

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: 14.01.2026

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

Die Basler Hafenanlagen, die St. Johann, Rh-
beck, die beiden Hafenbecken von Kleinhüningen
umfassen, können einen Jahresverkehr von 4—5
Millionen Tonnen bewältigen, das ist mehr als
die Hälfte der schweizerischen Ein- und Ausfuhr.
In den Jahren unmittelbar vor dem Krieg er-
reichte der Umschlag rund 3 Millionen Tonnen
und war zu 92 Prozent Importverkehr. Der
größte Teil der langen Schleppkähne, die je min-
destens 100 Eisenbahnwagenladungen Fracht la-
den können, fährt also leer zu Tal. Das hängt mit
der Struktur der schweizerischen Exportgüter zu-
sammen, eignet sich doch die Schifffahrt in erster
Linie für Massengüter wie Kohle, Getreide, Holz,
Kopra usw. Wenn auch über die heutigen Export-
und Importmengen keine Details gegeben werden
dürfen, darf das Schweizervolk wissen, daß die
Rheinschifffahrt während des Krieges Entscheiden-
des zur Verbesserung unserer Brennstoffversor-
gung beiträgt. Die wirtschaftliche Bedeutung der
Rheinschifffahrt 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 er-
zielten jährlichen Einsparungen von 8—12 Mil-
lionen Franken ergibt sich eine gute Verzinsung
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 Besatzung der Rheinflotte war früher fast
ausschließlich ausländischen Herkommens. Hätte
nicht die Schweizerische Reederei A.-G. schon vor
dem Kriege den Versuch gemacht, schweizerischen
Nachwuchs heranzuziehen, so hätte sich im Kriege
verhängnisvoller Personalmangel ergeben müssen.
Wir alle haben vom Schulschiff „Leventina“ ge-
hört, 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 akklimatisieren. Außerhalb des großen
Hafenbeckens liegt das Schiff im Rheinstrom ver-
ankert. Es enthält spartanisch einfache Schlafkabi-
nen, einen heimeligen Aufenthaltsraum mit Bi-

bliothek und eine hübsche Wohnung für das In-
spektorehepaar. Wir erhalten auch Einblick in die
Ausbildung der angehenden Schiffsjungen, die
sich für eine dreijährige Lehrzeit verpflichtet ha-
ben, von denen sie die ersten drei bis vier Mo-
nate auf der „Leventina“, bzw. im Basler 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 Ree-
derei A.-G. — von neun Angemeldeten wird nur
einer ausgebildet — bietet übrigens hohe Ge-
währ dafür, daß die Leute nachher bei der Stange
bleiben. Die Erfahrung lehrt, daß die ausgespro-
chensten 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. Stadtjünglinge zeigen
in der Regel zu wenig Konzentrationsvermögen
für die eher eintönige Lebensweise auf dem
Strom. Während des Ausbildungskurses erhalten
die Schiffsjungen — von der schmutzen Uniform
abgesehen — Verpflegung, Unterkunft und ein
wöchentliches Taschengeld von 10 Franken. Sobald
sie auf die Schiffe kommen, werden sie als
Schiffsjungen entlohnt. Ein sparsamer junger
Mann kann während der dreijährigen Lehrzeit
sogar noch Rücklagen machen.

Die von der Reederei A.-G. entwickelte Aus-
bildungsmethode hat in wenigen Jahren ein
schweizerisches Schiffspersonal verfügbar ge-
macht, wie es Deutsche und Franzosen bisher der
Rheinflotte nicht stellen konnten. Seit die Schweiz
ihrer Rheinflotte eine Hochseeflotte angegliedert
hat, brauchen wir auch eigene Seeoffiziere. Wer
wäre für die hohen Anforderungen geeigneter als
die aus den „Leventina“-Kursen hervorgegan-
nen Matrosen? So glauben wir, daß die Ree-
derei A.-G., trotzdem sie grundsätzlich nur die für
die Bemannung der eigenen Flotte erforderlichen
Leute ausbilden will, noch auf Jahre hinaus mu-
tige und charakterfeste Schweizerjünglinge auf
den Schifferberuf vorbereiten kann.

O. H.