Der Weg zur Rheinschiffahrt

Autor(en): **Merz, H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **50 (1957)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-990082

Nutzungsbedingungen

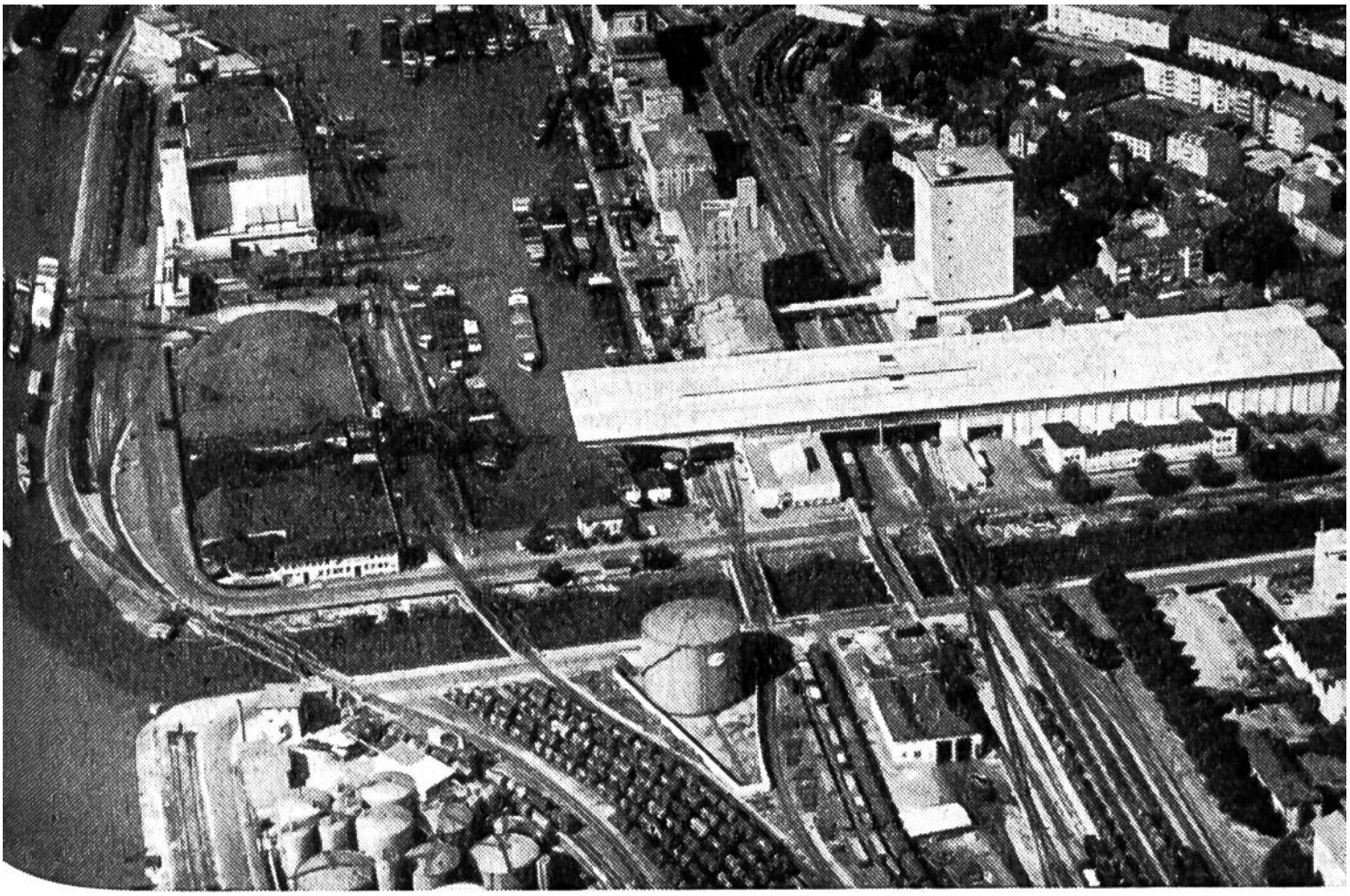
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

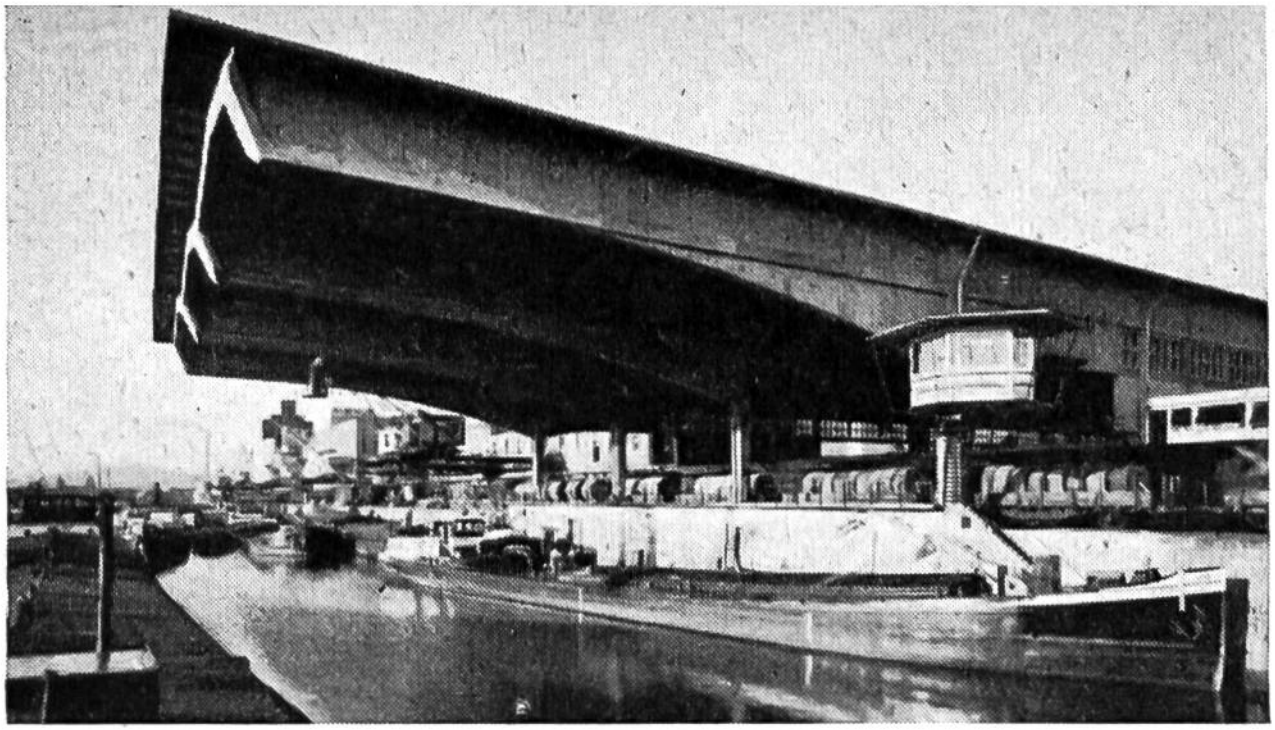
http://www.e-periodica.ch



Das Hafenbecken I an der Dreiländerecke in Basel-Kleinhüningen. Über die Häfen beider Basel gelangen jährlich gegen 4 Millionen Tonnen Güter in unser Land; dies entspricht ungefähr $^2/_5$ der gesamten Einfuhr. Die wichtigsten Güter sind: Getreide, Kohle und flüssige Treib- und Brennstoffe, ausserdem aber auch fast alle anderen Rohstoffe für unsere Industrien und zahlreiche Arten Lebensmittel.

DER WEG ZUR RHEINSCHIFFAHRT

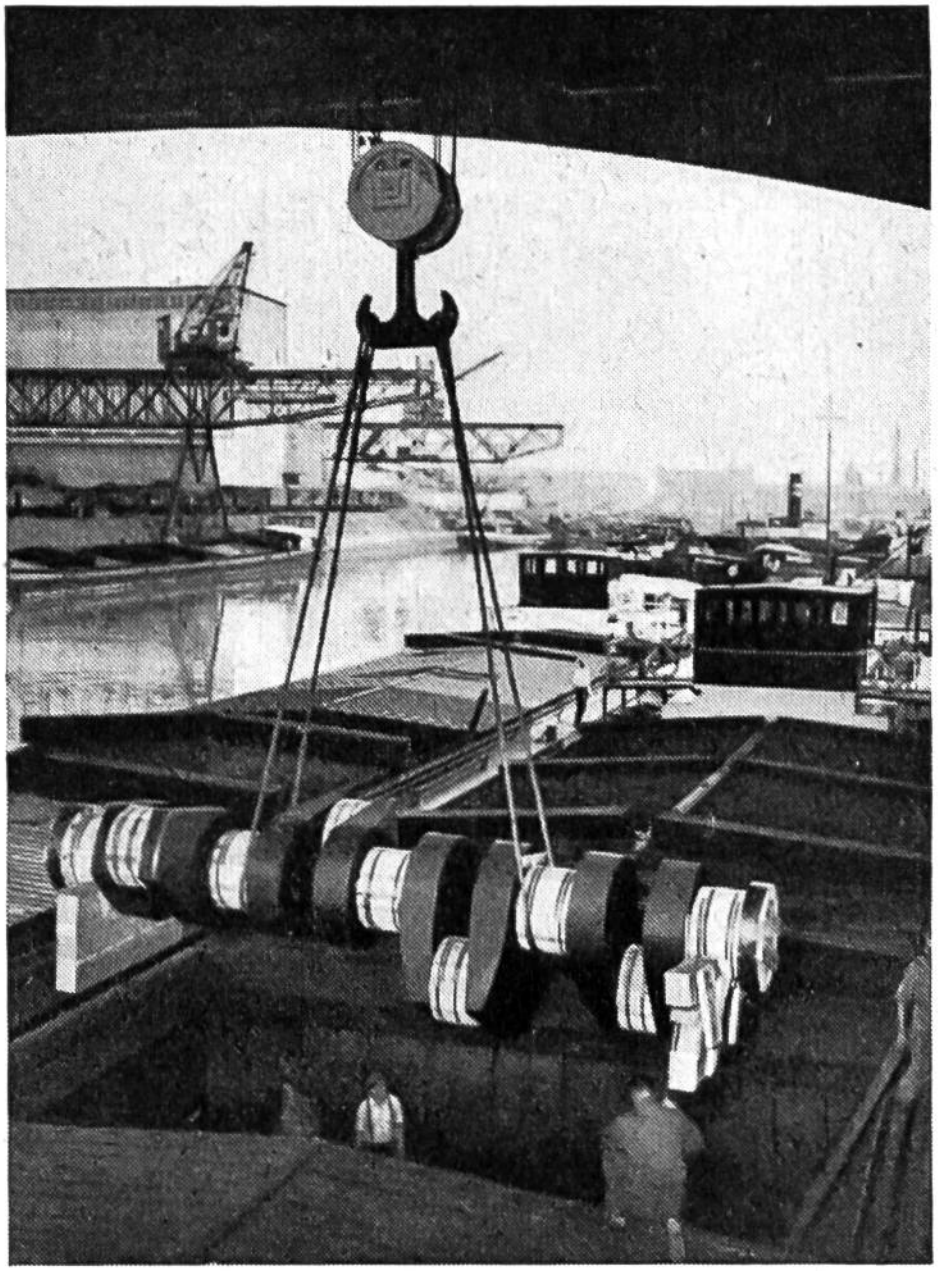
Basel–Strassburg–Ludwigshafen–Rotterdam–Antwerpen: Stationen, an die wir denken, wenn von Rheinschiffen und Schleppzügen die Rede ist – oder wenn wir Gelegenheit haben, ein paar Stunden in einem Rheinhafen zu stehen, um das rege und geschäftige Tun mitzuerleben. Wünsche werden wach; man beneidet die Menschen, die diese Schiffe bevölkern, um ihre Freiheit und das Ungebundensein, um ihre Ruhe und um ihr, wie es scheint, gemütliches Reisen rheinauf, rheinab. Doch wer sind sie? Handelt es sich um Belgier, Holländer oder Deutsche, so ist Schiffahrt in den meisten Fällen alte Familientradition. Und bei uns? Betrachten wir doch einmal jenen jungen Schiffsführer, der in zwei Stunden sein Schiff abmelden wird, um seine vielleicht dreißigste



In Kleinhüningen befindet sich die erste Umschlagseinrichtung, anwelcher Schiffe unter einem Dach ein- und ausgeladen werden, so dass auch nässeempfindliche Waren jederzeit umgeschlagen werden können. Von der Kommandokanzel des Hafenmeisters aus (Bildmitte rechts) können die Umschlagsarbeiten überwacht und mittels Lautsprecher dirigiert werden.

Talreise als Verantwortlicher für Schiff, Ladung und Besatzung anzutreten.

Vor zwölf Jahren, als kaum 15jährigem, unternehmungslustigem, aus einfachen Verhältnissen stammendem Jüngling stand für ihn das Ziel fest, einst als Schiffsführer auf dem Rhein zu fahren. Mit einer Anmeldung bei der Schweizerischen Reederei AG. in Basel, die sich seit Jahren mit der Ausbildung von Schiffsjungen befasst, einer ca. dreimonatigen Wartezeit, einem Aufgebot zur Aufnahmeprüfung und einer endgültigen Aufnahme auf das Schulschiff «Leventina» begann der Weg zum heute erreichten Ziele. Unser Schiffsführer, nennen wir ihn Hans, verbrachte die ersten vier Monate seiner Lehrzeit auf dem Schulschiff «Leventina», das im Hafen Basel-Kleinhüningen stationiert ist, um zusammen mit weitern 23 Kameraden ausgiebig von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, mit den neuen, ihm völlig fremden Verhältnissen und den Eigenarten des von ihm erwählten Berufes vertraut zu werden. Anschliessend wurde Hans einer Schiffsbesatzung zugeteilt – und los ging's auf die erste Fahrt, erwartungsvoll, staunend, unterneh-



Mit einem Schwergutkran von 65 Tonnen Tragkraft wird die Kurbelwelle für den Dieselmotor eines Seeschiffes zum Transport in einen Meerhafen verladen. Die billige Wasserfracht trägt zur Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Maschinenindustrie wesentlich bei.

mungslustig, vielleicht von ein wenig Heimweh erfüllt. Recht bald wurde ihm klar, dass er gleich wie seine Vorgesetzten, Schiffsführer und Matrosen, für die ihm zugeteilten Arbeiten die Verantwortung trug. Dieses Wissen und Erkennen stärkten sein Pflichtbewusstsein und seine Einsatzbereitschaft. Nach Ablauf der dreijährigen Lehrzeit wurde Hans zum Matrosen befördert. Sowohl für ihn wie für seine Vorgesetzten stand fest, dass in Hans ein zukünftiger Schiffsführer zu erwarten sei. Nach sechs Jahren bester Arbeitsleistung und nach Ablegen einer Schiffsführerprüfung

Der Dieselschlepper «Unterwalden» (Bildrand unten links) hat 7 Kähne mit je etwa 1500 Tonnen Ladung im Anhang, von denen jeder mit einer besonderen Schlepptrosse (Drahtseil) mit dem Schlepper verbunden ist. Die beiden Schiffe aussen rechts gehören nicht zum Schleppzug.

wurde ihm, dem kaum 23jährigen, die Führung eines Schiffes anvertraut. Inzwischen hatte sich Hans entschlossen, auch der Vorstand einer eigenen Familie zu sein. Zwei Söhne tummeln sich heute vergnügt unter den wachsamen Augen ihrer Eltern auf Deck. Schon in ein paar Jahren wird sich dieser und noch manch anderer Schifferfamilie das Problem stellen, wo ihre Kinder bei Eintritt in das schulpflichtige Alter untergebracht werden können. Auch hier wird sich eine Lösung finden, denn Pläne zur Schaffung eines Schifferkinderheims in Basel nehmen bereits feste Formen an. Ob der Schifferberuf in der Schweiz, wie in Holland, Belgien und Deutschland, zur Familientradition werden wird, dürfte die Zeit zeigen.

Wie Hans haben bereits über 50 weitere Schweizer Schiffsführer ihr gestecktes Ziel erreicht. Seit Jahren fahren sie auf Schiffen, die am Heck die Schweizer Flagge tragen, übernehmen in den Seehäfen Waren aus aller Herren Ländern, um sie sicher rheinaufwärts in den heimatlichen Hafen zu führen. Eine weit grössere Zahl Schweizer Matrosen und Schiffsjungen sind ihnen als Mannschaften beigegeben. Dennoch benötigt die Schweizer Schiffahrt immer wieder Schiffernachwuchs. Gewiss, der Beruf der Rheinschiffer ist hart, verlangt Ausdauer, Initiative und hohe Einsatzbereitschaft; auf viele Annehmlichkeiten des Lebens auf dem Festlande muss verzichtet werden. Wer aber dazu berufen ist, wird sich diesem Gefühl des Nichtalltäglichen, des Abwechslungsreichen und des Freiseins kaum mehr entziehen können. Der Weg zur Schiffahrt kann von jedem, der die Fähigkeiten und den nötigen Idealismus besitzt, beschritten werden. Er öffnet jedem das Tor in die weite Welt und lässt ihn einen Blick werfen, der über die vier Wände eines Fabrikareals, eines Werkstattbetriebes oder eines Büros weit hinausreicht.

H. Merz

VON DER PILOTENSCHULE DER SWISSAIR

Vom Flugwesen ist im Pestalozzikalender schon oft die Rede gewesen. Wer sich daran erinnert, wird auch wissen, welch schnellen Fortschritt dieser jüngste Zweig des Transportgewerbes zu verzeichnen hat.

Das Verkehrsflugwesen begann während und nach dem Ersten Weltkrieg, als die umgebauten Militärflugzeuge auch in unserm Lande einem zunächst sehr bescheidenen Passagier-, Fracht- und Postverkehr dienstbar gemacht wurden. Die Swissair erlebte dann in den 25 Jahren ihres Bestehens die überaus rasche Entwicklung des Verkehrs in der Luft, die übrigens noch lange nicht abzubrechen scheint und immer noch mit überraschenden technischen Neuerungen aufwartet. So trafen bei der Swissair, aus Amerika kommend, im Verlaufe des Jahres 1956 Flugzeuge ein, die mit ganz neuartigen Geräten ausgerüstet sind. Die neuen Convair «Metropolitans» für den Kurzstrecken- und die DC-7C «Seven