

Vom Leben auf dem Schiff

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 Ludwigs-hafen eine 500 kg Bombe aus dem 2. Weltkrieg in den Ankerklauen.



Ein Mofa im Anker der «Ursula»

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 Eich 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 holländische 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 Schiffsführer 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 Ölherd. Die Kochtechnik war sehr unterschiedlich, denn mit dem Gasherd ging es wohl viel schneller, aber es konnten gleichzeitig nur zwei Pfannen aufgesetzt werden. Beim Ölherd 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.



Kaffeekanne, Wasserkocher und Bratpfanne

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 fahrendes 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 selbst 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.



Orderstation Augusta Raurica, im Oberwasser einer Schleuse

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.



“Postschiff” Forelle in Boppard

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 Brennesseln landete. Heute sind die Schwenkbäume wieder von den Schiffen verschwunden. Den Grund kenne ich nicht.



Der Schwenkbaum, nicht nur zum Spass

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 Durchfahrthöhe 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 Ölzeug. 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 anderen 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 fahren und erst am 22. Dezember in Rotterdam ankamen. Eine lange Hochdruck-Wetterlage und extremes Kleinklima 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 Kähnen 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 Fahrwinne. Wenn man Pech hatte, war man mitten im Fahrwasser der Seeschiffe. Erschwerend kam noch hinzu, dass sich das Schiff der wechselnden 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 ausgegeben hatte, war nicht für die Lebensmittel. Da wartete man lieber bis zur Schleuse in Hansweert, 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 Besatzungsmitglieder 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 anderen Währungen viel Geld verloren. Der US-Dollar 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 ganz einfach