

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 59 (1967)

Heft: 5

Artikel: Interessante Anstellungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für junge Schweizer in unserer Rheinschiffahrt

Autor: Herzig, A.W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354282>

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: 30.04.2026

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

gen konsequent vermieden. Es wäre danach undenkbar, etwa die wegen Augen- oder Beinverlusts gewährte Rente aufzuheben, weil keinerlei greifbare Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit mehr vorliegt. Indessen ist der Gedanke, es mit dem in Art. 76 KUVG verankerten Begriff der Erwerbsunfähigkeit und seiner *wirtschaftlichen* Handhabung ernst zu nehmen, in neuerer Zeit doch immer stärker zur Geltung gekommen. Und wenn eines Tages durch die in Gang befindliche Revision der Verwaltungsgerichtsbarkeit auch die Verfügungen der SUVA – ungeachtet ihrer großen Autonomie – der sogenannten *reformatio in peius* ausgesetzt werden sollten, dann kann niemand garantieren, daß nicht doch massive Einbrüche in die erwähnte Integritätspraxis der Anstalt, die nun jahrzehntelang *neben* dem Gesetz hergelaufen ist, erfolgen könnten. Es ist daher besser, diesen wichtigen Problemkreis rechtzeitig zu überdenken.

Interessante Anstellungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für junge Schweizer in unserer Rheinschiffahrt

Rechtsgrundlagen und Entwicklung

Die wichtigste Rechtsgrundlage der Rheinschiffahrt bilden die *Revidierten Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868*, durch die die *Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein* proklamiert wurde. Zuletzt wurden diese Akte auch durch das von der Schweiz unterzeichnete *Übereinkommen vom 20. November 1963* den heutigen Verhältnissen angepaßt. Dieses steht jedoch noch nicht in Kraft, weil es noch nicht von allen Rheinuferstaaten ratifiziert wurde. Die Regierungen der Rheinuferstaaten sowie Belgiens sind in der Zentralkommission vertreten, welche die Wahrung der Grundsätze der Rheinschiffahrt überwacht. Die Schweiz ist seit 1921 Mitglied dieser Kommission, die nicht nur mit administrativen, sondern auch mit richterlichen Befugnissen ausgestattet ist. Sie stellt die für die allgemeine Sicherheit erforderlichen Vorschriften auf, die alsdann von den Mitgliedstaaten nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsordnungen in Kraft zu setzen und anzuwenden sind.

Dank der unermüdlichen Pionierarbeit des Basel-Landschäftler-Ingenieurs *Rudolf Gelpke*, dessen hundertster Geburtstag vorletztes Jahr gefeiert wurde, hat die Schweiz am 2. Juni 1904 die Rheinschiffahrt ebenfalls aufgenommen, vorerst aber nur versuchsweise in kleinem Umfang mit kleineren Fahrzeugen. Während früher fast ausschließlich ausländisches (deutsches) Personal auf den Rheinschiffen beschäftigt wurde, führten die politisch gespannten Verhält-

nisse in den dreißiger Jahren dazu, in vermehrtem Maße auch Schweizer für die Besatzung unserer Rheinflotte anzustellen.

Die ersten Kriegsergebnisse bewirkten einen Unterbruch der Rheinschifffahrt bis 1941, worauf sie bis zum Herbst 1944 wieder aufgenommen wurde. Wegen der neuen Kriegslage wurde sie dann neuerdings stillgelegt und konnte erst 1946 wieder in Gang gesetzt werden. Zufolge des kräftigen Wiederanziehens unseres Import-, Export- und Transitverkehrs stieg der Güterumschlag in den stark ausgebauten Basler Rheinhäfen in den letzten Jahren auf über 8 Millionen Tonnen pro Jahr. Der bedeutende Aufschwung der Schweizer Rheinschifffahrt ist zu einem großen Teil auch auf das freie Regime der Mannheimer Akte zurückzuführen.

Auf dem Rhein zwischen Basel und den Nordseehäfen verkehren heute etwa 13 000 Schiffe aller Art, die sich aus deutschen, französischen, belgischen, holländischen, österreichischen und schweizerischen Einheiten zusammensetzen. Ende 1966 bestand die schweizerische Rhein- und Kanalflotte aus 491 Fahrzeugen mit 255 556 PS und 457 469 Bruttoregistertonnen (BRT). Insgesamt waren 1966 neben 1014 Ausländern 318 Schweizer auf unseren Rheinschiffen tätig, wovon allein zirka 270 im Dienste der Schweizerischen Reederei AG.

Die Besatzung eines Rheinschiffes

Die Zahl der Besatzungsmitglieder eines Schiffes richtet sich nach dessen Größe. Der gebräuchlichste Schiffstyp von zirka 1250 t Tragfähigkeit wird von einer Besatzung, bestehend aus einem Schiffsführer, zwei Matrosen und einem Schiffsjungen, geführt. In unserer Rheinschifffahrt werden heute Schiffe bis gegen 2000 t benützt. Die ganze Verantwortung für Schiff und Ladung, für den gesamten Unterhalt, die Wartung und Bedienung der Motoren, Winden, Pumpen usw. liegt in den Händen dieser Mannschaft. Eine Fahrt von Basel nach Rotterdam wird in der Regel in vier Tagen zurückgelegt, während die Rückreise, je nach Schiffstyp, 6–14 Tage dauern kann. Die Strecke ist teilweise sehr schwierig und setzt großes navigatorisches Können und genaue Kenntnisse des Fahrwassers voraus.

Das Schiff ist nicht nur Arbeitsplatz, sondern gleichzeitig Unterkunft und Heim für die Mannschaft. Die meisten verheirateten Besatzungsmitglieder wohnen auf verhältnismäßig engem Raum mit Frau, Kindern und eventuell Haustieren an Bord des Schiffes. Das Leben auf dem Schiff ist sehr einfach: denn die Schiffswohnungen können natürlich nur in den wenigsten Fällen dieselben Bequemlichkeiten bieten wie eine moderne Stadtwohnung.

Die beruflichen Obliegenheiten der Besatzung

Ihre Aufgaben zerfallen in den Fahrdienst, die Bordarbeit, die Lade- und Löscharbeiten.

Im Fahrdienst hat die Besatzung insbesondere die Fahrbereitschaft zu erstellen, Steuer und Motor zu betreuen und bei Schleusungen und sogenannten Verholarbeiten mitzuwirken.

Als Bordarbeiten gelten namentlich Unterhalts- und Reparaturarbeiten an den maschinellen Anlagen und Geräten, Reinigungsarbeiten und Vorkehrungen zum Schutze und zur Erhaltung von Ladung und Schiff vor Schäden.

Als Lade- und Löscharbeiten werden vor allem die Überwachung der Ladung und Löschung, die Manipulation der Luken und die Reinigung der Laderäume nach dem Auslad betrachtet.

Die Anforderungen an den Nachwuchs (Schiffsjungen)

Normalerweise tritt der Schiffsjunge im Alter von 15–16 Jahren die Lehre an. Eine gute Gesundheit, gutes Hör- und Sehvermögen und normaler Farbensinn sind unerläßliche Voraussetzungen für diesen Beruf. Wichtig sind aber auch Naturverbundenheit, Ehrlichkeit, Zuverlässigkeit und Pflicht- und Verantwortungsbewußtsein. Die Anforderungen hinsichtlich der körperlichen Widerstandskraft, Gewandtheit, Mut und Ausdauer sind sehr groß, zumal bei jeder Witterung Arbeit im Freien verrichtet werden muß. Jünglinge aus ländlichen Verhältnissen vermögen sich im allgemeinen besser in den Schifferberuf einzuleben, als solche aus einem städtischen Milieu. Junge Leute mit Abenteuerlust und romantischer Schwärmerei eignen sich dagegen *nicht* für eine solche Laufbahn.

Anstellung und Ausbildung der Schiffsjungen bis zum Kapitän

Die Ausbildung eines Schiffsjungen zum Matrosen in der Rheinschiffahrt dauert *drei Jahre*. Die modernste Ausbildung vermittelt die *Schweizerische Reederei AG in Basel*. Jedes Jahr wird von dieser Firma eine Anzahl schweizerischer Jünglinge eingestellt, die gewillt sind, den Beruf eines Matrosen auf Rheinschiffen zu erlernen und auf den Schiffen der genannten Firma Dienst zu tun. Nach dem Bestehen einer Aufnahmeprüfung wird mit den Eltern der Jünglinge ein Lehrvertrag von drei Jahren für die Betätigung auf Rheinschiffen abgeschlossen.

Die Schweizerische Reederei AG besitzt ein *eigenes Schulschiff*, die «*Leventina*». Die Basler Rheinschiffahrt + Lloyd AG haben vor kurzem ebenfalls so etwas wie Schulschiffe geschaffen. Die jungen «*Landratten*» erhalten dort einen dreimonatigen Einführungskurs, in dem sie für den Fahrteinsatz vorbereitet und geschult werden. Neben Theorie und Praxis wird auch Unterricht in der für den Verkehr auf dem Niederrhein unerläßlichen *holländischen Sprache* erteilt. Seit 1940 fanden schon Hunderte von jungen Leuten aus allen Kantonen den Weg über dieses Schulschiff zum Schifferberuf. Heute

stehen bereits *61 Schweizer als Kapitäne im Dienst der Schweizerischen Reederei AG.*

Nach Ablauf dieses Einführungskurses erfolgt der Einsatz auf den Schiffen. Während 2 Jahren und 8 Monaten lernt der Schiffsjunge den Beruf praktisch kennen. Als sogenannter Schmelzer muß er außerdem für die ledigen Besatzungsmitglieder kochen, wofür er bereits auf dem Schulschiff Unterricht erhält. Im letzten Monat der dreijährigen Lehre kommt er wieder auf das Schulschiff zurück, wo er für die *Lehrabschlußprüfung* vorbereitet wird. Diese Prüfung dauert vier Tage und stellt recht hohe Anforderungen an das Wissen und Können der jungen Matrosen. Die Prüfung umfaßt geschäfts- und berufskundliche Fächer.

Mit der Aushändigung des Lehrabschlußzeugnisses erfolgt gleichzeitig die *Beförderung zum Matrosen*. Bis zur Erreichung des 21. Altersjahres erfolgt normalerweise keine weitere Schulung in Kursen mehr; um so wichtiger ist aber das *Selbststudium*. Nach Erreichung dieses Alters und sechsjähriger Tätigkeit in der Rheinschiffahrt kann sich der Matrose beim Kantonalen Schiffsamtsamt Baselstadt um das *eidgenössische Schiffspatent für die Führung von Schiffen ohne Motor* bewerben. Hat er das 23. Altersjahr erreicht und kann er sich über eine siebenjährige Tätigkeit ausweisen, so kann er sich um das *Schifferpatent zur Führung von Motorschiffen* bewerben. Die Aushändigung dieses Patentes ist jedoch vom Bestehen eines Examens abhängig. Ein Matrose mit Schifferpatent kann sich bei der Reederei um einen Schiffsführerposten bewerben. Bevor er aber ein Schiff erhält, muß er noch eine reedereinterne Prüfung bestehen und einen Schiffsführer-Anwärterkurs besuchen.

Der Schiffsführer ist verantwortlich für sein Schiff, seine Ladung und Besatzung. Da von ihm ein besonders ausgeprägtes Pflicht- und Verantwortungsbewußtsein verlangt werden muß, fallen seine *moralischen Eigenschaften und sein Charakter besonders ins Gewicht*. Er ist auch der Lehrmeister seiner Besatzung, was bedeutet, daß er neben seinen speziellen Kenntnissen alle vorkommenden Arbeiten und Aufgaben vollkommen beherrschen muß.

Verwandte Berufe

Verwandt mit dem Beruf des Rheinschiffahrtsmatrosen ist derjenige des *Rheinschiffahrtsmaschinisten*. Dieser ist in den weitaus meisten Fällen gelernter Maschinenschlosser.

Die Hochseematrosen beginnen ihre Ausbildung als Deckjungen. Diese Ausbildung soll aber weniger vielseitig und gründlich sein als die Schulung der Rheinmatrosen. Die wenigen Leute, die die Schweizerische Reederei AG zum Dienst auf ihren Hochseeschiffen ausbildet, werden deshalb unter den tüchtigsten Kräften ausgesucht, die sich längere Zeit in der Rheinschiffahrt bewährt haben.

Arbeitszeit, Verdienst und soziale Einrichtungen

Die Arbeitszeit ist vom Wetter und von der Jahreszeit abhängig und *sehr unregelmäßig*. Häufig muß *Überzeit- oder Sonntagsarbeit* geleistet werden. Das Arbeitsverhältnis wurde durch das *Internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer vom 21. Mai 1954 geregelt*. In Anlehnung an dieses Abkommen wurde am 26. Juni 1953 zwischen dem Reedereiverband Basel und dem Berufsverband, dem Schweizerischen Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (VHTL), ein *Gesamtarbeitsvertrag mit Zusatzabkommen* abgeschlossen, der die Arbeitszeit, die Feiertage und die Ferien sowie die Entlohnung regelt. (Der Durchschnittsjahreslohn eines Schiffsjungen mit Zulagen und Sonderentschädigungen beträgt zurzeit zirka Fr. 6500.-, eines Matrosen zirka Fr. 13 000.- und eines Schiffsführers zirka Fr. 20 000.-).

Die Besatzungsmitglieder sind gegen Unfall und Krankheit versichert. Das am 13. Februar 1961 revidierte internationale Sozialabkommen über die Rheinschiffahrt vom 27. Juli 1950 garantiert die soziale Sicherheit auch über die Landesgrenzen hinaus. Außer der Alters- und Invalidenversicherung sind die Besatzungsmitglieder bei fast allen Reedereien in Pensionskassen versichert.

Zukunftsansichten

Im Zuge der im Gang befindlichen Modernisierung und Rationalisierung der Rheinschiffahrt (Verwendung von viel stärkeren Schulbooten und von Gliederkähnen für den Transport von Massengütern) dürften sich die Entwicklungsmöglichkeiten für Matrosen ohne Zweifel *noch verbessern*, doch werden auch die beruflichen Anforderungen an diese entsprechend steigen. Wie weit die bereits errichteten Ölleitungen durch Europa die Verkehrsentwicklung bei der Rheinschiffahrt zu beeinträchtigen vermögen, bleibt abzuwarten. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich durch einen Übertritt der Rheinmatrosen in die Hochseeschiffahrt, bei der durch den Besuch von ausländischen Navigationsschulen die Möglichkeit besteht, sich zum Seeoffizier und Kapitän auszubilden. Wenn im Laufe der Jahre auch zahlreiche für die Rheinschiffahrt ausgebildete schweizerische Matrosen in andere Berufe, zum Beispiel Zoll, Polizei, den Hafen- und Stadtverkehr abgewandert sind, so hat das seit dem Krieg stark gestiegene Interesse junger Schweizer für eine Tätigkeit in der Rheinschiffahrt doch bewiesen, daß diese Laufbahn bei unserer jungen Generation lebhaften Anklang findet. Interessenten für eine künftige Tätigkeit in der Rheinschiffahrt können sich an die größeren Reedereien in Basel wenden.

A. W. Herzig, Bern