Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 48 (1944-1945)

Heft: 8

Rubrik: [Impressum]

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: 27.11.2025

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

Die Baster Hafenanlagen, die St. Johann, Klybeck, die beiden Hafenbecken von Kleinhüningen umfassen, können einen Jahresverkehr von 4—5 Millionen Tonnen bewältigen, das ist mehr als die Hälfte der schweizerischen Gin- und Ausfuhr. In den Jahren unmittelbar vor dem Krieg erreichte der Umschlag rund 3 Millionen Tonnen und war zu 92 Prozent Importverkehr. Der größte Teil der langen Schleppkähne, die je mindestens 100 Eisenbahnwagenladungen Fracht laden können, fährt also leer zu Tal. Das hängt mit der Struktur der schweizerischen Exportguter zufammen, eignet sich doch die Schiffahrt in erster Linie für Massengüter wie Rohle, Getreide, Holz, Ropra usw. Wenn auch über die heutigen Exportund Importmengen keine Details gegeben werden dürfen, darf das Schweizervolk wissen, daß die Rheinschiffahrt während des Krieges Entscheidendes zur Berbefferung unferer Brennstoffversorgung beiträgt. Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt wird klar, wenn man erfährt, daß in den Basler Hafenanlagen 70 Millionen, in der Flotte 35 Millionen und in Beiträgen an die Rheinregulierung 40 Millionen investiert sind. Allein aus der gegenüber dem Bahntransport erzielten fährlichen Einsparungen von 8—12 Millionen Franken ergibt sich eine gute Berginsung dieser Kapitalien. Volkswirtschaftlich bedeutend ist auch die Tatsache, daß im Hafen 1000—1200 Personen beschäftigt werden können, deren Arbeit früher auf unsere Kosten im Ausland verrichtet wurde.

Die Besatung der Rheinflotte war früher sast ausschließlich ausländischen Herkommens. Hätte nicht die Schweizerische Rederei A.-S. schon vor dem Ariege den Versuch gemacht, schweizerischen Nachwuchs heranzuziehen, so hätte sich im Ariege verhängnisvoller Personalmangel ergeben müssen. Wir alle haben vom Schulschiff "Leventina" gehört, auf dem sich jedes Jahr in zwei bis drei Kursen je 24 junge Schweizerburschen im Alter von 15—16 Jahren an das Leben auf dem Wasser afklimatisseren. Außerhalb des großen Hasenbeckens liegt das Schiff im Rheinstrom verankert. Es enthält spartanisch einfache Schlassabinen, einen heimeligen Aufenthaltsraum mit Vi-

bliothek und eine hubsche Wohnung für das Inspektorehepaar. Wir erhalten auch Einblick in die Ausbildung der angehenden Schiffsjungen, die sich für eine dreijährige Lehrzeit verpflichtet haben, von denen sie die erften drei bis vier Monate auf der "Leventina", bzw. im Bafler Hafen, den Rest als Schiffsjungen auf der Rheinflotte verbringen. Das Interesse für diesen neuartigen Beruf ist groß. Aber wer mit den Vorstellungen einer falschen Romantik diese entsagungsreiche Laufbahn einschlagen wollte, müßte enttäuscht werden. Das scharfe Ausleseverfahren der Reederei A.-G. — von neun Angemeldeten wird nur einer ausgebildet — bietet übrigens hohe Gewähr dafür, daß die Leute nachher bei der Stange bleiben. Die Erfahrung lehrt, daß die ausgesprochensten Landratten, junge Schweizer, die über der 800-Meter-Grenze aufgewachsen sind, die besten Schiffsjungen abgeben. Die Kantone Thurgau, St. Gallen und Appenzell, sind das beste Rekrutierungsgebiet. Stadtjunglinge zeigen in der Regel zu wenig Konzentrationsvermögen für die eher eintonige Lebensweise auf dem Strom. Während des Ausbildungsfurfes erhalten die Schiffsjungen — von der schmuden Uniform abgefeben — Verpflegung, Unterkunft und ein wöchentliches Taschengeld von 10 Franken. Gobald sie auf die Schiffe kommen, werden sie als Schiffsjungen entlöhnt. Ein sparsamer junger Mann fann während der dreisährigen Lehrzeit sogar noch Rücklagen machen.

Die von der Reederei A.-G. entwickelte Ausbildungsmethode hat in wenigen Jahren ein schweizerisches Schiffspersonal verfügbar gemacht, wie es Deutsche und Franzosen bisher der Rheinflotte nicht stellen konnten. Seit die Schweizihrer Rheinflotte eine Hochseeflotte angegliedert hat, brauchen wir auch eigene Seeoffiziere. Wer wäre für die hohen Anforderungen geeigneter als die aus den "Leventina"-Kursen hervorgegangenen Matrosen? So glauben wir, daß die Reederei A.-G., trohdem sie grundsählich nur die für die Bemannung der eigenen Flotte erforderlichen Leute ausbilden will, noch auf Jahre hinaus mutige und charakterfeste Schweizersünglinge auf den Schifferberuf vorbereiten kann.