

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 48 (1944-1945)  
**Heft:** 8  
  
**Rubrik:** [Impressum]

### **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:** 30.03.2025

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

Die Basler Hafenanlagen, die St. Johann, Altheim, 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 erreichte der Umschlag rund 3 Millionen Tonnen und war zu 92 Prozent Importverkehr. Der größte Teil der langen Schleppfähne, die je mindestens 100 Eisenbahnwagenladungen Fracht laden können, fährt also leer zu Tal. Das hängt mit der Struktur der schweizerischen Exportgüter zusammen, eignet sich doch die Schifffahrt in erster Linie für Massengüter wie Kohle, Getreide, Holz, Kopro usw. Wenn auch über die heutigen Export- und Importmengen keine Details gegeben werden dürfen, darf das Schweizervolk wissen, daß die Rheinschifffahrt während des Krieges Entscheidendes zur Verbesserung unserer Brennstoffversorgung 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 erzielten jährlichen Einsparungen von 8—12 Millionen 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“ 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 akklimatisieren. Außerhalb des großen Hafenbeckens liegt das Schiff im Rheinstrom verankert. Es enthält spartanisch einfache Schlafkabinen, einen heimeligen Aufenthaltsraum mit Bi-

bliothek und eine hübsche 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 ersten drei bis vier Monate 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 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. Stadtjünglinge zeigen in der Regel zu wenig Konzentrationsvermögen für die eher eintönige Lebensweise auf dem Strom. Während des Ausbildungskurses erhalten die Schiffsjungen — von der schmutzigen 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 Ausbildungsmethode hat in wenigen Jahren ein schweizerisches Schiffspersonal verfügbar gemacht, 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 hervorgegangenen Matrosen? So glauben wir, daß die Reederei A.-G., trotzdem sie grundsätzlich nur die für die Bemannung der eigenen Flotte erforderlichen Leute ausbilden will, noch auf Jahre hinaus mutige und charakterfeste Schweizerjünglinge auf den Schifferberuf vorbereiten kann. O. H.