

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 46 (1953)
Heft: [2]: Schüler

Artikel: Junge Schweizer fahren zur See
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989171>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.05.2025

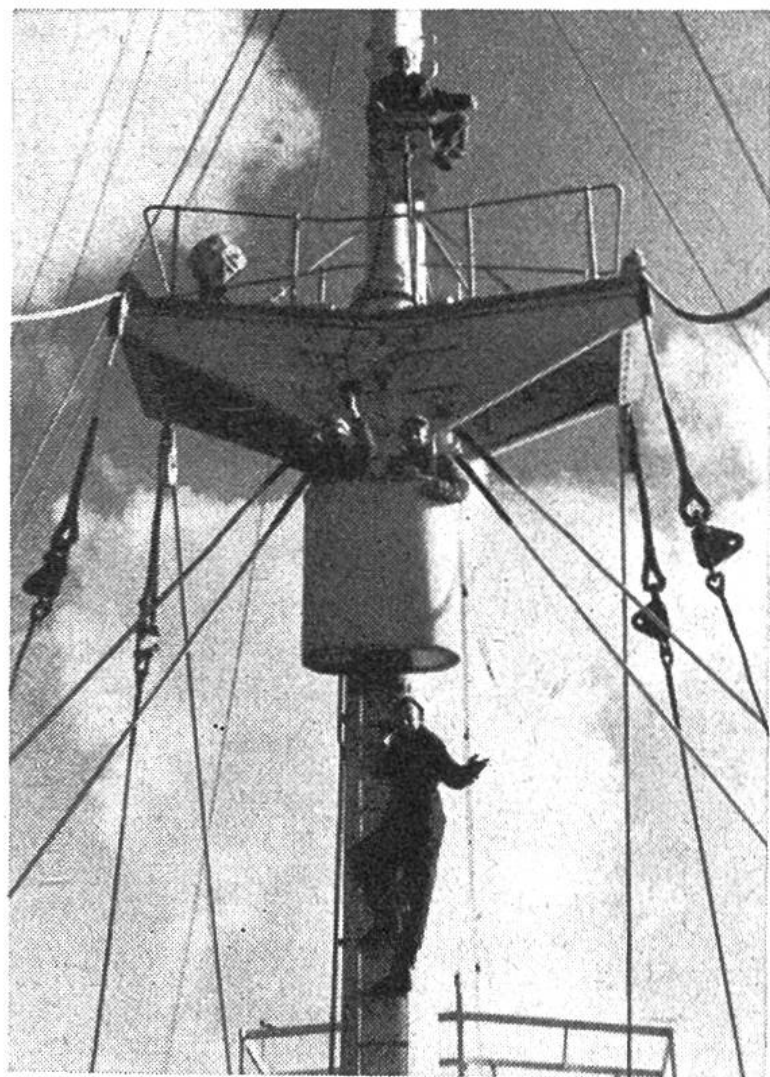
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Schiffsjungen beim Reinigen und Bemalen des Schulschiffes „Leventina“.

JUNGE SCHWEIZER FAHREN ZUR SEE

Vor zehn Jahren, als die Schatten des Zweiten Weltkrieges Europa verdunkelten und es galt, die Versorgung unseres Landes mit den wichtigsten Lebensmitteln sicherzustellen, wurde die schweizerische Handelsflotte zur See geschaffen; sie blieb auch in der Nachkriegszeit bestehen und ist in den letzten Jahren weitgehend modernisiert und ausgebaut worden. Schweizer Schiffe auf hoher See sind heute keine Seltenheit mehr; die Flagge unseres Landes weht auf allen Meeren. Damals, als eine schweizerische Handelsflotte sozusagen aus dem Boden gestampft werden musste, war nicht daran zu denken, die Schiffe mit schweizerischem Personal zu bemannen, denn es gab fast keine ausgebildeten schweizerischen Seeleute. Heute setzen sich die Besatzungen zahlreicher schweizerischer Schiffe weitgehend aus Landsleuten aller Kantone zusammen.

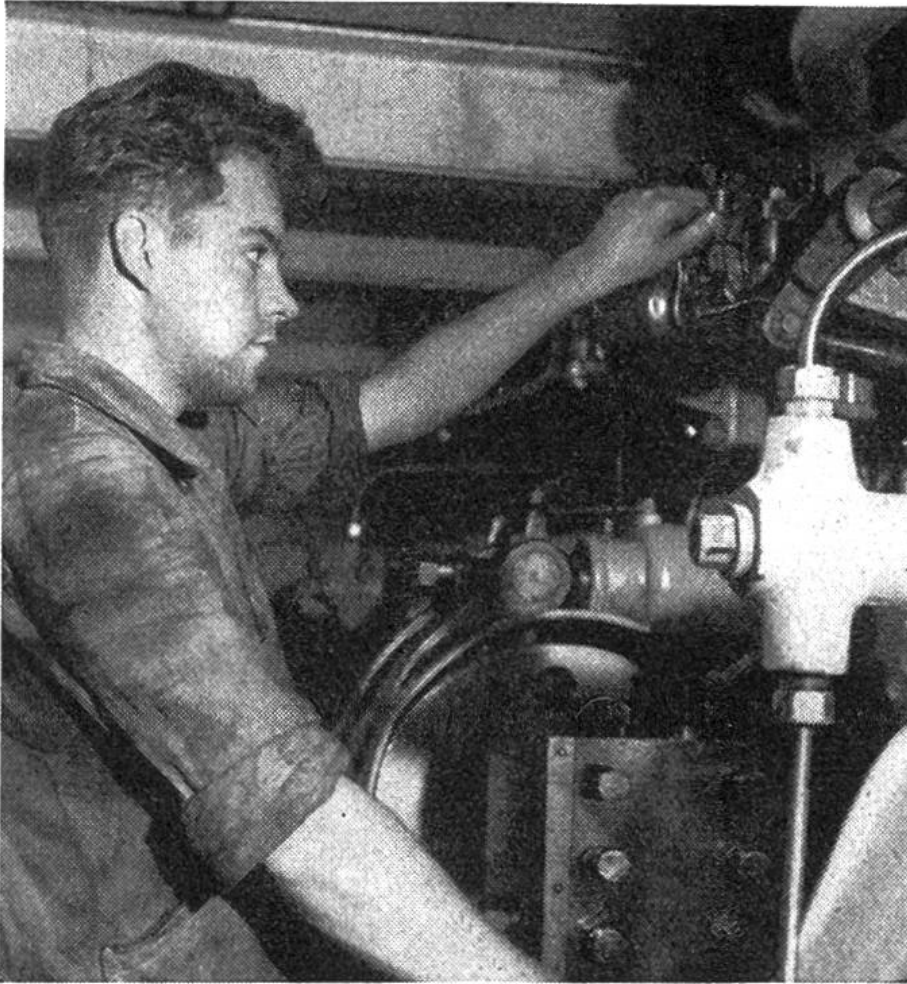


Matrosen am Topmast.

Wie wird man Seemann?

Die Schweizerische Reederei AG., Basel, ein von der Rheinschiffahrt her bekanntes Unternehmen, bezieht ihren jungen Nachwuchs an Seeleuten ausschliesslich von Rheinschiffen. Wer den Beruf eines Seemannes auf einem Hochseeschiff der Schweizerischen Reederei AG. ergreifen will, muss sich somit zuerst als Rheinmatrose bewährt haben. Der Weg aufs Meer führt

über das Schulschiff „Leventina“ in Basel, wo die Schiffsjungen ihre ersten nautischen Kenntnisse erwerben. Nach dreijähriger Lehrzeit auf einem Rheinschiff erfolgt die Beförderung zum Rheinmatrosen. Das lockende Ziel, die See, ist bereits nähergerückt; doch nun gilt es noch, eine gewisse Zeit als guter Matrose auf einem Rheinschiff Dienst zu leisten. Es mag für einen jungen Rheinmatrosen ein sonderbares Gefühl sein, wenn er zum erstenmal das Deck eines Seeschiffes betritt; denn er stellt gar bald fest, dass er auf See wieder unten anfangen muss: er wird Schiffsjunge oder Deckhand, wie man ihn auf einem Seeschiff nennt. Bei allen vorkommenden Arbeiten wird der Deckhand als Gehilfe eingesetzt und spielt, um einen Dialektausdruck zu gebrauchen, die allgemein bekannte Rolle des „Gimmer, Holmer und Längmer“. Es liegt im Ermessen des Kapitäns, den Deckhand nach geraumer



Im Maschinenraum.

Zeit zum Leichtmatrosen zu befördern. Als solcher lernt er unter anderem das Schiff nach dem Kompass steuern. Welch beglückendes Gefühl, zum erstenmal in die Speichen des Rudders (Steuerrad) greifen zu können, um mit Stolz zu beobachten, wie das grosse Schiff dem leisesten Druck der Hand gehorcht!

Nach kürzerer oder längerer Zeit, je nach den Fähigkeiten des Matrosenanwärters, befördert der Kapitän den Leichtmatrosen zum Vollmatrosen. Jetzt ist er erst richtig Seemann geworden. Ausser der Bedienung des Steuerrudders liegen den Matrosen als eigentliche Hauptaufgabe die Pflege und der Unterhalt des Schiffes ob. Es braucht ein gutes Stück Arbeit, ein Seeschiff immer in fahrttüchtigem und sauberem Zustand zu halten. Seewasser, Sonne, Wind und Regen setzen den Schiffsteilen, dem Rumpf, dem Deck und den Masten arg zu. Überall sich ansetzender Rost muss weggestossen oder weggeklopft werden, und der Farbanstrich der Decks und der



Der „Zweite
Offizier“ beim
Kontrollieren
des Kompasses.

Schiffswände ist dauernd zu erneuern. Bei der Einfahrt in einen Hafen haben die Matrosen das Schiff löscklar zu machen, d.h. die Luken abzudecken und alles zum Ausladen vorzubereiten. Vor der Wiederausfahrt machen sie unter Anleitung der Offiziere das Schiff seeklar.

Die Arbeitszeit auf See beträgt 8 Stunden, ist aber anders eingeteilt als zu Land. Ein Seeschiff fährt Tag und Nacht, bis es seinen Bestimmungshafen erreicht, und so muss auch die Schiffsbesatzung ablösungsweise in Schichten Tag und Nacht zur Arbeit antreten. Diese Schichten werden Wachen genannt. Die Arbeitswachen auf See dauern 4 Stunden; dann folgt eine Freiwache von 8 Stunden, an die wiederum eine Arbeitswache von 4 Stunden anschliesst. Während der Freiwachen kann die Schiffsmannschaft der Musse pflegen; die einen ruhen sich aus, andere lernen Sprachen, lesen oder basteln.

Alle Verrichtungen, die durch die Deckmannschaft auszuführen sind, müssen vorausgeplant und eingeteilt werden. Dafür ist der Bootsmann verantwortlich. Seine Rolle ist mit



Seeoffizier
beim Festlegen
der Schiffsroute.

derjenigen eines Unteroffiziers in der Armee vergleichbar. Er ordnet an, welche Arbeiten vorzunehmen sind und wann. Ein erfahrener, tüchtiger und bewährter Matrose kann zum Bootsmann aufrücken.

Wie wird man See-Offizier?

Jedem Matrosen ist der Weg zum Seeoffizier offen, wenn er die nötigen Fähigkeiten besitzt. Alle jungen Seeoffiziere der Schweizerischen Reederei AG. sind aus der Rheinschiffahrt hervorgegangen und haben anschliessend als Matrosen zur See Dienst geleistet. Wer glaubt, das Zeug zum Seeoffizier zu besitzen, wird bestrebt sein, während seiner Zeit als Matrose mit seinem Geld hauszuhalten, damit er bald eine Navigationsschule besuchen kann. Solche Schulen befinden sich in Holland, England und Deutschland. Der Arbeitsstoff, den ein junger Seeoffiziersanwärter auf der Navigationsschule zu bewältigen hat, ist ungemein gross und umfasst Navigation, Mathematik, Maschinenkunde, Schiffsbau, Maschinenbau,

Warenkunde, Astronomie, Geographie, Geometrie, Trigonometrie, Physik, Laden und Stauen der Güter im Schiffsrumpf, Spleissen und Knüpfen von Tauen, Schiffsmanövrierung, Handhabung von Anker- und Ladegeschirr, Einsatz von Rettungsmitteln bei Unglücksfällen u. a. m. Eine strenge Prüfung bildet den Abschluss dieser Schulungszeit. Zur Erlangung des Kapitänspatentes muss der Seeoffizier ausser einigen Jahren Dienst auf See noch zweimal die Navigationsschule besuchen.

Neben der Deckmannschaft und den Deckoffizieren finden wir auf einem Seeschiff noch andere, ebenfalls recht wichtige Arbeitskräfte. Als weitere Seeoffiziere sind die Maschinisten und die Funker zu nennen. Auf diesen Posten werden entsprechend geschulte Techniker eingesetzt. Auf den Schweizer Schiffen haben die meisten Maschinisten eine Berufslehre als Maschinenschlosser in einer grossen Maschinenfabrik bestanden. Den Maschinisten stehen als Gehilfen die sogenannten Motor-Men zur Seite.

Ein Schiff benötigt aber nicht nur Deckmannschaften und technisches Personal, sondern auch eine Verpflegungsbrigade. Wir finden auf jedem schweizerischen Handelsschiff einen Chefkoch und einen zweiten Koch, der zugleich Bäcker und Patissier ist, ferner Servierpersonal. Auch in dieser Spezialtruppe sind heute zahlreiche junge Schweizer vertreten, die ihre Lehre im Hotelfach mit Erfolg bestanden haben.

Der Beruf eines Seemannes, arbeite er nun auf Deck, im Maschinenraum, in der Funkkabine oder in der Schiffsküche, ist hart und schwer. Wer sich Seeleute als abenteuerlustige, wenig arbeitende Gesellen vorstellt, irrt. Nur wer charakterfest, arbeitsam und zuverlässig ist, eignet sich zum Dienst auf See. Der Tageslauf bietet dem Seemann wenig Zerstreuung; die Gelegenheiten, an Land zu gehen, um etwa ein Konzert oder ein Theater zu besuchen, sind spärlich. Das Schiff ist eine schwimmende Insel, eine Welt für sich, die kleine Welt des Seemanns. Doch die Arbeit auf See ist trotz aller Härte schön. Wer dem Zauber des Meeres und fremder Landschaft einmal verfallen ist, kommt selten mehr davon los. Kaum ist der See-

mann an Land, sehnt er sich wieder nach Wind und Wasser; diese Sehnsucht spiegelt sich in seinen Erzählungen, die er aus der nie versiegenden Quelle seiner Erinnerungen schöpft.

H. B. S.

RUDER-REGATTA OXFORD GEGEN CAMBRIDGE

Als sich die zwei Rudermannschaften der bekanntesten Universitäten Englands am 10. Juni 1829 zum ersten Male in Henley zu einem Wettkampf trafen, konnten sie sicher nicht voraussehen, dass sich dieser zu einem der grössten sportlichen Ereignisse in England entwickeln werde.

Nun ist dieser „University Boat Race“, wie die offizielle Benennung lautet, jedoch zu einer wirklichen englischen Tradition geworden, und jeder rechte Engländer interessiert sich dafür. Das Rennen wird von zwei Achter-Booten bestritten, und zwar auf einer Länge von 4 Miles und 374 Yards (ca. 7 km) auf der Themse zwischen Putney Bridge und Mort-

