

Peter wird Matrose

Eine Bilderfolge aus dem
«Schweizerischen Beobachter»
von Trudy Wünsche



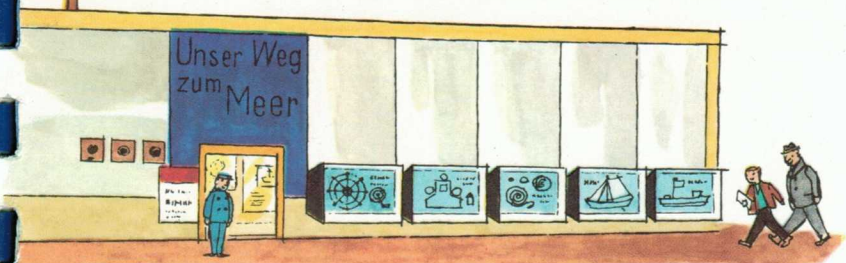
Peter wird Matrose

Eine Bilderfolge aus dem
«Schweizerischen Beobachter»
von Trudy Wünsche



Verlagsgesellschaft Beobachter AG, Basel 6

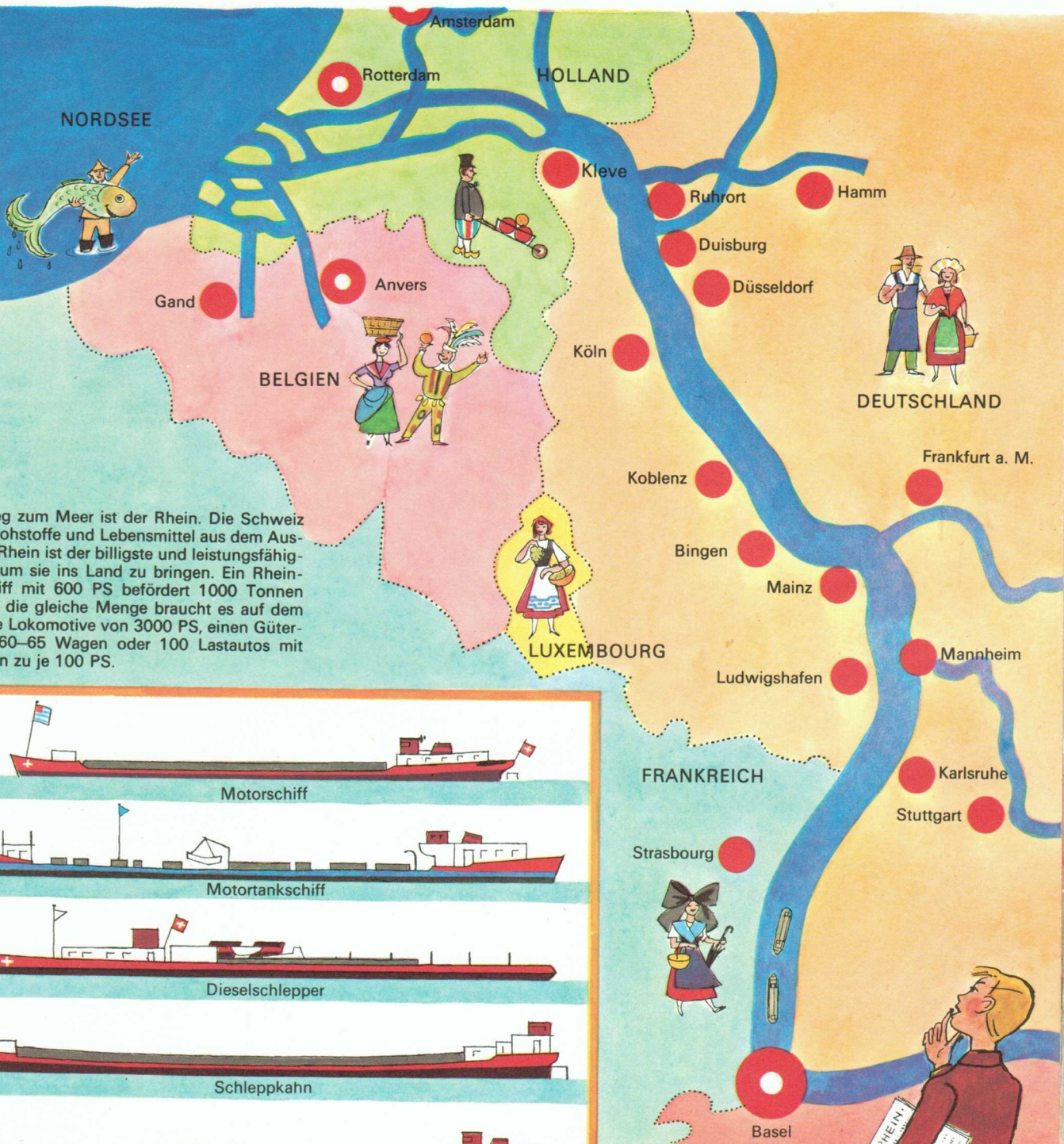
Peter aus Seelisberg am schönen Vierwaldstättersee ist 15 Jahre alt geworden und hat mit guten Zeugnissen seine Schulzeit abgeschlossen. Als Belohnung darf er mit seinem Götti nach Basel, der Hafenstadt der Schweiz, reisen. Peter heißt bei seinen Kameraden nur der „Kapitän“, denn seit seiner frühesten Kindheit sagte er immer: „Ich werde Kapitän auf einem großen Schiff.“ Und jetzt soll er einen richtigen Hafen sehen dürfen. Vor Freude darüber kann er die Nacht vor der Reise keinen Schlaf finden.



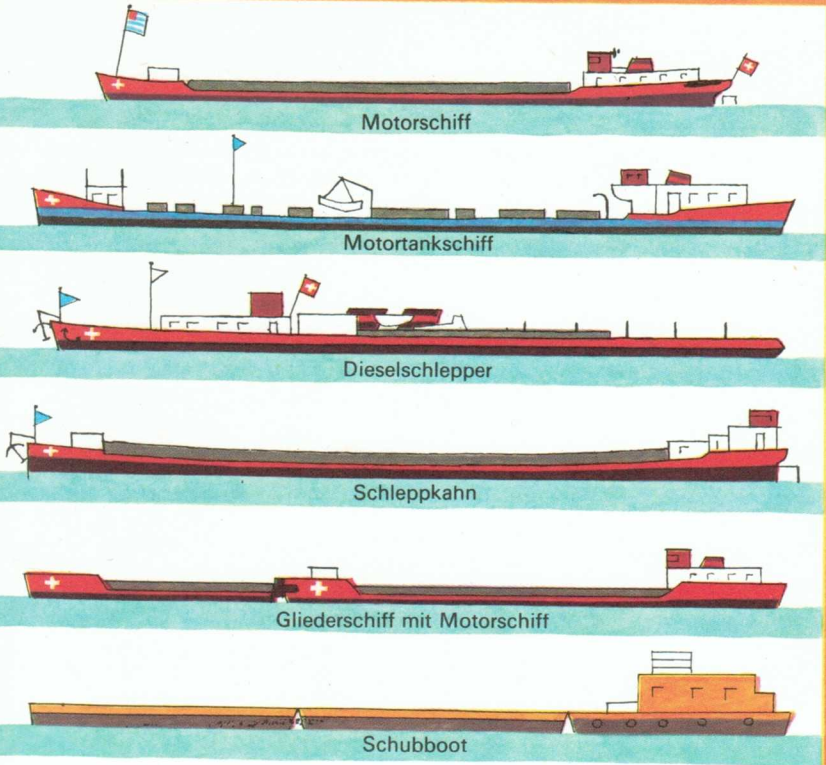
Nach einer schönen Eisenbahnfahrt ist er mit seinem Götti im Basler Hafen angekommen. Als erstes gehen sie ins Schifffahrtsmuseum. Dort gibt es genaue Modelle aller Hafenanlagen und Rheinschiffe sowie Bilder der wichtigsten Verladehäfen, Herkunftsländer und der importierten Rohstoffe. Viel Neues gibt es da für Peter zu sehen.



Mit einem modernen Lift geht's hinauf auf die Aussichtsterrasse des 55 Meter hohen Siloturms. Vor ihnen liegen die Hafenanlagen mit den vielen Schiffen, elektrischen Kranen, Getreidesilos, Lagerhäusern und Tankbehältern; eine ganze Welt für sich. Hier werden Kohlen, Heizöl, Benzin, Eisen, Holz aus der ganzen Welt eingeführt und in unserm kleinen Land verbraucht oder zu hochwertigen Maschinen und Apparaten verarbeitet. In der Ferne verschwindet ein Schiff, es hat seine weite Fahrt nach dem Meer angetreten. Peter ist glücklich; sein Entschluß, Rheinschiffer zu werden, ist endgültig. Der Götti verspricht ihm, die Eltern zu überzeugen, daß er den für ihn richtigen Beruf gewählt hat.

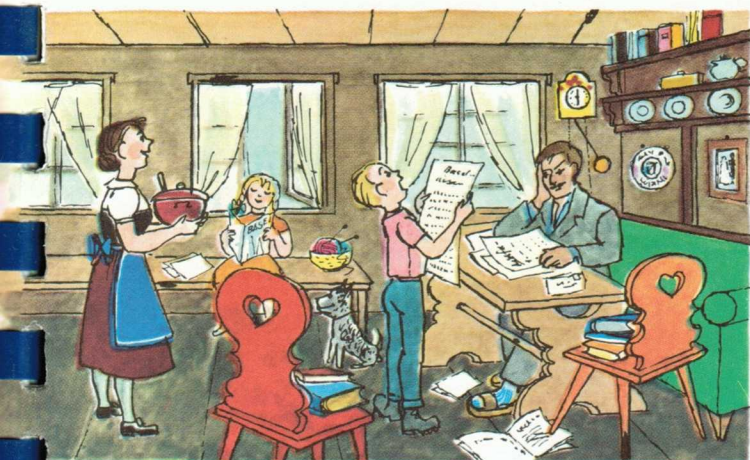


Unser Weg zum Meer ist der Rhein. Die Schweiz braucht Rohstoffe und Lebensmittel aus dem Ausland, der Rhein ist der billigste und leistungsfähigste Weg, um sie ins Land zu bringen. Ein Rhein-Motorschiff mit 600 PS befördert 1000 Tonnen Güter; für die gleiche Menge braucht es auf dem Land: eine Lokomotive von 3000 PS, einen Güterzug von 60-65 Wagen oder 100 Lastautos mit Anhängern zu je 100 PS.

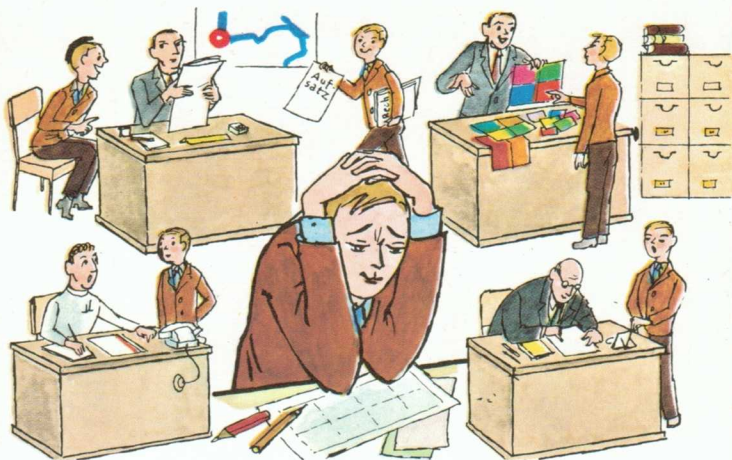


Die gesamte schweizerische Rheinflotte besteht heute aus 437 Einheiten und befördert jährlich an die 3 Millionen Tonnen Güter. Die neuesten Einheiten, das Schubboot und das Gliederschiff, sind eingeführt worden, um den Gütertransport mit Schiffen noch günstiger abwickeln zu können. Sehr wichtig ist es auch, wie viele Tage im Jahr ein Schiff seinen Dienst versehen und ob es seine Tragfähigkeit voll ausnützen kann. Bei niedrigem Wasserstand müssen die Schiffe leichtern, das heißt ihre Last vermindern.

Die Reise des schweizerischen Rheinschiffes beginnt im Basler Rheinhafen. Ein Motorschiff benötigt für die 830 km lange Strecke über Strasbourg, Mannheim durch das Ruhrgebiet nach Rotterdam durchschnittlich 3-4 Tage, in der Bergfahrt, da rheinaufwärts, zirka 8 Tage. Der Wasserstand des Rheins wechselt je nach Jahreszeit stark. Die Schiffe fahren in der tiefsten Rinne im Fluß, dieses Fahrwasser ist teilweise durch Schiffsfahrtszeichen kenntlich gemacht. Alle 1000 m steht eine Kilometertafel, da kann der Schiffer genau feststellen, wo er sich befindet. Die Zählung beginnt mit 0 km in Konstanz. Durch Schallschiffen, Fleutensignale genannt, gibt der Schiffer bekannt, ob er links oder rechts, vorwärts oder rückwärts fahren oder überholen will. Wenn das Schiff aus der Fahrtrichtung gerät, heißt das, „es macht einen Hauer“.



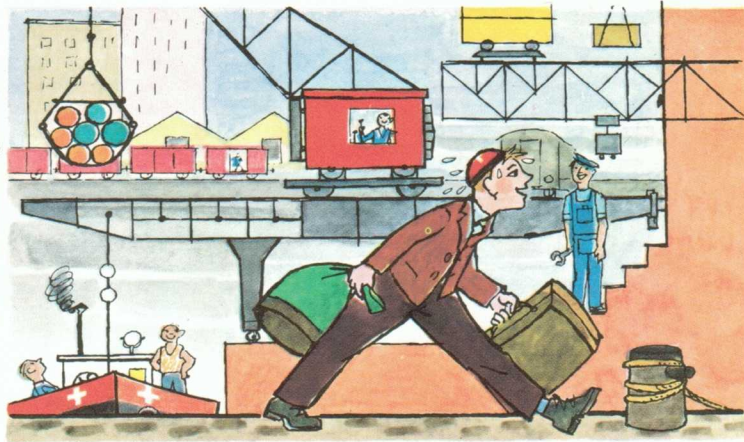
Peter hat auf sein Schreiben hin von der Schweizerischen Reederei in Basel Prospekt und Anmeldeformular für eine Aufnahmeprüfung erhalten, alles wird von der ganzen Familie aufs genaueste durchgelesen.



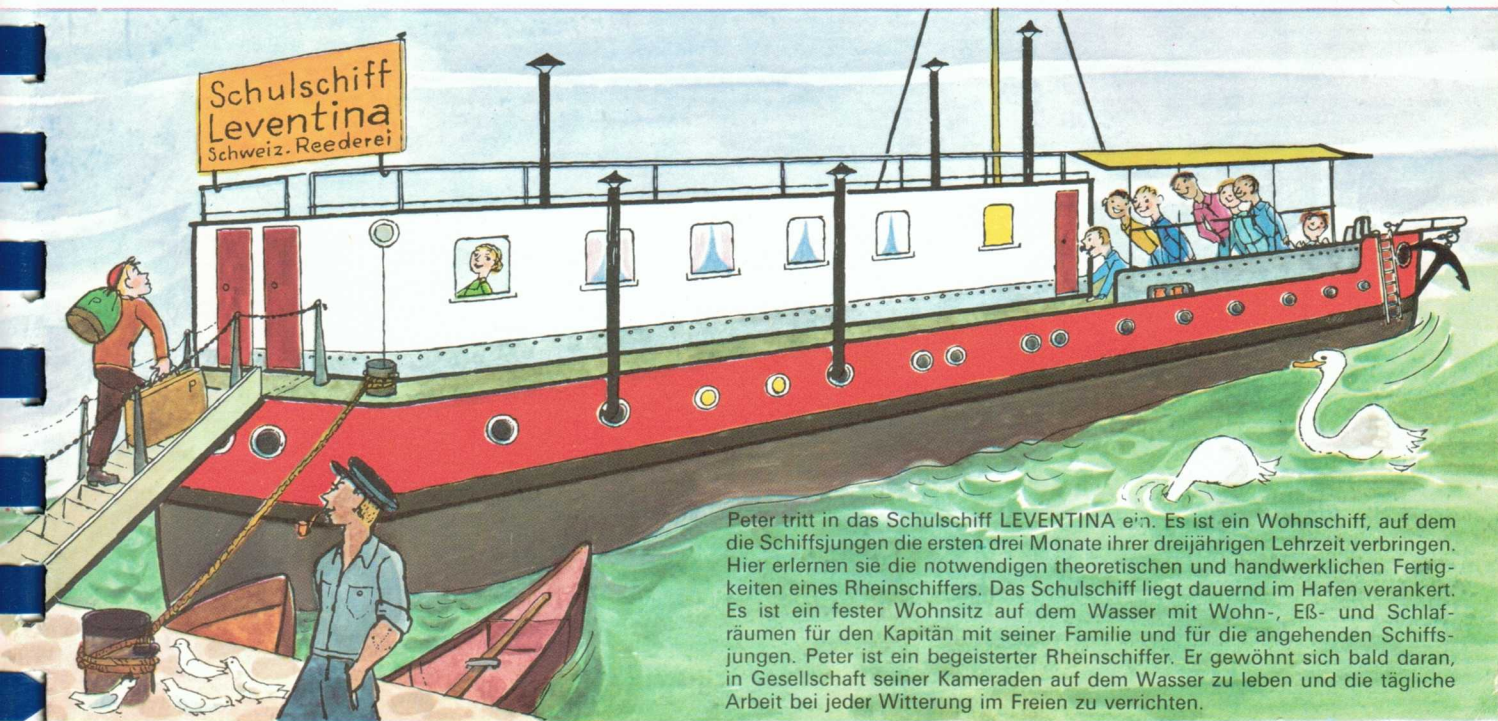
Peter ist zur Eignungsprüfung in Basel, Schul- und Arzteugnis hat er mitgebracht. Durch Testen werden seine Fähigkeiten geprüft, und zum Abschluß muß er einen freien Aufsatz schreiben. Peter surrt der Kopf.



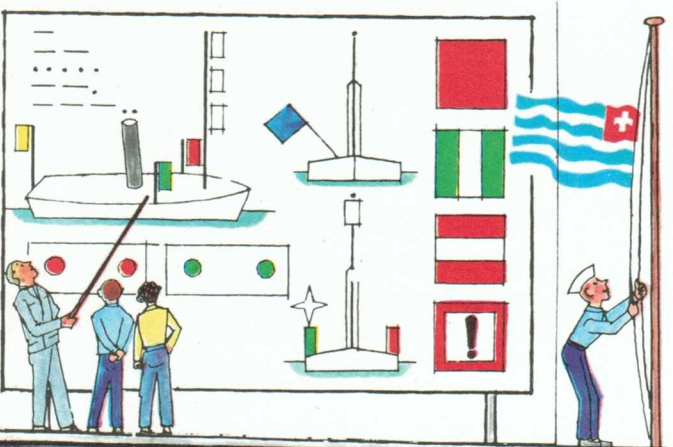
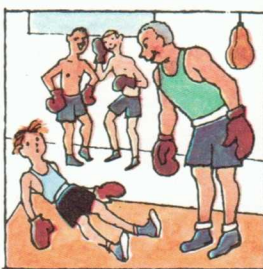
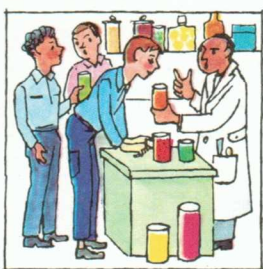
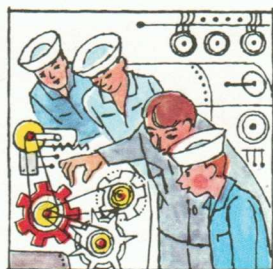
Peter hat die Prüfung gut bestanden, der Lehrvertrag für 3 Jahre wird vom Vater unterzeichnet, und das Aufgebot zum Einrücken nach Basel ist eingetroffen. Peter fährt voll Freude und Erwartung ins neue Leben.



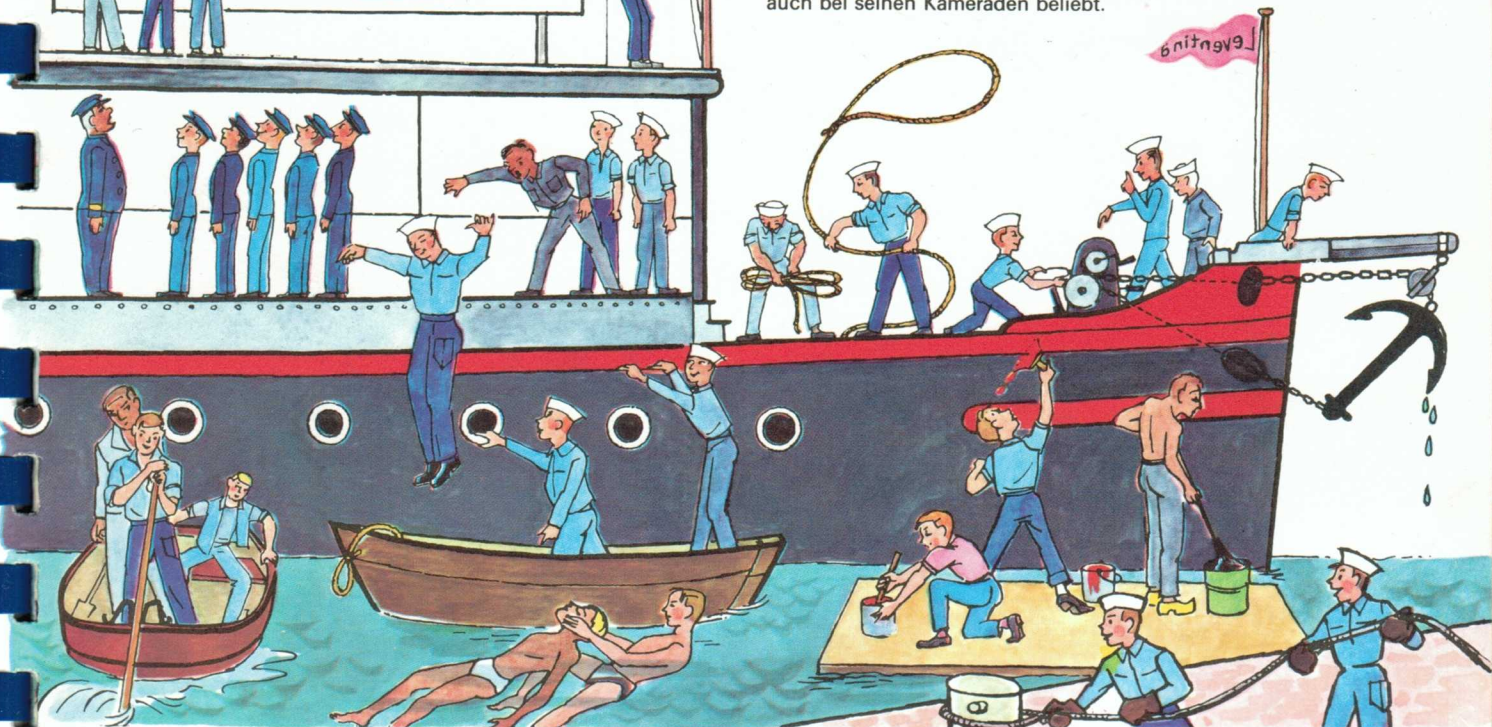
In Basel angekommen, ist Peter mit dem Tram vom Bahnhof nach dem Hafen gefahren. Er wird im Schifferhaus übernachten, und dort erhält er seine letzten Instruktionen vor dem morgigen Einrücken ins Schulschiff.



Peter tritt in das Schulschiff LEVENTINA ein. Es ist ein Wohnschiff, auf dem die Schiffsjungen die ersten drei Monate ihrer dreijährigen Lehrzeit verbringen. Hier erlernen sie die notwendigen theoretischen und handwerklichen Fertigkeiten eines Rheinschiffers. Das Schulschiff liegt dauernd im Hafen verankert. Es ist ein fester Wohnsitz auf dem Wasser mit Wohn-, Eß- und Schlaf-räumen für den Kapitän mit seiner Familie und für die angehenden Schiffs-jungen. Peter ist ein begeisterter Rheinschiffer. Er gewöhnt sich bald daran, in Gesellschaft seiner Kameraden auf dem Wasser zu leben und die tägliche Arbeit bei jeder Witterung im Freien zu verrichten.



Die ersten drei Monate auf dem Schulschiff sind der Anfang der dreijährigen Lehrzeit. Unter der Anleitung des erfahrenen Instructors eignen sich die Schiffsjungen alle die vielen Kenntnisse an, die das Steuern eines Fahrzeuges auf dem gewundenen Strom, der pflichtgemäße Unterhalt des Schiffes und das Besorgen der schwimmenden Haushaltung erfordern. Jeden Morgen ist um 5.45 Uhr Tagwache. Auch die täglichen Arbeiten, wie Putzen und Betten, müssen gelernt werden. Beim Schreiner wird das handwerkliche Geschick gefördert; passiert einmal ein kleiner Unfall, weiß ein Schiffsjunge durch seinen „Erste-Hilfe-Kurs“ Rat. Ein guter Koch ist auf jedem Schiff beliebt. Wartung und Bedienung der maschinellen Anlagen sind sehr wichtig. Die holländische Sprache und Kenntnis der fremden Geldsorten gehören zum Lehrplan sowie Rechnen, Rheingeographie und Warenkunde der importierten Güter. Boxen und tägliches Waschen von Kopf bis Fuß machen stark und widerstandsfähig. Peter ist ein gelehriger Schüler, stets hilfsbereit und fröhlich und deshalb auch bei seinen Kameraden beliebt.



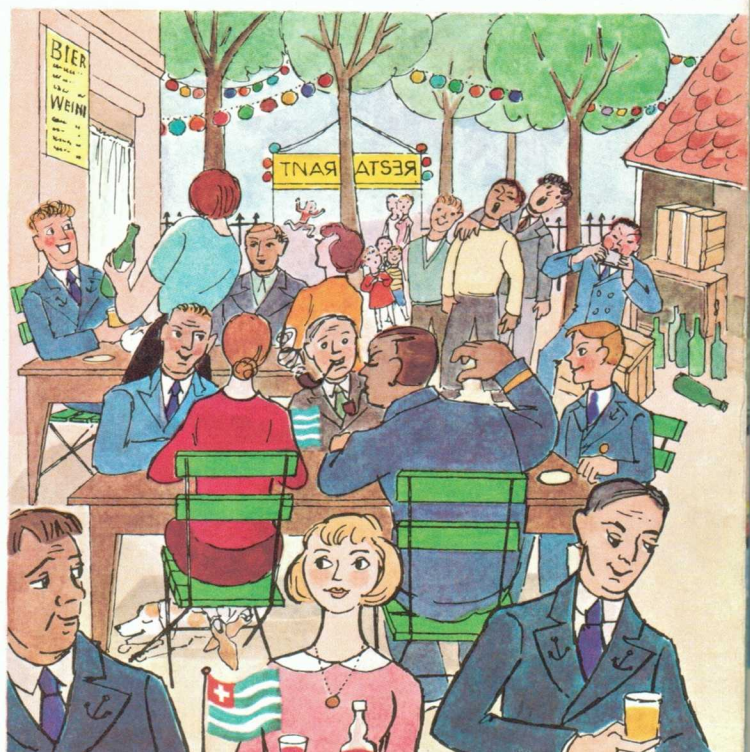
Was ein rechter Schiffer ist, muß sich in all den „Signalen“ und „Schallzeichen“, die es zur Sicherung der Schifffahrt gibt, genau auskennen und die Flaggen hissen oder einholen können. Ankerspill und Winden müssen exakt bedient werden. Einwandfreier Umgang mit Hanftauen und Drahtseilen sowie Beherrschung aller gebräuchlichen Knoten und Schlingen sind selbstverständlich. Zur Pflege des Schiffes gehören alle Malerarbeiten und das Teeren der Außenwände. Nachenrudern mit einem Ruder und Rettungsschwimmen gehören auch zum Lehrplan. Und dann... die erste Uniform!



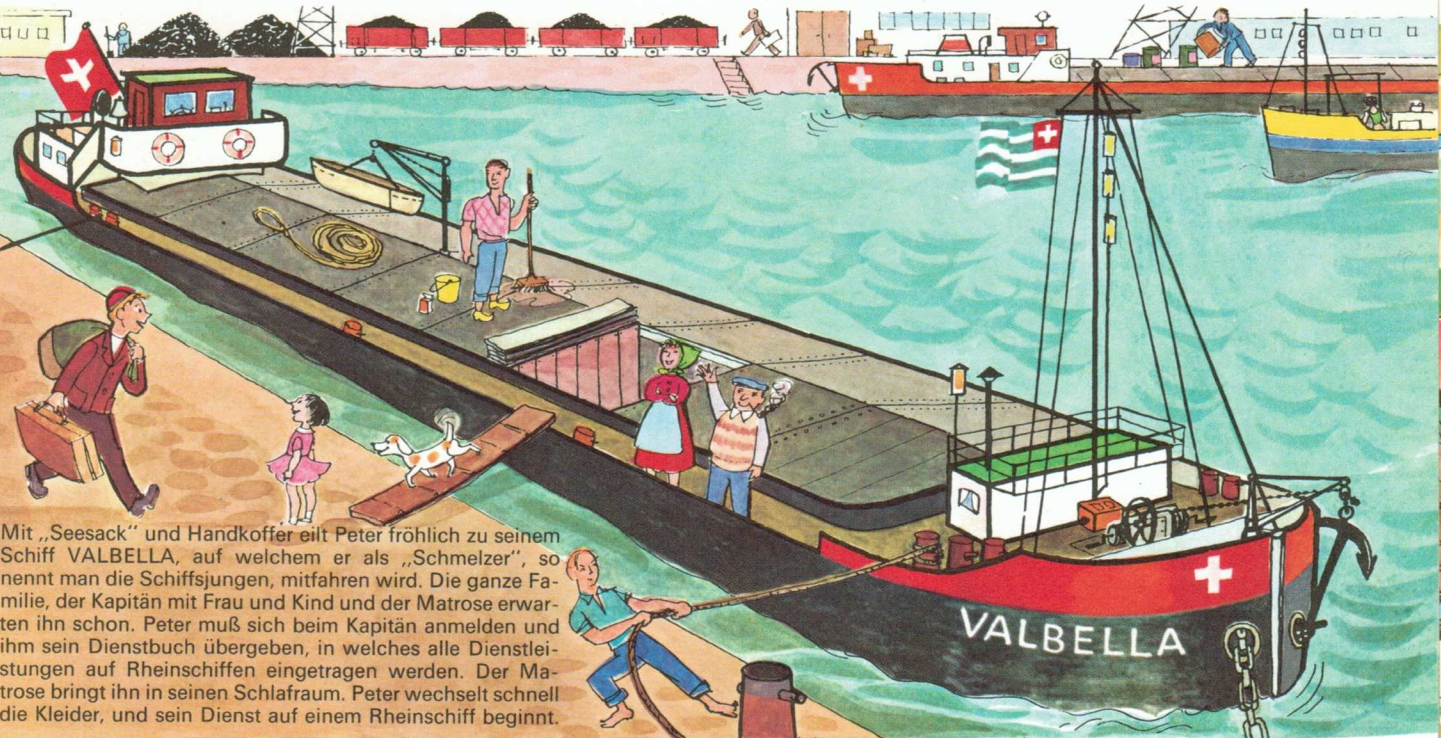
Was ist denn heute im Hafen Besonderes los? Schulschiff und Schifferhaus sind auf Hochglanz poliert, die Schiffsjungen und die Kapitäne haben ihre schönsten Uniformen an, und die Kleinen aus dem Schiffer-Kinderheim stehen in ihren frischgewaschenen Kleidern mit bunten Blumensträußen bereit. Mit ihren Autos sind die „Wochenschau“ und das „Fernsehen“ eingetroffen und bauen ihre Apparate auf. Plötzlich heißt es: „Sie kommen.“ Die beiden erwarteten Bundesräte mit ihrem Weibel sind aus Bern zu einer Visite des Basler Hafens erschienen, und dieser Besuch soll nun auf Fernsehbild und Kinoleinwand in der ganzen Schweiz zu sehen sein. Daheim sitzen Peters Eltern vor dem Bildschirm und sind stolz darauf, wie fein ihr Peter aussieht und daß der Herr Bundesrat den Schiffsjungen eine eigene Rede hält. Eine kleine Feier im Schifferhaus gibt dem Tag noch einen schönen Abschluß.



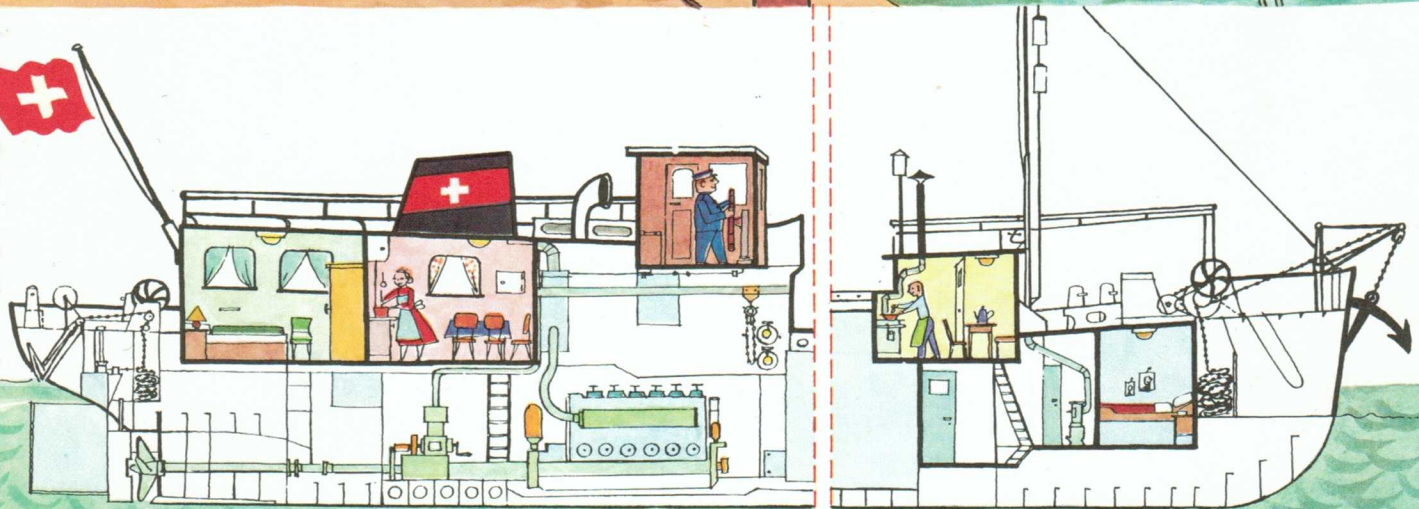
Während des dreimonatigen Kurses auf dem Schulschiff erhalten die reformierten Jünglinge zweimal wöchentlich Konfirmandenunterricht durch den Pfarrer von Kleinhüningen, und zum Abschluß werden sie, ungeachtet der Jahreszeit, in der kleinen Kirche in Uniform konfirmiert.



Das Frühlingsfest der Schiffer vereinigt einmal im Jahr Schiffsführer, Matrosen, Schiffsjungen und ihre Familien zu ein paar unbeschwerten Stunden im fröhlich dekorierten Wirtshausgarten. Alle freuen sich des Beisammenseins; schon in ein paar Stunden ziehen sie wieder hinaus.

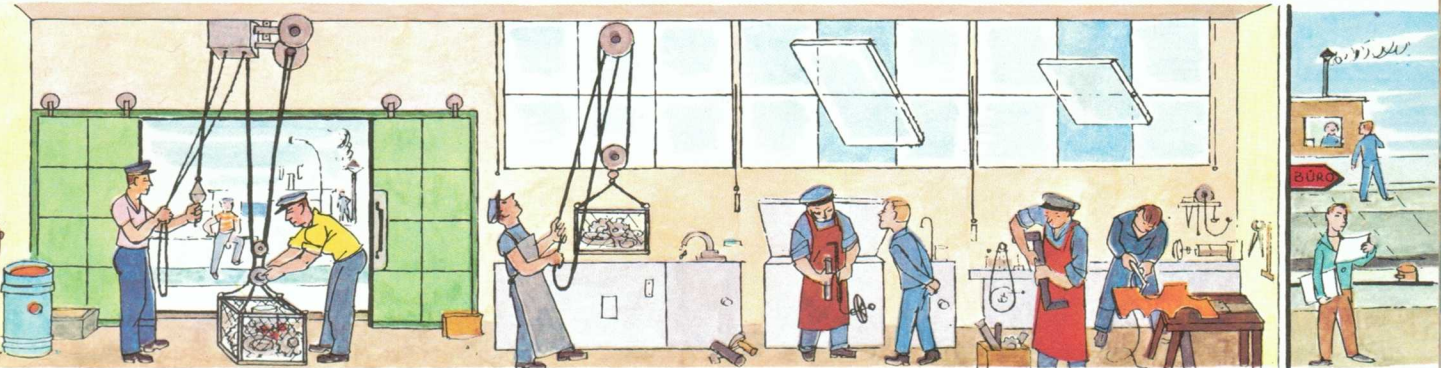


Mit „Seesack“ und Handkoffer eilt Peter fröhlich zu seinem Schiff VALBELLA, auf welchem er als „Schmelzer“, so nennt man die Schiffsjungen, mitfahren wird. Die ganze Familie, der Kapitän mit Frau und Kind und der Matrose erwarten ihn schon. Peter muß sich beim Kapitän anmelden und ihm sein Dienstbuch übergeben, in welches alle Dienstleistungen auf Rheinschiffen eingetragen werden. Der Matrose bringt ihn in seinen Schlafraum. Peter wechselt schnell die Kleider, und sein Dienst auf einem Rheinschiff beginnt.

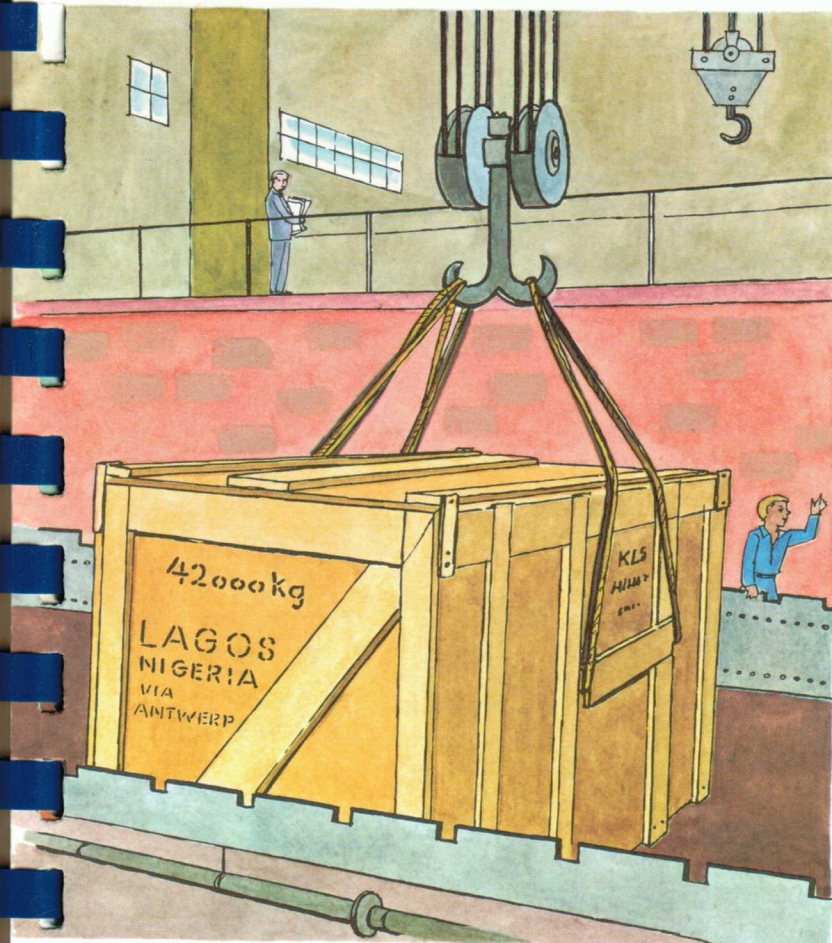


„Achtern“, das heißt hinten, befinden sich in jedem Rheinschiff die Wohnräume des Schiffsführers. Das ist eine gemütliche Wohnung mit Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie moderner Küche und Bad. Bei den größeren Schiffen mit einer zahlreicheren Besatzung befinden sich auf dem Schiff hinten und vorn je 2 Wohnungen.

Vorn im Bug haust das „Gesinde“, Matrose und Schiffsjunge in eigener Küche und Schlafräumen. Hier sorgt nun der Schmelzer als Koch, Stubenmagd und Helfer für alles, für Gemütlichkeit und Sauberkeit. Peter hält tadellos auf Ordnung.



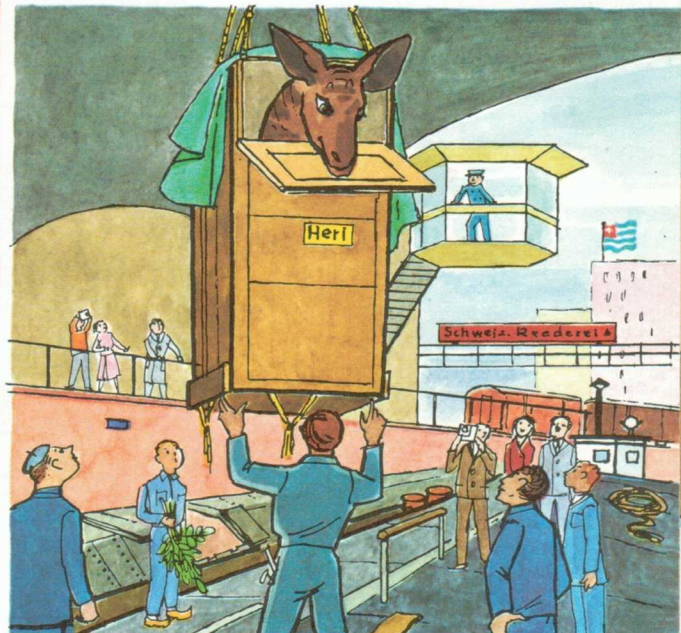
Die Motoren der Schiffe bedürfen regelmäßiger Revision auf dem Werkstattschiff „Salve Regina“, welches am Stromufer festliegt. Mit Kranen werden die schweren Motorenteile hereingeholt, kontrolliert, ausgebessert und, wenn nötig, ersetzt. Auch hier ist alles modern eingerichtet.



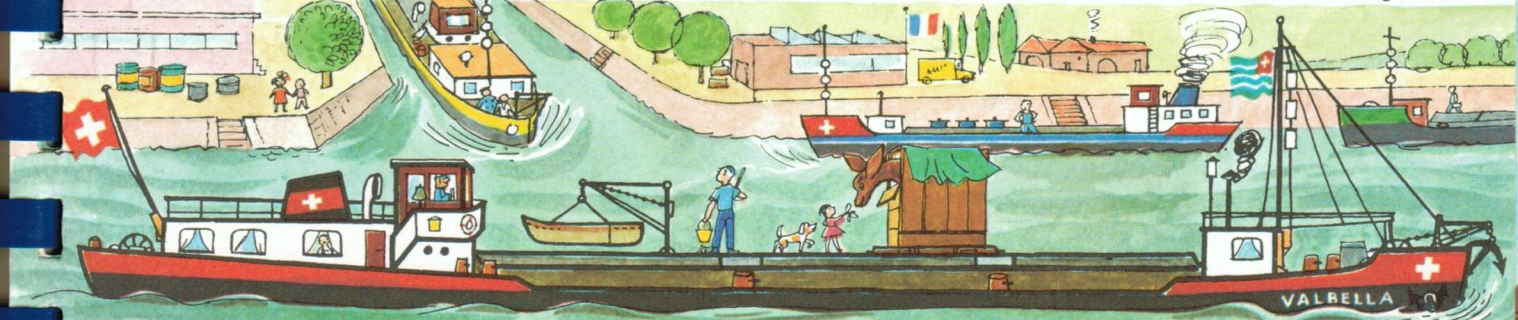
Eine riesige Kiste von 42 t Gewicht wird in das Schiff gehoben, und Peter sieht, wie sicher die Arbeit, vom Kranführer in seiner Kabine geleitet, vor sich geht.



Hier wird ein neugieriger Passagier in die VALBELLA umgeladen.



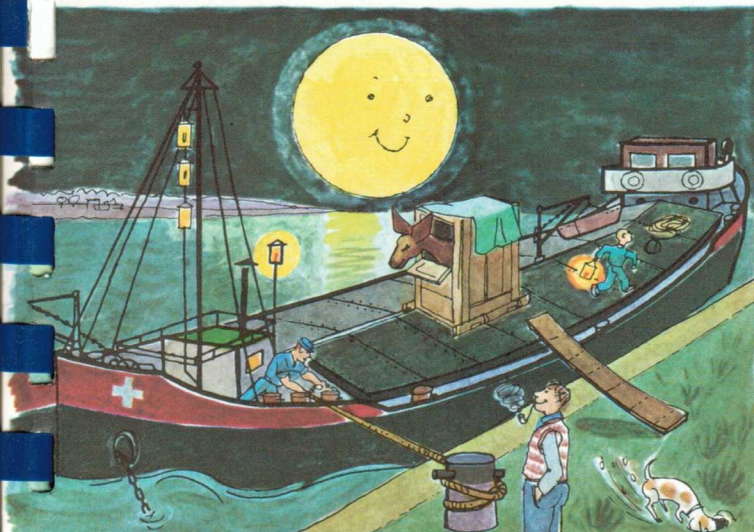
Es ist „Heri“, ein Okapi aus dem Basler Zoo, das auf dem Schiff nach Rotterdam mitreisen wird. Peter will sein Pfleger sein.



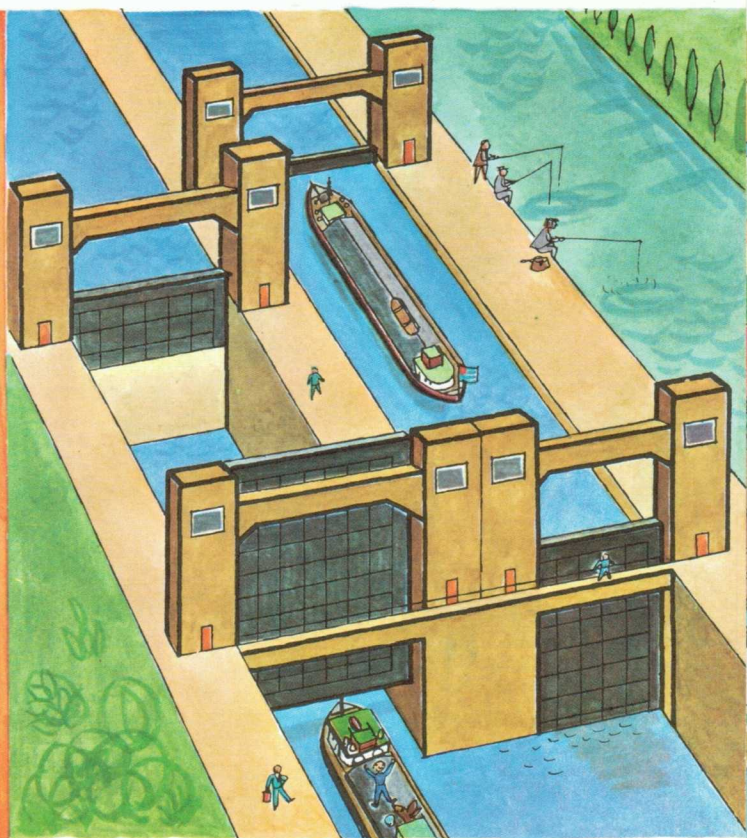
Es ist so weit! Die VALBELLA ist bis zu ihrer vollen Tragfähigkeit beladen und verläßt den Basler Hafen; Peters erste große Reise ins Ausland beginnt. Er möchte die Augen überall haben, damit ihm nichts entgeht, aber am wichtigsten ist ihm, daß sein Kapitän mit ihm zufrieden ist.



Auf einem Schiff ist durch Selbstentzündung der Ladung Feuer ausgebrochen, eine große Gefahr für die im Rheinhafen lagernden Schiffe. Aber schon ist der „St. Florian“, das immer auf dem Rhein bereitliegende Löschboot der Basler Feuerwehr da, und in kurzer Zeit ist das Feuer gelöscht.



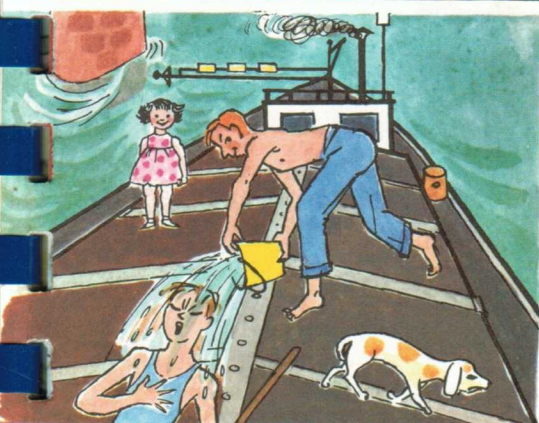
Bei Einbruch der Dunkelheit wird das Übernachten vorbereitet. Das Schiff muß gegen den Strom liegen und am Ufer fest vertäut werden. Noch die weiße Lampe ans Steuerhaus, dann sinkt Peter müde ins Bett.



Das von Basel kommende Schiff fährt in die mit Wasser gefüllte Schleusenammer, dann wird das Wasser abgelassen, das Schiff senkt sich und kann auf der niedrigeren Rheinstrecke weiterfahren. Durch die 6 gewaltigen Schleusenanlagen zwischen Basel und Straßburg wird eine Höhendifferenz von 110 m überwunden, da heißt's aufpassen beim Fahren.



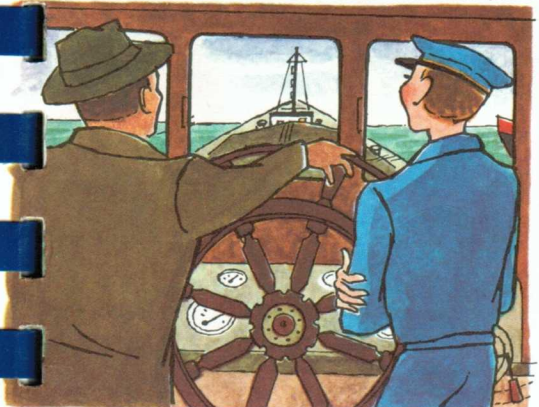
In Straßburg, der wundervollen Hauptstadt des Elsaß, wandern Peter und sein Kapitän durch die mittelalterlichen Straßen und bewundern das herrliche Münster. Hungrig geworden, lassen sich die beiden in einer „Bonne Auberge“ Choucroute, das berühmte Straßburger Sauerkraut, munden.



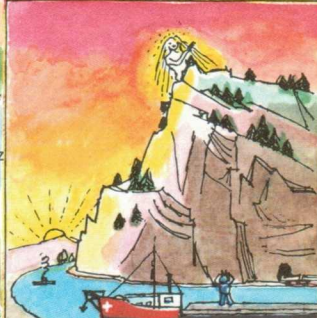
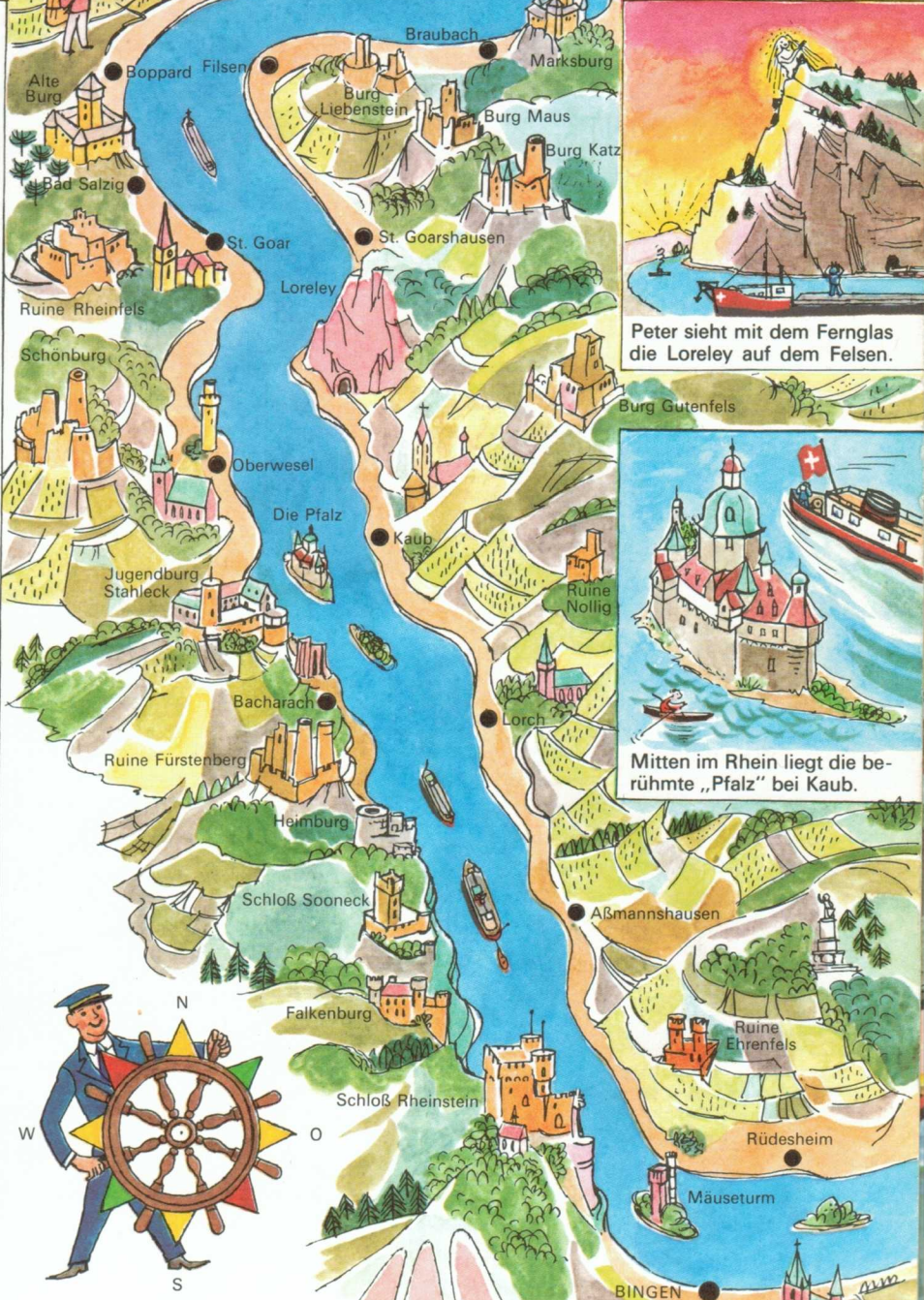
Weil Peter zum erstenmal durch die gefährliche Enge bei Bingen fährt, wird er mit Rheinwasser getauft. Jetzt ist er ein echter Rheinschiffer!



Auf dem Rhein begegnet ihr Schiff vielen langen Zügen von Lastkähnen und flinken Motorbooten. Peter grüßt den Kapitän eines Rheindampfers.



Riffe und Sandbänke lauern hier im Rhein: deshalb übernimmt ein ortskundiger Lotse das Steuer. Im Binger Loch ist das Fahrwasser nur 30 m breit, aber der Lotse kennt sich genau aus.

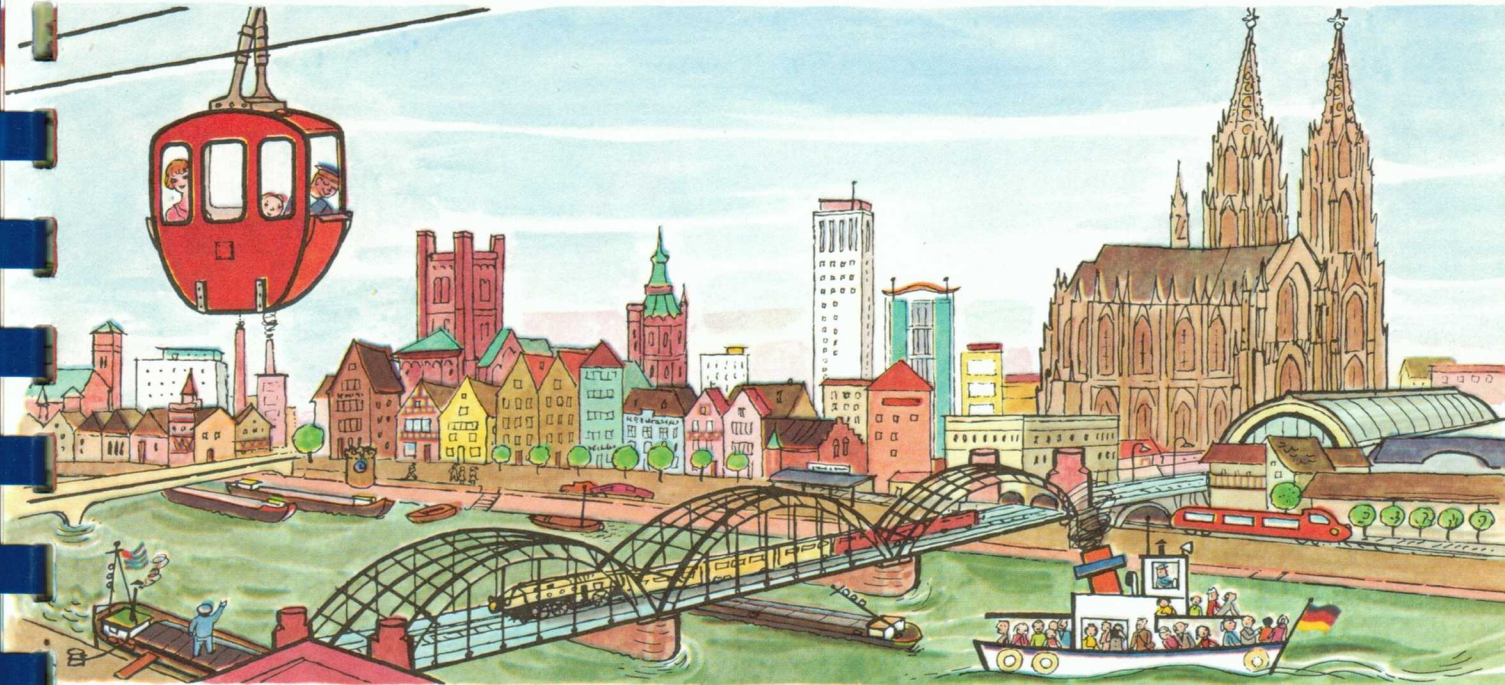


Peter sieht mit dem Fernglas die Loreley auf dem Felsen.

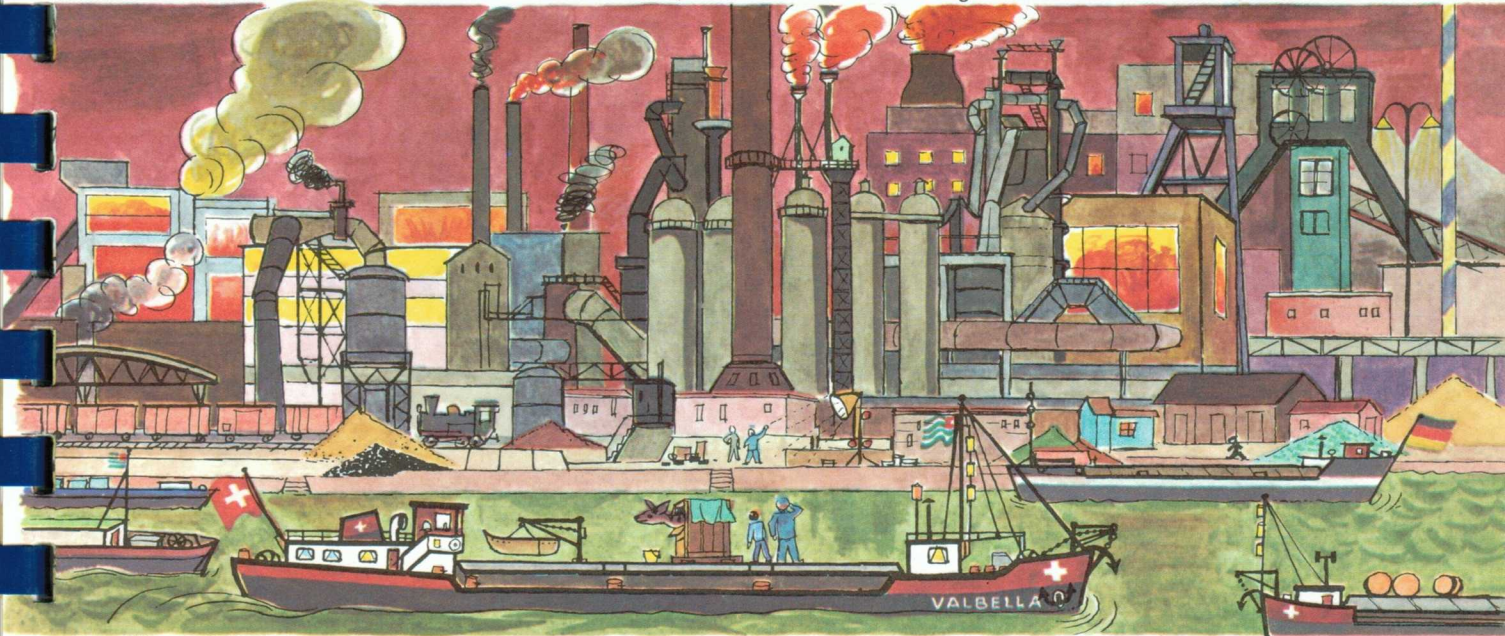


Mitten im Rhein liegt die berühmte „Pfalz“ bei Kaub.

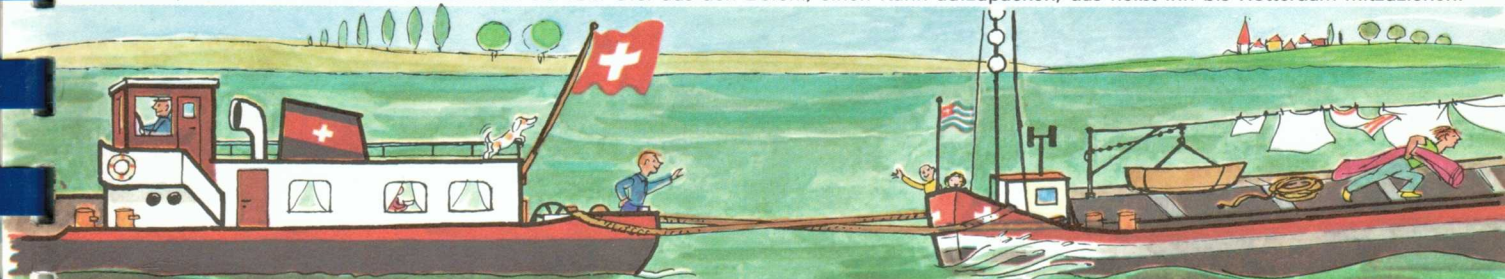
Die Strecke zwischen Mainz und Koblenz wird die romantische Rheinfahrt genannt. Weinberge und Wälder, mittelalterliche Städtchen und reizvolle Weinorte, überragt von auf hohen Felsen erbauten Burgen und Schlössern, sind Zeugen einer großen Vergangenheit. Der Rhein der alten Lieder ist zur modernen Transport-Wasserstraße geworden. Er schafft Erze, Kohlen, Korn, Benzin und Heizöl bergwärts und talwärts, in einem Jahr mehr als 100 Millionen Tonnen.



Aus der Gondel der Rheinseilbahn in Köln hat Peter eine großartige Sicht auf die Stadt und die im Strom verankerte VALBELLA. Aus der fast völligen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg ist Köln überraschend schnell aufgestanden. Reizvoll ist der Blick auf die Rheinufer und die wieder aufgebaute Altstadt. Kühne Geschäfts- und Industrieviertel sind entstanden, doch heute wie einst überragt der wundervolle Dom die Stadt.



Jetzt fährt die VALBELLA durch das Ruhrgebiet mit seinen Hochburgen der Eisenindustrie und den Städten Essen, Duisburg, Bochum. Der Himmel ist fest und braun wie eine Wand, nur dort rot glühend, wo die riesigen Hochöfenanlagen ihr Feuer gegen den Himmel speien. Eine unheimliche Landschaft, denkt Peter. In Ruhrort bekommen sie vom Ufer aus den Befehl, einen Kahn aufzupacken, das heißt ihn bis Rotterdam mitzuziehen.



Der angehängte Kahn wird mit einem schweren Drahtseil festgemacht. Auf der weiteren Fahrt ist jetzt der Kapitän für beide Schiffe verantwortlich.



Ausgerechnet der heutige Geburtstag des Kapitäns ist ein Tag mit Hindernissen geworden. Der Coiffeur, der alle schön gemacht hat, fällt beim Verlassen des Schiffes ins Wasser. Aber Peter, ein guter Rettungsschwimmer, springt ihm sofort nach und rettet den Armen. Ein heißes Bad und ein warmer Ofen zum Trocknen bringen alles wieder in Ordnung. Peter geht in die Küche: er will dem Kapitän einen Geburtstagskuchen backen. Aber schon kommt der Matrose angesprungen und ruft: „Wir haben ein Leck, das Wasser läuft ins Schiff!“ Eine Speckseite wird gegen das Loch gedrückt, sie schmiegt sich am dichtesten an, dann wird noch mit Holz und Zement fertig abgedichtet, das Schiff ist wieder wasserfest, bis es auf einer Werft richtig repariert werden kann. Jetzt noch eine Kontrolle im Maschinenraum, dann wird es wieder ruhig auf dem Schiff. Der schwimmende Kramladen hat längsseitig des Schiffes angelegt, die Frau Kapitän kauft fürs Geburtstagsmahl gute Sachen ein.



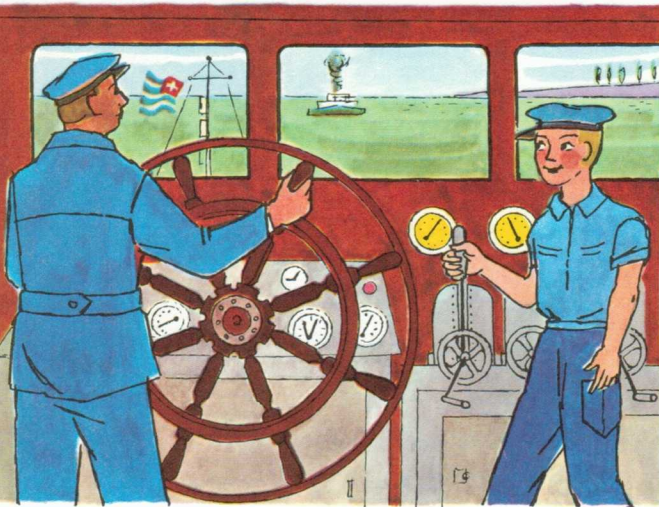
Alle sind zur Geburtstagsfeier versammelt. Besonders gelobt wird Peter für sein tapferes Verhalten bei der Rettung des Coiffeurs.



Peter hütet heute das Schiff, das nie ohne Aufsicht sein darf.



Peter will in aller Ruhe einen Brief schreiben. Ob es wohl dazu kommt?



Das Gütermotorschiff bewegt sich mit eigener Kraft fort, der Motor wird vom Steuerhaus aus bedient. Das muß Peter jetzt lernen.



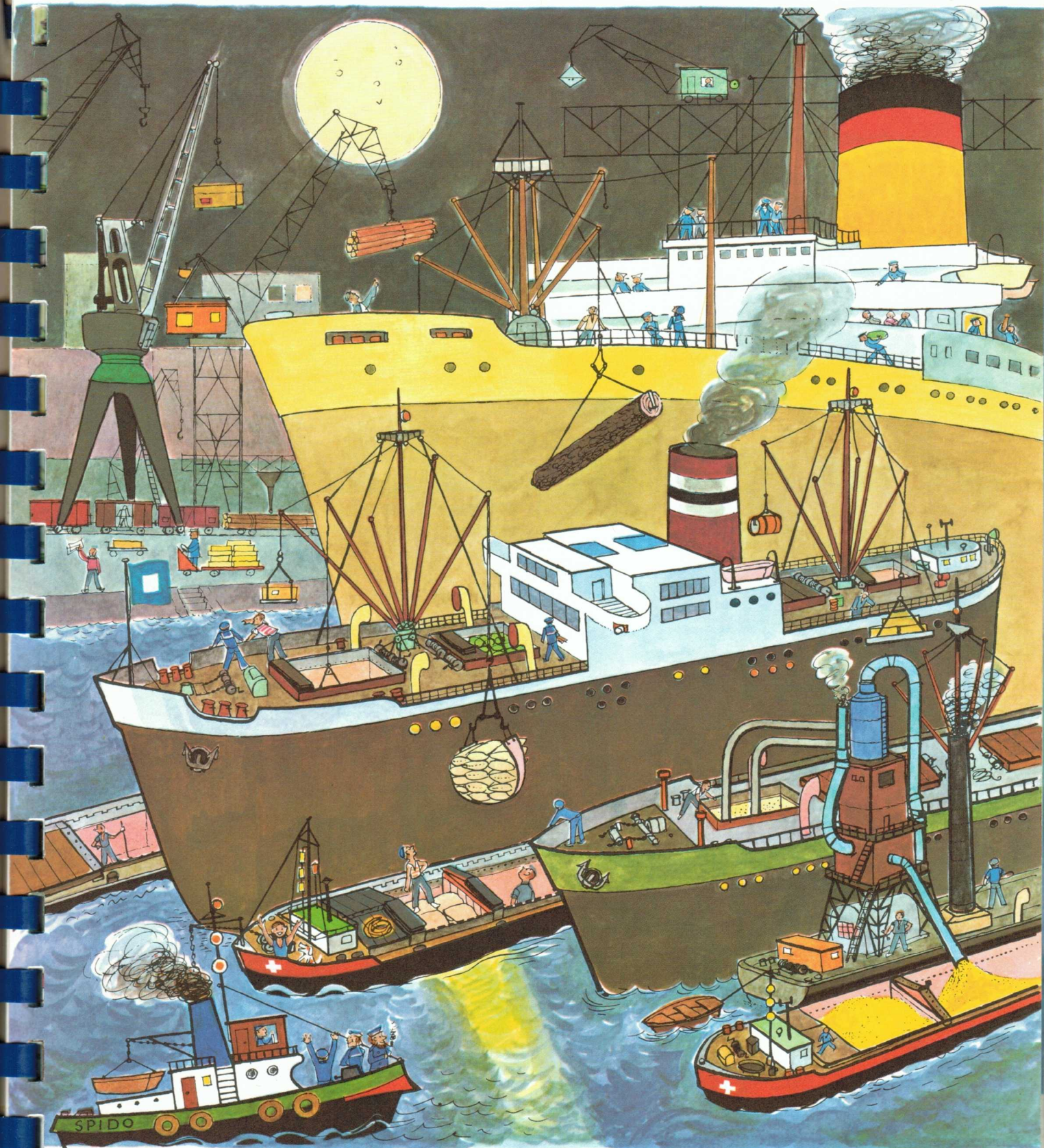
Spleißen heißt das Ineinanderverflechten der zwei Enden eines Drahtseiles.



Peter malt stolz das Schweizer Kreuz, es soll weit hinausleuchten.



Das Ziel ihrer Fahrt, Rotterdam, ist erreicht. Peter sieht zum erstenmal einen Seehafen. Die großen Schiffe kommen ihm fast wie Ungeheuer vor. Hoffentlich wird hier die so klein wirkende VALBELLA nicht erdrückt. Der von ihnen geschleppte Kahn wird wieder abgehängt und von einem kleinen Hafenschlepper fortgezogen. Peter winkt zum Abschied und entdeckt, daß der Hafenschlepper „Schwyz“ heißt und auch das Schweizer Kreuz trägt. Sogar hier in diesem neuzeitlichen Meerhafen haben wir eigene Schiffe, denkt er und freut sich darüber.



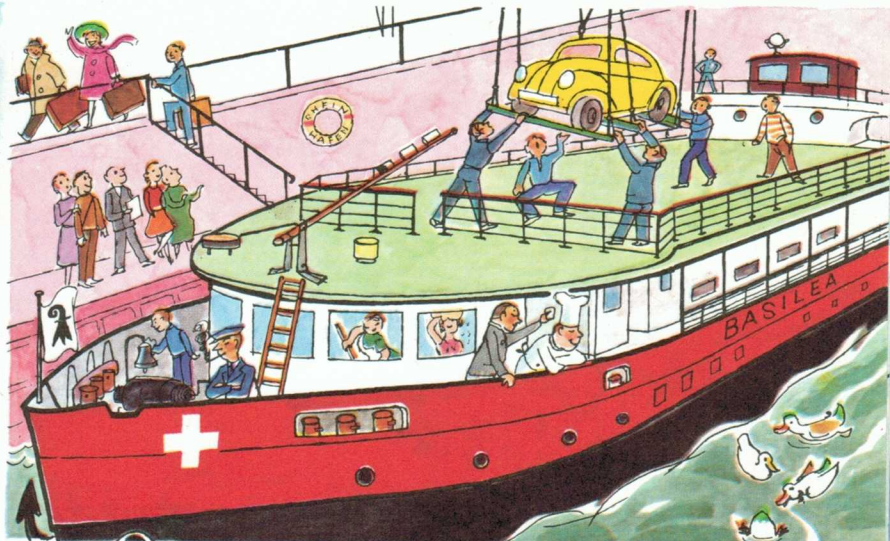
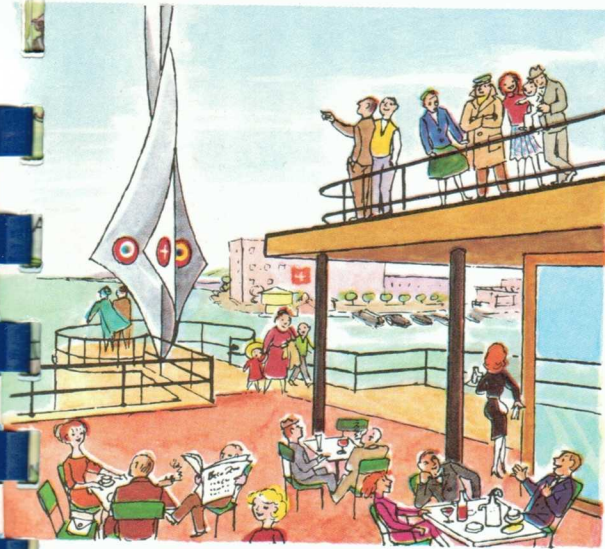
In einem großen Seehafen wird im 24-Stunden-Tag „rund um die Uhr“ gearbeitet. Da werden die Güter, die aus allen Erdteilen eintreffen, umgeladen. Ladebäume, Krane und Greifer aller Art, schwimmende Getreideheber und vieles mehr besorgen das Entladen und Beladen. Landseits befinden sich die weiträumigen Schuppen, Lagerplätze, Speicher, Silos und Tanks für die Lagerung von Gütern. Eisenbahnwagen und Lastwagen stehen für den Weitertransport bereit. Die VALBELLA, sie liegt direkt neben einem großen Seeschiff, wird mit Zucker, Kaffee und Reis beladen.



Land der Windmühlen, der malerischen Kanäle mit hohen Brücken, der spitzen Kirchtürme mit ihren fröhlichen Glockenspielen über alten zierlichen Giebeln, der saftig grünen Wiesen mit den schwarzweißen Kühen; das alles ist Holland. Aber auch Land der riesigen Blumenfelder, der Käse- und Viehmärkte und des Schiffbaues. Viele Holländer leben auf Boden, den sie erst dem Meer abgerungen haben. Doch für unsere beiden Rheinschiffer ist das neu aufgebaute Rotterdam, diese moderne Stadt mit ihren lebhaften Geschäftsstraßen und dem größten Hafen Europas, das Ziel ihrer Reise. Peter darf eine Stadtrundfahrt mitmachen, der Kapitän sieht sich im Helikopter die Stadt von oben an. Dann folgt ein Einkaufsbummel in der „Lijnbaan“, wo nur Fußgänger hinein dürfen, und plötzlich hören sie das fröhliche Dudeln einer großen Drehorgel, auch das ist Holland. Am Heringstand wird der entgrätete ungekochte Hering beim Schwanz gefaßt und mit der Hand in den Mund befördert, das schmeckt!

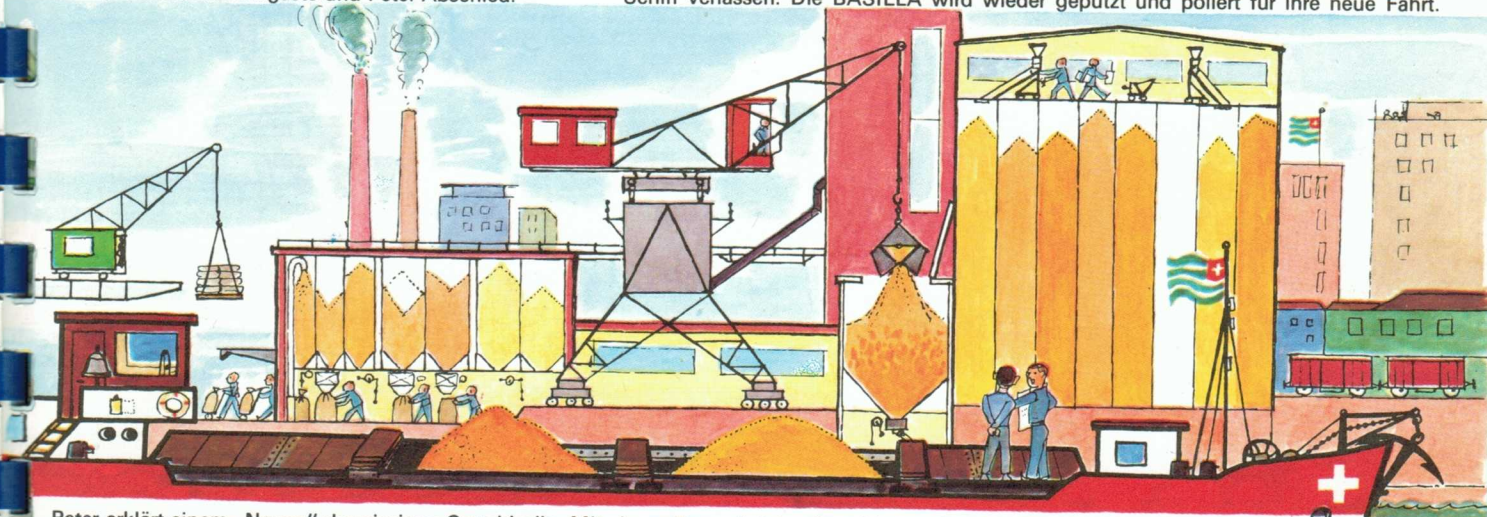


Da ein Schiffsjunge der BASILEA erkrankt ist, darf Peter einspringen und die Rückreise auf diesem modernen Passagier-Rheinschiff mitmachen. Er staunt immer wieder, das Schiff ist ja wie ein großes Hotel mit seinem Sonnendeck, Gesellschaftsraum, Speisesaal und den 28 bequemen Doppelkabinen. Alles erster Klasse! Außerdem können noch 450 t Fracht und die Autos der Reisenden mitgenommen werden. Peter spielt mit Begeisterung das „Mädchen für alles“. Er hilft in der mit modernsten Herden und Apparaten ausgestatteten Küche, verwandelt eine Wohnkabine in ein bequemes Schlafzimmer, bedient die Kaffeemaschine in der heimeligen Bar und verwöhnt die Gäste. Die täglichen vier Mahlzeiten mit dem Besten aus Küche und Keller sind ja immer Höhepunkte solcher Rheinreisen. Aber Peter kann auch den interessierten Gästen erklären, was es alles braucht, damit solch ein schwimmendes Hotel so ruhig dahinfährt. Niemand muß befürchten, seekrank zu werden; alle können diese prächtige Ferienfahrt unbeschwert genießen.

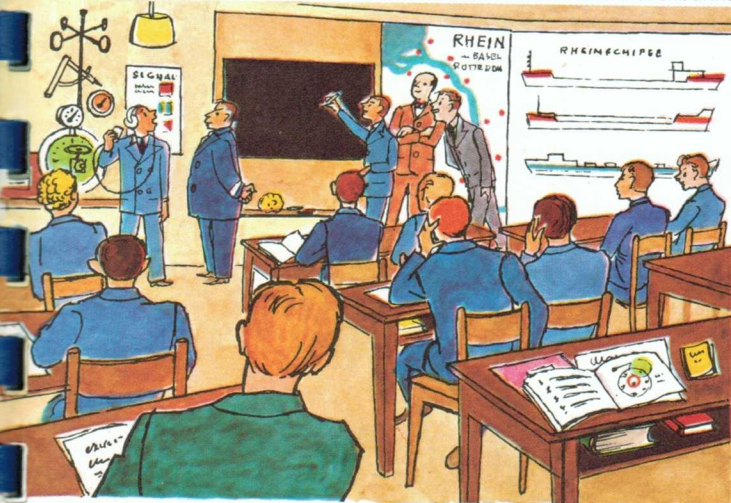


An der Dreiländerecke im Basler Hafen, wo die Grenzen der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands zusammen- treffen, feiern zwei Fahrgäste und Peter Abschied.

Das Ein- und Ausladen der Autos ist eine Sehenswürdigkeit für sich, so rasch und sicher wickelt es sich ab. Die Reisenden, beglückt von der schönen Rheinreise, haben das Schiff verlassen. Die BASILEA wird wieder geputzt und poliert für ihre neue Fahrt.



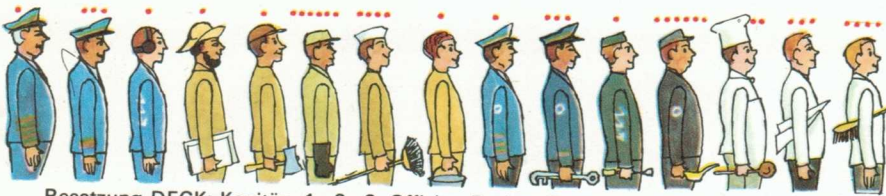
Peter erklärt einem „Neuen“ den riesigen Getreidesilo. Mit einem Kran wird das Getreide aus dem Schiff in den Annahmehunker geschüttet und in einer der 160 Zellen aufbewahrt. Zum Versand wird es in den Absackbunker geleitet, gewogen, in Säcke abgefüllt und in die Eisenbahnwagen verladen.



Abschluß der dreijährigen Lehrzeit ist der einmonatige Kurs auf dem Schulschiff LEVENTINA. Heute ist der große Tag der Lehrabschlußprüfung. Die vorgeladenen Schiffsjungen werden von Vertretern der Reederei und des Gewerbeinspektorates des Kantons Basel-Stadt geprüft. Peter hat mit sehr gutem Erfolg bestanden und erhält das Lehrabschlußzeugnis.



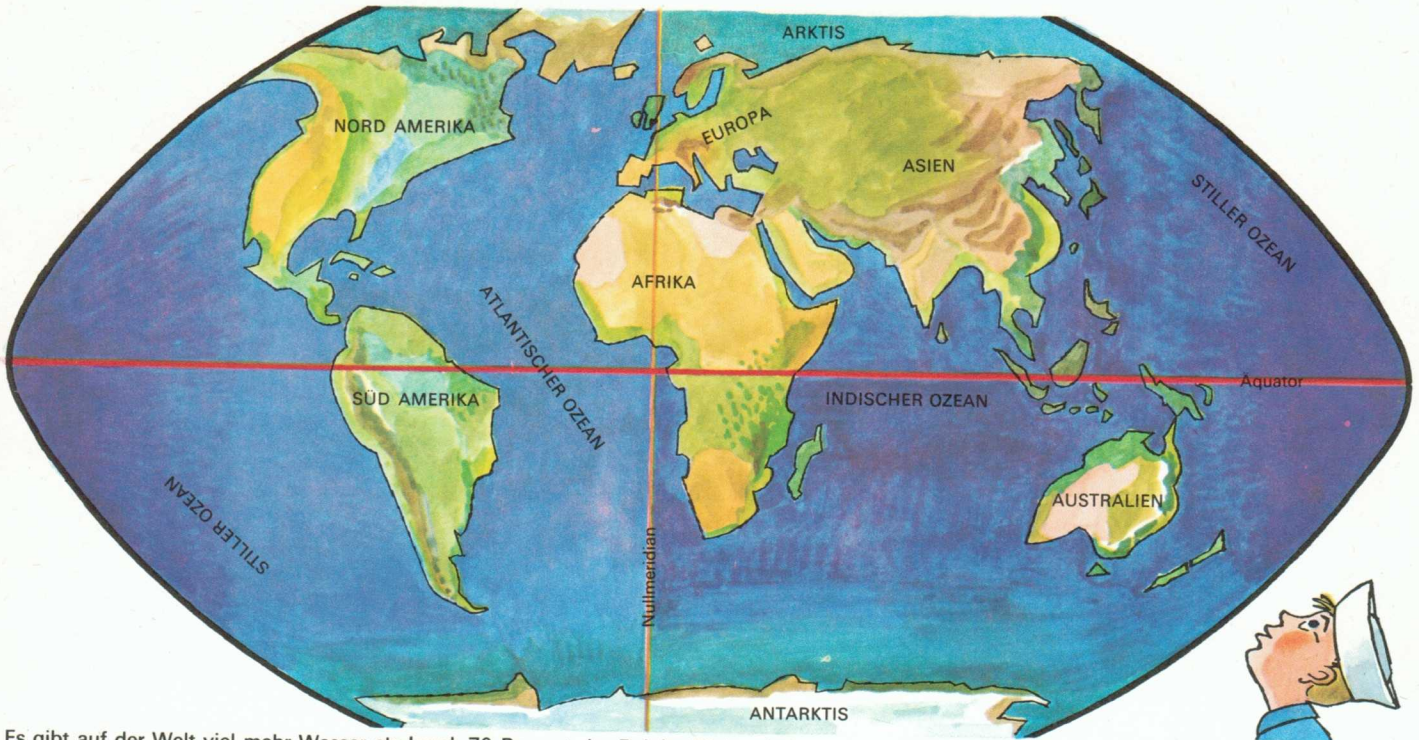
Er wird jetzt als vollwertiger Rheinmatrose anerkannt und tritt damit in den Gesellenstand ein, der es ihm erlaubt, Stellvertreter seines Meisters zu sein. Sein Ziel ist, das Schifferpatent zu erhalten und ein eigenes Schiff zu führen. Doch vorher will er noch eine Weltreise als Matrose auf einem Schweizer Seeschiff machen.



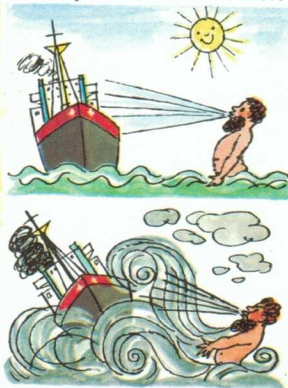
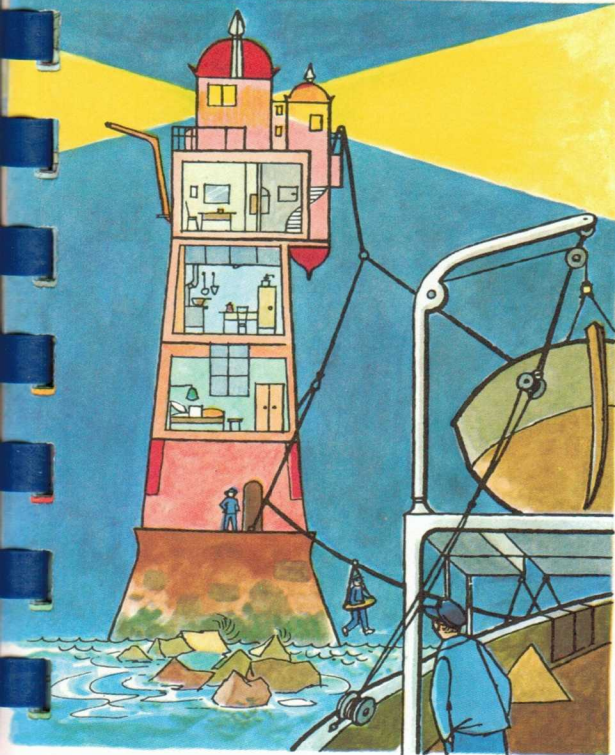
Besatzung DECK: Kapitän, 1., 2., 3. Offizier, Funker, Bootsmann, Zimmermann, 6 Voll-, 4 Leichtmatrosen, Schiffsjunge. MASCHINE: Chief Engineer, 2., 3., 4. Engineer, Elektriker, 6 Motorleute. KÜCHE und MESSE: Chief Steward, 2., 3. Steward, 1., 2. Koch, 4 Messejungen. Rettungsboot für 45 Personen



Im Hamburger Hafen tritt Peter seinen Dienst auf dem Schweizer Seeschiff CALANDA an. Dieses ist ein für Trockenladung eingerichteter Frachter von 5300 BRT. Tragfähigkeit 7050 t (à 1000 kg) als Volldecker. Er erhält durch die großen Ladeluken und die vielen Ladebäume sein Gesicht. Hier sieht ihr das Herzstück des großen Schiffes, das Mittelschiff: es ist wesentlich kleiner als auf Passagierschiffen, und doch kommt es Peter riesengroß vor. Als Treppe an und von Bord dient das Fallreep, welches während der Fahrt auf der Reling beigegeklappt ist. Im Schiff und auf dem Kai herrscht reges Leben; die Besatzung des Schiffes und die „Schauerleute“, welche beim Laden helfen, rücken ein. Der Kapitän trägt die Verantwortung für das ganze Schiff, die Ladung, die Besatzung. Er muß auch der Hafenzollerei eine Liste der Bordangehörigen vorlegen. Dem 1. Offizier untersteht der Innenbetrieb, der 2. Offizier ist zugleich Ladungs-offizier. Der Chief Engineer ist Herr über die Maschinen.



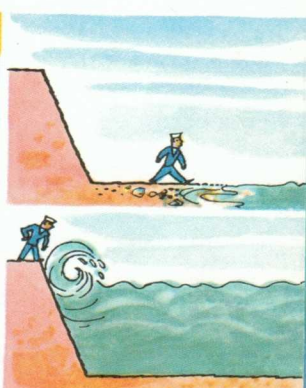
Es gibt auf der Welt viel mehr Wasser als Land, 70 Prozent der Erdoberfläche sind von Wasser bedeckt. Jeder der drei großen Ozeane, der Stille, der Atlantische und der Indische, ist viel größer als irgendein Erdteil. Die Erdteile heißen Asien, Europa, Afrika, Nord- und Südamerika, Australien, die Arktis und die Antarktis. Die Linie, die wir uns als den Äquator vorstellen, verläuft über Südamerika, Afrika und Indonesien, das ganze Jahr gleichmäßig heiß. Die gedachte Linie des Meridians 0 läuft vom Nord- zum Südpol quer durch das Greenwich-Observatorium in England. Die Tages- und Nachtzeit wird überall auf der Erde zu jeder Stunde von dort aus berechnet.



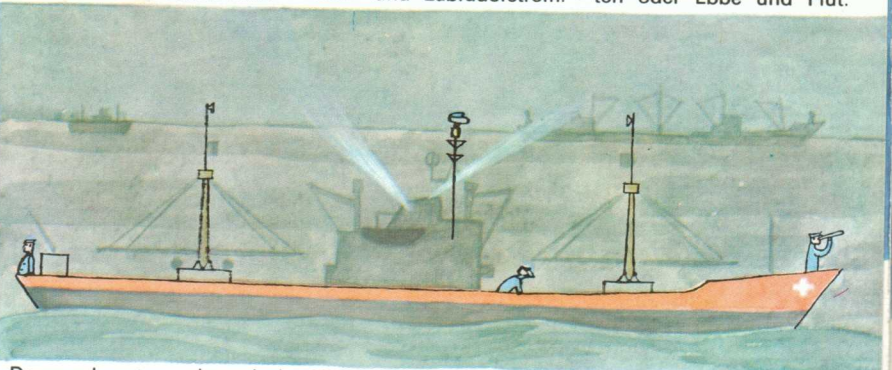
Durch Wind entstehen Wellen, ihre Höhe wächst mit seiner Dauer und Stärke bis zu 30m. Sie sind verheerend.



Es gibt Strömungen, die die Ozeane wie riesige Flüsse durchziehen. Bekannt sind Golf- und Labradorstrom.



Das regelmäßige Steigen und Fallen des Meeresspiegels nennt man die Gezeiten oder Ebbe und Flut.

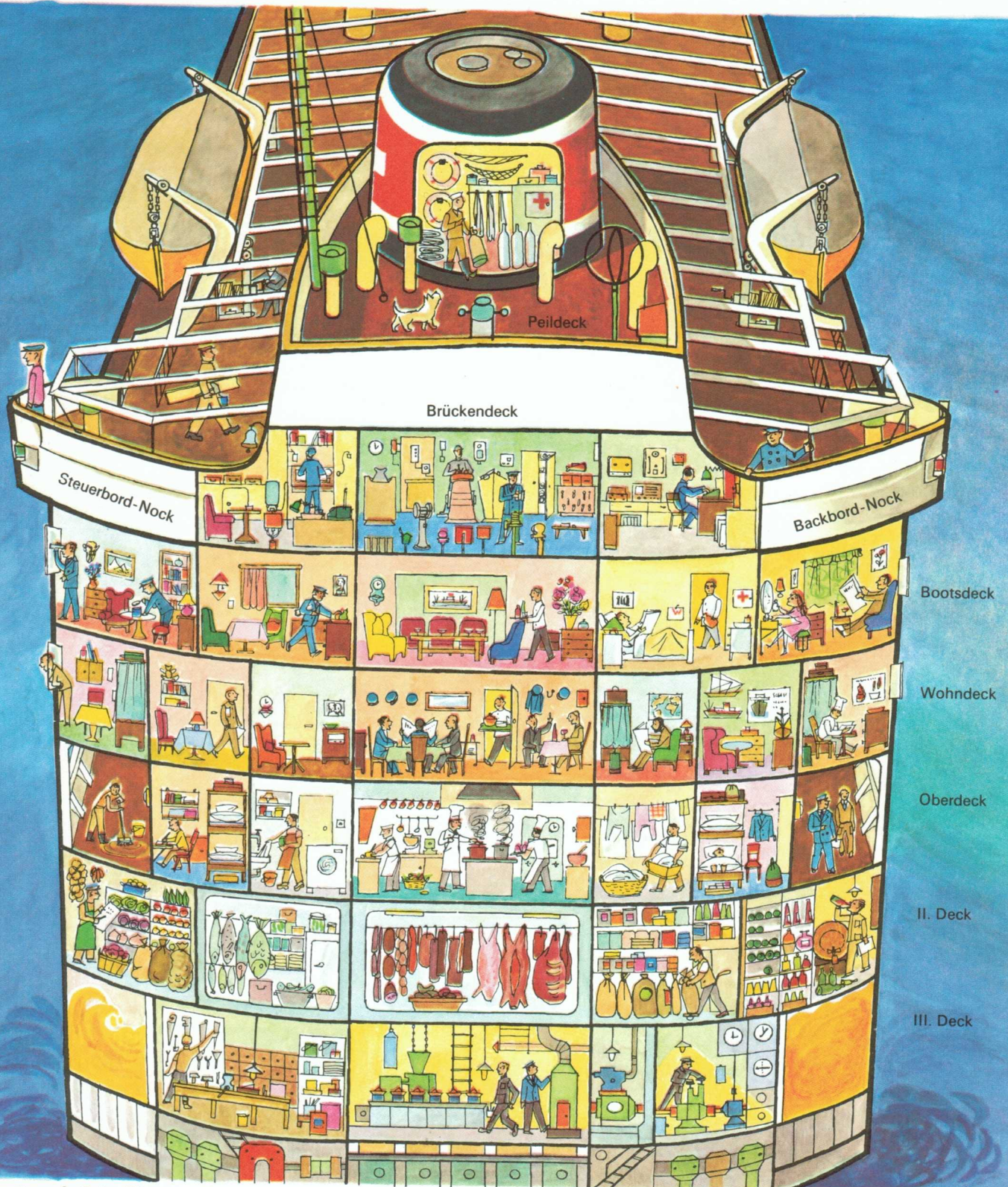


Das modernste navigatorische Hilfsmittel für die Nebelfahrt ist das Radargerät. Hoch oben am Mast strahlt eine Drehantenne Impulse aus, und auf dem Bildschirm entsteht ein vereinfachtes Bild der vernebelten Gegend. Gleichzeitig werden Richtung und Entfernung benachbarter Schiffe gemessen. Das Heulen zweier Sirenen warnt vor Zusammenstoßen.

Der Leuchtturm dient dem Schiffer als Richtungsweiser, deshalb muß sein Licht möglichst weit hinausstrahlen; die Sichtweite beträgt etwa 55 km. Der oft im Meeresgrund verankerte Leuchtturm muß Nacht für Nacht sorgfältig bedient und in Ordnung gehalten werden. Das ist die Aufgabe des dort wohnenden Leuchtturmwärters, der bei Sturm und im Winter oft ein einsames Leben führt. Zur Ablösung muß er auf das Schiff gesellt werden.



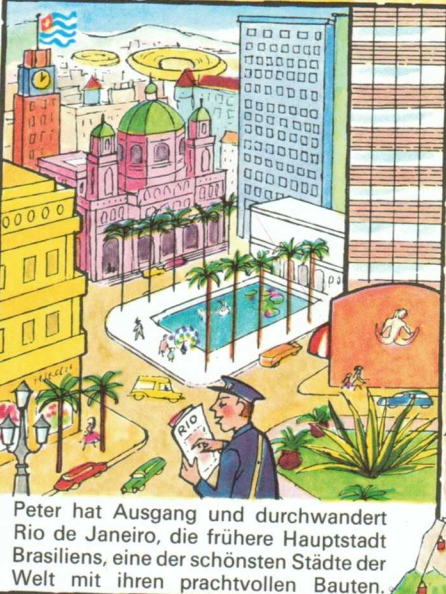
Das ganze Schiff wird überholt und für die nächste Reise hergerichtet, die Maschinen instand gesetzt, Schiffswände und Ausbauten von der Deckmannschaft gewaschen und gemalt. Bei Übernahme der Ladung sind die Laderäume ausgefegt und unangenehme Gerüche beseitigt worden. Bei Verfrachtung von Vieh müssen für die Tiere Ställe gebaut werden. Aus dem Bunkerboot wird der Treibstoff in die Öltanks des Schiffes eingefüllt, während das Trinkwasser aus dicken Hydranten auf der Kaimauer gepappt wird. Das Schiff lädt und lösch mit eigenen Ladebäumen und Ladewinden und mit dem Kaikran. Die Behandlung der Ladung ist eine der wichtigsten und schwierigsten Tätigkeiten in der Seeschifffahrt. Lukenmann, Kranführer und Schauerleute müssen Hand in Hand arbeiten. Vor dem Laden verfertigt der Ladungsoffizier einen Stauplan, auf dem man genau sieht, wo sich jedes einzelne Stück befindet; dieser Plan spart im nächsten Hafen beim Löschen viel Zeit. Auch muß so gestaut werden, daß die Ladung für den nächsten Hafen immer zuoberst liegt. Wenn das Laden beendet ist, wird das Schiff seeklar gemacht, die Fahrt kann beginnen.



Peters erste große Reise führt nach Südamerika und dauert 3½ Monate. Da muß auf dem großen Schiff alles bereit sein und mitgenommen werden, was es für solch lange Zeit braucht. Zuerst im Mittelschiff ist das Peildeck mit Magnetkompaß, Funkpeil- und Radarantenne. Im Schornstein ist der Geräteraum mit Feuerlösch- und Rettungsgeräten und Notsignalen. Als nächstes kommt das Brückendeck mit dem Kartenraum, er enthält die Seekarten der befahrenen Seegebiete und Reviere. In der Mitte ist die Kommandobrücke, das ist der Befehlsstand des Schiffes; von dort aus wird das Schiff mit Hilfe von Rudersmann, Selbststeueranlage, Radarbildgerät und Peiltafel gesteuert. Im Funkraum sind alle Sender und Empfänger eingebaut. Im Bootsdeck wohnen der Kapitän, die Offiziere sowie die Passagiere. Dort ist auch der große Salon und das Hospital. Im Wohndeck sind die Räume der Ingenieure, Stewards, des Bootsmanns, Zimmermanns, der Köche und die Offiziersmesse (Speiseraum). Das Oberdeck enthält die Wohnräume der Matrosen, der Schiffs- und Messejungen, Küche, die Mannschaftsmesse, Waschküche und Trockenraum. Das II. Deck befindet sich schon im Schiffsbauch. Hier sind die Provianträume. Im III. Deck sind die Maschinenräume und Lager.



Aquatortaufe: Peter im Taufbecken! Der begehrte Taufschein.



Peter hat Ausgang und durchwandert Rio de Janeiro, die frühere Hauptstadt Brasiliens, eine der schönsten Städte der Welt mit ihren prachtvollen Bauten.



Eine Meinungsverschiedenheit brasilianischer Hafenarbeiter verzögert das Laden, aber der Ladungsoffizier weiß, das „Gewitter“ ist bald vorbei.

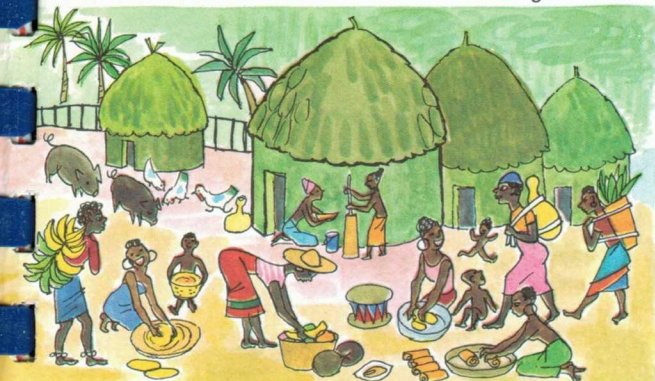
Die Fahrt von Hamburg bis Rio de Janeiro dauert 27 Tage, von Las Palmas bis Rio sieht man vom Schiff aus Delphine und Wale. Unmittelbar am „Zuckerhut“, dem Wahrzeichen Rio de Janeiros vorbei, fährt das Schiff im Hafen ein und löscht hier 8 Tage hindurch mit eigenem Geschirr und mit den Kaikranen. Dann fährt das Schiff in 16 Stunden bis Santos, dort wird 11 Tage gelöscht. In 2 Tagen und 18 Stunden wird Montevideo erreicht, dabei fährt das Schiff an der Ilha de Lobos vorbei, dort leben viele Seehunde und Seelöwen. Wieder wird 4 Tage gelöscht, dann fährt das Schiff in Buenos Aires ein. Dort bleibt es 14 Tage und lädt Felle, Häute, Fleischextrakt, Corned Beef, Wolle. Der Proviant des Schiffes wird ergänzt, dann beginnt die Rückreise. In Santos wird Kaffee, in Bahia Kakaobohnen und Tabak eingeladen. Bei gutem Wetter bleiben die Lukendeckel offen, um die Temperaturunterschiede zwischen Tropen und Kaltluftzone zu mildern.



Aus der Rinde des Kautschukbaumes wird Kautschuk gewonnen.



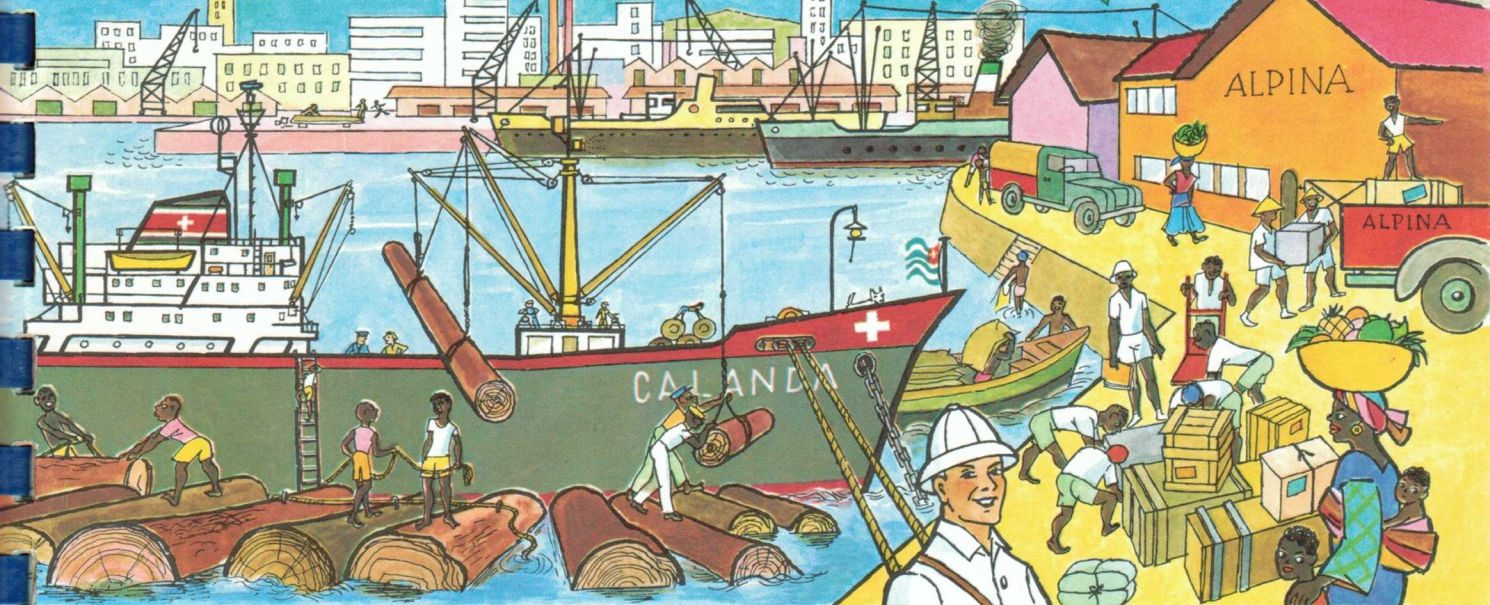
Ölpflanzen werden in großen Mengen gesetzt.



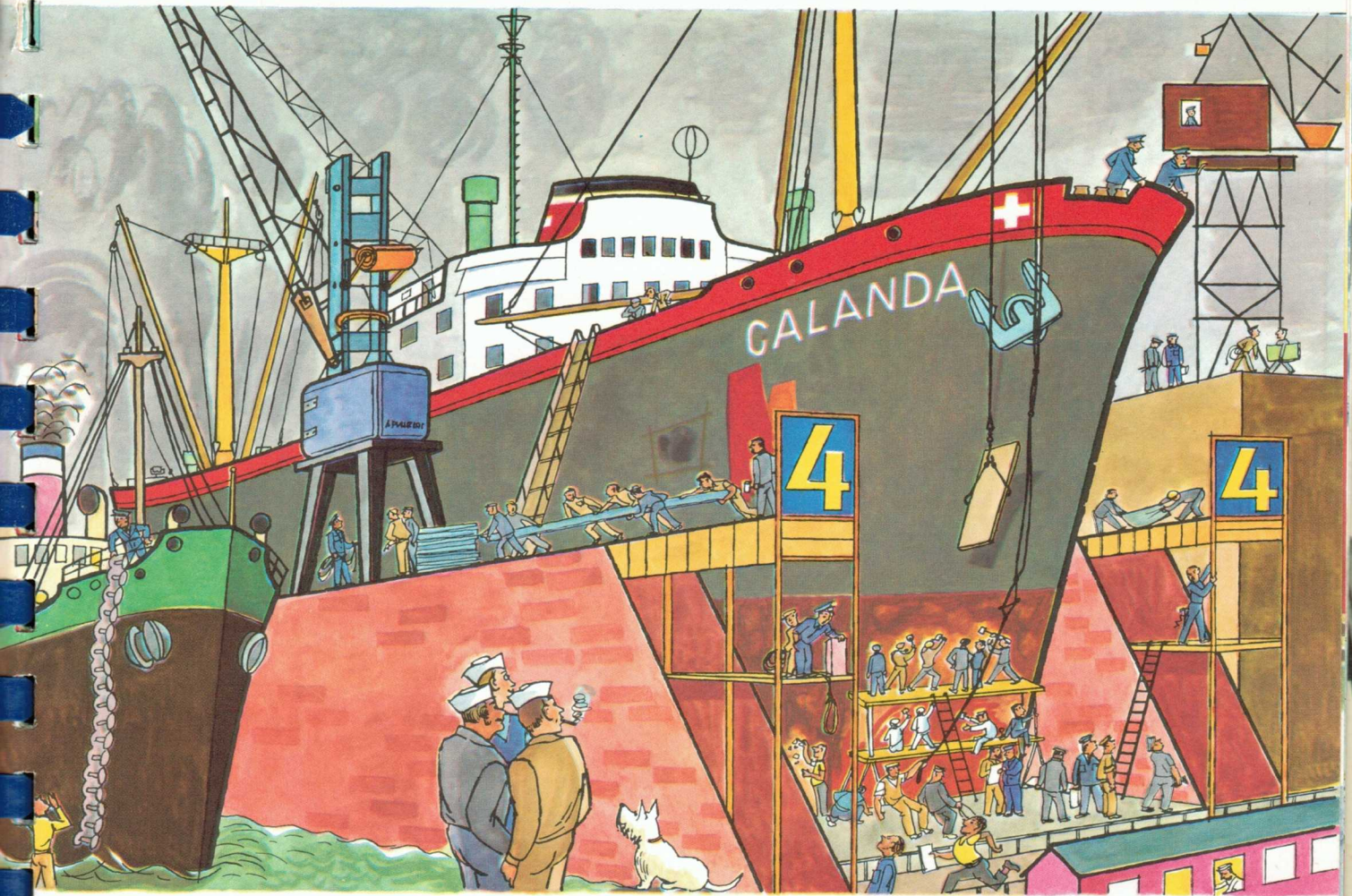
Ein reges Familienleben herrscht in solch einem Urwalddorf.



Ein wichtiger Exportartikel sind auch die Erdnüsse, welche in Säcken zu riesigen Pyramiden aufgetürmt und dann bei Bedarf weitertransportiert werden.

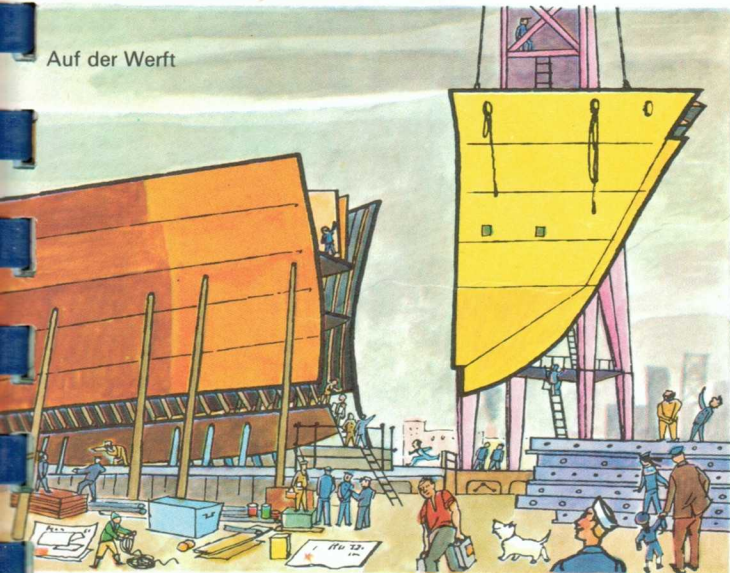


Große Gebiete Afrikas sind heute noch heißer, dichter Urwald oder öde Steppe; dort leben viele Vögel, Insekten und wilde Tiere, doch auch Menschen leben in versteckten Urwaldhöfen. Über die ganze Breite Afrikas dehnt sich die größte Wüste der Erde, die Sahara, aus. Die Wüstenbewohner müssen alle paar Wochen ihre Zelte packen und neue Weideplätze für ihre Schafe und Ziegen suchen. Doch Peters Schiff hat an der Westküste, in Lagos, einem aufblühenden afrikanischen Hafen, angelegt. Er gehört zum Staat Nigeria, dort wachsen viele neue Städte mit modernen Bauten und Fabriken heran wie bei uns in Europa. Besonders freut sich Peter, daß er auf den Gebäuden der Alpina die Flagge der Schweizerischen Reederei wehen sieht, also auch hier ein Stück Schweiz. Mit seinem Tropenhelm wandert er wie ein richtiger Weltenbummler durch die bunte Hafenstadt. Die CALANDA lädt unterdessen Kakao, Baumwolle und viele, viele Säcke Erdnüsse und Ölsamen. Doch die größte Ladung sind diesmal riesige Baumstämme, welche bis Rotterdam mitgenommen und von dort aus den Rhein hinauf in die Schweiz befördert werden. Für das Löschen und Laden, besonders aber für das Einbringen der schweren Baumstämme, werden die hier ansässigen Neger eingestellt. Diese sind geschickte und flinke Arbeiter. In ihrer Freizeit musizieren und tanzen sie mit großer Freude und Begeisterung.

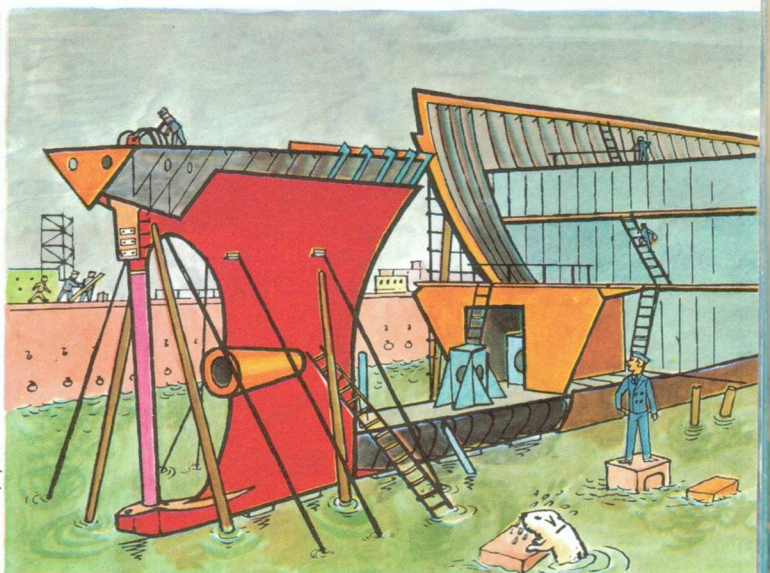


Am Schiffsboden setzen sich sehr rasch Muscheln fest, die ihn mit einer rauen, oft zentimeterdicken Schicht bedecken. Deswegen muß das Schiff von Zeit zu Zeit ins Dock; dort wird es trockengelegt und der Muschelbesatz abgeschlagen. Dann erhält der gesamte Schiffsboden einen neuen rost-schützenden Farbanstrich. Nach Reinigung des Schiffes wird Wasser in das Dock gelassen und die CALANDA braucht nur aufzuschwimmen.

Auf der Werft



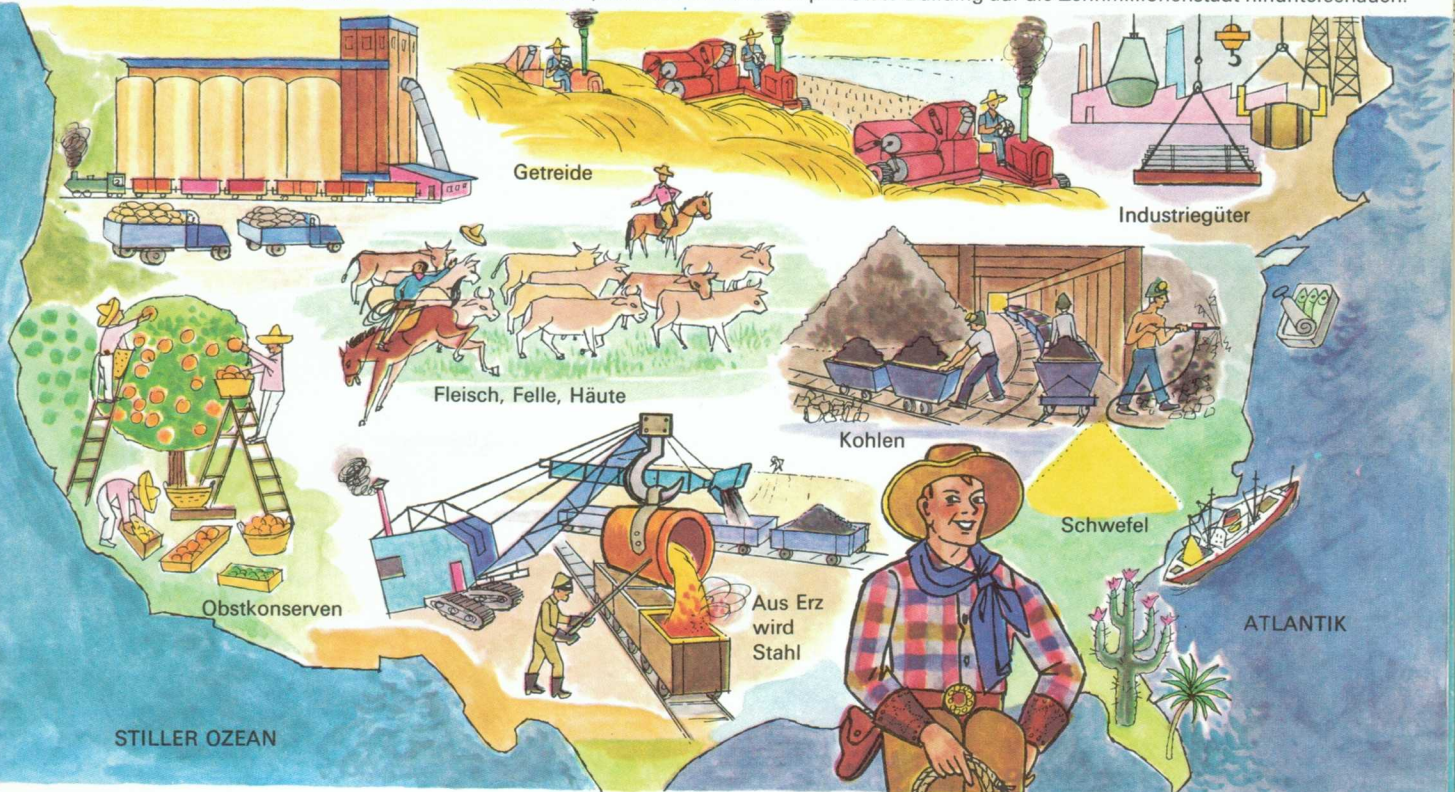
Jetzt hat Peter Zeit, sich eine Werft anzuschauen. Das ist eine Fabrikanlage mit Schiffbauhallen und Werkstätten. Auf der Helling, so heißt eine schiefe Ebene, deren Kopfseite ins Wasser mündet, wird der Schiffskörper zusammgebaut. Hier wird gerade der in der Montagehalle gebaute Bug durch den Werftkran zum Stapelplatz gebracht und an den Rumpf angesetzt. Beauftragte der Reederei nehmen den Neubau in Augenschein.



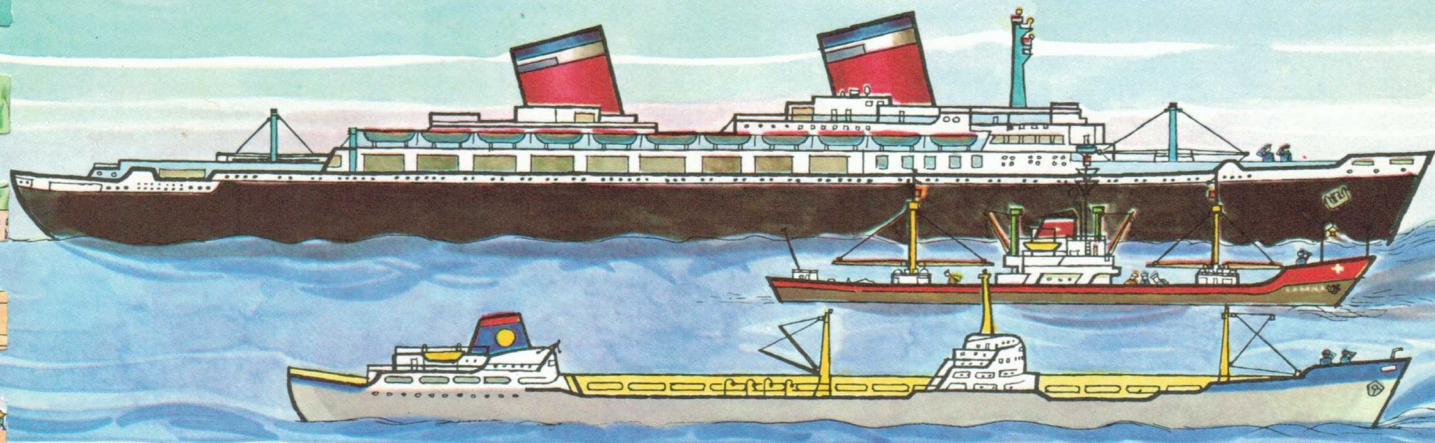
Alle diese großen Teile, von denen einzelne ein Gewicht bis zu 40 t haben, werden in den Bauhallen zusammengesweißt. Auf der Helling werden diese „Kolle“ dann Stück um Stück zusammengesetzt, bis der Rumpf erstmalig im schmunken Farbenkleid daliegt. Der große Tag des Stapellaufs kommt, das neue Schiff wird festlich getauft, dann beginnt der Innenausbau.



Zum erstenmal erlebt Peter New York. Jedes einfahrende Schiff grüßt die berühmte Freiheitsstatue, und hinter der riesigen Brooklyn-Bridge, der ersten Hängebrücke über den East River, baut sich wie eine mächtige Burg die Silhouette der Stadt auf. Peter freut sich schon auf die Stadtrundfahrt; zum Abschluß will er vom höchsten Gebäude der Welt, dem 380 m hohen Empire State Building auf die Zehnmillionenstadt hinunterschauen.



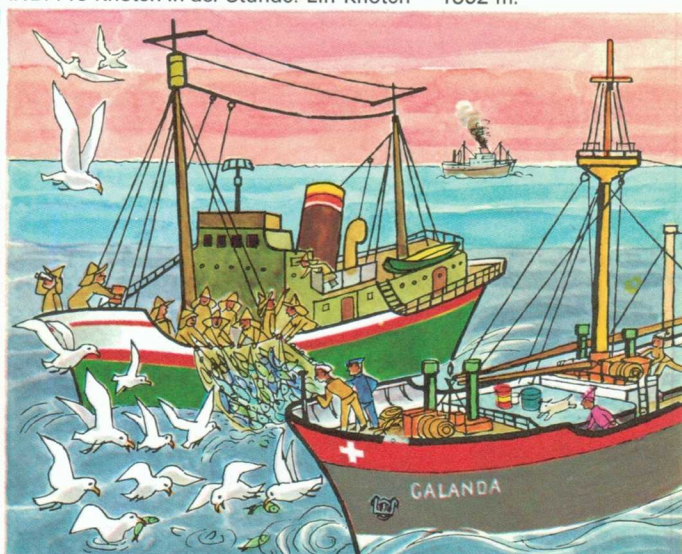
Die USA sind ein großer Kontinent, der vom Stillen bis zum Atlantischen Ozean reicht und in dem man von Süden nach Norden 2500 km und von Westen nach Osten 5000 km reisen kann. Auf den weiten Weizenfeldern Nordamerikas werden zur Ernte große Maschinen verwendet, und mächtige Getreidesilos nehmen das Korn auf. Unübersehbare Viehherden werden von Cowboys auf die saftigen Weiden getrieben, und aus den Städten des Mittleren Westens kommen das kräftige Corned Beef und der Fleischextrakt zu uns. An der Atlantikküste ist der Fischfang lebenswichtig. Im Osten der USA gibt es viele Kohlenbergwerke und riesige Hüttenwerke, in welchen das Eisenerz zu Stahl verarbeitet wird. Die CALANDA lädt 5 Tage und nimmt Industriegüter und Stahl sowie eine kleine Beiladung von Getreide für die Schweiz mit. Das ist Peter als rassischer Cowboy.



Wie klein scheint doch unsere CALANDA, wenn sie auf dem Meer solchen Riesen begegnet. Dies hier ist die amerikanische „United States“, mit einer Länge von 302 m und mit 2000 Fahrgästen und einer Besatzung von 1000 Mann. Sie ist zur Zeit das schnellste Passagierschiff der Welt, sie fährt bis zu 35 Knoten. Der 256 m lange Großtanker fährt 16 Knoten, die CALANDA 15 Knoten in der Stunde. Ein Knoten = 1852 m.



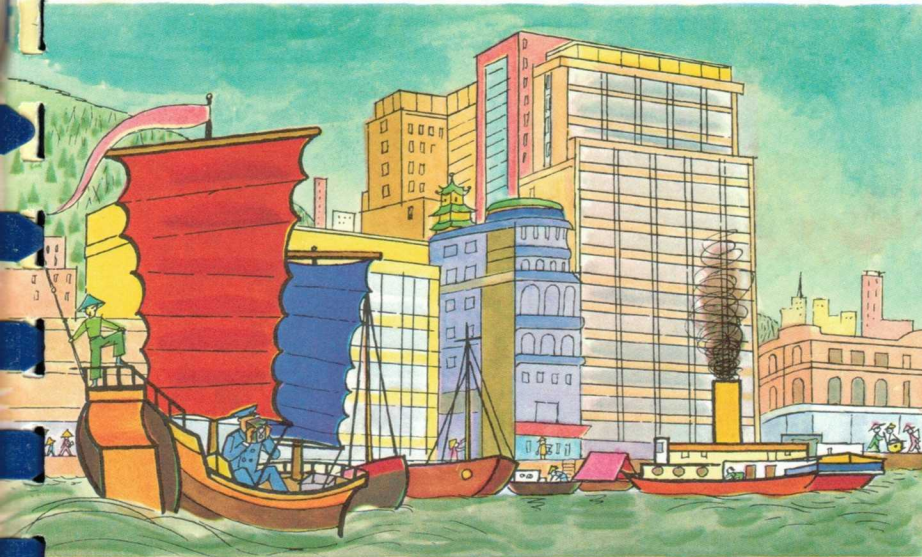
Wenn der SOS-Ruf ertönt, heißt das „ein Schiff in höchster Not“. Eine Kette von Seenotwachen und Beobachtungsstellen entlang der Küste nimmt Tag und Nacht jeden Notruf auf und gibt ihn sofort an die Seenotzentrale weiter, die ihrerseits durch Sprechfunk Seenot-Rettungsboote und Rettungskreuzer einsetzt. Diese sind mit UKW-Sprechfunkanlage, Sprungnetz und Lazarett ausgerüstet.



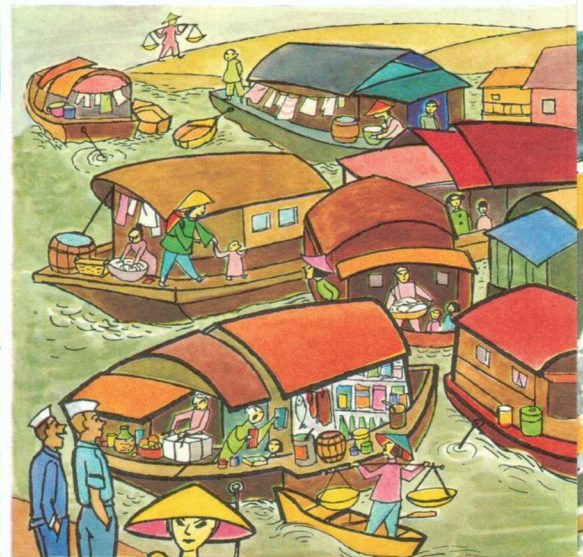
Hier begegnet die CALANDA einem Fischdampfer, diese sind die wichtigsten Zubringer der Fischerei. Sie besitzen ein möglichst großes Vordeck für das Entleeren des Schleppnetzes sowie für das Sortieren und Schlachten der Fische. Diese Fischdampfer trotzen jedem Sturm. Die Fangreise dauert bis zu einem Monat.



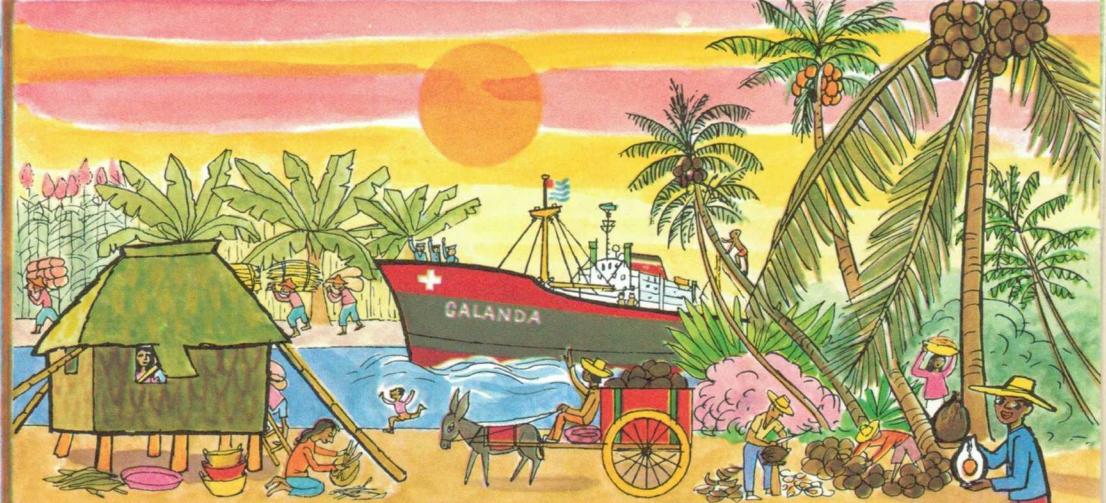
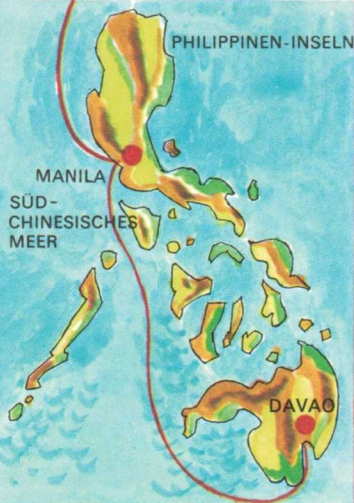
Weit draußen vor jedem Hafen liegt ein Lotsendampfer. Sobald er das Lotsensignal am aufkommenden Schiff entdeckt hat, steigt ein Seelotse in das kleine Boot und wird zum Schiff versetzt. Vor der Einfahrt in den Hafen wird die Führung des Schiffes einem Hafenlotsen übergeben. Dann gibt das Schiff Signal, wieviel Schlepper es „auf den Haken“ nehmen sollte, und schon kommen diese kleinen langsclotigen Gesellen schwarzquäsend andampft. Von Bord der CALANDA werden die Leinen herübergegeben und über die dicken Haken des Schleppers gestreift. Mit dem Augenblick, wo die Schlepper zu ziehen beginnen, stoppt das Seeschiff seine Maschine. Es wird jetzt geschleppt, sachte an die Kaimauer heranbugsiert und dort an den mächtigen Eisenpollern festgemacht. Wieder einmal ist Peter von einer großen Reise gesund und glücklich zurückgekehrt.



Das ist Hongkong, das heißt chinesisch „duftender Sund“, an der Südküste Chinas gelegen. Auf einer Dschunke, die im modernen Hafen kreuzt, knipst Peter Erinnerungsbilder. Der neue Teil dieser Stadt mit seinen Banken, Hotels, Geschäfts- und Hochhäusern ist europäisch gebaut, aber viel interessanter ist die Altstadt mit ihren engen Straßen.

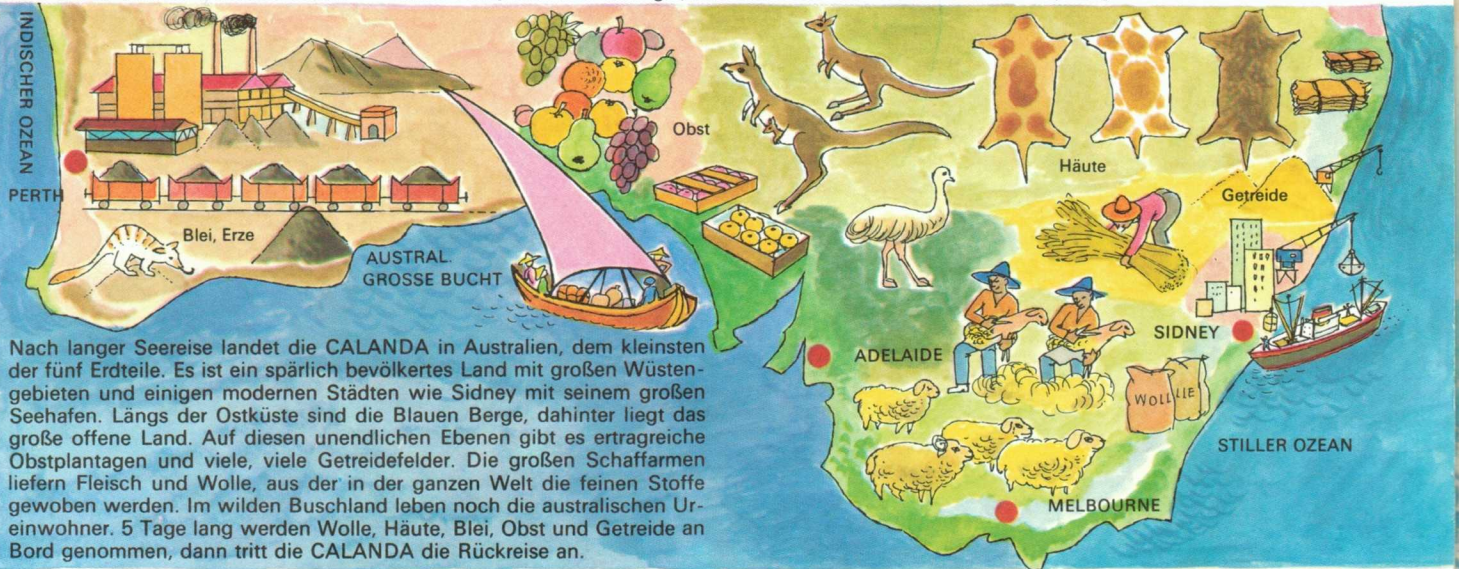


Das Meer liefert die Nahrung, ist Straße und Heim zugleich. Wo es an Land mangelt, ziehen die Menschen auf Wasser, auf ihren Dschunken und Booten werden sie geboren, leben und sterben dort, eine kleine Stadt für sich.



Die Philippinen sind klein und bergig. Sie liegen nahe am Äquator und haben heißes, feuchtes Klima.

Die Eingeborenenhäuser sind leicht und zum Schutz gegen Hochwasser auf Stelzen gebaut. Eine Art Bananenstaude liefert den Manilahanf, aus dem die Schiffsseile gemacht sind. Der Stamm der Kokospalme ist ein wertvolles Holz, und aus dem getrockneten Kern der Kokosnuß, der Kopro, gewinnt man Öl und Kokosfett.



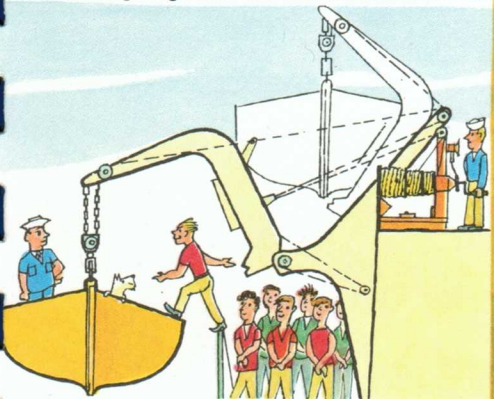
Nach langer Seereise landet die CALANDA in Australien, dem kleinsten der fünf Erdteile. Es ist ein spärlich bevölkertes Land mit großen Wüstengebieten und einigen modernen Städten wie Sidney mit seinem großen Seehafen. Längs der Ostküste sind die Blauen Berge, dahinter liegt das große offene Land. Auf diesen unendlichen Ebenen gibt es ertragreiche Obstplantagen und viele, viele Getreidefelder. Die großen Schaffarmen liefern Fleisch und Wolle, aus der in der ganzen Welt die feinen Stoffe gewoben werden. Im wilden Buschland leben noch die australischen Ureinwohner. 5 Tage lang werden Wolle, Häute, Blei, Obst und Getreide an Bord genommen, dann tritt die CALANDA die Rückreise an.



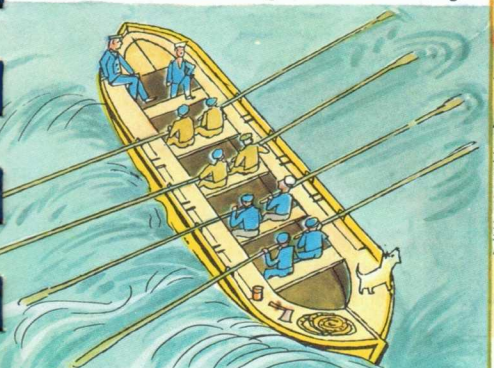
Vor Antritt der Reise wird die Besatzung für den Ernstfall geschult und geprüft, jeder Mann hat im Seenotfall seine bestimmten Aufgaben zu erfüllen.



In der fest verschnürten Schwimmweste kann sich selbst ein Nichtschwimmer über Wasser halten. Auf den Rettungsringen steht der Name des Schiffes.



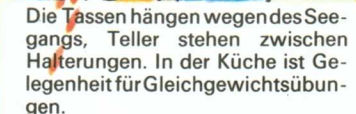
Das Boot wird rasch ausgeschwungen, zum untersten offenen Deck gefiert und bestiegen.



Die Schiffsglocke ruft zum Bootsmanöver – Ruderübung. Ausrüstung: Mast, Segel, Proviant, Trinkwasser, Verbandskasten. Übungen am Rettungsboot.



Ein schweres Gewitter mit Blitz und Donner ist im Anzug, zum erstenmal erlebt Peter einen Sturm auf hoher See. Die Wellen werden länger, überall bilden sich weiße Schaumkämme, das Rollen der See wird stark und stoßartig. Tiefhängende Wolken jagen dahin, und Regenböen peitschen hernieder. Der Kapitän gibt Anordnungen. Alles muß gesichert und verschlossen werden, damit es bei dem Unwetter nicht zerschlagen wird. Feuerlösch- und Rettungsgeräte müssen bereit sein. Stunde um Stunde boxt sich so die CALANDA tapfer durch die brodelnde See.

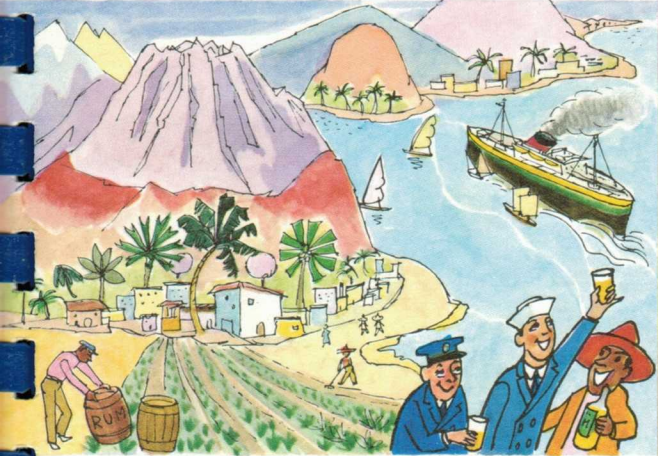


Die Tassen hängen wegen des Seegangs, Teller stehen zwischen Halterungen. In der Küche ist Gelegenheit für Gleichgewichtsübungen.

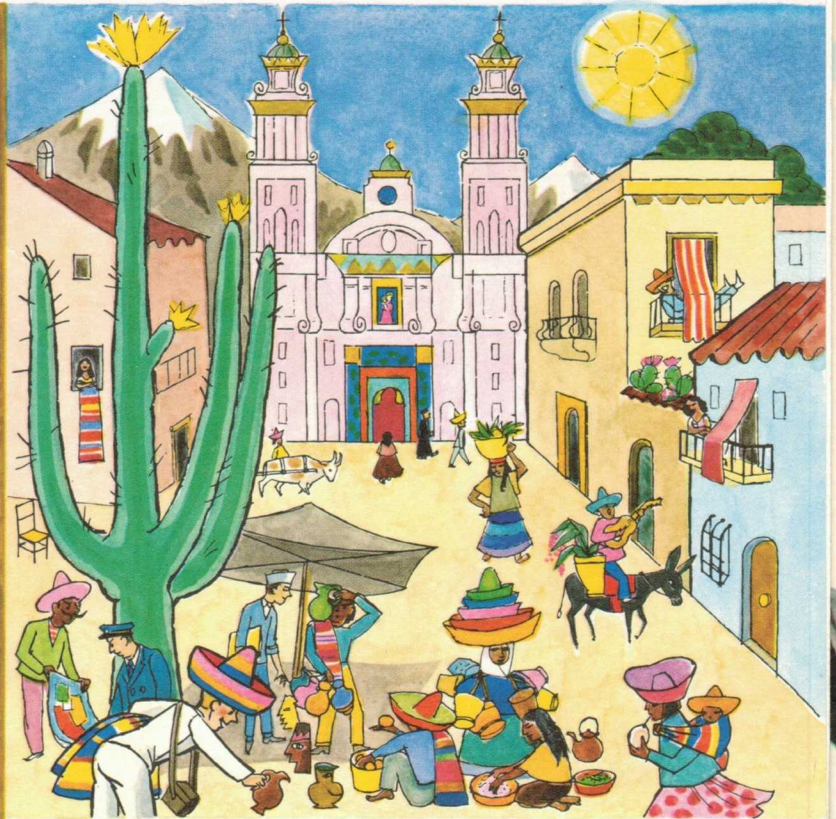
Die Wellenberge werden so hoch, daß die CALANDA tief in die Wellentäler hineinsinkt. Das Rollen der See wird zum Getöse, immerfort hebt und senkt sich das Vorschiff und wird unaufhörlich überspült. Die Luft wird durch den Wasserstaub verschleiert.



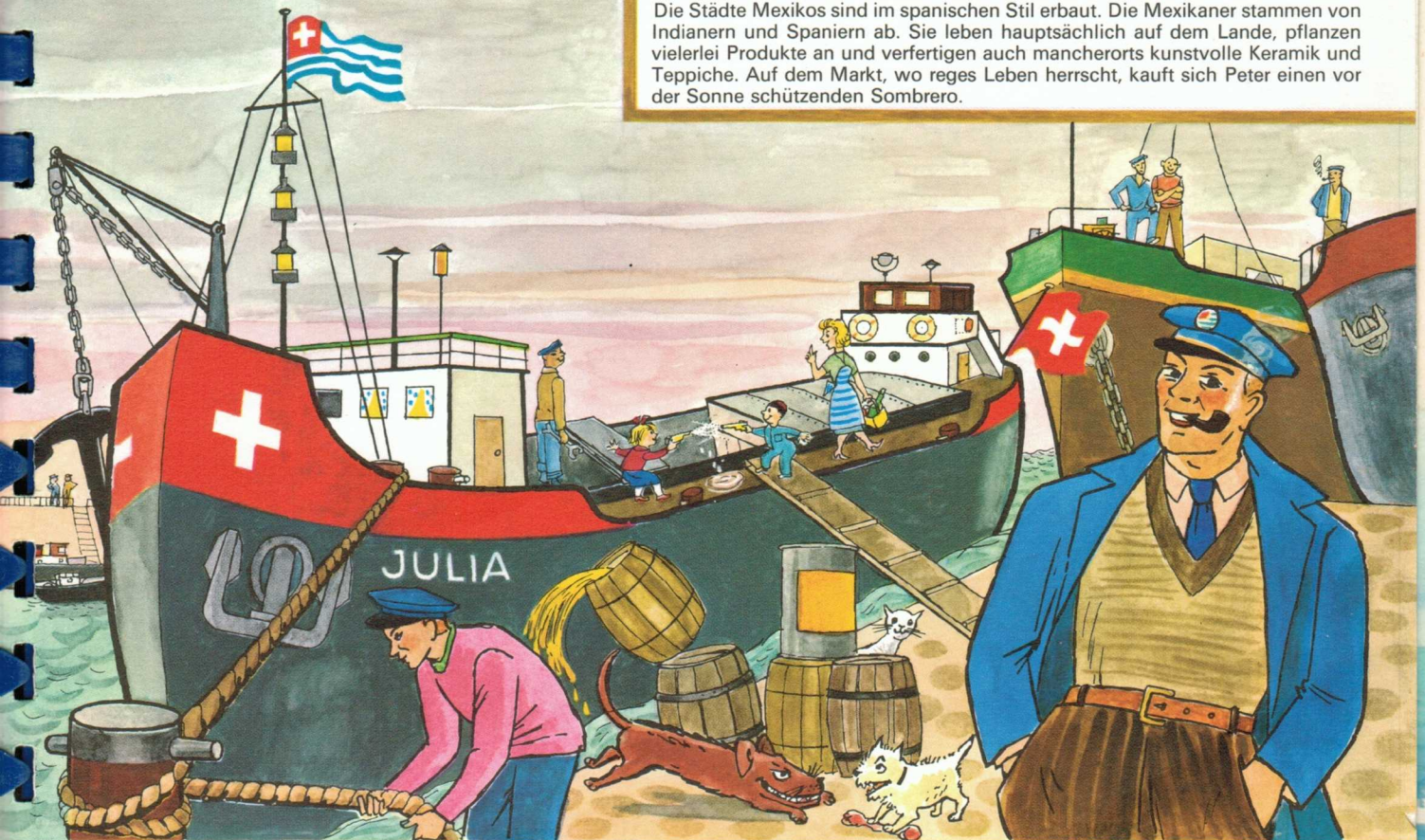
In Westindien gibt es modernste Zuckerrohr-Plantagen, vor allem aber die zentnerschweren Fruchttrauben der Bananen.



Die kleinen Länder Mittelamerikas haben hohe Vulkanberge und malerische Häfen. Das Klima ist sehr heiß, der Durst ist groß.



Die Städte Mexikos sind im spanischen Stil erbaut. Die Mexikaner stammen von Indianern und Spaniern ab. Sie leben hauptsächlich auf dem Lande, pflanzen vielerlei Produkte an und verfertigen auch mancherorts kunstvolle Keramik und Teppiche. Auf dem Markt, wo reges Leben herrscht, kauft sich Peter einen von der Sonne schützenden Sombbrero.



Sechs Jahre lang hat Peter alle Meere befahren und die Welt kennengelernt. Aber dann ist für ihn der Augenblick gekommen, von der Hochseefahrt Abschied zu nehmen. Sein größter Wunsch, Rheinschiffer mit eigenem Schiff auf dem Rhein zu werden, wird erfüllt. Nach einer fröhlichen Hochzeit in Seelisberg bezieht er mit seiner jungen Frau sein Schiff, die „Julia“. Jetzt lebt er glücklich und zufrieden auf dem Rhein.

