



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Handbuch für das Berufs- und Fachschulwesen**

**Kühne, Friedrich Alfred**

**Leipzig, 1929**

Seefahrtsschulen Von Dr. Otto Fulst, Geh. Regierungsrat und  
Reichsbeauftragtem für das Seefahrtsschulwesen in Berlin

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-83262](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-83262)

# Seefahrtsschulen

Von Otto Fuls, Berlin

## 1. Geschichtliche Entwicklung

Als in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die deutsche Schifffahrt, die bisher fast nur in der Küstenfahrt beschäftigt gewesen war, anfang, sich an dem transatlantischen Warenaustausch zu beteiligen, fehlte es an Schiffern und Steuerleuten, die die für diese Fahrt erforderlichen Kenntnisse, insbesondere die der Berechnung der Länge auf See, besaßen. Die ersten in dieser Fahrt beschäftigten Schiffe wurden mit ausländischen, vorwiegend holländischen Führern besetzt. Von ihnen wurden die ersten Steuerleute in die Geheimnisse dieser Schiffsführung rein handwerksmäßig eingeweiht. Da auf diese Weise die immer lebhafter werdende Nachfrage nach geeigneten Steuerleuten nicht befriedigt werden konnte, so begannen bald ältere Kapitäne an Land junge Seeleute in der „Steuermannskunst“ zu unterweisen, wobei es sich allerdings nur um eine auf jede innere Einsicht verzichtende Abrichtung handelte.

In richtiger Erkenntnis der Bedeutung eines gründlichen Unterrichts der angehenden Steuerleute, und um einen genügenden Nachwuchs an Steuerleuten und Schiffern sicherzustellen, wurden zunächst nur vereinzelt, später in allen wichtigen Hafenorten aus privaten, durch Schiffsfahrts- und Kaufmannskreise oder durch wissenschaftliche und gemeinnützige Gesellschaften aufgebrachte Mittel geeignete Lehrer mit dem Unterricht der jungen Seeleute betraut. So wurde mit Unterstützung der Admiralität die erste „Navigationschule“ in Hamburg im Jahre 1749 ins Leben gerufen. Ihr folgte bald eine ähnliche in Emden und in größerem Abstände in Bremen (1798) und in Lübeck (1808). Es ist bemerkenswert, daß der Unterricht an allen diesen privaten Schulen noch stark unter niederländischem Einfluß stand, indem an ihnen holländische Lehrbücher und holländische Tafelwerke benutzt, zum Teil, wie in Emden, sogar in holländischer Sprache unterrichtet wurde.

In eine neue Epoche trat das Seefahrtsschulwesen unmittelbar nach Beendigung der Freiheitskriege durch Verstaatlichung der Schulen. Den Anfang machte wieder Hamburg (1816). Ihm folgte Preußen (1817), Lübeck (1820) und Bremen (1825). Die erste preussische Seefahrtsschule war die „Höhere Schifffahrtsschule“ in Danzig, die nach einem groß angelegten Plan errichtet war, der sie über die Schulen der übrigen Länder erhob, aber nie ganz durchgeführt wurde. Bald darauf

wurde eine Reihe anderer auf die ganze preussische Küste verteilter Schulen, deren Lehrplan aber hinter dem der Danziger Schule zurückblieb, errichtet.

Der Gründung staatlicher Seefahrtsschulen folgte bald die Einrichtung von Berufsprüfungen, von deren Bestehen die Zulassung zum Schiffergewerbe abhängig gemacht wurde. Diese Prüfungen hatten zunächst nur lokale Gültigkeit, sie wurden von den übrigen Staaten nicht anerkannt. Form und Inhalt der Prüfungen waren wie der Unterricht in den Schulen der einzelnen Länder sehr verschieden. Hierin trat erst Wandel ein, als im Jahre 1869 vom Norddeutschen Bund ein einheitlicher Befähigungsnachweis eingeführt wurde. Die unmittelbare Wirkung hiervon war, daß fortan sämtliche deutsche Seefahrtsschulen nahezu gleich organisiert waren.

Bis zum Jahre 1925 wurde zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses zum Seeschiffer oder Seesteuermann neben einer praktischen Ausbildung nur eine Prüfung verlangt; eine Schulausbildung war nicht vorgeschrieben. Da bei den Prüfungen stereotype, für längere Zeit gültige Prüfungsaufgaben, die allen Schulen bekannt waren, gestellt wurden, so entwickelte sich der Unterricht an den Seefahrtsschulen im Laufe der Jahre zu einer reinen Vorbereitung auf die Prüfungen, die nur zu oft in Drill ausartete. Dieser Mißstand ist erst beseitigt durch die „Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. Juli 1925“ (Reichsgesetzblatt II S. 714), durch die eine Prüfung als Abschluß einer Schulausbildung gefordert wird. Infolge dieser Verordnung war im Jahre 1926 eine vollständige Umstellung der Seefahrtsschulen erforderlich.

## 2. Organisation

Nachdem der Besuch einer Seefahrtsschule zur Bedingung für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Seeschiffer oder Seesteuermann gemacht war, war es erforderlich, den Seefahrtsschulen aller Länder des Reichs eine einheitliche Organisation zu geben. Zu dem Zwecke ist bestimmt, daß die Seefahrtsschulen als solche von den Zentralbehörden der Länder im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister anerkannt werden müssen. Für diese Anerkennung sind gemeinsame Richtlinien vereinbart, die sich auf die Ausstattung der Schulen mit Lehrmitteln und auf die Zusammensetzung des Lehrkörpers beziehen. Ferner bedürfen auch die Lehrpläne der Zustimmung des Reichsverkehrsministers. So ist es erreicht, daß tatsächlich alle deutschen Seefahrtsschulen nach demselben Lehrplan, auf den sich die Länder geeinigt haben, unterrichten. Zur Überwachung der Durchführung der Lehrpläne hat der Reichsverkehrsminister das Recht, durch einen Sachverständigen, den „Reichsbeauftragten für das Seefahrtsschulwesen“ Einblick in den Unterricht nehmen und die Prüfungen beaufsichtigen zu lassen. Um die Schulen in ständiger Fühlung mit der Schifffahrt zu halten, ist ein „Fachauschuß für das Seefahrtsschulwesen“ eingesetzt, dem Vertreter der Seefahrtsschulen, der Reedereien und der Schiffs-offiziere angehören. Den Vorsitz führt der Reichsbeauftragte für das Seefahrtsschulwesen. Diesem Ausschuß liegt auch die Beratung aller Ausbildungs-

fragen ob, insbesondere die der Lehrpläne und der nicht durch die Verordnung selbst geregelten Prüfungsbestimmungen, deren Erlaß dem Reiche oder den Länderregierungen vorbehalten ist. Diese Vorschriften sind zusammen mit den Lehrplänen im Reichsministerialblatt 1926 Seite 850—857 veröffentlicht.

Entsprechend den verschiedenen Graden von Schiffs-offizieren halten die Seefahrtsschulen im allgemeinen fünf verschiedene Lehrgänge ab, nämlich für Schiffer auf Küstenfahrt, für Steuerleute auf kleiner Fahrt, für Schiffer auf kleiner Fahrt, für Steuerleute auf großer Fahrt und für Schiffer auf großer Fahrt. Die Lehrgänge zum Steuermann und zum Schiffer auf großer Fahrt bilden einen zusammengehörigen Ausbildungsgang, der aber durch eine praktische Betätigung als Steuermann unterbrochen wird. Nicht an allen Seefahrtsschulen werden Lehrgänge jeder Art abgehalten. Alle staatlichen Seefahrtsschulen haben Lehrgänge für die große Fahrt, einige verzichten aber auf die Lehrgänge für die Küstenfahrt und die kleine Fahrt. Einige wenige Schulen (die von der Reichsmarine im Rahmen der Marineschule für Gewerbe und Technik eingerichteten Seefahrtsschulen und eine vom Kreise Jork in Grünendeich unterhaltene Winterschule) bilden nur Steuerleute auf kleiner Fahrt und Schiffer auf Küstenfahrt aus. Außer den angeführten Lehrgängen finden an den meisten staatlichen Seefahrtsschulen noch Sonderlehrgänge zur Vorbereitung auf die Prüfung zum Bordsunker II. Klasse statt, die aber nur lose mit der übrigen Schule zusammenhängen. Die Prüfungen werden von den Oberpostdirektionen abgenommen.

Vor dem Eintritt in einen Lehrgang der Seefahrtsschule müssen die Schüler praktisch ausgebildet sein und zwar müssen die Schiffer auf Küstenfahrt sowie die Steuerleute auf kleiner Fahrt und die Steuerleute auf großer Fahrt eine Seefahrzeit als Decksmann von mindestens 50 Monaten zurückgelegt haben, wovon ein Teil auf Segelschiffen abgeleistet sein muß. Bei den Steuerleuten, die in der Hochseefischerei tätig sein wollen, ist anstelle der Fahrzeit auf Segelschiffen eine solche auf Hochseefischereifahrzeugen vorgeschrieben. Die Schiffer auf kleiner und großer Fahrt müssen vor dem Eintritt in die entsprechenden Lehrgänge nach der Zulassung als Steuermann außerdem noch 24 Monate als Steuermann gefahren haben.

Die Erwerbung der Segelschiffsfahrzeit begegnet jetzt infolge der schnellen Abnahme der Zahl der Segelschiffe großen Schwierigkeiten. Um nicht ganz auf die besonders wertvolle Segelschiffsausbildung verzichten zu müssen, sind Schulschiffe eingerichtet, die vom Deutschen Schulschiffverein mit staatlicher Unterstützung unterhalten werden. Außerdem haben einige Segelschiffsreedereien auf ihren frachtfahrenden Segelschiffen Vorkehrungen getroffen, eine größere Zahl von Schiffsjungen zu Ausbildungszwecken an Bord zu nehmen.

Zur Aufnahme in die Lehrgänge der Seefahrtsschulen ist außer dem Nachweis der vorgeschriebenen Seefahrzeit nur Volksschulbildung vorgeschrieben. In den Lehrgängen für die große Fahrt hat aber ein beträchtlicher Teil der Schüler die Reife für die Obersekunda einer höheren Schule. Die Zahl solcher Schüler ist in ständigem, starkem Ansteigen begriffen. Die Verschiedenheit der Vorbildung der Schüler

erschwert den Anfangsunterricht in dem Lehrgange zum Steuermann auf großer Fahrt außerordentlich. Man hat daher diesem Lehrgang einen zweiklassigen Aufbau gegeben. In die „Vorklasse“, in der vorwiegend die Hilfswissenschaften der Nautik (Mathematik, Physik, Astronomie) gelehrt werden, können Schüler mit besserer Vorbildung verspätet eintreten und doch das Ziel der Klasse erreichen. In die „Hauptklasse“ werden nur Schüler aufgenommen, die die „Vorprüfung“, d. i. die Abschlußprüfung der Vorklasse bestanden haben. Auf diese Weise ist es erreicht, daß das Schülmateriale der Hauptklasse einigermaßen homogen ist.

Die Dauer der Lehrgänge ist wie folgt festgesetzt. Es dauert der Lehrgang zum

Schiffer auf Küstenfahrt . . . . .	4 Wochen	( 3)
Steuermann auf kleiner Fahrt . . . . .	14	„ (14)
Schiffer auf kleiner Fahrt . . . . .	14	„ (14)
Steuermann auf großer Fahrt . . . . .	60	„ (45)
und zwar Vorklasse . . . . .	20	„ (20)
Hauptklasse . . . . .	40	„ (25)
Schiffer auf großer Fahrt . . . . .	40	„ (25)

Die eingeklammerten Zahlen geben die Dauer der Lehrgänge während der Übergangszeit von den alten zu den neuen Vorschriften an. Die Abkürzung der Lehrgänge während einer kurzen Zeit war nötig, damit nicht durch die plötzliche erhebliche Verlängerung der Lehrgänge ein Mangel an Steuerleuten eintrete.

Unterrichtsfächer sind: Deutsche Sprache, Englische Sprache, Mathematik (in den unteren Klassen dafür Rechnen), Physik, Nautik, Wetter- und Meereskunde, Seemannschaft, Signalwesen, Schiffskunde, Schiffsmaschinenkunde, Küsten- und Handelsgeographie, Gesezeskunde und Gesundheitspflege. Die Zahl der wöchentlich zu erteilenden Lehrstunden ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen.

Zusammenstellung der in den Lehrgängen wöchentlich zu erteilenden Lehrstunden:

Unterrichtsfächer	Lehrgang zum					Schiffer auf großer Fahrt
	Schiffer auf Küstenfahrt	Steuermann auf kl. Fahrt	Schiffer auf kleiner Fahrt	Steuermann auf großer Fahrt		
				Vor-klasse	Haupt-klasse	
Deutsche Sprache . . . . .	4	3	3	3	1	1
Englische Sprache . . . . .	—	—	—	4	4	4
Mathematik (Rechnen) . . . . .	4	3	3	16	1	2
Physik . . . . .	—	—	—	3	4	4
Nautik . . . . .	12	12	12	—	12	6
Wetter- und Meereskunde . . . . .	—	—	—	—	1	2
Seemannschaft . . . . .	3	3	2	3	2	1
Signalwesen . . . . .						
Schiffskunde . . . . .	—	1	2	—	1	2
Schiffsmaschinenkunde . . . . .	—	—		—		
Küsten- und Handelsgeographie . . . . .	—	—	—	1	1	1
Gesezeskunde . . . . .	7	6	7	2	3	6
Gesundheitspflege . . . . .	—	2	1	—	2	1
Zusammen	30	30	30	32	32	32

Der Umfang des Unterrichts in den einzelnen Fächern ist natürlich in den Lehrgängen verschieden, er richtet sich nach den Anforderungen der Schifffahrt in den in Frage kommenden Gebieten. Es mag überraschen, daß dem Unterricht in der Gesetzeskunde eine so große Zahl von Lehrstunden eingeräumt ist. Es ist das in der Eigenart der Schifffahrt begründet. Der Kapitän eines Schiffes ist während der Reise für lange Zeit von der übrigen Welt abgeschlossen und nur auf sich gestellt. Er hat während dieser Zeit nicht nur die ihm durch das öffentliche Recht überwiesenen zahlreichen Pflichten zu erfüllen, sondern er hat sich auch bei Ausübung seiner Berufstätigkeit stets von Überlegungen leiten zu lassen, die eine Vertrautheit mit dem Handels- und Schifffahrtsrecht voraussetzen. Die Gesetzeskunde ist daher bei den Prüfungen aller Grade neben der Nautik ein „Hauptfach“, in dem der Prüfling unbedingt genügende Kenntnisse nachweisen muß, während in den Nebenfächern zwei Versager zulässig sind.

### 3. Die Lehrerfrage

Die Frage, ob die akademische oder die praktisch-seemännische Vorbildung für den Lehrer der Seefahrtsschule die geeignetere Grundlage bilde, ist jahrzehntelang erörtert. Es ist gewiß wünschenswert, daß ein Lehrer, der auf einen praktischen Beruf vorbereiten soll, diesen Beruf selbständig ausgeübt hat. Dieses gilt ohne Zweifel für den Seefahrtslehrer, soweit es sich um die Unterrichtszweige handelt, die den praktischen Seemannsdienst betreffen. Ein Fach wie die Seemannschaft und ähnliche können schließlich von keinem Lehrer unterrichtet werden, der nicht eine volle seemännische Ausbildung genossen hat. Andererseits ist aber zu beachten, daß der Hauptunterricht, die Nautik mit ihren mathematischen, physikalischen und astronomischen Vorkenntnissen, viel größere Anforderungen an die wissenschaftlichen als an die praktischen Fähigkeiten des Lehrers stellt. Um auch diesem und manchem anderen Unterricht gewachsen zu sein, muß der Lehrer neben der praktischen Erfahrung eine gründliche wissenschaftliche Durchbildung und Schulung in diesen Fächern genossen haben, und diese kann sich der Seemann wegen des Mangels geeigneter Bildungsstätten nur schwer erwerben. Man geht daher mehr und mehr dazu über, diesen Teil des Unterrichts akademisch gebildeten Lehrern zu übertragen, nachdem man ihnen vorher durch längere Seereisen auf Segel- und Dampfschiffen der Handelsmarine Gelegenheit zur Erwerbung genügender praktischer Erfahrung des seemännischen Berufes gegeben hat. Dieser Weg ist von mehreren Staaten nach dem Vorgange von Bremen schon seit vielen Jahrzehnten mit gutem Erfolg eingeschlagen worden. Er wird jetzt allgemein durchgeführt werden, nachdem bei der Neuordnung des Seefahrtsschulwesens im Jahre 1925 vereinbart ist, daß nur solche Lehranstalten anerkannt werden sollen, an denen mindestens 30 v. H. aller hauptamtlichen Lehrer akademische Bildung besitzen. An einer Reihe von Schulen wird dieser Hundertsatz erheblich überschritten.

Obwohl allgemein anerkannt ist, daß zu nicht akademisch gebildeten Seefahrtslehrern nur junge durch ihre Begabung ausgezeichnete Schiffsoffiziere zugelassen

werden sollen, die vor dem Eintritt in den Lehrberuf eine geeignete gründliche wissenschaftliche Bildung erhalten haben, hat sich eine Einigung über die Art der Bildungsvermittlung bisher nicht erzielen lassen. Im Laufe der letzten Jahrzehnte sind Versuche verschiedener Art gemacht worden, haben aber früher stets zu einem Mißerfolg geführt. In neuerer Zeit hat Preußen, das früher nur seemannisch gebildete Lehrer hatte, bei Gelegenheit der Neuorganisation des Seefahrtsschulwesens im Jahre 1918 für die Vorbildung der Seefahrtlehrer besondere Einrichtungen getroffen, indem es mit seiner größten Seefahrtsschule, der in Altona, eine Art Seminar für Lehreranwärter verbunden hat. Für den Lehrgang in diesem Seminar sind 6 Semester vorgesehen. Neben dem wissenschaftlichen Unterricht der Anwärter geht eine Unterweisung in der Methodik des Unterrichts, verbunden mit praktischen Lehrübungen, einher. Die Ausbildung findet ihren Abschluß durch eine Prüfung, deren Bestehen Bedingung für die Anstellung des Anwärters ist. Die wissenschaftliche Ausbildung erfolgt in erster Linie durch den Besuch der Vorlesungen der Hamburger Universität und des dortigen technischen Vorlesungswesens. Unterrichtszweige, für die an den dortigen Bildungsstätten keine Gelegenheit gegeben ist, werden durch besondere Lehrer an der Anstalt selbst behandelt. An der Seefahrtsschule in Hamburg wird jetzt eine ähnliche Einrichtung getroffen.

#### 4. Statistisches.

Vor dem Kriege gab es in Deutschland 18 Seefahrtsschulen, und zwar die 12 preußischen Schulen in Pillau, Danzig, Stettin, Stralsund, Barth, Flensburg, Apenrade, Altona, Geestemünde, Limmel, Leer und Papenburg, ferner die beiden mecklenburgischen in Rostock und Wustrow, die oldenburgische in Eisfleth und endlich die hanseatischen in Lübeck, Bremen und Hamburg. Hierzu kamen in Preußen noch 6 Vorschulen, die eine Art Fortbildungsunterricht für junge Seeleute erteilten, daneben sich aber auch mit der Vorbereitung auf die Prüfungen zum Küstenschiffer und Kleinschiffer befaßten.

Nach dem Kriege wurden in Preußen sämtliche Vorschulen und die Seefahrtsschulen in Pillau, Apenrade, Limmel, Stralsund, Barth und Papenburg sowie die mecklenburgische Schule in Rostock aufgehoben. Die Danziger Schule ging zwar durch die Abtretung dieser Stadt für Deutschland verloren, wird aber vom Freistaat Danzig in beschränktem Umfange aufrecht erhalten. Es bestehen somit zur Zeit noch 10 Seefahrtsschulen, davon 5 in Preußen (Stettin, Flensburg, Altona, Wesermünde und Leer) und je eine in Mecklenburg (Wustrow), Oldenburg (Eisfleth), Lübeck, Bremen und Hamburg.

Über die Zahl der Schüler der Seefahrtsschulen geben die vom Reichsbeauftragten für das Seefahrtsschulwesen alljährlich herausgegebenen „Statistischen Zusammenstellungen der Ergebnisse der im Deutschen Reich abgehaltenen Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann“ ein gutes Bild. In der unten angegebenen Übersicht ist die Zahl der im Jahre 1927 an den Seefahrtsschulen abgehaltenen Lehrgänge und deren Schüler aufgeführt, soweit sie zur Prüfung zugelassen sind. Die

Zahl der Prüflinge, die die Prüfung bestanden haben, ist in Klammern beigelegt. Es ist zu beachten, daß die statistischen Angaben für das Jahr 1927 zum Teil weit von den Mittelwerten abweichen. Infolge der Verlängerung der Lehrgänge und der Einführung eines neuen Prüfungsverfahrens im Jahre 1926 hatte ein ungewöhnlicher Andrang zu den Prüfungen der letzten vorhergegangenen Jahre stattgefunden, dem ein starker Besuchsrückgang in den nächsten Jahren folgte. Außerdem war durch Verlängerung der praktischen Ausbildungszeit der Zustrom zu verschiedenen Lehrgängen fast ganz unterbunden. Angenähert normal sind nur die Zahlen für den Besuch der Lehrgänge zum Schiffer auf großer Fahrt. Wenn in den übrigen Lehrgängen das Gleichgewicht wieder hergestellt sein wird, so wird die Besuchsziffer in den Lehrgängen zum Steuermann auf großer Fahrt 300 sicher überschreiten.

Von einer Anführung der Zahlen über die Prüfungen zum Schiffer auf Küstenfahrt ist Abstand genommen, da sich diese Prüflinge zum großen Teil privatim auf die Prüfung vorbereiten lassen. Die Seefahrtsschulen halten nur gelegentlich einmal einen Lehrgang für Schiffer auf Küstenfahrt ab.

Die Statistik des Reichsbeauftragten gibt auch Aufschluß über das Lebensalter der Prüflinge. Die Schwankungen sind bei den niederen Graden recht bedeutend (20—60 Jahre), bei den höheren geringer. Das mittlere Alter der Prüflinge zum Steuermann auf großer Fahrt beträgt etwa 22, der Prüflinge zum Schiffer auf großer Fahrt etwa 26 Jahre.

Zahl der Lehrgänge und der zur Prüfung gelangten Schüler der Seefahrtsschulen im Jahre 1927.

Die eingeklammerten Zahlen geben die Prüflinge an, die die Prüfung bestanden haben.

Seefahrtsschule in	Steuermann auf kleiner Fahrt		Schiffer auf kleiner Fahrt		Steuermann auf großer Fahrt				Schiffer auf großer Fahrt	
	Zahl der		Zahl der		Vorklasse		Hauptklasse		Zahl der	
	Lehrgänge	Prüflinge	Lehrgänge	Prüflinge	Lehrgänge	Prüflinge	Lehrgänge	Prüflinge	Lehrgänge	Prüflinge
Stettin . . . . .	1	9 (9)	1	1 (1)	2	21 (19)	2	10 (10)	1	7 (7)
Flensburg . . . . .	1	2 (2)	1	3 (3)	2	6 (6)	1	3 (2)	1	9 (8)
Altona . . . . .	3	19 (19)	1	1 (1)	4	68 (60)	3	35 (33)	4	49 (48)
Wesermünde . . . . .	3	31 (30)	2	11 (11)	2	19 (15)	2	8 (8)	2	10 (10)
Leer . . . . .	1	12 (11)	1	2 (2)	2	18 (14)	2	16 (15)	1	24 (20)
Hamburg . . . . .	3	19 (19)	—	—	4	41 (39)	4	20 (20)	5	65 (62)
Bremen . . . . .	—	—	—	—	3	21 (21)	3	9 (9)	3	41 (39)
Wustrow . . . . .	—	—	—	—	2	15 (14)	2	7 (6)	2	16 (13)
Elsfleth . . . . .	—	—	—	—	2	13 (12)	2	7 (4)	2	17 (16)
Lübeck . . . . .	—	—	—	—	2	14 (12)	2	7 (6)	1	17 (15)
Zusammen	12	92 (90)	6	18 (18)	25	236 (212)	23	122 (113)	22	255 (238)

### 5. Bedeutung der Seefahrtsschulen

Die Bedeutung und der Wert der Seefahrtsschulen für die Schifffahrt liegt auf der Hand. Ohne einen gut vorgebildeten Schiffsoffizierstand ist eine Schifffahrt überhaupt undenkbar. Die vielen Gefahren und Zufälligkeiten, denen Schiff und Ladung auf See ausgesetzt sind, erfordern zu ihrer Überwindung eine intelligente Führung, die mit dem inneren Wesen aller in Betracht kommenden Fragen voll vertraut ist. Mit der Bervollkommnung der Schiffe, mit dem Ausbau ihrer Größe und Schnelligkeit wachsen die Gefahren und damit das Bedürfnis nach gründlicherer Unterweisung der Führer nach Umfang und Tiefe.

Gedeihen der Schifffahrt und Wohlergehen der Schiffsoffiziere gehen Hand in Hand. So legt die Seefahrtsschule auch den Grund für die wirtschaftliche Entwicklung des Schiffsoffizierstandes. Für viele Schüler, hauptsächlich der niederen Klassen, bei denen die Schulbildung vielfach zu wünschen übrig läßt, ist der Unterricht an den Seefahrtsschulen von besonderer Bedeutung. Im allgemeinen geht der Seemann unmittelbar nach seiner Entlassung aus der Volksschule zur See. Während bei den Angehörigen anderer Berufe durch den Berufsschulunterricht für eine wirksame Frischhaltung der erworbenen Schulkenntnisse sowie für ihre Erweiterung nach der beruflichen Seite hin gesorgt ist, hat der Seemann hierzu keine Gelegenheit mehr. Abgeschlossen von der übrigen Menschheit, ohne jede Anregung von außen, in schwerer Arbeit bei Tag und Nacht, umgeben von Gefahren, tritt das Bedürfnis nach geistiger Beschäftigung meist ganz zurück. Er lernt nicht nur nichts hinzu, viel von dem früher Erlernten gerät in Vergessenheit. Für einen solchen Mann, dem wichtige Arbeiten beruflicher und geschäftlicher Art bevorstehen, Arbeiten, bei denen er auf sich allein angewiesen ist, muß der Seefahrtsschulunterricht den entbehrten Berufsschulunterricht ersetzen.

### 6. Zukunftsfragen

Nach dem jahrzehntelangen Stillstand in der Entwicklung des Unterrichts an den Seefahrtsschulen hat die Neuordnung vom Jahre 1925 erlösend gewirkt. Mit Eifer wird von allen Seiten daran gearbeitet, den Unterricht nach den modernen Anschauungen umzuformen. Wenn diese Umstellung verschiedentlich auch noch auf Schwierigkeiten stößt, so ist doch mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die Umwandlung schon in absehbarer Zeit durchgeführt sein wird. Das ist die wichtigste Aufgabe der nächsten Jahre.

Nebenher muß die Ausgestaltung des Lehrstoffes gehen. Die Entwicklung der Navigation nach der technischen Seite hin, die hauptsächlich nach dem Kriege eingesetzt hat und von Jahr zu Jahr fortschreitet, erfordert eine ständige Bewegung in den Lehrplänen, um den Unterricht den jeweiligen Anforderungen der Schifffahrt anzupassen. Ob es bei den immer größer werdenden Ansprüchen an mathematische und physikalische Kenntnisse möglich sein wird, Schüler mit Volksschulbildung noch in die höheren Lehrgänge der Seefahrtsschulen aufzunehmen, ist frag-

lich und wird später erwogen werden müssen. Vielleicht geht die Entwicklung den Weg, daß man die jetzigen Befugnisse der einzelnen Klassen von Schiffsoffizieren anders abgrenzt und nur von einer verhältnismäßig kleinen höchsten Klasse die umfassenden Kenntnisse fordert. Von den Schiffsoffizieren dieser Klasse würde dann die Reife der Obersekunda einer höheren Schule zu fordern sein. Bei einem fünfsemestrigen Besuch der Seefahrtsschule, die für diese Schüler besondere Lehrgänge mit besonderen Lehrplänen einrichten müßte, würde allen Anforderungen genügt werden können. Es würde dadurch eine „höhere Seefahrtsschule“ neben der jetzigen Seefahrtsschule entstehen.

#### 7. Literatur

J. Volke, Die Entwicklung des nautischen Unterrichts in Deutschland (Nauticus, Band VII Berlin, Mittler & Sohn 1902).

Hagedorn, Die hamburgische Navigationschule in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens. (Festschrift zum 150 jährigen Bestehen der hamburgischen Navigationschule, Hamburg 1899.)

L. h. Niebour, Der nautische Unterricht in der hamburgischen Navigationschule von 1749 bis 1899 (ebenda).

J. Volke, Zur Geschichte des nautischen Unterrichts an der Navigationschule in Hamburg (ebenda).

Otto Fulst, Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule in Bremen (Bremisches Jahrbuch, Bd. 19. Bremen, Max Nofler 1900).

Franz Schulze, Die Navigationschule in Lübeck. Zum 100 jährigen Gedentage ihrer Gründung (Lübeck, Gebr. Borchers 1908).

Eine kritische Beleuchtung des Unterrichts an den Seefahrtsschulen vor 1925 unter besonderer Berücksichtigung der nautischen Hilfswissenschaften findet man in Bd. IV, Heft 4 der Abhandlungen über den mathematischen Unterricht in Deutschland unter dem Titel: Der mathematische Unterricht an den deutschen Navigationschulen von E. Schilling und H. Meldau (W. G. Teubner 1911).

\*