

Meine erste Reise als Schiffsjunge

Der Leventina-Kurs 13 sollte im Sommer 1944 auf Fahrt kommen. Der Krieg verhinderte das, die Kämpfe näherten sich dem Rhein. So gingen wir 24 Schiffsjungen als erste Gruppe auf das Landgut Neunbrunn oberhalb von Waldenburg. Die Rheinschiffahrt musste bald ganz eingestellt werden, und so kamen nach und nach unsere älteren Kollegen von der Fahrt ebenfalls zu uns in den Landdienst. Die grösste Belegung der Baracken und der Zimmer im Bauernhaus Spittel lag bei etwas über 100 Mann, fast alles Schiffsjungen, die Matrosen waren in der Minderheit. Das grosse Landgut war von der Schweiz. Reederei gekauft worden mit dem Zweck, die Schiffsbesatzungen behalten zu können, so dass sie nach dem ersehnten Kriegsende direkt einsatzfähig waren.

Die jungen Rheinschiffer hatten da vielfältige Aufgaben. Strassen wurden gebaut, Felsbrocken in den Wiesen gesprengt, Wälder gerodet und Landwirtschaft betrieben. Ich hatte als 16-jähriger Jüngling das Glück, einige weitere interessante Berufe ausüben zu dürfen. So war ich mehrere Monate damit beschäftigt, alle Quellen in dem weitläufigen Gebiet zu registrieren und die Ergiebigkeit zu messen. Zeitweise war ich Bibliothekar und Geometergehilfe. Während den Vermessungsarbeiten wollte mich der Geometer hartnäckig abwerben. Ich hatte jedoch keine Lust, bei ihm eine Lehre zu beginnen. Abwechslungsreich war die Zeit als Pöstler und Einkäufer. Im Winter fuhr ich mit den Skis, im Sommer per Velo nach Waldenburg. Neben der Post brachte ich Zigaretten und Unmengen von Patisserie in die Baracken für meine nach Süssigkeiten hungernden Kollegen. In guter Erinnerung ist mir eine Strafanzeige, die mich 5 Franken gekostet hat - für einen Schiffsjungen ein kleines Vermögen. Man hat mich beobachtet, ich sei freihändig durch Waldenburg geradelt.

Am 5. Mai 1945 ging der Krieg endlich zu Ende. Wir feierten den "Victory Day" mit einem gewaltigen Waldfest und viel Glühwein. Doch mussten wir dann viele Monate unsere Ungeduld bezähmen, bis wir endlich auf die Rheinschiffe eingeteilt werden konnten. Die Schifffahrt kam ja nur zögernd in Gang, praktisch sämtliche Brücken waren zerstört und verhinderten eine durchgehende Fahrt.

4. Dezember 1945. Beinahe anderthalb Jahre Neunbrunn liegen zurück. Nun ist es soweit - die lange erwartete Rheinschiffahrt beginnt mit einer Camionfahrt nach Chalampé. Den Bus steuert Chauffeur Michel senior. Mit den Matrosen Hansruedi Aebi und Max Thoma mustere ich auf "Edelweiss 17" an. Der Schiffsführer Pauw ist schon an Bord. Hier liegen etwa zehn Schiffe, alle von der Schweiz. Reederei. Die Talfahrt ist noch blockiert wegen der zerstörten Brücke von Breisach. Niemand weiss, wann es weiter gehen kann.

bis 11. Dezember. Meine Hauptaufgabe als Schiffsjunge ist die Wohnung putzen. Alles ist sehr schmutzig, die Räume sind lange nicht mehr bewohnt gewesen. Ich habe keine echte Matratze, bloss einen Strohsack. So organisiere ich frisches Stroh. Organisieren zu können ist sehr wichtig. Vor mir auf dem Schreibtisch steht ein kleiner Buddha aus Porzellan. Am ersten Tag auf einem Schiff habe ich ihn beim Aufräumen gefunden.- Täglich muss ich einkaufen gehen in Banzenheim, der nächsten grösseren Ortschaft. Wir ernähren uns hauptsächlich vom aus der Schweiz mitgenommenen Lebensmittelpaket. Hier gibt es frei und in unbeschränkten Mengen nur gedörrte Bananen zu kaufen. Also jeden Tag Bananen, gekocht, gebraten und wieder gekocht. Sie machen satt, aber wir können Bananen bald nicht mehr sehen und riechen.

Es ist Winter, kalt und nichts zum Heizen an Bord. Also besorgen wir uns Brennmaterial, gehen an Land zum Holzen, fällen ganze Bäume. Das Durchstreifen des Waldes am Rheinufer ist zwar gefährlich. Kriegsmaterial liegt herum, und es heisst, es gäbe Minen. Aber wir stören uns nicht daran.

12. Dezember, 9 Uhr. Talfahrt mit MS "Tamina" als Schlep-per. Das Wendemanöver ist, heute betrachtet, ein schiffisches Bravourstück, ist doch "Edelweiss 17" etwa 90 m lang, und wir bleiben beim Drehen im schmalen Oberrhein und der reissenden Strömung im Anhang von "Tamina".

Um 14 Uhr kommen wir im Südhafen von Strassburg an. Wir bleiben liegen. Es soll entschieden werden, ob das Schiff

hier zur Ueberholung auf die Werft muss. Die folgenden Tage werden verbracht mit dem Beschaffen von Brennholz und Lebensmitteln.

22. - 27. Dezember. Ich darf über die Weihnachtstage frei machen und fahre zu den Eltern an den Zürichsee. Der Zug von Strassburg nach Basel ist so überfüllt, wie ich es noch nie erlebt habe. Die Menschen stehen so dicht, es wäre kein Raum gewesen zum Umfallen.

Silvester verbringt die Mannschaft an Bord bei einer Flasche Wein.

26. Januar 1946. Wir erfahren, dass auf der Strassburger Werft keine ausländischen Schiffe repariert werden und müssen folglich auf eine belgische Werft. Bis das festgestellt werden konnte, sind anderthalb Monate vergangen. Wir werden nach dem Kalikipper im Bassin des Remparts geschleppt.

31. Januar. Es werden 480 to Kali geladen.

1. Februar 1946. Mit dem kleinen Schlepper "Unterwalden" geht es zu Tal, und wir übernachten in Rheinhausen.

2. Februar. Weiterfahrt bis Mannheim. Da bleiben wir liegen und warten auf eine Schleppgelegenheit.

7. Februar. Das Schleppboot "Stadt Mannheim" bringt uns an den Liegeplatz "Neckarspitze".

11. Februar. Weiter geht es zu Tal mit unserer Boot "Glarus". Uebernachtung bei Gernsheim.

12. Februar. Gernsheim - Bad Salzig.

13. Februar. Bad Salzig - Oberlahnstein. Wir machen los und warten auf eine andere Schleppgelegenheit.

17. Februar. Wir besuchen in Lahnstein eine Unteroffiziersmesse und ein Dancing der französischen Besatzungs-

mächte. Wir Schiffsjungen in unseren vornehmen Uniformen haben überall Zutritt, werden meistens als amerikanische Offiziere angesehen. So brauchen wir auch nie Eintritt ins Kino zu bezahlen und haben erfreuliche Chancen bei den einheimischen Mädchen.

20. Februar 1946. Weiterfahrt mit "Stadt Mannheim". Beinahe die Schiffsbrücke Koblenz gerammt. Es wird wieder losgemacht in Andernach. Ich muss in der Stadt einen Schreiner suchen, der gegen Zigaretten ein kaputtes Steuerhausfenster flickt.

21. Februar. Mit einem anderen Schiffsjungen mit der Bahn nach Wesseling. Wir organisieren uns da Lebensmittelkarten und auf der "Hollandse Missie" Lebensmittelpakete. Zurück nach Andernach.

22. Februar. Mit dem Zug nach Bonn. Ich meine, dass da günstiger einzukaufen ist.

27. Februar. Der französische Schlepper "Seine" bringt uns bis Wesseling und macht uns da los. Ein Kinobesuch und dann gibt es eine Einladung in ein Kantonement der englischen Besatzungsarmee.

28. Februar. Mit einem organisierten Auto nach Köln auf die "Nederlandse Missie" und Benzin und Petrol geholt. Beides ist sehr wertvoll, kaum zu organisieren, jedoch für das Leben an Bord von grosser Bedeutung. Der Ankermotor läuft mit Benzin - haben wir keines, dann ist als Ersatz für den Antrieb des Ankerspilles die Muskelkraft der drei Mann Besatzung. An Bord gibt es keine Elektrizität, die Wohnungen werden mit Petrollampen beleuchtet. Es wird sehr sparsam mit dem kostbaren Petrol umgegangen, mehr als eine Lampe brennt in der ganzen Wohnung im Vorunter sehr selten. Immerhin brauchen wir kein Ankerlicht zu setzen, da zu dieser Zeit niemand nachts fährt.

1. März 1946. Mit der holländischen Boot "Philant" weiter bis Köln und da losgemacht.

2. März. Mit einem Schweizer Matrosen von einem anderen Schiff in einem Kölner Lokal Karneval gefeiert. Wir haben viel Geld, sind sehr freigiebig und überall beliebt. Ein mitgenommenes Pfund Kaffee tauschen wir für 500 Mark. Ein Bier kostet nur ein paar Groschen.

4. März 1946. Mit der Boot "Atla" weiter geschleppt und bei Düsseldorf übernachtet.

5. März. Weiter bis Homberg und da losgemacht.

9. März. Ich erhalte das erste Mal Post aus der Schweiz über unser Büro in Ruhrort. Dabei sind Zeitungen aus der Heimat. Sie werden von allen gerne gelesen.

11. März. Die "Keulsche Vaart 11" bringt uns nach Walsum in den Thyssenhafen.

12. März. Wir laden Kohlen und warten auf eine Schleppelegenheit.

14. März. Ich fahre mit der Strassenbahn nach Duisburg und organisiere auf der "belgischen Missie" ein Lebensmittelpaket.

19. März. Weiterfahrt mit "Fiat Voluntas 2" bis Xanten. Wir machen Havarie bei der Durchfahrt der zerstörten Brücke. Durch ein Leck im Hinterschiff läuft das Achterunter der Schifferwohnung teilweise voll.

20. März. Weiterfahrt bis oberhalb von Spyck.

21. März. Wir lassen über Steuer durch eine Schiffsbrücke treiben bis nach Lobith. Bei diesen Manövern bin ich vorübergehend allein am Steuer. Ich habe Schwierigkeiten zu realisieren, auf welche Seite das Ruder beim Treibenlassen jeweils gedreht werden muss. Die Frau des Schiffsführers, als guter Geist an Bord, bemerkt das und gibt mir heimlich Unterricht. Ich finde es echt schnöde, dass sie den Spitznamen "Zigeunerin" trägt.

22. März. Weiterfahrt von Lobith bis Nijmegen.
23. März. Weiterfahrt von Nijmegen bis Dordrecht und da losgemacht.
24. März. Auf Schleppgelegenheit gewartet.
25. März 1946. Mit dem Seelandschlepper "Hoop op Zegen" bis nach Hansweert.
26. März. Weiterfahrt bis Antwerpen.
27. März. Mit einem Hafenschlepper nach Docknummer 156.
28. März. Auf Löschung gewartet.
29. März. Wir löschen die Partie Kali.
30. März. Wir schleppen mit einem Hafenboot nach Nr. 228.
31. März. Wir warten auf weitere Order.
12. April 1946. Wir verholen selber nach 218. "Edelweiss 17" wird als Lagerschiff eingesetzt und ladet in die leeren Räume Schwefel. Die nach dem Löschen der Kalipartie trocken gewordene und inzwischen gereinigte Schifferwohnung läuft erneut voll. Die "Zigeunerin" weint.
13. April. Weitere Beladung mit Schwefel. Anschliessend verholt nach Nummer 228.
15. April. Wir löschen die Kohlenpartie.
16. April. Wir verholen nach 218.
17. April. Wir löschen Schwefel.
18. April. Fortsetzung der Löschung. das Schiff wird leer. Mit einem Hafenschlepper ins Bonapartedock. Beim Warten vor einer gesperrten Wippbrücke prallen wir mit dem Vorschiff gegen eine Quaimauer. Es gibt beträchtlichen Schaden.

19. April. Ein Schlepper bringt uns zur Werft in Boom an der Rupel. Da warten wir auf das Reparieren.
25. April. Wir werden zur Reparatur auf die Helling gezogen.
4. Mai 1946 Ende der Reparatur und von der Helling ins Wasser gelassen. Mit Schlepper nach Antwerpen.
5. Mai. Ein Hafenschlepper bringt uns nach 234.
6. Mai. Wir liegen in Ladebereitschaft.
7. Mai. Wir laden von einem Lager 700 to Koksasche.
8. Mai. Mit einem Hafenschlepper nach 17.
9. Mai. Wir liegen in Ladebereitschaft
10. Mai. Es war eine Fehldisposition, wir müssen zurück nach 234 geschleppt werden.
11. Mai. Wir laden 400 to Phosphate und werden vor die Schleuse Kruisschans geschleppt.
12. Mai. Auf eine Schleppegelegenheit gewartet.
14. Mai. Mit einem Seelandschlepper bis Wemeldingen gefahren. Fahrzeit 10 Uhr bis 18 Uhr.
15. Mai. Wir fahren weiter von 7.30 Uhr bis 16 Uhr nach Dordrecht.
16. Mai. Weiterfahrt mit dem gleichen Schlepper von Dordrecht bis Varik.. 12.30 Uhr - 20 Uhr.
17. Mai. Varik - Lobith. 6.30 Uhr - 16.30 Uhr.
18. Mai. Lobith - Wesel. 9 Uhr - 20 Uhr.
19. Mai. Wesel - Ruhrort. 6 Uhr - 18 Uhr und losgemacht.

20. Mai. Auf Schleppgelegenheit gewartet.
23. Mai. Aufgepackt mit unserem Schlepper "Uri". Ruhrort - Kaiserswerth. 14.30 Uhr - 21 Uhr.
24. Mai. Kaiserswerth - Worringen. 8 Uhr - 21 Uhr.
25. Mai. Worringen - Mondorf. 6 Uhr - 20 Uhr. Aufenthalt bei den zerstörten Brücken in Köln wegen Einbahnverkehr.
26. Mai. Mondorf - Koblenz. 6 Uhr - 21 Uhr
27. Mai. Koblenz - Osterspay. 7.30 Uhr - 20.30 Uhr. 7 Stunden Aufenthalt bei der Brückendurchfahrt in Koblenz.
28. Mai. Osterspay - Bad Salzig. 7.30 Uhr - 9.50 Uhr. Losgemacht. "Uri" geht mit dem ersten Zug durch das Gebirge.
29. Mai. Bad Salzig - Schierstein. 6.30 Uhr - 19 Uhr.
30. Mai. Auffahrt, nicht gefahren.
31. Mai. Schierstein - Nierstein. 14 Uhr - 21 Uhr. Noch ein Tauschgeschäft mit einem Niersteiner gemacht: Zigaretten gegen Wein.
1. Juni 1946. Nierstein - Speyer. 6 Uhr - 20.30 Uhr.
2. Juni. Speyer - Maxau. 6 Uhr - 20 Uhr.
3. Juni. Maxau - Mothern. 6 Uhr - 10 Uhr. Wir machen los und "Uri" bringt den ersten Zug nach Strassburg. Wir warten.
5. Juni. "Edelweiss 17" wird von "Uri" weiter geschleppt. Ich bleibe in Mothern, da ich mit einem Bauer ein prima Geschäft eingefädelt habe. Ich übernachtete bei ihm und fahre am 6. Juni, schwer bepackt mit Lebensmitteln, mit dem Zug nach Strassburg. "Edelweiss 17" trifft um 10 Uhr ein. Wir löschen. bei Franco-Suisse bis 18 Uhr. Schiffsführer Pauw mustert ab und geht auf MS "Silvaplana". Schiffsführer Jan Warendorp kommt an Bord.

7. Juni. Wir löschen bis 19 Uhr.

8. Juni. Pfingstsamstag, wir löschen von 7 Uhr - 14 Uhr.

9.-10. Juni. Wir halten die Pfingstfeiertage und bleiben alle an Bord.

11. und 12. Juni. Es wird weiter gelöscht.

13. Juni 1946. Das Schiff ist um 19 Uhr leer. Meine erste Reise ist nach 6 Monaten und 10 Tagen zu Ende. "Edelweiss 17" geht am folgenden Tag zu Tal - die nächste Fahrt beginnt.

G. Streuli