen an Land gar nicht wissen, was sie an ihrem breiten, feststehenden warmen Bett haben. In den nächsten sieben Monaten kreuzten wir zwischen Kanada und Antwerpen. Zwei Male gelangten wir bis in die Hudson Bay. Dort öffnete sich mir wieder eine ganz neue Welt. Wir landeten in Port Churchill, einem armseligen Hafen von 500 bis 600 barackenartigen Häusern, zu denen noch eine Kirche, ein altmodischer Bahnhof und eine geräumige Scheune gehörten, die Kino und Theater des Platzes war. Mischlinge und Indianer füllten Straßen und Plätze und besorgten das Ein- und Ausladen der zwanzig Schiffe, die hier im Laufe eines Jahres anlegen. Während neun Monaten ist der Hafen vollständig eingefroren und die Stadt fast menschenleer. Nur ein einziges Lokal schenkte Bier aus. An die Einwohner wurde es übrigens bloß gegen eine Art Rationierungskarten abgegeben. Diese Vorsichtsmaßnahme schien mir angebracht, die Stimmung war ohnehin nicht allzu vertrauenerweckend. Wie es anders nicht sein kann, traf ich sogar hier mit Schweizern zusammen.

Ich trete in die Navigationsschule ein



Als ich letzten Dezember wieder einmal von Montreal kommend in Marseille gelandet war, ließ ich mich abmustern. Ich habe nun ein Jahr als Praktikant verbracht. Das genügt, um in die holländische Navigationsschule einzutreten. Für viele bedeutet die Beförderung zum Vollmatrosen der höchste Punkt ihrer Seelaufbahn. Ich war froh, daß ich als Leichtma-

trose direkt in die Navigationsschule eintreten konnte. Meine manuelle Ungeschicklichkeit hätte es mir bestimmt unmöglich gemacht, Vollmatrose zu werden. Ein solcher muß beim Malen und Rostklopfen und bei allen anderen Verrichtungen mit wenig Aufwand an Kraft und Zeit eine Arbeit bewältigen, bei der ich, bei aller Mühe, die ich mir gab, doch immer im Rückstand blieb.

Die Navigationsschule in Rotterdam nahm mich, obschon ich Ausländer bin, ohne weiteres an. Ja man sagte mir sogar, daß vor mir schon einige Schweizer die Schule mit großem Erfolg abgeschlossen hätten. Man erwarte deshalb auch von mir, daß ich ein guter Schüler sein werde.

Nach zwei Wochen Ferien zu Hause mußte ich in Rotterdam eine Aufnahmeprüfung bestehen, auf die ich mich seit meiner Beförderung zum Leichtmatrosen in meiner Freizeit selbst vorbereitet hatte. Zwei Steuerleute, ein Holländer und ein Schweizer, hatten mir dabei geholfen, indem sie mich übungshalber anpeilen, den Sextanten handhaben ließen und mir ihre alten Schulbücher zur Verfügung stellten. Die Prüfung wurde in holländischer Sprache abgenommen und bestand in einigen einfachen Rechnungen und in der Beantwortung von Fragen über die Arbeit an Deck.

Was nun ?



Der Kurs, in dem ich nun stehe, dauert insgesamt 14 bis 16 Monate. Ich zahle, natürlich abgesehen von Kost und Logis, 5 Gulden im Monat, was ungefähr 5 Schweizer Franken entspricht. Die Ausbildung ist für mich also ebenso billig wie für die Holländer. Wir arbeiten von 9 bis 12 ½ Uhr morgens und von 2 bis 4 ½ Uhr nachmittags. Wir werden in über 20 Fächern unterrichtet, vor allem in seemännischem Rechnen, Algebra, Goniometrie, Navigation, Sternkunde usw. Wir lernen ein Schiff ausrüsten, laden und löschen. Als Sprachen sind Englisch und Holländisch Pflichtfach.

Die Ausbildung wird keinem Schweizer Matrosen, der sich für die hohe Schifffahrt interessiert, ernsthaft Schwierigkeiten bieten. Auch Burschen mit Sekundarschulbildung haben schon wiederholt außerordentlich gute Resultate erzielt.

Zurzeit bin ich der einzige Schweizer, überhaupt der einzige Ausländer der ganzen Schule, aber das bedeutet für mich keine Unannehmlichkeiten. In der Freizeit unterhalte ich mich so gut wie die andern.

Am Ende des Kurses werde ich in einem dreitägigen Examen von einer Kommission, die aus ehemaligen Kapitänen zusammengesetzt ist, geprüft werden. Nach bestandener Prüfung bekomme ich den Grad eines III. Steuermannes. Ein solcher beaufsichtigt die Schiffswache und den Verkehr mit den Zollbehörden. Er führt die Mannschaftsliste und verwaltet die Papiere der Matrosen. Er darf außerdem als Offizier die dunkelblaue Uniform mit den goldglänzenden Zierknöpfen tragen.

Im Schiff wird mit mitschiffs eine eigene kleine Kabine zur Verfügung stehen. Und das Finanzielle: Unter günstigen Bedingungen verdiene ich, die Überstunden eingerechnet, mit der Freitagsentschädigung, 500 Franken.

Wenn ich zwei Jahre als III. Steuermann gearbeitet haben werde, kann ich von neuem die Seeschule besuchen und mich zum II. Steuermann ausbilden. Nach weiteren drei Jahren wird es mir möglich sein, das I.-Steuermann-Patent zu erwerben. Nach holländischem Recht könnte ich mit dem gleichen Brevet als Kapitän ein Schiff leiten.

Theoretisch würde mich mein holländisches Examen berechtigen, auch im Dienste anderer Nationen zu fahren. Praktisch geht das aber nur bei Schiffen von mittelamerikanischen Staaten oder etwa noch auf griechischen oder liberianischen Schiffen. Die Matrosengewerkschaften und die Offiziersvereinigungen Amerikas und Englands schützen die Vorteile ihrer Mitglieder so hartnäckig, daß ich mich nur mit großer Mühe auf eines unter ihren Flaggen fahrender Schiffe anwerben lassen könnte. Allerdings hoffe ich, von einer solchen Möglichkeit nicht Gebrauch machen zu müssen, sondern in der im Ausbau begriffenen Schweizer Handelsflotte eine Stelle zu finden.

Photo:

Oskar Brunner

Morteratschgleitscher