Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter

Zweiter Band Erste Abteilung





Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

Deŝ

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 1.

Die Sage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Zweiter Band.

Erfte Abteilung.



Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot. 1903.

Die Tage

der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Bweiter Band. Erste Abteilung.

Sieben Abhandlungen:

Arbeitsbebingungen zur See auf amerikanischen Schiffen (E. T. Chamberlain). Wirtschaftliche und sociale Berhältnisse bes norwegischen Seemannsstandes (A. Th. Riær und R. Rygg). Die Lage ber in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter (Dr. S. Hechichen). Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten (Dr. B. Nocht). Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerslichen Bevölkerung in Deutschland (Dr. R. Thieß). Die Lage der Seeleute im Wesergebiet (Dr. Böhmert). Die Ostsfeehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck (Dr. Tönnies).



Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1903. Alle Rechte borbehalten.

Borbemerfung.

Mit dem sieben Arbeiten enthaltenden Bande CIV 1 der "Schriften" schließt der Enquetebericht über die Lage der in der Seeschiffahrt besschäftigten Arbeiter, soweit die Untersuchungen direkt vom Berein sür Socialpolitik veranstaltet worden sind. Es steht jetzt noch aus Band CIV 2, der die Verhältnisse in Österreichsungarn behandeln soll; diese werden auf Anregung unserer Freunde in Wien unter Mitwirkung von Beamten der Seebehörde in Triest bearbeitet.

Der Blan der Erhebung ift in der Weise, wie er bor mehr als zwei Jahren entworfen wurde, fast ohne Abweichung zur Durchführung gelangt. Reben ben beiben einleitenden allgemeinen Arbeiten über die wirtschaftliche und technische Entwicklung ber Seeschiffahrt und die Entwidlung des Seehandels und feines Rechts find die Berhaltniffe der fämtlichen Safen= und Ruftengebiete des Deutschen Reichs von Emben bis Memel, soweit sie für die Seefchiffahrt in Betracht fommen, in nabezu lückenloser Bollständigkeit untersucht und dargestellt worden. Dazu find noch zwei weitere Auffage allgemeiner Ratur getreten, über die gefundheitlichen Berhältniffe bei den Seeleuten und die Beziehungen ber Seefchiffahrt jur bäuerlichen Bevolferung. Weggefallen ift bagegen die urfprünglich geplante Arbeit über die neue Seemannsordnung; hierfür war einerseits bestimmend, daß der Bundesrat einige, socialpolitisch besonders wichtige Verordnungen noch nicht erlaffen hat, andererseits, daß verschiedene Mitarbeiter in ihren Beitragen, und zwar zum Teil fehr eingehend, die durch die neue Seemannsordnung geschaffenen Berhältniffe erörtert haben. Dagegen find die im Arbeitsprogramm vorgefehenen Untersuchungen über die fremden Staaten mit ausgebehnter Schiffahrt und starter Seemannsbevölkernng sämtlich durchgeführt worden; Band CIII 2 enthält England und Franfreich, Band CIV 1 Die Bereinigten Staaten von Amerika und Norwegen; dazu kommt noch in Band CIV 2, wie erwähnt, Öfterreich-Ungarn.

Da zwischen dem Termin der Einlieserung und dem Zeitpunkt der Beröffentlichung bei einigen Arbeiten eine Reihe von Monaten lag, so konnten weder die neuesten statistischen Festskellungen noch auch die inzwischen erfolgten Beränderungen immer ganz berücksichtigt werden; hier und da ist einzelnes in Zusäten und Nachträgen noch eingesügt worden. Im übrigen wird es die Ausgabe der Verhandlungen auf der in Hamburg Mitte September ds. Is. stattsindenden Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik sein, Lücken auszusüllen, Korrekturen anzubringen und das Bild vom Leben des Seemanns mit neuen Zügen und srischen Farben auszustatten.

Der Berein für Socialpolitik hat mit seiner Erhebung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter ein wissenschaftlich bisher kaum bearbeitetes Gebiet betreten. Die Schwierigkeiten, die sich hier einer rein privaten Untersuchung entgegengestellt haben, sind nicht gering gewesen. Ob es gelungen ist, sie in allen Stücken ersolgreich zu überwinden, müssen wir sachverständigem Urteil überlassen. Aber die sämtlichen Mitarbeiter haben sich ihrer Aufgabe mit solch sreudigem Eiser und hingebendem Ernst gewidmet, daß sie sür ihre Mühewaltung nicht nur den ausrichtigen Dank des Bereins sür Socialpolitik, sondern auch aller jener Kreise verdienen, die in der Entwicklung unserer Seeschiffahrt und der Hebung unserer wackeren Seemannsbevölkerung ein bedeutsames Glied unseres gegenwärtigen und zukünstigen Wirtschaftslebens erblicken.

Berlin, 10. Juli 1903.

Ernft France.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung des Herausgebers	v
Arbeitsbedingungen gur See auf amerikanischen Schiffen. Bon Engen	
T. Chamberlain, Wajhington	1
Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemanns=	
fandes. Von A. Th. Kiær und N. Angg, Christiania	69
Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter. Bon	
Dr. Siegfried Heckscher, Hamburg	131
Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten. Bon Dr. B. Rocht,	
Hamburg	243
Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in	
Deutschland. Bon Dr. A. Thieß, Hamburg	281
Die Cage der Seeleute im Wesergebiet. Bon Dr. Böhmert, Bremen .	311
Die Offeehafen Elensburg, Riel, Lubed. Bon Prof. Dr. F. Tonnies,	
Gutin	509

Urbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen.

Don

Eugen T. Chamberlain,

Commissioner of Navigation, Washington.

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Die Vereinigten Staaten von Amerika nehmen mit Bezug auf die Ausdehnung ihres Seehandels den zweiten Blak unter den Bolfern ein. Der Gesamtwert ihrer Aus- und Ginsuhr zu Waffer stieg von 1 784 700 000 Dollar im Jahre 1892 auf 2104 800 000 Dollar im Jahre 1902 (bas Ctatsjahr beginnt in Amerika am 1. Juli). Die Sauptmaffe ber Ausfuhr bilden Getreide, Bieh- und Fleischprodutte, Solg und andere Maffenguter, ju beren Beforderung es erheblicher Schiffsräume bedarf. Die gesamten Ankünfte und Absahrten von Dampf- und Segelschiffen im Außenhandel der Bereinigten Staaten fliegen von 33 168 000 Tonnen netto im Jahre 1892 auf 47315000 Tonnen netto im Jahre 1902. Die Bahl der mahrend der letten gehn Jahre in den Bereinigten Staaten gelandeten Einwanderer belief fich auf 3684243; das bedeutet eine Schiffsladung voll Menschen pro Tag. Neben dem jur Beförderung von Zwischendecks-Paffagieren nötigen Schiffsräumen bedarf ber Rajutsund Postverkehr bes nordatlantischen Ozeans noch einer Anzahl ber größten, schnellsten und toftspieligften Dampfer. Bon der Weltseedampferflotte von mehr als 2000 Tonnen Gehalt und 12 oder mehr Anoten Geschwindigkeit nimmt der nordamerikanische Verkehr 40 vom Sundert für fich in Anspruch. Während ber letten zehn Jahre hat der Kongreß für die Berbefferung von Safen und Stromläufen 175 000 000 Dollar bewilligt und gerade jest die Beschaffung der für den Bau des Panama= Kanals ersorderlichen Mittel bereitgestellt. Die Bereinigten Staaten find die größten Produzenten der Welt in Stahl, welcher bas hauptmaterial des modernen Schiffbaus ausmacht, und die Sauptproduzenten der Rohle, des hauptsächlichen Rohmaterials des Schiffsbetriebs. Die amerikanische Kriegsflotte rangiert heutzutage mit der deutschen. So scheinen in ben Bereinigten Staaten alle für die Entwicklung einer großen Sandelsflotte unerläglichen Borbedingungen vorhanden zu fein. Budem ift unser Land Erbe der Traditionen einer Zeit, die noch nicht fünfzig Jahre jurudliegt, als der Tonnengehalt ber Bereinigten Staaten benjenigen 1 *

Englands überftieg und bemjenigen ber Schiffe bes gesamten britischen Reiches nabezu gleich tam.

Die heutige verhältnismäßig untergeordnete Stellung der Vereinigten Staaten unter den ichifffahrenden Rationen ift eine Folge des Umftandes, daß fich seit dem Bürgerkriege die gange Tatkraft des Bolkes vor allem auf die Entwidlung der inneren Silfsquellen marf. Diese Entwidlung ift jest nahezu an den Bunkt gelangt, wo die amerikanische überschußenergie beginnt, fich nach neuen Gefilden der Betätigung außerhalb der beimischen Grenzen umzutun. Die im amerikanischen Volke hervortretenden Empfindungen zu Gunften bes Erwerbs ber fernliegenden Gilande von hamaii, der Philippinen und Porto Ricos zeugen in gleicher Beise für diese wirtschaftliche Lage, wie nicht minder die im Volke herrschende Stimmung zu Gunsten des Ausbaues des Panama-Kanals oder die kurzlich erfolgte Anlage vieler Millionen amerikanischen Kapitals durch Pierpont Morgan in britischen Dampfichifflinien und in dem Bund mit ben deutschen Gesellschaften. "Unsere mächtigen Gifenbahnen", so sagte Finangsekretär Gage in seinem Bericht für das Jahr 1901, "begrenzen ihren Betrieb nicht mehr an der Seekuste. Mittelst der in ihrer Kontrolle oder in ihrem Eigentum befindlichen Seedampfer unter Leitung von einer einzigen Stelle befordern fie in einem Betrieb die Waren aus dem Landesinnern über die Meere hin zu den Sandelsmetropolen der europaischen und afiatischen Konjumtionsgebiete." Die fünftige Entwicklung ber amerikanischen Schiffahrt liegt in ber Richtung eines engsten Bundes oder einer Gigentumsgemeinschaft mit den großen amerikanischen Gifenbabnlinien.

Demgemäß muß der Leser von vornherein sich stets den grundlegenden Unterschied zwischen dem gegenwärtigen Stande der amerikanischen Reederei und der Entwicklung der Reederei in den europäischen Ländern vor Augen halten. Die amerikanische Reederei steht sast ausschließlich im Dienste des Innenhandels. Ihr Wachstum ist ein Teil der inneren Entwicklung des Landes genau ebenso wie die Ausdehnung unseres Eisenbahnnehes. An dem Wettbewerb um den Weltseeverkehr, welcher die großen Handelsklotten der seesahrenden Staaten Europas und Japans hat entstehen lassen, haben sich die Vereinigten Staaten seit langen Jahren nicht beteiligt. Von unserer eigenen Gin- und Aussuhr befördern amerikanische Schiffe kaum neun vom Hundert; es entsallen somit auf sie weniger als drei vom Hundert des gesamten Weltseetransports. Seit einer Reihe von Jahren sind die unter der Geschäftsstagge, sei es der Hamburg-Amerika-Linie, sei es des Nordbeutschen Llohd sahrenden Handelsflotten erheblich leiftungsfähiger als die Gesamtheit aller im Außenhandel beschäftigten Seedampfer unter der Flagge der Bereinigten Staaten.

Die Entwicklung der amerikanischen Reederei in ihren verschiedenen Berkehrsgebieten während der letzten zehn Jahre ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich, die den Brutto-Tonnengehalt sämtlicher Damps und Segelschiffe, Barken und Kanalboote angibt:

Jahr	Innenhandel	Außenhandel	Seefischerei	Insgejamt
1902 1892	4 858 714 3 700 773	873 235 977 624	65 973 86 524	5 797 902 4 764 921
Zu: oder Abnahme	+ 1 157 941	- 104 389	— 20 571	+ 1 032 981

Erhebliche Beträge von amerikanischem Kapital sind in Dampischiffen angelegt, die den auswärtigen Handel unter fremder Flagge bestreiben. Im Jahre 1892 belief sich der Brutto-Tonnengehalt der unter fremder Flagge sahrenden, in amerikanischem Besitz besindlichen Dampser auf weniger als 200 000 Tonnen. Mit dem Abschluß der "Transsatlantischen Fusion" oder des "Morganschen Schiffahrtstrusts" wird das amerikanische Kapital ein großes eigenes oder kontrollierendes Interesse an einer Flotte von mehr als 1100 000 Tonnen ausländische Dampser haben. Die derzeitige Tendenz des amerikanischen Kapitals, in fremden Dampferlinien Anlage zu suchen, die zugleich teilweise die zurückgebliebene Entwicklung der amerikanischen Reederei im Außenhandel erklärt, hat drei Ursachen:

- 1. Das Gesetz ber Bereinigten Staaten verbietet die Nationalisierung im Auslande gebauter Schiffe.
- 2. Dampsichiffe werden in England billiger hergestellt als in den Bereinigten Staaten; nach Angaben des Herrn B. A. Baker zu Baltimore, eines der Leiter des Schiffahrttrusts, stellten sich 1901 die Kosten für einen Dampser von 16 Knoten Fahrgeschwindigkeit und 13000 Tonnen Raumgehalt in England auf 1419120 Dollar, in den Bereinigten Staaten dagegen auf 1846800 Dollar.
- 3. Die Heuer auf amerikanischen Dampfern ist höher als auf deutschen oder englischen.

Folgende Zusammenstellung gibt für das Jahr 1901 die monatlichen Lohnbeträge auf thpischen Dampfern:

Dampfer	<u>Nationalität</u>	Brutto= Tonnen	Zahl der Besatzung	Monatslohn
"St. Louis"	Umerika Groß= britannien	11 629 17 274	380 427	Дойат 11 306 9 891
"Kaiser Wilhelm der Große"	Deutschland	14 349	500	7 715

Die Vereinigten Staaten nehmen auch in ihren geographischen Bedingungen für die Schiffahrt unter den feefahrenden Nationen eine Sonderftellung ein. Nicht nur befigen fie eine ausgedehnte Seefufte am Atlantischen sowohl wie am Stillen Dzean, sondern fie erfreuen fich auch zweier verschiedener und ausgedehnter Binnen-Schiffahrtsgebiete auf dem Sufmaffer. Diefe find das Suftem der Groken Seen, welches dem Nordwesten eine Wasserverbindung mit einigen Staaten an der atlantischen Rufte gewährt, und dagjenige des Miffiffippi und feiner Nebenfluffe, welches für Erzeugniffe eines Gebietes von nahezu einer Million englischer Quadratmeilen die Beforderung auf dem Wafferwege bis zur See gestattet. Die Staaten an der atlantischen Rufte werden von einer Ungahl von Fluffen durchftromt, die fich in Meerengen und Buchten ergießen. Die Bundesregierung hat viele Millionen Dollar für die Korrektion diefer Wafferwege ausgegeben, auf denen eine erhebliche amerikanische Reedereiflotte Beschäftigung findet. Die Bermehrung des Tonnengehaltes der amerikanischen Schiffe auf den vier verschiedenen Schiffahrtsgebieten mahrend bes letten Jahrzehnts ergibt fich aus nachftehenden Angaben:

	Seel	füste	Binnensch	iffahrt
Jahr	Atlantische	Pacifische	Große Seen	Westliche Flüsse
1902 1892	2 985 056 2 805 916	774 211 464 620	1 816 511 1 183 583	222 124 310 802
Zu= oder Abnahme	+ 179 140	+ 309 591	+ 632 928	— 88 67 8

Hiernach entsallen 60 vom hundert der Zunahme der amerikanischen Tonnage auf die Großen Seen. Während das Gesetz alle Arten des Binnenverkehrs amerikanischen Schiffen vorbehalt, wird der fremde Wett-

bewerb vom Verkehr mit den Großen Seen durch die Riagara-Fälle abgesperrt, welche nur kleine Schiffe mittelst des Welland-Kanals zu umgehen vermögen. Die auf das Küstengebiet des Atlantischen Ozeans zugerechnete Tonnenzahl schließt auch alle die Fahrzeuge mit ein, welche ausschließlich auf den Flüssen, Häfen, Buchten und Meerengen jener Küste verkehren, für die Seeschiffahrt aber nicht geeignet sind. So besläuft sich z. B. der Raumgehalt der zwischen New York, seinen Vororten und Nachbarstädten verkehrenden Fährboote auf rund 100000 Tonnen.

In einer dritten Hinsicht noch unterscheidet sich das Material der amerikanischen Reederei von dem anderer Seemächte. Bis zum Jahre 1899 entsiel weniger als die Hälfte der amerikanischen Tonnage auf die Dampsschiffe, und selbst heute noch ist unter den amerikanischen Seesschiffen von über 100 Tonnen weniger als die Hälfte des Raumgehalts sür Dampsbetriebe eingerichtet. Der zunehmende Übergang vom Segelzum Dampsbetrieb während des letzten Jahrzehnts ergibt sich aus folgender Tabelle der amerikanischen Bruttotonnage, geschieden nach Bestriebskraft:

Jahr	Dampfer	Segelschiffe	Kanalboote und Barken
1902 1892	3 176 874 2 074 417	1 941 878 2 178 975	679 150 512 029
Zu= oder Abnahme	+ 1 102 457	— 237 097	+ 167 121

Der Stahldampfer von großen Abmessungen ist heute allgemein als das geeignetste Fahrzeug für billigen Warentransport anerkannt. Im letzten Grunde beruhen die eigentümlichen Justände in der amerikanischen Reederei auf dem späten Übergang zum Stahl als Schiffbau-Material in unserem Land. Selbst heute noch entsallen über drei Fünstel der amerikanischen Tonnage auf Holzschiffe, wenngleich in den letzten zehn Jahren ein rapider Wandel sich vollzogen hat:

Jahr	Eisen= und Stahl	Holz
1902 1892	2 179 879 741 598	3 618 023 4 023 323
Zu= und Abnahme	+ 1438281	— 405 300

Aus dieser turgen Übersicht ber neuerlichen Wandlungen und des gegenwärtigen Zustandes des Materialbestandes der amerikanischen Reederei hat der Leser zweisellos schon eine Reihe offensichtlicher Schluffe gezogen.

1. Hinsichtlich bes Kapitals gibt es tatsächlich in Amerika keine lang bestehenden, über eine große Tonnenzahl versügenden Dampsichissseschlichaften, gleich denen in Großbritannien, Deutschland, Frankereich und anderen europäischen Ländern. Die einzige Ausnahme macht die "Pacific Mail Steamschip Company." Einige andere amerikanische Gesellschaften sind neuerdings aus offenen Handelsgesellschaften hervorgegangen, die aus mehreren Gründen in verschiedenen Staaten in Aktiengesellschaften verwandelt sind.

Die Aftien und Obligationen dieser Gesellschaften verbleiben in den händen einiger weniger Gigentumer und gelangen nicht durch Bermittelung der Fondsbörse in die hände des größeren Bublikums.

Die einzigen eigentlichen amerikanischen Seedampfschiffahrtsgesell= schaften, die sich im Besitz von 20 000 Tonnen und darüber befinden, find die solgenden.

Name	No.	Brutto= Tonnage	Aftien= fapital	Hauptlinien
International Navigastion Company	10	81 929	Dollar —	New York Southampton Antwerpen
Pacific Mail	17	70 970	20 000 000	San Francisco { Panama Honolulu Hongkong
New York and Cuba Mail	16	$59\ 465$	2 500 000	New York { Havana Mexico
American=Hawaiian	9	58 000	2 500 000	New York San Francisco Honolulu
Southern Pacific	18	55 993	_	(New Yorf New Orleans (Balveston Havana
Clyde Lines	18	41 528	2 000 000	New York Sankt Domingo Philadelphia Zacksonville
Merchants and Miners	16	34 460	1 600 000	Baltimore—Bofton
New York and Texas .	10	31935	3 000 000	New York—Galveston
Massachusetts S. S. Co.	5	31 135	_	Puget Sound { China Japan
Oceanic (Spreckels)	7	30 296	2 500 000	San Francisco Honolulu Auftralia
Old Dominion	30	27890	1 500 000	Baltimore—Boston
Pacific Coast S. S. Co.	13	24 8 4 8		San Francisco (Mexico Brit. Columbia
-	169	548 449		

Die "International Navigation Company" ift der Kern der Morgansichen transatlantischen Fusion; sie ist der amerikanische Zweig einer Gesellschaft gewesen, welche auch eine erhebliche Flotte unter belgischer und britischer Flagge besitzt. Nur die Tonnage unter amerikanischer Flagge ist oben angegeben, während das Aktienkapital der Gesellschaft von 14 205 000 Dollar auch den Wert der unter sremder Flagge sahrenden Schiffe der Gesellschaft einbegreift.

Die Rechnungsablegung über die "Southern Pacific"-Handelsstotte ist in derjenigen des "Southern-Pacific"-Eisenbahnnehes enthalten. Diese Flotte, dann die "Pacific Mail"-Flotte und die gedachte transatlantische Eisenbahn bilden ein einheitliches Verkehrsststem zwischen unserer atlantischen und pacifischen Küste, welches seine Entstehung dem Genie des verstorbenen Collis P. Huntington verdankt. Er war auch der Begründer der Newport-News-Schiffswerft, welche dem Umfang ihrer Leistungen im Kriegs- und Handelsschiffbau nach zur Zeit an der Spize des amerikanischen Schiffbaus marschiert und den größten europäischen Unternehmungen gleichwertig zur Seite steht. Dieser Interessenzigung zwischen Eisenbahnen, Dampsern und Schiffswersten ist besondere Erwähnung geschehen, da sie den voraussichtlichen Weg der künstigen industriellen Entwicklung anzeigt.

Die vier "American Line"-Postdampser der "International Navigation Company" erhalten eine jährliche Subvention von 757328 Dollar; die "New Yort"- und "Cuba Mail"- Postdampser, nach Cuba und Mexiko, 203571 Dollar, und die "Oceanic"- (Spreckels-)Postdampser nach Australien 283203 Dollar. Die "Pacific Mail-Line" steht auf ihrer Asiatischen Linie im Verkehr zwischen San Francisco und Hawaii, unter dem Schuze des Küstenschiffahrts-Gesetzes; ebenso für ihren Verkehr zwischen San Francisco und New York über den Isthmus von Panama. Die "Massachsetzes Steamship Company" ist kürzlich gegründet, und ihre Schiffe sind an die pacifische Küste übersührt, mit Hindlick auf die voraussichtlich baldige Inkrastsetzung eines Gesetzes, das den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Philippinen amerikanischen Schiffen vorbehält. Die übrigen Gesellschaften widmen sich sast ausschließlich der heimischen Küstenschiffahrt.

Seit 1894 hat die "Pacific Mail Steamship Company" auf ihr Aktienkapital von 20000000 Dollar nur dreimal Dividenden bezahlt und zwar im Jahre 1898: 2 vom Hundert, 1899: $2^{1/2}$ vom Hundert und 1900: 3 vom Hundert. Andere amerikanische Schiffahrtsgesellschaften sind, wie angesührt, private oder offene Handelsgesellschaften und veröffents

lichen keine Rechenschaftsberichte. Indessen zahlte im vergangenen Jahre die "New Yort" und "Cuba Mail" $5^{1}/_{2}$ vom Hundert, die "Americans Hawaiian" 3 vom Hundert und die "Oceanic" «(Spreckels»)Linie $^{1}/_{2}$ vom Hundert Dividende.

Die "United States Steel Company" ("Der Stahltruft") ift die größte Reederei auf den Großen Seen; fie verfügt hier über eine Rlotte von 69 Stahlbampfern und 43 als Schoner getakelten stählernen Barken mit einem Brutto-Gehalte von insgesamt 343 517 Tonnen. Die Rechnungslegung über diefe Flotte ift aus der Befamtabrechnung des Trusts nicht ausgesondert. Diese Schiffe befördern fast ausschließlich Maffenladungen, Gifenerze, Rohlen u. f. w. Der zweitgrößte Reeder auf ben Großen Seen ift J. C. Gilchrift in Cleveland (Dhio), beffen Schiffspark 49 Dampfer und 7 getatelte Schlepptahne umfaßt. Die bedeutenoften Befiter von Bollichiffen mit Rahtakelage find die Firmen Arthur Semall und Co. in Bath (Maine) mit 13 vollgetakelten Schiffen von 34 932 Tonnen und die "Californian Shipping Company" in San Francisco mit 17 Fahrzeugen von 32 538 Tonnen. Die Sewalls find auch die letten Erbauer von vollgetakelten Schiffen, die in den Bereinigten Staaten übrig geblieben find, ein Bewerbe, in dem fie feit vier Benerationen tätig find. Die größte Eigentumerin von Schonern in ber Seeschiffahrt ift die Firma J. S. Winslow und Co. in Portland (Maine) mit 33 Schonern von 37240 Tonnen.

Rur 24 amerikanische Ozean-Dampser haben einen Gehalt von mehr als je 5000 Tonnen und 6 davon haben mehr als je 10000 Tonnen. Es gibt 140 Sees und Küstendampser von 2500 bis 5000 Tonnen Gehalt und 234 von 1000 bis 2500; doch sind in diese Zahlen einsbegriffen große Dampser, Fährboote und Touristensahrzeuge, die oft Eigenstum von Eisenbahn-Gesellschaften sind und im Verkehr der engen Buchten, Hafen und oberen Flußläuse an der Küste beider Meere verwandt werden. Auf den Großen Seen zählt man 485 Dampser von mehr als 1000 Tonnen.

2. Was nun die Besatzung angeht, so geht wohl schon aus der vorstehenden Betrachtung der Betriebsmittel der amerikanischen Reederei klar hervor, daß man sich auf den amerikanischen Seeschiffen selten länger als zwei dis drei Tage außer Sicht des Landes befindet. Diese Reisen beginnen und enden zumeist in einem Vereinigten Staaten-Hasen. Die allgemeinen Arbeiterverhältnisse der Vereinigten Staaten haben dementsprechend einen größeren Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse an Bord der amerikanischen Schiffe als die entsprechenden Verhältnisse der Arbeiter

auf dem festen Boden Europas auf die Lage der europäischen Schiffsbesatzung. Der Seemann auf amerikanischen Schiffen steht in sast ununterbrochener Beziehung mit der Arbeiterschaft an Land. Die in den Ländern Europas zahlreiche Klasse von Leuten, die sich nur zu Hause fühlen, wenn sie auf dem Meere sind, ist in den Vereinigten Staaten klein und besteht heutzutage meist aus den fremden Elementen der Bevölkerung.

Allen Problemen, welche der Berein für Sozialpolitik nütlicher Weise ber Untersuchung unterziehen will, muß man bemgemäß in ben Bereinigten Staaten unter einem von dem britischen, deutschen, französischen, schwedischen, norwegischen u. f. w. einigermaßen abweichenden Befichtspuntte gegenübertreten. Die Bereinigten Staaten juhren feine ftändigen amtlichen Seemanngrollen ober Liften ber "Infcripion Maritime" nach englischen, deutschen, frangofischen und italienischen Methoden. Alle nach fremden Safen abgebenden amerikanischen Schiffe find verpflichtet, beim Bollamt ein Berzeichnis und Personalangaben der gesamten Befagung zu hinterlegen. Bei der Rudtehr des Fahrzeuges in einen amerifanischen Safen wird die Befatung gemuftert und ber Rapitan hat, bei Bermeidung schwerer Strafe, über alle Abwesenden Rechenschaft abzulegen. Über die Mannschaft in der heimischen Ruftenschiffahrt, in der nur amerikanische Fahrzeuge zur Verwendung kommen, werden nur unvollständige Liften geführt. Auf den Großen Seen und dem Miffiffippi ist die Anmelbung lediglich Sache privaten Übereinkommens, über welche die Regierung keine allgemeinen Berzeichnisse führt. Auf die Art der Unmufterung von Mannichaften vor ben U. S. Schiffahrtetommiffaren foll später eingegangen werben. Aus den Berichten der Bollamter und der Schiffahrtstommiffare vom Jahre 1902 ergibt fich die nachftehende Busammenftellung ber Besatung ameritanischer Seeschiffe bon 100 Tonnen brutto oder mehr (mit Ausschluß der Kapitane):

Schiffe	Unzahl	Brutto= Tonnengehalt	Mannschaft
Dampfichiffe:			
Passagierdampser	349	620 474	15 300
Frachtbampfer	172	286459	3 500
Schleppbampfer	152	37 247	1 520
Seitenrabbampfer	61	80 198	2 935
Verichiedene	4 8	14 243	950
Dampfer insgesamt	782	1 038 621	24 205

 Schiffe	Unzahl	Brutto= Tonnengehalt	Mannschaft
Segelschiffe: Rahsegelschiffe	372 1 599	411 260 684 087	6 075 9 950
Segelschiffe insgesamt	1 971	1 095 347	16 025
Alles in allem	2 753	2 133 968	40 230

llnter Hinzurechnung der Kapitäne dieser 2758 Fahrzeuge ergibt sich eine Gesantbesatung der amerikanischen Seeschiffe von über 100 Tonnen Brutto-Gehalt in der Höhe von rund 43 000 Mann. Eine gleiche Zusammenstellung für 891 Dampser mit über je 100 Tonnen auf den Großen Seen ergibt eine Bruttotonnage von 1245 617 mit einer Bessatung von 14 950 Mann (ausschließlich Kapitäne).

Zur Bemannung der amerikanischen Seeschiffe von über 100 Tonnen Gehalt sind laut obiger Angabe 40230 Mann (mit Ausschluß der 2760 Kapitäne) ersorderlich. Diese Mannschaften verteilen sich annähernd auf folgende 3 Gruppen:

Eigentliche Seeleute	Maschinisten	Perfonliche Bedienung
Schiffsmaate 270 Matrojen 1480 Kabetten	0 Maschinisten	Stewards 2 500 Stewardesses 300 Berschiedene 900
Insgesamt 22 70	0 10 600	6 900

Unter Schiffsmaate werden gezählt: Hochbootsleute, Zimmerleute und Segelmacher. Die Subventionspostdampser sind zur Annahme je eines Kadetten für je 1000 Brutto-Tonnen verpsclichtet, die an Bord in der Seemannschaft, in Navigation oder der Maschinenführung zu überweisen sind. In der Bezeichnung "Verschiedene" sind eingeschlossen Schiffsärzte, Zahlmeister und deren Gehilsen u. s. w. Unter den Köchen befinden sich 1900 Mann, die in dieser Eigenschaft auf Segelschiffen dienen und von Rechts wegen unter der eigentlichen seemännischen Besahung ausgesührt werden müßten.

Die amerikanischen Seeschiffe (Dampser und Segelschiffe) von über 100 Tonnen und die Dampser der Großen Seen von über 100 Tonnen haben einschließlich der Kapitäne eine Besatzung von rund 59 000 Mann. Die Zahl dieser Fahrzeuge beläuft sich auf 3644 mit 3379 685 Tonnen

Brutto=Gehalt.	Die übrigen	für die Inr	enschiffahrt	patentierten s	ğandels=
Schiffe ber Berei	nigten Staate	en feten fic	, wie folgt	, zusammen 1 :	:

	Anzahl	Brutto=Tonnengehalt
Dampfer	6 054	892 636
Segelschiffe	11 102	846 531
Kanalboote und Rähne	3473	679 150
Zusammen	20 629	2 418 317

Abgesehen von der Hochseefischerei-Flotile bedeuten sehr wenige dieser Schiffe irgend etwas für die Seegeltung der Vereinigten Staaten, weder als Betriebsmittel noch hinsichtlich der Besaung. Wenige von ihnen kommen je außer Sicht des Landes heraus.

Die Räumte fest fich zusammen aus dem Tonnengehalt von Dampfern auf bem Miffiffibbi und feinen Rebenfluffen, auf bem Budfon und anderen in den Atlantischen Dzean mundenden Fluffen, aus Fahrbooten in den häfen von New York, San Francisco und anderen Seeftädten, aus Bugfier- und Schleppschiffen. Die Segelflotte umfaßt kleine Schoner und Schaluppen, die den nahegelegenen Märkten die landwirtschaftlichen Produkte zuführen, sodann die kleinen Fahrzeuge, die Kuftenfischerei und Aufternfang betreiben, und eine erhebliche Tonnage bon Barten, die für den Notfall als Schoner getakelt find, gewöhnlich aber in der Rüftenschleppfahrt auf den Seen und Flüssen durch Dampfer gezogen Eingerechnet in diese Segelflotte find auch 1531 Fahrzeuge mit 56 533 Tonnen, die, für den Dorsch-, Matrelen- und sonstigen Sochseefischereibetrieb konzessioniert, etwa 10000 Mann Beschäftigung geben. Die Hochseefischerei ist von jeher eine Pflangstätte der amerikanischen Seemanschaft gewesen und ist es in gewissem Grade noch bis auf den heutigen Tag, obgleich unter den Fischern Neu-Englands fich heutzutage viele Ausländer, zumal Portugiesen, befinden. Neben den in der Tabelle aufgeführten tleineren Rauffahrteischiffen find noch 1688 amerikanische Dachten mit 67 769 Tonnen Gehalt zu erwähnen. Es fehlt zur Zeit an Angaben über die Bahl der Mannschaften, die auf den angeführten fleineren Fahrzeugen beschäftigt find; doch foll ein berartiges Berzeichnis im nächsten Jahre zusammengestellt werben. Nach ber Bolkszählung von 1900 gab es in den Staaten und Territorien der Bereinigten Staaten 61 786 Matrofen und 73 809 Kischer und Aufternfänger. Natürlich war die Feststellung der Anzahl von Seeleuten im Ruftengebiete nicht gang

¹ Die für den Außenhandel bestimmten Schiffe find registered, die für den Innenhandel bestimmten Schiffe find enrolled. Anm. d. Überf.

genau, da viele unter ihnen, besonders die Ausländer, keine feste Heimat an Land haben.

Die fämtlichen in den Bereinigten Staaten üblichen Löhne find bedeutend höher als durchschnittlich die Löhne in Europa. Diefe höheren Lohnfage haben aber auch jumeift höhere Arbeitsleiftungen im Befolge. Sie üben felbstverständlich einen erheblichen Ginfluß auf die Lohnverhältniffe der Seeleute in den amerikanischen Safen aus. Auch die Mindestlöhne der Maschinisten auf ben amerikanischen Schiffen werden zweifellos durch fie beftimmt. Wie gefagt, ift die Entwicklung der ameri= tanischen Seedampfichiffahrt berhältnismäßig langfam bor fich gegangen. Die Anwendung des Dampfes auf jede Art menschlicher Arbeit an Land, selbst die Landwirtschaft nicht ausgenommen, hat sich bagegen sehr schnell entwickelt und es herricht in den Bereinigten Staaten ftets lebhafte Rachfrage, bei hohem Lohne, nach Leuten, die mit dem Dampfbetrieb vertraut find. Der Ginfluß der an Land gultigen Löhne auf die Löhne der eigentlichen Seeleute auf amerikanischen Schiffen außert fich indirekt. In den Tagen ber Segelschiffe rekrutierte fich die Schiffsmannschaft der amerikanischen Fahrzeuge aus den Reihen der ehrgeizigen jungen Amerikaner. tage erganzt fie fich zumeist durch Zuzug aus der Fremde oder durch fremdgebürtige Bereinigte Staaten-Bürger, und die auf den fremden Schiffen üblichen Beuern üben ihre Wirtung auch auf die amerikanischen Das Stewardspersonal entstammt jast ausschließlich dem Muslande oder ben Reihen ber auswärts geborenen Bürger; benn abgesehen von den Negern, hat es nie eine Klasse von tüchtigen männlichen in Amerita geborenen Dienftboten gegeben.

Ganz allgemein betrachtet, bestehen in den Vereinigten Staaten drei unterschiedliche allgemeine Lohnsätze, deren Gebiete sich geographisch von einander scheiden.

- 1. Die Sätze der nordatlantischen Staaten, deren Geltungsbereich sich auch ins Innere bis an das Felsen-Gebirge erstreckt;
- 2. die Sätze der Südstaaten, in denen früher die Sklaverei herrschte und wo die Negerbevölkerung auch jetzt noch den größten Teil der phhsischen Arbeit verrichtet;
- 3. die Sätze an den Küften des Stillen Meeres, deren Höhe sich aus der Zeit der Entdeckung der Goldlager in Kalisornien im Jahre 1849 herleitet und heute noch sortbesteht.

Wie angegeben, beläuft fich die Gesamtzahl der auf amerikanischen Seesichiffen von über 100 Tonnen beschäftigten Mannschaft auf rund 40 000 Köpse. Die nachstehende Tabelle sußt auf Auszügen aus den Heuerrollen von 654 Schiffen, die zusammen einen Inhalt von 936 051 Tonnen brutto (saft

die Hälste des Tonnengehaltes unserer Seeschiffe) und eine Besatung von 13879 Mann (die Kapitäne ungerechnet) haben; sie gibt eine umsassende Übersicht über die aus amerikanischen Seesch issen gezahlten Monatslöhne.

Lohnjäke			Dampfer		legel ende iffe	6 ற்	ımen	
	eogniage		Passagier≠ bampser	Fracht≠ dampfer	Rahsegel führende Schiffe	für Aus= landsfahrt	für Küften= fahrt	Ցս իսաաeո
Unter	15 D	ollar	665	17	90	30	1	803
bon	15—19,99	,,	585	29	388	26	18	1 046
,,	20-24,99	,,	540	28	626	133	8	1 335
"	25-29,99	,,	1 080	318	415	426	170	2409
"	30—34,99	,,	874	265	130	215	364	1848
"	35-39,99	,,	505	148	244	156	188	1 241
"	40-44,99	"	1 034	309	382	136	145	2006
"	45—49,99	"	508	147	132	70	59	916
"	50-59,99	"	656	122	204	52	75	1 109
Über	60	,,	896	262	8	_		1 166
	Zusamı	nen	7 343	1 645	2 619	1 244	1 028	13 879
			Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Gefam:	tfumme der L	öhne	270 819	69842	75 800	36 230	34571	487 262
	Durchschi	nitt	36,88	42,46	28,94	29,12	33,63	35,11

In obiger Aufstellung inbegriffen sind ungefähr 500 in Southampton für die "American Line". Dampser angemusterte Stewards und etwa 500 chinesische Stewards, Heizer und Kohlenzieher aus Hongkong auf transpacifischen Dampsern. Diese beiden Gruppen erhalten weniger als 20 Dollar, die Chinesen sogar weniger als 15 Dollar, und sie sind in den Angaben für die Passagierdampser in Reihe 1 und 2 der nebensstehenden Tabelle enthalten.

Es stellen sich die Löhne für Leute jeden Ranges auf Dampsern weit höher als auf Segelschiffen; Stewards jedoch, die ja nur auf Passagiersdampsern beschäftigt werden, erhalten in den Bereinigten Staaten monatlich 20 bis 25 Dollar. Da aber auch auf amerikanischen Schiffen die Passagiere den Stewards gewöhnlich Trinkgelder geben, so erhöhen sich dadurch deren Löhne um 50 vom Hundert. Nachstehende Tabelle gibt die Heuershöhe der einzelnen Mannschaftsklassen von Seeleuten und Maschinenspersonal für die gedachten amerikanischen Dampser in den Handelsschiffssahrtspläßen auf den verschiedenen Verkehrsrichtungen. Die Vereinigten Staaten-Dampserslotten für den Außenhandel bestehen saft ausschließlich aus subventionierten Postlinien; für den Innenhandel aber genießen sie den Schutz der Gesehe, die diesen Verkehr den daheim gebauten Schiffen unter amerikanischer Flagge vorbehalten.

Ausweis über bie Böhne auf ben bier hauptbampferlinien.

		=111 110(<u>၂</u> ဖ	Seeleute	3		W.	a fchine	Majánenperfona	gι
	Art der Schiffe	indidiruC rsdil zsensnnoT	LoC nofer	-docZ stusletaad	-rommi& otuol	ordie or	stisatg srsigifia	19દાંકહૈ	=n9]daR 39d9ig	offrø =nC erusinsg	stisat& =n& sxusinsg
Bon New York nach:			Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	D ollar	Dollar
Großbritannien	Bostbampfer	11 000	25.—	37.50	50.—	120. –	70.—	40.—	30.—	210.—	120
Subamerifa		2 500	25.—		40	80	09	04	30	150.—	06
Westindien	Passagierdampfer	2500	25.—	30.—	40.—	75.—	55.—	35.—	30.—	150.—	06
New Orleans	Frachtbampfer	5 000	25.—	30	40	70	45.—	40	- 30. 80.	150.—	- 06 8
San Francisco 1	*	900.9	7.07	- - - -	40.—	1.00	ee	40.—	ا ا	0er	1.08
Bon Boston nach:					-						
Westindien	Postbampfer	2 000	25.—	30.—	30		40.—	40.—	30.—	125.—	90.
Rüftenverkehr	Frachtbampfer	1 000	25	30	- - - - -	70.—	45.—	35.—	 	125.—	- 06
Bon New Orleans nach:											
Sübamerika	Passagierdampfer	1 000	30.—	35.—	20.—	75.—	50.—	50.—	40.—	135.—	80.—
Von San Francisco nach:											
Sudamerika	•	3 000		35.—	20	96.95	64.25	46.42		150.—	06
Afien und Auftralien	Postdampfer	000 9		40	50.	121.—	72.67	50.		172	107.83
Pacifische Rustenfchiffahrt	Frachtdampfer	1 000		50.	45.—	90.	75.—	1. 1.	40	142.—	-06 -08
New York 1	Ł	000.9	 	30.	47.50	 	06.79	45.—	ا ا	0e1	J.

1 Gilt als heimische Ruftenschiffahrt.

Der Tonnengehalt der amerikanischen Rahsegelschiffe schwankt zwischen 800 und 3500 Tonnen. Unfer Land ist in der Verwendung von Stahl für den Rumpf von Segelichiffen rucftandig und es find bisher nur 8 vollgetakelte stählerne Segelichiffe von dem in Europa üblichen Typus in den Bereinigten Staaten gebaut. Die ameritanischen Rahsegelschiffe gelangen meist auf den fehr langen Reisen zwischen unseren atlantischen und pacifischen häfen einschließlich hamaiis, bas burch Gefet für amerikanische Schiffe vorbehalten ift, gur Bermendung, ferner für die Berichiffung bon Betroleum in Zinkbehältern nach Afien und Auftralien und für den Berfand des Getreides und holzes der pacifischen Rufte nach Europa. Ginige der kleineren Schiffe dieser Art finden im handel mit Sud-Amerika Berwendung. Da die amerikanische Rahsegelflotte größtenteils aus hölzernen Schiffen besteht, so hat fie mahrend der letten gehn Jahre an Tonnengehalt itetig abgenommen. Die Beuern für Mannschaften, die in ameritanischen Bafen auf ameritanischen Rahsegelschiffen angemuftert werden, ftellen fich wie folgt:

	Boll≠ matrofen	Hootsleute	Zimmer= Leute	Erste Offiziere	Zweite Offiziere
Von New York nach:	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Europa	20.—	25.—	35.—	50.—	30.—
Sübamerika	18.—	25.—	35.—	50.—	30.—
San Francisco 1	18.—	22	35.—	60. –	40
Von Philadelphia nach: Usien und Australien	18.—	21.—	40.—	60.—	45.—
Von Baltimore nach: San Francisco ¹	18.—	20.—	35.—	60.—	35.—
Von Mobile nach: Südamerika	20.—	30.—	35.—	35.—	_
Von San Francisco nach: Europa	25.—	27.50	45.—	62.50	37.50
Von Port Townsend nach:			į		
Europa	20.—	25.—	40.—	60.—	40.—
Sübamerifa	20.—	25.—	40.—	55.—	40.—
Usien und Australien	20.—	25.—	45.—	55.—	45.—
New Yorf 1	20.—	25.—	40.—	55.—	45.—
Von Honolulu nach: New York 1	25.—	30.—	33.75	65.—	41.25

¹ Heimischer Berkehr. Schriften CIV 1. - Seefciffahrt III 1.

Fast zwei Jahrhunderte lang ift der Schoner der Lieblingstypus im beimischen Berkehr gewesen. Anfangs ein fleines Schiff, von weniger als 100 Tonnen Inhalt und zwei Maften, ift diefer Schiffstybus allmählich von den Schiffbauern an der Reu-England Rufte weiter entwickelt. bis man 1902 ben fiebenmaftigen Stahlschoner "Thomas B. Lawfon" von 5218 Tonnen Brutto-Gehalt, für eine Fracht von 7000 Tonnen Rohlen und einer Besatzung von nur 13 Mann, vom Stavel laffen konnte. Der Schoner ist wegen der Schnelligkeit und Leichtigkeit, mit der er zu manöbrieren imftande ift, besonders für die Schiffahrt in Meerengen, Buchten, Safen und Fluffen geeignet. Sein Betrieb ift rentabel. ba er eine nur geringe Mannschaft erfordert. Fast alle großen neuen Schoner von 1000 Tonnen Gehalt und mehr, wie auch einige ber tleinern, find mit Silfsmafchinen jum Siffen und Raffen der Segel, zur Bedienung der Anker und zum Laden und Loschen der Fracht ver-Die größeren Schoner werden meistens jur Beforderung von Rohlen benutt. Bor einigen Jahren wollte es icheinen, daß Schleppzüge von mehreren großen Rähnen die gebräuchliche Methode des Rohlentransports langs der Seefufte werden wurden. Durch ftetige Bergrößerung des Raumes und Verbefferung der Maschinen haben aber die Schoner ihre zeitweilig bedrohte Vorherrschaft wiedererlangt. Gin zweites wichtiges Bermendungsgebiet bes Schoners ift bie Beforderung von Bau- und Ruthola, wofür fich fein geräumiger, durch feine Ginbauten unterbrochener Innenraum und fein tlares Ded befonders eignen. Ameritanische Schiffe befördern Bauholy nicht nur von einem der heimischen Safen jum andern, fondern auch über den Atlantischen Ozcan nach Westindien, Mexiko und Mittelamerita, sowie über das Stille Meer nach Afien und Auftralien. Bur Zeit ift die Schonerflotte die befte Schule für den amerikanischen Seemann. Unter ber Mannichaft biefer Schiffe, zumal ber im beimischen Bertehr verwendeten, befindet fich eine Menge junger Amerikaner, die nach und nach jum Range eines Offiziers ober Rapitans auffteigen und, nachdem fie einige Erfahrung auf Rahfegelschiffen gesammelt haben, auf bie Dampferflotte übergeben. Folgendes find typische Seuersage auf Schonern:

	Boll: matrofen	Hoofseute	Zimmer: Leute	Erste Offiziere	Zweite Offiziere
	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Von Bofton nach Afrika	20.—	_	25.—	35.—	30.—
Bon New York nach Gubamerika	18.—	23.—	32.—	50.—	30.—
Bon Baltimore nach Gudamerita		25.—		45.—	30.—
Bon Baltimore nach anderen Safen ber	1				
Vereinigten Staaten	30.—	35.—	-	45.—	35.—
Von Newport News nach anderen Safen					
der Bereinigten Staaten	25.—	_		45.—	35.—
Von Washington nach Westindien und					ŀ
dem Golf von Mexico	25.—	25.—	25.—	35.—	30.—
Von Penfacola nach Weftindien, Mexico					
und Mittelamerika	20.—	_	_	30.—	25.—
Von Mobile nach Westindien, Mexico					ı
und Mittelamerika	25.—	-	35	40	-
Von Mobile nach anderen Häfen der	٥٢	00		25	۱
Vereinigten Staaten	25.—	28.—	40.—	35.—	30.—
Von San Francisco nach anderen Bafen	90.00			00	40.00
der Bereinigten Staaten	39.26		50.—	55.69	46.9 8
Von Port Townsend nach Afien und	00.95				1
Auftralien			45.—	55.—	45.—
Von Honolulu nach den Hafen der Ber-			40 50	55.—	45
einigten Staaten	30.20	_	42.50	1 00.—	45.—

Der Unterschied in den Heuersätzen der Seeleute gleicher Klasse beruht, wie dargelegt,

- 1. auf ben in ben verschiedenen Safen geltenden Löhnen für Landarbeiter; die Löhne an der pacifischen Rufte find durchgängig höher als die an der atlantischen Rufte:
- 2. auf der Verschiedenheit der auszusührenden Arbeiten, da die Löhne der Maschinisten, Heizer und Trimmer unter Deck durchgängig höher sind als die der eigentlichen Seeleute auf Dampsern oder Segelsschiffen;
- 3. auf der Dauer der Reise. Auf längeren Reisen, auf denen das fremde Clement unter den Mannschaften überwiegt, sind die Löhne meist geringer als auf kürzeren Fahrten, auf denen das amerikanische Clement an der Mannschaft stärker beteiligt ist.

Die Reeder der atlantischen Rufte haben keinerlei wirksame Organisfation, und die tatsächlich gleichmäßigen Löhne, die den Seeleuten der jeweiligen Rlassen an den verschiedenen Hafen gezahlt werden,

beruhen nicht auf Abmachungen unter ihnen, sondern auf der allgemeinen Lage des Arbeitsmarktes. Die amerikanischen Reeder an der Küste des Stillen Ozeans haben sich zu einer einzigen Genossenschaft vereinigt, die mit dem Berband der Seeleute ein Abkommen über einheitliche Lohnsäße getroffen hat. Bon der auf den Großen Seen betriebenen Reederei sind neun Zehntel in der "Lake Carriers' Afsociation" vereinigt, einer Organisation, welche eine Gleichmäßigkeit der Löhne sichert und allgemein auf dem Wege der Gesetzebung und anderweit die Interessen der versichiedenen in dem Verein zusammengeschlossenen Reeder zu sordern strebt.

Jedes im Auslandshandel beschäftigte amerikanische Fahrzeug, außer in der kleinen Fahrt, muß laut Gesetz für jeden Seemann einen vollen Ersay-Anzug mit sich sühren und zwar Stiesel, Schuhe, Hüte, Mügen, Unter- und Oberzeug, Ölzeug, Wolldecken und schließlich einen warmen wollenen Anzug. Diese Gegenstände werden dem Seemann auf Verlangen zu einem Preise geliesert, welcher die in dem Ausgangshasen gültigen Engrospreise nicht um mehr als 10 vom Hundert übersteigen dars. Dies Gesetz sührt in der Regel zu einer gewissen Gleichmäßigkeit der Bestleidung unter den Seeleuten. Doch sind Unisormen im allgemeinen nur auf Passagierdampsern vorgeschrieben. Letztere werden, abgesehen in der eben angedeuteten Weise, nicht vom Schiffe aus geliesert, sondern der Seemann versorgt sich damit meist selber an Land.

In der Zeit von April bis Rovember pflegt die Nachfrage nach Seeleuten in amerikanischen Safen bas Angebot zu überfteigen; Die Defertionen von fremden Schiffen find bann nichts Seltenes und bie Mufterung von Mannschaften stößt häufig auf Schwierigkeiten. Schiffahrt auf ben Groken Seen wird mahrend der Wintermonate meist durch das Zufrieren der engen Kanäle und Safen geschloffen., und von den Seeleuten kehren viele der Beschäftigung halber an die Meeresküste Während der Sommermonate dagegen lockt die Nachfrage nach Mannschaften auf ben Seen zu hohen Löhnen und unter befferen Lebensbedingungen als auf dem Salzwasser die Leute von der Küste ins Innere. Die zahlreiche Flotte amerikanischer Dampis und Segel-Nachten wird zus meift mahrend der Sommermonate in Dienft gestellt und entzieht den Sandelsichiffen einen Teil ihrer Mannschaft. Un der Rufte des Stillen Meeres find um diefe Zeit auch die Lachsfischereibetriebe in Alasta, die etwa 2000 Mann beschäftigen, in voller Tätigkeit. Dann ift auch ber Bertehr mit den Goldminenplagen von Alasta von der Sperre des Gifes befreit, und manche Seeleute fanden dafelbft mahrend der letten Jahre zeitweise Beschäftigung zu hohem Lohne. Während der Wintermonate,

wo diefe speziellen Berhältniffe nicht ihre Wirksamkeit außern, pflegt das Angebot von Seeleuten die Rachfrage zu beden.

Die Kapitane, Offiziere, Steuerleute und Maschinisten aller ameritanischen Dampfer und die Rapitane und Offiziere aller amerikanischen Segelschiffe von über 700 Tonnen Gehalt muffen im Befige eines Batentes sein, das ihnen für ihre Befähigung auf Grund einer Prüfung durch Staatsbeamte erteilt worden ift. Die Batente gelten fur die Dauer von 5 Rahren, falls die Befiker nicht durch Verschulden ihrer wieder verluftig geben. Die Behörde ftellt teine Befähigungsanforderungen betreffs anderer Perfonlichkeiten aus der Mannschaft, und jedermann, der Anstellung an Bord findet, mag diefe beliebig ausüben. So werden bisweilen ungeschulte Leute als Matrosen auf Segelschiffen, als Heizer und Kohlengieher auf Dampfern angemuftert. In folden Fällen arbeiten bann g. B. gelernte Rohlenzieher zusammen mit Reulingen für gleichen Lohn. Leute, die schon verschiedene Jahre als Heizer gesahren haben, erhalten dieselbe Heuer wie folche, beren erfte Reise es ift. Die Länge ber Dienstjahre und erworbene Erfahrung werden durch Beförderung belohnt. Ungelernte Leute muftern gewöhnlich als Kohlenzieher an, werden nach einigen Reisen zu Beigern befördert und erhalten dann monatlich 5-10 Dollar mehr Lohn. Die Schmierer und Wafferträger werden unter den besten Beigern ausgewählt und bekommen gewöhnlich eine Beuerzulage bon 5 Dollar.

Die Heuerberechnung beginnt je nach übereinkommen und Sachlage von dem Augenblick, an dem der Seemann zu arbeiten beginnt oder an Bord tommt. Sie sett sich ununterbrochen fort auf der Aus- und Beimreise bis ju dem Safen der Abmufterung und umschließt die in fremden Safen verbrachte Zeit. Einige Dampferlinien treffen spezielle Abmachungen mit der Mannichaft hinfichtlich über Erwarten langer Aufenthalte in fremden In folden Fällen verpflichtet fich ber Reeder gur Zahlung der Rosten für Unterkunft und Verpflegung der Mannschaft an Land, sowie einer besonderen Landheuer, die der Bobe der Beuer an Bord entspricht. Nach Rudfehr in die Bereinigten Staaten wird die gefamte Mannschaft, mit Ausnahme einiger Offiziere und Maschinisten und weniger Leute, die als Lieger dienen oder bei den jeweiligen Reparaturen gebraucht werben, gewöhnlich entlaffen, sobald bas Schiff festgelegt ift. In der Regel gibt es für ben Aufenthalt in den Safen teine besonderen Lohnfate, da der Seemann entweder die volle Reiseheuer erhalt oder abgemuftert wird. Der Berband der Seeleute und die Reedervereinigung an der pacifischen Rufte haben indes ein Abkommen getroffen, wonach 10 Stunden Arbeit im Hasen als volle Tagesarbeit gelten, nämlich die Zeit von 6³⁰ morgens bis 12 Uhr mittags und von 1 Uhr nachmittags bis 5⁸⁰ nachmittags. Für alle Überstunden oder Sonn= und Feiertags= arbeit erhält der Seemann eine Sondervergütung von 40 bis 50 Cents für die Stunde. Gewöhnlich ist der ganze Barverdienst der Seeleute in ihrer Monatsheuer enthalten. Doch erklärt das Geseh sedes Abkommen, durch das der Seemann sich verpflichtet, allen etwaigen Ansprüchen auf Bergelohn zu entsagen, für null und nichtig.

Wie schon bemerkt, wird der Seemann nicht für das ganze Jahr in Dienst genommen; er "seiert" zwischen dem Termin seiner Absmusterung am Schluß einer Reise und der Wiederanmusterung bei Besginn einer neuen. Diese Pause an Land schwankt natürlich je nach der Dauer der Reise, sowie der Häusigkeit und Länge des Ausenthaltes der Fahrzeuge im Heimathasen, auch je nachdem der Seemann an dem Fahrzeug hängt oder, sobald eine Reise beendigt ist, wünscht, auf ein anderes überzugehen.

Die Mannichaften amerikanischer Schiffe ziehen in der Regel vor, an den Lösch- und Ladearbeiten im Safen nicht teilzunehmen. Und ihre Bünsche stimmen hierin mit denen der Reeder überein, die eine schnellere Absertigung durch Stauer und Schauerleute erzielen können, besonders wo in modernen Bafen die Schiffe unmittelbar am Quai festlegen tonnen. Die Mannschaften amerikanischer Seedampfer muftern gewöhnlich wieder auf bemfelben Fahrzeuge an. Die Mannschaft von Rahsegelschiffen dagegen wartet felten das Löschen ab, um auf demfelben Schiffe zu bleiben, sondern sucht auf einem andern Annahme. Für die Schonermannschaften gibt es feine allgemein geltenden Brundfage. Große Schoner, die ftandig Beschäftigung haben, vermögen immer einige ihrer Matrofen für die nächste Reise an Bord zu halten; aber von kleinen Schonern, die oft lange in einem hafen aufliegen muffen, geht die Mannichaft häufig auf andere Schiffe, wenn ein Plat frei wird, oder fie begeben fich mit der Bahn an einen andern Safenplat. Bieht man alle diefe wechselnden Momente in Betracht, so barf man behaupten, daß die Mannschaften der Dampfer und der Rahfegler durchschnittlich während zehn Monaten, die der Schoner mahrend neun Monaten des Jahres in Dienst und Lohn itehen.

Während die gesetlich bestimmten Anforderungen für Verpstegung sich auf über 30 Cents pro Tag, etwa 10 Dollar pro Monat belausen, sind die tatsächlichen Ausgaben bei den derzeit herrschenden hohen Proviantspreisen höher. In nachstehender Zusammenstellung der durchschnitts

lichen Jahreseinnahmen ist die Unterkunft an Bord während der Reise nicht angerechnet, während andererseits der weitaus größte Teil der Mannschaften amerikanischer Seeschiffe unverheiratet ist und an Land Kost und Logis zu zahlen hat. Die wöchentlichen Durchschnittssätzsür Seemannskost und Logis an Land schwanken zwischen 4 Dollar in den kleineren Häsen des Atlantischen Meeres, 5 Dollar in New York, Philadelphia, Boston und New Orleans, und 7 Dollar in den pacifischen Haisenplätzen. Die Tabelle auf Seite 15 verzeichnet den durchschnittlichen Monatskohn von 13879 auf amerikanischen Seeschiffen beschäftigten Leuten verschiedensten Kanges. Die durchschnittlichen Jahreseinkommen lassen sich solgendermaßen berechnen:

	Monat§= heuer		Monats= proviant		Dienst= monate		Jahres= einkommen
	Dollar		Dollar		Dollar		Dollar
Passagierdampser	36.88	+	10	\times	10	=	468.80
Frachtbampfer	42.46	+	10	\times	10	_	524.60
Rahjegler	28.94	+	10	\times	9	=	350.46
Schoner für den Auslandverfehr	29.12	+	10	\times	9	=	352.08
Schoner für ben Ruftenverfehr .	33.63	+	10	\times	9	=	392.67
Durchschnitt	35.11	+	10	\times	9	=	405.99

Laut den vorstehenden Angaben stellen sich die Jahreseinnahmen der verschiedenen Seemannsklassen annähernd wie folgt:

	Monats- heuer		Monats proviar		Dienst= monate		Jahre§≠ einfommen
Danmien Makusten Officentifiken	Dollar		Dollar		Dollar		Dollar
Dampfer — Matrosen — Atlantischer Ozean	25.—	+	10	\times	10	_	350.—
Dampfer — Matrofen — Pacifischer Dzean	35.—	+	10	\times	10		450.—
Dampfer — Hochbootsleute — Atlantischer Ozean	30.—	+	10	×	10	_	400.—
Dampfer — Hochbootsleute — Pacifischer Dzean	40.—	+	10	×	10	_	500.—
Dampfer — Heizer — Atlantischer Ozean	40.—	+	10	\times	10	=	500.—
Dampfer — Heizer — Pacifischer Dzean	50	+	10	×	10	_	600.—
Rahsegelschiffe — Matrosen — Atlantischer Ozean	20.—	+	10	×	9	_	270.—
Rahsegelschiffe — Hochbootsleute — Pacifischer Dzean	30.—	+	10	×	9	=	360.—
Schoner — Matrofen — Atlantischer Dzean	20.—	+	10	×	9	_	270.—
Schoner — Matrosen — Pacifischer Ozean	30.—	+	10	×	9	=	360.—

Die in diesen Tabellen angegebenen Lohnsätze beziehen sich auf amerikanische Schiffe in amerikanischen Höfen. Die Tabelle über die Durchschnittslöhne auf amerikanischen Schiffen auf S. 15 gilt auch für die von Southampton aus auf amerikanischen Postdampfern eingeschifften Stewards und für die chinesischen Mannschaften, die in Hongkong auf den Dampfern der "Pacific Mail"-Linie angemustert werden.

Die Gagen der Schiffsoffiziere und Maschineningenieure hängen in so hohem Grade von der persönlichen Tüchtigkeit des einzelnen und der Art des Betriebes ab, daß allgemein gültige Angaben darüber schwer zu machen find.

Auf Dampfern find der erste Ofsizier und der erste Maschinensingenieur oft für das ganze Jahr engagiert; und andere Ofsiziere ershalten zeitweilig während des Aufenthaltes im Heimatshasen, wenn die übrige Mannschaft abgemustert ist, eine reduzierte Gage.

Der ben Offizieren an Bord von Dampfern und großen Segelschiffen gelieferte Proviant ift natürlich von höherer Qualität als der der Mannichaft. Das Jahreseinkommen der ersten Diffiziere auf Dampiern beläuft fich auf 800-1400 Dollar und die ersten Maschinisten erhalten von 1200-2500 Dollar. Auf Rahsegelschiffen schwantt das Gehalt der erften Offigiere zwischen 500 und 700 Dollar und auf Schonern zwischen 400 und 550 Dollar. Die Seeleute amerikanischer Schiffe genießen auch freie Behandlung in ben Seemannshofpitälern der Bereinigten Staaten und an Bord jene Pflege, die hierfelbft gur Berfügung fteht. Unumgängliche Ausgaben bes Seemanns erftreden fich auf feine Rleibung (bie er auf Bunfch an Bord für einen ben Engrospreis an Land um 10 vom Sundert übersteigenden Breis erftehen fann), ferner auf Beftreitung des Unterhaltes an Land für zwei bis drei Monate und auf feine Nebenausgaben im Safen, die bon den Gewohnheiten des einzelnen abhängen. Die Beforderung an Bord ist frei, wenn das Schiff nicht direkt am Quai liegt.

Für Fischerboote sehen die Gesetze der Bereinigten Staaten einen besonderen Kontrakt vor, wonach jedes Glied der Mannschaft Anspruch hat auf einen gewissen Anteil am Fangergebnis; dieser wird meist nach der Anzahl der Fische berechnet, die der einzelne sängt. Die Lachssssichereien von Alaska beschäftigen ungefähr 2000 Mann. Die Schiffe, gewöhnlich Rahsegel sührende Fahrzeuge, mit einer Besatzung von 30 bis 150 Mann, sahren im März von San Francisco nach Alaska und kehren im Oktober oder November heim. Die Heuer sür die Session ist 50 Dollar; außerdem sür jeden Königslachs, der über 15 Psund wiegt, $2^{1/2}$ Cent und sür jeden roten Lachs 1/2 Cent. Das Einkommen des

Matrofen beläuft fich mahrend ber Fangzeit auf 250-400 Dollar, je nach Glud, Fleiß und Geschicklichkeit. Während ber Fangzeit schlagen die Leute, zumeist Seeleute von Fach, ihr Lager am Ujer auf. Etwa gleich hohe Bergutungen erhalten die Fischer auf den Reufundlandbanten, doch ift ihre Arbeit die gefährlichste, welche von den unter amerikanischer Flagge jahrenden Seeleuten verrichtet wird. Die Fangzeit dauert jest fast das ganze Jahr hindurch; die Fischer verlassen die neuenglischen Bafen in fleinen Schonern, bie an den "Banten" vor Unter geben, und von dort aus gehen die Leute täglich in kleinen Booten ober Quagen (dories) auf den Fang. Die Gesamtzahl der auf ameritanischen Schiffen beim Dorich- und Makrelenfang im nordatlantischen Meere beschäftigten Leute beläuft sich auf ungefähr 9000. Während der letten Saifon gingen allein 11 Schoner mit 71 Mann, die im Safen von Gloucefter, bem Zentrum biefes Bewerbes, beheimatet maren, verloren. Das gefamte Jahreseinkommen in diefem Gewerbe beläuft fich für den Mann felten anjangs auf mehr als 400 Dollar, und das Durchschnittserträgnis einer Reihe von Jahren ftellt fich noch erheblich niedriger.

Die auf Dampis und Segeljachten üblichen Löhne kommen den höchsten auf Kauffahrteischiffen gezahlten Lohnsähen gleich oder übersteigen sie sogar noch einigermaßen, da hierfür nur besonders erlesene Leute genommen werden. Doch die Zeit des Nachtsports ist nur furz.

Die Schiffahrtssaison auf den Großen Seen dauert in der Regel acht Monate, aber während dieser Saison stehen die Leute sast ununters brochen im Dienst. Die Dampser sind derart gebaut und die Quaiseinrichtungen in der Weise getroffen, daß das Löschen und Laden der Massenladung sich aus schnellste vollzieht; die Beschäftigung der Mannschaft erseidet daher keine Unterbrechung. Auf Frachtdampsern erhalten die ersten Ofsiziere monatlich 78—96 Dollar, die ersten Ingenieure 105—150, die Heizer 45, die Steuerleute und Deckofsiziere 45 und Matrosen 25 Dollar.

Nach einem bis zum Jahre 1864 geltenden Gesetze mußten drei Bierteile der Besatung amerikanischer Schiffe amerikanische Bürger sein oder Neger amerikanischer Herkunft, die damals das Bürgerrecht noch nicht hatten. Seit dem Unabhängigkeitskriege, während dessen sie auf Kaperschiffen und auf den ersten Kriegsschiffen dienten, haben sich auf den amerikanischen Schiffen stets Neger besunden. Heutzutage bilben sie einen beträchtlichen Bestandteil der Mannschaften von Küstenschonern, sowie der Heizer auf Küstendampsern, im Verkehr mit den süblichen Häfen.

Und auf den Miffiffippi-Dampfern liefern fie ein erhebliches Kontingent Während des Bürgerfrieges traten fo viele Matrofen der Mannschaft. aus der amerikanischen Rauffahrteiflotte in die Flotte oder Armee ein und der lange Krieg nahm eine fo große Zahl der erwachsenen Männer des Nordens in Anspruch, daß man das Erfordernis des Burgerrechtes für Mannichaften der Rauffahrteischiffe abschaffte. Ше Wachdienst. tuenden Offiziere indes muffen Burger ber Bereinigten Staaten fein. Seit jener Zeit hat die Zahl der auf Kauffahrteischiffen seefahrenden Landeskinder stetig abgenommen. Im Jahre 1902 ergab eine Brufung ber Mufterrollen von 654 amerikanischen Schiffen, daß von 12 721 Mann (die Wachdienst tuenden Offiziere nicht eingerechnet) nur 3 220, ungefähr der vierte Teil, geborene Amerikaner waren. hierbei handelt es fich überwiegend um Schiffe für große Sahrt, unter beren Mannichaft die geborenen Amerikaner verhältnismäßig ftärker vertreten find, als unter ber feemannischen Bevolkerung unserer Sauptfeehafen, wie Rem Port. San Francisco und Rem Orleans. Die heimische feefahrende Bebolkerung findet sich hauptsächlich an den kleineren Plätzen, an der Neuengland= Rufte, wo eine zahlreiche Flotte von kleinen Schonern und Schaluppen einer beträchtlichen Anzahl von Familien, deren Söhne seit Generationen zur See gegangen find, den Lebensunterhalt gewährt. Diefen Kreifen entstammen die meisten Offiziere der amerikanischen Dampi- und Segelichiffe.

Von den Kapitänen abgesehen, sind sast die Hälfte der Mannschaften amerikanischer Fahrzeuge Ausländer, auf Küstensahrern und Hochseeschiffen zusammen. Eine im Mai und Juni 1902 für die 40 000 auf amerikanischen Seeschiffen sahrenden Mannschaften angestellte zuverlässige Schähung ergibt, daß sie sich aus rund 21 000 Mann geborenen oder naturalissierten Bürgern und 19000 Ausländern zusammensett. Rach dem Gesehe müssen 50 vom Hundert der Bemannung der Subventionsposstampser amerikanische Bürger sein. Unter den eben genannten amerikanischen Bürgern befinden sich etwa 4500 ursprüngliche Ausländer, die auf Grund dieses und ähnlicher Gesehe Amerikaner geworden sind. Aus naheliegenden Gründen ist die Zahl der amerikanischen Schiffe im heimischen Küstenversehr größer als im Außenversehr. Die Ausländer gliedern sich zur gedachten Zeit nach Rationalitäten wie solgt:

Britische Unt	erto	ine	n	5700
Deutsche .				2000
Standinavier				4800
Österreicher				3 00

Franzosen .			300
Italiener .			800
Spanier .			900
Portugiefen			700
Ruffen			900
Japaner .			300
Chinefen .			600
Berichiedene			1700

Die Sfandinavier (Norweger, Schweden und Dänen) und die Portugiesen sind sast ausschließlich als Matrosen beschäftigt, Deutsche, Österreicher und Spanier sast nur als Heizer oder Kohlenzieher, einige Deutsche auch als Matrosen aus Seegelschiffen; die Chinesen sindet man als Heizer, Kohlenzieher und Stewards auf den Dampfern im asiatischen Berkehr. Ein großer Teil der englischen Untertanen stammt aus Britisch=Nordsamerika. Die Zahl der Ausländer unter den amerikanischen Schiffssmannschaften ist bedeutenden Schwankungen unterworsen, doch besteht ständig ein erheblicher Bruchteil der Besahung amerikanischer Fahrzeuge aus Fremden, die das Bürgerrecht nicht nachsuchen. Der Zugang von Fremden auf amerikanischen Schiffen verteilte sich, soweit dies zu ersmitteln möglich war, im vergangenen Jahre wie folgt auf solgende drei Gruppen:

- 1. In fremden Safen auf amerikanischen Fahrzeugen wie üblich angemustert 2400;
 - 2. neue Einwanderer 2000;
- 3. von fremden Schiffen in amerikanischen Safen Abgemufterte oder Entlaufene, hauptfächlich Briten und Deutsche, 3500.

Die Arbeitszeit auf amerikanischen Seeschiffen ist nach dem allbeskannten Steuers und Backbords Wachsstem eingeteilt in abwechselnd 4 Stunden Dienst und 4 Stunden Ruhe und die übliche 2stündige Hundswache, so daß sich die regelmäßige Tagesarbeit der Seeleute auf 12 Stunden beläuft. Beim Maschinenpersonal ist die Regel für die Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Schiffen eine 4stündige Arbeitszeit, eine 8stündige Ruhepause, so daß die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden beträgt. Im Hafen tritt an die Stelle des Wachenspstems die Anterwacht, bei der nur so viele Leute von der regelmäßigen Wachmannschaft auf Deck bleiben, als nötig ist, um die Aufsicht zu führen. Die Wachehabenden lösen einander gewöhnlich alle 2 Stunden ab. Die

Mannschaft der Nacht- oder Anterwache ist meist den jolgenden Tag Dienstifrei, fofern das Schiff nicht zur Abfahrt flar macht. Abgesehen bon den bereits erwähnten Fällen feben die Schiffsartitel auf ameritanischen Schiffen keinerlei besondere Zahlung für Überftunden auf See oder im Safen bor. Bu den Pflichten des feemannischen Dienstes wird als notwendige Arbeit auf See, soweit tunlich, auch das Anftreichen des Schiffes gerechnet. Für im Bafen liegende Segelschiffe wird burch die Schiffsartitel im allgemeinen vorgeschrieben, daß die Mannichaft auf Befehl Guter und Ballaft ein- ober auszuladen hat. Die Bezeichnung "notwendige Sonntagearbeit" tennt man auf amerikanischen Schiffen weber nach Gefet noch nach Brauch. Wie wohl allgemein befannt, unterscheidet fich die Sonntagsheiligung in den Bereinigten Staaten von ber in Europa üblichen. Faft alle Läden find in der Regel geschloffen, und es wird nur wenig Arbeit verrichtet. Sehr ftreng ift die Sonntagsheiligung jumal in den Neu-England-Staaten, die noch immer die Mehr= aahl der Offigiere auf amerikanischen Schiffen liefern. Diese Offigiere halten auch auf See, soweit es die Umftande gestatten, meift an alten Beimatsbräuchen jest. Go wurde man g. B. bas Streichen bes Schiffes und das Pugen der Metallteile am Sonntage nicht vornehmen laffen.

Die Stunden für die Mahlzeiten fallen mit der Ablöfung der Wachen zusammen; um 7 oder 8 Uhr gibt es als erstes ein frästiges Frühstück, um 12 Uhr die Hauptmahlzeit, das Mittagessen, und das Abendbrot um 6 Uhr. Auf einigen Schiffen wird um Mitternacht Brot und heißer Kaffee verabreicht.

Die Einführung von Tagelöhnen und eines Maximal-Arbeitstages von 10 Stunden ift in den Bereinigten Staaten bisher nicht ernstlich erörtert worden. Ein hierauf abzielender Borschlag wurde vor acht Jahren von seiten des Seemanns-Berbandes vor einer Kommission des Kongresses beigebracht, doch widersetzten sich diesem Borschlage die Reeder mit der Begründung, daß seine Aussihrung mit der Handhabung des "Wachshiftems" unvereindar sei. Seither hat der Seemanns-Berband es nicht in sein Gesetzbrogramm ausgenommen. Das Gesetz sieht keinerlei Bergütung vor für Überarbeit, welche gelegentlich einer Verminderung der Mannschaft durch Krankheit oder Defertion entsteht. Wenn einzelne Leute desertieren oder arbeitsuntauglich werden, soll der Kapitän bei der ersten Gelegenheit die ofsenen Stellen durch gleich leistungssähige Leute ausssüllen, bei Vermeidung einer Strase von höchstens 200 Dollars.

Die Anmusterung von Matrosen für amerikanische Schiffe erfolgt auf zweierlei Beise:

- 1. Jede auf einem amerikanischen, nach einem Auslandshafen bestimmten Schiffe (ausgenommen find die Häfen in Britisch-Nordamerika, Westindien und Mexico) beschäftigten oder für die Fahrt von einem ameriskanischen Hasen am Atlantischen nach einem amerikanischen Hasen am Stillen Ozean oder umgekehrt bestimmte Mannschaft muß unter der Aussicht eines Bundesbeamten, der als "United States Shipping Commissioner" bezeichnet wird, angeheuert werden.
- 2. Mit einer Mannschaft auf einem amerikanischen, für die Küstensfahrt bestimmten Schiffe, oder sur eine Fahrt nach den nahe gelegenen Häfen von Britisch-Rordamerika, Westindien oder Mexico schließt der Kapitän einen schriftlichen Vertrag ab. In solchen Fällen hat der Kapitän es in seinem Belieben, die Annahme der Mannschaft wie bei der großen Fahrt vor dem "Shipping Commissioner" zu bewerkstelligen oder nicht. Tatsächlich werden die Besahungen auf den großen Schonern, die sür den Küstenverkehr und sür Fahrten nach Westindien und Mexiko bestimmt sind, gewöhnlich unter Aussischt des "Shipping Commissioner" angemustert. Die Praxis auf amerikanischen Fahrzeugen in diesen Verkehrsrichtungen schwantt. Ungesähr ein Viertel der Schiffsräumte in diesem Verkehr nimmt seine Leute unter Aussischt des Beamten an; dasgegen bedient sich der staatlichen Mitwirkung hierbei keiner der Dampser in verhältnismäßig kurzer Toursahrt wie zwischen Baltimore und Philaz belphia, Boston und New Nork.

Ein 3. Berjahren, Mannschaften für amerikanische Fahrzeuge anzunehmen, hat sich aus den Bedürfnissen der amerikanischen Schiffahrt herausgebildet, nämlich die regelmäßige Anmusterung von großen Teilen der Besatungen sür amerikanische Dampser vor Konsuln der Bereinigten Staaten. Alle Stewards und Stewardessen der vier amerikanischen Postbampserlinien werden regelmäßig in Southampton (England) in Dienst genommen; alle chinesischen Heizer, Kohlenzieher, Stewards und ein Teil der Matrosen der nach China und Japan sahrenden amerikanischen Dampser werden vor dem Konsul in Hongkong angenommen.

Die Posten der Schiffahrtskommissare nach dem Vorbild der britischen mercantile marine office sind durch Gesetz seit 1872 eingerichtet. Vom Bundessekretär des Schahamtes werden in 22 Haupthäsen solche Kommissare angestellt, die unter dem "Commissioner of Navigation" in Washington stehen. Nachstehende Tabelle gibt einen Ausweis über die Zahl der Seeleute, die für das mit dem 30. Juni 1902 endigende Jahr von dem genannten Beamten angemustert wurden:

	Auslandsverkehr		Heimische:	Jn3=	
	<u> </u>	Segel= schiffe	Dampfer	Segel= schiffe	gejamt
New Yorf	18 774	1 906	17 556	5 124	43 360
San Francisco	7 096	1522	4 108	5 090	17 816
Boston	3 989	898	401	5420	10 708
New Orleans	6079	83	548	40	6 750
Philadelphia	1 899	823	841	2584	6147
Port Townsenb	332	1 549	1 939	997	4817
Die 16 anderen Bafen .	92 8	$3\ 182$	1 369	13 477	18 956
Zusammen	39 097	9 963	26 762	32 732	108 554

Vor den Konsuln der Vereinigten Staaten wurden angemustert: In Southampton 6077 Mann, in Hongkong 2341, und in allen anderen Häfen 6983.

Diese Zahlen beden sich nicht genau mit der Zahl der angemusterten Matrosen, da in ihnen auch wiederholt Anmerkungen derselben Leute für mehrere Reisen desselben Dampsers enthalten sind. Die in der obigen Tabelle enthaltene Zahl von Seeleuten beträgt höchstens 23 000. Im Jahre 1901 belies sich die Zahl der von den Kommissaren vorgenommenen Anmusterungen auf 98 968, im Jahre 1900 auf 90 325.

Die Schiffahrtskommissare beaufsichtigen die Ans und Abmusterung der Seeleute amerikanischer Schiffe meift in Begenwart des Rapitans ober von deffen Bertreter. Sie entscheiden in erfter Inftang, von der entweder an die ordentlichen Gerichtshofe oder an den "Commissioner of Nabigation" in Washington appelliert werden fann, über Streitigkeiten amischen Seeleuten und Rapitanen ober Reedern über Löhne, Berpflegung, Unterkunft und Uhnliches, und im Falle beide streitenden Parteien fich ichriftlich damit einverftanden erklären, übernehmen fie auch ein Schiedsrichteramt. Auch fonft wird ihr Schiedsspruch in Streitigkeiten oft ans gerufen, und, außer wenn grundfägliche Streitpunkte bon Belang in Frage kommen, als endgültig angenommen. So wird viel Prozessieren vermieden. Früher erhoben diefe Kommiffare von den Reedern Gebuhren für ihre Dienstleistungen, aber seit dem Rahre 1886 hat das Schatamt ber Bereinigten Staaten die Deckung diefer Roften, im Betrage von etwa 60 000 Dollar jährlich, übernommen.

Unmusterung sowohl wie Abmusterung der Mannschaften finden in Gegenwart des Schiffahrtstommissars statt. In Fällen, in denen es

sich darum handelt, die zahlreiche Mannschaft eines Ozeandampfers anzumustern ober zu entlassen und abzulohnen, pflegt ber Schiffahrtstommiffar an Bord ju geben und bafelbft feines Amtes ju walten. Sandelt es fich um kleine Nahrzeuge, fo wird die Mannschaft in die Geschäftsräume bes Kommiffars geführt, welche meift nabe am Waffer Die Form, in welcher die Mannschaften vor ihrer Anmusterung gemeinsam dem Kommissar vorgeführt werden, schwankt manchmal; besonders in Fällen, wo es sich um kleine Fahrzeuge handelt, beruft der Rommiffar, sein Gehilfe oder Ausläufer die Besatzung; zuweilen auch verfammelt ber Rapitan die Mannichaft. Gehoren die Leute dem Seemanns-Berbande an, fo führt fie oft der örtliche Geschäftsführer des Berbandes dem Kommiffar zu. In diefer Weife verfährt man nur dann, wenn es fich um die Anmufterung einer wenig gahlreichen Mannichaft für ein tleines Schiff handelt. Die Dampfichifflinien nehmen gewöhnlich einen Beuerbas fürs ganze Jahr in Dienst, um ihre Mannschaften vor der Anmusterung aufammenaubringen und für deren Erscheinen an Bord Sorge au tragen. Ein erheblicher Teil der Mannschaft der regelmäßigen amerikanischen Dampferlinien betrachtet fich als fortdauernd im Dienste der Befellschaft ftebend und ftellt fich ftets gur beftimmten Beit gur Anmufterung ein. Die "American Line" begunftigt diese Regelmäßigkeit durch eine Prämie in Geftalt eines goldenen 5 Dollarftudes für jeden Mann, der mahrend vier aufeinander folgender Reisen auf demfelben Dampfer feinen Dienft zufriedenstellend versehen hat. Richtsbestoweniger scheinen die Dienste des heuerbas nötig, um das Erscheinen eines weiteren beträchtlichen Teiles der Mannschaft an Bord zu sichern und für etwa am Tage der Abfahrt ausbleibende Leute Erfat ju schaffen. Für feine Dienfte erhält der Beuerbas von den Dampfichiffahrts - Befellichaften einen beftimmten Sat amischen zwei und fünf Dollar pro Ropf; in einigen Fällen foll aber auch mit dem Betreffenden die Zahlung einer Pauschalsumme für eine bestimmte Zeit vereinbart werden. Die Dampfer der fremden regelmäßigen Linien verfahren in gleicher Beife, um Erfat für Beizer, Rohlenzieher und Stewards zu finden, die gelegentlich befertieren, zumal in den größeren Städten an der Rufte des Atlantischen Meeres. Für Die Dampfer ber regelmäßigen Linien hat das Berfahren zu ernsthaften Beichwerden teine Beranlaffung gegeben. Bur Berwendung gekommen ist es auch auf ben Rohlenschiffen der Marine und für die Transportschiffe. Bang anders gestaltet liegt die Sache hinsichtlich amerikanischer fowohl wie augländischer Hochsee-Segelschiffe und bei gewöhnlichen Frachtbampfern, die im amerikanischen Berkehr mit verschwindenden Ausnahmen unter fremder Flagge sahren. Um solche amerikanische Fahrzeuge mit Mannschaft und fremde Schiffe in amerikanischen Häfen mit Ersah für Deserteure zu versorgen, bedient man sich gewöhnlich einer ganz anderen Klasse von Heuerbasen, deren Spesen sich weit höher stellen. Sie belausen sich von zehn Dollar pro Kopf und mehr in Boston dis 15 und 20 Dollar in Philadelphia, und in Portland (Oregon) haben zwei Heuerbase gar versucht, einen Say von 60 Dollar pro Ersahmann sür Deserteure von den in der Getreidesahrt von der pacifischen Küste nach Europa beschäftigten britischen, deutschen und französischen Kahsegelsichissen aufrecht zu erhalten. Diese während der drei letzten Jahre vorgekommenen Übersorderungen sind sozusagen die Todeszuckungen des einstigen Bersahrens der Seelenverkäuserei in den Bereinigten Staaten. Gegenwärtig gibt es keinerlei vom Kongreß gesehlich sestgesetze Gebühren für die Beschaffung von Seeleuten zwecks Anheuerung und für deren sichere Gestellung an Bord.

Während der Jahre 1884-1898 beftand ein Bundesgeset, das die Zahlung jeder Art von Vergütung an irgend jemand für die Beforgung von Seeleuten verbot. Das Gefet war unausführbar und wurde tatfächlich sowohl von den "Seelenverkäufern" (crimps) wie auch von den legitimen Beuerbasen umgangen. Man bediente sich dieser gerade fo wie bor Erlag des Gesetzes jur Beforgung von Mannichaft, aber um nicht gegen ben Buchftaben bes Gefetes ju verftogen, tamen Reeder und Beuerbafe überein, daß die vom Reeder gezahlte Bergutung als "Bonus" oder Geschent bezeichnet werden follte. Diefer von den Reedern gezahlte "Bonus" schwantte zwischen 2 und 5 Dollar pro Ropf. Für den Rest der Rahlung hielt fich der Seuerbas an den Lohnüberweifungsichein des Seemanns. Die Beuerüberweifung (allotment), dem in England üblichen "advance" fachlich entsprechend, mar eine dem Seemanne bom Reeder behändigte Anweisung auf einen bom Reeder auszuzahlenden Lohnvorschuß zur Begleichung von angeblich an Land gemachten Schulden. Befete nach follte ber "Borichuf" fich auf höchstens 10 Dollar für jeben Monat der bevorstehenden Reise belaufen. Das Maximum follte, auf den Fahrten von den Safen des Stillen Meeres nach Europa, oder von den häfen des Atlantischen Meeres nach China und Japan, 40 Dollar fein. Unter der Herrichaft diefes Befeges blühte das Beichaft ber "Seelenverkäufer" in den amerikanischen Safen in der heimischen sowohl wie auf ber fremden Schiffahrt mächtig auf. Um fich die Heuerüberweisung von 40 Dollar auf den Lohn des Seemanns von feiten des Reeders oder deffen Bertreters ju fichern, überredete der Beuerbas häufig den Matrofen,

bas eine Schiff zu verlassen, um ihn dann sosort einem andern zuzujühren, und der einzige Ersatz, den er dem Manne für seine 40 Dollar Löhnung gewährte, war vielleicht eine einzige Nacht der Ausschweifung. So fam das Versahren allein dem Heuerbas zu gut, den die Seeleute Seelenverkäuser (crimp) nannten, das einzige Opser war der Matrose, den die Gerichte sehr passend als den "Unvernehmlichen" bezeichnet haben.

Im Jahre 1894 wurden die Nachteile dieses Syftems der Bundes= regierung beutlich zu Gemüte geführt, teils durch eine amtliche Erhebung, teils durch Borstellungen des Seemannsverbandes. Nach eingehender Durchberatung verabschiedete der Rongreß ein neues heuerüberweifungsgesetz (allotment law), das im Jahre 1899 in Wirksamkeit trat. Durch dieses Gesetz wurde der Commissioner of Navigation ermächtigt, die Höhe der Heuerüberweisung für Seeleute zu bestimmen, die in keinem Falle den Lohn für einen Monat übersteigen sollten. Als höchsten Vorschuß hat diefer die Summe von 25 Dollar festgesett, die je nach Dauer der Reise fich bis auf 5 Dollar vermindert. Bei gewiffen turzen Reisen find Borfchuffe überhaupt nicht geftattet. Abficht ber Bundesregierung und des Gesetzes ist, nach und nach mit der ganzen Seuerüberweisungswirtschaft aufzuräumen, die den Seemann früher in einer chronischen Berichuldung hielt und bei der das Gewerbe der Seelenverkäufer blühte. Man hat fowohl den Bulaffigfeitsbereich der Beuerüberweifungen als auch deren Sohe beschränkt. Gefetlich geftattet find fie nur noch jur Begleichung ber auf Land gemachten Schulden für Unterkunft oder Rleidung. Die Schiffahrtstommiffare haben alle Seuerüberweisungsscheine zu prufen und au genehmigen und fie durfen teine Beuerüberweifung anerkennen, bei welcher der Seemann übervorteilt ericheint.

Das Geset von 1898 hat sich als durchaus heilsam in seiner Wirkung erwiesen. Der Matrose auf fremden oder amerikanischen Schiffen verläßt heutzutage den amerikanischen Hasen in dem sichern Gesühle, daß die verdiente Heuer ihm am Ende der Fahrt ausgezahlt wird und nicht schon vor Beginn der Reise mehr als zur Hälfte dem Heuerbas in den Bereinigten Staaten versallen ist. Im Jahre 1901/02 wurden von den amerikanischen Schiffahrtskommissaren 4200 Heuerüberweisungsscheine im Betrage von 56 000 Dollar ausgegeben. Diese Summe begreist ebens sowohl die Heuerüberweisungen zu Gunsten von Eltern, Ehesrauen, Kindern und Schwestern in sich wie diezenigen zur Begleichung gerechtssertigter Forderungen für Unterkunst und Kleidung an Land. Der Spielsraum sür Betrügereien, auf dem die Seelenverkäuserei noch gedeiht, ist sehrsten CIV 1. — Seeschtssart III 1.

Küfte die Zahl der Heuerbase, die von der Begünstigung von Desertionen leben, und der Umfang ihres Geschäftes stetig vermindert. Zu Anfang wurde dem Gesetze in New York und Boston von den davon Betroffenen ein hartnäckiger Widerstand entgegengesetz, vielsach versuchte man es zu umgehen, doch wurde dem bald gesteuert. Nicht länger imstande, die einheimischen oder sremden Seeleute zu beschwindeln, wandten sich die Seelenverkäuser nunmehr in einigen Höfen gegen die Reeder und sorderten den bereits erwähnten exorbitanten "Bonus". Bei Stellung dieser Forderung sprachen sie aber offen aus, daß sie nicht auf ihr bestehen würden, salls das Geset vom Jahre 1898 ausgehoben würde.

3meifellos wird die Defertion, befonders von fremden Rahfegelschiffen, noch heutigen Tages durch Beuerbase begunftigt, in ber Absicht, bon den Seeleuten eine Beuerüberweifung und bon den Reedern einen "Bonus" zu erlangen. Die Beichräntung ber bobe ber Beuerüberweifung und des Verwendungsbereichs gestatten einen Erfolg der erwähnten Aniffe nur, wenn die fremden Schiffe mit unter der Dede fpielen. Die meiften Defertionen bon fremden Schiffen, speziell von Dampfern der regelmäßigen Linien, fteben indeffen in feiner Beziehung hierzu. Für fabige Stewards ift die Verlockung jur Defertion in atlantischen Safen fehr Es gibt in den Bereinigten Staaten feine Rlaffe geschulter aroß. Bis vor einigen Jahren bedienten in den mannlicher Dienstboten. Sauptgafthofen Reger bei Tisch. Doch mit der Beränderung der Mode und der Ausdehnung des Gafthoflebens in Amerika ift die Rachfrage nach weißen Rellnern gewachsen, und Stewards, die von einem trangatlantischen Paffagierdampfer in New Nort befertieren, konnen sich mit Sicherheit verbeffern. Bei der Mehrzahl der Heizer und Kohlenzieher. die in den Bereinigten Staaten von fremden Schiffen entlaufen, handelt es fich barum, daß fie zeitweilig ben Berführungen amerikanischer Großftabte unterliegen, aber bald wieder jum Seedienst gurudtehren. Ginige werden auch durch die auf ameritanischen Schiffen geltenden höheren Löhne, die sich im Durchschnitt auf 40 Dollar monatlich belaufen, veranlaßt, den Dienft auf fremdländischen Fahrzeugen mit dem auf amerikanischen ju vertauschen. Die Tonnenzahl amerikanischer Seedampfer ift außerordentlich schnell gestiegen, und die für neue Schiffe erforderlichen Heizer und Rohlenzieher ftromen nicht aus der heimischen Bevölkerung hingu. Europäern, die mahrend der letten Jahre amerikanische Städte besucht haben, ift zweifellos die machfende Sohe der Gebaude aus Stahlgerippe aufgefallen, der fogenannten "sky scrapers" (Wolfenkrager). Diefe Bauart hat einen merklichen Ginfluß auf bas feemannische Gewerbe ausgeubt. Das Bufammenfugen von Stahlrippen und Balten burch große Zwischenräume boch in der Luft erfordert die Betätigung der Runftfertigkeit, die sich speziell der Matroje auf Rahseglern aneignet. Laut der Mitteilung eines der Sauptgeschäfte, das in einer fo weit im Inland gelegenen Stadt wie Chicago den Bau hober Stahlgebäude betreibt, find 75 vom hundert der mit der Aufrichtung der Stahlkonstruktion dafelbft beschäftigten Leute Matrofen, hauptfächlich aus dem Norden Europas. In Ruftenftabten, wie in New Nort, Bofton, Philadelphia und San Francisco, ist die Zahl der in gleicher Weife beschäftigten Seeleute nicht geringer als in Chicago. Der Tagelohn schwankt zwischen 3,50 Dollar und 5 Dollar. Die Defertion ber Seeleute von fremd= ländischen Schiffen in den Bereingten Staaten findet feine Erklärung weit mehr in den Ginfluffen der allgemeinen gewerblichen und politischen Austände, als in der beschränkten Tätigkeit einer kleinen Anzahl von Leuten, die mit einigen wenigen übel beleumundeten Matrofenherbergen in Berbindung fteben.

In den fleineren Sajen der Bereinigten Staaten pflegen der Beuerbas und der Wirt der Matrosenherberge eine und dieselbe Person zu sein; in den großen Hasenstädten dagegen handelt es sich meist um zwei verschiedene Persönlichkeiten, die einander in die Hände arbeiten. In der Stadt New York mussen die Seemannsschlasbaje von der Stadtbehörde tonzeffioniert fein, und eine der von diefen geftellten Bedingungen ift, daß ber Schlafbas richt zugleich Beuerbas fei. Dagegen haben in den aufblühenden pacifischen Safen Seattle und Tacoma zwei Berbergswirte das Seuergeschäft gang in der Sand. In Philadelphia und San Francisco haben die Schlafbafe mit einer Angahl von Seuerbasen einen seften Ring gebildet und dadurch die Beschaffung von Matrofen für fremde und einheimische Rahsegelschiffe und für ausländische Frachtbampfer tatfächlich ganz an sich gerissen. Die jeweiligen Beziehungen zwischen Heuerbas und Schlafbas in den verschiedenen Häfen geben die Erflärung für die jeweilige Bahl bes Orts, an dem die borläufige Anheuerung vor fich geht. Gewöhnlich wird hier zu Lande dem Matrofen das Anerbieten einer Stelle auf Segelschiff ober Frachtbampfer in der Herberge gemacht. Er fann bann, je nachdem, an Ort und Stelle feine mündliche Zuftimmung geben ober fich zum Beuerbas verfügen und ein Bleiches dort thun. Laut Gesetz muß der endaultige Bertrag bor dem Schiffahrtstommiffar entweder in beffen Geschäftsräumen oder an Bord des Schiffes unterzeichnet werden.

Handelt es sich um ein fremdländisches Fahrzeug, so wird der Ber-

trag vor dem Konful unterzeichnet. Rommt nur eine Ruftenfahrt in Betracht, fo darf das Abkommen in der Berberge felbst unterzeichnet werden. Die Schiffahrtstommiffare find angewiesen, den Bertrag bem Matrofen, bevor diefer ihn unterzeichnet, laut vorzulefen und fich davon ju überzeugen, daß der Betreffende fich jur Zeit nicht unter dem Ginfluß geistiger Getrante ober eines auf ihn ausgeübten 3manges befindet. Die Borschüffe auf die Löhnung haben die unverkennbare Wirkung, den Matrofen in einem fteten Schuldverhältnis zu halten, um dadurch die Bande, die ihn an das Schiff fesseln, zu lösen und sein Entweichen im Beimatshafen mahricheinlicher zu machen, zumal in Fällen, wo der Borichuf nahezu oder ganz jo hoch war, wie die für die Fahrt zu erwartende Löhnung. Im Jahre 1884 hob der Kongreß alle Heuerüberweisungen auf, sah sich aber im Jahre 1886 durch die Eingaben der Reeder veranlaßt, bas Spftem wieder einzuführen. Das Befet von 1898 fest eine allmähliche Abschaffung ber Vorschüffe ins Werk, und bereits ift man biefem Ziele um einige Schritte näher gekommen. Die Reeder erhalten feinen Anteil von den Heuerüberweisungen oder Dorschüffen, aber viele Befiger von Segelschiffen begunftigen hohe heuerüberweisungen, die von der Löhnung abgezogen werden.

Die Verminderung der Heuerüberweisungen und die Erhaltung eines größeren Teiles seiner Löhnung für den Seemann hat in einigen Häsen bewirkt, daß die Schlasdasse und Heuerbase sich veranlaßt sahen, von auswärtigen Reedern für die Beschaffung von Matrosen den gedachten übermäßigen "Bonus" zu verlangen. Die Absicht des Gesehes von 1898 war, den Seemann vor Übervorteilung zu schützen; von den Reedern aber wurde erwartet, daß sie sich an dieser Maßregel beteiligten und start genug sein würden, um der Bonuswirtschaft Widerstand zu leisten.

Gine Agitation für die Wiederaufnahme des alten Shftems großer Heuerüberweisungen geht von den Schlas und Heuerbasen der pacifischen Küstenplätze aus. Das Vorschußgesetz hatte den Zweck, die Seelenverkauserie auszurotten, und wurde sowohl auf Mannschaften fremder wie einheimischer Schiffe angewandt. Bisher aber sind die Bundesgerichte noch nicht einig über die Anwendbarkeit des Gesetzes auf fremde Fahrzeuge. Das oberste Bundesgericht wird die Frage in diesem Frühling in nähere Betrachtung ziehen und im Herbst eine endgültige Entscheidung treffen.

Menge und Beschaffenheit der den Seeleuten auf allen Kauffahrteisichiffen zu verabreichenden Kost sind durch Kongreßerlaß genau bestimmt.

Diese Speisezettel bilben einen ber Bunkte, die im Bertrage zwischen Rapitan und Mannschaft ausbedungen werden. Gine Abichrift bavon muß im Mannschaftslogis und in der Kombuse angeschlagen werden. Wird die Menge der Kost um weniger ein als Drittel gefürzt, fo hat der Seemann Anspruch auf eine Entschädigung von 50 Cent für jeden Tag gefürzter Berpflegung. Ift die Rost um mehr als ein Drittel an Menge geringer als vorgeschrieben oder von schlechter Beschaffenheit, so ift er zum Empjang von 1 Dollar für jeden Tag gefürzter ober schlechter Berpflegung berechtigt. Außerdem haben Reeder oder Rapitan, falls fie vor Beginn der Reife für ausreichende Lebensmittel ju forgen unterlaffen haben und die Mannschaft infolgebeffen auf verkurzte Ration gesett werden muß, eine Buge von 100 Dollar ju gahlen. Erweisen fich Menge und Beschaffenheit von Nahrung oder Waffer als ungenügend, so durfen fich drei oder mehr Leute aus der Mannschaft mit gemeinsamer Rlage an ben oberften Bollbeamten eines ameritanischen Safens, in einem fremden hafen aber an den Konful der Bereinigten Staaten oder an den Befehlshaber eines amerikanischen Rriegsschiffes wenden. Erkennen diefe Beamten die Berechtigung der Rlage an, so hat der Rapitan sofort bei Strafe von 100 Dollar Abhilfe zu schaffen, und bas Ergebnis der Untersuchung muß in das Schiffstagebuch eingetragen werden, um bei ber Rudtehr bes Fahrzeuges in die Bereinigten Staaten als Beweis zu dienen. Der Kapitan hat für richtige Mage und Gewichte an Bord zu forgen, und auf Berlangen bes Seemanns muffen die Rationen in Gegenwart eines Zeugen zugeteilt werden. Der gesetliche Speisezettel murde im Jahre 1898 aufgestellt, nach einer auf Berlangen bes Seemanns-Berbandes vorausgegangenen Untersuchung feitens der Bundesbehörden. Wir laffen fie hier in Tabelle S. 38 folgen. Erfat ift wie folgt julaffig:

Ein Pfund Weizenmehl darf täglich anstatt der Ration von Schiffs= zwieback oder frischem Brot gegeben werden;

- 2 Ungen getrockneten Gemufes ftatt Kartoffeln ober Yamwurzeln;
- 6 Unzen Maismehl, Hafermehl, geschroteter Weizen oder 2 Unzen Tapioca statt 6 Unzen Reiß;
 - 6 Unzen eingemachtes Gemüse = 1/2 Pfd. eingemachter Tomaten;
 - 1/8 Unze Thee statt 3/4 Unze Kaffee, oder umgekehrt;
 - 6 Unzen eingemachte Früchte = 3 Unzen Dörrobst;
 - 1/2 Unze Limonenfruchtsaft statt der Tagesration an Essig;
 - 4 Unzen Hafermehl oder geschroteter Weizen statt 1/2 Pinte Maismehl;
 - 2 Ungen eingemachte Zwiebeln ftatt 4 Ungen frische Zwiebeln.
 - Befindet sich das Schiff im Hafen, so sollen, falls es erhältlich ift,

Tabelle über die Rost, welche der Mannschaft mährend der Reise gewährt und zuerteilt werden soll.

	Sonntag	Montag	Dienstag	Wittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
Waffer Quart	4	4	4	4	4	4	4
Schiffszwieback	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
Geräuchertes Rindfleifch Pfund	_	_	11/4	_	11/4	_	11/4
Geräuchertes Schweinesleisch Pfund		1	_	1	-	1	_
Weizenmehl Pfund	1/2	_	1/2	_	1/2		_
Büchsenfleisch Pfund	1	_		1		_	_
Frisches Brot Pfund	11/2	11/2	11/2	11/2	11/2	$1^{1/2}$	11/2
Fisch, getrocknet, eingemacht ober frisch	_	_	_	_	_	1	_
Rartoffeln oder Yam Bfund	1	1	1	1	1	1	1
Tomaten in Büchsen Pfund	1/2		_	_	_	1/2	_
Erbfen Pint	_	_	1/3		_	1/8	_
Bohnen Pint	_	1/3		1/8	_	_	_
Reis Pint	_	1/8		_	_	_	1/3:
Raffee	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	8/4
Tee	¹ /8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
Zucker	3	3	3	3	3	3	3
Sirup Pint	1/2	-	1/2	_	1/2	_	_
Getrocknetes Obst	3	—	3	_	3	_	_
Pictles Pint	_	1/4	—	1/4	_	1/4	
Effig Pint	_	_	1/2	_		_	1/2
Maismehl	4	_	_	-	4	-	_
Zwiebeln	4	_		_	4	_	4
Schmalz	1	1	1	1	1	1	1
Butter	1	1	1	1	1	1	1

1/2 Pid. jrisches Fleisch geliesert werden anstatt der täglichen Kation von geräuchertem oder Büchsenfleisch;

1/2 Pid. frischer Kohl soviel wie eine Ration eingemachter Tomaten; 1/2 Pid. frisches Obst soviel wie eine Ration Bacobst. Frisches Obst und Gemüse sollen, wenn das Schiff im Hafen liegt, soweit möglich, geliesert werden.

Es steht ber Mannschaft frei, mit dem Kapitan ein Übereinkommen über Underungen des Speisezettels zu treffen; doch haben sie jederzeit das Recht, den vorgeschriebenen Speisezettel zu verlangen und die Kapitane sind auch tatsächlich fast stets in der Lage, ihm entsprechend zu beköstigen.

Der durchschnittliche Engrospreis für die in der gesetzlich festgestellten Rosttabelle aufgeführten Nahrungsmittel stellte sich im Jahre 1897 an Land auf 23 Cent täglich; gegenwärtig murbe fich der Engrospreis auf über 30 Cent belaufen. Wenn man Abfalle, Berfandkoften, Zubereitung usw. in Ansag bringt, so betragen die Roften für Ernährung des Mannes an Bord eines amerikanischen Schiffes jest über 40 Cent täglich, und im Falle der Matrofe aus irgend einem Grunde, statt an Bord, an Land verpflegt werden muß, so werden für die tägliche Beköstigung 50 Cent vergütet. Die Mannschaften amerikanischer Schiffe erhalten obne Ausnahme täglich zwei, ja oft brei warme Mahlzeiten. Die hausliche Gewohnheit des Amerikaners an Land umjagt frühmorgens ein reichliches warmes Frühstück und ein zweites ausgiebiges warmes Mahl in der Mitte des Tages; sie sind auch auf die amerikanischen Schiffe übertragen worden, obgleich heutzutage nur ein fehr kleiner Teil der Mannschaft aus geborenen Amerikanern besteht. Aus demselben Grunde haben Bier, Bein und Branntwein nie einen regelmäßigen Beftandteil der Rationen des amerikanischen Matrosen ausgemacht. Die in Amerika üblichen ftarten geiftigen Getrante find Whisty und früher auch Rum; letterer ist vollkommen verschwunden und die Qualitäten des Whisky find berart, daß man ihn fo weit möglich außer bem Bereiche ameri= fanischer Schiffsmannschaften halt. Die verabreichten Betrante find beißer Raffee, befonders für die Nachtwachen, und für die Beiger auf Dampfern Safermehl und Waffer. Dies hat fich jur Stillung bes Durftes ebenfo wirtsam erwiesen wie Bier, ohne die Begleiterscheinungen des letteren in der Richtung geiftiger Depreffion und gelegentlicher Selbstmorde.

Für Jachten, Fischerboote ober Walfischstänger hat obige Kosttabelle keine Geltung. Wenn gesalzenes Fleisch zehn Tage lang die Haupt nahrung gebildet hat, so muß der Kapitän täglich eine halbe Unze Bitronen= oder Limonensast und wöchentlich eine halbe Pinte Essig liesern.

Nachdem das Gesetz von 1898 durchgegangen war, ist von seiten der Mannschaften wenig Alage über die Kost an Bord amerikanischer Schiffe geführt worden.

Bis jum Jahre 1895 hat das amerikanische Geset noch nicht das Mindestmaß des dem einzelnen Mann im Mannschaftsraum zukommenden Raumes festgesett. Zwei Jahre lang hatte fich ber Seemanns-Verband an den Kongreß mit Petitionen um den Erlaß eines Gesetes gewandt, wodurch für jeden Mann in der Back ein Raum von 100 Rubitfuß vorgesehen werden follte. Im Jahre 1895 ließ fich der Kongreß auf ein Kompromiß ein, der der Hauptsache nach auf den englischen Einrichtungen beruhte. Das Gefet von 1895 bestimmte, daß auf allen nach dem 30. Juni 1895 gebauten ameritanischen Schiffen ber ben Mannschaften jedes amerikanischen Fahrzeuges zugewiesene Raum nicht weniger als 72 Rubiffuß Inhalt und nicht weniger als 12 Quadratfuß Bodenfläche, auf Deck ober auf dem Boden des Raumes gemeffen, für jeden darin untergebrachten Matrofen oder Schiffsjungen betragen follte. Im Jahre 1897 wurde diese Forderung auf alle bereits gebauten amerikanischen Seeschiffe ausgedehnt, und das Mindestmaß an Raum wurde für die nach bem 30. Juni 1898 gebauten Segelschiffe auf einen Rauminhalt bon nicht weniger als 100 Rubitfuß und eine auf Deck gemeffene Bobenfläche von nicht weniger als 16 Quadratjug erhöht. Tatjächlich rechnet man auf den feit 1898 gebauten Segelschiffen (hauptfächlich großen Schonern) mehr als 100 Rubitfuß Raum für jeden Mann. Das Gefet fordert, daß alle für die Besatung bestimmten Räume baulich sicher hergeftellt, genügend erhellt, gut entwäffert und geluftet, vor Ginfluffen von Wetter und See hinreichend geschützt und, soweit angängig, gegen Ausdünftungen der Ladung oder des Rielwaffers abgeschloffen feien.

Der Reeder, der einer dieser Bestimmungen nicht nachkommt, versjällt einer Strase von 500 Dollar. Ferner sordert das Gesetz, daß alle sür die Mannschaften bestimmten Räume in der Back von Gütern und Borräten jeder Art frei gehalten werden sollen; Platz sinden soll hier nur das persönliche Eigentum der Leute, soweit sie dessen während der Reise bedürsen. Bei jeder Zuwiderhandlung des Reeders gegen dies Gesetz hat er dem Seemann, dessen Quartier durch Frachtstücke oder Borräte beeinträchtigt wird, 50 Cent sür den Tag zu zahlen. Die sür die Besatzung bestimmten Räumlichkeiten müssen den gesetzlichen Anordenungen entsprechend gekennzeichnet werden, um den Reeder instand zu

seigen, diesen Raum bei Berechnung des Netto-Tonnengehaltes und der Tonnengebühren in Abzug zu bringen. Diese Gesetze gelten sowohl für die Deck- wie für die Maschinenabteilung. Aus auf der Hand liegenden Gründen beziehen sich diese Bestimmungen nicht auf Lotsenboote, Fischersboote und kleine Fahrzeuge von weniger als 200 Tonnen Bruttogehalt.

Ein weiteres Befeg murde im Jahre 1898 erlaffen; es verordnete, daß auf jedem amerikanischen, im In- oder Auslandsdienst verwendeten Schiffe für einen geschützten und warmen Raum gur Benutung der Mannichaft bei kaltem Wetter geforgt werden foll. Diefe gange dem Fortschritt huldigende Gesetzgebung, die auf allen Stufen der Beratung die ungeteilte Buftimmung beiber Baufer bes Rongreffes fand, hat die Bad auf ameritanischen Schiffen aufs vorteilhafteste umgestaltet. Die Berwaltung der See-Sofpitaler übernimmt jederzeit toftenlos die Desinfizierung der Bad auf allen amerikanischen Schiffen. In Fällen anstedender Rrankheiten ist solche Reinigung durch Bundes- oder Ortsbehörden obligatorisch. Die Säuberung und das Anstreichen der Back gehört zu den Obliegenbeiten ber Mannichaft, abgesehen von einigen großen Baffagierdampfern, auf denen diefe Arbeiten von eigens dazu angestellten Leuten ausgeführt werben. Die Wasch= und Baderaume, sowie die Aborte, find je nach ber Art bes Schiffes verschieden, und mit Ausnahme ber Baffagierdampfer gibt es für fie keinerlei gefetliche Bestimmungen. Allen Reisenden ift die überlegene Bute amerikanischer Bafferleitungsanlagen bekannt; Diefe Spfteme finden jumal auf den neueren amerikanischen Dampfern und Schonern bedeutenden Tonnengehaltes ausgiebige Bermendung. Die Baderaume für Beiger und Rohlenzieher find meift gesonderte Raume mit Ziegel- oder Metallfugboden und einem Schlauch für Douchenbader zur raschen Aufnahme ber Leute beim Berlaffen ber Reffelraume und Rohlenbunker. Auf ben größeren Dampfern befinden fich im 3wischendeck für die Mannschaft abgesonderte Rrantenzimmer, doch werden diefe verhältnismäßig felten benutt, ba ameritanifche Schiffe meift nur fürzere Rustensahrten aussühren. Für Ertrankte oder Berlette ist die Rranken= hauspflege an Land meift ichon innnerhalb zwei bis drei Tagen zu erreichen.

Jedes für den Auslandsverkehr bestimmte Schiff muß laut Gesieh einen Arzneischrant und Mittel gegen den Storbut mit sich führen. Für Inhalt des Schrankes und Anwendung der Arznei gelten die Bestimmungen der Seehospitäler. Abgesehen auf Fahrten nach den Häfen von Britisch-Nordamerika, müssen sämtliche mit dem Auslande verskehrenden Passagierdampser Schiffsärzte an Bord haben. Für den Fall,

daß ein Mann der Besatung frantheits- oder verletzungshalber in einem fremden Hasen oder in Alaska, Hawaii, Porto Rico oder den Philippinen abgemustert werden muß, trägt das Schatzamt der Bereinigten Staaten die Kosten für Arzt, Verpflegung und Rückbeförderung in die Heimat. Der Kongreß bewilligt alljährlich 30000 Dollar für diese und ähnliche Arten von Unterstützungen hilfsbedürstiger Seeleute in der Fremde.

Eines der frühesten Gefete ber ameritanischen Regierung bezog fich auf die Ginrichtung einer Seehospital-Berwaltung zu Gunften franker und verwundeter Seeleute der Handelsflotte. Bis jum Jahre 1884 murde biefe Einrichtung burch zwangsweise Beitrage von 40 Cent von der Monatsheuer der amerikanischen Seeleute unterhalten. Damals murde diefe Rrankenhaussteuer abgeschafft, und die Rosten der Berwaltung der Seehospitäler find feitdem aus Tonnengeldern beftritten worden, die von den im Austandshandel beschäftigten Schiffen erhoben werden. Diese Tonnengelder beliefen fich im vergangenen gabre auf 868 784 Dollar. Die Seehospital-Berwaltung unterhält in den zwanzig wichtigsten Städten der Bereinigten Staaten, an den Ruften des Atlantischen und Stillen Meeres, an den Großen Seen, dem Miffiffippi und deffen Nebenfluffen staatliche Krankenhäuser. In kleineren Städten hat die Behörde Bertrage mit den Ortstrankenhäusern bezüglich der Aufnahme von Seeleuten abgeschloffen. Auch fremde Seeleute werden in diefen hofpitälern gegen eine geringe Bergütung aufgenommen. Die Rosten für ärztliche Behandlung und Verpflegung der Mannschaften amerikanischer Fahrzeuge fallen weber bem Rranten noch bem Schiffe gur Laft. 3m Jahre 1899 wurden in diesen Krantenhäusern 12500 Fälle behandelt, und 43000 Rrante erhielten Arzneien und vorübergebende Silfeleiftungen. Um feine Aufnahme in diefen Rrankenhäufern zu finden, hat der Seemann einen Abmufterungsschein oder sonftigen Ausweis darüber beizubringen, daß er bis bor turgem auf einem ameritanischen Schiffe gedient habe. Jahre 1899 verzeichneten die der Behörde unterftellten Seehospitäler 293 Todesfälle; die hauptfächlichsten Todesursachen waren Tuberkulofe 87 Falle, andere Lungentrantheiten, Bergtrantheiten 28, Darmentgundungen 20, Erfrankungen ber Berdauungsorgane 19 Falle; Unfalle und Berlegungen 14 mal. In 3 Fällen wurden Alfoholismus und 6 mal Geschlechtstrankheiten als Todesursache angegeben. Lungenkrankheiten, die überhaupt häufiger in Amerika vorkommen als in Europa, bilben fomit die Saupttodesursache unter ber Besatung amerikanischer Schiffe. Falle von Selbstmord find auf ameritanischen Fahrzeugen fast unbetannt. Arantheiten als Folge ungenügender Ernährung, auf amerikanischen

Schiffen jederzeit verhältnismäßig selten, sind tatfächlich verschwunden, seitdem der gesetliche Speisezettel von 1898 in Kraft trat.

Das Durchschnittsalter der Maschinisten, heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Dampsern ist geringer als das der auf amerikanischen Eisensbahnen beschäftigten Lokomotivsührer und heizer; aber das Durchschnittsalter der eigentlichen Seeleute auf amerikanischen Dampsund Segelschiffen stellt sich dem des Eisenbahnpersonals ungefähr gleich, abgesehen von den auf der Lokomotive beschäftigten. Die nachstehende Aufstellung — das Ergebnis einer eingehenden Prüfung einer Reihe von heuerverträgen — gibt Ausweis über das Alter eines Drittels der auf Deck und im Maschinenraum amerikanischer Seeschiffe beschäftigten Mannschaften:

	Seeleute auf			u _a	ten jern	ŧ	
	Dampfern	Rahfegel: fchiffen	Schonern	Zusammen	Majchinisten auf Dampsern	3nsgefamt	
Unter 21 Jahren Von 21—25 Jahren	127 402	308 604	91 420	526 1 42 6	148 671	674 2 097	
" 25—30 " " 30—35 " "	534 382	484 320	501 406	1 519 1 108	1 055 728	2 574 1 836	
" 35—40 " " 40—45 " " 45—50 "	290 189 124	300 266 186	328 243 158	918 698 468	477 235 107	1 395 933 575	
Über 50 Jahre	98	151	125	374	87	461	
Insgesamt	$2\ 146$	2 619	2 272	7 037	3508	10545	

Wie schon früher bemerkt, sind die amerikanischen Schiffe hauptsächlich im heimischen Verkehr tätig. Die Bundesregierung unterhält an ungesähr 100 gesährlichen Punkten der Küste des Stillen und Atlantischen Meeres und dem User der Großen Seen, Rettungsstationen, mit einem jährlichen Auswande von 1600000 Dollar. Laut Gesetz von 1898 wird jeder, der im heimischen oder im Außenhandel ein amerikanisches Schiff in seen untüchtigem Zustande aussahren läßt oder aussahren zu lassen versucht und dadurch Menschenleben in Gesahr bringt, mit einer Gelbstrase von 1000 Dollar oder einer Gesängnisstrase bis zu 5 Jahren, je nach Gutzbünken des Gerichtshoses bestrast. Die Kümpse aller amerikanischen Dampser und aller amerikanischen Segelschiffe über 700 Tonnen und alle Segelschiffe über 100 Tonnen, die zur Besörderung von Passagieren dienen, müssen allährlich einmal und können jederzeit vom Bundes-

beamten besichtigt werden; die Besichtigung erstreckt sich bei Dampsern auch auf die Maschinen, Kessel und sonstigen Maschinenanlagen. Die sür die Dampser ersorderliche Zahl von Rettungsbooten und Flößen ist behördlich entsprechend der Bruttotonnage wie in England sessgesetzt. Die Anzahl der Rettungsgürtel und Rettungsbojen hängt von der Menge der an Bord besindlichen Personen ab. Die Dampser müssen auch einen automatischen Raketenrettungsapparat sühren, um mit den Rettungsstationen an Land in Verbindung treten zu können. Auf Passagiersdampsern, welche Fahrten von erheblicher Ausdehnung unternehmen, müssen auf jeder Fahrt einmal Übungen mit den Rettungsbooten stattssinden; sie werden meistens im Hasen vorgenommen, häusig aber auch auf hoher See. Für Segelschisse bestehen keine gesetlichen Bestimmungen über die Zahl der von ihnen mitzusührenden Rettungsboote, Rettungsgürtel usw.

Der Beginn der feemannischen Laufbahn ift auf amerikanischen Schiffen durch keinerlei gesetliche Bestimmungen gehemmt; Rapitane, Steuerleute, Lotfen und Maschineningenieure bedürfen jedoch eines von der Regierung ausgestellten Batentes. Gin Mann tann, selbst wenn er foeben frifch vom Lande fommt, fofort als Matroje oder Beiger eintreten, wenn ihn jemand als folchen zu beschäftigen bereit ift. Die in Deutschland üblichen Grade: Schiffsjunge, Leichtmatrofe und Boll= matrofe find auf unferer Sandelsflotte nicht bekannt. Der Seemanns-Berband ift bei dem Kongreß für Borichlage jur Ginführung eines Gefeges eingetreten, welches eine bestimmte Schulung für den Rang eines Leicht= und Vollmatrosen vorsieht; doch ist die Angelegenheit nie über eine entgegentommende Befprechung biefer Borichlage hinausgelangt. Ginmal in die Flotte aufgenommen, tritt der Seemann fozusagen "in die hut ber Nation" und untersteht einer Reihe von Spezialgesegen, von benen einige bis auf die Unfange ber Republit gurudreichen. Befindet er fich braugen in der Fremde in bedrängter Lage, fo muß er auf Roften der Regierung, des Reeders, nach den Bereinigten Staaten gurudbefordert werben; verläßt er jedoch im Auslande fein Schiff, fo tann er feft. genommen und an Bord jurudgebracht werden. Innerhalb der Bereinigten Staaten genießt er tostenfreie arztliche Behandlung; entläuft er bem Schiff, fo verfällt diefem die ihm zustehende Löhnung. Bricht ber Seemann in Augubung feines Berufes ein Bein, und ber Rapitan tann es nicht wieder einrichten, so muß, einer fürglich erfolgten Entscheidung bes Berichtes gemäß, das Schiff bie Reife unterbrechen und ben nächsten Sajen, felbst wenn er Sunderte von Meilen entjernt ift, aufsuchen, um

dem Kranten zu chirurgischer Behandlung zu verhelfen; wenn er dagegen einen Besehl nicht ausstührt, kann er in Eisen gelegt werden. Diese Beispiele mögen dazu dienen, um die Verschiedenheit der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf See und an Land auf Grund der amerikanischen Gesetz zu kennzeichnen. Die neuerliche Gesezgebung geht darauf hinaus, die Rechte des Arbeiters an Bord mit denzienigen des Arbeiters an Land gleichartig zu gestalten und die Pflichten des Reeders und der Regierung gegenüber den Seeleuten zu steigern. Das Geset vom Jahre 1898 gestattet keinerlei körperliche Züchtigung an Bord, und jeder Borgesetze, der sie verhängt, setzt sich einer Gesängniszstrase von 3 Monaten bis zu 2 Jahren aus.

Die Defertion von amerikanischen Schiffen in der Fremde wird durch Berwirkung der verdienten Löhnung und der an Bord verbliebenen Rleidung des Schuldigen bestraft, und mit Gefängnis bis zur Dauer eines Monats, je nach richterlichem Ermeffen. Indes tommen berartige Fälle im Auslande felten vor, und es wird felten auf diese Strafe er-Die Defertion von amerikanischen Schiffen innerhalb der Bereinigten Staaten wird nur durch Berwirkung ber verdienten Löhnung und der an Bord befindlichen Kleidung beftraft. Gewöhnlich nimmt der Ausreißer feine geringe Sabe an Aleidungsstücken mit fich, fo daß er nur ber Löhnung verluftig geht. Da es bem Seemanne, falls er nicht ein anderweitiges Abkommen getroffen hat, frei fteht, in jedem Safen, in dem das Schiff lofcht oder ladet, die Balfte der ihm gur Zeit guftehenden Löhnung ju verlangen, fo fommt es auf Ruftenichonern häufig vor, daß die Leute den ihnen zukommenden Teil des Lohnes fordern und dann das Weite fuchen. Früher konnte der Deferteur durch die Polizei verhaftet und an Bord gebracht werden. Diefe Art der Strafe wurde durch das Gefet vom Jahre 1898 aufgehoben, als in den Bereinigten Staaten die Gefängnisftrafe für Matrofen wegen irgend welcher Buwiderhandlung gegen das Zivilrecht abgeschafft wurde. noch kein rudftandiger Lohn in Frage kommt und fich keinerlei Rleidungs= ftude an Bord befinden, fteht der Seemann, trot eingegangener Berpflichtung, unter feinerlei haftung an Bord eines amerikanischen Schiffes ju dienen. Da man ihn nicht mit Aussicht auf Erfolg wegen Bertragsbruches verklagen fann, weil er meift fein Geld hat, Schabenserfat ju bezahlen, fo überläßt es das Gefet auf diese Beise völlig dem Chraefühle des Mannes, ob er an Bord gehen will oder nicht. Bon feltenen Ausnahmen abgesehen, pflegen die Seeleute auf Dampfichiffen ihren Bertrag ju halten; auf Ruftenschonern dagegen tommt es häufiger vor, daß die

Leute den eingegangenen Berpflichtungen nicht nachkommen und auch bisweilen defertieren oder verlangen, abgelöhnt zu werden. Das gilt besonders für Seeleute auf Schonern, die, zur Winterszeit vom Norden kommend, in südlichen Häsen landen.

Wegen absichtlichen Ungehorsams gegen Besehle an Bord kann der Seemann in Eisen gelegt werden und verwirkt vier Tage Heuer; auch kann er bei Ankunst des Schiffes in einem fremden hasen mit Gesängnis bis zu einem Monat bestraft werden. Bei sortgesetzem Ungehorsam kann der Mann bei Wasser und Brot in Gisen gelegt werden, 12 Tage Heuer verwirken, außerdem im sremden Hasen eine Gesängnisstrase bis zu drei Monaten bekommen. Tätliche Angriffe gegen einen Offizier werden mit Gesängnis bis zu zwei Jahren bestraft. Für Meuterei der Mannschaft gilt als höchstes Strasmaß eine sünssährige Gesängnishast, und sür Aufruhr an Bord eine zehnjährige Einkerkerung mit Zwangsarbeit.

Das amerikanische Gesetz kennt keinerlei auch nur entjernt der deutschen Arbeiterversicherungsgesetzgebung gleichende ftaatliche Ginrichtungen, auch teine Alters= und Invalidenpenfion. Weder die Schiffahrtsgesellschaften noch Brivatreeder haben feste Berficherungs- oder Unterstützungstaffen jum Besten der Seeleute, deren Witwen und Waisen. Dem verdienstvollen Bedürftigen wird Unterftugung als ein Aft ber Menschenfreundlichkeit gewährt, ebenso wie sie in anderen Gewerben üblich ift; aber für Diefe Art von Unterftugungen liegen feine festen Grundfage bor. Das durch private Wohltätigfeit begründete und unterhaltene, den Sajen von New Norf überschauende Seemannshaus "Sailers Snug Harbor" ift eine der reichsten privaten Wohltätigkeitsanstalten der Bereinigten Staaten, und ein Beim fur alte und jum Dienft nicht mehr taugliche Seeleute ber ameritanischen Sandelsmarine. Um Aufnahme zu erlangen, wird der Nachweis über eine gewöhnlich fünfjährige Dienstzeit auf der ameritanischen Sandelsflotte gefordert. Mehrere hundert Seeleute finden hier für ihre alten Tage freundliche Aufnahme und einen behaglichen Aufenthalt mit mannigfachen Bequemlichkeiten.

Die Mannschaften amerikanischer Schiffe sind, wie bereits erwähnt, nicht gleichartig, sondern setzen sich vielsach aus Seeleuten verschiedenster Nationalität zusammen. Die Laster, die die Seeleute an Land bekunden, entspringen zumeist den Eigentümlichkeiten ihrer Rasse. So sindet sich Trunkenheit häusiger unter Seeleuten amerikanischer, britischer oder deutscher Herkunft, als unter denen der lateinischen Rasse; letztere sind dagegen dem Spiele in höherem Maße ergeben. Enthaltsamkeit und

Selbstbeherrschung find hervorstechende Eigenschaften ber Norweger; Diese werden daher wegen ihrer Zuverläffigkeit vorzugsweise für die unteren verantwortlichen Stellungen gesucht, wie Hochbootsleute, Quartiermeister, Bimmerleute. Entsprechend den verschiedenen Beschäftigungsarten kommt Trunkenheit häufiger unter den Heizern und Kohlenziehern (von den spanischen Beizern abgesehen) als unter ben eigentlichen Seeleuten bor. Der Seemanns-Verband gestattet Mitgliedern, wenn sie sich unter dem Einfluffe geiftiger Betrante befinden, nicht, feinen Sigungen beigumohnen. Es gibt zwar in allen Saupthäfen Tangfale für Seeleute, wo diefe mit Dirnen zusammentreffen; boch hat der Übergang von der Segel- gur Dampfichiffahrt eine merkliche Berminderung bes Gefchlechtsverkehrs der Seeleute mit Dirnen zur Folge gehabt. Der Matrofe von Segelschiffen hatte, wenn er in den Safen tam, eine verhältnismäßig große Summe Gelbes in der Tasche und eine lange Zeit erzwungener Enthaltsamkeit hinter fich. Der Dampfichiffsmatrofe hat häufig Gelegenheit zur Ginkehr in häfen und besitt meist nur eine geringe Barschaft. Somit entspricht feine Lage mehr der des Arbeiters auf festem Land. Sein Berhältnis zum weiblichen Geschlecht murbe daher nicht wesentlich von dem anderer Arbeiter in den Bereinigten Staaten abweichen, wenn das Seemannsleben nicht dem ehelichen Leben ein hindernis bote. Diefes hindernis ist durch die häufigeren und fürzeren Jahrten der Dampfer wesentlich vermindert. Die erwähnten Lafter herrschen in größerer Ausdehnung unter ben auf Schiffen für große Fahrt angestellten Mannschaften, als bei den im heimischen Verkehr der Vereinigten Staaten.

Aus demselben Grunde ist das sinnlose Umsichwersen mit dem Gelde an Land jetzt seltener als in den Tagen der Rahsegelschiffe, wenn auch der Seemann im allgemeinen nicht vorsorgt. Nichtsdestoweniger berichtet der Seemanns-Verband, daß ein gewisser Prozentsatz seiner Mitglieder kleine Beträge in den Sparbanken angelegt habe. Nach amerikanischem Gesetz kann der Seemann einen Teil seiner Löhnung im voraus der Frau, dem Kinde, den Eltern, Großeltern oder Schwestern überweisen lassen. Doch wird von dieser Vergünstigung wenig Gebrauch gemacht und im Jahre 1902 waren nur 240 derartige Überweisungen zur Auszahlung gelangt. Ein Vorschlag, den Seeleuten zu erlauben, Heuervorschüsse behus ihrer Hinterlegung in Sparkassen zu erheben, gelangte im Jahre 1898 an den Kongreß, doch kam er nicht zur Aussührung, da sich der Seemanns-Verband ihm widersetzte.

Wo die Ginnahmen der Schlafe und Steuerbase aus Desertionen entspringen, pflegt der Alkohol bei diesem Beginnen die hauptrolle bei

ihrem Schlachtplan zu fpielen. Sie senden Zutreiber in tleinen Booten aus, um fich an Bord ber einfahrenden Schiffe zu begeben und bem bon langer Fahrt zurudtehrenden Seemann Schnaps und die Aussicht auf eine fleine Orgie an Land anzubieten. Die Gefete gegen ein berartiges Unbordgeben find febr ftreng, aber ichmer durchzuführen. Umerikanische sowohl wie fremde Kapitane gestatten solchen Zutreibern zuweilen das gesehwidrige Anbordgeben, um einzelne Seeleute jobald als möglich los zu werden, verhaltene Löhnung, falls fie ausreißen, einzubehalten und etwaige Klagen bei amerifanischen Behörden ober fremden Konfuln zu verhindern. Die Beaufsichtigung der Matrofenherbergen tann angesichts unferer bundesftaatlichen Regierungsform nicht wohl durch ein Bundesgesetz geregelt werden. Weder die Einzelstaats- noch städtische Behörden haben bisher versucht, ordnend in die bestehenden Verhältnisse einzugreisen. Die Stadt New York allerdings konzessioniert und beauisichtigt die Matrosenherbergen. Es ist den Herbergswirten verboten, Gaste anguloden, und es tann ihnen die Rongeffion megen Lieberlichkeit, Betruges oder Übervorteilung entzogen werden.

Die örtlichen Aufsichtsbehörden über diese Art von herbergen setzen sich aus Mitgliedern von seemannischen und Wohltätigkeitsvereinen zussammen. Es bestehen 76 konzessionierte derartige Herbergen mit Unterkunft für je 20—150 Seeleute. Und die meisten von ihnen werden anständig geführt. Einige Herbergen werden von Norwegern besucht, andere von Spaniern, und Leute gleicher Klasse wohnen vielsach in einem Hause. Meistens sind es im Auslandsverkehr beschäftigte Leute, die diese Häuser aufsuchen. In San Francisco, Baltimore und anderen Häfen werden Matrosenherbergen von Wohltätigkeitsvereinen unterhalten und zwar mit verschiedenartigem Ersolge.

In allen Haupthäsen bestehen religiöse und wohltätige Bereine zur Fürsorge für Seeleute; die "Seamen's Friend Society" in New York wurde bereits im Jahre 1828 mit Bereinsrechten ausgestattet. Diese Bereine halten Gottesdienste mit verschiedenem Ersolge; so hatten z. B. diesenigen in Baltimore im vergangenen Jahre einen Zuspruch von 24 550 Besuchern. Das nugbringendste Wohltätigkeitsunternehmen in den Bereinigten Staaten ist die Seemannsabteilung der Rechtsschutzgesellschaft (Legal Aid Society). Zweck dieser Gesellschaft ist, sämtlichen Armen der Stadt New York praktischen Beistand in Rechtsscragen zu leisten, und zu ihren Berbandsmitgliedern und Gönnern gehören der Kriegsminister Elihu Root, der amerikanische Botschafter in London, Joseph H. Choate, der srühere Schatzsekretär Charles S. Fairchild, der Bürgermeister von New York,

Seth Low, Andrew Carnegie und Helen M. Gould 1. Im Jahre 1901 gewährte bie Seemannsabteilung 4223 Seeleuten unentgeltlichen Rechtsbeiftand und Rechtsbelehrung. In 1466 Fällen handelte es fich um die Seuer und in 304 Fallen um Wiedererlangung fahrender Babe, in 203 Fällen um Rlagen gegen heuerbase und herberasmirte, und in 29 Källen um Klagen über ungenügende Lebensmittel an Bord. Die Gefellichaft leiht ihren Beiftand sowohl fremden wie amerikanischen Seeleuten ohne Rudficht auf die Rationalität der Schiffe. Bon den Leuten waren 1251 Amerikaner, 358 Briten, 336 Schweden, 328 Deutsche, 294 Während die führenden Dampfichiffahrtsgesellschaften und Reeder diese Bereine und Wohltätigkeitsanstalten durch Beitrage unterstügen, kummern sich die Kapitane und Offiziere meist nicht um sie, und ber Seemannsverband verhalt fich ihnen gegenüber völlig gleichquiltig. Er ertlart, daß nur die Organisation allein vermöge, die Moral ber Seeleute zu heben, indem fie fie zu felbständigem Denken und zur Betätigung größerer Unabhängigfeit veranlaffe.

Die Schulbildung ift in den Bereinigten Staaten allgemein berbreitet. Die Zahl der Analphabeten auf amerikanischen Schiffen, die sich durch ein Kreuz statt durch Unterschrift unter den Heuerverträgen kund tut, ift gering und faft ausschließlich fremder Berkunft (Sud-Guropaer, Bewohner der Inseln im Atlantischen und Stillen Meere, Neger und Ufiaten). Die Berforgung ber Schiffe mit Lefestoff geht lediglich von Wohltätigfeitsanstalten aus. Die "Seamen' Friend Society" in New Nork hat mahrend ihres 74 jahrigen Bestehens aus diesem Safen auslaufende Schiffe mit 10812 Schiffsbibliotheken, insgefamt 586812 Bande umfaffend, verfeben. Jede Bibliothet enthält 43 ausgewählte Bande mit Einschluß einer Bibel und wird bei Beendigung der Reise zurüchgeliefert, um auf anderen Schiffen ju dienen, bis fie abgenutt ift. Die Roften einer solchen Bücherei stellen sich auf 20 Dollar, die durch freiwillige Beitrage zusammengebracht werden. Es gibt feine feststehende Art ge= felliger Unterhaltungen. Meift befindet fich unter einer gahlreichen Mannschaft eine Anzahl von Leuten, die die Beige (Fiedel) oder harmonika spielen, obgleich der mufikalische Sinn unter ben Amerikanern weder ftark entwickelt noch so allgemein ift, wie bei ben Deutschen. Sonntägliche

¹ Unm. d. Übers. Es handelt sich unseres Wissens um eine ursprünglich von den Deutschen gegründete Gesellschaft, die erft seit wenigen Jahren die deutsche Sprache aufgegeben, sich amerikanissiert und eine Majorität von Amerikanern in den Borstand aufgenommen hat.

Gottesdienste auf See werden auf amerikanischen Schiffen nur selten geschalten. Auf der Kriegsflotte wird der Borsport gesördert und zuweilen auch auf den Handelsschiffen geübt.

Zwischen Offizieren und Mannschaft bestehen keinerlei gesellige Beziehungen und die Unterhaltung beschränkt sich im allgemeinen auf Erteilung und Empfangnahme von Besehlen. Die Ofsiziere werden stets mit "Sir" angeredet, während die Mannschaft von den Ossizieren bald mit dem Vornamen, bald mit dem Zunamen angerusen wird, wie: "Tom", "Did", oder "Smith", "Robinson". Auf Dampsschiffen unterscheidet sich der Gesprächston nicht wesentlich von dem der Arbeiterbevölkerung an Land. Auf Segelschiffen aber sind Flüche und rohe Worte noch häusiger als an Land.

Die Entwicklung eines den Reedern feindlichen Rlaffengeistes hat bisher auf ameritanischen Schiffen noch wenig Fortschritte gemacht. Unter ber bunt zusammen gewürfelten Mannschaft amerikanischer Schiffe kann ein Befühl ber Zusammengehörigkeit nicht auftommen, da die verschiedenen Mannschaften sich nur zu häufig untereinander nach Nationalitäten abzufondern pflegen. So pflegen z. B. die aus dem Norden Europas ftammenben Matrofen fehr geneigt zu fein, auf die Lateiner herabzusehen, mahrend Die Norweger ihrerseits auf Die Deutschen, Danen und Schweben als auf minderwertige Seeleute herabzubliden icheinen. Die Beizer und Trimmer auf ameritanischen Dampfern find weder fo zahlreich noch fo wohl zusammen eingelebt, um, ähnlich wie auf fremden Schiffen, eine organisierte Rlaffe für fich bilden ju konnen. Der Seemansperband, deffen Mitglieder meiftens unter ben eigentlichen Seeleuten von Schonern im Ruftenhandel ju finden find, hat zweifellos eine Förderung des Rlaffengeistes auf Rosten des feemannischen Beiftes ausgeübt. Gines ber Biele bes Berbandes ift, die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie fie fich an Land herausgebildet haben, fo schnell wie möglich auch auf bie Bedingungen bes Seemannslebens auszudehnen. Da der Berband wesentlich eine Matrosenvereinigung ift, so harmoniert er nicht durchweg mit den Beftrebungen des nichtorganisierten Maschinenpersonals. Gin besonderer Beruf der Beiger und Trimmer gur See hat fich als solcher in den Bereinigten Staaten fehr langfam entwickelt. Biele, die ihm angehören, haben fremde Dampfer zeitweilig ober für immer verlaffen, und andere entstammen der Rlaffe der zeitweilig Arbeitslofen an Land. Andererseits beschränkt der Seemannsverband die Mitgliedschaft, soweit möglich, auf berufstundige Seeleute. Der esprit du corps ift heutzutage auf der amerikanischen Sandelsflotte weit geringer als zu der

Beit, da die Segelschiffahrt noch in Blüte stand. Dieser Zustand ist nicht durch Arbeiterverbände verschulbet, sondern durch den ständigen Rückgang der amerikanischen Handelsschifffahrt, sowohl hinsichtlich des Schiffsparks wie der Personalzusammensetzung. Die Beziehungen zwischen seemännischen Offizieren und dem höheren Ingenieurpersonal sind nicht intim und gleichen in gewisser Hinsicht dem einigermaßen gespannten Berhältnisse, wie es dis vor einigen Jahren zwischen den Seeossizieren der Kriegs-marine und den Marine-Ingenieuren herrschte, die nicht den gleichen Kang hatten. Die Beziehungen der Dampsschiffsossiziere zu den Reedern sind weniger eng als diesenigen der Segelschiffsossiziere, welch letztere oft eine Partenbeteiligung am Schiff oder eine Gewinnbeteiligung für die Reise besitzen.

Der Fall, daß Matrofen amerikanischer Dampfer in fremden Bafen davonlaufen, kommt fo felten vor, daß man in den Bereinigten Staaten gar nicht damit rechnet. Während des, mit dem 30. Juni beendeten Rechnungsjahres 1902 desertierten im Austande nur 245 Mann von amerikanischen Dampfern bei 2038 Fahrten. Während acht Fahrten ins Ausland befertiert alfo nur einmal ein Mann von amerikanischen Dampfern, und die Ursache in solchen Fällen hat man wohl in subjektiven Gründen zu suchen. So ereigneten sich von den erwähnten Defertionen 124, ober mehr als die Balfte, in Southampton von "American Line"-Dampfern, die einen Teil ihrer Mannschaft in England anheuern. Die Heuern auf amerikanischen Dampfern find fo viel höher als die auf ausländischen, daß gar keine Berführung zum Defertieren vorliegt. In fremden Häfen entwichen von amerikanischen Segelschiffen auf 1494 Fahrten 779. darunter 250 Mann in auftralischen Säfen, und 121 Mann in Buenos Die auftralischen Löhne tommen ben amerikanischen ungefähr gleich, und die Abneigung der Mannschaft, das Loschen der Ladung zu bewerkstelligen, ift ber Sauptgrund für ihr Entlaufen.

Die Zahl der Leute, die in den Häsen der Bereinigten Staaten nach Unterzeichnung des Heuervertages nicht an Bord amerikanischer Schiffe gehen, ist erheblich größer. So unterließen es (unter Berücksichtigung wiederholter Fahrten) von 65889 Mann, die sich während des vergangenen Rechnungsjahres auf amerikanischen Dampfern anmustern ließen, 2363, den Dienst anzutreten; auf amerikanischen Segelschiffen stellten sich von 42695 Mann 1915 nicht ein.

Die Zahl der Deferteure von fremdländischen Schiffen in amerikanischen Häfen ift noch weit größer. So zählt man z. B. nach englischen Außeweisen im Jahre 1900 12104 Ausreißer von britischen Schiffen in

4 ^

amerikanischen Safen; deutsche Aufstellungen vom Jahre 1901 ergaben eine Zahl von 2550 Flüchtigen von deutschen Schiffen in den hauptfächlichften amerikanischen Safen; 172 Leute entliefen von norwegischen und 72 von italienischen Schiffen. Biele ber Ausreifer von fremben Fahrzeugen murden durch die höheren ameritanischen Löhne, für Beichäftigung an Land sowohl wie an Bord, angelockt. Giner ber Grunde, aus denen zumal Beizer und Trimmer fo häufig fremden Schiffen entlaufen, oder ihren Verpflichtungen gegen amerikanische Schiffe in ameritanischen häfen nicht nachkommen, ist die Trunkenheit. Nicht felten betrinken fich diefe Leute am Tage vor dem Austaufen des Dampfers und find dann unfähig fich zu ftellen. Solche Leute schiffen fich dann meist auf einem andern Dampfer einen oder zwei Tage später unter eigenem ober angenommenem Namen nach Europa ein. Die Rapitane ameritanischer Schiffe find burch bas Gefet angehalten, an Stelle etwa entlaufener Leute rechtzeitig Erfat zu schaffen; berart erwächst ber Mannschaft durch gelegentliche Desertion teine erhöhte Arbeitslaft. Das Ausreißen der Matrofen hat für den Reeder Zeit- und Geldverluft im Gefolge. In den amerikanischen Safen find es fast nur die Mannichaften von Segelschiffen, amerikanischen sowohl wie fremden, und gelegentlich auch von ausländischen Frachtdampfern, die fich durch Seuerbase oder Berbergswirte jum Fortlaufen verleiten laffen. Seit Erlag des Gefetes vom Jahre 1898 hat das Seelenverkäuferwesen ("crimping system") in ben Bereinigten Staaten ftetig abgenommen und zeigt nur noch in ben Säfen im Stillen Meere reges Leben, wo die Seelenverkäufer Mannichaften, zumal britischer, deutscher und französischer vollgetakelter Schiffe. veranlaffen, behufs Erlangung eines "Borichuffes" oder "Bonus" Reikaus zu nehmen.

Die an einer früheren Stelle bereits angedeuteten Beränderungen in dem Schiffspark der amerikanischen Handelsflotte während der letzten zehn Jahre haben erhebliche Wandlungen im Personal und in den Arbeitsverhältnissen zur Folge gehabt. Durch den Übergang vom Segelzum Dampsbetriebe mußte die Mehrzahl der Mannschaft ihre Beschäftigung in sreier Luft auf Deck mit der Arbeit in den überheizten Maschinenund Heizräumen und Kohlenbunkern vertauschen. Die kürzere Arbeitszeit und der höhere Lohn im Maschinenraume bieten keinen genügenden Ausgleich für die unerfreulichen Arbeitsbedingungen unter Deck. Insolge dessen steht in der Regel die Durchschnittsqualität der Leute, aus denen sich die Mannschaft zusammen sett, niedriger als früher.

Unter den Matrosen beherrscht jeden einzelnen das Gefühl der Berantwortlichkeit, und ihre körperliche sowohl wie ihre geistige Leistungssfähigkeit wird gesteigert. Die Arbeit im Heize und Schürraum ist eine rein mechanische, und das Gesühl persönlicher Verantwortung wird gesschwächt. Der Ehrgeiz des einzelnen wird daher bei den Seeleuten nicht mehr so start angespornt wie früher, und das vermindert wiederum den inneren Wert des Mannes. Das Resultat tritt in der verschiedenen Dauer der Dienstzeit für die Mannschaften auf Deck und im Maschinenraum der amerikanischen Schisse zu Tage. Die Tabelle auf Seite 43 zeigt folgende prozentuale Altersverteilung:

	Unter	Von 25—35	Von 35—45	45 Jahre
	25 Jahren	Jahren	Jahren	und darüber
Majchinenpersonal	24	50	20	6
Matrosen	27	37	24	12

Die Matrofen beginnen demzufolge früher ihren Dienst und bleiben darin bis in ein späteres Lebensalter, als das Maschinenpersonal. Gefundheitsverhältniffe find unter Ded weniger gunftig als auf Ded und erklären jum Teil die verhaltnismäßig geringe Bahl von Arbeitern über 35 Jahren unter den Maschinisten. Die geringen Aussichten auf eine gesicherte Butunft und die Ungufriedenheit mit den Dafeinsbedingungen machen ebenfalls ihren Ginfluß geltend. Die Disziplin ift auf den Dampfern ftrammer als auf den Segelschiffen infolge der berührten Beränderung in der Qualität der Mannschaft und ihren Arbeits= bedingungen. Wenn Leute gedrängt beisammen arbeiten, bei rein mechanischer Beschäftigung, die ihre geiftigen Rrafte nicht dauernd anspannt, fondern für alle möglichen Gebanken Zeit läßt - mit anderen Worten Die Dafeinsbedingungen auf den Dampfern --, fo find das Berhältniffe, Die nur ju leicht Streits begunftigen. Tropbem tommen auf ameritanischen Dampfern folche nur felten vor, fie haben nie eine fo große Ausdehnung erlangt, daß fie die allgemeine Aufmerkfamkeit wach riefen. Die ameritanischen Dampfer beforgen einen jo geringen Bruchteil unferes Auslandverkehrs, daß Streits auf ihnen dem Sandel keine wefentlichen Schwierigfeiten bereiten wurden und daher ohne Ausficht auf Erfolg waren. Die Gifenbahnen maren imftande, die meiften Arten des beimischen Berfehrs zu bewältigen, falls etwa versucht werden follte, diefem durch Streits auf Dampfern Sinderniffe zu bereiten.

Im allgemeinen verbringen die Mannschaften auf den Dampfern ebenso viele Tage des Jahres an Bord als ehemals die Mannschaften

von Segelschiffen, doch verteilt fich die Zeit ihres Aufenthaltes auf dem Waffer anders als früher. Die Fahrten der Dampfer nehmen weniger Zeit in Anspruch, finden dafür aber häufiger ftatt; Aufenthalt im Safen ift ftets turg, wiederholt fich jedoch oft. SD find die Begiehungen der Mannschaften jum festen Sande und ju deffen Bevolkerung nichts Borübergebendes, fondern regelmäßige Ereigniffe in häufiger Wiederkehr. Der übergang von der Arbeit an Bord jur Arbeit an Land, ober umgekehrt, kommt baber häufiger vor, und die rein feemannische Bevolkerung trennt fich weniger scharf von den Arbeitern an Land, als das früher der Fall war. Die Entwicklung vollzieht fich in der Richtung des Seghaftwerdens. Obgleich eingehende Berichte darüber nicht zur Berfügung fteben, fo fann man doch behaupten, daß die Bahl der Berheirateten unter der Mannschaft größer ist auf den Dampfern, als auf den Segelschiffen für große Fahrt. Dies trifft besonders auf die Maschinisten zu und im Ruftenverkehr auf die Beizer. Die Besakungen ameritanischer Rabsegelschiffe und ameritanischer Schoner für große Fahrt bestehen mit sehr wenigen Ausnahmen aus unverheirateten Leuten. Auf die Art ihrer Beziehungen jum weiblichen Geschlechte läft fich aus der Tatsache schließen, daß fie bei ihren feltenen Landungen die Tasche voll Geld zu haben pflegen. Gin kleiner Teil der auf Ruften= ichonern fahrenden Seeleute ift verheiratet. Der Seemannsberband gahlt unter feinen jumeift auf Segelichiffen beschäftigten Mitgliebern nur wenig verheiratete. Die Beiger der amerikanischen Ozeandampfer find felten verheiratet. Entschließen fie fich einmal, in ben Stand ber Ghe gu treten, fo geben fie ihren Dienst zur See auf. Richt groß ift die Rahl der verheirateten Schiffsoffiziere, da fie gewöhnlich mit der Chefchliekung warten, bis fie es jum Rapitan gebracht haben, ein Rang, mit dem auf Schonern häufig eine Partenbeteiligung am Schiffe verbunden ift. Die meisten Berheirateten finden fich unter den auf Dampfern angestellten Röchen und Stewards. Obgleich die herrschende Richtung vermehrte Familienbegründung an Land jur Folge hat, fo wirkt ihr doch die Tatfache entgegen, daß ein fo erheblicher Teil der amerikanischen Schiffsmannschaften aus Ausländern besteht, die Amerika nicht als ihre Beimat betrachten.

Der Übergang vom Holz zum Stahl und das Wachsen der Schiffsgrößen liefern den doppelten Beweis zur Begründung eines und desselben Satzes. Die Steigerung der Dimenfionen hat eine Berminderung der Schiffszahl zur Folge. Obgleich die Tonnenzahl aller amerikanischen Fahrzeuge über 20 Tonnen Gehalt während der letzten zehn Jahre um 1118956 Tonnen zugenommen hat, so ist doch die Zahl der Schiffe von 16739 auf 15100 gesunken. Die Zahl der Kapitäne und Decksoffiziere (Steuerleute) ist geringer geworden und die an den einzelnen herantretende Berantwortlichkeit entsprechend größer. Geringer an Zahl sind jest auch die höheren Maschinisten; größer ist die Anzahl der Untersgebenen. Nichtsdestoweniger lassen die höhere Bezahlung und die versbesseren Daseinsbedingungen auf großen Schiffen die Deckossiziersstellen den Amerikanern noch begehrenswert erscheinen, wie andererseits Aussländer sich um ihrer willen naturalisieren lassen. Weit geringer als früher ist die Zahl der Kapitäne und Steuerleute, die einen Anteil an ihrem Schiffe besitzen.

In gleicher Beise hat die gesteigerte Größe der Schiffe die Bersantwortlichkeit konzentriert und die Arbeit unter der Mannschaft spezialissiert. Den Deckosszieren, Hochbootsleuten, Zimmerleuten, Quartiersmeistern u. a., sind größere Werte anvertraut als früher, und doch sind sie kaum fürsorglichere Leute. Die Zahl der Leute, von denen ein selbständiges Denken und Handeln auf eigne Berantwortung gesordert wird, hat sich in sast umgekehrtem Verhältnis zu der gesteigerten Größe der Schiffe bewegt.

Die fast vollständige Abschaffung der Segel als Hiljsmittel auf Dampfichiffen hat die Bahl der Matrofen vermindert, welche hiffen, reffen und steuern konnen; doch mit ber Berminderung an Bahl geht eine Erhöhung ber Ansprüche Sand in Sand, die feitens des Reeders und des Rapitans an die Deckmannschaft gestellt werden. Verbefferte Methoden bei Ausnutung der Dampikraft und der Kohlenverbrennung haben die Anzahl der Heizer und Rohlenzieher vermindert und dadurch die Lage ber Leute, die in diefen Stellungen beschäftigt find, mittelbar wohltätig beeinflußt. Die amerikanische Reederei bezieht kein Bersonal aus Landwirtschaft und Gewerbe bei der Bergrößerung ihrer Flotte. Seit 1872 gestattet das ameritanische Beset, daß Schiffsmannschaften in einem fremden hafen zu Rundfahrten nach einem amerikanischen hafen und von dort zuruck nach dem fremden Hafen angemustert werden dürsen. Mit Ausnahme der Offiziere werden die Mannschaften der wenigen ameri= fanischen transatlantischen Dampfer, der bereits in Dienst gestellten sowohl wie der noch im Bau begriffenen, ichon jest oder fünftig in Southampton, London und Antwerpen angenommen. Da nun amerikanische Seeleute im Auslande nicht zu haben find, fo muffen fich die ftaatlich unterstütten Subventionsdampfer, die 25 bis 50 v. H. ihrer Befatung aus amerikanischen Bürgern entnehmen muffen, diesen Teil

ihrer Mannschaft in Amerita an Bord nehmen. In gleicher Weise schiffen bie ameritanischen Dampfer nach Afien dinefische Manschaft für die Rundreise nach San Francisco ober Buget Sound in Hongkong ein. Man nimmt Chinesen, weil die amerikanischen Seeleute in den amerikanischen Safen rar find, weil die Chinesen nüchterner und gehorsamer und dabei weniger jum Ausreißen geneigt find, weil fie die Sige im Maschinenraume in warmen Klimaten beffer als Raukafier ertragen, und endlich weil fie für geringeren Lohn arbeiten. Die Löhne chinesischer Beizer, Rohlenzieher und Stewards ichwanken zwischen 12 und 21 Dollar merikanischer Währung, das find heute 3 bis 7 Dollar Gold, nach augenblicklichem Aurje. Chinefische Beizer und Rohlenzieher auf amerikanischen für Ufien bestimmten Dampfern schleppen ungefähr 3 600 Pfund Kohlen täglich, weiße Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Dampfern nach Auftralien täglich ungefähr 6 700 Pfund. Die chinefischen Mannichaften werden vor dem amerikanischen Konful in Songkong angemustert und unterzeichnen, gleich anderen Seeleuten, die ameritanischen Bertrage. Der Seemannsverband richtete im vergangenen Jahre an den Kongreß eine Betition gegen die Beschäftigung dinefischer Matrofen auf ameritanischen Schiffen, ba die Ginmanderung von Chinesen in den Bereinigten Staaten verboten fei. Die Reeder erhoben gegen diefen Gefetvorschlag Einspruch unter ber Begrundung, daß andere Bolfer die Berwendung chinefischer Mannschaft ihren Dampfern im Verkehr mit Afien geflatteten, und daß die amerikanischen Schiffe unter ausländische Flagge gebracht werden würden, falls ihnen diefes Recht durch ein Gefet entzogen Unfere wenigen transatlantischen und pazifischen Dampfer beziehen somit den größten Teil ihrer Mannschaft in fremden Safen. Auch die Einwanderung liefert einen stetigen Zufluß an Mannschaft für die amerikanische Handelsflotte. Im vergangenen Jahre wurden von den Einwanderen 6 465 als Seeleute aufgeführt, von denen allerdings viele ben feemannischen Beruf nicht ferner zu verfolgen gedachten.

Fast alle in letzter Zeit und schon seit einigen Jahren in den Berseinigten Staaten gebauten großen Schoner und viele der Schoner von 800 oder 900 Tonnen Inhalt sind mit Maschinen zum Hissen und Einziehen der Segel, zum Eins und Ausladen der Fracht, zum Lichten der Anker und für andere Vorrichtungen versehen. Einige haben Dampssteuerapparate und elektrisches Licht. Auf solchen Schiffen besteht die Hauptarbeit der Mannschaft in zeitweiligem Steuers und Wachdienst. So hat der neue Stahlschoner "Thomas W. Lawson" von 5210 Tonnen

Gehalt, den Kapitän ungerechnet, eine Besatung von nur zwölf Mann oder 2,3 auf je 1000 Tonnen. Die wenigen vollgetakelten Fahrzeuge, die heutzutage in den Vereinigten Staaten gebaut werden, sind mit ähnslichen Maschinen versehen.

Des Gesetes vom Jahre 1898, das dem Reeder, der ein seeunstüchtiges Schiff aussendet, Gefängnisstrafe androht, ist bereits Erwähnung getan. Seit jener Zeit sind nur selten über dienstuntaugliche amerikanische Schiffe Beschwerden vorgekommen. Vorher waren die Beschwerden, besrechtigte und unberechtigte, über mangelnde Seetüchtigkeit nichts seltenes; sie richteten sich besonders gegen die alten hölzernen Rahsegelschiffe, die jett in Barken und Kohlenschiffe umgewandelt sind.

Das eben erwähnte Geset ist das einzige, das der Kongreß mit Bezug auf das Beladen von Schiffen erlassen hat. Während der Jahre 1891—97 war ein Gesetz in Kraft, welches die Reeder ermächtigte, ihre Schiffe mit einer Tiesladelinie zu versehen. Es wurde jedoch aufgehoben, weil man der Ansicht war, es bedürse keines gesetzeischen Eingreisens, um den Reeder zu ermächtigen, am eigenen Schiffe eine Tiesladelinie anzubringen. Eine gesetzliche Festlegung der Tiesladelinie (der in Engsland auf Plimsoll's Veranlassung eingeführten ähnlich) hat in den Verseinigten Staaten niemals viele Besürworter gesunden, da das Überladen amerikanischer Schiffe nur selten vorkommt. Die Gesahr der Überlastung, welche auf amerikanischen Schiffen am häusigsten eintritt, entsteht bei Schonern aus überstarkem Beladen des Decks, besonders mit Bauholz. Auf derartige Fahrzeuge und auf die Seeschleppkähne, entsällt die Mehrzahl von Seeunsällen, die auf die Ladung zurückzusühren sind.

Ilnter den Dingen, welche die kommerzielle Seemacht der Bereinigten Staaten beeinflussen, ist auch die Ausbildung von Jungen zu dereinstigen Offizieren der amerikanischen Handelsmarine vernachlässigt worden. Das Lehrjungenspstem ist seit Jahren außer Brauch gekommen; im rergangenen Jahre wurden nur sieben kontraktlich angestellt. Seit dem Jahre 1874 ist der Staatssekretär der Marine ermächtigt, in jedem der dreizehn hauptssächlichsten Seehäsen ein außer Dienst gestelltes Fahrzeug der Kriegsflotte kostenlos als Schiffsjungenschulschissf zur Versügung zu stellen, falls die örtlichen Behörden sich bereit erklären, es zu unterhalten. Der Unterricht auf diesen Schiffen wird von Marineossizieren erteilt. New York und Boston haben zwei derartige Schiffe mit wechselndem Ersolge unterhalten. Diese haben zwar eine Anzahl für die Handelsstotte gut vorbereiteter Offiziere geliesert, aber man macht ihrer Ausbildung allgemein den Vorwurf, daß sie zu kriegsmaritim ist, daß keine Unterweisung im Verstauen von Frachtsgut, einer der vornehmsten Pflichten des zweiten Offiziers von Rahsegelsgut, einer der vornehmsten Pflichten des zweiten Offiziers von Rahsegelsgut, einer der vornehmsten Pflichten des zweiten Offiziers von Rahsegelsgut, einer der vornehmsten Pflichten des zweiten Offiziers von

schiffen oder Frachtdampfern und des ersten Offiziers auf Schonern, erteilt wird, und daß die Ausbildung somit ihren 3med verfehle. amerikanischen Postdampfer, die laut Geset vom Jahre 1891 Subventionen erhalten, müffen eine Anzahl Kadetten (unter 21 Jahren) an Bord jühren, die in der Seemannschaft oder im Maschinendienst ausgebildet werden follen: gegenwärtig find 106 berartige Rabetten in Dienft. Es gelingt ben Postdampfergesellschaften indes verhältnismäßig selten, Diese Radetten fo lange an Bord zu halten, bis fie hinreichend ausgebildet find, um fich auf die Dauer als brauchbar erweisen zu konnen. Obgleich vom Gefete nicht gefordert, fo wird boch von feiten der Reeder eine langere Beschäftigung als Kapitan ober Offizier auf einem Segelschiffe für unerläß= lich erachtet, wenn jemand ben Plat als Offizier auf einem Seedampfer ausfüllen will. Die Frage, wie leiftungsfähige Offiziere für ameritanische Dampfer zu beschaffen seien, ist augenblicklich keine brennende, weil die Bahl diefer Kahrzeuge nicht groß ift und mehr als die Sälfte unferer handelsflotte der Segelschiffstonnage jufallt. Segelschiffe und aus dem Auslande stammende Mannichaften liefern den Dampfern die feemannische Befatung. Seeleute von Rahsegelschiffen, zumal Standinavier, werden bon den Reedern mit Vorliebe für Dampifchiffe angeworben. Die Rriegsflotte liefert der Sandelsflotte nur wenige Matrofen und gar teine Offiziere. Die Rriegsflotte der Bereinigten Staaten hat die Seehandelsflotte überholt und ber Mangel an Seeoffizieren und Mannschaften bilbet eine stete Rlage der Marinebehörde. Während die ameritanischen Seedampfer von über 100 Tonnen bei voller Ausruftung 24 000 Mann Befagung haben, gählt die amerikanische Kriegsflotte jest 25 000 Mann, mahrend 28 000 die gesetliche Grenze ausmacht. Am 1. Juli 1902 befanden fich an der Rufte 65 stählerne Rauffahrteischiffe im Bau, mit 222 949 Bruttoregiftertonnen; für die Regierung gleichzeitig 67 Fahrzeuge von 269 890 Tonnen Wafferverdrängung. Bergleiche zwischen ber Kriegs- und ber Sandelsflotte find daher im Gegensage zu den europäischen Ländern in den Bereinigten Staaten nicht wohl angängig. Auf der Rriegsflotte beträgt die Löhnung der Matrofen monatlich 24 Dollar, die der Heizer 35 und die der Rohlenzieher 22 Dollar. Diese Sate stellen fich etwas niedriger als die auf der Sandelsflotte, doch ift der Dienst weniger beschwerlich und nicht jo andauernd wie auf jener und bietet gemiffe Borteile, Gerbisgelber, Benfionen und bergleichen.

Die Gesetze der Vereinigten Staaten stellen feine Verhältnistabelle für die Kopfzahl der Bemannung zur Tonnenzahl der Schiffe auf. Doch wird die Mindestzahl der Mannschaft auf Passagiersahrzeugen behördlicher-

feits feftgeftellt. Sie ergibt fich in jedem einzelnen Falle aus der Brufung bes Schiffes und ber Route, die es fahren will, meift nach Rudfprache mit dem Reeder. In anderen Fällen entscheiden Reeder oder Kapitan und Berficherungsgesellschaften über die Bobe der Mannschaft. Majorität ber Mannichaft eines Seeschiffes ift berechtigt, Beschwerde einzureichen, daß ein Fahrzeug ungenügend bemannt ift. Es muß dann ein Untersuchungsausichuß ernannt werden, der dem Bezirksrichter Bericht erstattet und diefer erkennt fie an ober verwirft ihn. Entscheidet das Bericht, daß die Besatung ungenügend sei, so muffen mehr Leute angemuftert werden. In einem fremden Safen muß der erfte ober zweite Diffizier sich der Majorität der Mannschaft beim Berlangen einer derartigen Untersuchung anschließen und die Stelle des Richters verfieht der ameritanische Ronful. Der Seemannsverband bat feit einigen Jahren befürwortet, daß eine Bemannungstabelle für Segelschiffe im Verhältnis jur Tonnage festgesett werde, aber der Kongreg hat den Borichlag noch nicht in Beratung gezogen. Gine Prüfung ber Schiffsrollen von 2697 Seebampfern, Binnenfeedampfern und Seglern für die Seefahrt über 100 Tonnen Gehalt, mit zusammen 2 959 353 Tonnen Bruttoinhalt und mit einer Besatung bon insgesamt 47 008 Mann (Rapitane ungerechnet) ergibt für je 100 Tonnen brutto folgende Zahlen an Mannschaft:

Mannichaften von Seefchiffen.

Art der Schiffe	Anzahl der Schiffe	Brutto= Tonnengehalt	Mannschaft	Durchschnitts = bemannung auf je 100 Tonnen
Dampfer:				
Baffagierdampfer	284	574 001	13 874	2,4
Frachtdampfer	128	243 387	3053	1,2
Schleppdampfer	74	24 405	884	3,6
Seitenrabbampfer	54	70 008	2570	3,7
Berichiedene	28	17 816	640	3,6
Zusammen	568	929 617	21 021	2,26
Segelfchiffe				
Rahjegelichiffe	288	334 769	4 926	1,5
Schoner	1 092	507 549	7 414	1,5
Zusammen	1 380	842 318	12 340	1,47
Dampfer	568	929 617	21 021	2,26
Segelschiffe	1 380	842 318	12340	1,47
Seefchiffe zusammen .	1 948	1 771 935	33 361	1,9

Berichiebene

Zujammen . .

Insgesamt . . .

			J P	
Art der Schiffe	Anzahl der Schiffe	Brutto= Tonnengehalt	Mannschaft	Durchschnitts= bemannung auf je 100 Tonnen
Paffagierbampfer	206	442 158	4 783	1,1
Frachtbampfer	45 3	693 225	7 215	1,04
Schleppbampfer	36	8 447	327	3,9
Seitenraddampfer	30	33 989	1 099	3,2

9 599

1 187 418

2 959 353

223

13 647

47 008

2,3

1,15

1,59

24

749

2697

Mannichaften auf ben Dampfern ber großen Seen.

Die verhältnismäßig kleine Zahl der Mannschaft auf den Passagier-Dampsern der Großen Seen hat teilweise eine spezielle Ursache. Die Reeder einiger der größten Frachtboote richten diese zur Aufnahme von zehn oder zwölf Passagieren ein, die meistens als Gäste der Gesellschaft besördert werden. Zu diesem Zweck bedarf es jedoch einer Konzession als Passagierschiff, aber nur wenige Stewards und Köche sind nötig. Genau genommen handelt es sich hier um Frachtsahrzeuge mit Frachtschiffmannschaft, die auch Passagiere besördern. Von Fischereisahrzeugen abgesehen, ist die Durchschnittszahl der Matrosen für je 100 Tonnen auf Rahsegelschiffen 1,2.

Die Verwendung von Öl als Dampferheizmaterial statt Kohle ersöffnet einen Ausblick besonders günstiger Natur sür die Zukunst der amerikanischen Schiffahrt; die Prüfung ihrer Aussichten hat demgemäß sowohl seitens der Kriegs wie Handelsmarine die eingehendste Ausmerkstamkeit gesunden. Petroleum sindet sich in Pennsylvanien und Ohio in großen Lagern vor, von wo aus es in Köhren der atlantischen Küste und den Häsen der Großen Seen zugeführt wird. Ferner sind Petroleumlager in Texas vorhanden, von wo aus es in die Golshäsen und dann weiter über See nach den nordatlantischen Häsen zugeführt werden kann. Endlich gibt es Petroleum in Kalisornien, wo es der pacifischen Küstensichischat zur Versügung steht. Das Petroleum aus Pennsylvanien und Ohio hat meist sür Heizzwecke eine zu hohe Qualität.

Man hat in England und Deutschland in Schiffahrtstreisen oft seine Berwunderung ausgesprochen über das hartnäckige Festhalten der Bereinigten Staaten an der überlieferten Politik, nur in den Bereinigten

Staaten gebauten Schiffen zu gestatten, unter amerikanischer Flagge handel mit dem Auslande zu betreiben. Gine der Folgen hiervon ift, daß erhebliche amerikanische Rapitalien in Seedampfern unter fremder Klagge angelegt wurden, was feine Krönung im "Morgantrust" gesunden hat. Der Plan, im Auslande gebaute Dampfer in Amerika zur Nationalifierung augulaffen, hat bon feiten der an der ameritanischen Schifffahrt beteiligten Intereffenten niemals Unterftugung gefunden, und amar wegen der großen Berschiedenheit der Löhne für Beizer und Rohlenzieher auf ameritanischen und englischen ober beutschen Schiffen. Die Berwendung flüffiger Feuerung wird badurch, daß fie das erforderliche Arbeitsperfonal im Beige und Rohlenraum vermindert, diefen Nachteil, der auf der Entwicklung ber amerikanischen Seedampfichiffahrt laftet, erheblich vermindern. Der bisher bedeutsamste Versuch ist auf dem zwischen San Francisco und Honolulu fahrenden amerikanischen Dampser "Mariposa" gemacht. Benutung entweder von Rohlen oder von Betroleum zur Beizung beschäftigt Die "Mariboja" im Maschinenraume einen Ober- und drei Untermaschinisten. drei Schmierer, drei Wafferträger und einen Materialverwalter. Die Ersparnis an Arbeitskraft bei Berwendung von Betroleum stellt sich wie jolgt:

Brennstoff	Heizer	Rohlen= zieher	Lauf= bursche	Elek triker	Gi&= u. Luft= maschinen= wärter	Zu= fammen
Kohlen Petroleum	12 6	12 0	1 0	0	0 2	25 9

Die Ersparnis an Lohn allein beträgt monatlich 600 Dollar. Die größten amerikanischen Dampser, die für Petroleumheizung eingerichtet sind, sind die der "American Hawaiian Company", welche die lange Reise von New York um das Kap Horn herum nach San Francisco und Honolulu machen. Diese Schiffe sind mit Vorrichtungen zur Verwendung sowohl von Kohlen wie von Petroleum versehen, und der übergang von einer Feuerungsweise zur andern kann innerhalb einer Stunde bewerkstelligt werden. Man hat den Vorschlag gemacht, das Petroleum sowohl in den Wasserballastabteilungen des Doppelbodens als auch in speziellen Tanks unterzubringen, so daß das Schiff das für eine ganze Fahrt ersorderliche Feuerungsmaterial an Bord haben könne. Etwa zwanzig amerikanische Fahrzeuge sind bereits mit Petroleum-Feuerungs-anlagen versehen oder werden dies demnächst sein. Die Kriegsflotte hat in Wassington und an anderen Orten Versuche angestellt, die in einem neuerlichen Berichte des Kontreadmirals George W. Melville,

Chejs der Maschinenbauabteilung der amerikanischen Marine (Chief of the Bureau of Steam Engineering of the United States Navy), erörtert find. Bei Besprechung ber verschiedenen mechanischen Verjahren fagt er: "Die größte Verdampfung pro Quadratjuß Beigfläche bei Kohlenfeuerung kann durch eine Ölfeuerungsanlage neuester Konstruktion wesentlich vermehrt werden. Diefe muß mit Bortehrungen für die Berftaubung bes Brennmaterials und Vorwärmung von Luft und Ol verfehen fein." Die Roften anlangend fagt er: "Abgefehen von Fällen, die auf ungewöhnlichen Berhältniffen beruhen, werden die Roften beim Betroleumbetriebe für Zwecke der Flotte meift höher fein als beim Kohlenbetriebe. Schiffe, die vom Golf von Merito oder von californischen Seehafen außfahren, ftellen fich die Roften für Bermendung von Betroleum jedoch schon jest geringer." Gegenwärtig bauen übrigens verschiedene amerikanische Werften Schiffe, die mit Texas=Petroleum vollgepumpt nach den Seehäfen unferer Atlantischen Rufte fahren sollen. Die Entwicklung biefes Beichäftes ift einigermaßen gehemmt worden burch das Befet, bas ausländischen Schiffen den Frachtverkehr zwischen Bereinigte Staaten-Safen unterfagt. Die Betroleum-Gesellschaften mußten neue Schiffe bauen oder alte Dampfer in Tantichiffe umbauen. Binnen Jahresfrift werden etwa 100 berartige Fahrzeuge in Dienft geftellt sein. Admiral Melville empfiehlt, sofort wenigstens ein Drittel unserer Torpedoboote und Torpedojäger mit Öljeuerungsanlagen zu verfeben.

Bei der Ölfeuerung kommt nun keine Körperkraft, wohl aber ein gutes Auge und Ohr in Frage, sowie Urteilsvermögen und klarer Berstand und einige Fachkenntnis, die sich durch kurze übung erwerben läßt. Durch die allgemeine Anwendung dieser Feuerungsart wird das Maschinenspersonal amerikanischer Dampfer ein wesenklich anderes Gepräge erhalten. Selbst bei einer Monatslöhnung von 40 bis 45 Dollar ist es der schweren körperlichen Arbeit wegen schwer, Amerikaner als heizer und Kohlenzieher zu bekommen. Die sür die Bedienung von Ölseuerungsanlagen ersorderlichen Eigenschaften dagegen sindet man gewöhnlich bei jungen Amerikanern.

Seemannsverbände gibt es an den Kuften der Vereinigten Staaten seit dem Jahre 1885, zu welcher Zeit sich eine Organisation in San Francisco bilbete. Das Jahr 1889 sah derartige Verbände in New York, Boston, Philadelphia und Baltimore entstehen. Der gegenwärtige nationale Verband kam im Jahre 1892 zu stande. Er hält jährlich eine von allen Kustenstaaten beschickte Versammlung ab und hat Präsident und Schristiührer

für das ganze Land; die laufenden praktischen Arbeiten aber fallen drei Begirksverbanden gu: dem Seemannsverbande der Atlantischen Rufte, dem Seemannsverbande ber Rufte bes Stillen Meeres und dem Seemanns= verbande der Großen Seen. Der hauptfit des Berbandes der Atlantischen Rufte, mit einer Mitgliederzahl von annähernd 3500, ift in Bofton, und 3weigabteilungen befinden fich in den hauptfächlichsten Safen des Atlantischen Meeres bis hinunter nach Baltimore. Obgleich es von Zeit ju Zeit versucht worden ift, Zweigvereine füdlich von Baltimore ju begründen, so haben fie fich doch nicht dauernd dort halten können. Der Seemannsverband der Kufte des Stillen Meeres, ungefähr 4500 Mitglieder gahlend, hat feine Sauptniederlaffung in San Francisco, mit Zweigabteilungen in den Saupthafen ber Rufte des Großen Dzeans und in honolulu. hauptfit des Seemannsverbandes der Großen Seen ift Chicago, und die Bahl feiner Mitglieber ift etwa 3800. Zweigvereine finden fich in verschiedenen anderen an den Seen gelegenen Bafen. Der Generalsekretar des Berbandes, William Frazier in Boston, berichtet, daß fich im Sahre 1892 die Bahl der Mitglieder der drei Begirksverbande, die der Gefamtverband umfaßt, auf 2500 belief; diefe Bahl ftieg im Jahre 1897 auf 3000, und ift gur Beit, wie aus obigem ersichtlich, bis auf 11800 angewachsen. Die Mitglieder des Verbandes find faft ausschließlich auf Schiffen tätig, die den Ruftenhandel der Bereinigten Staaten vermitteln. Der Begirtsverband bes Stillen Meeres verlangt von feinen Mitgliedern, welche nicht Burger des Landes find, daß sie die vorbereitenden Schritte hierfür tun; der Bezirksverband der Atlantischen Rufte empfiehlt dieses Berfahren, macht es aber nicht zur Bedingung.

Die Organisation ist somit in der Mitgliedschaft und dem Wirfsamsteitsbereich national und unterhält nur äußere Beziehungen zu europäischen Seemannsverbänden. Der Bezirksverein der Atlantischen Rüste erkennt die Mitgliedsbücher des deutschen Seemannsverbandes an. Der Bezirksverein an der Küste des Stillen Meeres steht in Bezug auf manche Einrichtungen mit den auftralischen Arbeiterorganisationen in Berbindung, und in den großen Landesversammlungen der Bereinigten Staaten psiegt auch der Seemannsverband von Canada vertreten zu sein. Die Mitgliederzahl des Verbandes ist bedeutenden Schwankungen unterworsen, sie hängt dis zu einem gewissen Grade von der Regsamkeit der örtlichen Vertreter ab. Die größten Stärken hat der Verband in San Francisco aufzuweisen, er verdankt sie dem organisatorischen Geschick seines Bezirkssekretärs, Andrew Furuseth, der während mehrerer Winter

ben Seemannsverband bor verschiedenen Ausschüffen bes Rongreffes in Washington als Anwalt vertreten hat. Der Seemannsverband steht in enger Beziehung zu ber "Federation of labour", die alle amerikanischen Arbeitervereinigungen umfaßt. In politische Bewegungen der Vereinigten Staaten tritt der Seemannsverband im allgemeinen nicht ein. Die Mitglieder des Atlantischen Bezirfes und des Bezirfes der Großen Seen find zu gering an Zahl und zu weit zerstreut, um einen bedeutenden Fattor im politischen Leben bilben zu konnen. In San Francisco, wo in den letten Jahren bedeutende politisch gefärbte Arbeiterbewegungen aufgetreten find, haben einzelne Mitglieder bes Seemannsverbandes baran teilgenommen, aber der Berband als folcher hat fich jeder Barteinahme enthalten. 3m vergangenen Jahre lehnte ber Begirfsfefretar Furuseth es ab, eine Arbeiterkandidatur jum Burgermeifter von San Francisco anzunehmen, obgleich seine Wahl mit Sicherheit erjolgt wäre. Der Gesamtverband läßt in San Francisco ein Wochenblatt "The Coast Seaman's Journal" erscheinen, welches den Interessen der organisierten Arbeiterschaft im allgemeinen und denen des Seemannsverbandes im besonderen gewidmet ift; es verfolgt in Amerika die gleichen 3wecke wie in Deutschland die Zeitschrift "Der Seemann".

Fast alle amerikanischen Reeder an der Rufte des Stillen Meeres haben fich feit einigen Jahren zu einem Berein zusammengeschloffen, mit bem hauptfit in San Francisco. Diefer Berein und ber Seemannsverband ber Rufte des Stillen Meeres haben mahrend der letten gehn Sahre mancherlei Zwift und Streitigkeiten miteinander ausgesochten. Im April 1902 gelangten fie ju Bereinbarungen, die für fechs Monate gelten follten, über Löhne, Arbeitszeit und andere Bunkte. Diefer Bertrag ift beim Ablauf fürglich erneuert worden, und gegenwärtig ist bas Berhältnis zwischen Reedern und dem Berbande an der Rufte des Stillen Meeres ein freundliches. Die Reeder an der atlantischen Rufte find nicht zu einem Bereine zusammengefaßt, wenn auch die Ruften-Dampfschiffahrtsgesellschaften eine Art von Organisation bilden und die Besiker von Schonern fich neuerdings zu einem Berein zusammengetan haben. Wie schon bemerkt, nimmt ber Seemannsverband ber Atlantischen Rufte feine fo ftarte Stellung ein wie der an der pazifischen Rufte; die Begiehungen der einzelnen Reeder zu ihm geftalten fich verschieden und find im allgemeinen freundschaftlicher Art. Die Reeder an den Großen Seen find fast alle in einem Berein gufammengeschloffen, ber ben Namen "Lake Carrier's Association" tragt. Bu Beginn jeder Saifon veröffent= licht diefer Berein, nach unverbindlichen Besprechungen mit Bertretern der Maschinisten- und Heizer-Berbande, eine Lohntabelle, an deren Sagen dann für das betreffende Arbeitsjahr streng festgehalten wird.

Rapitane und Offiziere find nicht als Mitglieder in die Begirtis-Bereine des Seemanns-Berbandes zugelaffen und haben eigentlich keine Beziehungen zu den Mitgliedern des Berbandes als folchen. Diejenigen Schonerkapitane an der Rufte des Atlantischen Dzeans, welche Bartenbesitzer an ihren Fahrzeugen sind oder eine Rettogewinnbeteiligung an den Reifen des Fahrzeuges erhalten, behaupten gleich den Reedern, daß ber Seemanns-Berband die Disziplin an Bord geschwächt und die Gewinne der Reederei vermindert hat. Innerhalb der letten 15 Jahre find verschiedentlich Bersuche gemacht worden, die Beizer der amerikanischen Seedampier in einem Berbande zu einigen; diefe Berfuche murben aber nie lange fortgefest. Gine fürglich gegrundete berartige Organisation, die ju bem Seemanns-Berbande in enger Beziehung fteht, zählt ungefähr 2500 Mitglieder, die vornehmlich auf Dampfern beschäftigt find, welche die Meeresbuchten, die Seen und Fluffe befahren. Die auf amerikanischen Dampiern angestellten Röche und Stewards haben fich fürglich zu einem kleinen Berbande geeint. Die Schwierigkeiten, die sich allerorten der Organisation von Seeleuten in Arbeiter-Berbanden entgegenstellen, werden in Amerika noch erhöht durch jolgende örtliche Berhältniffe:

- 1. die buntgewürselte Jusammensetzung der Mannschaften amerikanischer Schiffe. Die Besatzungen dieser Schiffe bestehen aus Leuten von aller Herren Ländern, so daß sich nationale und Rassenunterschiede einer Berschmelzung der Arbeiterschaft untereinander, wie sie in Europa durchführbar ist, entgegenstellen;
- 2. die große Ausdehnung der Meeresküste und der Seeuser in den Bereinigten Staaten, sowie die verhältnismäßig geringe Anzahl amerikanischer Schiffe, die in den einzelnen Häfen regelmäßig gleichzeitig in einem Hasen sich zusammenfinden. Die Zahl der amerikanischen Seeleute, die ihren sesten Wohnsit in irgend einem Hasen, ist gewöhnlich so gering, daß die Zweigvereine des amerikanischen Seemannsverbandes notwendigerweise nur unbedeutend und ihre Mittel für eine Organisation dem entsprechend gering sind. Im Gegensaße zu Hamburg, Vremen, Liverpool, Marseille und anderen europäischen Häsen, sind die großen Seepläße der Vereinigten Staaten New York, Voston, Philadelphia, Galveston und New Orleans nicht Mittelpunkte einer großen eingeborenen seemännischen Bevölkerung. In dieser Beziehung läßt sich allein San Francisco mit europäischen Seeplägen vergleichen.

Der Seemannsverband zeichnet sich unter den amerikanischen Arbeiters Spriften CIV 1. — Seefhissahrt III 1.

verbanden badurch aus, daß mahrend der gangen gehn Jahre feines Beftebens immer derfelbe Mann, Mr. Andrew Furufeth, Schriftführer bes Ruftenbegirtes bes Stillen Dzeans, ihn beherrichte. Er ift ein einfacher Seemann, Norweger von Geburt, der vor zwanzig Jahren Burger von San Francisco wurde und fich feitbem unabläffig ber Organisation ber Seeleute in den Bereinigten Staaten gewidmet hat. Der Berband an und für fich ift nicht groß, und die angegebenen Bahlen konnen auf alle Fälle als das Maximum an Mitgliedern gelten. Der Ginfluß des Berbandes auf die Schiffahrtsgesetzgebung und die Schiffahrtsangelegenbeiten bes Landes im allgemeinen, ift faft ausschließlich dem perfonlichen Unsehen des herrn Furuseth in Washington und San Francisco zu berbanten. Bor gehn Sahren begann er feinen Feldzug gegen eine Reihe von Gesetzen der Bereinigten Staaten, die die Lage der Seeleute berührten. Nach damaligem Gesetze follte jeder Seemann, der nach Unterschreibung bes heuervertrages einem amerikanischen Schiffe entlief ober fich nicht rechtzeitig stellte, bis zur Absahrt des Schiffes in Gifen gelegt und dann an Bord gebracht werden. herr Furuseth führte aus, daß dies Gesetz dem davon Betroffenen eine "unfreiwillige Dienstbarkeit" auferlege, wodurch die Verfaffung der Vereinigten Staaten verlett werde. Rachdem ber Oberfte Gerichtshof die Rechtmäßigkeit des Gefetes anerkannt hatte, wurde es vom Kongreß im wefentlichen aufgehoben. beffen haben feit bem Jahre 1898 in keinem Safen ber Bereinigten Staaten, Britisch Nordameritas, Westindiens oder Megitos Seeleute mit Befängnis beftraft werden können. Beute nun befürwortet ber Seemannsverband ben Widerruf aller Berträge und Ronfularkonventionen ber Bereinigten Staaten mit fremden Mächten, nach benen Deferteure von amerikanischen Schiffen in fremden Safen arretiert und auf das Schiff zurudgebracht, und Deferteure bon ausländischen Schiffen in ameritanischen Bafen in gleicher Weife behandelt werden konnen. Seine Grunde ftugen fich auf bas Gefühl, daß die Bereinigten Staaten durch biefe Bertrage eine Art von Sflaverei fordern. Tatfachlich treten die Berträge nur felten in Rraft, da fich weder fremde Konfuln in den Bereinigten Staaten, noch amerikanische Konfuln im Auglande barauf zu berufen pflegen. Auf fernere, bom Berbande in Borichlag gebrachte Gefetesberanderungen ift an anderer Stelle hingewiesen worden.

Die Hauptziele des Seemannsverbandes, wie fie in den Satungen der Bezirke des Pazifischen und des Atlantischen Meeres paragraphiert find, find folgende:

"Jedes dem einzelnen Mitgliede zustehende Recht foll auch für alle

übrigen gelten, solange sie innerhalb bes Berbandes zu vollem Rechte verbleiben. Das erste bieser Rechte ist der Anspruch auf billigen und gerechten Lohn für die Arbeit und die Gewährung ausreichender Muße für geistige Anregung und körperliche Erholung. Weiter", so heißt es, "betrachten wir es als unser Recht, gesunde und ausreichende Nahrung, sowie eine genügende Back zur Schlasstätte zu verlangen.

"Ein ferner uns zustehendes Recht ift, von allen benen, die Besehle zu erteilen haben, anständig und mit Achtung behandelt zu werden.

"Sodann das Recht uns anmuftern zu laffen ohne Einmischung von ,crimps' oder anderen nicht unmittelbar beteiligten Personen.

"Wir find der Ansicht, daß diese Rechte allen Seeleuten in gleicher Beise und ohne Rudficht auf Herfunft und Glaubensbekenntnis zustehen.

"Indem wir die obigen als unsere unveräußerlichen Rechte betrachten, find wir uns andererseits der Pflichten gegen unsere Vorgesetzen, unsere Arbeitgeber, unsern Beruf und das Land, in dem wir leben, voll bewußt.

"Wir wollen daher unser Bestes tun, ein einträchtiges Berhältnis mit denen, die uns zu besehlen haben, herbeizusühren, indem wir bei der Ausübung unseres Beruses allen nötigen Fleiß und alle Sorgsalt verwenden, und unsere Arbeitgeber durch möglichste Fürsorge für ihr Bermögen und Eigentum unterstüßen.

"Auf diese Grundsätze gestützt, suchen wir insbesondere unsern Einfluß, als Gesamtheit und als einzelne, dahin geltend zu machen, daß wir eine Beränderung in der auf das Seewesen bezüglichen Gesetzgebung der Bereinigten Staaten erzielen, die sie unparteiischer und zu einer Stütze, anstatt zu einem Hindernis für die Entwicklung der Kaufsahrteis Flotte und der Gesamtheit der amerikanischen Seeleute macht. Unsere Absicht geht serner dahin, eine Zeitschrift zu begründen, die ihre Stimme für die seesolkerung erhebt und in ihren Spalten die Kenntnis seemännischer Dinge und das Interesse dafür verbreiten helsen soll; sobann andere Organisationen wo immer tunlich, in ihren berechtigten Forderungen zu unterstützen; endlich unser Verhalten als einzelne und als Gesamtheit derart zu regeln, daß wir den Seemannsstand, seinen berechtigten Ansprüchen gemäß, zu einem der geachtetsten Gewerbe machen."

Bu einem eigentlichen Ausstande der Seeleute ist es in den Bereinigten Staaten seit suns Jahren nicht gekommen. Im Jahre 1901 standen die Hasenarbeiter in San Francisco mehrere Wochen lang im Ausstande, und der Seemannsverband trat um ihretwillen gleichsalls in einen Streik ein. Nach einem Übereinkommen mit den Reedern vom April des Jahres 1902 ließ sich der Bezirksverband der Pazissischen Küste

zu nachstehender Erklärung herbei: "Der Seemannsverband ist nicht für Streiks in Unterstühung anderer streikender Gewerbe." Herr Furuseth sagt: "Wir begünstigen den Ausstand als solchen nicht, glauben aber an das Recht auf Streik als eine gebieterische Vorbedingung der Organisations-möglichkeit." Herr Frazier, Schristführer des Seemannverbandes der atlantischen Meeresküste sagt: "Wir sehen keinen Vorteil in Streiks, es handle sich denn um Selbstwerteidigung."

Der Unterstützungsverein der Schiffsmaschinisten murde im Jahre 1875 mit einer Bahl von nicht vollen 100 Mitgliedern gegründet und gahlte beren im Sahre 1902 gegen 8000. Die Geschäfte bes Bereins werben in Zweigniederlaffungen beforgt, bon benen fich vier an der pazififchen Rufte, 28 an ben großen Seen und 60 an ber Rufte und im Stromgebiete bes Atlantischen Meeres befinden. Die Mitgliedschaft ift auf Schiffsmaschinisten beschränkt, die von Regierungsbeamten gepruft, und mit Batent versehen find. Borfikender ift George Uhler in Philabelphia, ber ben Berein in allen auch die Gefetgebung bezüglichen Fragen Schiffsmaschinisten, die in Ausübung ihres beim Kongreß vertritt. Berufes in einem von den Vereinigten Staaten geführten Kriege verwundet oder getotet werden, oder ihre Erben, haben gleichen Anspruch auf Benfion wie Soldaten und Seeleute. Die Zwecke des Bereins find: Pflichttreue und Mäßigkeit ju fordern, die Lage der Maschiniften ju verbessern und die auf die geprüften Deckoffiziere bezüglichen Gesetze zur Ausführung bringen zu helfen. Sein Verhältnis zu ben Reedern ift durchgängig freundlicher Ratur, und gleich dem Lokomotivführervereine verwirft und befämpft er im allgemeinen den Ausstand. Alle Maschinisten, Die im Befit eines Batentes find, muffen laut Gefet Burger der Bereinigten Staaten fein. Die große Mehrzahl ber Mitglieder bes Schiffs. maschinistenvereins ist, wie herr Uhler mitteilt, verheiratet.

Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes.

Don

A. Th. Riær und B. Rygg in Christiania.

I. Übersicht über die Entwicklung und die gegenwärtige Lage der norwegischen Seeschiffahrt.

Die weitgestreckte Rufte Norwegens mit den vielen gutgeschütten Safenpläten, sowie die Beranlagung und der Charafter unferes Bolfes haben die Seeschiffahrt zu einer für uns sowohl naheliegenden als auch natürlichen Beschäftigung gemacht. Sierzu haben auch die geographische Lage und die Produktions- und Handelsverhältniffe viel beigetragen. Das Bedürfnis an Brotgetreide und anderen Lebensmitteln einerseits, der Fischreichtum des Meeres und die Holzvorrate des Waldes andererfeits haben einen lebhaften Sandel hervorgerufen, und jenfeits bes Meeres waren sowohl die wichtigsten Absatgebiete für unsere Aussuhr als auch die bedeutenoften Vorrate unferer Lebensbeduriniffe - außer dem, mas unfer eigenes Land hervorbringen konnte - ju finden. Bereits bor mehr als taufend Jahren haben fich die Norweger, wie die ftandinavischen Bolter überhaupt, als tüchtige und fühne Seeleute erwiesen und die Wikinger waren häufige, wenn auch nicht immer gern gesehene Bafte an mehreren Bafen und Ruftenplagen, bor allem Rord-Europas, aber auch in fernab gelegenen Fahrwaffern. Ihre Büge waren übrigens nicht ausschließlich Raub- oder Kriegszüge, sondern es wurde auch auf ihnen sehr viel Sandel getrieben, wie denn unser Land mahrend der Wikingerzeit (ungefähr 800—1000 n. Chr.) und auch während der barauf folgenden Jahrhunderte im lebhaften Handelsverkehr mit anderen Ländern, sowohl mit hilfe norwegischer als auch fremder handelsschiffe, ftand. Selbst die nördlichen Polargegenden wurden von Schiffen aus Norwegen und dem von ihm aus bevölkerten Jaland besucht und zwar teils aus handelsintereffen, teils infolge ber Wigbegierde und Abenteuerluft ber Seefahrer, was unter anderm dazu führte, daß die Bewohner der Rordländer die Rufte des ameritanischen Rontinents erreichten.

In dem 14. Jahrhundert, namentlich in feiner letten Galfte, ging indes der Sandel und die Seeschiffahrt der Norweger ftart zurud,

wie gleichzeitig überhaupt die Kraft der Ration fich verringerte, sodaß wir in dem Unionsverhältniffe, welches von 1380 bis 1814 mit wenigen und gang turgen Zwischenräumen zwischen Norwegen und Danemark und teilweife mit Schweden zusammen bestand, nicht in ber Lage waren, eine nationale, felbständige und gleichberechtigte Stellung zu behaupten, wenn auch Norwegen nicht gang feine Burbe, ein eigenes Reich zu fein, verlor. Unfer Bandel und unfere Seefchiffahrt gerieten im Laufe bes 14. und 15. Jahrhunderts mehr und mehr in die Sande der Fremden, namentlich ber Sanfeaten. Diefe hatten, wie bekannt, in Bergen eine wichtige Niederlaffung und beherrschten im 15. und 16. Jahrhundert einen fehr wefentlichen Teil des norwegischen Sandelsverkehrs mit dem Auslande. Allmählich wurde aber ihre Sandelsherrschaft in Rordeuropa von jener der Hollander abgeloft, deren Bedürfniffe an Holzwaren für Norwegen von großer Bedeutung wurden. Bereits im 15. Jahrhundert begannen hollandische Schiffe diese Waren an unseren Ruften zu holen und in den beiden darauf folgenden Jahrhunderten nahm die Holzausfuhr fowohl nach den Niederlanden als auch nach anderen Ländern, namentlich nach England, allmählich einen fehr bedeutenden Umfang an.

In der letten Salfte des 16. Jahrhunderts begannen auch norwegische Schiffe wiederum mehr an unserm Sandelsverkehr mit anderen Ländern teilzunehmen, jedoch anfangs nur in fehr bescheidenem Mage. Um Schluffe des folgenden Jahrhunderts aber betrug unfere Sandelsflotte wahrscheinlich an 400 bis 500 Schiffe, mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 60 000 Tonnen, wie auch die wichtige Aussuhr des Landes an Fischen und Holzwaren nunmehr in die eigenen Hände der Norweger überging und zum großen Teil mit norwegischen Schiffen erfolgte. Hierzu hat auch die englische Navigationsakte von 1651 beigetragen, indem sie hollandische Schiffe von Holzverfrachtungen zwischen Norwegen und England ausschloß. Übrigens fuhren zu biefer Zeit viele norwegische Seeleute auf den hollandischen und englischen Schiffen mit. Während bes großen nordischen Rrieges (1709-1720) tam bas Land wirtschaftlich in hohem Grade herunter und ungefähr der dritte Teil der Sandelsflotte ging verloren, fodaß diefe erst um 1750 diefelbe Sohe erreichte, welche fie ichon ein halbes Jahrhundert früher inne gehabt hatte.

Das lette Viertel des 18. Jahrhunderts und die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts war eine jür unsern Handel und unsere Seeschiffahrt sehr günstige Zeit und der dadurch erhöhte Verkehr mit anderen Nationen

hat für unfere wirtschaftliche, kulturelle und nationale Entwicklung eine nicht geringe Bedeutung gehabt. Im Jahre 1806 hatten wir insgefamt 1650 Schiffe mit zusammen 180 000 Tonnen, wovon ein Teil jedoch im Auslande beheimatet mar, indem er die Borteile der neutralen Klagge benukte.

Von 1807 ab wurden wir in die napoleonischen Kriege hinein gezogen. Unfer Sandel und unfere Ceefchiffahrt wurden fehr unregelmäßig, große ökonomische Berlufte wurden badurch verursacht und es herrichte namentlich in den Jahren 1812 und 1813 große Rot. Trokdem war die norwegische Handelsflotte 1814 bei dem Wiedererwerb unferer politischen Selbständigkeit und am Schluffe der Kriegsjahre nicht viel fleiner als 1806, ging aber in den darauf folgenden Jahren, junächft infolge ber schlechten Absahverhältniffe für unfere Bolgausfuhr, ftart jurud, sodaß sie im Jahre 1826 nur etwa 130 000 Tonnen betrug.

Die Zeit von 1826 bis 1850 war dagegen im großen und gangen für unfern Sandel und unfere Seefchiffahrt gunftig, welche fich jest gu größerer Bobe entwickelten, als fie in den außerordentlich gunftigen Jahren zu Anfang des Jahrhunderts inne hatten. Bas unfere Sandelsflotte betrifft, so war dieser Stand schon im Jahre 1835 erreicht und zu Beginn der 50 er Jahre des vorigen Jahrhunderts betrug diefelbe 289 000 Tonnen. Bon großer Bedeutung für unsere Schiffahrt war es, bag unfere Schiffe von 1825 an in Schweben ben eigenen diefes Landes gleichgestellt murben und daß Großbritannien und andere Länder, infolge der im Jahre 1814 geschloffenen politischen Union zwischen Norwegen und Schweden, norwegischen Schiffen schwedische Waren einzuführen geftatteten.

Dabei wurde der wichtige Frachtverkehr mit schwedischen Hölzern für die norwegischen Schiffe eröffnet, welche baraus lange Zeit hindurch eine der wichtigsten Quellen ihres Berdienstes hatten. Die gewöhnlichen Reiserouten der norwegischen Schiffe von der Eröffnung der Schiffahrt im Frühjahr bis ju beren Schluß im Berbst maren in diefer Zeit jolgende 1: Zuerst eine Fahrt mit norwegischen Hölzern nach England oder den Niederlanden, von dort aus fegelte man mit Ballaft oder gelegentlich mit Kohlenladung nach der Oftsee, wo die Schiffe im Mai

¹ Rach A. N. Riærs Artifel "Norwegens Seefahrt" in dem Werke "Norge i det Nittende Aarhundrede". Sieraus ift auch, was auf ben nachftfolgenden Seiten in Unführungszeichen fteht, entnommen.

ankamen und zwar zu ber Zeit, als die Häfen nach dem Winter eisfrei wurden; darauf wurden in der Regel zwei Fahrten zwischen den botts nischen Häfen und Westeuropa gemacht und schließlich kehrten die Schiffe nach Norwegen mit Ballast oder mit Kohlenladungen zurück.

"Während dieser und anderer günstigen Verhältnisse würde indes die norwegische Schiffahrt kaum einen so großen Fortschritt in jenen Beiten gemacht haben, wenn es nicht unsere Schiffsreeder und Seeleute mit Tüchtigkeit und Energie verstanden hätten, sich diese Verhältnisse zu nutze zu machen. Sie brauchten gut ihre oft gebrechlichen Schiffe und brachten unsere Schiffahrt gleichmäßig und sicher vorwärts, so daß dieselbe voll gerüstet dastand, um die Konkurrenz mit den ersten seefahrenden Nationen auszunehmen, als sich ein großes neues Feld durch die Ausschung der englischen Navigationsakte im Jahre 1850 eröffnete."

"Unter die Beranftaltungen, welche in dem hier in Frage ftehenden Beitraum zu dem Fortschritt der norwegischen Schiffahrt wefentlich beitrugen, ift bas Entstehen ber gegenseitigen Schiffsaffekuranzvereine gu rechnen. "Die erfte norwegische Affeturanzvereinigung" wurde in Stien im Jahre 1837 gegründet und verlegte fpater ihr Sauptbureau nach der Schwesterstadt Borsgrund. Bu Beginn ber breißiger Jahre murde als eine der Ursachen, daß die norwegischen Schiffe mehr und mehr den Butritt bei der Schiffahrt nach Gothenburg und anderen schwedischen Bafen gewannen, angesehen, daß dieselben unversichert fuhren und deshalb zu niedrigeren Frachtsäten fegeln konnten, als die schwedischen Schiffsreeder für Lohnend fanden. Diefe unfere ersten Bioniere in der Oftseeroute arbeiteten fich in verschiedener Weise, die kaum die Probe bor der modernen Auffaffung bestanden hatte, durch: billige Schiffe, teine Berficherung, niedrige Beuern, schlechter Brobiant und niedrige Frachtfake. Aber ausdauernd maren fie und vorwarts tamen fie. Indes war es ein großer Fortschritt, daß fie die Berficherungsvereine auf Gegenseitigkeit erhielten, welche für eine billige Prämie — teilweise nur zwei Prozent - bas Rifiko übernahmen, gegen welches man fich fonst nicht anders sichern konnte, als durch hohe Prämien, welche einen bedeutenden Teil des Frachtverdienstes absorbierten. Als ein Beweis dafür, welchen Zuspruch diese Berficherungsvereine hatten, tann angeführt werden, daß die Berficherungsfumme von 4 Millionen Rronen 1845 auf 20 Millionen Rronen 1850 ftieg und später auf 179 Millionen Rronen im Jahre 1878 anwuchs."

In den Zeitraum von 1826—1850 fällt auch der erste Beginn der norwegischen Dampfschiffahrt, indem im Jahre 1827 die zwei ersten

Dampfschiffe regelmäßige Routenfahrten aufnahmen, teils zwischen Chriftiania und Chriftianfand und teils zwischen Norwegen, Gothenburg und Kopenhagen. Beide Dampfer waren für Rechnung des Staates angeschafft. Bon 1841 an ftand Christiania im Sommerhalbjahr mit ber ganzen norwegischen Rufte, selbst bis zum nördlichsten norwegischen Befit, in regelmäßiger Dampfichiffsverbindung. 1847 magte man fich auch mit etwas Winterschiffahrt vor, nämlich über bas Stagerat nach Jutland und im felben Jahre wurde eine norwegische Bost-Dampischiffslinie nach Kiel eröffnet. 1848 wird die gesamte Anzahl norwegischer Dampfschiffe auf 16 angegeben, wovon 5 dem Staate gehörten, 5 in Fjords und Kustenstädten beheimatet waren und 6 die Binnenseen beiuhren.

"Der Zeitraum von 1850 bis 1879 war der glänzenoste in der Geschichte der norwegischen Schiffahrt. Die Eröffnung der neuen Frachtgelegenheiten brachte die norwegischen Schiffer dahin, daß viele Fahrzeuge gebaut und gefauft wurden, namentlich auch von befferer Ronftruktion als die früher verwendeten und von ftetig machfender Broge. Der Tonnengehalt unferer Sandelsflotte ftieg in diefem Zeitraum von 288 600 auf 1526 700 Tonnen, also bis auf bas zwischen Fünf- und Sechssache. Die transatlantische Frachtfahrt nahm auf einmal einen starten Aufschwung. Schon das Jahr 1850 trifft die norwegische Schiffahrt in Ranada mit nicht weniger als 15 000 Tonnen an. 3m Beginn der fechziger Jahre (1861—1865) sehen wir diese Tonnage bis auf mehr als 90 000 Tonnen anwachsen und in der erften Sälfte der fiebziger Jahre 229 000 Tonnen Es wimmelte von norwegischen Flaggen in den meiften holgexportierenden Safen am St. Lorengfluß und in den benachbarten Gegenden.

"Gleichzeitig mit diefem außerordentlichen Fortschritt in der Frachtjahrt im nördlichen Teil des Atlantischen Meeres breitete fich die norwegische Schiffahrt mehr ober weniger auch in beinahe allen europäischen Sahrmaffern aus. In den schwedischen Safen überflügelten die norwegischen Schiffe die einheimischen Schiffe Schwedens in dem Grade, bağ von der gesamten Schiffahrt dieses Landes im Jahre 1865: 42,4 % auf die norwegische Flagge, 28,1 % auf die schwedische und 29,5 % auf alle übrigen Flaggen entfielen. In mehreren der nordbottnischen Safen waren die normegischen Schiffe vollständig überwiegend zu finden. Das genannte Jahr tann jedoch als ein Wendepuntt der norwegischen Schifffahrt nach Schweben angesehen werden, wobei fie wohl auch weiterhin noch fteigend blieb, jedoch nicht in bemfelben Berhältnis wie die schwedische.

1873 bekam die letztere das Übergewicht und in den solgenden Jahren bis 1883 hielt sich unsere Schiffahrt in diesen Häfen ungesähr auf dem gleichen Stand, während die schwedische und die anderer Nationen außerordentlich zunahmen. Darnach ging unsere Schiffahrt nach Schweden absolut zuruck, wesentlich insolge der steigenden Konkurrenz der Dampischiffe.

"Bährend wir in dieser Beise einen bedeutenden Teil des Holzsaftverkehrs auf der Oftsee einbüßten, und das nicht allein in Schweden, sondern
auch in Finnland und Rußland, eroberte sich unsere Segelschiffsslotte ein
neues großes Feld in der Frachtsahrt nach den Vereinigten Staaten, wo
dieselbe besonders einen großen Teil des Transports von Getreide und
Petroleum von New York und anderen atlantischen Häfen, sowie Holzsladung von Pensacola und anderen Häfen des mexikanischen Golssaufsnahm. Welcher großartige Zuwachs in dieser Fahrt stattsand, ist aus
solgender Aufstellung über die norwegische Schiffahrt nach den Vereinigten
Staaten in den Jahren 1861 bis 1880 ersichtlich:

	Mit Ladung an= gekommene Schiffe	Mit Ladung abgegangene Schiffe
1861-65 durchschnittlich	14 500 Tonnen	27 000 Tonnen
1871 – 75	160 000 =	357 000 =
1879	239 300 =	1 066 900 =
1880	420 600 =	978 200 =

"Aber auch diese Fahrt hat später bedeutend abgenommen. Unsere Segelschiffe haben auch hier vor den sich stetig mehr und mehr vors drängenden Dampfschiffen zurückweichen muffen 1."

Der Entwicklungsgang der norwegischen Handelsflotte von 1850 bis 1879 ift aus solgender Tabelle näher ersichtlich:

Beim Beginn von	Anzahl	Tonnage	Beim Beginn von	Unzahl	Tonnage
1850	4162	288 633	1873	7189	1 101 135
1855	5129	397 725	1874	7447	1 224 193
1860	59 44	551 825	1875	7664	1 316 512
1865	6296	663 033	1876	7 81 4	1 395 199
1870	6833	960 371	1877	7909	1 436 278
1871	6993	1 003 953	1878	8064	1 493 041
1872	7063	1 043 375	1879	8 24 8	1 526 689

¹ In späterer Zeit nehmen auch norwegische Dampsichiffe in nicht geringer Ausdehnung an der Schiffahrt nach den Bereinigten Staaten teil. Speziell spielt hier unsere Teilnahme an der Obstfahrt zwischen den Bereinigten Staaten und Centralamerika und Westindien eine wichtige Rolle in unserer Frachtsahrt nach fremden Weltteilen.

Während diefer gangen Zeit bestand unsere Sandelsflotte gang vorwiegend aus Segelschiffen; Mitte ber sechziger Jahre betrug der Inhalt ber Dampfichiffe etwa 5000 Tonnen (netto) und zu Beginn der fiebziger Jahre noch nicht mehr als 11 939 Tonnen. Im Laufe der fiebziger Jahre ftieg die Dampischiffsflotte verhältnismäßig ichnell und betrug am 1. Nanuar 1879 306 Dampffahrzeuge mit einer gesamten Nettotonnage von 51 674 Tonnen ober, wenn man die größere Transportfähigkeit der Dampfichiffe in Betracht zieht, mit einer Effektib- (berechneten) tonnage von 155 022 Tonnen. 1 Gleichzeitig beftand die norwegische Segelschiffsflotte aus 7942 Schiffen mit einer gesamten Tragfähigkeit von 1475015 Tonnen.

Die Entwicklung der norwegischen Sandelsflotte seit dem 1. Januar 1879 ift aus ber Tabelle S. 78 zu erfeben.

Die norwegische Schiffsreederei hatte zu Ende der fiebziger Jahre und mahrend ber meisten ber achtziger Jahre mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen; teils mar dies eine Folge der schlechten Frachten, teils aber eine Folge des Übergewichtes der Dampfschiffe über die Segelschiffe in der Weltschiffahrt in Berbindung mit dem Mangel des Landes an ökonomischer Kraft zu einer schnellen Umwandlung der Segelschiffs= in Dampftonnage. 1879 ging unfere Sandelsflotte jum erstenmal feit 1825 zurück, aber 1880 ging sie wieder etwas vorwärts und ist später in stetigem Fortschritt begriffen mit Ausnahme ber ökonomisch gedrückten Jahre 1885 bis 1887 und 1894, fo daß ihre Transportkraft jett 13/4 mal fo groß ift als 1879. Die Zunahme war jedoch lange nicht fo ftark, als in der glänzenden Beriode 1850-1879, in welcher fich bas Transportvermögen der Flotte auf mehr als das Fünffache im Laufe

¹ Bergl. E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt S. 63. Mit dem "Transportvermögen" ber Sandelaflotte ift basfelbe gu verstehen, was in der "Statistique internationale, Navigation maritime, II-IV ouvrage rédigé par A. N. Kiær, publié par le Bureau central de Statistique du Royaume de Norvége" mit "Tonnage calculé" benannt ift; biefelbe berechnet fich durch Multiplizieren ber Nettotonnage ber Dampfichiffe mit 3, wenn die Nettotonnage durch Anwendung der fogenannten beutschen Bermeffungsregel (bergl. Navigation maritime I S. 3) ermittelt und die Segelschiffstonnage hinzugelegt ift. Nach ber englischen Bermeffungeregel, welche in letter Zeit in mehreren ganbern eingeführt ift, unter anderm sowohl im Deutschen Reich, als in Norwegen, wird ber Abzug, den man bon der Bruttotonnage der Dampfichiffe macht, um die Nettotonnage zu finden, etwas größer, weshalb man bei Berechnung der effektiven Tonnage (Tonnage calculé) in der norwegischen offiziellen Statistit, seit 1893, seitdem die englische Regel eingeführt ift, ben Multiplitator 3,6 anftelle von 3 anwendet.

	Seg	eLichiffe		Dampfschi	ffe	Zusammen=
Zu Beginn von	Unzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage 1	Berechnete Tonnage (Transports vermögen)	gelegt berechnete Zonnage (Transports vermögen)
1879	7942	1 475 015	306	51 674	155 022	1 630 037
1880	7823	1 455 888	3 24	54 781	164 343	1 620 231
1881	7761	1 460 596	334	58 062	174 186	1 634 782
1882	7618	1 454 777	359	65 627	196881	1 651 658
1883	7506	1 447 485	407	82 519	$247\ 557$	1695042
1884	7459	1 454 709	44 0	92 485	$277 \ 455$	1 732 164
1885	7397	1 477 796	487	105 638	316 914	1 794 710
1886	7154	1 448 912	5 10	114 108	342 324	1 791 236
1887	6942	1 410 941	502	113 135	$339\ 405$	1750346
1888	6755	1 381 778	514	121 794	365382	1747 160
1889	6697	1 396 998	5 3 6	137 542	412 626	1 809 624
1890	6693	1 443 317	592	168 081	504 243	1 947 560
1891	676 0	1 502 584	672	203 115	$609\ 345$	2111929
1892	679 8	1 500 069	735	238 511	7 15 533	2215602
1893	6739	1 493 503	767	251 490	754 47 0	$2\ 247\ 973$
1894	6702	1 452 276	810	{a 285 004} b 238 635}	859 086	2 311 362
1895	6453	1335275	859	263 842	949831	2285106
1896	6355	1 2 83 913	915	321 052	1 155 787	2 4 39 700
1897	62 30	1 214 759	962	351 799	1266476	2481235
1898	6143	1 169 079	1004	383 120	1 379 232	2 548 311
1899	5981	1 120 808	1068	437 570	1575252	2696060
1900	5698	1 052 687	1128	482 247	1 736 089	2788776
1901	5642	1002675	1171	505 443	1819595	2822270
1902	5445	935 947	1223	531 142	1 912 111	2848058

von 29 Jahren erhöhte. Die Zunahme war dabei in den letzten 20 Jahren ziemlich ungleichmäßig; am größten war sie in den verhältnißs mäßig günstigen Jahren 1882—1884 und in den guten Zeiten 1888—1890 und 1895—1900.

Die Segelschiffsflotte hielt sich im ersten Teil ber achtziger Jahre ziemlich unverändert, ging aber in den drei Jahren 1885—1887 von 1478000 auf 1382000 Tonnen zurück, um in den folgenden guten Jahren wieder auf 1502584 Tonnen zu Beginn des Jahres 1891 — dem Höhepunkt der norwegischen Segelschiffsslotte — zu steigen. In den neunziger Jahren ging diese jedoch sehr stark zurück und es begann das

^{1 1879-1894} a "Deutsche Regel", 1894 b-1902 "Englische Regel".

neue Jahrhundert mit gerade 1 Million Tonnen, welche Anzahl fich nachher noch weiter reduziert hat.

Dagegen weift die Dampferflotte einen erfreulichen Fortschritt auf, namentlich feit Ende ber achtziger Jahre. 1896 erreichte die norwegische Dampfichiffsflotte den Punkt, welchen die britische bereits 1871, die französische 1876 und die deutsche 1882 erreichten; sie repräsentierte nämlich die Hälfte der maritimen Transportfähigkeit ihres Landes. Bur Beit repräsentieren die Dampfichiffe zwei Drittel der Transportfähigkeit der norwegischen Sandelsflotte, mahrend fie vor gehn Jahren ungefähr ein Drittel repräfentierte. In der Welt überhaupt repräfentiert die Dampfichiffsflotte 85% ber gesamten berechneten Tonnage.

Vor einem halben Jahrhundert reihte sich Norwegen ungefähr mitten zwischen die bedeutenderen seejahrenden Nationen ein, indem unsere Sandels= flotte hinter der britischen, nordamerikanischen, frangofischen, deutschen, italienischen und hollandischen zurückstand, dagegen die fpanische, schwedische. öfterreichische, finnische, ruffische, banische, belgische und andere überragte. In den Jahren 1859-1877 fegelten wir allmählich bei der hollandischen, italienischen, deutschen und frangösischen Sandelsflotte vorbei und ftanden als Nr. 3 unter den Nationen im Berhältnis der gefamten berechneten Tonnage da. Redoch schon 1881 wurden wir von Deutschland und im Jahre barauf von Frankreich eingeholt; 1892 fegelten wir jum zweitenmal bei der französischen Handelsflotte vorbei, welche nach einer raschen Entwidlung in ben 1880er Jahren ungefähr auf bemfelben Standpunkt stehen blieb, wogegen die deutsche mit folcher Schnelligkeit vorwärts ftrebte, daß der Abstand zwischen der norwegischen und der deutschen Flotte ftetig größer wurde. In der Schiffahrt nach Großbritannien und Frland behauptet jedoch auch jett die norwegische Flagge den ersten Plat nächft der britischen.

Von der gesamten maritimen Transportfähigkeit der Welt fällt auf die norwegische Handelsflotte im Jahre 1850 3%, 1879:58/4% und 1900:5°/o.

Wir haben vorstehend gesehen, in welchem Grade die norwegische Sandeleflotte im letten Menschenalter ben Charafter bezüglich der Betriebsfraft verändert hat, indem der Anteil der Dampfichiffe an der gefamten (berechneten) Tonnage von 11/4 0/0 im Jahre 1870 auf 67 0/0 1902 geftiegen ift. Aber auch in anderer Sinficht find Beranderungen eingetreten, nämlich fowohl hinfichtlich ber Brobe als auch bes Baumaterials. Während fich die 300 000 Tonnen unferer Sandelsflotte 1850 auf ungefähr 4000 Fahrzeuge verteilten, fodag deren Durchschnittsgröße auf 75 Tonnen anzunehmen ist, hatten wir Ende 1878, als unsere Handelsflotte bezüglich der Anzahl der Fahrzeuge ihren Höhepunkt erreichte, 8248 Fahrzeuge mit 1526 689 Tonnen, also pro Fahrzeug durchschnittlich 185 Tonnen. Später ging die Anzahl der Schiffe sast ständig zurück, während die Tonnage — wenn man von der steigenden Transportsähigkeit absieht —
sich im wesentlichen unverändert gehalten hat, sodaß wir am 1. Januar 1902 insgesamt 6668 Schiffe mit 1467 089 Tonnen, also 220 Tonnen pro Fahrzeug, hatten.

Besonders angegeben war die durchschnittliche Tonnage für Dampfschiffe und Segelschiffe am:

. Januar	pro Dampfschiff	pro Segelschiff
1879	169	186
1891	302	222
1902	434	172

Während die Durchschnittsgröße der Dampschiffe also stetig start vorwärts gegangen ist, ging seit 1891, in welchem Jahre unsere Segelsstotte ihren größten Umsang hatte — $1^{1/2}$ Millionen Tonnen — dieser letztere Teil unserer Handelsflotte bedeutend zurück, nicht nur hinsichtlich der gesamten Tonnage, sondern auch bezüglich der Durchschnittstrages sähigkeit der Fahrzeuge. Das letztere hat seinen Grund jedoch allein darin, daß der Rückgang ausschließlich die Segelschiffe betroffen hat, welche ins Ausland sahren, nicht aber die kleinen binnenländischen Küstensfahrer, welche sich im Gegenteil vermehrt haben. Wenn man ausschließlich Rücksicht auf die ersteren nimmt, als den wichtigsten Teil der Segelschiffsssotte, so ist die durchschnittliche Tonnage pro Segelschiff sür Fahrt ins Ausland von 349 Tonnen 1891 auf 365 Tonnen 1902 gestiegen.

Überhaupt verteilte sich unsere Handelsflotte auf folgende Weise nach der Größe der Fahrzeuge zu Beginn der Jahre 1850, 1879, 1891 und 1902:

21. 4			Anza	ihl Fahrze	uge		
Jahr -	Unter 50	50—100	100—200	200—500	500-1000	1000—1500	Über 1500
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonn en
1850	2648 1	5692	4883		4.	57	
1879	3632	780	785	2331	662	56	2
1891	3269	763	540	1742	860	232	26
1902	3660	779	279	879	733	252	86

¹ Unter 20 Commerce=Lasten.

^{2 20-50} Commerce=Laften.

^{3 50-100} Commerce=Laften.

,..... OI

Für Segelschiffe und Dampfschiffe besonders stellt sich das Verhältnis folgendermaßen in den Jahren 1879, 1891 und 1902.

Jahr		Unzahl Dampffahrzeuge							
	Unter 50 Tonnen	50—100 Tonnen	100—200 Tonnen	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	1000—1500 Tonnen	Über 1500 Tonnen		
1879	124	4 8	36	84	9	3	2		
1891	209	65	70	209	74	34	11		
1902	352	101	108	265	252	74	71		
			Anzahl	(Segelfa	hrzeuge				
1879	3508	732	749	2247	653	53			
1891	3060	69 8	470	1533	786	198	15		
1902	3308	678	171	614	481	178	15		

ober in Prozenten ber ganzen Anzahl ber bezüglichen Dampfichiffe und Segelfahrzeuge

Dampfichiffe	1	ĺ			1	1	
1879	40,5	15,7	11,8	27,5	2,9	1,0	0,7
1891	31,1	9,7	10,4	31,1	11,0	5,1	1,6
1902	28,8	8,3	8,8	21,7	20,6	6,1	5,8
Segelfchiffe			İ				
1879	44,2	9,2	9,4	28,3	8,2	0,7	
1891	45,3	10,3	7,0	22,7	11,6	2,9	0,2
1902	60,7	12,5	3,1	11,3	8,8	3,3	0,3

Was die Dampfichiffe betrifft, so sind also alle Größenkategorien, absolut betrachtet, vorwärts geschritten, während relativ betrachtet, die Dampfichiffe über 500 Tonnen einen stetig steigenden Anteil der ganzen Flotte ausmachen.

Was die Segelschiffe betrifft, so ergibt sich auch ein Fortschritt für Fahrzeuge über 500 Tonnen für die Zeit von 1879—1891, und für die Zeit von 1891—1902 ist wohl auch bezüglich der größeren Segelschiffe, absolut genommen, ein Rückgang oder Stillstand zu konstatieren, aber lange nicht ein solcher Rückgang wie für die mittelgroßen, indem die Anzahl solcher zwischen 100 und 500 Tonnen von 2003 im Jahre 1891 auf 785 im Jahre 1902 zurückging.

Von Schiffen über 2000 Tonnen netto zählte unsere Handelsflotte am 1. Januar 1902 im ganzen 28, nämlich 25 Dampsichiffe und 3 Segelsschiffe; über 3000 Tonnen war kein Fahrzeug vorhanden.

Was das Baumaterial der Fahrzeuge anbelangt, so waren zu Beginn des Jahres 1891 die allermeiften Segelschiffe noch von Holz, Schriften CIV 1. — Seelhiffahrt III 1.

indem man zu diesem Zeitpunkt nur 19 Eisens oder Stahlsegelschiffe mit zusammen 15 000 Tonnen zählte. Bon den Dampsichiffen waren das gegen 570 mit 180000 Tonnen von Eisen oder Stahl und 102 mit 23 000 Tonnen von Holz. — 1902 war die Anzahl der Segelschiffe aus Eisen und Stahlsehrstark vorwärts gegangen, indem wir davon 185 mit zussammen 176 900 Tonnen — 19 % von unserer gesamten Segelschiffstonnage hatten, während wir an Dampsschiffen 1080 aus Eisen oder Stahl mit zusammen 506 500 Tonnen und 143 aus Holz mit 24 600 Tonnen zählten.

Nach der Art der Fahrt wurde unsere Handelsflotte am 1. Januar 1902 auf folgende Weise eingeteilt:

		Dampfschis	fe	Segelschiffe		
	Anzahl	Tonnage (netto)	Be= mannung	Anzahl	Tonnage	Be= mannung
Fahrt außerhalb des Reichs Seehunds-, Walroß- und	779	508 609	12 015	2354	858 402	20 918
Walfischfang Binnenlänbische Küftens schiffahrt, sowie binnens länbische Fischeriexpebis	51	3 409	937	110	6 259	1 469
tionen	393	19 124	2 283	2981	71 286	10 075
Zusammen	1223	531 142	15 235	5445	935 947	32 462

Der ganz vorwiegende Teil der Tonnage unserer Handelsflotte wird also zur ausländischen Schiffahrt verwendet, zum Teil zwischen Norwegen und dem Auslande, besonders auch zur Frachtsahrt zwischen ausländischen Häfen unter sich. Es ist namentlich die letztere Art, welche im letzten halben Jahrhundert einen besonderen Ausschwung genommen hat, was aus solgenden Zahlen hervorgeht:

Tonnagen norwegischer Fahrzeuge mit Ladung abgegangen:

	·	von auslänbischen nach auslänbischen Häfen	von Norwegen nach dem Auslande	vom Auslande nach Norwegen
184650	durchschnittlich	248 000	419 000	143 000
1871-80	=	2794000	969 000	471 000
1900 1	=	6 818 000	1 750 000	1 321 000

¹ Das Jahr 1901, das nicht fo günstig für unsere Schiffahrt war als 1900, hat hier folgende Ziffern: 6299 000, 1690 000, 1257 000 Tonnen.

Die gesamte überhaupt für Auslandssahrt ausklarierte norwegische Tonnage betrug im Jahre 1900:15865000, verteilt auf 30894 außsklarierte Schiffe oder richtiger ebensoviele Ausklarierungs=Expeditionen. Hiervon wurden ausklariert:

	An=	Gejamte	Dai	mpfschiffe	Sec	Segelschiffe	
Nach	zahl Schiffe	Tonnage	Un= zahl	Tonnage	Un= zahl	Tonnage	
Norwegen	6728	2 058 000	3 433	1 219 000	3 295	839 000	
Schweden	2 238	748 000		500 000	1 007	248 000	
Dänemart	1 819	438 000	942	322 000	877	116 000	
Deutsches Reich	1 431	731 000	1 083	602 000	34 8	129 000	
dem übrigen Nord: u. Oft:			ŀ		i		
europa	1 004	517 000	729	423 000	275	94 000	
Großbritannien und Ir-							
land	9 614	4 598 000	5 894	3 100 000	3 720	1 498 000	
bem übrigen Wefteuropa .	2460	1 526 000	1871	1 278 000	589	248 000	
den Ländern am Mittel=							
meer	534	426000	495	414 000	39	12 000	
Afrika außerhalb des							
Mittelmeers	193	159 000	13	15 000	180	144 000	
Afien außerhalb desMittel=					l	·	
meers, sowie Oceanien	708	858 000	564	730 000	144	128 000	
Vereinigten Staaten							
Amerikas	1 994	1 890 000	1 608	1 552 000	386	338 000	
Britisch Nordamerifa 1	739	817 000	421	604 000	318	21 3 000	
Mexito, Zentralamerita							
Westindien	1052	805 000	896	733 000	1 56	72 00 0	
Südamerifa	380	294 000	64	76 000	316	218 00 0	
Zusammen	30 894	15 865 000	19 244	11 568 000	11 650	4 297 000	

Von den sämtlichen ausklarierten Tonnagen entfallen im ganzen 69 % auf europäische Häsen, 24 % auf Amerika, 4,6 % auf Asien, 1,3 % auf Asieta und 0,8 % auf Australien. Der Anteil der langen Fahrten an der gesamten Schiffahrt ist jedoch größer als die 31 %, welche auf die Ausklarierungen aus fremden Weltteilen sallen, indem die nach europäischen, namentlich britischen Häsen ausklarierten Fahrzeuge zum nicht geringen Teil auf überseeische Fahrt gehen und es außerdem nicht nur auf die ausklarierte Tonnage ankommt, sondern auch auf die von den

¹ Außerdem etwa 300 Dampfichiffe mit etwa 430 000 Tonnen, für welche genaue Angaben fehlen.

Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen. Die Tabelle beweist deutslich das Übergewicht der Dampsschiffe auf beinahe allen Fahrwassern. Rur in Südasrika und Südamerika spielen — soweit norwegische Schiffe in Frage kommen — die Segelschiffe die Hauptrolle. Von den von Norwegen und von Großbritannien und Irland abgehenden Schiffen machen übrigens die Segelschiffe einen ganz respektablen Bruchteil aus, von den ersteren 41 und von den letzteren 33% of der gesamten Tonnage.

Es ist außerdem in Berbindung mit diesen Ausführungen zu bemerken, daß die Anzahl der norwegischen Dampsschiffslinien noch sehr gering ist und sich auf binnenländische Routen und darauf beschränkt, die Berbindung zwischen Norwegen und verschiedenen anderen europäischen Ländern zu unterhalten.

Bezüglich des Wertes der norwegischen Handelsssotte stellte das statistische Zentralbureau zu Ende 1897 auf Grund einer Reihe von Detailangaben eine Berechnung auf, zufolge welcher der durchschnittliche Wert pro Tonne (netto) betragen sollte:

für Dampfschiffe von Eisen oder Stahl: 255,80 Kr.; aus Holz: 194,— Kr. für Segelschiffe : : : 110,— Kr.; : : 56,40 Kr.

Werden dieselben Durchschnittswerte zu Ende 1901 angewendet, so entsteht folgender Betrag für 31. Dezember 1897 und 1901:

31. Dezember	Gesamter Wert für Dampfichiffe					
	von Eifen ober Stahl	von Holz	Zusammen			
1897 1901	%r. 92 057 000 129 572 900	Ar. 4 530 200 4 772 800	96 587 200 134 345 700			

	Gefam	ter Wert für Se	gelschiffe	Gesamter Wert
31. Dezember	von Eisen oder Stahl	von Holz	Zusammen	der norwegischen Handelsflotte
1897 1901	%r. 12 800 400 19 456 700	%r. 59 321 500 42 811 400	%r. 72 121 900 62 268 100	%r. 168 709 100 196 613 800

Die wichtigsten Schiffsreederstädte find jest:

	Dampfschiffs= tonnage (netto)	Segelschiffstonnage	Gesamte be= rechnete Tonnage
1. Bergen	175 800	6 900	639 600
	91 400	95 700	424 800
	61 200	17 000	237 300
	33 900	45 800	168 000
	29 500	21 100	127 400
	8 800	73 100	104 900

	Dampfichiffs- tonnage (netto)	Segelschiffstonnage	Gesamte be= rechnete Tonnage
1. Arendal	600	139 300	141 100
2. Bergen	22 100	59 400	125 700
3. Stavanger	2000	107 000	113 000
4. Drammen	1 700	102 100	107 200
5. Christiania	4 500	85 900	99 400

1876 war dagegen die Reihenfolge:

In unserer allgemeinen Schiffahrtsstatistik find die Binnensee- und Flugdampfichiffe nicht mitberechnet, wovon insgesamt ungefähr 120 vorhanden find, die meisten ganz klein mit einer gesamten Mannschaft von 450 Mann sowie einem Restaurationspersonal von circa 75 Bersonen.

Staatsunterstützung ber norwegischen Schiffahrt tommt nicht bor, abgesehen von einigen Subsidien an einzelne Dampfichiffslinien nach dem Auslande und an einen Teil der binnenländischen Lokalfahrt.

II. Allgemeine Mitteilungen über die Seeleute.

Infolge des starten Wachstums der Handelsflotte im Zeitraum von 1850—1879 stieg auch die Angahl der norwegischen Seeleute sehr rasch in diefer Beit; fpater ift die gefamte Befagung etwas gurudgegangen, indem fich die Angahl der Fahrzeuge verminderte, trogdem die Transportfähigkeit der Handelsflotte sich auch feit 1879 bedeutend erhöhte. (Siehe Tabelle Seite 78.)

Die Anzahl der Dampfichiffsmaschinisten weist übrigens zwischen 1875 und 1900 eine ftarke Steigerung auf — eine Folge des raschen Wachstums der Dampferflotte in späterer Beit.

Die Volkstählungen von 1846 bis 1890 enthalten folgende Bahlen von in Norwegen beheimateten Seeleuten:

31. Dezember	Schiffer ¹ (Schiffsführer und Zachtführer)	Steuer= leute	Dampfichiffs: maschinisten	Matrojen, Feuerleute ujw.	Zusammen
1845	2366	10 714 (6	teuerleute und	Matrofen)	13 080
1855	354 8	14 034		=	17 582
1865	4987	$25\ 087$		=	30 074
1875	6603	5417	424	32 405	44 849
1890	60072	5074	1233	27 663	39 977

¹ Daß die Gesamtzahl ber Schiffer etwas geringer ift, als die Gesamtzahl ber Fahrzeuge (vgl. die Tabellen S. 76 und 78), erklart ber Bericht bes ftatistischen

Die gesamte Bemannung der norwegischen Handelsssotte, die Führer mitgerechnet, betrug, wenn alle Schiffe auf der Fahrt begriffen find, zusfolge der Schiffahrtsstatistit zu Ende:

1844: 18 579	1875: 60 2 81
1849: 19 798	1878: 62 638
1855: 28 560	1890: 58 205
1865: 41 120	1901: 47 697

Daß diese Zahlen bedeutend höher sind als die Angabe der in Rorwegen beheimateten Seeleute bei der Bolkszählung der betreffenden Jahre, hat seinen Grund teils darin, daß ein Teil kleiner Fahrzeuge von Personen bemannt ist, welche nicht zum Seemannsstande gerechnet werden (vgl. Fußnote S. 85), teils darin, daß man bei der Volkszählung kaum die Angabe sämtlicher abwesenden Seeleute erhält, und endlich umfaßt die Schiffsbesahung auch einen Teil Personen, welche nicht in Rorwegen beheimatet sind. Bei den beiden letzten Volkszählungen wurden nämlich an Bord norwegischer Schiffe außerhalb der Reichsgrenzen gezählt:

	1. Janua	ır 1891	3. Dezember 1900		
	männlich	weiblich	männli c h	weibli ch	
In Norwegen wohnhafte Leute	14 706	239	13754	175	
Außerhalb Norwegens wohnhafte L	eute 2 612	16	3685	33	

Hierin find übrigens auch Paffagiere mit einbegriffen; die meiften gehören jedoch zur Schiffsbesatung.

Die Zahl der innerhalb der norwegischen Grenzen ans wesenden Seeleute betrug nach den Volkzählungen 1875—1900:

	Schiffsführer und Jachtführer	Steuerleute	Dampffctffs= maschinisten	Matrojen, Feuerleute ujw.	Zusammen
31. Dezember 1875	5249	3505	398	24396	33 548
1. Januar 1891	446 8	2657	818	17 576	25 519
3. Dezember 1900	3992	2132	1246	14 749	22119

Wenn man diese Zahlen mit den oben mitgeteilten für die in Rorwegen beheimateten Seeleute und mit denen für die Schiffsbesahungen auf norwegischen Schiffen vergleicht, so findet man, daß die Anzahl der von

Bureaus für die Bolkszählung von 1865 bahin, daß sich in den westlichen und nördlichen Distrikten eine Menge auf inländische Fahrt gehende kleine Schiffe vorsinden, welche von Personen beseisen und geführt werden, deren Beruf nicht Seesahrt, sondern z. B. Kischerei, Landwirtschaft usw. ist.

² Davon 4571 Schiffsführer und 1436 Jachtführer (Führer von ziemlich kleinen Segelfahrzeugen).

Norwegen abwesenden Seeleute während der Jahre 1876—1890 nicht wenig gestiegen war, mas eine bemerkenswerte Folge ber bedeutenden Ausdehnung unserer Schiffahrt in sernen Fahrwassern ist.

Was besonders die Anzahl der Seeleute auf Dampfichiffen und Segelichiffen und auf Fahrzeugen von verschiedener Große betrifft, fo folgen bafür nachstehende Angaben für 1875, 1890 und 1901:

Jahr		Gesamte Besatzung auf Dampfschiffen									
(Ende)	Unter 50 Tonnen 1	50—200 Tonnen ²	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	Über 1000 Tonnen	Zufammen					
1875	169	932		1877		2 978					
1890	1029	1394	3474	1210	1103	8 210					
1901	1838	1952	3809	4193	3443	15 235					

Jahr		Gesamte Besatzung auf Segelschiffen								
(Ende)	Unter 50 Tonnen 1	5()—200 To nnen ²	200-500			Zusammen				
1875	10 884	12 384		34 035		57 303				
1890	10 588	7815	16 077	11 408	4107	49 995				
1901	10 873	5 246	6 0 89	6 734	3520	32 462				

Die Gesamtzahl der Dampsschiffsbesatzungen ist also seit 1875 von 2978 auf 15 235 geftiegen, mahrend die ber Segelichiffsbefahung bon 57 303 auf 32 462 herabgegangen ift. Wenn die Aufstellung über die Bemannung mit den oben gegebenen Angaben über die Größe der Handelsflotte verglichen wird, so erhält man folgende Durchschnittszahlen für die Größe der Befahungen für Fahrzeug und für 1000 Tonnen:

A		Dampfschiffe, Zahl der Seeleute				Überhaupt Unzahl Leute	
(Ende)	für Fahrzeug	für 1000 Tonnen	jür Fahrzeug	für 1000 Tonnen	für Fahrzeug	für 1000 Tonnen	
1849	3	ŝ	5	69	5	69	
1875	13	65	8	42	8	43	
1890	12	40	7	33	8	34	
1901	12	29	6	35	7	33	

^{1 1875:} Unter 20 Commerce-Laften. 2 1875: 20-100 Commerce-Laften.

Es erweist sich also, im ganzen genommen, ein sehr starker Niedersgang der Anzahl der Leute pro 1000 Tonnen, mährend sich die Anzahl der Leute in späterer Zeit pro Fahrzeug ziemlich unverändert gehalten hat trot ber steigenden Durchschnittstragefähigkeit der Schiffe (vergl. S. 80).

Die Urfache dieser Berhältniffe ift zu einem fehr wesentlichen Teil in der höchst verschiedenen Verteilung auf größere und fleinere Fahrzeuge der Flotte zu den verschiedenen Zeiten zu suchen (vergl. vorher S. 81) in Verbindung mit dem Umftande, daß zu einem Fahrzeug von z. B. 1000 Tonnen nur ungefähr die doppelte Anzahl Leute notwendig ist als die Anzahl, welche ein Fahrzeug 100 Tonnen benötigt. Wenn man die verschiedenen Größenkategorien befonders betrachtet, fo ergibt fich folgendes: Es betrug die durchschnittliche Besahungsstärke für Segelschiffe von 50 bis 100 Tonnen sowohl 1850 als 1901: fünf bis fechs Mann (für 1850: Schiffe mit 20 bis 50 Rommerglaften), für 100 bis 200 Tonnen Segler zu beiden Zeitpunkten: acht Mann, für 50 bis 200 Tonnen Dambfer 1875: neun, 1890: gehn und 1901: neun bis zehn Mann. Segelschiffe von 500 bis 1000 Tonnen hatten 1890 durchschnittlich fünfzehn, 1901 vierzehn Mann und Segelschiffe von 1000 bis 1500 Tonnen neunzehn, bezw. achtzehn Mann. Dampischiffe von jeder dieser beiden Größengruppen hatten 1890 sechszehn und dreiundzwanzig Mann Befatung, 1901 fiebzehn und einundzwanzig Mann.

In Berbindung mit den hier mitgeteilten Angaben bezüglich Größe der Bemannung jest und zu früherer Zeit, dürfte es von Interesse sein, einige Bemerkungen über die Mannschaft unserer Handelsflotte von der Mehrheit der Mitglieder einer öffentlichen Kommission zu erhalten, welche 1894 aus Anlaß der Frage bezüglich der Einführung obligatorischer Ladelinien u. s. w. eingesetzt wurde:

"In älteren Zeiten hatten unsere Schiffe eine viel größere Mannsschaftszahl als jett. Das kam teils von den Typen und der Ausrüstung der Fahrzeuge, teils von der Fahrt, wozu sie verwendet wurden und welche viel Arbeit an Land ersorderte. Es war nichts Ungewöhnliches, Fahrzeuge herunter bis zu 120 Lasten als Fregattschiff getakelt zu sehen, ein Schiffsthpus, der eine verhältnismäßig große Anzahl Leute ersorderte. Rahen, Rundhölzer, Spillen, Pumpen, Ankerzeug usw. stellten große Forderungen an die manuelle Arbeit. Heutzutage sind Bollraher selten, selbst unter den größten Schiffen, die Briggen zumal sind so gut wie verschwunden, während die leicht hantierlichen Barks und Schonerthpen sich unter den Segelschiffen mehr und mehr geltend machen, und die

Arbeit der Mannschaft gleichzeitig durch verbesserte Segelanordnung, Spillen, Pumpen, Ketten und Blöcke erleichtert oder ersetzt wird. Hierzukommt, daß die Leutezahl, wie sattsam bekannt, nicht proportional mit der Tonnage erhöht zu werden braucht. Bezüglich der Dampsschiffe hat man besonders Rücksicht auf Decks und Maschinenmannschaft zu nehmen".

Als Beilage zum Berichte derselben Kommission sind interessante Tabellen bezüglich der Bemannungsverhältnisse norwegischer Schiffe nach mitgeteilten Angaben von Reedereien und Einschreibebüreaus hinzugesügt. Daraus geht hervor, daß Segelschiffe von 200 bis 250 Tonnen eine Besmannung von wenigstens sechs und höchstens neun Mann haben, von 250 bis 300 Tonnen zwischen sieben und zehn Mann und darüber im ganzen gleichmäßig steigend. Auf Segelschiffen zwischen 1500 und 1700 Tonnen (die größten Segelsahrzeuge, welche die Angaben einbegreisen) variert die Besahung zwischen 16 und 24 Mann. An Vollmatrosen hatten 200 bis 250 Tonnen Segelschiffe mindestens zwei und höchstens sechs, 1500 bis 1700 Tonnen Segelschiffe zehn bis dreizehn.

Für Frachtdampfer finden sich darin mehr detaillierte Angaben über die Zusammensehung der Mannschaft, gesondert für Dedmannschaft und Maschinenbesatung. Mit einer Brutto Tragfähigkeit von 350 bis 500 Tonnen haben fie durchschnittlich 1,68 Steuerleute, 0,36 Zimmerleute, 1,92 Bollmatrofen, 1,72 Leichtmatrofen, gufammen - ben Führer mitgerechnet - 6,68 Mann Deckmannschaft (mindestens fechs, höchstens zehn). Mit 2000 bis 2500 Tonnen Bruttotragiahigkeit haben fie durchschnittlich 2,53 Steuerleute, 0,93 Zimmerleute, 3,68 vollbefahrene Matrofen, 2,4 Leichtmatrofen und 1,2 Jungmänner, zusammen inklufive Führer 11,74 Mann auf Deck (Minimum gehn, Maximum vierzehn Mann). Un Maschinenpersonal haben Frachtdampfer mit 40 bis 70 nominelle Pferdefrafte durchschnittlich zwei Maschiniften und 2,41 Feuerleute, mit 200 bis 250 Pferdefräfte 3 Maschinisten, 5,37 Feuerleute und 1 Buntermann. - Baffagierdampfer von 350 bis 500 Tonnen haben fieben bis neun Mann auf Deck, zwei Maschinisten und zwei bis vier Feuermänner, von 700 bis 1000 Tonnen acht bis zwölf Mann auf Deck, zwei Maschinisten und vier bis fieben Feuermänner.

"Die so erhaltenen Angaben zeigen," so spricht sich die Minderheit der Kommission (welche die obligatorischen Ladelinie empfiehlt, während die Mehrzahl der Kommission dagegen ist) unter anderem aus, "daß wohl unter besonderen Verhältnissen und einzelnen Fahrten Schiffe vor=

handen sind, deren Besatzung als mehr oder minder mangelhaft angessehen werden muß, daß aber doch die meisten unserer Schiffe und namentlich unsere Segelschiffe in einer Weise bemannt sind, welche in ihrer Allgemeinheit als zusriedenstellend anzusehen ist."

Die in Norwegen beheimateten Schiffsführer, Jachtführer, Steuers Leute, Dampfschiffsmaschinisten, sowie untergeordnete Seeleute (Matrosen, Heizer u. f. w.) verteilten sich nach der Volkszählung vom 1. Januar 1891 auf jolgende Weise nach Alter und Familienstellung:

OVV		Schiffsführer und Jachtführer		Steuerleute und Maschinisten			Matrosen, Feuer= männer usw.		
Alter	Ledige	ver= heiratete	Witwer ufw.	lebige	ver= heiratete	Witwer ufw.	lebige	ver= heiratete	Witwer ufw.
15-20 Jahre	13	_	_	94	_	_	6 521	13	_
20-25 :	89	15	_	1048	105	2	5 929	469	6
25-30 :	228	231	3	847	555	10	2 369	1471	23
30-35 :	24 8	659	17	424	857	25	816	1749	41
35-40 =	164	983	40	151	780	33	388	1662	66
40-45 :	103	958	49	56	493	23	173	1226	73
$45-50 = \dots$	49	737	29	22	294	24	101	907	63
50-55 :	33	517	43	9	145	19	58	622	52
55-65 =	22	43 8	55	5	142	16	59	669	93
$65 - 75 = \dots$	6	112	32	2	16	1	8	101	24
75—85 =	2	11	9	_	1	_	1	8	4
85 Jahr und älter	_	1	_		_	_			_
unangegebenes Alter	2	18		16	12	1	104	49	2
Zusammen	959	4680	2771	2674	3400	154°2	16527	8946	4473

Hierzu kommen: 86 Schiffssührer, 5 Jachtsührer, 64 Steuerleute, 15 Maschinisten und 214 Matrosen mit nicht angegebener ehelicher Stellung. Außerdem sind auch einige Schiffsjungen unter 15 Jahr; innerhalb der norwegischen Grenzen wurden am 1. Januar 1891: 64 Schiffsjungen sowie 13 Schiffsköche und Küchenjungen unter 15 Jahren gezählt.

Die Gesamtzahl ber an die Seesahrt gebundenen Personen, inklusive Familienmitglieder und Diener, betrug sowohl 1876 als 1891 ungefähr 118 700 — 6,5 beziehungsweise 5,9 % der Gesamtbevölkerung von Norwegen. Hierin sind auch die Schiffsreeder (1891: 537 Männer und 218 Frauen) und andere mit Familien eingerechnet. Die Gesamtzahl

¹ Davon 3 Geschiedene. ² Davon 3 Geschiedene. ³ Davon 11 Geschiedene.

der an die Seefahrt gebundenen Berjonen ist also im Zeitraum 1876 bis 1890 nicht gurudgegangen, tropbem die Bahl ber bei ber Seefahrt beschäftigten erwerbenden Personen um ungefähr 4700 abgenommen hat. Das kommt daher, daß unter den Seefahrern 1876 verhältnismäßig mehr unverheiratete Leute waren, alfo weniger Familienversorger als 1891. Die Anzahl der unverheirateten Matrofen u. f. w. machte 1876: 22 002 aus, die der verheirateten 9758, mahrend 1891: 16527 unverheiratete und 8946 verheiratete vorhanden waren. Von 15 bis 20 Jahre alten Matrofen waren 1876: 8430, von 20 bis 25 Jahre alten: 8809.

III. Einkommenverhältnisse der norwegischen Seefahrts= bevölkerung.

Die norwegische Sandelsflotte ift, im Gegensat zu der der meiften anderen bei den wichtigften feefahrenden Rationen, jum größten Teil auf fleine Reedereien verteilt, und wir haben überhaupt teine großen Dampfschiffsgesellschaften, welche sich z. B. mit der Samburg = Amerika - Linie meffen konnten. Dagegen finden fich verschiedene, fowohl Dampi- wie Segelichifffreedereien vor, welche 5000 bis 10 000 Tonnen (netto) besitzen oder darüber disponieren. Die größte in einer Sand vereinigte Tonnage beträgt zujolge eines Reedereiverzeichnisses in dem Norwegischen Veritas= Register für 1903: 38 100 Tonnen netto, verteilt auf 22 größere Dampfer und ein größeres Segelichiff, einer Reederei in Tonsberg gehörend.

Bezüglich des Verdienstes der Reedereien hat man nur fehr spärliche Mitteilungen, was die Nettoeinnahme anbelangt; dagegen ist für eine längere Reihe von Jahren eine Statistit über die Bruttofrachten vorhanden, welche einen wertvollen Beitrag jur Beurteilung der Ronjunkturschwankungen von Jahr ju Jahr liefern. Ebenso hat man feit 1875 für jedes fünfte Jahr offizielle Angaben über die gewöhnlichen Monatsheuern für Vollmatrofen, in der legten Zeit auch für eine Reihe anderer Rategorien des Seevolkes.

Da es interessant ist, diese beiden Verhältnisse zu vergleichen und gleichzeitig die Entwidlung beider im Laufe der letten 30 Jahre ju feben, jo jolgt umftehende Tabelle über die Bruttofracht, aufgenommen auf norwegischen, auf ber Fahrt außer dem Lande befindlichen Schiffen 1.

¹ Auf der Fahrt zwischen Norwegen und dem Auslande und zwischen auslandischen Safen unter fich. Über bie Bruttofrachten bei ber binnenlandischen Ruftenfahrt hat man für die meiften Jahre feine Angaben. Dieje Frachten fpielen eine verhältnismäßig fleine Rolle, mit der Fahrt außerhalb des Reichs verglichen.

insgesamt und pro berechnete Tonne 1, für jedes Jahr, sowie über die Monatsheuern für jedes fünste Jahr:

Jahr	Gefamte Brutto= einnahme in Millionen Kronen	Pro berechnete Tonne ² Kronen	Monats= heuer für BoU= matrofen Kronen	Jahr	Gejamte Brutto= einnahme in Millionen Kronen	Pro berechnete Tonne ² R ronen	Monats= heuer für BoU= matrofen Kronen3
1871	75,6	71	40³	1886	76,9	43	
1872	87.8	78	1 0	1887	77,7	44	
1873	104,2	84		1888	93,0	$5\overline{2}$	
1874	105,6	78		1889	120.8	64	
1875	90.5	$\dot{63}$	51	1890	112.8	$5\hat{6}$	49.30
1876	103.3	69		1891	103,2	4 8	,
1877	98,4	63		1892	98,6	44	
1878	95,3	59		1893	92,2	40	
1879	88,8	55		1894	93,0	4 0	
1880	97,8	60	37	1895	93,0	39	44,—
1881	90,4	55		1896	102,5	42	,
1882	104,8	63		1897	109,1	43	
1883	101,4	59		1898	114,9	44	
1884	93,4	53		1899	129,2	47	
1885	82,8	4 6	41	1900	143,94	51	50,60

Für Dampfer und Segelschiffe besonders haben sich diese Berhältnisse für den Zeitraum von 1886 bis 1900 folgendermaßen gestellt:

		Dampfschiffe			Segelschiffe	
Jahr	Brutt	ofracht	Monatsheuer	Bruttofracht		Monatsheuer
Bufammer	Zujammen Viill. Kronen	Kronen für berechnete Tonne	für Bollmatrofen Kronen	Zusammen Mill. Kronen	Kronen für Tonne	für Bollmatrofen Kronen
1886	15,7	4 6		61,2	43	
1887	15,9	45		61.8	44	
1888	20,4	52		72,6	$\overline{52}$	1
1889	27.0	59		93,8	$\overline{66}$	
1890	31,7	57	50	81,1	55	49
1891	35,0	53		68,2	45	
1892	34,1	46		64,5	4 3	
1893	37,8	47		54,4	37	
1894	36,8	41		56,2	4 0	
1895	43,7	42	45	49,3	38	4 3
1896	50,0	41		52,6	42	
1897	59,0	45		50,1	42	1
1898	64,9	44		50,0	44	
1899	77,6	47		51,6	47	
1900	91,9	52	51	52,0	51	50

¹ Bergl. Fußnote S. 77.

² Nom Durchschnitt der berechneten Tonnage der Handelsstotte bei Beginn und Schluß des Jahres.

³ U. N. Rier, Beiträge zur Beleuchtung ber öfonomischen Berhaltniffe ber Schiffahrt, S. 98 (Christiania 1877), in norw. Sprache.

^{4 1901: 124,4 (}bavon Dampfichiffe 80,6, Segelschiffe 43,8); vgl. Fugnote S. 82.

Die Tabelle erweift einen beutlichen Zusammenhang zwischen dem Berdienft der Reedereien und der Große der Arbeitslöhne. Ruerst ist erfichtlich, daß die für die Schiffahrt ungewöhnlich günftigen Jahre 1872-74 auch eine bedeutende Steigerung der Beuern gur Folge hatten, welche 1875: 51 Kronen im Monat ausmachten, ein Höhepunkt, der später nicht überschritten worden ist. hierbei mag übrigens auch ermahnt fein, daß im allgemeinen die Arbeitslöhne in diefer Zeit fehr hoch waren, sowohl gegenüber ben vorhergehenden als den nachfolgenden Jahren. Der durchschnittliche allgemeine Tagelohn für männliche Arbeiter mit eigener Kost war solgender:

Jahr	In den Landdistrikten Kronen	In den Städten Aronen
1850	1,02	1,04
1860	1,21	1,46
1870	1,35	1,57
1875	1,87	2,31
1880	1,59	2,22
1885	1,68	1,92
1890	1,73	2,11
1895	1,84	2,26
1900	2,10	2,58

Endlich mag man auch beim Bergleich der Arbeitslöhne von 1875 und der späteren Zeit in Betracht gieben, daß damals auch die Breife für die wichtigsten Waren sehr hoch ftanden, mahrend fie im letten Viertel des neunzehnten Jahrhunderts im ganzen genommen bedeutend zurudgegangen find.

Weiter sieht man in Verbindung mit den herabgehenden Konjunkturen und ben überhaupt jur die Schiffahrt gedruckten Berhaltniffen auch einen ftarken Burückgang bei ben Monatsheuern von 1875 bis 1880, mahrend die befferen Zeiten von 1882-84 einen Ginfluß auf die Sobe ber heuern im Jahre 1885 ausgeübt zu haben icheinen. Das Schwanken in den heuern von 1885 bis 1900 ift ziemlich gleichmäßig mit dem Schwanken der Bruttofrachten für berechnete Tonne.

Wenn man von der Entwicklung der Bruttofrachten auf die Entwicklung des Berdienftes ber Reedereien fchließen will, fo muß man jedenfalls Rudficht auf verschiedene Umstände nehmen, welche bewirken, daß das Berhältnis zwischen Bruttofrachten und Nettoverdienst fich jest vielleicht anders fteut als in den 1870 er Jahren. Namentlich muß man in diefer Sinsicht darauf Rudficht nehmen, daß die Dampfichiffe in ihren Ausgaben für Rohlen einen Abaug erleiden, den die Segelschiffe nicht haben; für die Fahrzeuge, welche in Monatsfracht beschäftigt waren, sind es jedoch die Besrachter, welche sowohl die Ausgaben für Kohlen als für Hasenabgaben bestreiten. Die auf solche Dampsichiffse sallende Bruttostracht betrug im Jahre 1900 mehr als 1/8 der gesamten Dampsichisse bruttofracht.

Die Angaben der norwegischen Statistik über die gewöhnliche Monatsheuer für Vollmatrosen stehen in schönster Übereinstimmung mit den in E. Fitger: "Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seesschiffahrt", Seite 119 (Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bb. CIII 1) mitgeteilten entsprechenden Angaben für deutsche Vollmatrosen. Berechnet in deutschen Reichsmark betrug nämlich die Monatsheuer sur Vollmatrosen:

Jahr		Auf deutschen Schiffen	Auf norwegischen Schiffen
		Mf.	Mt.
1875 (beutsche Schiffe:	1874/75)	57,93	57, 38
1880 (" "	1881)	43,1 3	41,63
1885		46,63	46,1 3
1890		56,49	55,45
1895		51,47	49,5 0
1900 (" "	1899)	57,70	56,93

Was die Monatsheuern für andere Kategorien von Arbeitern zur See betrifft, so solgen hier nachstehende Angaben für 1900, in welchen die Gehalte für die Steuerleute und Maschinisten mit aufgenommen find:

Gewöhnliche Monatsheuer im Jahre 1900 für Seeleute:

	Auf Dampfschiffen Kronen	Auf Segelschiffen Kronen
Erfte Steuerleute	106	80
3weite Steuerleute	76	64
Erste Maschinisten	169	_
3weite Maschinisten	106	
Feuerleute	54	_
Zimmerleute	69	70
Bootsleute	61	59
Leichtmatrosen	39	39
Stewards	81	62
Jungen	32	30

Für die meisten dieser Kategorien von Seeleuten sind hierzugehörige vifizielle Durchschnittsangaben für 1890 und 1895 vorhanden; die Monatsheuer betrug in diesen Jahren mit 1900 verglichen:

Jahr	Für Erfte Steuerleute		Für Erste Maschinisten	Für Zimmerleute	
	Dampfichiffe	Segelschiffe	Dampffchiffe	Dampfichiffe	Segelschiffe
	Kronen	Aronen	Kronen	Kronen	Kronen
1890	91	69	135	62	6 3
1895	90	69	142	62	64
1900	106	80	169	69	70

Die Heuern standen also für diese Rategorien wefentlich auf gleicher Sohe in den Jahren 1895 und 1890 und weifen eine bedeutende Steigerung von 1895 gu 1900 auf. Für Matrofen fand, wie oben bemerkt, ein Niedergang von 1890 zu 1895 und ein entsprechender Aufschwung von 1895 zu 1900 ftatt.

1876 betrug die norwegische Monatsheuer im allgemeinen ungefähr 1:

Für	alleinigen ober erften Steuermann	Ar.	64,—
=	zweiten Steuermann	=	4 8,—
=	Zimmermann	=	56,
=	Bootsmann	=	52,—
=	Bollmatrosen	=	4 8,—
=	Leichtmatrosen, Jungmänner	=	32,—
=	Schiffstoch (bisweilen fo niedrigen Lohn wie 16-20 Rr.)	=	4 8,—
=	ersten Maschinisten auf Dampfer	=	16 0,—
=	zweiten Maschinisten auf Dampfer	=	100,—
=	Feuerleute	=	50,—

Fragt man nun nach bem Jahreseinkommen ber Seeleute, fo hängt dies ja auch außer der heuer von der Zeit des Jahres ab, mahrend welcher fie Beschäftigung finden. Mitte ber 1870 er Jahre betrug bie durchschnittliche Fahrzeit 2 für unsere Holzlaftsahrzeuge ungefähr 71/2 Monate oder 225 Tage im Jahre, mahrend die andern norwegischen Segelschiffe, besonders die in transatlantischer Fahrt beschäftigten, auch damals oft jedesmal mehrere Jahre in Tätigkeit waren. Da aber auch hier eine gewisse Zeit für Reparaturen und andere Unterbrechungen in Abzug gebracht werden muß, so wird die durchschnittliche Fahrzeit kaum 11 Monat oder 330 Tage überschreiten. Da die Tonnage der Holzlastfahrzeuge ungefähr 2/8 der Tonnage der gesamten Segelschiffsflotte

¹ Nach U. N. Riær, Beitrage zur Beleuchtung ber ökonomischen Berhaltniffe der Schiffahrt (gebruckt 1877), S. 98.

² Nach A. N. Kiær l. c. S. 80.

ausmachte, so wurde die durchschnittliche Anzahl jährlicher Fahrtage für norwegische Segelschiffe auf 260 angenommen. Für Dampfer, welche auch nach größerem oder kleinerem Zwischenraum Ruhezeit gebrauchen — unter anderem zu Maschinenreparaturen — wurde die durchschnittliche jährliche Fahrzeit auf 330 Tage angenommen.

Bur Zeit find die meisten jedenfalls von den größten norwegischen Schiffen ftets auf ber Fahrt, vielleicht doch mit kleineren Unterbrechungen und es tann die gewöhnliche Fahrzeit sowohl für Dampfichiffe, wie für ben Teil ber Segelflotte, welcher nicht ausschließlich auf europäischer Fahrt beschäftigt ift, auf rund 11 Monat angenommen werden. Die bloß nach europäischen Ländern fahrenden Segelschiffe liegen dagegen gewöhnlich etwa 4 Monate im Winter ftill und die Mannschaft wird von folchen Schiffen nach jeder Reise abgemuftert, fodaß auf ihnen mehrere Male im Laufe des Jahres ein vollständiger Wechsel eintreten fann. Auf ben weiten Fahrten und überhaupt auf den Dampfichiffen fahren dagegen oft diefelben Matrofen Jahre hindurch mit demfelben Fahrzeug. Wenn bann ein folches auf langer Fahrt beschäftigt gewesenes Schiff nach längerer Abwesenheit nach Hause kommt und seine Leute abmustert, so können diese oft mehrere Monate gehen, ehe sie neue Anstellung erhalten. Auch in außländischen Säfen kann folche Abmufterung ftattfinden, wenn aus dem einen ober anderen Grunde die Fahrt längere Zeit hindurch unterbrochen wird.

Außerdem spielt leider die Desertion der Seeleute von norwegischen Schiffen eine nicht unbedeutende Rolle. In den Jahren 1886—90 desertierten nach den Angaben der Konsulate durchschnittlich 2256 Seesleute, im Jahre 1900: 1411, während die Chesk für die Stammrollenseintragungen die Anzahl der desertierten norwegischen Seeleute beziehungsweise auf 783 und 560 und von den nach den Desertionen zurückgekommenen auf 637 für 1886—90 (durchschnittlich) und 489 im Jahre 1900 angeben.

Wenn dies alles in Betracht gezogen wird, so kann die jährliche durchschnittliche Fahrzeit kaum höher als auf 10 Monate im Jahre ansgenommen werden, wie auch den Bersaffern von einem den Berhältsniffen nahestehenden Mann (Direktor eines Seemannsheimes) mitgeteilt worden ist.

Danach kann man berechnen, daß für Bollmatrosen auf norswegischen Schiffen z. Zt. ungefähr $50 \times 10 = 500$ Kronen bar und wenn man für freie Kost an Bord 200 Kronen rechnet, ein durchschnitts licher Jahresverdienst von 700 Kronen anzunehmen ist.

Diefes Refultat fteht in guter Übereinstimmung mit ben Ginkommenverhältniffen im Jahre 1894, über welche von einer parlamentarischen Rommiffion für die Invaliditäts- und Altersversicherung Angaben veröffentlicht worden find. Diefe Angaben umfassen bezüglich der feefahrenden Bevölkerung 343 private Arbeitsleiter (Schiffs- und Jachtführer), 345 private Beamte (Steuerleute und Maschinisten) und 1123 Arbeiter (Matrofen. Beiger ufm.). Wenn nur der bare Arbeitsverdienft in Betracht gezogen wird, so verteilen fich diese in solgende Ginkommengruppen, für die in ben Städten und Landbiftriften beheimateten Seeleute gesondert:

Barer Hauptarbeit3=	Schiffs= und Jachtführer		Steue u1 Majch		Matrofen, Feuerleute u. f. w.	
verdienst	in Stäbten	auf bem Lanbe	in Städten	auf bem Lande	in Städten	auf dem Lande
Rronen						
0	_	2	1	2	2	6
1 99	_	_	_	<u> </u>	7	14
100— 199	_	5	1	1	31	49
200— 299	1	5	1	3	36	83
300 399	1	6	5	12	57	107
400— 499	1	11	12	12	77	156
500— 599	4	13	7	28	65	110
600 799	14	24	49	51	14 8	109
800— 999	20	26	3 6	37	32	21
1000—1499	46	46	45	14	7	4
1500—1999	1 8	16	11	2	_	2
2000-2999	36	20	12	_	_	
30004999	19	5	2			
5000 u. barüber	2	2	—	_	-	
unangegeben	_	_	_	1		_
zusammen	162	181	182	163	462	661

ben Matrofen, Beigern und anderen in untergeordneten Stellungen an Bord Befindlichen hatten also überhaupt 323 oder 29% o eine bare Jahregeinnahme von 600 Kronen oder barüber (in den Städten 40 %, auf bem Lande 21 %, während 408 (36 %) von 400-599 Kronen uud 392 (35 %) weniger als 400 Kronen hatten.

Durchschnittlich bekamen die genannten in den Städten beheimateten 462 Arbeiter bei der Seefahrt an barem Arbeitsverdienst etwa 520 Kronen und die 661 auf dem Lande rund 460 Kronen und wenn der Wert der

Schriften CIV 1. - Seefcbiffahrt III 1.

Koft auf 200 Kronen festgesetzt wird, hatten sie also eine Jahreseinnahme von 720 bezw. 660 Kronen.

Die hiervon handelnden Angaben find auch für die Seeleute nach verschiedenen Altersgruppen vorhanden. Rebenstehende Tabelle (S. 99) zeigt für jede Altersgruppe die Anzahl der Personen, sür welche Einstommensangaben vorhanden sind, sowie die prozentweise Berteilung nach der Größe von ihrem baren Jahresverdienste (die Summe von ihren Heuern in der Zeit des Jahres, in der sie beschäftigt waren).

Während also von Seeleuten unter 20 Jahren ungefähr Dreiviertel einen geringeren baren Arbeitsverdienst als 400 Kronen haben, ist dieses nur bei einem Drittel von den 20-24 Jahre alten der Fall und für die solgende Altersgruppe (25-29 Jahre) ist die Anzahl der Seeleute mit so niedrigem Arbeitsverdienst auf $25\,^{\circ}$ /o in den Landdistristen und $15\,^{\circ}$ /o in den Städten zurückgegangen. In den 30 er Jahren sind es noch weniger, welche nicht mindestens 400 Kronen dare Einnahme im Jahre haben, in den 40 er Jahren in den Landdistristen $32\,^{\circ}$ /o, in den Städten nur $4\,^{\circ}$ /o. Für ältere Seeleute sind die Angaben ziemlich spärlich, besonders sür die über 60 Jahre alten, es erscheint jedoch, als ob man sür die älteste Gruppe einen nicht unbedeutenden Rückgang in den Jahreseinnahmen annehmen muß.

Auf gleiche Weise kann man auch aus den anderen Rubriken eine bedeutende Steigerung der Einnahmen bis zu den 30 er Jahren entenehmen, in welchem Alter man in runder Zahl sagen kann, daß die ungesähre Hälfte der Seeleute des Landes 600 Kronen oder darüber an barem Jahresverdienste hat (in den Städten 60—65%, in den Landedistrikten ca. 40%). Ungesähr auf gleiche Höhe stellt sich das Bershältnis in den 40 er Lebensjahren, aber in den älteren Altersgruppen nimmt die prozentweise Anzahl an höheren Einnahmen wieder ab. Es muß hierbei jedoch hervorgehoben werden, daß die gesamte Anzahl der Seeleute nach dem 50. Jahr stark abnimmt (vergl. Tabelle S. 99) und daß nicht wenige in andere Lebensstellungen übertreten, als Fischer, Ackerbauer, Fabrikarbeiter, Lotsen usw.

a) Für Seeleute (Arbeiter), in norwegischen Städten wohnhaft:

	Anzahl Per= fonen, für welche	Davon mit einem baren Arbeitsverdienst von				
Altersgruppen	die Einnahme: angaben vorhanden find	weniger als 400 Kr.	400—600 Ar.	600—800 R r.	800 År. und darüber	3U= fammen
		0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
15—19 Jahr	87	77,0	15,0	8,0		100,0
20-24	109	31,2	37,6	26,6	4,6	100,0
25-29 :	60	15,0	46,7	30,0	8,3	100,0
30-34 =	51	9,8	25,5	52,9	11,8	100,0
35—39 =	26	11,5	30,8	34,6	23,1	100,0
40-49 =	69	4,4	31,9	53,6	10,1	100,0
5059 =	36	13,9	30,5	36,1	19,5	100,0
60 Jahr u. älter	24	29,2	25,0	33,3	12,5	100,0
zusammen	462	2 8,8	30,7	32,0	8,5	100,0

b) Für Seelente (Arbeiter), in den norwegischen Landdiftriften wohnend:

1			1			1
15—19 Jahr	165	74,6	22,4	3,0	_	100,0
20-24 =	144	34,7	51,4	10,4	3,5	100,0
25-29 =	105	24 ,8	49,5	20,9	4, 8	100,0
30-34 =	7 2	19,5	36,1	34,7	9,7	100,0
35-39 =	4 6	19,6	47,8	23,9	8,7	100,0
40-49 =	85	31,8	34,1	28,2	5,9	100,0
50-59 =	35	17,1	60,0	20,0	2,9	100,0
60 Jahr u. älter	9	44,4	55,6	-		100,0
zusammen	661	39,2	40,2	16,5	4,1	100,0

IV. Sozialgesetzgebung und Reformvorschläge auf dem Gebiete der Schiffahrt.

Im Gefet vom 24. Marg 1860, betreffend die Seefahrt, findet man selbstverständlich verschiedene Bestimmungen, welche beabsichtigen, die Intereffen ber untergeordneten Seeleute mahrzunehmen. Im allgemeinen tann man auch fagen, daß die fozialen Bestrebungen darauf hinausgeben, soweit als tunlich die Stellung der Seebevolkerung auf dem Wege der Gesetzgebung zu besestigen und ihnen die notwendige Rucksichtnahme auf die Unsprüche, welche in verschiedener Sinficht in den letten Jahrzehnten an fie gestellt werben, zu fichern. Diese Arbeit ift parallel mit ben fozialen Reformbeftrebungen bezüglich der Industrie gegangen. Aber wie fich diese Politit immer noch im erften Entwicklungsftadium befindet, so gilt dies auch hinsichtlich der Seefahrt. Schon das neue Seefahrtsgesetzt vom 20. Juli 1893, welches das ältere ablöste, geht in mehreren Punkten in seiner Sorge für die untergeordneten Seeleute weiter. Aber von welcher großen Wichtigkeit auch eine humane Gesetzgebung für die persönliche Rechtsstellung der Seeleute ist, die Ausgabe des Staates geht doch weiter, indem er gleichzeitig eine Verbesserung für das Seemannskorps in ökonomischer, hygienischer und moralischer Hinsicht anstrebt.

Indem wir dazu übergehen, in Kürze die geltenden Rechtsbestimmungen durchzugehen, welche einen sozialpolitischen Charakter haben,
wollen wir gleichzeitig die Resormvorschläge berühren, welche vorliegen,
und im Auszug ein Reserat über deren Inhalt geben. Die Entwicklung
befindet sich zur Zeit in schnellem Strom und verschiedene Fragen,
welche speziell Rücksicht auf den untergeordneten Seemannsstand nehmen,
sind ihrer Lösung nahe.

Seetüchtigfeit. Allgemeine Bemerkungen.

Die Bestimmungen aus dem Seesahrtsgeset von 1860, welche in ihrer Art hierher gehören, waren im wesentlichen solgende: Der Schiffer trägt die Verantwortung dasur, daß das Schiff bei seiner Absahrt in seetüchtigem Zustande, ausreichend bemannt und mit Wasser und Proviant versehen ist. Außerdem liegt dem Schiffer ob, darauf zu sehen, daß die Mannschaft ausreichende und eßbare Kost erhielt, welche ein gutes Seeschiff sür den Gebrauch auf der Reise mitzunehmen hat, und er ist in dieser Hinsicht verpflichtet, sich dem Reglement sür die Kosthaltung zu unterwersen, welches vom König auszusertigen ist. Ebenso soll er den Bedarf an Medizin nach den Bestimmungen mitnehmen, welche vom König bekannt gegeben werden.

Das hier Zitierte war alles, was sich früher in der Gesetzebung an Bestimmungen mit Rücksicht auf die Gesundheits- und Sicherheitsanordnungen an Bord der für gewöhnliche Frachtsahrt bestimmten Schiffe vorsand. Wohl berühren diese Bestimmungen Verhältnisse von der allergrößten Wichtigkeit, aber wenn man in Betracht zieht, daß jede nähere Durchssührung der allgemeinen Vorschriften sehlt, jede Anweisung zur Aussführung der Besolgung der Sicherheits- und Gesundheitsregeln in den konkreten Fällen, so konnte man den Zustand mit Recht als nicht zusriedensstellend bezeichnen.

Speziell ist zu bemerken, daß ein Kosthaltungs- oder Medizinreglement nicht ausgesertigt wurde, wie solches im Gesetz vorausgesetzt wurde.

Das eben Gesagte soll jedoch nicht so verstanden werden, als ob Die Berhältniffe innerhalb der norwegischen Sandelsmarine in einem gang befondern Brade unbefriedigend gewesen find. Die Stellung des Seefahrtsbetriebes in der internationalen Konkurrenz hat jedenfalls bis zum gewissen Grade notwendig gemacht, daß die Besatungen gewechselt wurden, um fie mit Leuten von anderen Nationen zu vereinen. Und im gangen genommen tann man fagen, daß im allgemeinen tein befonderer Anlaß zu Klagen vorlag. Es trafen aber doch Zufälligkeiten ein, welche deutlich zeigten, daß die hygienischen Borschriften nicht befolgt murden. Ein folcher Zufall war im Jahre 1889 das Eintreten von Typhusfieber auf einem norwegischen Fangschiff. Dies brachte den Stein ins Rollen. Es wurden bezüglich der Stellung der Befatung am Bord von Fifchund Sandelsfahrzeugen Rachfragen gehalten, über die Ginrichtung der Rajuten, Licht- und Luftverhaltniffe in den Bolkslogis, megen befonderer Arankenräume, wegen Besichtigung der Schiffe, wegen Unterfuchung der Mannschaften durch Arzte, wegen der Untersuchung des Proviants, des Waffers, der Arzneimittel ufw. Es wurde von der Regierung ein Birkular an Seeleute, Seemannsbereine u. a. gefandt. Im Jahre 1891 wurde eine Kommiffion eingesett, mit der Aufgabe, die Frage, betreffend Zustandebringen von reglementarischen Bestimmungen gur Ordnung ber hygienischen Berhaltniffe an Bord von Sandelsichiffen, zu erwägen, nicht allein Beftimmungen über die Mannschaftsräume und Ginrichtung bon Rrantenraumen auf Schiffen zu treffen, fondern auch Bestimmungen für Ausruftung mit Proviant, tägliche Rofthaltung, Bersorgung mit Rettungsgeräten, Beilighalten von Sonn- und Festtagen fowie übrigens alle Arten Sicherheits, und Gefundheitsveranftaltungen bezüglich der Ausruftung des Schiffes und betreffend den Schiffsdienst an Bord. Teilweise follte die Rommission auch die Frage der Ginführung bon Unfalls und Rrankenversicherung fowie einer Penfionskaffe für Seeleute behandeln.

1893 gab das Komitee seine Vorschläge für "Vorschriften von Gessundheitseinrichtungen und Kosthaltung an Bord von Schiffen", sowie Vorschläge zu einem Gesetz bezüglich "Gesundheitss und Sicherheitss veranstaltungen an Vord von Schiffen" ab. 1900 machte das Komitee einen Entwurf zu einem Gesetz über Versicherung der Seeleute.

Durch Königliche Berfügung vom 21. Juli 1894 wurde das Medizins und Kosthaltungsreglement in Kraft gesetzt. Dagegen sind die übrigen Vorschläge noch nicht zur Durchführung gelangt.

1894 murde vom Storthing eine Rommiffion eingesett, um ju beraten, wieweit und in welcher Ausdehnung staatliche Rontrolle über Seetüchtigkeit ber Schiffe usw. notwendig fei. Diefe Rommiffion, beren Mandat alfo einen größern Umfang hatte und welche fich namentlich mit der Frage der obligatorischen Ladelinien beschäftigte, hat in ihrem Vorschlage die vom obengenannten Komitee behandelten Fragen der Befundheits- und Sicherheitseinrichtungen für die Mannichaft, Regelung des Schiffsdienstes usw. mit aufgenommen. Die Kommission hat sich bei Behandlung der Fragen bezüglich der Kontrolle der Seetüchtigkeit der Schiffe in zwei Parteien geteilt. Die Minderheit empfiehlt Ginführung von Beftimmungen, betreffend die Tiefladelinie, die Mehrgahl rat von der Festsetzung einer solchen Ladelinie ab und schlägt die Einführung einer Auflicht und Rontrolle ber Seetüchtigkeit ber Schiffe durch öffentliche Beamte vor. Die speziellen Bestimmungen bezüglich der Mannschaft befinden sich dagegen in wesentlicher Übereinstimmung bei beiden Barteien.

Die Regierung hat fich in ihrem Entwurf an den Storthing vom 16. April 1902 bezüglich Ginführung eines Befetes über ftaatliche Rontrolle der Seetüchtigkeit der Schiffe usw. dem Vorschlage der Rommiffionsminderheit angeschloffen, und in diefem Gesetzentwurf, welcher jest dem Storthing jur vorläufigen Behandlung vorliegt, ift - abgesehen bon dem ruhenden Berficherungsborichlag - alles enthalten, mas jur Zeit an Reformen in diefer Richtung vorliegt. Wir laffen die Rapitelüberschriften des Entwurfes folgen: Kontrolle im allgemeinen, Aufficht, Untersuchung anläßlich Seeungluck u. dergl., Besichtigung und Burudhaltung von Schiffen, eingefaufte Schiffe vom Auslande, Maschineneinrichtung und Feuerung, Anordnung auf und unter Ded, Kajüten, Rettungsgeräte, Instrumente usw., Proviant, Wasser usw., Tagebucher, die Menge, Beschaffenheit, Berladung und Kontrolle ber Laft, Ladelinie, Decklast, Besrachtung mit Korn, Steinkohlen und gefähr= lichem But, Ballaft, Bemannung, Arbeitszeit, Rontrolle ber Paffagierdampfer.

Die Seetüchtigfeit des Schiffes. Plimfoll=Bestimmungen.

Eine Reihe faktischer Angaben ist im folgenden nach dem in der Borarbeit zu diesem Gesetzvorschlag enthaltenen Material wiedergegeben.

Nach dem geltenden Recht ist den Schiffern in die Hand gelegt, die Seetüchtigkeit des Schiffes zu beaufsichtigen, daß das Schiff nicht überlastet wird, daß die Last gehörig verstaut und die Decklast genügend widerstandssähig angebracht ist usw. Einen Schut gibt das Gesetz der Mannschaft insosern, daß sie, wenn das Schiff nicht in seetüchtigem Zustand ist, Entlassung verlangen und die Mehrzahl der Mannschaft sordern kann, daß eine gesetymäßige Besichtigung zur Beurteilung der Seetüchtigseit des Schiffes stattsindet. Um einen Mißbrauch dieses Rechts der Mannschaft zu vermeiden, wenn also die Angaben der Mannschaft keine begründeten sind, ist jeder Seemann gehalten, für den verursachten Schaden einzustehen, doch nicht mit mehr als der Heuer sür drei Monate, es sei denn daß wider besseres Wissen gehandelt worden ist.

Wie oben bemerkt, hat die Regierung jett die Kontrolle über die Seetüchtigkeit, weiter die Tiesladelinie, Berstauen der Decklast usw. vorgeschlagen. Auf diese Weise glaubte man, daß es möglich sei, den leidigen Berlust an Menschenleben und ökonomischen Werten einzuschränken, welchen unsere Handelsklotte jährlich erleidet. Diese Bestimmungen nehmen nicht ausschließlich Rücksicht auf den Seemann selbst; obwohl wir aber hier nicht näher auf den Entwurf eingehen können, wollen wir doch die wichstigsten Gründe, welche diese Frage in den Vordergrund gestellt haben, in Kürze angeben.

Es ift allgemein bekannt, daß die norwegische Sandelsflotte ein Berluftprozent erleidet, welcher, mit dem anderer Länder verglichen, als besonders groß charatterisiert werden muß. Bon den Widersachern der Bestimmungen über die Tiefladelinie wird hiergegen angeführt, daß die norwegischen Schiffe in großem Umfange in befonders der Befahr ausgesehten Fahrwassern beschäftigt find. Es tann hierzu auch taum beftritten werden, daß die Sandelsflotte unferes Landes im Bergleich mit der anderer Länder in diesem Punkte eine ungünstige Stellung einnimmt. Von besonderer Wichtigkeit ift aber gewesen, daß alte Segelschiffe in großem Umfange vom Auglande angekauft wurden. Diefes hat zur Berichlechterung bes Materials beigetragen und die Verlufttabelle weift wie gesagt — ein ungunftiges Refultat auf. Das Berhältnis hat fich im Laufe der Jahre noch verschlechtert. Der jährliche Prozentsat verlorener Segelschiffe betrug in den Jahren 1871-1880 3,40/0, ein relativ noch besonders gunftiges Resultat. In den achtziger Jahren war der Prozentsatz bezüglich der Segelschiffe auf 4-5% gestiegen und in ben neunziger Jahren betrug er fogar 7 %. Bas die Dampf= schiffe angeht, so steht beren Sache nicht so schlecht, indem der Prozentfat für diese in den neunziger Jahren gegen 23/4 % betrug, aber auch diefe Bahl ergibt ein Berhältnis, welches ungunftiger als bas anderer Nationen ist.

Die Anzahl der beim Schiffbruch umgekommenen Seeleute kann aus verschiedenen Gründen nicht mit voller Sicherheit ermittelt werden, sie ist aber von kompetenter Seite auf 300 jährlich angegeben worden.

Der Regierungsvorschlag ist nun in Händen des Storthings. Von seinem Schicksal kann heute noch nichts gesagt werden. Wir sügen lediglich hinzu, daß namentlich in Reedereikreisen ein gewaltiger Widerstand dagegen bestanden hat, welcher durch die herrschenden ungünstigen Frachtskonjunkturen noch erhöht wurde.

Das Berheuern.

Es foll nach dem Gesetz beim Verheuern ein schriftlicher Heuerstontrakt abgeschlossen werden in Übereinstimmung mit dem öffentlich auszgesertigten Formular.

Die Verheuerung kann entweder geschehen sür die abgemachte Reise, sür bestimmte Zeit oder sür unbestimmte Zeit. Im letzern Fall sind die Seeleute verpslichtet, dem Schiffe zu solgen, bis es nach beendeter Reise entweder zur Verheuerungsstelle angekommen ist, oder, salls es sich um norwegische Seeleute handelt, bis zu jedem beliebigen norwegischen Hafen. Ohne Rücksicht daraus, was im Heuerkontrakt bestimmt ist, können Seeleute, welche nach der letzten Musterung 2 Jahr auf einem Schiff bedienstet waren, Entlassung an der ersten Stelle verlangen, welche das Schiff zur Löschung der Ladung anläust, falls nicht etwa das Schiff von dort direkt zu der im Kontrakt vermerkten Abmusterungsstelle geht.

Es ist Regel, daß norwegische Schiffe zum größten Teil mit norwegischen Seeleuten auf sesten Heuerkontrakt sahren, oft auf 2 Jahre. Die Mannschaft wird dadurch fester an das Schiff gebunden und erwirbt sich größere Tüchtigkeit.

Ohne daß die Verheuerungsverhältnisse für Seeleute irgend welchen Anlaß zu eigentlichem Mißbrauch gegeben hätten, sind dieselben durch Geset geregelt und ebenso von der Bewilligung abhängig gemacht worden, wie die gesamten Arbeitsverhältnisse überhaupt. Diese Regelung ist durch Geset vom 12. Juni 1896 eingeführt. Es sind gewisse Besdingungen ersorderlich, um die Konzession zu erhalten, und es wird Konztrolle über deren Benutung ausgeübt. Die Kommunalverwaltung kann bestimmen, daß von dem betreffenden Dienstherrn eine Garantie gestellt wird, ebenso wie von ihr das Mietsgeld (Provision für den Vermittler) sestgesetzt werden kann, und es werden die näheren Bestimmungen dazu von der Gemeinde gegeben.

In ben Beftimmungen, welche mit Bezug hierauf in einer Reihe

von Städten erlaffen find, wird man in der Regel festgesett finden, daß eine Sicherheit für einen gewiffen Betrag gestellt werden muß. Es ift regelmäßig verboten, daß die heuerbureaus mit Wirts= und Logier= häusern zusammen gehalten werden, zum Teil ift ferner bestimmt, daß in Berbindung mit Beuerbureaus nicht nur nicht ein Berkauf ober Ausichant von berauschenden Getränten stattfinden barf, fondern auch bag die Beuerbureaus nicht in folden Grundstuden belegen fein durfen, wo Ausschant von berartigen Getranten ftattfindet.

Die allgemeine Gebühr für Verheuerung der Mannschaft ift 3 Kronen für jeden verheuerten Mann, wovon der Mann 1 Krone und der Arbeit-· geber 2 Rronen tragen.

Die persönliche Rechtsstellung des Seemanns.

Der Schiffer fteht nach bem Gefet im felben Berhältnis ju bem ihm untergeordneten Seemann, wie ber hausherr zu feinem Bedienfteten. Das norwegische Geset König Christians V. (von 1687) enthält Beftimmungen, wonach der Schiffer für gemiffe Übertretungen Befängnis= strasen auserlegen konnte (Wasser und Brot); diese Art der Bestrasung ist aber beim Seefahrtsgeset von 1860 fortgefallen und dafür das englische Shstem in milder Form angenommen, wodurch der Schiffer ein Hausordnungs- und Buchtigungsrecht erhielt. Aber auch diefes Recht ift jest bem Schiffer abgenommen worden, indem er jett nicht mehr berechtigt ift, Körperstrafe aufzuerlegen. Gin jeder von der Mannschaft soll sich nach dem Gefet ordentlich, ehrlich und friedfertig aufführen sowie jede Vorschrift genau besolgen, welche für gute Sitte und Ordnung an Bord gegeben ift, und er foll feinen Borgefetten Refpett erweisen. Fehlt nun auch dem Schiffer jedes Recht zu förperlicher Strafe ober Buchtigung, fo ift er doch auf anderer Seite im Falle einer Weigerung, einem Befehle nachzukommen, und bei Widerstand im Dienst in den Stand gefett, fich Gehorfam durch Unwendung von Gewalt zu verschaffen. Weiter heißt es, daß, wenn fich das Schiff in Befahr befindet, oder unter der Mannichaft Meuterei ausbricht oder die Not es im übrigen erfordert, es erlaubt ift, jedes notwendige Mittel gur Wiederherstellung von Ordnung und Behorsam anzuwenden. An Stelle der alten hauszucht hat das Seegeset bem Schiffer das Recht zugeftanden, für eine Reihe von Dienftverfeben und Berftößen gegen Anftand und Ordnung Gericht zu halten und in feinem Urteil eine Gelbstrafe und, wenn das Maximum dafür erreicht ift, Saft bis ju 48 Stunden ju verhängen.

Sngienische Berhältnisse.

Durch Königlichen Erlag bom 21. Juli 1894, ber am 1. Januar 1895 in Rraft getreten ift, wird bestimmt, daß jedes Fahrzeug von 100 Registertonnen und darüber, das in Fahrt außer Landes geht, sowie jedes Fahrzeug, welches jum Fange im Gismeer verwendet wird, ein vom Ministerium des Innern autorifiertes Beilmittelbuch und einen Argneischrant oder einen Argneikaften mitführen muß, welcher eine Reihe speziell angegebener Meditamente, Inftrumente und Bandagen, die nach besonderer Borichrift bezeichnet, vervackt und verwahrt sein muffen, enthalten muß. Findet auf der Reise ein erheblicher Berbrauch ftatt, fo ift das Berbrauchte bei der erften fich bietenden Gelegenheit zu erseten. . Der Schiffer hat fich mit dem Beilmittelbuch und den Medikamenten befannt zu machen und hat die im Beilmittelbuch angegebenen Unweifungen bezüglich ber Rrankenbehandlung und ber Beranftaltungen, um die Mannichaft vor ansteckenden Krankheiten zu bewahren, genau zu befolgen. Die Revision der Medizinversorgung soll durch einen Sachfundigen mindeftens einmal im Jahre ftattfinden.

Durch diese Bestimmungen, deren Nußen von keiner Seite bezweiselt worden ist, hat man dasur Sicherheit erreicht, daß bei eintretenden Krankheiten notwendige Hilsmittel entsprechend der Größe der Besatung und der Art der Reise bei der Behandlung vorhanden sind. Es war in diesem Punkt öster Klage von seiten der Seeleute geführt worden. Wohl sanden sich auf den Schissen Medizinkästen, sie waren jedoch ost in einer schlechten Bersassung. Es war keine Gleichartigkeit vorhanden, der Insalt war sowohl hinsichtlich der Qualität wie der Menge verschieden. Die Ordnung war nach verschiedenen Arzneibüchern hergestellt und die Zussammensetzung zum Teil willkürlich. Der Mangel an Kontrolle hatte zur Folge, daß die Medizin zu alt wurde; ebenso kam es vor, daß die notwendigen Medikamente sich überhaupt nicht vorsanden, ebensowenig Instrumente oder Bandagen, wenn sie gebraucht wurden.

Der Erlaß schreibt dem Schiffer außerdem vor, auf größtmögliche Reinlichkeit an Bord zu sehen und für regelmäßige Lüstung der Kajütenssachen zu sorgen und, wenn es notwendig ist, auch zu desinfizieren in Übereinstimmung mit den Borschriften des Heilmittelbuches. Auf den Fangsahrzeugen sollen Fässer und Tonnen herausgenommen und der Raum jedes Jahr reingemacht werden.

Die Ausbewahrung des Trinkwassers an Bord hat oft zu Klagen Beranlaffung gegeben. Es wurde wohl allerseits anerkannt, daß Eisenbehälter den Holzsäffern zur Ausbewahrung von Trinkwasser vorzuziehen find. Da aber noch eine große Zahl Schiffe ihr Trinkwasser in Holzfässern mit sich führt, so hat man es nicht für geboten erachtet, Eisenbehälter vorzuschreiben. Der Erlaß sagt nur, daß das Wasser am besten
in solchen mitzusühren ist. Es ist bekannt, daß eine Reinigung der Eisenbehälter auf Dampsschiffen selten vorgenommen wird, u. a. aus dem Grunde, weil das Mannsoch zu klein ist. Aus dem Grunde ist es vorgeschrieben, daß es so groß sein muß, daß ein erwachsener Mann in den Behälter hineinkommt, so daß dieser genügend gereinigt werden kann. Für Eismeersahrzeuge ist als Vorsichtsmaßregel vorgeschrieben, daß die Eisensässer, welche sowohl zu Wasserbehältern wie zu Specksässern benutzt werden, gut zu zementieren und jedes Jahr mit Soda zu reinigen sind.

Wenn Holzsäffer verwendet werden, so sollen fie jederzeit genügend rein gehalten werden und zur Fahrt süblich 30° n. B. sollen fie in-wendig ausgefohlt sein.

Bon nicht geringerer Bebeutung als die Beichaffenheit des Behälters ist aber auch die Qualität des Trinkwaffers felbst. Es wurde Rlage barüber geführt, daß man wenig reine Behälter verwendete und daß die Küllung an ichlechten, oft berfeuchten Orten vorgenommen murbe. Bezug hierauf bestimmt der obenermähnte Erlag, daß das Trinkmaffer nicht aus den Fluffen in den Safenstädten zu fullen ift. Rann bas Waffer auf andere Beife nicht erhalten werden, oder wenn das Waffer in Safen eingefüllt wird, wo das gelbe Fieber, Cholera, Dysenterie, Klimafieber oder Typhus (sowie Beri-Beri, mas 1897 hinzukam) herrscht, fo ift es zu tochen, ebe es ben Mannichaften verabfolgt wird. Wenn bas Trinkmaffer in Faulnis übergeht, ift es ju tochen, ebe die Mannichaft es erhält. Es ist eine allgemein verbreitete Ansicht gewesen, daß das Waffer, wenn es den Fäulnisprozeß erst durchgemacht hat, nachher ohne Schaden gebraucht werden fann. Durch Nachtrag von 1898 ift für jedes Trinkwaffer, welches an Orten zwischen 300 nördlicher und 300 füdlicher Breite eingenommen wird, vorgeschrieben, daß es gekocht wird. Endlich ift durch Nachtragsverfügung vom 28. September 1897 hinzugefügt worden, daß das gekochte Waffer, um es schmachaft zu machen, etwas Theezujag erhalten muß.

Von den hierher gehörigen Bestimmungen, welche in der Regierungsvorlage vorgeschlagen werden, ist weiter zu erwähnen, daß die Mannschaft hierzulande nicht angemustert werden dars, ehe ein ärztliches Uttest beigebracht wird, daß der Betreffende an keiner bösartigen ansteckenden Krankheit leidet, worunter auch Tuberkulose in solcher Form einbegriffen ist, daß Gesahr der Übertragung der Krankheit auf andere besteht. Solches Arztattest ist im allgemeinen jedes Jahr zu erneuern, jedoch erst bei neuer Musterung.

Keine Arbeit an Bord ift so anstrengend und schwächend als die ber Heizer und Kohlenarbeiter. Es ist sowohl für die Gesundheit der Arbeiter von Bedeutung wie auch für eine sichere und Bertrauen einsstößende Bedienung der Maschine, daß keine Personen in allzu jungem Alter verwendet werden. Es ist Klage über das Bedenkliche der Verwendung solcher Personen gesührt worden, und es wird in der Vorlage daher vorgeschlagen, daß niemand aus Schiffen für die Fahrt außer Land als Heizer oder Kohlenarbeiter verwendet wird, der unter 17 Jahre alt ist.

Schließlich ift die in Aussicht genommene Einführung einer Unterweisung in Krankenpflege zu erwähnen. Es sind in letzter Zeit an den Seemannsschulen Kurse in Hygiene abgehalten worden; dieselben waren jedoch freiwillige und daher die Autwirkung nicht zufriedenstellend, ebenso wie die Kurse auch nicht an allen Schulen abgehalten worden sind. In einem von einer Kommission vorgebrachten Borschlag ist als obligatorisches Fach an Schifferschulen die Unterweisung für erste Hilse bei Unglücksfällen, Borbeugung und Behandlung von ansteckenden Krankheiten sowie im Gebrauch der Medizinkiste ausgeführt.

Kosthaltung.

Wie oben bemerkt, ist die Frage des gesetzlich bestimmten Kostreglements zur See längere Zeit hindurch in Behandlung gewesen, und
das Seesahrtsgesetz von 1860 setzte auch die Ausssertigung eines solchen
voraus. Der Widerstand ist aber von den zunächst Interessierten so
stark gewesen, daß man ein Eingreisen nicht für ratsam hielt. Ein Vorschlag des Medizinaldirektoriums, welches dieses auf sreiwilligem Wege
einzusühren versuchte, sand keinen besondern Anklang.

Nach und nach trat jedoch eine Beränderung in der Auffassung der interessierten Kreise ein. Vom Seemannsstande wurde die Forderung eines Reglements immer lauter gestellt und in den Kreisen der Reeder wurde das Reglement auch von der Mehrzahl gewünscht. Trozdem ersheben sich noch bis zum Schluß Proteste gegen jedes Kostregsement, indem man teils ansührte, daß Norwegen ohne dieses Reglement vollfommen auf gleicher Höhe mit anderen Nationen stände, teils, daß das Reglement die Proviantausgaben verteuern würde und kaum nach den vielen Ansforderungen und Verhältnissen, welche die verschiedenen Fahrten mit sich bringen, eingerichtet werden könnte. Das genannte Komitee, welches das

Rofthaltungsreglement ausarbeitete, beftätigte, daß die Rofthaltung an Bord der norwegischen Sandelsschiffe im allgemeinen als zufriedenftellend bezeichnet werden fann, befonders wenn man erwägt, daß der Mannschaft Rost in ausreichender Menge verabsolgt wird und daß die Qualität ber Roft eine gute ift. An einzelnen Stellen werden gwar auch jett noch Rlagen in dieser Richtung laut, dies kommt aber felten vor. Es find aber andere Rückfichten vorhanden, welche für die Ginführung ber Rosthaltungsbestimmungen sprechen. Die Frage wegen ber Rofthaltung an Bord ber Schiffe hat oft Beranlaffung zu Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft gegeben und die dabei entstandenen Berwidlungen könnten taum beseitigt werden, folange jede Anweisung fehlt. Durch ein Reglement werden bagegen folche Streitigkeiten feltener gemacht und fich leichter ordnen laffen. Ein anderer außerorbentlich wichtiger Gefichtspunkt find bie fanitaren Rudfichten, daß die Nahrungsmittel in Übereinstimmung mit den hygienischen Forderungen zu verteilen sind. Die eingefammelten Angaben bezüglich der Krantheitsverhältniffe an Bord zeigen, daß Berdauungstrantheiten und Rrantheiten, welche in diretter Berbindung mit irrationeller Ernährung stehen, einen bedeutenden Prozentsat unter ben im Seemannsstande vorkommenden Rrankheiten einnehmen. Die praktischen Erfahrungen hatten bereits rationelle Berbesserungen in der gebräuchlichen Kosthaltung, namentlich einen mehr allgemeinen Gebrauch frischen Proviants und Vorsicht beim Genuß von Trinkwaffer, bewirft. Bon feiten der Maschinenbedienung, besonders der Beizer, murbe Rlage geführt, daß nicht ausreichend Rücksicht auf beren eigenartige Arbeit genommen werde. Namentlich galt diese Beschwerde bem gefalzenen Proviant, teilweise auch dem Betrant.

Das durch Königliche Verfügung festgesette Reglement vom 21. Juli 1894 lautet mit den 1898 gemachten Veränderungen.

```
Täglich für ben Mann:
```

Fleisch (intl. Anochen):

625 Gramm gefalzen ober

350 - präferviert ober

500 = frisch;

ober

Fijch:

350 Gramm gefalzen oder

250 = getrodnet =

300 = (oder 1 Ration) präserviert oder

500 = jrijch.

Wöchentlich für den Mann:

Brot, hart	3500	Gramm	oder	foviel g	gegessen	werden	tann
Mehl	100 0	=					
Frische Kartoffeln	3 0 0 0	*	und	Gemüse	1000	Gramm	
Butter	500	*					
Zuder	35 0	=					
Kaffee (roh)	225	=					
Pflaumen ober ar	ibere g	etrocinete	Frü	chte 25	Gramn	n	

Waffer 35 Liter. Es wurde bestimmt, daß

- 1. von frischem, präserviertem ober getrocknetem Fleisch die Mannschaften wenigstens 2 mal wöchentlich erhalten sollen. In wärmeren Klimaten (zwischen 30° R. und 30° S.) und stets, wenn das Schiff im Hafen liegt, ist frischer oder präservierter Proviant
- wenigstens 3 mal wochentlich anzuwenden.
- 2. Wenn Speck gebraucht wird, so soll er stets mit Fleisch zussammen gegeben werden und dann jedesmal 125 Gramm. Die Fleischstation ist dann auf 450 Gramm herabzusetzen. Speck ist in kälteren Klimaten 2 mal wöchentlich zu geben. In wärmeren Klimaten ist Speck nicht mehr als 2 mal wöchentlich zu verwenden.
- 3. Fisch ist wenigstens 1 mal zu geben, gesalzener Fisch jedoch nicht mehr als 2 mal wöchentlich. Gesalzener Hering ist nicht mehr als 1 mal wöchentlich zu geben. Salzhering ist in warmen Klimaten nicht als Mittagessen zu verwenden.
- 4. Milchspeise ist mindestens 1 mal wöchentlich zu verabreichen. Wenn kondensierte Milch zur Zubereitung verwendet ist, sollen wenigstens 75 Gramm kondensierte Milch pro Mann verbraucht werden. Wenn Milch nicht beschafft werden kann, ist an deren Stelle süße Suppe aus getrockneten oder frischen Früchten zu verabsolgen.
- 5. Weiches Brot ift soviel als möglich zu verwenden, wenn nicht besondere Gründe dieses verhindern. Das Gewicht verabsolgten weichen Brotes soll anderthalbmal so groß sein als das getrockneten Brotes.
- 6. An Stelle von frischen Kartoffeln tann die entsprechende Menge Jam oder Reis oder 350 Gramm getrocknete Kartoffeln wöchentslich für den Mann verabreicht werden. Sind keine frischen Gemüse vorshanden, so sind wöchentlich für den Mann 75 Gramm getrocknete Gemüse zu geben.

- 7. Butter. Wird Margarine verwendet, so soll diese von guter Beschaffenheit sein. In warmen Klimaten (zwischen 30° K. und 30° S.) kann die ganze Butterration entweder durch die doppelte Gewichtsmenge Marmelade oder bis zur Hälfte der Butterration durch die entsprechende Gewichtsmenge an Zucker oder Sirup oder auch durch ¹/4 Liter Olivenöl erseht werden.
- 8. Zuder kann jum Teil durch kondensierte Milch oder Sirup ersfest werden.

Was an Butter, Zucker, Sirup oder kondensierter Milch zur Zusbereitung der Speisen verbraucht wird, ist in den obengenannten Gewichtsmengen nicht mit eingerechnet.

- 9. Erbsen oder Bohnen, Graupen oder Reis sind täglich in ausreichender Menge zu geben.
- 10. An Pflaumen oder anderen getrockneten Früchten (wie Üpfel und ähnliche) ist während den Fahrten südlich 30° R. und auf der Fahrt im Eismeer die doppelte Menge zu geben.
- 11. An Salg, Mostrich, Pfeffer und Essig foll, außer bem zum Zubereiten ber Speisen Notwendigen, der Mannschaft nach Ermessen des Schiffssührers eine ausreichende Menge zugeteilt werden.
- 12. In die in der Tabelle sestgesetzte Wassermenge ist der zur Zubereitung der Speisen auf den Mann berechnete Verbrauch mit einsgerechnet, jedoch nicht, was an Trinkwasser sür die Maschinenbedienung gebraucht wird. Die Heizer sind berechtigt, zu erhalten, was sie brauchen. Außerdem ist das zum Waschen und zum Reinhalten notwendige Wasser in das genannte Quantum nicht eingerechnet.
- 13. Dem Maschinenpersonal ift gesalzener Proviant nicht mehr als höchstens dreimal wöchentlich zuzuteilen. Zu deren Benutzung ist Wasser zu verwenden, worin von grobem Hasermehl ein Eplössel voll zu einem Liter Wasser verrührt ist.
- 14. In dem obengenannten Quantum Thee ist nicht einbegriffen, was zum Kochen des Trinkwassers notwendig ist.

Die Mannschaft hat von dem Schiffsproviant nichts über Bord zu werfen oder zu entfernen, was ihnen für ihre Mahlzeiten zugeteilt ist. Gesalzener alter Proviant ist stets durch frischen, gewässerten oder gesalzenen zu erneuern.

Diese Bestimmungen gelten für jedes Fahrzeug und sind am 1. Januar 1895 in Kraft getreten.

Es ift bei diesem Kosthaltungsreglement eine der Hauptaufgaben gewesen, dafür zu sorgen, daß frischer Proviant und Gemüse in so großem

Umsange zur Benutung kommt, wie es die Rücksicht auf die Gesundheit der Mannschaft ersordert. Gine Ordnung der Kosthaltung unter Aussichluß der sehr gesalzenen Speisen, welche zeitweise gebraucht wurden, ist ohne Zweisel das wichtigste Mittel, um Skorbut und ähnliche Kranksheiten zu verhüten; namentlich wird den Gemüsen in dieser Hinsicht große Bedeutung beigemessen.

Es ift hier noch zu bemerken, daß nach den angestellten Berechsnungen der Durchschnittspreis für Speisen pro Mann und Tag — $10^{0/6}$ Juschlag für unnütz berbrauchte oder mißratene Speisen einberechnet — sich auf 79 Oere stellt.

Der Schiffsführer hat den Proviant genau zu beaufsichtigen und sich von seiner Gute zu überzeugen. Die Proviantliste ist im Mannsschaftsraum anzuschlagen.

Endlich gibt der Erlaß noch Bestimmungen betreffend die Kranten = tost, welche auf norwegischen Schiffen über 100 Registertonnen in Fahrt außer Land und im Eismeer mitzunehmen ist.

Das Kofthaltungsreglement befindet sich zur Zeit unter Revision. Das zunehmende Borkommen der bisher noch wenig bekannten Krankheit "Beri Beri" auf norwegischen Schiffen und die Annahme, daß diese Krankheit ihre Ursache in der Kost hat, leitete zur Einsetzung eines Komitees im Jahre 1901 zur Untersuchung von Mitteln zur Bekämpsung der Krankheit. Dieses Komitee hat 1902 sein Gutachten abgegeben, und es sei hier ein Resumee der Untersuchungen des Komitees und sein Vorschlag mit Rücksicht auf das Kosthaltungsreglement und die Medizinversorgung mitgeteilt:

Bor 1896 wird diese Krankheit selten auf norwegischen Schiffen erwähnt. Erst in den neunziger Jahren, und namentlich in der letten Hälfte derselben, begann sie häufiger aufzutreten. Es scheint, als ob die Besatung norwegischer und überhaupt standinavischer Schiffe der Krankheit besonders ausgesetzt sei, während die Krankheit auf deutschen Schiffen weniger und auf englischen Schiffen in geringem Grade vorstommt. Da die hygienischen Berhältnisse keine schlechteren als auf engslischen Schiffen sind, ist die Ursache also in der verschiedenen Lebensweise zu suchen. Die Krankheit kommt zumeist auf Segelschiffen vor, selten auf Dampsschiffen.

Die überwiegende Anzahl Auslaffungen geht dahin, daß unzweckmäßiges Effen, speziell viel präservierte Speisen die "Beri-Beri" hervorrusen oder fördern.

Es ift beobachtet, daß die Krankheit auf Schiffen auftrat, welche

nie in einem Hafen gewesen sind, in welchem BerisBeri herrschte. Das Komitee sindet nach einer kritischen Beleuchtung des vorliegenden Materials, daß viele und gewichtige Gründe vorliegen, welche dasür sprechen, daß BerisBeri ein durch Bergistung hervorgerusenes Leiden ist und daß das Gist aus die eine oder andere Weise der Kost zuzuschreiben ist oder sich in derselben entwickelt. Das Trinkwasser ist ersahrungsgemäß als Ansteckungsmittel auszuschließen. Die beiden Nahrungsmittel, welche besonders als die Ursache der Vergistungen angesehen werden, sind Keis und Fische. Durch Ausschließen anderer Möglichkeiten kommt das Komitee zu dem Resultat, daß wahrscheinlich Fische und Fleisch als Träger der Krankheit anzusehen seien.

Gleichzeitig ift der Storbut beinahe verschwunden, wie angenommen wird, auf Grund verbefferter sanitärer Verhältnisse im allgemeinen, besserer Behandlung des Trinkwassers, sowie verminderten Gebrauchs von Salz und erhöhter Verwendung von frischem (präserviertem) Fleisch oder frischen Tischen und frischen oder präservierten Gemüsen, also auf Grund der Veränderungen in der Kost, welche die Entwicklung von Beri-Beri begünstigte.

Das Shstem der Kosthaltung, welches angewendet wurde, ehe man durch das Reglement die neue Ordnung annahm, war wesentlich solgendes:

In den nördlichen Fahrmaffern, wo der Storbut besonders auftrat, wurden namentlich gefalzenes Fleisch und gefalzener Fisch, gesalzener Bering, getrodnete Fische, Erbsen, Bries, hartes Brot und vielleicht etwas Butter genoffen. An Kartoffeln wurde nichts gebraucht oder die Berforgung damit mar höchft ungureichend. Es geschah barum nicht felten, daß die Leute fich felbst Rartoffeln tauften oder folche von zuhause mitnahmen. Ein charakteristisches Beispiel für die Auffassung über die Rosthaltung in diefer Zeit wird vom Beginn bes 19. Jahrhunderts ergablt. Als auf ein Schiff von einer der Damen eines Reeders zwei Sade Kartoffeln an Bord geschickt wurden, warf der Rapitan die Kartoffeln über Bord: Die Besatung sollte nicht an Luxus gewöhnt werden, benn die Rartoffeln fosteten Mt. 2 .- für die Tonne. Das Brot war teils englisch (Weizen) teils norwegisch (Roggen), meift hart und oft alt und verschimmelt. Es fehlen spezielle Angaben über die Rosthaltung mahrend der Zeit auf ben langen Fahrten; diefelbe ift aber mahrscheinlich nicht viel von dem Geschilderten abgewichen; es murden jedoch an Stelle von Beringen ge= trodnete Fische verwendet. Es wurde zu diefer Zeit auch mehr Branntwein an Bord gebraucht, bagegen fein Zitronensaft.

Das Romitee findet nichts in der Lebensweise der norwegischen Befakungen, in der Einrichtung der Bolkslogis oder in den hygienischen Berhältniffen an Bord überhaupt, welches die Säufigkeit von Beri-Beri auf norwegischen Schiffen erklärlich erscheinen läßt. Es tann angenommen werden, daß diese Rrantheit in Berbindung mit der Ernährung steht und es würde daher allein durch rationelle Veranderungen in ber Kofthaltung möglich fein, die Rrantheit zu befämpfen. Das Rofthaltungsreglement von 1894 bilbete einen Fortschritt, es scheint aber, als ob man zu weit nach der anderen Seite durch Gebrauch von praferviertem Fleisch oder Fisch gegangen fei. Es wird fogar berichtet, daß jur See auf vielen norwegischen Schiffen zweimal wöchentlich gepokeltes Fleisch, auf einzelnen vielleicht nur ein Mal, die anderen Tage praferviertes Fleisch ober Fisch, auf einzelnen Schiffen jedoch dreimal in der Woche Fisch gegeben wird. Man ging davon aus, daß ber prafervierte Proviant sich teurer stellen wurde als der gefalzene. Durch die fteigende Ronturrenz find aber die Breife heruntergegangen und jum Teil auch die Qualität. Selbst wenn Die Schiffe im Safen liegen, wird oft prafervierter Proviant gegeben. Das Biel ift daber eine Begrenzung der Anwendung von hermetisch-verschloffenem Proviant, ohne auf den alten Salzproviant zurückzuversallen. Außerdem werden auch andere Veränderungen vorgeschlagen. Es war früher der all= gemeine Glauben, daß die Ernährung in den Tropen sparfamer fein folle und daß befonders alle fetten Speifen fortjallen könnten und gegen Rohlehydrate zu vertauschen seien. Neuere Ersahrungen erweisen aber, daß der Berbrauch an Nahrungsstoffen dort auch nicht geringer ist als in gemäßigterem Klima und daß Fettteile nicht vollständig mit Vorteil burch Rohlehndrate erfett werden konnen, felbst wenn eine Ginschränkung berselben natürlich ift. hier scheint das geltende Reglement zu weit gegangen zu fein. Die Bestimmung, daß die gange Buttermenge burch Marmelade erset werden tann, wovon übrigens taum ein häufiger Gebrauch gemacht wird, ift zu weitgehend; ebenso soll Speck als ein notwendiger, wenn auch eingeschränkter Beftandteil auch in die Rofthaltung in wärmeren Ländern aufgenommen werden. Weiter ift Gewicht barauf gelegt, frifche Rartoffeln und Gemufe ju ichaffen. Das Bertrauen, daß die getrodneten Gemufe die frischen erseben konnten, ift als nicht gerechtfertigt angenommen. Endlich foll Zitronensaft in Fahrmaffern füblich 33 0 N. gebraucht werden, soweit Kartoffeln verbraucht find. Der Borichlag enthält außerdem Borfchriften für die Befchaffenheit, den Ginkauf, die Aufbewahrung und eventuelle Bernichtung des Proviants (Inspettion beim Ginkauf und später alle 14 Tage). — Es muß jedoch hier erwähnt

werden, daß die Auslaffungen der Kommiffion über die Bedenklichkeit des ausgedehnten Berbrauches an prapariertem Proviant beftigen Wideripruch gefunden haben.

Eine Sache, welche mit der Rosthaltung in Verbindung steht und ebenso wie diese von einschneibender Wichtigkeit für den Seemannsstand ift, stellt die Bubereitung der Speisen an Bord bar. Ift bas Effen schlecht zubereitet, fo hilft es wenig, daß die Waren gut find. Darum ist es von großer Bedeutung, tundige Röche und Stewards zu haben. In diefer Hinsicht mar es jedoch nicht felten schlecht bestellt. Es ist gewöhnlich fehr schwer gewesen, gute Roche zu erhalten. Das tam baher, daß für keine Ausbildung geforgt war. In einzelnen Ruftenftadten sind wohl gelegentlich Rochschulen für Stewards zu finden gewesen. Es waren dies jedoch nur Berfuche. Es wurde auch barüber geklagt, bag die Stewards fich nicht felten einen jungen Mann für das eigentliche Rochen mieteten, welcher gang ohne Erfahrung mar.

Um dem Mangel in der Unterweifung in den hierher gehörigen Fächern abzuhelfen, find in den neunziger Jahren in einzelnen Städten öffentliche Rochschulen für Stewards eingerichtet worden. Der Staat bewilligt jährlich einen Betrag (jett 4500 Kr.), welcher auf die verschiedenen Schulen verteilt wird mit der Bedingung, daß die Unterweisungsordnung in den Schulen bom Ministerium des Innern approbiert, sowie daß die Direktion der Schulen von dem Kommunalvorstande gewählt und daß 1/4 der Koften von der Kommune getragen wird. Die Unterweifung geschieht in Rochen, Brotbacken, Aufbewahrung bes Proviants, Beränderung der Kofthaltung in wärmerem Klima, Bufammensekung der Nahrungsmittel, Reinlichkeit, Ökonomie, Proviantberechnungen. Die Schülerzahl betrug im Winter 1901/02 an fechs Schulen etwa 100, hatte früher jedoch bereits 180 Schüler erreicht. Den Schulen wird viel Nugen beigemeffen. Es greift mehr und mehr die Gewißheit Plat, daß darin für gut ausgebilbete und fundige Stewards geforgt wird. Mit ber Zeit wird man bann wohl bahin tommen, bag man die Anftellung eines Steward von dem erfolgten Befuch einer Stewardichule abhängig macht.

Bohnräume der Mannichaft.

Das Semannstomitee hat, um über die Berhaltniffe Rlarheit ju berbreiten, eine Statistit über die Große der Rabinen auf einigen Schiffen ausarbeiten laffen. Die Refultate find folgende:

Rubikfuß	Segel	fch iffe	Dampfschiffe				
pro Mann	Mann i chafts räume			Heizer= kabinen	Befondere Rabinen		
unter 70	2 6 56 98 52 19 22	34 20 14 47	} 25 } 72 22 31	3 8 19 65 14 40	} 11 60 17 81		
zusammen	255	139	150	149	169		
Quadratfuß pro Mann unter 15 15—17 17—20 20—30 30—40 40—50	9 11 48 148 27 6	22 18 49 42 8	18 13 25 29 2	17 12 17 34 4	2 7 8		
zusammen	249	139	87	84	80		

Es geht aus diesen Angaben hervor, daß 75% von den Kabinen der untersuchten Segelschiffe, 83% von ihren besonderen Kabinen, 83% von den Matrosenkabinen der untersuchten Dampfer, 79% von deren Heizerkabinen und 93% von den besonderen Kabinen einen Kubitsinhalt von 120 Kubifsuß und darüber pro Mann haben.

92% von den Kabinen der untersuchten Segelschiffe, 85% von deren besonderen Kabinen, 64% von den Matrosenkabinen auf den unterssuchten Dampfschiffen, 65% von deren Heizerkabinen und 97½% von deren besonderen Kabinen hatten einen Flächeninhalt von 17 Quadratssuß und darüber pro Mann.

Das Seemannskomitee schlägt als gesetliches Maß Raum für den Mann vor: 120 englische Kubiksuß als Kubikinhalt und einen Flächenraum von 17 englischen Quadratsuß. Die Angaben zeigen, daß die meisten Schiffe, trotzem keine Bestimmung gegeben war, so geräumig gebaut waren, daß sie das vorgeschlagene Maß haben. Es erweist sich aber auch, daß dies Ausmaße sind, welche man in sanitärer Hinsicht als zusriedenstellend betrachten kann. Es sind nämlich Schiffe vorhanden (besonders Dampsschiffe), wo die Mannschaftsräume auf 46 Kubiksuß und 4,6 Quadratsuß pro Mann herabgehen. Von den 255 Segelschiffen sind es 3%, deren

Kubikinhalt unter 90 Kubikiuß für den Mann, und 1,2%0, bei denen der Flächeninhalt unter 14 Quadratiuß herabgeht. Bon den untersuchten Dampsichiffen hatten 6%0 von den Matrosenkabinen und 7%0 von den Heizerkabinen einen Kubikinhalt unter 90 Kubikiuß, und rund 15%0 der Matrosenkabinen und etwa 16%0 der Heizerkabinen unter 14 Quadratiuß pro Mann.

Sowohl der Vorschlag des Komitees, wie der der Regierung setzen ein Minimum von 3,4 Kubikmeter (120 englische Kubiksuß) und 1,6 Duadratmeter Decksläche für den Mann sest, worin der Raum, welcher durch die Schlaskabine, Tische, Bänke, aber nicht durch Schränke oder andere einsgebaute Räume ausgefüllt wird, eingerechnet ist.

Es waren Zweisel vorhanden, ob diese Bestimmungen auch für ältere Schiffe anzuwenden seien. Der Regierungsvorschlag setzt für diese ein Minimum von 2,55 Kubikmeter beziehungsweise 1,32 Quadratmeter sest. Der Borschlag enthält ebensalls Bestimmungen über die Erleuchtung und Bentilation, Schutz gegen Kälte und Zuglust zc. der Kabinen, Größe der Kojen, Reinhaltung, Aufräumung usw., welches zum größten Teil dem entspricht, was auf besseren Schiffen schon vorhanden war. An Bord der gewöhnlichen Segelschiffe ist es heutzutage sehr selten, daß die Mannschaftskabinen unter Deck gelegt sind, von Eismeersahrern abgesehen. Auf Dampsschiffen dagegen kommt es nicht selten vor, daß die Heizerkabinen und zum Teil auch andere Kabinen im Vorderteil oder an anderen Stellen des Zwischendecks placiert sind. Hier ist der Zutritt von Tageslicht absgeschlossen und es ist daher notwendig, eine Verbesserung zu erwirken.

Die Arbeitszeit zur See.

Die Arbeitszeit zur See hat sich den Verhältnissen gemäß entwickelt. Kein Gesetz hat eingegriffen, um die Länge derselben zu normieren. Das Seesahrtsgesetz von 1860 setzen nur sest, daß die nicht notwendige Arbeit an Sonn- und Feiertagen der Mannschaft nicht aufzubürden sei. Rach dem geltenden Gesetz ist dieses näher dahin präzissert, daß Arbeiten, außer was zur Sicherheit und Manöbrierung des Schiffes ersorderlich ist, wie Bedienung der Maschine, die notwendige Segeltrocknung, der nötige Bootsdienst sowie die Zubereitung der Speisen, der Mannschaft an solchen Tagen nicht auszuerlegen sind, salls es nicht wirklich zwingend ist. Dazu ist nicht zu rechnen, daß das Schiff durch Berfrachtungs- kontrakt gebunden ist, an Sonn- und Feiertagen zu laden oder zu löschen. Auch ist außerdem die Bestimmung hinzugesügt, daß, wenn der Schiffer es sür dringend notwendig hält, die Mannschaft mit Berladen

oder Löschen der Fracht an Sonn- und Feiertagen zu beschäftigen, ein jeder der Mannschaft, welcher an solcher Arbeit teilnimmt, eine besondere Entschädigung erhält, die mit einer halben Tagesheuer für zwei angesangene Arbeitöstunden zu berechnen ist. Diese lette Bestimmung betrifft jedoch nicht die Schiffe, welche regelmäßige Fahrten zwischen bestimmten Orten nach vorher veröffentlichtem Plan ausstühren.

1895 legte die Regierung einen besonderen Gesegentwurf zur Regelung der Arbeitszeit auf Handelsschiffen vor, jedoch kam derselbe nicht zur Beratung. Bestimmungen über die Arbeitszeit enthält auch die neue Regierungsvorlage.

Sinfichtlich ber Ginteilung der täglichen Arbeitszeit weift diefes Beset auf die gebräuchliche Ordnung bin. Es ift von dem untergeordneten Seemannspersonal gefordert worden, daß für die Berteilung ber Arbeitszeit auf See bestimmte Regeln gegeben werden sollten. Ramentlich, soweit die Beiger in Frage kommen, mar gefordert worden, daß die Arbeitszeit gesetlich auf vier Stunden und die Ruhepause auf acht Stunden beftimmt werden möchte. Aber bei der Berichiedenheit der Berhaltniffe hat man gegen die Festsehung bestimmter Regeln Bedenken gehabt. Das geltende Gefet gibt feine Beftimmungen über die Arbeit in der machefreien Zeit der Seeleute, die auf einzelnen Schiffen fehr gebräuchlich war und zu Unständen geführt hat. Der Entwurf überträgt die jest für die Sonntagsarbeit gegebenen Regeln auf die wachefreie Zeit, ausgenommen für Fische und Fangwertzeuge, auf welchen die Arbeit ihrer Ratur nach unregelmäßig ift. Bei Berladung oder Loschen ber Fracht richtet fich in dem Entwurfe die Arbeitszeit nach der am Orte üblichen. Soweit die wirkliche Arbeitszeit für jemand hierbei gehn Stunden am Tage übersteigt, so ist den Betreffenden eine Extravergutung von 1/150 der Monats= heuer auf Segelschiffen für die Stunde, an Bord von Dampfichiffen 40 Dre für die Stunde zu zahlen, welcher Sat auf norwegischen Dampischiffen gebräuchlich ift. Durch diefe Bestimmungen foll verhindert werden, daß die Mannichaft nach der den Tag über ausgeführten Berladungs- ober Loichungsarbeit noch zu verschiedener Schiffsarbeit verwendet wird, mas Unlag ju Mifftimmung und Streit gegeben hat. Der genannte gehnstündige Arbeitstag ist die gewöhnliche Arbeitszeit auf norwegischen Schiffen. Bleiche Beftimmungen wie für Berladen und Löschen der Fracht gibt es für andere Arbeit an Land, bestehend in Reinigen der Schiffsräume ober der Maschine oder Beigen der Dampfteffel. Für andere Arbeiten ift eine Extrabezahlung zu geben, jalls dieselben die genannten zehn Stunden mit mehr als einer Stunde überschreiten. Es ift innerhalb der norwegischen

Sandelsflotte alte Sitte, daß die Schiffsarbeit bestehend in Bumpen, Segeltrodnen und andere Arbeit von furger Dauer außerhalb der Arbeitszeit ausgeführt wird, welche zum Berladen oder Löschen der Fracht verwendet wird, und die Gesethorlage bestimmt also hierin teine Beränderung, indem die Arbeitszeit in solchen Fällen nicht elf Stunden übersteigen darf.

Diese Bestimmungen sollen die Arbeit an Land einbegreifen. alle Arten der Arbeit, worin auch der Wachdienst während der Kahrt einbegriffen ist, wird eine Maximalgrenze von achtzehn Stunden festgesett, worüber hinaus die Arbeit nicht ausgedehnt werden kann, falls es nicht ausnahmsweise dringend notwendig ist. Es ist nämlich nicht selten vorgekommen, namentlich auf Ruftenschiffen, dag von der Mannichaft folange gearbeitet wurde, daß dies Gefahren sowohl für die Mannschaft im allgemeinen als auch für die öffentliche Sicherheit mit fich brachte.

Auf den meisten Schiffen ift es Brauch, daß die Rachtwachen fo geordnet werden, daß einer von der Mannichaft zur Rachtwache beftimmt wird, wenn das Schiff am Lande liegt, und daß diefer Mann dann am Tage frei hat. Aber auf vielen Schiffen war es gebräuchlich, daß die Mannschaft abwechselnd die Nachtwachen ausführen mußte und doch diefelbe Arbeitszeit am Tage hatte, eine Anordnung, welche natürlich Ungelegenheiten mit fich brachte und zu Rlagen führte. Um diefem Miß= stand vorzubeugen, wird vorgeschlagen, daß - wenn jemandem von der Mannschaft an Land Nachtwachdienst von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens auferlegt wird — er nach Wahl des Schiffers ebensoviele Stunden am Tage frei erhalt ober Extrabezahlung von 25 Oren für die Stunde, eine Anordnung, von der angenommen wird, daß dadurch der Wachdienst mit einem Manne allgemein werden wird.

Es ift in den tropischen Safen häufig vorgekommen, dag die Mannschaften von aller Arbeit befreit und an deren Stelle eingeborene Tagelöhner angenommen werden. Die Vorlage bestimmt hierzu, daß während der Verfrachtung und dem Loichen der Ladung in Bafen, welche zwischen 30° nördlicher und 30° füdlicher Breite liegen, die europäische Mannschaft in der warmen Jahreszeit nach den oben gebotenen Um= ständen entweder von der Arbeit mit der Fracht befreit oder die Arbeit während der wärmften Zeit am Tage unterbrochen wird.

Unglücksfälle, Krankheiten, Todesursachen.

Bezüglich der Unglucksfälle und Krankheiten find eine Anzahl Angaben von dem Romitee eingefammelt worden, welches den Entwurf für die Seemannsversicherung ausgearbeitet hat.

Das Material umfaßt 4303 Perfonen, welche bie Fahrt gur See eingestellt haben. Davon auf Grund von Unfällen, Alter und Rrantheit 1225 Personen. Von den 1225 Personen find 14,7% durch Unfälle an Bord invalide geworden, 16,3% find Alterginvaliden und 69% find Rrantheitsinvaliden. hieraus icheint hervorzugehen, daß der allergrößte Teil durch Krankheit, nicht durch Unfälle invalide wurde. fpielen Unfalle bei ben Tobesursachen eine größere Rolle. Die gefamte Prozentzahl der Unfälle mit Tod im Gefolge foll zufolge derfelben Rommiffion 49% fämtlicher im Dienft gestorbener Mannschaften fein. Darunter find nicht einbegriffen die Betriebstrantheiten Fieber, Cholera, Sonnenftich, Opfenterie. Bon den Todesfällen entfallen 27,18% auf Schiffsunteruntergang, 8,55% auf gelbes Fieber, 3,59% auf Klimafieber, 0,49% auf schwarze Bocken, 1,58% auf Cholera, 0,27% auf Sonnenstich und 21,73 % auf Unfälle. Das Material, worauf fich biefes Resultat stütt, find 1836 Todesfälle im Laufe einer Reihe von Jahren. Außer ben angeführten Todesursachen folgen gleichzeitig die übrigen höchsten Prozentaahlen: Schwindsucht 9,42%, Lungenentzündung 4,47%, Herzsehler (Schlag) 2,45%, Gehirnschlag 1,80%, Typhus 1,63%, Rierenkrankheiten 1,09%.

Versorgung im Krankheitsfall.

Ebenso wie den Bediensteten bei Erkrankung nach norwegischem Recht Unterhalt und Pflege mährend einer gewissen Zeit zusteht, so haben auch die Seeleute ein ähnliches Recht. Der wesentliche Inhalt der betreffenden Bestimmungen ist folgender:

Wird jemand von der Mannschaft nach angetretenem Dienst krank oder verlet, so ist es die Pflicht des Schiffsführers, ihm die notewendige Pflege an Bord oder am Lande zu verschaffen. Dies gilt gleiche viel, ob der Kranke sich die Krankheit im Dienst des Schiffes zugezogen hat oder nicht. Das Gesetz gibt aber denjenigen Seeleuten ein weitersgehendes Recht, welche unverschuldet krank werden, als es denjenigen gibt, welche sich die Krankheit selbst zugezogen haben oder welche an Sphilis — selbstverschuldet oder nicht — leiden.

Erfrankt ein Mann an Sphhilis, so kann er sofort verabschiebet werden und es liegt dem Schiffer keine Besorderungspflicht in die Heimat ob. Leidet aber ein Mann an anderer Krankheit, so kann er nicht früher als an der verabredeten Abmusterungsstelle verabschiedet werden, selbst wenn die Krankheit durch persönliches Verschulden [Trunkenheit oder Unsittlichskeit] verursacht ist, falls er nicht etwa außer stande ist, seinen Dienst längere Zeit hindurch wahrnehmen zu können.

- 1. Wird ein Mann auf Grund von Sphilis verabschiedet, fo hat er nur Anspruch auf die Beuer für die Zeit, in der er arbeiten tonnte: davon tonnen aber die Untoften für feine Pflege an Bord abgegezogen werden. Sat er auf die Seuer Vorschuß erhalten, welcher noch nicht abgedient ist, so ist er verpflichtet, denfelben zurückzuzahlen; der Schiffer hat teine Verpflichtung gegenüber dem Manne, der ohne weiteres an Land gefett werden fann. In ausländischem hafen hat ber Schiffer ihn an den Konful zu übergeben oder, falls folcher nicht am Orte ift, hat er dem Kranken die notwendige Pflege zu schaffen. Die hiermit verbundenen Unkoften find bon ihm borzuschießen und werden ihm bon der Staatstaffe wiedererfest. Diefelben Beftimmungen gelten bei andauern = der Krankheit, die durch eigene Schuld zugezogen ist. Falls der Schiffer den Kranten in folchem Fall nicht verabschiedet, ift teine Beuer für die Zeit zu zahlen, in welcher der Mann nicht arbeitete, ebenfo kann bie Erstattung ber Untoften vom Seemann verlangt werden.
- 2. Ift die Krankheit wohl durch eigene Schuld zugezogen, der Kranke aber nicht für längere Zeit außer stande zu arbeiten, so tann der Mann nicht verabschiedet werden, wohl aber hat er keinen Anspruch auf Heuer für die Reit, mahrend welcher er nicht arbeiten konnte; ebenso hat er die Untoften für die Pflege au erstatten.
- 3. Ift die Krantheit nicht durch eigene Schuld zugezogen (und nicht Syphilis), so hat der Schiffer mährend der Krankheit die volle Heuer zu zahlen und die Rosten der Krankenpflege für Rechnung der Reederei zu bestreiten. Macht die Krankheit den Seemann für längere Zeit untauglich zur Arbeit, fo tann er verabschiedet werden, sowie auch selbstverftandlich die Ausmufterung nach dem Beuerkontrakt ftattfinden tann. Die Berpflichtungen der Reederei hören aber mit der Ausmusterung nicht auf, denn sie hat die Bflege noch für eine gemiffe Beit zu beftreiten. Diefe Beit ift auf vier Wochen bestimmt, falls der franke Matroje in Norwegen an Land gesett ift oder in einem Safen, in welchem er nach dem Seuerkontraft verabichiedet merden tonnte, aber auf zwölf Wochen, wenn ber Mann an anderer Stelle berabschiedet murde. Die Zeit rechnet von der Abmusterung oder, wenn folche nicht ftattfand, von der Weiterfahrt des Schiffes ab. Außer der Pflege in der genannten Zeit hat die Reederei auch die Beimreise des Mannes ju beftreiten. Borichusweise erhobene Seuer tann in folchem Falle von der Reederei nicht gurudgefordert werden.

Die Beftimmungen gelten ebenfo für norwegische wie fremde Seeleute, doch tommt die Bestimmung der Beimfendung nur norwegischen und, unter Bedingung der Gegenfeitigkeit, ichwedischen Seeleuten zugute.

Silfs= und Unterftütungstaffen für Seeleute.

Was an Hilfs- und Unterstützungstaffen sich vorfindet, ist im wesent- lichen folgendes:

Durch Königliches Reffript vom 27. April 1811 wurde bestimmt, daß eine hilfes und Unterftugungstaffe für hilfsbedurftige Seeleute errichtet werden follte in jedem der fünf Seemannsanmeldungsbiftrifte. Der 3med biefer Einrichtungen mar, Die schiffbruchigen Seeleute zu unterftugen, ebenso follten benjenigen Seeleuten, welche burch Unfalle, die ihnen auf der Fahrt zustießen, oder durch Krankheiten, die fie fich auf ber Fahrt juzogen, in Bedrängnis gerieten, besgleichen Witmen ober Rindern von Seeleuten, die durch Schiffbruch oder anderes Unglud umkamen, die Unterstützungen zugute kommen. Die hilfe war regelmäßig nur für die erfte Beit; feste jährliche Benfionen murden nicht festgesekt. Die Direktion der Raffen murbe verschiedenen Rommiffionen zugeteilt, deren Vorfigende die betreffenden Chejs für die Anmeldungsbureaus maren. Die Raffen maren ausschließlich durch freiwillige Beitrage begründet. Eine allgemeine Aufforderung wurde jedem Schiffsführer übermittelt, der in den hafen tam, und wurde für die Expedition des Schiffes von ihm mit den Einzeichnungen, ob und wieviel er geben wollte, wieder abgefordert. Außer den fünf Kaffen, welche mit Bezug hierauf in Christiania, Drammen, Christiansand, Bergen und Drontheim errichtet wurden, wurde eine weitere 1820 in Stavanger begründet. Von diesen bestehen jetzt noch junf, nachdem die Raffe in Drammen in eine Anzahl lokaler Raffen aufgelöst wurde. Die fünf Raffen stehen unter öffentlicher Kontrolle. Sie führen aber nur ein fehr bescheibenes Dafein und ihre Wirtsamkeit ift äußerft begrenzt. Der Beitrag der Seefahrer ift auf ein ganz Unbedeutendes herabgefunken, teilweise hat derselbe gang aufgehört, sodaß es wesentlich nur die Binfen find, welche gur Berteilung gelangen. Das Bermögen ift auch nicht bedeutend. Ausgangs 1893 betrug es etwa 150 000 Kronen und 1897 circa 159000 Rronen. In ben Jahren 1895-97 betrug ber durchschnittliche Betrag an ausgezahlten Unterftükungen nur 3233 Rronen.

Neben diesen Stiftungskassen sind im Lause der Jahre eine Anzahl anderer Unterstützungseinrichtungen mit öffentlich approbiertem Zweck entstanden. Der Gedanke, andere Kassen an Stelle oder neben den älteren einzurichten, entstand schon sehr srüh. Es wurde 1832 eine öffentliche Kommission eingesetzt, um zu erwägen, was zu diesem Zwecke veranlaßt werden könnte. Diese Kommission bestätigte, daß die bestehenden Kassen in keiner Weise zusriedenstellend wirkten. Der Fehler lag nicht in der Sache selbst, sondern in der Organisation und in der Knappheit der Gelds

mittel. Die Rommiffion meinte aber nicht, einen Staatszuschuß empfehlen ju durfen, auch nicht bei ben ungunftigen Schiffahrtstonjunkturen anguraten, daß die Reederei oder die Seeleute burch Gefet jum Beitrag ju ben Ginrichtungen gezwungen werden follten. Damit war aber auch der Gedanke an die Errichtung einer allgemeinen Berforgungseinrichtung für die Seeleute aufgegeben. Man glaubte jedoch, daß eine wefentliche Berbefferung burch eine Beränderung der Organisation eintreten murde. Falls man nämlich die Sorge um diese Angelegenheit in größerem Mage den Intereffierten felbst überließ, meinte man eine begründete Soffnung ju haben, daß die Beträge wachsen würden. Neu errichtete Lokalkaffen erhielten einen Beitrag aus den älteren Raffen, doch genoffen fie nicht den Beiftand der Bollverwaltungen bei ber Gingiehung der Beitrage. Außer Gaben nahmen diese Einrichtungen auch Zuschüffe entgegen, welche in der Regel auf ein Minimum von 1 % der Einnahme festgesett wurden. In einzelnen Raffen gaben die Bufchuffe ein ausschließliches Recht aur Unterstützung aus der Raffe im Notjall, in anderen jedoch nur ein Borrecht, indem die Direktion die Berechtigung hatte, auch anderen als den Buschußleistenden und deren Familien Unterftützung aus der Kaffe angedeihen zu laffen. In den fpateren Jahren ift bon einer Reigung gur Bildung neuer Raffen nichts zu fpuren, auch scheinen die Beitrage im Abnehmen begriffen zu fein. 1897 bestanden vierzehn folcher Bereine mit einem Kapital von etwa 236 000 Kronen und einer ausgezahlten Summe für Unterstützungen von rund 8000 Kronen.

Endlich gibt es reine Privatfelbsthilfsvereine, wovon einzelnen aber nur Schiffsführer angehören. Diefe haben ein Rapital von etwa 295 000 Aronen.

Alles in allem repräsentieren also die genannten Unterstützungskaffen ein Rapital von 700 000 Kronen.

Bedeutender find dagegen die Rapitalien, welche in Form von Legaten und Stiftungen jur Silfe und Unterftütung der Seeleute beftimmt find. Diefelben find auf rund 5000000 Kronen berechnet.

Von dem durch den "Landesverein der Seeleute von 1898" eingesammelten Fonds ift weiterhin die Rede.

hier mag auch gleich erwähnt werden, daß in einer größeren Anzahl normegischer Schiffahrtsftabte Seemannsheime ober Lefefale für Seeleute eingerichtet sind. In einzelnen Städten sind besondere Seemanns= heime für ältere Seeleute, welche mit dem Fahren aufgehört haben, errichtet.

Der Gebanke an die vielen Seeleute, welche fernab vom Baterlande

fahren, leitete 1863 zur Stiftung der norwegischen Seemannsmission, welche für die Seeleute in fremden häfen viel gutes getan hat. Un versichiedenen Stellen innerhalb und außerhalb Europas finden fich feste Stationen mit Seemannsheimen, Kirchen, Lesegelegenheiten und norswegischen Predigern vor.

Die Fachorganisation innerhalb des untergeordneten Seemannsstandes ist wenig entwickelt. Es sinden sich wohl in einzelnen Städten eigentliche Matrosenfachvereine vor, dieselben sind jedoch ohne wesentliche Bedeutung für die ökonomische Stellung der Seeleute, die meisten Seemannsvereine sind keine eigentlichen Fachvereine, sondern es gehören ihnen auch Schiffer und Reeder an und sie haben mehr gesellschaftliche und philanthropische Ziele.

Sozialverficherung.

Es ist lange Zeit hindurch baran gearbeitet worden, der Rot abguhelfen, welche eintritt, wenn der Seemann aus dem einen oder andern Grunde erwerbsunfähig wird. Im Krantheitsjall ift dem Reeder durch Gefet die Berpflichtung auferlegt, die Pflege des Seemanns zu bestreiten. Aber auch für andere Fälle hat man versucht, die nötigen Mittel zu schaffen. Es besteht ja für die in der Seefahrt beschäftigten Versonen ein besonderes Rifiko, und bei der großen Bedeutung der Schiffahrt in der Ökonomie des Landes ist es natürlich, daß man Mittel zur Verminderung desfelben gefucht hat. Was oben an Beftrebungen geschildert wurde, ist im wesentlichen barauf ausgegangen, den Drang zur freiwilligen Selbsthilfe im Seemannsftande aufzumuntern ober zu entwickeln. Wir haben gezeigt, daß diefer Drang in späterer Zeit in der Abnahme begriffen war und als Folge davon die Beiträge stetig geringer eingingen. Die eingesammelten Rapitalien find nicht gang unbedeutend und viel Butes wird auch dem Seemannsstande durch die Legate und Stiftungen zugewendet, welche zum Besten der Seeleute errichtet find. Was aber getan ift, reicht bei weitem nicht aus, um das Bedurinis zu befriedigen.

Es hat sich baher in den Seemannstreisen eine starke Bewegung für die Bildung einer Pensionskasse durch das Gesetz geltend gemacht, wobei alle Seeleute zur Teilnahme verpflichtet sein sollen. Es war in einer Versammlung, welche im Jahre 1881 von Deputierten absgehalten wurde, die zwanzig Seemannsvereinigungen repräsentierten, als der Beschluß gesaßt wurde, daß das Ziel der Bestrebungen für die Seesmannsversorgung eine auf dem Wege des Gesetzes zustande gekommene Pensionseinrichtung sei, welche alle Seeseute umfasse. Bei derselben Ges

legenheit wurde ein privates Komitee gewählt, welches nach Auftrag einen Vorschlag bezüglich Errichtung einer Spar- und Unterstützungsgesellschaft für Seeleute und beren Witmen und Rinder ausarbeiten follte. Die Aufgabe dieser Gesellschaft sollte eine doppelte sein. Einmal sollte fie im Laufe ber Zeit jedem Einzahlenden oder deffen nächsten Angehörigen das eingezahlte Geld mit den angewachsenen Binfen gurudzahlen, gum andern einen Fonds ansammeln gur Unterftugung in Not geratener Seeleute oder deren hinterlaffenen Familien. Wir können auf diefen Borschlag nicht näher eingehen, fondern führen nur noch an, daß kein Buschuß seitens des Staates oder der Reeder vorausgesett murde. Die Ungelegenheit fand nicht allgemeine Zustimmung und namentlich machte sich die Auffassung mit stets steigender Stärke geltend, daß der Staat helsend eintreten möchte, damit die Sache zufriedenstellend geordnet merben fonnte.

Eine wichtige Unterstützung erhielt die Penfionssache durch die Wirksamteit bes "Norwegischen Schiffssuhrer-Bereins", welcher seine Tätigkeit im Jahre 1889 aufnahm. Die eigentliche Veranlaffung zur Errichtung Diefes Bereins und das Ziel feiner Arbeit mar die Agitation für die Lösung der Benfionsangelegenheit. Bei der Generalversammlung, welche im Jahre 1891 abgehalten wurde, faßte man den einstimmigen Beschluß, daß man fich einem Borichlag bezüglich Errichtung einer Benfionstaffe, welcher die Seeleute aller Rlaffen gesetlich beizutreten verpflichtet waren, anschließen wurde und daß der Staat dazu beizutragen hatte.

Im felben Jahre wurde durch das Departement des Innern das vorgenannte Romitee eingesett, beffen Vorschlag betreffend die Versicherung im Jahre 1900 abgegeben murde.

Schon vor Abgabe diefes Borichlags, nämlich 1893, hatte fich ber Schiffsführerverein 1 über die Bedingungen der Durchführung der Berficherung ausgesprochen. Es sollte als Beitrag eingeforbert werden: 40/o der verdienten Bruttoheuer der Schiffsführer und ersten Maschinisten, 3% ber Bruttoheuer des untergeordneten Seemannspersonals, von ben Reedern 11/20/0 der Totalfumme der von der Besatzung verdienten Heuern, vom Staat 100 000 Kronen jährlich und die Abministrationsunkosten. Das Alter, um die Benfion zu erhalten, wurde auf 55 Jahre angesett. Als Bedingung für Penfionerecht follten außerdem Beitrag für 240 Monate Fahrzeit gefordert werden.

Eine andere Stute für die Entwicklung des Penfionsgedankens war

^{1 &}quot;Stibsförerforeningen".

der "Landesverein der Seeleute", welcher auf einer nach der Initiative des Schiffsführervereins im Jahre 1898 abgehaltenen Landesversammlung von Seeleuten begründet wurde. Der Zweck des Bereins ist laut § 1 der Statuten, so lange Mittel zur Gründung eines Fonds einzusammeln, bis die Pensionskassenstens durch Gesetz geregelt ist. Der Fonds sollte verwendet werden zur Unterstützung von:

- a) Seeleuten, welche in Not geraten, gleichviel ob durch Schiffbruch, Krankheit oder andere unverschuldete Ursache;
- b) Witmen und Baifen von Seeleuten;
- c) Alten Seeleuten, welche zu schwach sind, um ihr Auskommen zu finden.

Der Verein ift nach Kreisen organisiert, wovon bisher wohl fünfzig vorhanden find. Die Einsammlungen find auf Freiwilligkeit bafiert, doch ift der Minimalbeitrag auf 1 Krone jahrlich festgesett. Die eingesammelten Mittel werden gleichmäßig auf den Sauptfonds, welcher unangerührt während einer Dauer von gehn Jahren vom 1. Januar 1898 ab fteben bleibt, und die Fonds der einzelnen Rreise verteilt, über welch lettere in der Weise disponiert wird, wie es die Kreisvorsigenden für angebracht halten. Mit dem Sauptfonds ift beabsichtigt, daß er heljend eingreifen jolle, wo die eventuelle gesetzliche Penfionstaffe nicht ausreicht. Stimmberechtigtes Mitglied ist jeder, der 15 Jahre alt ift und den Mitgliedsbeitrag entrichtet. Die Mitgliedszahl bes Bereins wird 3. 3. auf etwa 5000 veranschlagt. Die Wirtsamkeit besfelben scheint mit großem Interesse aufgenommen zu werden und im Wachsen begriffen zu sein. Der Landesjonds beträgt jest circa 33 000 Rronen und die der Rreife 23 000 Kronen, also zusammen rund 56 000 Kronen, welche in vier Jahren jum Vorteil bes hilfsbedürftigen Seemannsftandes eingefammelt find.

Es bleibt noch übrig, einen kurzen Überblick über die Form zu geben, wie die Seemannsversicherung nach dem vorliegenden Komitees vorschlag gedacht ist. Was oben geschildert ist, zeigt, daß eine obligatorische Seemannsversicherung mit Sehnsucht vom ganzen Seemannsstande erwartet wird. Die Frage ist jett, wie dies am besten zu lösen ist.

Die erste Frage, welche sich uns hierbei aufdrängt, ift, ob eine besondere Versicherungseinrichtung sür Seeleute zu treffen sei, oder ob die Seemannsversicherung in eine mehr allgemeine Versicherung einzubegreisen sei. Das Komitee schlägt eine besondere Seemannsversicherung vor.

^{1 &}quot;Sjömændenes landsforening."

Diefes icheint das Ratürlichste, wenn der Berficherungsgedante nicht gang in sich zusammenfallen foll. Wie weiter unten erwähnt, burfte von einer Rrankenversicherung für Seeleute faum die Rede fein. Dagegen wurde die Seemannsversicherung als unzureichend erscheinen, fie nicht auch die Alters- sowie Witwen- und Waisenversicherung umfaffen murbe. Selbst wenn man die Rrantenversicherung auch fur die Seeleute mit einrichten murbe, mußte die Ordnung auf eine andere Beife vor sich gehen, indem für Rechnung der Seeleute kein System von lokalen Rrankenkaffen eingerichtet werden konnte. Wie aber bekannt ift, lagt fich fowohl die Unfall- wie die Invaliditätsversicherung am leichteften auf Brundlage ber Rrantentaffen durchführen. Gine besondere Seemanns, versicherung wurde aber leichter fein, da die Berechnung und Gingiehung fich beffer ins Wert fegen läßt. In der Mufterungsinftitution befigt man den notwendigen Kontrollapparat. Es mag dabei jerner beachtet werben, daß bei einer besonderen Seemannsversicherung eine mehr zufriedenftellende und vollständige Bersicherung als bei einer allgemeinen Berficherung in Frage tommen tann. Namentlich gilt ce, bem Seemann schon in einem verhältnismäßig frühzeitigeren Alter die Möglichkeit zu geben, fich von der Gee gurudgugiehen.

Scheint es somit am porteilhaftesten, die Seemannspersicherung befonders zu ordnen, jo ift die nächste Frage, welche Verficherungsarten mit einzubegreifen find. Die Krankenversicherung stellt sich als weniger notwendig bar. Die Seeleute find durch das Seefahrtsgesetz ja nach dem Borermahnten in Rrantheitsfällen soweit gunftig geftellt, daß es nicht nötig scheint, eine Arankenversicherung einzubegreifen. Gine folche murbe außerdem die Durchführung der Berficherung verteuern und die gange Berficherung in Gefahr bringen. Dagegen wäre die Unfallverficherung Das ift zu allererst notwendig mit Rücksicht auf den hohen Unfallsprozentsat in der Seefahrt. An Stelle dieser Versicherung den Reedern eine erhöhte Berantwortlichkeitsverpflichtung aufzuerlegen, ift nicht zu empfehlen. Unsere Schiffe gehören zum großen Teil kleinen Reedern und Leuten, welche nicht Rapitalisten find und die ökonomische Kraft ift demzufolge nur gering. Außerdem ist es bei der unbestimmten Grenze zwischen Unfällen und Invalidität am besten, auch diefes Problem mit dem andern ju löfen. Das Komitee schlägt nämlich eine vollständige Invaliditätsversicherung vor. Um aber der Simulation vorzubeugen, wird die Rarenzzeit für den Mann lange ausgedehnt. Dagegen wird angenommen, daß es nicht empfehlenswert fei, eine allgemeine Invaliditäts= verficherung durchzuführen, ohne damit die Altersverficherung zu berbinden. Gine Invaliditätsversicherung wurde viele Beschwerlichkeiten mit fich führen und murde mit verschiedenen Willfürlichkeiten behaftet fein. Es ift ein fehr natürlicher Bunfch ber Seeleute, zu miffen, daß fie bei einem bestimmten Alter eine Benfion erhalten, welche ihnen erlaubt, mit dem Seefahren aufzuhören. Die Erfahrung zeigt auch, daß ber Seemann mit dem junehmenden Alter für feine Arbeit weniger geschickt wird. Er kann wohl auch noch weiter ein brauchbarer Seemann fein, er läkt aber die gabe Beschmeibigfeit vermiffen, welche oftmals von ausschlaggebender Bedeutung fein fann. Die Grenze für das Alter darf aber auf Grund der gefahrvollen und anftrengenden Arbeit bes Seemanns nicht zu weit hinausgeschoben werden; oft murbe er auch am Lande eine Stellung finden, welche er zur Zufriedenheit ausfüllen könnte. Romitee ichlägt 60 Jahre vor; für Schiffer, erste Steuerleute und erste Maschinisten 65 Jahre. Endlich wird eine Witwen- und Waisenpenfion porgeschlagen. Bon seiten des Seemannsstandes wird viel Gewicht auf die Todesfallversicherung gelegt. Die Versicherung würde nach dem Entwurf des Romitees umfaffen:

- 1. Erwerbsuntauglichkeit oder Todesfall, durch Unfälle, Klima, Fieber epidemische Krankheiten veranlaßt. (Unfallversicherung.)
- 2. Erwerbsuntauglichkeit, durch auf andere Beise hervorgerufene körpersliche Schwachheit veranlaßt. (Invaliditätsversicherung.)
- 3. Erwartete Erwerbsuntauglichkeit, durch Alter hervorgerufen. (Altersversicherung.)
- 4. Todesjall aus anderen Ursachen als unter 1 genannt. (Todesjallversicherung.)

Die Unfallversicherung tritt sosort ein, Invaliditätsversicherung und die damit verbundene Todessalversicherung nach 12 Monaten, Todessalsversicherung zum Borteil der Hinterbliebenen nach 100 und die Alterssversicherung und die allgemeine Todessalversicherung nach einer Beitragszahlung von 200 Monaten. Es werden 5 Klassen eingerichtet. 1. Klasse: Schisssährer und Maschinisten erster Klasse; 2. Klasse: Erste Steuerleute und Maschinisten zweiter Klasse; 3. Klasse: Frachtsührer, Steuerleute und Maschinisten zweiter Klasse; 3. Klasse: Frachtsührer, Steuerleute niedrigerer Klassen, Bootsleute, Zimmerleute, Segelmacher, Stewards, Kajütenwärter sowie Schüßen und Schmiede auf Fischereisahrzeugen; 4. Klasse: Matrosen, Leichtmatrosen, Heizer, Bunkerleute, Aufwärter, Köche und Fangleute; 5. Klasse: Jungmänner, Decijungen, Küchenjungen und Maschinenjungen. Die Maximalpension beträgt in diesen Klassen: 500, 400, 320, 280 und 160 Kronen.

1894 murbe vom Storthing eine Rommiffion gur Behandlung ber Frage einer Invaliditäts- und Altersversicherung für das norwegische Volk eingesett. Bei dem Borschlag diefer Kommiffion find die Seeleute unter die allgemeine Invaliditätsverficherung einbegriffen. Alls einer ber Sauptgrunde dafür, die Seeleute unter die vorgeschlagene Boltsversicherung einzureihen, wird vornehmlich die Bewegung der Seeleute von einer Lebensstellung zur andern angeführt, welche der Seemannsstand vielleicht in einem ftarkeren Brade als eine andere Erwerbstlaffe mit fich bringt.

Diefe beiben Borschläge liegen zur Zeit den Staatsverwaltungen zur Begutachtung vor. Der Seemannsstand fordert die Durchführung einer befondern Berficherung für fich. Wie die Sache geloft werden wird, barüber ift es im gegenwärtigen Zeitpunkte (Berbft 1902) unmöglich, fich auszuiprechen.

Madtrag (Ende Juni 1903).

Nachbem unfer Auffat über die "Wirtschaftlichen und fozialen Berhältniffe bes norwegischen Seemannsstandes" bereits gebrudt mar, ift noch burch Gefet vom 9. Juni 1903 eine Reihe von Beranderungen in ber geltenden Gefetgebung über die öffentliche Kontrolle ber Seeschiffahrt und die Stellung ber Seeleute eingeführt worden. Die auf Seite 102 bieses Bandes besprochene Regierungsvorlage ift nämlich jum Gefet erhoben worben, allerdings erft nachdem fie verschiedene Beränderungen im Storthing erfahren hatte. Ramentlich ift zu betonen, bag bie Beftimmungen über bie Tiefladelinie nicht angenommen worden find. Man hielt hierfür die Zeit noch nicht für reif. Der wichtigfte Inhalt bes neuen Gefetes ift folgender:

Es foll eine Kontrolle für die Schiffe eingerichtet merben, die von bem Sanbelebepartement burch eine Anzahl von Inspektoren und Aufsichtsbeamten ausgeübt wird. Diefe haben einzuschreiten, mo Grund zu eingehender Besichtigung vorliegt, um flarzustellen, ob das Schiff fich in seetüchtigem Buftande befindet, sowie um Unterfuchungen bei eingetretenen Schiffsungludsfällen anzustellen. Wirb ein Schiff für sceuntuchtig befunden, worunter zu verstehen ift, bag es infolge von Mängeln an Rumpf, Ausruftung, Maschinen ober Bemannung ober infolge von überladung ober fehlerhafter Belaftung ober aus anderen Grunben in einer folchen Berfaffung ift, daß es als mit größerer Gefahr für das Menschenleben verbunden angesehen werden muß als gewöhnlich, wenn bas Schiff zu ber betreffenden Sahrt in See geht, fo fann bas Schiff gurüdgehalten werben.

Bei Antauf eines Schiffes vom Austande findet eine Brufung ftatt. "Rur bas Schiff wird ein Nationalitätsichein ausgeftellt, worin Beftimmungen überidie Rettungs= geräte, Inftrumente u. f. w. und über bie Rontrolle ber Baffagierbote enthalten find. Es foll auch eine Inspektion von Maschinen und Reffeln stattfinden.

Betreffs der Bordertaftelle mird beftimmt, daß jeder Raum an Bord eines Schiffes von mehr als 100 Registertons Netto-Tragiahigkeit, ber jum Schlafraum für bie Mannichaft beftimmt ift, einen Raum von minbeftens 3,4 km (120 Kubikfuß engl.) pro Mann und eine Dedfläche von minbeftens 1,6 am (17 Quadratfuß engl.) pro Mann haben muß, worin ber Raum einbegriffen ift, ber von Kojen, Tischen, Bänken, aber nicht von Schränken ober anderen eingebauten Räumen eingenommen wird.

Jeber von der Mannschaft soll eine eigne Koje haben, die mindestens 1,90 m Schriften CIV 1. - Ceefchiffahrt III 1.

lang und 0,60 m breit sein muß. Für ältere Schiffe wird bestimmt, daß Umbauten ober Verbefferungen von Räumen verlangt werden können, sofern die Größe als unzureichend ober die Räume sonst als unzweckmäßig angesehen werden. Auf einem Schiffe mit 12 Mann Besatung und darüber sollen besondere Krankenräume vorshanden sein. Der König ist ermächtigt, nähere Vorschriften betreffs guter Pflege, sowie der Einrichtung und Reinhaltung des Vorderkastells zu geben.

Das Geset enthält ferner Bestimmungen über die Erlaubnis, Decklasten mitzguführen, serner über die Ladung von Getreide, Steinkohlen und gefährlichen Stoffen und die Sinnahme von Ballast.

Mit Rückficht auf die Mannschaft sind noch folgende besondere Regeln aufgestellt: Auf Schiffen für Fahrten außer Landes soll als Heizer oder Kohlentrimmer niemand angenommen werden, der unter 17 Jahren alt ist. Der Schiffer hat darauf zu achten, daß die Mannschaft, welche die erste Wache nach Aussahrt aus dem Hafen übernehmen soll, Gelegenheit gehabt hat, sich vorher ausreichend auszuruhen.

Jeder, der zum Deckbienst ausgemustert zu werden wünscht, soll durch ein Zeugnis von einem geprüften Arzte nachweisen, daß er die Fähigkeit besitzt, die durch Gesetz oder Reglement angeordneten Farben für die Signallaternen zu unterscheiden und daß er nicht an irgend einem größeren Fehler der Sehkraft überhaupt oder des Gehörs leidet. In Korwegen soll die Mannschaft nicht ausgemustert werden, bevor ein Attest von einem geprüften Arzte beigeschafft wird, wonach der Betreffende nicht an irgend einer bösartigen, ansteckenden Krankheit leidet, worunter auch Tuberkulose in Formen, die eine Gesahr für die Übertragung der Krankheit auf andere mit sich in Formen, die eine Gesahr für die Übertragung der Krankheit auf andere mit sich gerechnet wird. Das ärztliche Attest muß im Laufe der letzten 12 Monate ausgestellt sein. Ist Erund zu der Besürchtung vorhanden, daß seine Mannschaft an einer solchen Krankheit leidet, so kann der Schiffer zu ärztlicher Untersuchung an Land anlegen.

Auf See wird die Arbeitszeit für den ganzen Tag nach gewohnheitsmäßiger Art eingeteilt. Bei ber Löschung und Ladung soll sich die Arbeitszeit nach der am Plate geltenden richten, sowohl bezüglich ber Länge ber Arbeitszeit als auch ber Einnahme ber Mahlzeiten. Soweit die tatfachliche Arbeitszeit hierbei für jemand 10 Stunden bes vollen Tages überfteigt, wird bem Betreffenden eine Ertrabezahlung von 40 Dre für die Stunde vergütet. Dasselbe gilt für andere Arbeiten mahrend des Aufenthaltes an Land, beftehend in Reinmachen des Schiffsraumes oder der Reffel, Reparaturarbeiten am Schiff ober ben Maften ober Beizung ber Donken= keffel. Für andere Schiffsarbeit an Land wird solche Extrabezahlung gewährt, wenn fie die 10 Stunden mehr als eine halbe Stunde überschreitet. Die gesamte Arbeitszeit an Land oder auf Gee, wobei ber Dachtbienft mahrend ber Fahrt mitrechnet, barf unter feinen Umftanden 18 Stunden überschreiten, es fei benn, bag es ausnahmsweise bringend notwendig ift. In biese Maximalzeit ift die Zeit mit eingerechnet, welche jum Ginnehmen ber Mahlzeit verwendet wird. Demjenigen, welcher 18 Stunden ober ausnahmsweise barüber gearbeitet hat, kommen wenigstens 8 Stunden Ruhe zu.

Diese Bestimmungen über die Arbeitszeit gelten nicht für Fahrzeuge, die der

Fischerei, bem Fange oder ber Berftellung von Fischprodukten bienen.

Wird jemandem aus der Mannschaft eine Nachtwache an Land zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens auferlegt, so kommt ihm nach Wahl des Schiffsführers eine Arbeitsbefreiung von einer entsprechenden Anzahl Stunden im Laufe des Tages oder eine Extradezahlung von 25 Öre für die Stunde zu. Bei Arbeiten, mit denen eine Gefahr für Leben oder Glieder als verbunden zu betrachten ist, ist der, welcher die Arbeit leitet, verpflichtet, die nötigen Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Das Gefet tritt in Kraft von dem Zeitpunkt an, den der König bestimmt.

Die Cage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Urbeiter.

Don

Dr. Siegfried Hecklicher-Hamburg.

9*

Einleitung.

Damit der Lefer keinen falichen Magitab an meine Arbeit legt. muß ich von vornherein zwei Momente hervorheben, die für die Art und den Umfang meiner Erhebungen von Bedeutung find. reicht das Material, welches ich zum Teil felbst gesammelt und das mir jum Teil in freundlicher Weise zur Berfügung gestellt worden ist, auch nicht annähernd aus, um die gahlreichen Fragen der Enquete (veral. "Fragebogen", Schriften des Bereins f. Sozialpolitik, Bb. 103, Abt. 1) grundlich und erschöpfend zu beantworten. Daneben muß aber betont werden, daß die Schiffahrt des zweitgrößten hafens der Welt, das Leben und Leiden der Seeleute, Technit, Gefetgebung, foziale Fürforge, Rechte und Pflichten des Unternehmers, des Staates, des Reiches, Unternehmer- und Arbeiter-Organisationen mit Treue darzustellen, eine unermüdliche Arbeit von Jahren und nicht zum wenigsten die freundwillige Unterftützung aller Beteiligten erfordern wurde. So fommt es auch. daß ich die Altonaer Schiffahrt und ihr wirtschaftlich-foziales Aussehen zu meinem aufrichtigen Bedauern nicht behandeln konnte. würden fich für die Schiffsmannschaft taum wesentlich abweichende Erscheinungen zeigen.

Während ich nun bei der Deputation für handel und Schiffahrt, bei dem Generaldirektor der hamburg-Amerika Linie die weitestgehende, bereitwilligste Förderung gesunden habe, hat der Berein hamburger Reeder als solcher völlig versagt. Ich habe während mehrerer Monate eine Korrespondenz mit dem Berein geführt, in der ich seine Mitarbeit erbat. Wiederholt wurde mir privatim in Aussicht gestellt, daß der Sekretär des Bereins mich bescheiden würde. Der Berein hat aber nie etwas von sich hören lassen. Aus welchen Gründen er diese Haltung

eingenommen hat, entzieht sich meiner Beurteilung. Ferner hat der Berband deutscher Seemaschinisten meine Aufsorderung zur Mitarbeit nicht beachtet; der Berein der Ofsiziere der Handelsmarine-Hamburg hat einer Zusage die Tat erst nach der Drucklegung folgen lassen.

Daß das Interesse für die Arbeit in den Berufstreisen, abgesehen von der Arbeiterorganisation, feineswegs ein lebendiges mar, findet vielleicht seine Erklärung in der wachsenden Abneigung der meisten Unternehmer gegen Erhebungen, wie die vorliegende. Aukerdem bin ich wiederholt auf den Ginwurf gestoßen, daß der Zeitpunkt der Erhebung ein verfehlter und daß es geraten fei, junachft einmal die Wirkung der neuen Seemannsordnung abzuwarten, ehe der Anftog zu neuen Reformen gegeben würde. Wenngleich ich das Gewicht diefes Ginmandes nicht verkenne, so glaube ich boch, daß er kein durchschlagender ift. Denn das fünftige Schicksal der neuen Seemannsordnung wird in tleinem Magftabe zu einer ähnlichen Entwidlung führen, wie fie die Gewerbeordnung durchgemacht hat. Novellen zur Seemannsordnung werben nicht lange auf fich warten laffen. Und hat nicht die Berabschiedung des Gesetzes im Reichstage felbft mit einer Aufforderung gu weiteren wichtigen Reformen geschloffen? Am 26. April 1902 wurde im Reichstage folgende Resolution mit großer Mehrheit angenommen: "Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, dem Reichstage mit tunlichster Beschleunigung und unter Berücksichtigung der praktischen Erjahrungen der Handelsmarine über Tiefgang und Ladelinie einen Gefetz= entwurf vorzulegen, durch welchen die Frage einer behördlichen Aufficht über Seetüchtigkeit, Tiefgang, Bemannung und Berproviantierung von Rauffahrteischiffen geregelt, für Abstellung etwaiger Mängel Sorge getragen und zu biefem Zwede eine der Oberaufficht des Reiches unterftebende Inftang bestimmt wird".

Leider zwingt mich der frühe Termin der Drucklegung auf eine Würdigung der Berordnungen des Bundesrats zu verzichten, die ohne Frage von weitgreisender Bedeutung sein werden.

Zu meiner lebhaften Freude ist es mir gelungen, den Hamburger Hasenarzt, Herrn Physikus Dr. Nocht, zu bestimmen, an der Erhebung mitzuarbeiten, soweit es sich um die Fragen über Kost, Volkslogis, Krankenpflege und über Selbstmorde der Schiffsleute handelt.

Die Borsitzenden des Seemannsverbandes Hamburg hatten mir feierlich eine schriftliche Bearbeitung des Fragebogens versprochen. Als der zugesagte Termin der Fertigstellung bereits verstrichen war, wurde das überaus freundliche Berfprechen aus prinzipiellen Gründen vom Zentralvorstande leider widerrufen.

Zum Schluß spreche ich auch an dieser Stelle Herrn Generaldirektor Ballin, Herrn Kapitan Fokkes, Herrn Rat Kirchenpauer, Herrn Paul Müller, Herrn Steuermann Pickart, Herrn Direktor Schauseil, Herrn Dr. Thieß und allen denen, die meine Arbeit gütigst gefördert haben, meinen wärmsten Dank aus.

Stand der Hamburger Seeschiffahrt.

Nach der Statistik des Seemannsamtes in Hamburg war der Bestand der hamburgischen Reederei Ende 1901:

				ca.	Mann	Retto=Raumgeha ca. Reg.=Tons	
205	(201)	Segelschiffe	mit	3 144	$(3\ 237)^{1}$	207 958 (21 4 4 2)	6)
115	(89)	Leichter	 =	4 23	(324)	34 592 (25 76	3)
18	(21)	Luftfahrzeuge	 =	96	(112)	501 (65)	7)
526	(4 82)	Seebampfichiffe	 =	18 606	(16827)	843 635 (746 12	6)
10	(10)	Hochseefischerei=Dampfichiffe	=	101	(100)	327 (33-	4)
3uj. 874	(803)	Schiffe	 mit	22 370	(20 600)	087 013 (987 306	6)

Fintenwärder Bochseefischerei-Fahrzeuge:

130 (140) Segelschiffe mit ca. 390 (420) Mann, Netto-Raumgehalt ca. 4100 (4397) Reg.-Tons.

Rach derselben Statistik wurden im Jahre 1901 angemustert: 51 233 Mann für 2606 Schiffe.

Unter ben Ansgemusterten befinden sich	Stenerleute	Ürzte	Berwalter	Zimmerleute	Bootsleute	Röche und Bäcker	Duarter= masters	Segelmacher
Hamburger	255 2 968 12	9 342 4	26 208 —	84 1 028 32	23 1 030 31	173 3 019 108	16 648 18	9 55 25
Zusammen	3 235	355	234	1 114	1 084	3 300	682	89

¹ Die entsprechenden Ziffern für 1900 find in Rlammern eingeschloffen.

Unter den An= gemusterten befinden sich	Matrofen	Leicht: matrofen	Jungen	Stewards u. Stewardesse	Maschinisten u. Afsistenten	Feuerleute	Diverfe	Total
Hamburger	565 7 677 808	428 1 973 81	410 1 124 50	1 524 5 123 137	845 3 761 55	1 340 12 700 1 080	219 1 151 59	5 926 42 807 2 500
Zusammen	9 050	2 482	1 584	6 784	4 661	15 12 0	1 429	51 233

Unter den Angemufterten befanden fich

48 194 Mann für 2 272 Hamburger Schiffe und 3 039 - 334 sonstige beutsche Schiffe.

Unter den 2272 Hamburger Schiffen befanden sich

1944 Dampfschiffe mit 46019 Mann

und 328 Segelschiffe = 2175

Unter den 334 sonft beutschen Schiffen befanden fich

206 Dampfichiffe mit 2627 Mann

und 128 Segelschiffe = 412

Unter den 51 233 Angemusterten waren:

1. Dechersonal (Steuerleute, Verwalter, Zimmerleute, Bootsleute, Quartermasters, Segelmacher, Matrosen, Leichtmatrosen und Jungen)

19 584 Mann

2. Maschinenpersonal (Maschinisten, Assistenten und Feuerleute)

19 781

11 868

Die Besatzung der der Seeberufsgenoffenschaft angehörigen Sams burger Schiffe betrug im Jahre 1902 nach Dienstzweigen geordnet:

I. Auf Segelschiffen:

Seemännische	es Perjonal	Sonftiges	Personal
Schiffer und Steuerleute	Sonstiges seemännisches Personal	Ürzte, Zahl-, Proviant- meister und sonstige im Offizierrang stehenbe Personen	
597	2965	2	7

Seemannisches Berfonal Majchinenperfonal Sonftiges Personal Ürzte, Zahl=, Proviantmeister Sonftiges Nicht im Schiffer Sonftiges und fonftige im fee= Offizierrang Offizierrang und Maschinisten | Maschinen= männisches ftehenbes ftebenbe Perfonen Steuerleute perfonal Personal (Dberftemarbe. **Perfonal** Oberfoche ufm.) 1955 5797 1639 7132 607 4373

II. Auf Dampfichiffen:

Die sarbige Besatzung auf Hamburger Schiffen betrug 1599 Mann, und zwar 1078 Chinesen, 1 Malaye, 1 Siamese, 2 Japaner, 255 Inder (Laskaren), 13 Araber, 194 Reger und 55 Sübseeinsulaner.

Im Jahre 1901 wurde Erlaubnis zur Anmusterung für nichts beutsche Schiffe erteilt an 1758 deutsche Seeleute und zwar für

argentinische	Schiffe	in	95	Fällen	1	norwegische	Schiffe	in	81	Fällen
belgische	=	=	9	5	İ	öfterreichische	:	=	20	=
dänische	=	=	37	=	ł	peruanische	=	=	9	=
englische	=	=	1435	=		ruffische	=	=	38	=
holländische	:	=	14	:		schwedische	:	=	12	=
italienische	:	=	8	:						

Unter den in hamburg angemufterten 2500 Ausländern waren:

Afrikaner 6	Italiener 30
Amerifaner 208	Luxemburger 2
Belgier 18	Norweger 144
Bulgaren 2	Österreicher 285
Chinefen 468	Portugiesen 4
Dänen 414	Rumänen 2
Engländer 31	Ruffen 134
Franzosen 10	Schweden 334
Griechen 5	Schweizer 133
Hollander 107	Spanier 17
Japaner 3	Serben 1
Indier 139	Türfen 3

Nach den einzelnen Monaten aufgeführt, stellte sich die Anmusterung der Schiffe jod den einzelnen Der Schiffe

3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 3 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r © di fe : r 4 a h 1 b e r ©											
1901 Damble George Comflige Eathfide Coffife Coffie		Zahl b	er Echi	ffe:				3ahl b	er Man1	ւին արե։	
1901 Dampf- Geget- Dampf- Geget- Gdjiffe Dampf- Geget- Gdjiffe Gdj	•	Hami	neger	Sonstige	deutsche	Total	Für Haı	nburger	Für sonstige deutsche	ze deutsche	Lotal
143 30 17 20 210 3 645 154 154 137 24 11 5 177 3 578 183 162 83 11 17 223 3 986 123 162 83 11 17 223 4 796 252 163 35 23 12 239 4 796 289 172 24 13 12 239 4 705 289 174 26 19 8 227 4 086 261 181 30 20 14 245 4 182 20 158 29 18 9 214 3 41 150 150 17 20 9 19 3 41 150 153 26 22 7 198 3 175 215 </th <th>1901</th> <th>Dampf: fchiffe</th> <th>Segel± fcjiffe</th> <th>Dampf: schiffe</th> <th>Segel: fcjiffe</th> <th>©djiffe</th> <th>Dampf: fchiffe</th> <th>Segel: fciffe</th> <th>Dampf: schiffe</th> <th>Segel: fcjiffe</th> <th>Mann</th>	1901	Dampf: fchiffe	Segel± fcjiffe	Dampf: schiffe	Segel: fcjiffe	©djiffe	Dampf: fchiffe	Segel: fciffe	Dampf: schiffe	Segel: fcjiffe	Mann
<th>Januar</th> <td>143</td> <td>30</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>210</td> <td>3 645</td> <td>154</td> <td>978</td> <td>38</td> <td>4 063</td>	Januar	143	30	17	20	210	3 645	154	978	38	4 063
Free Color 11 17 223 3986 123 11 33 16 12 233 4 796 252 11 35 23 12 239 4 057 289 11 24 13 12 221 4 086 261 11 24 13 26 14 245 4 086 261 11 30 20 14 245 4 182 200 173 11 15 29 18 29 18 21 16 34 150 11 15 17 20 22 342 175 175 11 15 17 20 22 3742 175 175 11 15 17 20 22 31 22 31 22 31 22 31 32 31 31 31 31 31 31 31 31 31 <th>Februar</th> <td>137</td> <td>24</td> <td>11</td> <td>3</td> <td>177</td> <td>3 578</td> <td>183</td> <td>205</td> <td>27</td> <td>3 993</td>	Februar	137	24	11	3	177	3 578	183	205	27	3 993
c. 172 33 16 12 283 4796 252 .	März	162	933	11	17	223	3 986	123	180	74	4 363
c. 169 35 23 12 239 4 057 289 <t< td=""><th>April</th><td>172</td><td>88</td><td>16</td><td>12</td><td>233</td><td>4 796</td><td>252</td><td>199</td><td>39</td><td>5 286</td></t<>	April	172	88	16	12	233	4 796	252	199	39	5 286
ber 172 24 13 12 227 4 086 261	Mai	169	35	83	12	239	4 057	583	208	45	4 596
ber 174 26 19 8 227 3959 173 ber 181 30 20 14 245 4 182 200 ber 158 29 18 9 214 3 471 150 r 153 21 16 3 223 3 742 175 r 150 17 20 9 196 3 342 93 r 153 26 22 7 198 3 175 122 r 154 358 206 128 260 46 019 2175 275	Juni	172	24	13	12	221	4 086	261	149	32	4 528
ber 30 20 14 245 4 182 200 fer 31 32 18 9 214 3 471 150 r 15 29 16 3 223 3 742 175 r 150 17 20 9 196 3 342 93 r 183 26 22 7 198 3 175 122 r 1944 328 206 128 260 46 019 2175 2	Juli	174	56	19	∞	227	3 959	173	300	25	4 457
	August	181	30	20	14	245	4 182	200	246	37	4 665
	September	158	53	18	6	214	3 471	150	256	22	3902
150 17 20 9 196 3342 93 143 26 22 7 198 3175 122 1 944 328 206 128 2 606 46 019 2 175 2	Oftober	183	21	16	ಣ	223	3 742	175	202	ಣ	4 122
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	November	150	17	50	6	196	3 342	86	214	37	989ϵ
1944 328 206 128 $2 606$ $46 019$ $2 175$	Dezember	143	56	22	7	198	3 175	122	243	36	3572
	Zusammen	1 944	328	506	128	2 606	46 019	2175	2 627	412	51 233

Musterungsstelle in Finkenwärder. Angemustert wurden 475 Mann für 221 Hochsee-Fischerei-Fahrzeuge.

Unter den Angemusterten besanden sich	Steuer= Leute	Matrojen	Leicht= matrofen	Köche und Jungen	Total
Hamburger		9 33 1	14 70 4	46 137 7	131 331 13
Zusammen	154	43	88	190	475

Gegen 535 Mann für 226 Schiffe im Vorjahre.

Abmusterungen für 1901.

Abgemustert wurden 48 522 Mann von 2676 Schiffen.

Unter den Abgemufterten befanden fich

4524 Mann von 2357 hamburgischen Schiffen

und 3281 - 319 sonstigen deutschen Schiffen.

Unter den 2357 hamburgischen Schiffen besanden sich 2046 Dampsschiffe mit 43340 Mann

und 311 Segelschiffe = 1901 =

Unter den sonstigen deutschen Schiffen besanden sich 206 Dampstchiffe mit 2929 Mann

und 113 Segelschiffe = 352

Von den An- und Abmusterungen entfielen nach dem Jahresbericht der hamburg : Amerika-Linie auf diese Gesellschaft:

Im Jahre 1902 357 Seeschiffe

mit 18874 Mann = 325 =

325 seeleichter und Schlepper = 325 s zusammen 380 Schiffe mit 19199 Mann

gegen 382 = 19645

im Vorjahre.

Die Anmusterungen der Hamburg-Amerika-Linie verteilten sich nach den Dienstleiftungen wie folgt:

	Offiziere	Rahlmeister, Proviantmeister, Zablmeister= asserie	Ürzte und Arztgehilfen	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrofen	Leicht: matrofen	Jungen
1901 1902	696 612	178 210	181 212	295 263	260 257	262 235	2749 2296	1086 1001	908 841
	— 84	+ 32	+ 31	- 32	— 3	- 27	+ 147	– 85	— 67

	Röde	Bäcker, Konditoren, Schlachter, Kochsmaate	Stewards und Stewardessen	Mafchinisten und Assistenten	Heizer	Trimmer	Diverse	Gumma
1901 1902	426 4 9 9	1029 1015	3851 4262	1413 1271	3446 3224	3081 2762	384 239	19 645 19 199
-	+ 73	— 14	+ 411	<u> — 142</u>	_ 222	— 319	— 14 5	— 446

Abgemustert wurden für die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1902 365 Seeschiffe mit 19573 Mann

	23	Seeleichter	und	Schlepper	*	24 6	=		
total	388	Schiffe			mit	19819	Mani	i	
gegen	375	=			=	18 630	=	im	Vorjahr.
								-	

Differenz + 13 Schiffe

mit + 1180 Mann

Von den Angemusterten wurden durch das Heuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie 16258 Mann gegen 15451 Mann im Vorjahre angenommen.

Die angenommenen Leute verteilen sich nach den Dienststellungen wie folgt:

	Arztgehilfen u. Barbiere	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrofen	Leichte matrofen	Зипдеп
1901 1902	38 71	233 2 47	194 242	177 216	2075 2174	1 037 969	883 838
	+ 33	+ 14	+ 48	+ 39	+ 99	68	— 4 5

	Röche	Bäcker, Kon- bitoren, Schlächter, Kochsmaate	Stewards u. Stewardessen	Heizer	Trimmer	Diverfe	Summa
1901 1902	348 473	986 986	3 491 4 101	$2894 \\ 3065$	$2959 \\ 2667$	136 209	15 4 51 16 2 5 8
	+ 25	-	+ 610	+ 171	— 292	+ 73	+ 807

¹ Das Nähere über das heuerbureau f. unt. S. 194 ff.

Nach den einzelnen Monaten stellen fich wie folgt:

	a) Anı	nusterungen	b) Abn	ıusterungen	c) burch das Heuerbureau ans
		hl der	3a	hl der	genommene
	Schiffe	Mannschaft	Schiffe	Mannschaft	Leute
Januar	28	1 336	30	1 164	651
Februar	26	1 414	25	879	1 136
März	30	1 351	29	1 658	1 148
April	40	2 759	30	1 908	2425
Mai	37	1 857	35	2 103	1 686
Juni	32	1 664	32	1 901	1 486
Ծա նն	28	1 154	34	1 571	997
August	37	1 695	34	1 921	1 520
September	35	1 916	32	1 616	1 664
Oktober	2 8	1 563	36	1 457	1 387
November	29	1 258	34	1 527	1 111
Dezember	30	1 232	37	2 114	1 047
	380	19 199	388	19 819	16 258

Die Abmufterungen verteilen sich nach den Dienststellungen wie folgt:

	Offiziere	Zahlmeister, Proviantmeister, Zahlmeister= afsisenten	Ürzte und Arztgehilfen	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrofen	Leicht: matrofen	Jungen
1901 1902	619 599	167 165	180 203	261 241	243 259	247 227	2033 2165	955 959	766 720
	— 20	- 2	+ 23	— 20	+ 16	— 2 0	+ 132	+ 4	<u> — 46</u>

	Rödje	Bäcter, Konditoren, Schlächter, Kochsmaate	Stewards und Stewardessen	Mafchinisten und Assistenten	Heizer	Trimmer	Diverfe	Summa
1901 1902	399 47 0	899 9 6 2	3506 4343	1318 1190	3116 3161	2693 2402	1228 1753	18 6 30 19 819
	— 71	+ 63	+ 837	— 12 8	+ 45	- 291	+ 525	+ 1 189

Über ihre Schiffsbesatzungen habe ich von der hamburg - Amerika-Linie folgende weitere Angaben erhalten.

Anfang 1902 betrug die Bahl ber Befatung 8044 (mittlerweile wieder einige hundert mehr). Davon gehören gur Dedmannichaft 4868 Mann - ober eigentlich nur 4777 "Mann", benn in ber Gesamtzahl find 91 Frauen, die Stewardeffen, mitgezählt. Auf den Schiffen find 119 Rapitane, 119 erfte Offigiere, 131 zweite, 68 britte und 16 vierte Diffigiere, bagu 29 britte Diffigiere und Bermalter, 16 Rahlmeifter, 33 Berwalter, 47 Bahlmeifter-Affiftenten. Bu den Schiffsoffizieren zählen auch die 54 Arate, denen 26 Arztgehilfen beigegeben find. An der Spige ber Seeleute stehen 128 Bootsleute und 154 Quartermeister. Bu ihnen kommen 891 Matrofen, 355 Leichtmatrofen, 193 Schiffsjungen. Den Seeleuten an die Seite tritt als nächste große Gruppe die ber Röche: 7 Oberfoche, 119 erfte und 64 zweite Roche, 26 Dampffoche, 28 Konditoren, 47 Bäcker, 24 Schlachter, 252 Rochsmaate. Roch weit beträchtlicher ift die Bahl der Stemards. Unter 92 Oberstemards, 7 Sepäckmeistern und 18 Obersteward-Affistenten arbeiten 7 Baschestewards, 10 Badestewards, die schon erwähnten 91 Stewardessen, 55 Pantrhstewards, 116 Meffestewards, 928 Stewards, 23 Telegraphenstemards und 146 3wischenstemards. Bu den verschiedenen Sandwerken, die an Bord vertreten find, gehören 7 Druder (zugleich Stewards), 17 Barbiere, 37 Küper, 140 Zimmerleute, 7 Tischler, 7 Rlempner, 104 Mufiter (zugleich Stewards). Bum Schluß diefer Gruppe find noch 110 Aufwäscher zu nennen.

Diesem Dechersonal stehen als eine nicht minder wichtige Gruppe die 2852 Mann gegenüber, welche die Schiffsmaschinen zu bedienen haben, an ihrer Spize 4 Ingenieure, 13 Obermaschinisten, 107 erste, 120 zweite, 139 dritte und 92 vierte Maschinisten, 6 Elektriker und 252 Ussikenten. Unter ihnen arbeiten 50 Oberheizer, 104 Storekeeper (Verwalter der Vorräte), 102 Schmierer, 952 Heizer, 845 Trimmer (Kohlenzieher) und 66 Jungen.

Auf den Dampfern der oftasiatischen Fahrt treten als gesonderte Gruppe noch die Chinesen hinzu. Bon den 324 Chinesen, die zur Besatzung gehören, sind 30 Oberheizer, 186 Heizer, 76 Trimmer, 16 Köche, 4 Jungen und 12 Waschleute.

In enger Berbindung in Bezug auf Tätigkeit und Personalersats mit den Seeschiffen der Hamburg-Amerika-Linie steht die Flotte der Flußfahrzeuge der gleichen Gesellschaft, welche dem Seeverkehr ersgänzend dient. Auf den 114 kleineren Fahrzeugen der Gesellschaft besand

sich Ansang 1902 eine Besatung von 623 Mann, und zwar auf 4 Salondampsern 61 Mann, auf 7 Seeschleppern 58, auf 11 Flußschleppern 39,
auf 13 Barkassen 21, auf 25 Seeleichtern 205, auf 25 Flußleichtern 141,
auf 8 amerikanischen Leichtern 34, auf 5 Kastenschuten 6, auf 3 Getreidehebern 39 und auf 13 sonstigen Fahrzeugen 19 Mann; nach Berußsgruppen 126 Kapitäne und Steuerleute, 67 Boots- oder Bestleute,
4 Zimmerleute, 236 Matrosen, 4 Leichtmatrosen, 65 Köche, 43 Maschinisten
nebst 1 Assisten, 33 Meister, 43 Heizer, 1 Trimmer.

Nach dieser Aufstellung ist die Zahl der wirklichen Seeleute geringer als die des Aufwärterpersonals, der Ärzte und Handwerker 2174 gegenüber 2542. Das Bild wird noch zu Gunsten des nichtseemännischen Personals verschoben, wenn man die Mehrzahl der Schiffsziungen ausscheidet. Das ist aber berechtigt; denn von einer wirklich seemännischen Tätigkeit der Schiffszungen ans den Dampsschiffen wird man im allgemeinen kaum reden dürsen. Im Scheuern des Deck, in der Reinigung des Logis erschöpft sich nahezu ihre Tätigkeit. Sie erinnern, insbesondere auf den größeren Dampsschiffen, lebhast an die jungen Boten in den Hotels. — Am größeren Sampsschiffen, lebhast an die jungen Boten in den Hotels. — Am größeren ist das Maschinenversonal, 2852 Mann.

Für die Zwecke der Invalidens, Witwens und Waisenversicherungsstasse hat die Seeberussgenossenschaft an die Kapitäne sämtlicher verssicherter Schiffe Fragebogen versandt. Bis jetzt sind Fragebogen über etwa 3000 Schiffe eingegangen. Nur noch 40 in großer Fahrt besichäftigte Segelschiffe stehen noch aus. Im ganzen sind für diese etwa 3000 Schiffe 47 780 Mann gemeldet. Diese 47 780 Mann setzen sich zusammen aus 42 952 Weißen und 4828 Farbigen. Die ersteren versteilen sich aus die einzelnen Dienstchargen, geordnet nach den Klassen der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. Dezember 1900 wie solgt 2:

Rlasse	Unter: flasse	Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Unzahl der gezählten Personen
I.		Shiffer	
	a.	auf Dampf= und eisernen Segelschiffen in großer Fahrt	793
	b.	auf hölzernen Segelschiffen in großer Fahrt fos wie auf größeren Küstendampfern	142
	с.	auf kleineren Küstendampfern und Segelschiffen in kleiner Fahrt	334
	d.	auf Wattenschiffen, Torfschiffen, Marktschiffen und Seekähnen	115
		Übertrag	1384

¹ Bergl. auch unten S. 162 ff.

² Bergl. den Jahresbericht der Seeberufsgenoffenschaft für 1902.

Rlasse	Unter= flasse	Bezeichnung der zur Seeschiffahrt gehörigen Personen	Anzahl der gezählten Perfonen
TY		Übertrag	1 384
II.	a.	Schiffsoffiziere und Steuerleute erste Offiziere auf transatlantischen Passagier= bampfern	214
	b.	zweite Offiziere auf transatlantischen Bassagiers dampsern, erste Ofsiziere auf Bassagierdampsern in europäischer Fahrt und auf großen Frachts dampsern, sowie Arzte, Berwalter, Zahlmeister und andere Ofsiziere in ähnlicher Stellung	1 108
	c.	britte Offiziere auf transatlantischen Passagiers dampfern, zweite Offiziere auf Passagierdampsern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtsdampfern, erste Offiziere auf kleinen Frachtsdampfern und auf Segelschiefen, Oberscheuers leute, sowie Einzelssteuerleute auf Dampsschiffen, ferner Köche erster Ordnung (Obersköche) und Auswärter erster Ordnung (Oberschewards).	1 689
	d.	vierte Offiziere auf transatlantischen Pafsagiers dampfern, dritte Offiziere auf Bassagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachts dampfern, zweite Offiziere auf kleinen Frachts dampfern und auf Segelschffen, UntersSteuers leute, sowie SinzelsSteuerleute auf Segelschiffen	761
III.		Maschinisten	
	a.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent I. Klasse ersorderlich ist	493
	b.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent II. Klaffe erforberlich ift	952
	C.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent III. Klasse ersorberlich ist	1 206
IV.	d.	in sonstigen Stellen	669
v.		andere Seeleute in Stellung von Unteroffizieren Heizer, Donkenmen, Arztgehilsen sowie Quarter-	5 860
VI.		mafter	6 382
VII.		andere Handwerker	$10\ 127 \ 2\ 572$
VIII.		Leichtmatrofen, Halbmänner, Jungmänner sowie Röche und Auswärter nieberer Ordnung, Kochs- maaten, Auswärterinnen und ähnliche untere Bedienstete	7 348
IX.		Schiffsjungen	2 187
		Zusammen	42 952

über die Staatsangehörigkeit der gezählten Personen gibt die folgende Tabelle näheren Aufschluß:

Klaffe	Reichsangehörige	Ausländer
Ιa	79 2	1
b	1 41	1
c	310	24
d	115	_
II a	214	_
b	1 074	34
e	1 664	25
d	7 51	10
III a	4 8 7	6
b	942	10
c	1 193	13
d	65 8	11
IV	5 45 3	407
v	5 89 8	484
$\mathbf{v}\mathbf{I}$	8 154	1 973
VII	2200	372
VIII	6898	4 50
IX	2 090	97

ausammen 39 034, bazu 3 918 = 42 952 Personen

Bezüglich ihrer Nationalität verteilen sich die 3918 weißen Ausländer wie folgt:

	Mann						Ŋ	Nann
Schweben	. 516	Portugiesen						41
Norweger								559
Dänen	. 507	Österreicher						225
Ruffen	. 243	Ungarn						18
Finnländer								1
Hollander	. 655	Bulgaren						1
Engländer (Mutterland u. Rolon.)). 167	Türken						15
Franzosen		Griechen						19
Belgier		Agppter						2
Luremburger		Nordamerikaner						142
Schweizer	. 174	Südamerikaner.						65
Spanier								391 8
Von den 4828 Farbigen		ı :			_			
Oth the read Outre							~	~

						?	Viann						1	làann
								Philippiner						
Chinefen .							3082	Südfeeinfulaner						88
Malayen .							21 0	Sanfibariten .						1
Inder							1217	Araber						13
Siamefen.							1	Neger			•			205

Zusammen 4828

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Die Anzahl der vorhandenen Chefrauen und unter 15 Jahre alten Kinder der weißen Mannschaft erhellt aus folgender Tabelle:

ev "	a	. von Reich	Sangehörigen	b. von 9	lusländern
Rlaffe		Chefrauen	Rinder	Chefrauen	Rinder
Ιa		646	984	1	1
b		131	245	1	
\mathbf{c}		276	629	2 2	53
d		89	179	_	_
II a		133	177		
b		46 0	523	1 3	11
c		69 0	826	13	24
d		133	241	7	7
III a		377	575	6	14
b		575	799	10	15
c		554	823	7	7
d		232	325	6	10
IV		1945	3028	161	263
v		1377	2 296	94	158
VI		1572	2 733	231	419
VII		128	210	52	91
VIII		545	889	32	69
\mathbf{IX}				3	4
8	usammen	9 863	15 482	659	1146

Unter Berücksichtigung der gesamten weißen Besatung sowie der sämtlichen weißen Ghefrauen ergeben sich, was die Frage der Bersheiratung anlangt, für die einzelnen Klassen solgende Prozentsätze:

Rlasse		orhandene innschaften	Vorhandene Chefrauen	Prozentsat der Berheiratete	n
Ιa		793	647	81,59	
b		142	132	92,96	
c		334	29 8	89,22	
d		115	89	77,39	
II a		214	133	62,15	
b		1 108	47 3	42,69	
c		1689	703	41,62	
d		761	140	18,40	
III a		493	383	77,69	
b		952	585	61,45	
c		1 206	561	46,52	
d		6 69	238	35,58	
IV		5 8 6 0	2 106	35,94	
v		6382	1471	23,05	
$\mathbf{v}\mathbf{I}$		10 127	1 803	17,80	
\mathbf{VII}		2572	180	7,00	
VIII		7 348	577	7,85	
IX		2 187	3	0,14	
	zusammen	42 952	10 522	= 24,50 im T	durchschnitt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57351-6 | Generated on 2025-12-13 13:41:35 OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Über das Durchschnittsalter der weißen Mannschaften sowie ihrer Frauen und unter 15 Jahre alten Kinder geben die folgenden Ziffern näheren Ausschluß:

	11- 3 D -	Männer		Frauen	S	dinder
Rlaffe	e (verh.	u. ledig	zuf.)	Jahre		Jahre
		Jahre				
Ιa		42, 80		37,33		6,88
b		42,79		39,24		6,15
\mathbf{c}		40,05		36,88		6,38
d		38,37		36,7 5		6,64
II a		34,9 8		30,01		4,70
b		32,78		30,49		4,9 2
\mathbf{c}		32,1 3		32,54		5,77
d		27,99		34,1 3		5,78
III a		39,71		34,69		6,68
b		34,42		$32,\!55$		5,82
\mathbf{c}		32 ,47		33,4 8		6,20
d		30,44		32,98		5,39
IV		31,12		3 5,1 3		6,29
V		29,43		32,87		5,70
\mathbf{VI}		27,18		33,77		5,94
VII		24,26		29,89		5,22
VIII		22,2 8		30,49		5,86
IX		16,10		24,00		3,50
	Durchschnitt	27,84		33,73		6,00
		*		*		

Nach dem Verwaltungsbericht der Seeberufsgenoffenschaft betrug der Brutto-Raumgehalt in Kubikmetern aller zur Seeberufsgenoffenschaft geshörenden Fahrzeuge Hamburgs:

	Hölzerne Segler Giferne Segler						
Bestand am	1. Jan. 88	1. Jan . 02	1. Jan. 88	1. Jan. 02	1. J an. 88	1. Jan. 02	
	218 288	39 6 2 3	254 741	644 534	875 0 62	3 876 832	

Für alle 6 Sektionen der Berufsgenoffenschaft

haben hölzerne Segler abgenommen: $1374405 = 81^{0/0}$ haben eiserne Segler zugenommen: $795742 = 176^{0/0}$ haben Dampfer zugenommen: $4998953 = 265^{0/0}$.

Über die Größe und Rentabilität einiger Hamburger Reedereien finden sich im Nautikus (1902) solgende Angaben:

10 *

Name der Reederei	Jahreszahl	Attienkapital	Unleihe	Dividende %	Zahl der Seeschiffe	Brutto: Kaumgehalt in Tonnen	Anzahl der beförderten Personen	Besörberte Frachtmenge cbm
Hamburg—Amerika= Linie	1897 1900 1901	80 000 000	13 500 000 12 375 000 39 500 000	6 10 6	66 113 127	323 232 585 128 630 091	73 089 166 539 211 617	2 304 785 3 195 685 4 252 000
Deutsch — Auftralische Dampfschiffs:Ge- fellschaft	1900 1901	9 000 000 12 000 000	1 700 000 1 900 000	12 8	19 26 (einschl. 4 Küsten= bampfer)	rb. 86 000 104 000	Cunatit.	etwa 365 000 540 000
Deutsche Ostafrika- Linie Hamburg	1897 1900 1901		1 200 000 3 000 000	3 8 2	12 14 17	28 586 36 967 49 997	5 767 6 549 5 816	Tonnen 82 614 110 082 121 321
F. Laeisz, Hamburg	1897 1900 1901	_ _ _		<u>-</u>	15 16 15	29 016 32 116 29 271	_ _	_ _ _
Hamburg — Südame- rifanische Dampf- schiffahrts- Gefell- ichaft.	1897 1900 1901		3 800 000 3 200 000 3 000 000 (im Laufe bes Jahres 1901 erhöht auf 600 000)	12 10 4	27u.3i.Bau 32 31u.2i.Bau	125 82 0	13 183 14 267 20 692	573 600 788 500 744 250
Deutjch — Amerikanis jche BetroleumsGes jelljchaft	1897 1900 1901		21 000 000 21 000 000 21 000 000	<u>-</u>	18 17 16	57 208 54 498 52 117	feine do. do.	Tonnen à 1016 kg Petroleum 557 563 545 890 566 437
Chinesische Rüsten= fahrt=Geselschaft	1900 1901	2 400 000 2 400 000	_	_	9	14 008 14 674		
Woermann=Linie	1897 1900 1901 1902				17 26 28 34	34 200 48 800 55 900 73 300		
Deutsche Levante= Linie	1897 1900 1901 1902	6 000 000	600 000 400 000 300 000 3 000 000	6 10 9 ³ / ₄	10 21 20 —	19 500 45 088 43 034		
Deutsche Dampsschiff- fahrts-Gesellschaft "Kosmos"	1897 1900 1901			$7^{1/2}$ 15 12	20 29 27	65 513 105 489 105 489	3 698 4 787 5 562	250 534 388 094 411 734
	•	1	ı	1	1	'	1	l

Da ich nähere Aufschlüsse über den Stand und die Entwicklung der übrigen Reedereien nicht erhalten habe, so muß ich mich auf eine kurze Betrachtung der Geschichte unserer weitaus bedeutendsten Schissahrtszgesellschaft, der Hamburg-Amerika-Linie beschränken. Die Hamburg-Amerika-Linie ist eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 100 Millionen Mark. Sie wurde im Jahre 1847 mit einem Kapital von 465 000 Mark begründet. Im Oktober 1848 begann die Gesellschaft den Betrieb mit zwei Seglern "Deutschland" und "Rordamerika". Heute bestreibt die Amerika-Linie 38 regelmäßige Linien. Ihre Flotte besteht aus 122 Seedampsern und 155 Hilfsfahrzeugen (Schleppern, Leichtern, Flußsschiffen u. s. w.). Nach dem Bericht über das Geschästsjahr 1901 ergab die Abrechnung einen Betriebsgewinn von

	20 348 314,88	
Rach Abzug der Zinsen auf die Prioritätsanleihen	993 793,75	=
bleiben	19 354 521,13	=
hiervon find verwendet zu Abschreibungen vom Werte der		
Schiffe, jur Dotierung des Referve-Affekurang= und Er=		
neuerungskontos	14 429 453,74	=
Bon dem fich ergebenden Reftbetrage von	4 925 067,39	=
verbleibt nach Abzug der Tantieme ein Saldo von	4 800 000,—	=
welcher die Verteilung einer Dividende von 6 % auf	das Aftienkap	ital
oder von 60 Mt. pro Attie geftattet.	·	

Über die Jahresgewinne, Abschreibungen und Tonnage der Hamburgs Amerika-Linie gibt die folgende Tabelle für die Jahre 1886—1900 Auskunft.

Jahr	Gefamter Gefchäfts= gewinn in 10	Ab: schreibungen	Kapital= dividende in Prozenten	Schiffsraum in Brutto: registertonnen	nbampfer Buchwert in 1000 Mf.
1886	2 414	1 423	4	67 237	16 510
1887	3 4 95	2 008	6	65~021	16 044
1888	5 09 8	2 759	$8^{1/2}$	69 878	16 052
1889	6362	2 973	11	$104\ 225$	30 125
1890	6 0 66	2 702	8	122 883	37 090

¹ Für nähere Einzelheiten verweise ich auf die Jahresberichte der Hamburgs Amerika-Linie und auf den Aufsatz von Dr. R. Thieß, Die Entwicklung der Hamburgs Amerika-Linie von 1847—1901, Jahrbücher für Nationalökonomie, Band 21, Heft 6.

Jahr gewinn		Alb= fcreibungen	Kapital: bividende in Brozenten	Der Ozec Schiffsraum in Bruttos registertonnen	unbampfer Buchwert in 1000 Mf.
	in 100	00 Mf.		am Jah	resiculuf
1891	5 475	3 021	5	138 479	42 125
1892	4 8 9 8	3 944	0	145 682	39 720
1893	4 792	3 619	0	153 629	38 725
1894	3 200	2304	0	181 838	46 900
1895	6725	4 083	5	173985	44 890
1896	9 235	5 994	8	19 2 8 7 8	44 118
1897	9 768	6064	6	227 08 2	53 079
1898	15 217	10 082	8	262948	56459
1899	18 9 32	12 449	8	335 2 38	7 3 695
1900	$25\ 183$	15 45 0	10	423 932	102 000

Hür 1902 ift eine Dividende von $4^{1/2}$ % zur Auszahlung gelangt (1901: 6%). Im Jahre 1902 wurde die Hamburg-Amerika-Linie mit 514728 Mark zur staatlichen Einkommensteuer herangezogen. Ihre entsprechenden Steuern betrugen im Jahre 1901 495245 Mark, im Jahre 1898 159381 Mark, im Jahre 1897 71331 Mark.

Bis in die erste Hälfte des Jahres 1901 hat eine günstige Konjunktur angehalten. Dann aber trat auf dem nordamerikanischen Frachtenmarkt plötzlich und anhaltend ein Rückgang ein. Die Ursache dieser ungünstigen Entwicklung, die auffallend genug mit dem Zusammensbruche verschiedener industrieller Unternehmungen und Bankinstitute in Deutschland zusammensällt, ist jedensalls zu einem erheblichen Teile auf die ungünstige Maisernte in den Bereinigten Staaten zurückzusühren. Leider hat dieser Kückgang auch noch im Jahre 1902 angehalten. In dem Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg für das Jahr 1902 sinden sich über diese Entwicklung die solgenden, m. E. höchst beachtensewerten Betrachtungen:

"Auch für die Schiffahrt find nach einer Reihe guter Jahre wieder die mageren angebrochen. Auch bei ihr ist der Umschwung schon im Lause des vorigen Jahres eingetreten; da aber die ersten Monate desselben noch günstig waren und vielsach noch die früher abgeschlossenen Frachten und Charters liefen, trat er in den Ergebnissen des Jahres noch weniger hervor. In diesem Jahre hat aber der Tiefstand der Frachten, den wir in unserem letzten Berichte gekennzeichnet haben, nicht nur anges

halten, sondern sich noch weiter verschärft. Der im Frühjahr erhoffte Aufschwung ift nicht eingetreten, und ebenso haben die im Herbst an die reiche Maisernte in den Vereinigten Staaten geknüpften Hoffnungen sich noch nicht erjullt. Die regelmäßigen Linien klagen über Mangel an Frachtgut für ihre ftark vermehrten Klotten, und in der freien Frachtsahrt war es fast unmöglich, für die Schiffe eine die Roften bedende Bermendung zu finden. find 3. B Dampferfrachten für Rohlen nach dem La Plata von 13 bis 14 sh zu Anfang des Jahres auf 7/9 d bis 8 sh gefallen, Rückfrachten von San Francisco nach Europa von 30 sh auf 17/6 d, Reisfrachten von Oftindien von 21 bis 22 sh auf 19 sh, ja 17/6 d, ebenso Seglerfrachten von San Francisco von 30 sh, nach vorübergehender Steigerung bis auf 32/6 d, auf 15 sh, Salpeterfrachten von 23 bis 25 sh zeitweife auf 11/3 d, und für Zeitcharters ift die Rate von 3/3 bis 3/6 d auf 3 sh, ja 2/101/2 d zurudgegangen. So ift es erklärlich, daß in allen Ländern die Bahl der beschäftigungslos aufliegenden Schiffe fich mehrt. Erfreulicherweise hat wenigstens für die am Baffagierverkehr beteiligten Reedereien die bedeutende Zunahme diefes Berfehrs, die fich fowohl auf den Ausreifen wie auf den Rudreifen einftellte, einen gewiffen Ausgleich gegen die ungunftige Lage des Buterverkehrs geboten.

"Ein Ereignis von hervorragender Bedeutung auf dem Gebiete der Schiffahrt war die Gründung des Morgan-Trusts für den Verkehr zwischen Europa und Nordamerika, der die an diesem Verkehr beteiligten englischen und amerikanischen Reedereien, mit Ausnahme der Eunard- und einiger anderer Linien, in sich zusammensaßte, sowie die Vereinbarung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd mit dem Trust. Es ist ein ersreulicher Beweis sür die Stellung, die sich die deutsche Reederei, und die sich insbesondere die beiden genannten Gesellschaften errungen haben, daß sie sich dem mächtigen amerikanischen Unternehmen gegenüber ihre volle Selbständigkeit unter günstigen Bedingungen ershalten konnten. Die getroffene Vereinbarung wird sich aller Voraussicht nach durch die zweckmäßige Regelung des fraglichen Verkehrs nicht nur für die betreffenden Reedereien, sondern auch sür die weiten Kreise der sonst an diesem Verkehr Beteiligten als nüglich erweisen.

"Bon großer Tragweite ift die hohe Subvention, die die englische Regierung in Rückficht auf diese Borgänge der Cunard-Linie gewährt hat, und welche, unverkennbar über das Maß der Gegenleiftung für gessorderte Leistungen weit hinausgehend, ein direktes Geschenk an die Linie darstellt. Den Unterstüßungen, die bisher schon Länder, deren Reederei von geringerer Bedeutung ist, dieser gewähren, konnten die Reedereien

anderer Länder, wie es die deutsche getan hat, im Gefühl ihrer Überlegenheit mit Ruhe zusehen, und in der Tat haben diese Unterftugungen keine sonderlichen Erfolge erzielt. Wenn aber diefes Syftem von dem Lande eingeführt wird, deffen Reederei bisher als die Beherrscherin der Meere galt und welche, trot des Emportommens anderer Reedereien, ins. besondere der deutschen, immer noch über die Hälfte des gesamten Raumgehaltes der Reedereien aller Bölker stellt, so ift das ein Borgang, der auf die wirtschaftlichen Anschauungen und die Schiffahrts-Gesetzung aller Länder von einschneidender und unseres Erachtens unheilvoller Bedeutung zu werden geeignet ift. Es burfte die anderen Staaten in die Notwendigkeit versetzen, denselben Weg einzuschlagen, und es würde sich hieraus eine wechselseitige Emporschraubung der Staatszuschüffe ergeben, wie fie im Zuderhandel stattgefunden und, nachdem unerträgliche Bustände eingetreten maren, schlieglich wieder jur Beseitigung diefer Unterstützungen geführt hat. Wir muffen bei diefer Gelegenheit wiederholt aufs nachdrudlichfte ber in England trot aller Widerlegungen immer wieder aufgestellten Behauptung entgegentreten, die auch in den Berhandlungen der vom Varlament eingesekten Enguete-Kommission über Schiffahrts-Subsidien eine große Rolle gespielt hat, daß auch die deutsche Reederei Staatsunterstützungen erhielte, ja ihnen im wesentlichen ihren Aufschwung verdanke. Deutschland zahlt Subventionen nur für den auftralischen und oftafiatischen Reichspostdampfer-Dienft bes Nordbeutschen Lloyd, an welch letterem Dienst die Hamburg-Amerika-Linie laut Abkommen mit dem Llond teilnimmt, und an die deutsche Oftafrika-Linie. Diefe Subventionen fteben aber auf gleicher Linie und find dem Betrage nach geringer als die Bergutungen, die England und andere Staaten gemiffen Linien fur die Ausführung von Fahrten, auf die fie Wert legen, ichon feither gezahlt haben. Sie find teine Unterftugungen, fondern Leiftungen für vollwertige Gegenleiftungen."

Die Befürchtungen, welche fich an die Subventionierung der Cunardslinie knüpfen, dürften übertrieben sein. Weit größer sind die Gefahren, die unserer Schiffahrt aus einer agrarischen Handelsvertragspolitik erwachsen können. Dies näher zu begründen, ist aber hier nicht der Ort.

Jett, wo die Rentabilität der Schiffahrt zugleich mit dem Werte der Schiffe schnell gesunken ist, zeigt es sich, wie vorsichtig die Amerikaz Linie gehandelt hat, als sie jene hohen, in der vorstehenden Tabelle 1 angegebenen Abschreibungen vornahm 1. Sonst stände heute vielleicht der Berkaufswert der Schiffe unter ihrem Buchwerte, während tatsächlich

¹ Siehe oben S. 150.

trog ber Krife bie Schiffe jederzeit über ihren Buchwert verkauft werden tonnen.

Auf die Kentabilität der kleinen Segler üben die zum Teil recht kostspieligen Borschriften der Seeberufsgenossenschaft eine ungünstige Wirkung. Mir sind einige Briese von Besitzen kleiner Segler zu Gesicht gekommen, die in ihren Klagen eine beredte Sprache reden. Freilich handelt es sich vorwiegend um Ostseesischer. Aber es dürfte wichtig sein, auf diese Wechselwirkung hinzuweisen, die lebhast an die Bedeutung einer energischen Sozialresorm für die kleinen Gewerbebetriebe erinnert.

"Ein wesentliches Moment der Leiftungsfähigkeit der deutschen Sandelsflotte," führen die "Samburger Beitrage" mit Recht aus, "bleibt auch ferner ber vorzügliche Zustand ber Flotte, bas geringe Durchschnittsalter der Schiffe, das gunftiger ift als das bei allen tonturrierenden Schiffahrtsgesellichaften des Auslandes. Wohl hat mit Rudficht auf die Geschäfts= lage die Ergänzung der Flotte ein etwas langsameres Tempo angenommen, immerhin aber ift der Einfluß der Reubauten auch diesmal fo beträchtlich, daß das Durchschnittsalter von Ende 1901, soweit es nicht birekt verbessert wurde, überall nur um einige Monate gegenüber dem von 1900 differiert. Das Durchschnittsalter, pro Schiffstonne berechnet, liegt zwischen 4 und 5 Jahren bei der Austral-Linie, zwischen 5 und 6 Jahren bei der Hamburg-Amerika-Linie, der Südamerika-Linie, der Gesellschaft Sanfa, zwischen 6 und 7 bei bem Nordbeutschen Llond, zwischen 7 und 8 Jahren bei ber Rosmos- und Oftafrika-Linie, beträgt 9 Jahre bei Reptun, 11 bei der Gesellschaft Argo und 14 bei der Levante-Linie. Berade bei den lettgenannten Gefellichaften find jedoch gegenwärtig beträchtliche Reubauten in Ausführung und geplant, die auch für biefe Reedereien im laufenden Jahre (1902) eine namhafte Berjungung ber Flotte mit fich bringen werden."

Angesichts der unrichtigen tendenziösen Behauptungen über die Subventionierung deutscher Schiffahrtslinien ist ein hinweis bemerkenswert, der sich in dem Bericht der Deutsch-Australischen Dampsichiffsgesellschaft hamburg über das Betriebsjahr 1902 findet: "Während eines im vorigen Jahre abgeschlossenen Zeitraumes von 12 Monaten haben wir an Konsulatsgebühren in sremden häfen 54 128,50 Mark zu zahlen geshabt. Von diesem Betrage entsallen nur 1216,17 Mark auf Gebühren für besondere Amtshandlungen, wie Ans und Abmusterung von Seeleuten und dergleichen; der Rest ist als reine Abgabe zu betrachten. Englische Schiffe haben derartige Kosten nicht in fremden häfen; diese deutschen Kosten sind dem dem dem desse

jährigen Gewinn von 600 000 Mark berechnet machen diefe Konfulatsgebühren etwa 9% aus."

Arbeitslohn.

Nach dem Ende des großen Ausstandes der hafenarbeiter und Seeleute in hamburg hat der hamburger Senat am 10. Februar 1897 eine Rommiffion eingesett mit dem Auftrage, die Lohnverhaltniffe und Arbeits= bedingungen der hamburgischen Safenarbeiter und verwandten Gewerke eingebend zu prufen. Wenn auch die Seeleute nicht unmittelbar zu bem Rreise der hamburgischen Sasenarbeiter gehörten, so hatte doch erfreulicherweise die Kommission auch die Lohn- und Arbeitsverhältnisse ber Seeleute "in den Rreis ihrer Erörterung gezogen, weil die Seeleute fich an dem allgemeinen Ausstand beteiligt hatten und außerdem in einer Eingabe mit der Bitte um Berudfichtigung noch besonders an die Rommission herangetreten maren" (vergl. ben Bericht ber Staatstommiffion fur bie Brufung der Arbeitsverhältniffe im Samburger Safen). Bon diefer Rommiffion find Bertreter ber Seeleute, der Schiffsoffigiere, der Reeder, auch der Wafferschout vernommen worden. Die Vernehmungsprotokolle find veröffentlicht worden. Terner liegt ein ausgezeichneter, ftreng objektiver Bericht vor. Aus diesem entnehme ich junächst einiges über den Arbeitslohn. "Was die Heuer der Seeleute anbetrifft, so ist zwischen der Heuer der Matrosen und derjenigen der Heizer und Trimmer zu unterscheiben. Die Monatsheuer der Matrofen war von 45 Mart im Jahre 1881 allmählich bis auf 60 Mark im Jahre 1889 geftiegen und fant bann im Jahre 1892 junachft auf 55 Mart, und fpater auf 50 Mark. Im Februar 1897 haben die größeren transatlantischen Reedereien die Heuer wieder auf 55 Mark erhöht. Nach vollendetem ersten Dienstjahr bei berselben Reederei werden 60 Mark bezahlt. Beuer bes Maschinenpersonals, im Ansang der achtziger Jahre 53 Mark für Heizer und 45 Mark für Trimmer, hatte im Jahre 1889 die Höhe von 85 Mark für Heizer und 75 Mark für Trimmer, besahrene und unbesahrene, erreicht, hielt sich aber ebenfalls nicht lange auf dieser Höhe, sondern sant bis gegen Ende des Jahres 1892 auf 60 Mark für Heizer und 50 Mark für besahrene und 40 Mark für unbesahrene Trimmer. Auch hier ist im Februar 1897 eine Erhöhung der Heuern um 5 Mark eingetreten, jo daß also 65, 55 und 45 Mart gezahlt werden; nach Ablauf bes erften Dienstjahres findet eine weitere Erhöhung um 5 Mark statt. Einige Reedereien, welche die erhöhten Heuern ursprünglich zugeftanden hatten, haben fich aus Ronturrengrudfichten ipater veranlaßt gesehen, wieder zu den niedrigen Saben zuruckzukehren.

"Die Forderungen der Seeleute sind auf eine Heuer von 60 Mark für Matrosen, 85 Mark für Heizer und auf entsprechend abgestuste Heuern sür die übrigen Leute gerichtet. Bon den Reedereien wird darauf hingewiesen, daß eine einheitliche Regelung der Heuern bei den sehr versichiedenartigen Berhältnissen und Konkurrenzbedingungen der einzelnen Reedereien kaum durchsührbar sei und daß für manche Reedereien, besonders sür diejenigen in europäischer Fahrt, der scharfe Mitbewerb der auswärtigen Plätze eine Erhöhung der Heuern geradezu unmöglich machte."

Während nun die Heuer der Matrosen seit 1897 ihren alten Stand vom Jahre 1889 wieder erreicht, ja sogar überstiegen hat, ist der Lohn der Heizer und Trimmer trot einer allmählichen Ausbesserung noch immer niedriger als vor 13 Jahren. Die solgende Tasel zeigt die monatlichen Heuern auf einem Segelschiff, serner auf drei überseeischen Dampsern verschiedener Reedereien, auf einem Fischdampser und schließlich auf einem Schleppdampser. Ich verdanke diese Ausstellung der Güte des kürzlich verstorbenen Wasserschout Tetens.

Reederei : Bereinigte Bugfier-u. FrachtschischteGef., hier. (Die Mannschaft hat fich selbst zu beköftigen). Reeberei: F. Laeisz, hier 1. Hbg.=Silbam. D.=Gef., hier gbg.=Silbam. D.=Gef., hier hier. Fischbampser "Platessa". Reederei: H. Köser, hier. Dampfer "Belgrano". Dampfer "Cap Berbe" "Neriffa". "Bampa" Kirsten, Heeberei: Reeberei: Charge 1. Dampfer " Reebcrei: A. 8 Segelschiff Mf. Mŧ. Mŧ. Mt. Mt. Mt. I. Offizier . . 150 190 210 105 75 II. Offigier . 105 140 150 III. Offizier 85 100 100 110 120 Verwalter . . Arzt 100 150 I. Bootsmann **85** 85 II. Bootsmann . 75 75 80 Zimmermann . 83 95 95 70 Segelmacher . Schmied . . . 7280 Nehmacher . 70 70 Steurer . .

Monatliche Beuern.

ą.

¹ Auf dem Segelschiff "Preußen" ber Firma Laeisz erhält der I. Offizier 190 Mt., ber II. 110 Mt., der III. 90 Mt.

Charge 1.	Segelfolff "Kampa". Reederel: F. Laeish, hier.	Dampfer "Belgrano". Neeberei: Hebern. DGef., hier.	Dampfer "Cap Berbe". Reeberet: Hbg.=Sildam. D. <gef., hier.<="" th=""><th>Dampfer "Nerisja". Reeberei: A. Atrsten, hier.</th><th>Flichbampfer "Plateffa". Reeberet: S. Köfer, hier.</th><th>Schleppdampfer "Ajag". Redderei: Bereinigte Bugfier. u. Krachtchischt=Gel., heer. (Die Wannschaft hat fich felbst zu deköstigen.)</th></gef.,>	Dampfer "Nerisja". Reeberei: A. Atrsten, hier.	Flichbampfer "Plateffa". Reeberet: S. Köfer, hier.	Schleppdampfer "Ajag". Redderei: Bereinigte Bugfier. u. Krachtchischt=Gel., heer. (Die Wannschaft hat fich felbst zu deköstigen.)
	Mt.	Mt.	Mŧ.	Mŧ.	Mt.	Mt.
Matroje	65	65	65	60	60 u. 70	45 u. 1 %
Bestmann	 		_	_	75 u. 1 %	60 u. 1 %
Matroje und Rranten=	1					
wärter		65	65			
Leichtmatroje	20 u. 30	40	40	40	40 u. 50	_
Junge	6	15	15	_		_
Obertoch	_	10 0	210	_	_	_
I. Roch	_	_	110		_	
II. Roch		70	70	_	-	_
Rody	90	-	_	6 8	80	60 u. 1/2 0/0
Bäcker		65	65		_	_
Ronditor	_		7 0		i –	_
Rochsmaat	-	35	35	_	-	
Drucker und Steward .	_		35	_	_	_
Obersteward	-	60	100	_	-	_
Pantrysteward		-	50	_	-	_
Steward	-	35	35	45	_	_
Stewardeß	_	35	35	_	_	_
Chorführer	· —	_	50		_	
Steward und Musiker .			35	_		_
Megraumsteward	-	_	35	_		<u>-</u> ·
Zwischendechsteward und						
Arankenwärter	-	35	35	_		_
Aufwäscher	-	_	30			_
Barbier	-	_	10		_	_
I. Maschinist	_	360	36 0	220	160	Majájinift 180
II. Maschinist		220	220	120	110	_
III. Maschinist	-	125	150	_	_	_
IV. Maschinist	-	_	100	-	·-	
Affistent	l —	75 u. 90	75	45		92
Beizer	_	75	75	64	70 u. 75	92
Schmierer	_	65	65	_	-	_
Trimmer (befahren)		65	65	_	_	_
Trimmer (unbefahren) .		50	50	_	_	-
Donkehman	I —	I —	_	69	I —	-

Bekanntlich hat nach § 10 bes Seeunfallgesetzs der Reichskanzler nach Anhörung der Landeszentralbehörden den Jahresarbeitsverdienst der zur Schiffsbesatung gehörenden Personen einheitlich für die ganze deutsche Rüfte sestzusen. In der nachstehenden Tasel habe ich die vom Reichstanzler sestzelten Monatsheuern für die Jahre 1887, 1899 und 1900 angegeben.

	1900	1899	1887
	Mŧ.	Mf.	Mt.
Schiffer (Rapitän).			
Auf Dampf= und eisernen Segelschiffen in großer Fahrt .	335	335	300
Auf hölzernen Segelschiffen in großer Fahrt, fowie auf	l		
größeren Kustendampfern	200	180	160
Kahrt	135	135	120
Auf Wattenschiffen, Torfschiffen, Marktschiffen und See-			
Kähnen	90	9 0	80
Schiffsoffiziere und Steuerleute.	400	400	
Erste Offiziere auf transatlantischen Passagierbampfern .	190	180	160
Zweite Offiziere auf transatlantischen Paffagierdampfern, erste Offiziere auf Bassagierdampsern in europäischer			
Fahrt und auf großen Frachtbampfern, sowie Arzte,			
Berwalter, Zahlmeister und andere Offiziere in ähnlicher	ŀ		
Stellung	12 8	135	120
Dritte Offiziere auf transatlantischen Paffagierbampfern, zweite Offiziere auf Bassacierbampfern in europäischer			
Kahrt und auf großen Frachtbampfern, erfte Offiziere			
auf fleinen Frachtdampfern und auf Segelfchiffen, Ober-		 	
fteuerleute, sowie Ginzelfteuerleute auf Dampfichiffen,			
ferner Röche erster Ordnung (Obertöche) und Aufwärter erster Ordnung (Oberftewards)	100	100	90
Bierte Offiziere auf transatlantischen Bassagierdampfern,	100	100	30
britte Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer			
Fahrt und auf großen Frachtbampfern, zweite Offiziere			
auf tleinen Frachtbampfern und auf Segelschiffen, Unter-		00	70
fteuerleute, sowie Einzelsteuerleute auf Segelschiffen	80	80	70
Majchinisten. In Stellen, für welche ein Majchinist mit Batent I. Rlaffe	İ		
erforderlich ift	335	335	300
In Stellen, für welche ein Maschinift mit Batent II. Rlaffe			
erforderlich ist	200	180	160

	1900 Mf.	1899 Mf.	1887 Mf.
Maschinisten.			
In Stellen, für welche ein Maschinift mit Batent III. Rlaffe			1
erforderlich ift	132	110	100
In fonftigen Stellen	106	90	80
Bootsleute, Zimmerleute, Zahlmeiftergehilfen, Mafchiniften-			
affistenten, Bestmänner, Köche und Aufwärter (Steward 3)			
mittlerer Ordnung und andere Seeleute in Stel-			
lung von Unteroffizieren	72	70	65
Heizer, Donkeymen, Arztgehilfen, sowie Quartermafter	62	55	50
Vollmatrosen, Segelmacher, Schmiede, Klempner, Schlächter,			
Bäcker, Konditoren, Barbiere und andere Handwerker .	55	50	45
Rohlenzieher, Trimmer	54	45	40
Leichtmatrofen, Halbmänner, Jungmänner, sowie Röche und			
Aufwärter niederer Ordnung, Kochsmaaten, Auf-			
wärterinnen und ähnliche untere Bedienstete	32	34	30
Schiffsjungen	16	17	15

Aus einem Entwurf für eine neue Bekanntmachung des Reichstanglers, der mir zu Gesicht gekommen ift, ergibt sich, daß die Heuer der niedrigen Chargen nach Ansicht der Landeszentralbehörden eber gefunten als gestiegen find. So ift beispielsweise die Durchschnittsheuer ber Vollmatrofen auf 50 Mt., der Trimmer ebenfalls auf 50 Mt., der Beizer bagegen höher, nämlich auf 65 Mt., geschätt. Demgegenüber zeigt der Gagenetat für die Ozeandampfer der Hamburg-Amerikalinie bei verschiedenen Kategorien Aufbesserungen und wesentlich höhere Heuern als die Bekanntmachung des Reichskanzlers. Vollmatrofen erhalten bei Diefer Gefellichaft im erften Jahre 65 Mt., im zweiten Jahre 70 Mt., Leichtmatrofen 35 bezw. 45 Mt. Die monatliche Gage ber Beizer und Schmierer beträgt auf größeren Dampfern 85 Mt., im zweiten Jahre 5 Mt. mehr, der Oberheizer 90 Mt. mit einer gleichen Steigerung von 5 Mt. im zweiten Jahre. Ein unbefahrener Trimmer erhält 50 Mt. im Monat, ein befahrener 70 Mf. und im zweiten Jahre 75 Mf. Auf den kleineren Dampfern ift die Beuer für den unbefahrenen Trimmer die gleiche wie auf ben größeren, für den befahrenen hingegen 5 Mf., für Oberheizer und Beizer um 10 Mf. geringer.

Da die Unfallrente der Seeleute nach den vom Reichstanzler fest= gestellten heuersätzen berechnet wird, so ist es allerdings für die hamburger Seeleute bei Bestimmung einer Rente von ungünstiger Bedeutung, daß die Durchschnittsgage geringer ift als die tatfächliche Heuer.

Die folgenden Monatsheuerfätze geben den vollständigen Gagenetat der Hamburg-Amerikalinie.

	bamp ber	fern, fo P"= un	= und F owie auf id ,,B"=f tungu.ai	Damp laffe	fern mit 3acht		3	Damp	übriq fern		m*
	Beim F Antritt	E tm	E im	e tm	in im 75. Jahre	B Betm T Antritt	im 2. Jahre	in im	in im	E im	Bemerkungen
. Dectpersonal.											
Offizier	220		240	280	320	200	_	220	240	260	
	160	_	170	180	_	160	1	170	180	_	
I. :	130	140	_	_	_	130	140			_	
7. :	110	115	_	_	-	110	115	- !	_		
erwalter bezw.											tnur a. Schnell-, Reichs- postbampfern u. Jacht.
Zahlmeister	200+		_		_	120	-	140	160*	180**	* im 6. Jahre. ** im 10. Jahre.
ahlmeiftergehilfe .	75	_	_	_	_	_	-		_		J** im 10. Jahre.
rzt	100	120	160	_		100	120	160	-	-	
arbier	15		_			_	_	_	_	-	
rantenwärter und										_	
Heildiener	50	_		-		50	_	-	_	-	
bersteward I. Kaj.	100*	-	 	—	-	80		-		-	* nur auf Schnell=, Reichspostdampfern
: II, :	80*	_	-	<u> </u>	-	75	-	—	<u> </u>	i i	und auf der Sacht.
= Affistent	70	_	—	<u> </u>	_	—	<u> </u>	-	-	_	* t a a r .
berkoch	150	180*	210**	l —	_	_	-		-	_	* im 6. Jahre. ** im 11. Jahre.
Яоф, I. Raj	120	130	l —	150	-	100	_	-		_	
: II. :	120	_	_	—	_	_	-			_	
. : I. :	110*	_	_	-	-	-			_		* nur auf Schnells, Reichspostbampfern
. : II. :	100*	_	_		-		-	-	_	—	und auf der Jacht.
	90*	_		- 1	-	90	_	-	-	_	* auf Dampfern d. ,,P"-
I.:	65	70	_		-	65	70	-	_	_	und "B"-Klasse mit Kajütseinrichtung.
Küper	70		_	-	-	65	-		_	-	
	45		-	-	—	_	_	_	_	-	
Bäcker	65*	-	_		_	50	-		-	_	* n. a. Schnell=, Reichs= postbampfern u. Zacht.
:	55	-	-			_	-	-	-	_	populari prem u. Jugi.
	35					35		-		-	
Konditor	70	75		80	-	55	60	-	-	-	
	55*	-	60*		-	-	-		-	—	* auf Dampfern b. ,, P"= unb ,, B"=Rlaffe mit
	50	-	-	-	-	-	-		-	- 1	Rajutseinrichtung.
Schlachter	60*	-	_	-		50	-	-	-	_ 	* n. a. Schnell=, Reichs= postbampfern u. Jacht.
	35	-		-	-	35	-	-	-	_	, ,

	bamp ber ,	Schnell fern, sc P''= u1 Beinrich	owie au nd ,,B' tung u.	if Dam '=Rlaffe auf der	pfern mit Jacht			ampf	ern		M
	Beim Antritt	im 2. Jahre	im 3. Jahre	tm 4. Jahre	tm 5. Jahre	Beim Antritt	tm 2. Jahre	im 3. Jahre	im 4. Zahre	im 5. Jahre	Bemerkungen
	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	
Alempner	50					50	_				
I. Zimmermann	95*		_		_	80	_				* n. a. Schnell=, Reichs=
I.	85					_					postbampfern u. Jact.
II.	75					75					
Tischler	75			_		10	_			_	
I. Bootsmann	90*			_	_	80	_			_	* n. a. Schnell=, Reich&
II.	85	_		_	_		-	_		_	postbampfernu. Jact.
III.	75	_			_	75	_	_		_	
0 11	73	_	_	_	_	73	_	_	-	_	
	65		_	_	_			_	-		i
Matrojen		70	_	_		65	70	-	_	_	
Leichtmatrojen	35	45	_	-	-	35	45	_		_	}
Zwischenbecks-	25										
stewards	65	-	-	-		65	_	_		_	
Jungen	15	-			-	15	-	_	—	_	
Stewardeß	30	-				30	_	-	- :	_	
Stewards	35	40	50	-	-	35	40	50	—	-	
*	45*	50*	60*	-	-	_	-	_	-	_	* a. Reichspostdampfern und auf der Jacht.
Steward und Drucker	70	_	-	_	-	_				—	uno auf bet Jacki.
Wäschesteward	70	-	_	_	_	_	_			_	
I. Pantrysteward	70	_	_	_	_	55		_	 	_	
II. :	60	_	_		_	_	-		_		
Pantrygehilfen	50	_		_		_	_	_		_	
Telegraphensteward .	25	_		_	_			_	_		
Chorführer	50	_	_	_	_	_	_		_	_	
	55*		_	_	_	_	_ [_		_	* a. Reichspostb. u. Jact.
	60**		_	_			_	_	_	_	** auf Boftbampfern.
Mufiter	30	_		_	_	_	_		_	_	
	45*	_		_	_			_		1	* a . Reichspostb . u . Jact.
	50**	_	_	_	_		_ [_	** auf Postbampfern.
Oberaufwäscher	50	_			_		_				Marianamik Inggri
Aufwäscher befahren	30					30					
= unbefahren	25					25					
Rochsmaat befahren	30	_	_	_	_	30	_	_	_	_	
	25	_	-	_	_		_	_	_	_	
= unbefahren	20		_	- 1		25	_	_	_	_	

Sģri	Mu	Auf Schnelldampfern	nellde	ımpfeı		Auf Reichspostdampfern, sowie auf größeren Passampsern	Reich vie a affagi	spoft uf gr erbar	ıf Reichspostdampfe sovie auf größeren Passagierdampfern	fern, n n	0.4	fui de	f den übri Dampfern	Auf den übrigen Dampfern		
ften CIV 1	mis& B itirink =:	mi g Sahre	i 5. Jahre	m' g ordag. 7	mi g F 9. Jahre	misg g itiriti	mi g F. 3. Jahre	mi g F. Jahre	mi g	mi g	mis & B	mi g F. 3. Jahre	mi g nahng. d ":	mi g 9adag .7 zi	mi g	Bemerfungen
2. Majchinenpersonal. Bagenieur	\$009	1	1	1	1	*008	330*	*098	400*	300* 330* 360* 400* 425* 300* 330* 360* 400*	*008	*088	*098	*00*	1	* Weilengelber
ng. H. Obermafcinift		I	1	1	1	Eramen bes Technitums Hamburg erforbetlich 300 330 360 400 425	ambur 330	360 360	Cramen des Tegnitums Hamburg erforderlich 10 330 360 400 45	ms th 425	1 1	ımen tımburg	es Te	Czamen bes Tegntfums Hamburg erforderlig.) _{eg}	
r. I. Majtjinift	300	300 330	360	400	1	Gra Hand	urg n	icht (Cramen des Technitums Hamburg nicht erforderlich 	riig.	300	330	360 400	400	1	
II. Majtainift	\$am 200	amen l	bes Technitu icht erford 230* 250	cforber) # <u>1</u>	200		*086	250		\$ 6 m	umen b	bes Tegnifu 1 tot erforbe 230* 250	Examen bes Technitums Hamburg nicht erforberlich, 200 — 1230*! 250 —) ij.	* tm 4. Sabre.
III. Maschinist	150 160	! 1	1 1	1 1	1 1	150		11		1 1	150	1 1	1 1		1 1	,
IV. Maßchinist	100	1 1		1 1	1 1	100	1 1	1 1	1 1	1 1	5 %	1 1			1	
Majdinistenaflistent im 2. Jahre	35	1	1	ı	-	35	1	1	١	1	72	1	1	İ		
Dberheizer im 2. Jahre	95		1 1	1		95*		1 1	1 1	1 1	85				11	
11 Heizer und Schmierer	886	1 1	1 1		1 1	85* 90*	11	1-1	11	il	75 80	1 1		1 1		* nur auf } Reichspost= bampfern.
Trimmer, veragten	S 55	1-1		1 1		70*	1 1	: 1		11	3 5			1	1 1	
Trimmer, unbefahren	20		1	1		20	1	1	1	ı	20	1	l	1	ı	

Zum Vergleiche bin ich in der Lage, von 2 Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie, und zwar von einem größeren und einem kleineren Frachtdampfer, die Heuern anzugeben, die vom April 1901 bis Februar 1902 bezahlt worden sind. Auf dem großen Dampser erhielten unter 38 Matrosen fünf 70 Mk., auf dem kleineren unter zwölf Matrosen zwei 70 Mk., die übrigen 65 Mk. Unter den Leichtmatrosen hat nur ein einziger 45 Mk. erhalten und zwar auf dem kleinen Dampser, sonst war die Heuer 35 Mk. Die Schiffsjungen hatten sämtlich eine Heuer von 15 Mk. Unter 51 Heizern standen 21 mit 80 Mk. monatlicher Heuer verzeichnet, die übrigen mit 75 Mk. Von 52 Trimmern bezogen drei eine Heuer von 70 Mk., 31 eine solche von 65 Mk. und der Kest 50 Mk. Auf sämtliche Köche entsiel eine Heuer von je 100 Mk. Die Heuer der Stewards war gleichmäßig 35 Mk.

Was das Lebensalter dieser Leute angeht 1, so war der älteste Matrose 54 Jahre alt, dann folgt einer im Alter von 46 Jahren,

einer 4		utt,	Ditt	40	Jahre	ait,
einer 4	4 "	"	einer	25	"	,,
einer 4	3 "	,,	fünf	24	,,	,,
zwei 4	2 "	,,	drei	23	,,	,,
einer 3	9 "	,,	zwei	22	"	,,
einer 3	6 "	,,	fechs	21	,,	,,
einer 3	1 "	"	drei	20	,,	"
einer 30	0 "	,,	einer	1 9	,,	,,
zwei 2	9 "	"	drei	18	,,	,,
einer 2	8 "	,,	einer	16	,,	,,
jechs 2	7 "	"				

Bei einem (Ausländer) fehlte die Altersangabe.

Der älteste Leichtmatrose war 23 Jahre alt. Dann solgte einer im Alter von 21 Jahren, zwei andere waren 20 Jahre, drei waren 19 Jahre, sechs 18 Jahre, drei 17 Jahre, drei 16 Jahre und zwei 15 Jahre.

Unter den Schiffsjungen war der älteste 20 Jahre alt, zwei waren 19 Jahre, drei 18 Jahre, einer 17 Jahr, zwei 16 Jahre, fünf 15 Jahre und zwei 14 Jahre.

Bon den Heizern waren zwei 46 Jahre alt, einer 43 Jahre, einer 39 Jahre, zwei 37 Jahre, einer 34 Jahre, einer 33 Jahre, zwei 32 Jahre, vier 31 Jahre, vier 30 Jahre, acht 29 Jahre, fünf 28 Jahre, fieben 27 Jahre, drei 26 Jahre, drei 25 Jahre, drei 24 Jahre, drei 23 Jahre und schließlich einer 20 Jahre.

¹ Siehe oben S. 143 ff.

Die zwei ältesten Trimmer war 40 Jahre alt, dann folgt einer von 37 Jahren, es folgen zwei von 36 Jahren, einer von 33 Jahren, einer von 31 Jahren, zwei von 29 Jahren, drei von 28 Jahren, vier von 27 Jahren, drei von 26 Jahren, fünf von 25 Jahren, vier von 24 Jahren, sieben von 23 Jahren, acht von 22 Jahren, drei von 21 Jahren, zwei von 20 Jahren, zwei von 19 Jahren, schließlich einer von 18 Jahren und einer von 17 Jahren.

Von den Köchen war der älteste 43 Jahre alt, der nächstsolgende 36 Jahre, ein anderer 33 Jahre, einer 28 Jahre, einer 25 Jahre, einer 24 Jahre und einer 23 Jahre.

Die zwei ältesten Stewards waren 35 Jahre, zwei waren 26 Jahre alt, einer 24 Jahre, einer 23 Jahre, drei 20 Jahre, einer 19 Jahre, zwei 18 Jahre, einer 17 Jahre und schließlich zwei 16 Jahre.

Der Herkunft nach verteilen sich die auf den beiden Schiffen Angemusterten wie folgt: Ich unterscheide dabei 7 Gebiete, erstens Hamburg (H), zweitens Elbe bis Glückstadt mit dem Hinterland und Weser (E), drittens das Landgebiet Schleswig-Holstein bis Lübeck einschließlich (L), viertens Ostseeküste (O), fünstens Inland, einschließlich Deutsch-Österreich und deutsche Schweiz (I), sechstens Standinavien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland (S) und siebentens Ausland (A).

	Н.	E.	L.	0.	J.	s.	Α.
I. Matrojen	7	5	1	15	14	4	4
II. Leichtmatrojen .	6	·	1	2	12	i —	
III. Schiffsjungen .	3	_	-	5	8	_	_
IV. Heizer	5	_	2	12	29	—	1
V. Trimmer	6	1	_	10	35		
VI. Röche	1	_	_	l —	5	l	1
VII. Stewards	7		_	<u> </u>	7	_	1
Zusammen	35	6	4	45	110	4	7

Dazu kommen noch zwei farbige Heizer, beide auf dem größeren Dampfer.

Wenn es nun auch gewagt erscheint, aus diesen zwei Stichproben allgemein gültige Schlüffe zu ziehen, so glaube ich doch, daß insbesondere das Alter der Leute ziemlich thpisch ist und daß serner die Herkunst der Leute ein annähernd zutreffendes Bild dafür bietet, wie sich etwa die Seeleute, Heizer und Stewards aus den einzelnen Gebieten rekrutieren.

Um nun zu den Heuersätzen zurückzukehren, so find die Gagen bei den größeren Hamburger Reedereien die gleichen wie bei der Hamburgs- Amerika-Linie, abgesehen von den Erhöhungen, welche die Hamburg- Amerika-Linie für ihre erftklassigen Dampfer bewilligt. Daß sie bei den Dampfern auf kleiner Fahrt niedriger sind, zeigt das auf Seite 155 oben angeführte Beispiel des Dampser "Nerissa".

Soweit die Gagen bei den einzelnen Reedereien gleiche find, handelt es fich um ein stillschweigendes Übereinkommen. Besondere Vereinbarungen der Hamburger Schiffahrtsgesellschaften hinsichtlich der Löhne bestehen sonst nicht.

Bei der Samburg-Amerika-Linie kommen noch besondere Gratifikationen in Betracht; junachst für Röche auf Schnell-Reichspostdampfern und auf der Jacht statt der Fettgelber:

Oberkoch	pro	Monat	Mt.	5 0
Erster Roch, in der I. Kajüte .	,,	"	.,	4 0
" " " " II. " .	,,	"	,,	30
Zweiter Koch, in der I. Kajüte	,,	.,	"	25
" " " " II. "	,,	"	,,	20
Dritter Roch in der Dampffüche	,,	,,	,,	20

Röche auf Dampfern der "P"= und "B"=Rlaffe mit Kajüts= geldern erhalten statt der Fettgelder:

```
Erster Koch . . . . . . . pro Reise Mf. 40
Zweiter " . . . . . . . " " " 20
Dritter Koch in der Dampstüche " " " 15
```

Über "Fettgelber" schreibt mir ein Kapitän: "Wenn man Fleischssuppe kocht, so sammeln sich auf der Oberfläche die Fettaugen. Die sorgende Hausfrau nimmt sie ab und verwendet sie für andere Speisen, beispielsweise meine Frau für Labstau. Das tut auch der Koch, aber das ist eben der Unterschied zwischen der Hausfrau und ihm, er sammelt sie in ein Faß (à 180 Pfund) und verwandelt dieses Faß im nächsten Hasen in "Fettgelber". Es ist ein Standal, daß dies Versahren vollständig gesetlich geworden ist, denn wenn auch Salzsteisch und Specknicht Fett gleicher Qualität geben wie das von frischem Fleisch, so sollte doch diese Ersparnis den Leuten zu gute kommen, von deren Ration es genommen ist. Aus Segelschiffen verkaust der Roch das Fett und sindet sich mit den Leuten ab."

Die Hamburg-Amerika-Linie macht also den erfreulichen Bersuch, durch befondere Gratifikationen dem Unwesen zu steuern.

Außerdem erhalten Mannschaften, die während eines Jahres auf einem Schnell-, Reichspostdampser, Dampser der "P"- oder "B"-Klasse mit Kajütseinrichtung oder auf der Jacht gewesen sind und sich gut gesführt haben, solgende Gratisitationen:

Erfter Zimermann .		pro	Jahr	Mt.	10 0
Erfter Bootsmann		,,	,,	,,	1 00
Tijchler		,,	,,	,,	100
Zweiter Bootsmann		,,	,,	,,	80
Quartiermeister		,,	,,	,,	80

Schließlich gewährt die Hamburg-Amerika-Linie auf den Reichspostdampsern den Kapitänen, Offizieren, Maschinisten und ihren Assistenten, Ürzten, Zahlmeistern und ihren Assistenten, Oberstemards und ihren Assistenten, Oberstöchen, den zweiten Köchen, den Konditoren, an Wäschegeldern 40 Mt., den Pantrystewards und Stewards 30 Mt. für jede Reise.

Auf den meisten Hamburger Schiffen muffen die Offiziere und die, welche im Offizierrang stehen, Uniform tragen. Das bedeutet für die Offiziere eine ganz erhebliche Belaftung ihres Ctats; benn ber Offizier muß außer der Dienstkleidung fich Zivilanzuge halten, da es bei Schiffsoffizieren im allgemeinen nicht Brauch ift, am Lande in Uniform zu geben. Die Uniformen werden bei der Ameritalinie den Offizieren und ebenso der Dedmannichaft und ben Stewards, die gleichfalls gezwungen find, eine borgeschriebene Uniform ju tragen, jum Gintaufspreis berechnet und geliefert. Für die Boots- und Zimmerleute wird bei ber Ameritalinie ein Sergejackett für 10 Mark und eine blaue leinene Müte für 1,20 geliefert. Für Quartermeister, Matrosen, Leichtmatrosen, Jungen und Zwischenbediftewards toftet die aus wollenem Marinehemd, feidenem Tuch und Müge bestehenden Rleidung 12 Mark. Außerdem werden auch Unterhemd (6 Mt.), Untertropenhemd und Marinehofen (7 Mt.) an Bord geführt. Die Stewards zahlen für ihren blauen Jadettanzug 22,50 Mf. und für 2 helle Jacken, die fie bei ber Saugarbeit tragen, je 3 Mark. Die Stewardesses tragen Schürzen mit besonderen Abzeichen und brauchen 6 Stück à 2 Mark. Die Schlachter, Bäcker und Rochsmaaten tragen an Bord blau und weiß geftreifte Jumper, die das Stud 1,50 Mf. toften. Die Mannichaften auf den Reichspoftdampfern bekommen für jede Reise eine Tropenuniform gratis, die im allgemeinen den eben beschriebenen entspricht, nur aus leichteren Stoffen hergestellt ift. Der Breis wird im übrigen am Schluß ber Reife von der Gage abgezogen. — Leichte

¹ Die Offiziere der berühmten Segelschiff-Firma Laeisz tragen feine Uniform.

Uniformmützen und auf ben Tropenbampfern Tropenhüte werben auf allen Dampfern ben Mannschaften unentgeltlich geliefert.

Begen das Verfahren der Amerikalinie, Anzüge gegen Bezahlung au liefern, find beshalb Einwände nicht zu erheben, weil es bei diefem Inftitut völlig ausgeschloffen ift, daß es aus einem folchen Bertauf unlauteren Nugen gieht. Singegen ift feit Jahren auf einer Reihe Samburger Schiffe eine Art Trucinftem jur Entwidlung gelangt, welches noch vor 30 bis 40 Jahren als verwerflich galt und welches allmählich zu einem mahren Krebsschaden ausartet. Der Rapitan halt einen sogenannten slop chess, und betreibt einen Sandel mit Rleidungsstuden, Genukmitteln und schließlich auch mit Spirituofen. Aus der Abrechnung eines Seglers auf der Fahrt nach Jquique habe ich festgestellt, daß die Steuerleute auf See vom Rapitan für 88,50 Mt., Bootsmann und Roch für 41,60, 15 Matrofen für 340,05 Mf., 4 Leichtmatrofen und ein Junge für 38,80 Mt. Waren gefauft haben. In einem andern Falle fand ich für eine einzige Reise Bertaufe zu einem Gesamtpreise von 1002,25 Mt. Darunter befanden fich als Raufware Bemben, Schuhe, Seeftiefel, Sportshemden. Taschenmeffer, Kalkpfeisen, Zigarren, Tabak, andere Pfeisen und Strumpje. Die Preise erschienen mir, soweit sie spezifiziert maren, recht hoch, a. B. für zwei Baar Strumpje 5 Mt., für ein Baar Matrofenftiefel 28 .- Mt. Besonders hoch werden die Schiffsjungen genommen. So fah ich aus einer Abrechnung, daß einem Jungen von einem Kapitan für zwei Stangen Seife, ein Handtuch und für Schwefelhölzer 5 Dollar einbehalten worden find. Gin Matrofe hatte während einer Reife für 53 Mark Waren vom Rapitan gefauft. Auf einer Reise nach Auftralien - in diesem Falle handelt es sich um einen Flensburger Dampfer — find dem Kapitan 466,90 Mart von der Mannichaft für Getränke bezahlt worden. sogar vorgekommen, daß ein Kapitän seinen Leuten erklärte, daß er, nur wenn fie Ginmendungen gegen die Bobe der Raufpreise erhöben, Strafantrage ftellen wurde. Dafur, daß auch die Romit zu ihrem Recht fommt, hat ein anderer Kapitän gesorgt, der einen Schiffsjungen veranlagte, von ihm eine Rifte Zigarren zu taufen, die diefer dann wiederum seinem Kapitan als Geburtstagsgeschent überreichen mußte. Dem slop chess muß je eber befto beffer ein Ende gemacht werden.

Auch sonst kommen, wenn auch nur selten, Fälle vor, in denen der Kapitän seine Leute übervorteilt. Ich sühre hiersur zwei mir verbürgte Fälle an. In dem einen machte der Kapitän dem Koch einen Abzug von 100 Mark, weil dieser ein Schwein zu lange an Deck gelassen hatte. Das Tier brach nämlich auf seinen Spaziergängen an Deck ein Bein

und mußte geschlachtet werden, als es nur 100 Pfund wog. Hätte der Koch das Schwein eingesperrt, so wäre das Bein nicht gebrochen und das Schwein hätte es nach der Argumentation des Kapitäns auf 300 Pfund gebracht. Der Koch mußte daher die Gewichtsdifferenz mit 100 Mark tragen. Das geschah auf einem Bremer Schiff. In dem anderen Falle zog der Kapitän einem Jungen für eine wertsose Trosse, die dieser verstan hatte, 50 Mark ab.

Was die Selbstbeköstigung der Mannschaft angeht, so kommt sie naturgemäß nur bei der kleinen Fahrt vor, z. B. bei dem Eilschleppsienst der Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg und Rheinhäsen, außerdem auf den Salondampfern, Leichtern, Schleppern und Spezialsfahrzeugen für die Elbe und auf den Schiffen des Nordischen Bergungswereins. Auf den Leichtern erhalten die Matrosen an Lohn und Kostsgeld 88 Mark, die Köche 60 und 58 Mark, die Maschinisten 110 und 120 Mark, auf den großen Schleppdampfern bis 300 Mark. Die Bestsleute auf größeren Fahrzeugen erhalten 10 Mark mehr als die Matrosen. Die Führer der Fahrzeuge beziehen einen Monatsgehalt von 153 bis 300 Mark, je nach der Größe der Schiffe. Außerdem kommen gewöhnslich noch Überstunden, zum Teil garantierte Überstunden hinzu, auch Gratisstationen bei längerer Dienstzeit. So wenigstens bei der Amerikalinie. Auch steigt der Lohn der Matrosen nach einem Jahr um ein Geringes.

Bu der Heuer der Stewards find die Trinkgelder der Paffagiere hinzuzurechnen, die, je nach der Art des Schiffes, der Zahl und dem Thous der Baffagiere, verschieden boch find. Ginen Durchschnittsfag anzugeben, ift unmöglich. Man erzählt fich, daß auf Schnelldampfern bei den Stewards Jahresverdienfte bis ju M. 6000, bei ben Oberftemards bis zu M. 12000 vorkommen. Ein Badesteward der Amerikalinie fagte mir, daß er sein Jahregeinkommen auf M. 3600 fchate. Rammerstewards und Servierstewards gaben mir ihren monatlichen Berdienft mit 150-250 M. an, je nach der Jahreszeit finkend und fteigend. Aus eigener Erfahrung weiß ich, daß auf einer Fahrt von New Dort ein Teil ber Stewards ungemein reichliche Trinkgelber erhielt, fo daß fich bei einzelnen der Berdienft höher ftellte als der des erften Offiziers. Als ich einige Wochen später juructjuhr, mar der Dampfer schlecht befest, es waren feine Bergnügungsreisende, sondern vorwiegend Geschäfts= reisende an Bord, und da tam auf den einzelnen Steward nur ein fehr geringes Trinkgelb. Der Verdienst des Stewards wird nicht felten badurch geschmälert, daß er fehlendes Inventar zu erseten hat. Bei den größeren Reedereien ift es Brauch, den Stewards nach Beendigung einer

jeden Reise und Zwischenreise einen Betrag für sehlendes Inventar einzubehalten. In dieser Haftung der Stewards erdlicken diese mit Recht eine Unbilligkeit, da es gar nicht selten vorkommt, daß Passagiere Inventar zerbrechen oder gar stehlen und daß dann die Stewards die Schiffahrtsgeseschicht für die Versehlungen ihrer Passagiere schadlos halten müssen. Im allgemeinen aber wird das Einkommen der Stewards als ein recht gutes bezeichnet werden müssen.

Auch für Schiffsjungen und Matrosen kommen auf Passagierdampiern Trinkgelber vor. Auf den großen Amerikadampiern habe ich es wiedersholt beobachtet. Ebenso auf einem kleinen Englandbampier; in diesem Falle hauptsächlich als Entgelt für Besorgung des Gepäckes.

Daß die Schiffsmannschaft am Berge- oder Hilfslohn Anteil hatte, gehörte früher nur zu ben Ausnahmefällen. Bekanntlich billigen die Gerichte in Deutschland wie auch im Auslande für die Bergung eines Schiffes oftmals enorme Summen zu. Bisher konnte es borkommen, daß für die Mannschaft, die mit Todesverachtung, unter namenloser Anftrengung, viele Menschenleben und wertvolle Buter rettet, aus diefem großen Lohne fein Beller abfiel. Bielleicht, daß diefer und jener ein Chrenzeichen erhielt ober ein tleines Belogeschent, wenn es fich um ein frembländisches Schiff handelte und die Regierung des fremden Landes die mutigen Retter zu ehren sich verpflichtet fühlte. Wohl hatte das Sandelsgesethuch auch in der alten Faffung einen Bergelohn für die Mannschaft vorgesehen; aber dieses Recht war der Mannschaft vielfach durch die berüchtigten Klaufeln im Heuervertrage verkümmert worden. Bon den Rlaufeln, die bei hamburger Reedereien Brauch waren und erft mit der Inkrafttretung des abgeänderten handelsgesethuches am 1. April fortfallen mußten, habe ich die nachstehenden gesehen, welche zum mindesten ein historisches Interesse beanspruchen.

- 1. C. Andersen: "Mit Bezug auf Artikel 751 H.G.B. über Bergeund Hilfslohn wird dahin sestgestellt, daß in vorkommenden Fällen die Mannschaft daran keinen direkten Anteil nimmt."
- 2. Die Chinalinie: "Die Firma D'Swald & Co. bewilligen der Mannschaft 10 % derjenigen Bergungsgelder, welche die Reederei netto erhält."
- 3. Deutsche Levantelinie: "Die Mannschaft überläßt die Berteilung des Berges oder Hilfslohns der Reederei, ohne Rücksicht auf die gesetzlichen Bestimmungen und ohne jeden Rekurs an die Gerichte."
- 4. Gläfte & Hennings: "Die Mannschaft ift zu Bergungen und Hilfeleistungen verpflichtet, verzichtet aber auf Berge- und Hilfslohn zu Gunften der Reederei."

- 5. Robert M. Sloman & Co.: "Nach Abzug der gehabten Extraunkosten erhält die Reederei vom Geretteten 4/5, der Schiffer und die übrige Besahung 1/5. Die Berteilung unter die letztere ersolgt von seiten der Reederei nach Berhältnis der von den einzelnen bei der Bergung oder Hilseleistung bewiesenen Tätigkeit."
- 6. Hamburg-Kalkutta-Linie und Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft: "Artikel 751 wird aufgehoben, indem sich die Reederei die jedesmalige Verteilung von Berge- und Hilfslöhnen nach eigenem Ermessen vorbehält."
- 7. Woermann-Linie, Oftafrika-Linie und Hamburg-Südamerika-Linie: "Bom Berge- und Hilfslohn soll der Kapitän 1/10 und die Mannschaft ebensalls 1/10 erhalten, nach der Maßgabe, daß die Reederei zu bestimmen hat, wie letzteres Zehntel unter den Leuten zu verteilen ist."
- 8. Die Firma Laeisz und die Kosmos-Linie haben die gleichsautende Klausel wie unter 7 mit dem Unterschiede, daß für die Mannschaft 1/6 bestimmt ist.
- 9. Die Reederei Kirsten behält sich vor, den Anteil für die Mannschaft nach eigenem Ermessen zu verteilen.

Nach der vor dem 1. April 1903 geltenden Bestimmung des Handelsgesethuches wird der Berges oder Hilfslohn, so sern nicht durch Bertrag ein anderes bestimmt ist, in der Art verteilt, daß der Reeder die Hälfte, der Schiffer 1/4 und die übrige Besatung zusammen gleichsalls 1/4 erhalten und zwar soll die Berteilung nach dem Verhältnis der Heuer, die dem einzelnen gebührt, oder seinem Kange nach gebühren würde, ersolgen.

In Übereinstimmung mit der zum Segen der Seeleute höchst erfreulichen Bestimmung des § 1 Absat II 1 der neuen Seemannsordnung bestimmt das Handelsgesehduch in seiner neuen Fassung, daß in einem Berges oder Hilßsalle zunächst dem Reeder die Schäden am Schiffe und Betriedskosten ersett werden, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind, und daß von dem Reste der Reeder eines Dampsschiffes zwei Drittel, eines Segelschiffs die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besahung eines Dampsschiffs je ein Sechstel, eines Segelschiffs je ein Viertel erhält, und daß Vereinbarungen, welche diesen Vorschriften zus widerlausen, nichtig sind. Außerdem enthält das neue Geset die Besstimmung, daß der auf die Schiffsbesatung entsallende Betrag mit besstimmung, daß der auf die Schiffsbesatung entsallende Betrag mit bes

¹ "Die Borschriften bieses Gesetzes sind der Abanderung durch Bertrag entszogen, soweit nicht eine anderweitige Bereinbarung ausdrücklich zugelassen ist." (§ 1 Abs. II der neuen S.D.)

sonderer Berückfichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt wird. Diese Anordnung ift gleichsalls zwingenden Rechts und läßt vernünftiger Weise Spielraum dafür, daß die, welche beherzt, oftmals in größter Lebensgesahr, im Boote retten, mehr erhalten als die, welche über die Reeling gebeugt, dem aufregenden Schauspiel zusehn.

Kür Überstunden werden der Regel nach 40 Bi. bezahlt; nach dem Bericht der hamburg-Amerika-Linie bezahlt diese Gesellschaft für Leichtmatrofen und Jungen 30 Bf. Auf ben größeren Reifen machen die Matrofen gewöhnlich die meiften Überftunden, weil fie in tleinen Safen das Löschen und Laden besorgen; auf fürzeren Fahrten, vor allem aber auf den Schnelldampfern, können die Heizer am ehesten mit Überstunden Bei der Auszahlung der Überstunden hat fich oftmals ein Mißstand nach der Richtung gezeigt, daß über die Überstunden nicht ordentlich Buch geführt war und daß daher am Ende über die Zahl der Überstunden zwischen Kapitän und Mannschaft Streit entstanden ist. Um dem vorzubeugen, hat die Hamburg-Amerika-Linie ein von dem veritorbenen Wafferichout Tetens vorgeschlagenes Shitem befolgt. So oft nämlich Überstunden gearbeitet werden, trägt sie der Rapitan oder ein Diffizier in jedem Fall fofort in ein Buch ein, bas von dem betreffenden Schiffsmann unterzeichnet wird. Außerdem erfolgt die Auszahlung des Überftundenlohnes noch bor dem Berlaffen des Schiffes. Rach den bisber gunftigen Erfahrungen fann man nur munichen, daß diefes Spftem fich überall einburgert. Die neue Seemannsordnung begnügt fich mit der Anordnung, daß die Zahl der geleisteten Überstunden wöchentlich und spätestens am Tage nach bem jedesmaligen Berlaffen eines hafens in dem Abrechnungsbuch zu vermerken ift (§ 49).

Was das Jahreseinkommen angeht, so ist dasjenige des Matrosen im Jahre 1897 vor der Senatskommission auf 1000 M. geschätt worden, unter Berücksichtigung der Beköstigung, diese zu 1,20 M. für den Tag gerechnet. Rach der Ansicht der Hamburg-Amerika-Linie kam der Jahrese verdienst ihrer Matrosen auf 1100 M. unter gleicher Bewertung der Berspstegung. Möglicherweise stellt sich der Jahresverdienst heute noch unter sehr günstigen Bedingungen und in wenigen Fällen um 100 M. oder 150 M. höher. Die wichtige Voraussehung ist aber, daß der Matrose und ebenso der Heizer, sür den ein etwa um 100 M. höherer Jahrese betrag anzunehmen ist, daß ganze Jahr hindurch Arbeit sindet. Für den geschulten Seemann besteht regelmäßig reichliche Nachsrage, ja es herrscht sogar nicht selten Mangel an höher qualisizierten Seeleuten, an Unterossizieren, wie Bootsleuten, Segelmachern, Zimmerleuten. Ebenso

jehlt es oftmals an III. Maschinisten. Der beispiellose Aufschwung der hamburger Schiffahrt gibt die Erklärung für diesen Buftand. Die Lage der Induftrie fpielt nur infofern eine Rolle, als fie ben Schiffahrts. betrieb ungünstig beeinflußt und allein oder in Berbindung mit einer internationalen ungünstigen Lage zum Stillliegen von Handelsschiffen führt. Ende 1901 und im vergangenen Jahre haben derartige Momente hin und wieder zu einem Überangebot des rein seemännischen Bersonals geführt. Anders verhält es fich mit dem Maschinenversonal. Liegt Die heimische Industrie darnieder, so wendet sich eine große Bahl von Schloffern, Schmieden und ähnlichen Arbeitern ber Safenstadt zu, um als Trimmer oder Beiger anzumuftern. Gin Überangebot an Trimmern befteht dauernd; das erhellt ichon daraus, daß es den Reedereien meiftens möglich ift, Leute von besonderer Borbildung, wie Schmiede und Schloffer als Trimmer anzuheuern. Auf der andern Seite kehren die Heizer mit Vorliebe zu ihrem alten Beruf am Lande zurud, wiewohl Heizer, die jahrelang für dieselbe Linie jahren, nicht zu den Seltenheiten gehören. Sehr oft gibt ber Seemann fein Schiff beshalb auf, um nach feiner Beimat fahren ju können. Gine beträchtliche Bahl unserer Seeleute rekrutiert sich bon den Küsten der Oftsee. Da die Reedereien ihnen einen Urlaub nicht gewähren 1, fo ist ein Besuch ber Heimat und der Familie gleichbedeutend mit dem Verlust ihrer Stelle. Also trot der reichen Rachfrage ift die Beschäftigung des Seemannes felten eine ununterbrochene. Anderseits läßt sich nicht verkennen, daß die größten Schiffslinien darauf hinarbeiten, ihre Mannichaften bauernd zu beschäftigen, ichon aus bem Grunde, um einen tüchtigen Stamm von Seeleuten auszubilden und über ihn verfügen zu können. Bereinzelt ziehen die Leute eine Unterbrechung ihrer Tätigkeit einem Wechsel des Schiffes vor. Vornehmlich das Bedienungspersonal der Schnelldampser muftert während des Aufliegens des Schiffes nicht neu an, um wieder auf bas alte Schiff zu tommen, wo es auten Berdienst und auf den "Omnibusfahrten nach New York" auch viele Stammgäste findet.

Ich habe vordem von dem Jahresverdienst der Matrosen und Heizer gesprochen. Als Durchschnittseinkommen des Matrosen würde ich bei einer Durchschnittsarbeit von 10 Monaten, bei einer Durchschnittsheuer von 67,50 M., bei einem Berdienst an Überstunden von durchschnittlich

¹ Neuerdings gewährt die Hamburg-Amerika-Linie diesen Leuten, weil fie zu ben tüchtigsten und solidesten Clementen gehören, wenn irgend möglich, nach jeder zweiten Reise ohne Kürzung ihrer Bezüge einen Heimatsurlaub, um sie bei der Linie zu halten.

M. 80 im Jahre M. 755 annehmen; als Jahreseinkommen des Heigers M. 50 mehr, also M. 805. Lege ich für den Wert der Kost ebenfalls die Berechnung von M. 1,20 pro Tag zu Grunde, so komme ich auf M. 1115 bezw. M. 1165. Matrosen und Heizer sind in der überwiegenden Mehrzahl unverheiratet und leben, wenn sie hier an Land sind, meistens in Hausgemeinschaft mit ihrem Logiswirt, so daß freies Logis an Bord wohl zu berücksichtigen und nicht, wie es im Fragebogen kategorisch heißt, außer Ansah zu bringen ist. Die verheirateten Matrosen und Heizer müssen sür ihre jammervolle Wohnung in Hamburg durchschnittlich M. 250 zahlen. Kann die Frau nicht durch Arbeit in der Fabrik oder Reinmachen den Verdienst des Mannes erhöhen, so ist das Elend oft recht groß.

Für die Beurteilung der Brauchbarteit spielt die Fahrtdauer im allgemeinen eine Rolle, wie das jum Teil ichon aus dem Unterschiede ber Bagen hervorgeht. Bei einer dauern ben Anstellung fällt entscheibend ins Gewicht, wie fich der einzelne bewährt hat. Darüber vermogen fich die Offiziere, die Maschinisten und Oberstewards fehr wohl ein Urteil zu bilden. Die Mannichaft erhält bei mehreren Reedereien auch Zeugniffe über ihre Führung und Leiftungen. In diefem Bufammenhange verdient eine Stewardsichule Erwähnung, welche die Samburg-Amerika-Linie Anjang 1902 errichtet hat. Der Zweck diefer Schule ift, ichon befahrene Stewards und neu anzustellende Rrafte im befferen Service auszubilden und fie in der für ihre Tätigkeit nötigen Kenntnis der englischen Sprache zu vervollkommnen. Bei der Ginftellung der Stewards, befonders für die Schnell-, Reichspoft- und Postdampfer, werden diejenigen Leute am meisten berudfichtigt, die ein gutes Zeugnis diefer Schule vorweisen können. Die Dauer eines Kurfus ist auf 4 Wochen bei zweimal wöchentlichem Unterricht festgesett. Der Unterricht wird in dem Wartefaal der I. Rlaffe der Paffagierhallen auf dem großen Grasbroof an bestimmten Tagen nachmittags 4 Uhr abgehalten. Die Teilnehmer an einem Rurfus haben 5 M. ju bezahlen, welcher Betrag jedoch den Stewards nach Ablauf ihrer zweiten Reise zurückerstattet wird.

Schiffsjungen, Trimmer und Stewards werden vielsach unbesahren angemustert, und es gibt feine Reederei in Hamburg, die Unbesahrene prinzipiell ausschließt. Bei der Hamburg Umerika Linie wurden im Jahre 1902 740 unbesahrene Trimmer und 205 unbesahrene Jungen eingestellt; im Jahre 1901 1043 unbesahrene Trimmer und 378 unbessahrene Jungen.

¹ Siehe oben G. 147.

Die Anstellung als Leichtmatrofe ober Beiger ift stets davon abhängig, daß die Anzumusternden als Schiffsjungen oder Trimmer bereits gefahren find. So wenigstens bei ber hamburg-Amerita-Linie. Dagegen habe ich erfahren, daß bei anderen Linien nicht felten unbefahrene Trimmer als Heizer angemustert werden. Das hat leicht bedenkliche Folgen. Denn auf der Reise stellt sich fehr schnell heraus, daß der Heizer, ohne die Vorschule des Trimmers durchgekostet zu haben, auch nicht annähernd seinem in ben meisten Fällen so ungemein schweren Beruf gewachsen ist. Was bleibt da schließlich übrig, als daß den anderen Beigern die Arbeit jumachft? Denn lieber die Beiger bis jur Erschöpfung überanstrengen als die Fahrgeschwindigkeit mäßigen! Bei bem unfinnigen Refordsahren, welches, wie ich taum hervorzuheben habe, feine hamburgische Erscheinung, sondern ein Übel ift, an dem alle größeren schiffahrttreibenden Bolter die Schuld tragen, wird biefen Migftanden nur dadurch Abhilfe geschafft werden konnen, daß man für jede Reise reichlich Ersagmannschaften anmustert und gesetzlich festlegt, eine wie lange Fahrt als Trimmer nötig ift, um als Beizer beschäftigt werden zu konnen. Bu diefer Notwendigkeit drangt auch die Erfahrung, daß auf größeren Reisen Trimmer vielsach erfranken, bei der ungewohnten schweren Arbeit zusammenbrechen und so das Arbeitsquantum ihrer Kollegen erheblich ver-In ben ausländischen Safen, insbesondere New Dort, wird an Stelle ber befertierten Trimmer und Beiger, ber Rot gehorchend, alles mögliche Bolt angenommen; gescheiterte Existenzen aus allen Berufsständen, die es auch in der Neuen Welt zu nichts Gescheitem gebracht haben, bis= weilen auch Sandwerker und Farmer, die fich für einen Befuch in ihrer alten Beimat umfonst hinüber arbeiten wollen. Wie oft wendet fich ein folcher Trimmer, nachdem er einen Tag mit seinen unzulänglichen Kräften eine wahre Bollenarbeit verrichtet hat, an den Rapitan und bittet ihn inständigst, er möge ihn als Zwischendeder fahren laffen, er wolle gern die Baffagekosten tragen. Aber der Kapitan bleibt unerbittlich; denn schon im Interesse der Rameraden tann teines Angeheuerten Arbeit ent= behrt werden. Wenn ich nicht felbft, allerdings nur als Beschauer und auf kurze Zeit, mitten auf der Dzeansahrt im Maschinenraum gewesen und bei den Reffeln herumgefrochen mare, fo hatten feine Worte vermocht, mir das gange Entseten der Trimmerarbeit zu schilbern. Los diefer Menschen zu beffern, ift eine ernfte foziale Aufgabe. ringerung der Arbeitszeit, befferes Logis und beffere Roft find die wichtigften Poftulate. Weshalb fich nun ber Seemannsverband fo entichieben gegen die Beschäftigung von Schwarzen, Lastaren und Chinefen

in den Tropen wendet, ift mir nie flar geworden. Denn daß diefe Leute der Arbeit in den Maschinen- und Beigräumen unter so besonders ungünftigen Bedingungen wie in den Tropen beffer gewachsen find, kann nicht be= ftritten werden. Warum also unfere beutschen Arbeiter einer fo ungewöhnlich großen Gefahr für Gefundheit und Leben aussegen! Das einzige beachtenswerte Bedenken ift, daß der Berkehr mit diefen fremden Arbeitern und ihre Beschäftigung erschwert wird durch ihre absolute Untenntnis der deutschen Sprache. Doch kommt es allmählich auf, daß ein Obmann, der die nötigen Broden Deutsch oder Englisch kennt, als Bermittler die Schwierigkeiten wesentlich hebt. Es heißt wohl auch, den inländischen Arbeitern werde durch Heranziehung exotischer Arbeitskräfte die Erwerbsgelegenheit geschmälert. Das mag ja sein. Allein dieser Mangel wird mehr als aufgehoben durch die Bewahrung unferer Arbeiter vor jener für fie höchst gefährlichen Arbeit. Intereffant für die Beurteilung biefer Frage ist der Bericht des Kapitans der "Sambia" (Hamburg-Amerika-Linie), der vor einiger Zeit feiner Reederei mitteilte, daß er fich genötigt gesehen habe, in Songkong für die Rückreise dinefische Teuerleute und Trimmer anmuftern zu laffen, weil die europäische Befagung vor dem deutschen Konful in aller Form erklärte, ihre Arbeit der Sige wegen nicht mehr verrichten zu können.

In weiter Ferne winkt vielleicht eine radikale Resorm in der Arbeit des Kohlentrimmerns und Kesselheizens: die Ölseuerung sür Schiffsekessel. Über die Ölseuerung hat der Schiffsingenieur Ernst Foerster vor einiger Zeit im "Daheim" eine recht instruktive Abhandlung geschrieben, aus der ich einige Sähe entnehme.

"Wenn wir im solgenden einige der interessanten Bergleichszahlen aus diesem Gebiete geben, so sind dieselben als Mittelwerte der uns vorliegenden Statistiken der englischen und deutschen Bersuche aususassen: England hat sich zuerst systematisch mit der klüssigen Feuerung abgegeben; hier war es vor allem die Shell-Transport and Trading Company in London, die, als Hauptausbeuterin der ungeheueren Ölschäße Borneoß, an der Vervollkommnung der Brennersysteme 2c. gearbeitet hat. Man ist heute allgemein bei einer Einrichtung angelangt, welche darin besteht, das Öl aus zahlreichen Düsen unter die Kessel zu blasen. Der Rost, auf dem ehemals die Kohlen gebrannt wurden, wird mit einer Sorte von leicht ins Glühen geratenden Steinen belegt, um eine gleichmäßig verteilte Glut im Feuerraum zu erzielen und lokale, überstarke Ershigungen zu vermeiden, die den Kessel gesährden könnten. Die Heizer haben nun keine Arbeit weiter, als die Düsen zu regulieren und ihre

Dampfdrudmeffer zu beobachten. Jede mechanische Arbeit vor offenen Feuern, wie das Beschicken der Rofte, das Schuren, das Entfernen der Asche, fällt weg, und man kann nicht mehr auf das Unmenschliche und Lebenverfürzende des Schiffsheizerberufes hinweifen. Durchschnittlich konnte auf ölseuernden Schiffen die Besahungsstärke des Heizerpersonals auf ein Biertel bes bisherigen gefürzt werden. Neben den Beigern muß jedes Schiff eine Anzahl "Trimmer" haben, welche die Rohlen aus den Bunkern herbeischaffen. Auf den modernen Schnelldampfern, wo biefen Zwecken eine besondere Eisenbahn im Schiffsinnern dient, sind durchschnittlich 96 Trimmer angestellt. Diese Zahl könnte, wenn man sich für ein folches Schiff einmal die Ginführung der Ölfeuerung vorstellte. auf gehn bis zwölf Leute verringert werden, benen die Pflicht der Tantregulierung obliegt. Die Arbeit jener Trimmer in den Rohlenbunkern eines Dzeannrenners gesehen zu haben gehört zu den Erinnerungen, die einem neben all den Herrlichkeiten der Ozeanschnellfahrt immer wieder peinlich vor die Augen treten. - Die Verfonalfrage ift alfo offen= bar eine rein gunftige bei Ölfeuerung und auch der Wirtschaftlichkeit direkt dienend. Der Heizwert des fluffigen Brennstoffs ift gegenüber Rohle ein bedeutend vergrößerter, d. h. es kann die gleiche Menge Dampf, die 3. B. mit 100 Tonnen Rohle erzeugt wird, mit 69 Tonnen Öl entwickelt werden. 100 Tonnen Kohle nehmen etwa 140 Kubikmeter Raum ein, 69 Tonnen Öl beanspruchen aber nur 76 Rubikmeter Raum. Wir seben, wie evident die Vorteile in Raum und Gewicht find, benn es bedeutet dies ja, daß die Schiffe um den ersparten Betrag kleiner gebaut werden konnen, ohne das Geringste an Rugladejähigkeit zu ber-Rleinere Schiffe aber toften weniger und erforbern geringere, alfo billiger einzubauende Maschinenkraft.

"Ein sehr wesentlicher Faktor ist bei manchen Schiffsthpen die Liegezeit. Die stüffige Feuerung ermöglicht eine Abkürzung des Bunkerns auf ein Viertel der Zeit, da Menschenarbeit ganz sortsällt und Dampspumpen das Öl in die Käume wersen. — Wir wollen an dieser Stelle nicht weiter ins Detail gehen und uns auf diese allgemeiner interessanten Gesichtspunkte beschränken. Die Nachteile der stüssigen Feuerung liegen vor allem in ihrem Preise. Kohle kostet heute in Hamburg 14 Mk. pro Tonne, das gebräuchlichste Heizöl 55 Mk. Wenn der Umfang der Heizölverwendung trohdem schon heute recht groß ist, so liegt das an besonders günstigen Produktionsverhältnissen mancher Regionen. In den kapischen Gewässern und auf den Flüssen Südrußlands verkehren allein 800 Dampser, die reine Ölseuerung sühren. Die Shell-Transport and

Trading Company in London hat heute schon mehr als 25 große, 6000 Tonnen-Dampser mit Ölseuerung versehen und ist damit beschäftigt, ein System der Ölbeschaffung an den europäischen Küsten und den Berskehrsstraßen des Ostens ins Leben zu rusen. Auch die deutsche Handelssmarine versucht die Ölseuerung auf ihren Seedampsern, und die Hamsburg-Amerika-Linie hat mit der oben erwähnten englischen Gesellschaft bereits ein zehnjähriges Abkommen betreffend die Lieferung von Heizöl in Singapore, Colombo u. s. w. getroffen.

"Sehr energisch haben sich auch die Kriegsmarinen mit dem flüffigen Beigstoffe beschäftigt. Bier treten nun ja die wirtschaftlichen Gefichtspuntte gegenüber ben technischen fast gang jurud, und die letten ergeben an fich für Kriegsschiffe recht bedeutende Borteile. Wird doch bier jede noch fo fleine Gewichtsersparnis bankbar begrußt, welche verstärkter Pangerung ober Armierung zu gute kommen kann. Auch ift bei geeigneter Anlage der Bunter die Feuersgefahr teine größere, da bei Feuerausbruch die Entfernung ober Waffervermischung des Brennftoffs durch Bumpen leichter und schneller bewirft werden tann als bei Rohlen. Freilich leiden die jegigen Anordnungen in diefer Begiehung noch an Unvolltommenheiten, die vor allem darin gipfeln, daß Dl im Doppelboden unter den Reffeln gefahren wird, daß alfo bei Grundberührungen des Schiffes die unmittelbarfte Feuersgefahr befteht. Gin Vorteil der Ölseuerung für Kriegsschiffe besteht darin, daß für fie die bedeutende Abfürzung der Bunkerzeit von entscheidender Wichtigkeit werden kann, wenn es fich barum handelt, schnell marschbereit zu fein. Im augenblidlichen Stadium der Angelegenheit, die für die gesamte Schiffahrt jedenfalls von großer Bedeutung ift, muß man ichlieklich noch einem Umstande Rechnung tragen, der die Aussichten des Beigoles sowohl bei der Sandels- wie bei der Kriegsmarine nachteilig beeinfluft. Es ist dies die Schwierigkeit der Beschaffung im Kriegsfalle. Deutschland, das nörd. liche Rugland, Standinavien, Ofterreich, Frankreich und Spanien produzieren wenig Heizöl. Auch das füdliche Aufland tommt für groß angelegten Export von Beigol wenig in Frage. England beherricht bie Broduktion des brauchbarften Oles, Nordamerika produziert ebenfalls im Texasöl und ähnlichen Sorten ein verwendbares Öl. Reines Vetroleum kommt darum weniger in Frage, weil es zu teuer ist und vor allem feine "Bewegungsfreiheit" in den Seehafen des Bandelsverkehre hat. Das Übernehmen diefes Öls ift vielmehr an beftimmte, durch feuerfichere schwimmende Pontons abschliegbare Safenbeden gebunden - eine

Beschränfung, die, abgesehen vom Preise, schon allein das entscheidende Wort gegen die allgemeinere Berbreitung reben würde."

In der Samburger Sandelsmarine haben bistang nur die Woermannund die hamburg = Amerika = Linie Bersuche mit Olieuerungen gemacht. Die Amerika - Linie schreibt mir über das Ergebnis wörtlich: "Von den neueren Oftafia Dampfern der Gefellschaft find verschiedene für OI= feuerung eingerichtet worden und haben mit diefer Teuerung technisch befriedigende Ergebnisse erzielt, wenngleich die Versuche, bei diesem Verfahren die Ressel zweckmäßig zu konservieren, noch nicht abgeschlossen Wirtschaftlich erscheint diese Feuerung bisher nur bei einigen gang speziell dafür erbauten Dampfern, welche bie Erfahrungen ber erften DIfeuerungsversuche ichon benuten und das Beigmaterial auf ihrer Route besonders bequem und vorteilhaft beziehen konnten, gunftig. Allerdings bewirft diese Feuerung eine wesentliche Ersparung an Bersonal. Ein mittlerer Dampfer, der bei Rohlenfeuerung fechs Beizer und fechs Trimmer haben würde, kommt bei Ölfeuerung mit drei Leuten aus. Jedoch ist der Mechanismus tompligiert und neu, fo daß er - bisher wenigstens besonders intelligente und qualifizierte Arbeiter erfordert. Die Arbeit der Heizer auf den mit Öl geheizten Dampfern wird von Maschinenaffistenten geleiftet, mahrend Beiger die Arbeit der Trimmer tun."

Während des Aufenthaltes in den häfen wird, soweit ich erfahren fonnte, keine abweichende Bage bezahlt, auch nicht im Beimatshafen. Bei der hamburg-Amerika-Linie bleibt die gange Mannschaft, falls das Schiff nicht länger als acht Tage im Safen bleibt, meiftens bei der bisherigen Gage an Bord. Bei längerem Aufenthalt wird ein Teil der Mannschaft abgemuftert. Diefes Berfahren tann bei den Dampschiffreedereien als allgemein gultig bezeichnet werden. Dagegen wird ber Seemann auf Segelichiffen im hafen meistens sofort abgemuftert und erft turz vor der Ausfahrt wieder angemuftert. Das hat zur Folge, daß er mahrend der Liegezeit ohne Berdienst ift. Rach § 18 der neuen S.D. muß die Abmufterung erfolgen, fobalb das Dienftverhältnis beendet ift. Sie findet in der Regel ein ober zwei Tage nach Aufgabe des Dienstverhältnisses statt. Un sich konnte der Rapitan die Abmufterung zum Nachteil ber Mannichaft noch länger hinausziehen, jo bak es fich bei einer späteren Redaktion der neuen S.D. empfehlen wird, eine außerfte Frift festausegen. Borlaufig bietet ber § 54 der neuen S.D. dem Seemann einen gewißen Schut, da ihm von dem Zeitpunkt bes Dienstantrittes bis gur Abmufterung Befostigung für Rechnung bes Schriften CIV 1. Geefchiffahrt III 1.

Schiffes gebührt. Ob dieser Anspruch dem Schiffsmanne nur an Bord zusteht oder ob er eventuell den Anspruch auf den Geldwert hat, sagt das Gesetz nicht ausdrücklich. Wenn der Ausdruck Beköstigung für die erste Alternative spricht, so ist die Bestimmung um deswillen bedenklich, weil der Schiffsmann am Ende seines Dienstes das Schiff verläßt und es im höchsten Maße unpraktisch wäre, wenn er, um seine Mahlzeiten einzunehmen, jedesmal an Bord gehen müßte.

So oft das Schiff im Strom liegt, muß der Schiffsmann die Kosten für die Beförderung an Bord selbst tragen. Sie sind aber in Hamburg gering; nur während Eisganges sind sie mit Rücksicht auf die Gesahr und die besondere Mühe erheblich höher.

Eigentliche Tarifverträge find niemals geschlossen worden.

Auf die Sohe der Schiffsoffiziersgagen wirft eine Erhebung des Bereins der hamburger Schiffsoffiziere aus dem Jahre 1898 ein bemerkenswertes Licht. Aus den Abschriften der Reiseabrechnungen ergibt fich nämlich, daß bei der Südamerika- und der Rosmos-Linie die Unteroffiziere mehr als die II. Offiziere, die Bollmatrofen mehr als die III. und IV. Offiziere verdienten. Später hat die Sudamerifa-Linie die Offiziersgagen um etwas erhöht. Die Sloman Linie hat den Offizieren im Jahre 1900 bei richtiger Ladungsauslieferung Gratifikationen von 20. 10 und 5 Mt. monatlich jugejagt. Empfehlenswerter mare, wenn die Linie, welche die niedrigften Offiziersgagen zahlen foll, ohne befondere Bedingungen das Gehalt aufbefferte. Rach dem § 40 der neuen S.D. gilt der Überftundenlohn nicht für Schiffsoffiziere, es fei denn, daß er ausdrücklich vereinbart wird. Diefe Beftimmung ift bei den geringen Heuern der Schiffsoffiziere recht bedenklich. Es ift nun gegen die Zahlung von Überstundenlohn an Schiffsoffiziere ins Feld geführt worden, daß biefe Art ber Entlohnung fich mit ber fogialen Stellung ber Offigiere nicht vertrüge. Wie schwach dieses Argument ift, erhellt am deutlichsten daraus, daß der Berein Deutscher Kapitane und Offiziere zu hamburg in bestimmten Fällen für Zahlung von Überstundenlohn eingetreten ift. Bu welchen Refultaten biefe unverlangte Würdigung ber fogialen Stellung führt, erfieht man aber am beften aus den borftehenden bergleichenden Ergebniffen. Dag schließlich die ungunftige finanzielle Lage ber Schiffsoffiziere ber Disziplin am Bord nicht gunftig ift, leuchtet ohne weitere Beweisführung ein. Dazu tommt noch, daß der Schiffsoffizier oftmals feine Rammer mit einem Unteroffigier ober Steward teilen muß. Da geht benn der Reft der Autorität leicht verloren.

Arbeitszeit.

Es gibt auf Hamburger Schiffen drei Wachstfretem 1: das engliche System, Wache um Wache, bei der Hamburg Amerika Linie, zweitens das auf Segelschiffen übliche System und drittens ein gemischtes System. Beim Wache um Wache System, das vom 1. April 1903 ab nach der neuen Seemannsordnung für Deck- und Maschinendienst allgemein gilt, ist stets nur eine Wache an Deck, während die andere Wache Freizeit hat. Die Wachen dauern vier Stunden; die Abendwache von 4 bis 8 wird in zwei Halbwachen geteilt, von 4 bis 6 und 6 bis 8, damit die Zeiten jeder Wache ein um den anderen Tag wechseln.

Bei dem gemischten System wird auch Wache um Wache gegangen. Allein die 8 Uhr morgens-Wache bleibt bis 3 Uhr nachmittags, die 12 Uhr mittags-Wache bis 7 Uhr abends an Deck, so daß von 12 Uhr mittags bis 3 Uhr nachmittags und von 7 bis 8 abends beide Wachen an Deck sind. Wacheinteilung auf See auf deutschen Segelschiffen².

- 1. Wache: von Mittag 12 bis 4 Uhr,
- 2. " " Rachmittag 4 bis abends 8 Uhr, Abendwache von abends 8 bis Mitternacht 12 Uhr, Nachtwache von Mitternacht 12 bis morgens 4 Uhr, Morgenwache von morgens 4 bis 8 Uhr Bormittag, Bormittagswache von Bormittag 8 bis Mittag 12 Uhr.

Alfo fechs Wachen von je vier Stunden.

Bur Begehung dieser Wachen ist die Mannschaft eingeteilt in die Steuerbord- oder Kapitanswache und in die Backbord- oder erste Steuermannswache.

Stenerbordwache							
Auf Deck	Zur Ruhe						
7 Uhr abends bis Mitternacht 4 Uhr morgens bis 10 Uhr vormittags 12 Uhr mittags bis 8 Uhr abends 12 Uhr Mitternacht bis 4 Uhr morgens 7 Uhr morgens bis 3 Uhr nachmittags	Mitternacht bis 4 Uhr morgens 10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags, ober 11,20 Uhr bis 11,50 Uhr 8 Uhr abends bis 12 Uhr Mitternacht 4 Uhr morgens bis 7 Uhr morgens 3 Uhr nachmittags bis 6½ Uhr abends						

¹ Die Angaben über die Wachsteme ftuten fich auf die Vernehmungen vor ber Senatskommission.

² Bergl. Anl. 26 jum Protofoll der Senatstommiffion.

Bact bord wach e							
Nuf Deck	Zur Ruhe						
Mitternacht bis 4 Uhr morgens 7 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags 6½ Uhr abends bis 12 Uhr Mitternacht 4 Uhr morgens bis 10 Uhr vormittags 12 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und so weiter.	8 Uhr abends bis Mitternacht 4 Uhr morgens bis 7 Uhr vormittags 3 Uhr nachmittags bis 6½ Uhr abends 12 Uhr Mitternacht bis 4 Uhr morgens 10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags						

Es hat demnach jede der beiden Wachen von 48 Stunden oder 2 Tagen: $31^{1/2}$ Stunden zu wachen und $16^{1/2}$ Stunden für ihre Ruhe.

Die Mahlzeiten werden auf offener See und wenn die Witterungs- verhältnisse es erlauben von beiden Wachmannschaften zusammen eins genommen — und zwar von 7 bis $7^{1/2}$ Uhr morgens, von 12 bis $12^{1/2}$ Uhr mittags und von $6^{1/2}$ bis 7 Uhr abends, also gleich nachdem der bis 7 Uhr morgens, bis 12 Uhr mittags und bis $6^{1/2}$ Uhr abends unter Deck gewesene Teil der Mannschaft geweckt worden ist. Während solcher Zeit befinden sich von der Mannschaft nur der Mann am Ruder und der Ausgucksmann auf Deck, die essen, sobald der übrige Teil der Mannschaft mit dem Essen sertig und auf Deck gekommen ist.

Von 7 Uhr vormittags bis 10 Uhr vormittags, von 12 Uhr mittags bis 3 Uhr nachmittags und von $6^{1/2}$ bis 8 Uhr abends ist sonach die Gesamtmannschaft eines deutschen Segelschiffes auf See wach und zur Verfügung.

Bei schlechtem Wetter wird in der Regel gleich nach Beendigung der Mahlzeiten der betreffenden Bache die Erlaubnis gegeben, sich unter Deck begeben zu dürfen.

Auf englischen Segel= wie Dampfschiffen wird der Decksmannschaft Wache um Wache gegeben, wie es der Seemann nennt, das heißt, die Wache, welche auf Deck war, geht unter Deck, sobald die unter Deck gewesene Wache auf Deck kommt. Die Mahlzeiten nehmen die Mannschaften auf englischen Schiffen stets getrennt ein. Die auf Deck kommende Wache hat gegessen und die abgelöste Wache ist sofort nach erfolgter Ablösung.

Die Maschinenmannschaft auf englischen und deutschen transozeanischen Schiffen ift in drei Wachen eingeteilt, die sich regelmäßig von vier zu vier Stunden ablösen, so daß auf solchen Schiffen auf eine vierstündige Arbeitsdauer eine achtstündige Ruhe folgt, jedoch hat die von der Ruhe kommende und zur Ablösung antretende Wache, ehe sie die Arbeit im Maschinenraum übernimmt, die Asche aus dem Maschinenraum aufzuwinden und über Bord zu wersen.

In der europäischen Fahrt ift die Maschinenmannschaft in zwei Wachen geteilt, die sich von vier zu vier oder von sechs zu sechs Stunden ablösen. Das Aschewinden hat auch hier vor dem Anstreten im Maschinenraum zur neuen Wache zu geschehen.

Auf deutschen Dampfschiffen wird der Deckmannschaft auch Wache um Wache gegeben, gleichwie auf englischen Schiffen.

Auf den Laeiszschen Schiffen wird im Hasen von 6 bis 8 Uhr gearbeitet, die Pausen dauern von 8 bis 8½ und 12 bis 1 Uhr. Rachmittags ist eine Besperpause von 20 Minuten, ebenso bei der Amerika-Linie. Wird nach 6 Uhr gearbeitet, so wird Überstundensohn bezahlt. Fällt bei der Amerika-Linie die Besperpause fort, so wird um 5½ Uhr Feiersabend gemacht. In auswärtigen Häsen sindet außerdem vielsach ein einsoder zweistündiges Wachegehen statt, die als Überstunden nicht gerechnet werden.

Es ist richtig, daß durch den unvergleichlichen Aufschwung der Technif die Arbeit an Bord vielsach eine leichtere geworden ist. Parallel damit geht aber Berminderung der Mannschaft, so daß schließlich alles beim alten geblieben ist.

Es kommt oft vor, daß einzelne Schiffsleute nur tagsüber arbeiten (Tagelöhnerei), während sie die ganze Nacht schlasen können. Dieses System ist bedenklich, weil dann leicht während der Nacht zu wenig Personal an Deck ist, wodurch die Sicherheit der Schiffe gefährdet wird. Andererseits gibt es Fälle, wo die Tagelöhnerei am Plaze ist, wenn beispielsweise der Zimmermann außerhalb seiner Wache notwendige Arbeiten am Tage zu verrichten hatte.

Es kommen bereits drei Wachen auf den Schiffen der Südamerikaschinie vor. Diese Einteilung hat zur Folge, daß jeder Offizier in der Theorie 8 Stunden wacht und 16 Stunden ruht. Dabei ist aber zu bedenken, daß der Offizier neben seiner Wachtätigkeit an Journalssührung und sonstigen Nebenarbeiten mancherlei zu tun hat. Dieses Dreiwachesystem ist auch von der Hamburg-Amerika-Linie an der westeindischen Küste eingeführt. Voraussehung für das System ist sreilich, daß der dritte Offizier ein ersahrener, zum Wachegehen geeigneter Seesmann ist, durch dessen Anstellung der Reederei natürlich besondere Kosten erwachsen. Jedoch verlangen die größeren Reedereien schon jeht von

allen Schiffsoffizieren ohne Unterschied, daß fie die Schifferprüfung bestanden haben.

Was das Maschinenpersonal angeht, so ist ja nach der neuen Seemannsordnung der Dienst in transatlantischer Fahrt in drei Wachen eingeteilt. Diese Einrichtung hat übrigens schon seit Jahren auf den größeren Fahrten bestanden. Auch war die jetzt gesetzlich sestgelegte Berspslichtung eingesührt, nach der die ablösende Wache das vor der Ablösung ersorderliche Aschehieven besorgen müsse, wodurch wohl 3/4 Stunden verloren gehen. Es kommt sogar vor, daß besonders im Ansang der Reise, wenn die Leute noch nicht eingesahren sind, der Oberheizer beträchtlich länger beim Aschehieven beschäftigt ist. Häusig muß auch dieser oder jener Trimmer nach Beendigung der Wache noch arbeiten, weil die Kohlen, die er herangebracht, nicht ausreichen. Fällt diese Zeit vor dem Mittagesessen, so kann es zur Folge haben, daß ihm das Mittagessen entgeht.

Die Stewards tennen fein Wachinftem. Mit ihrer Arbeitszeit verhält es sich ähnlich wie vor der Abanderung der Gewerbeordnung mit ber Beschäftigung ber Rellner am Lande. Abgesehen von ihrer Tagesarbeit find fie noch verpflichtet, wenigftens auf größeren Baffagierdampfern, Nachtwache zu gehen. Sie muffen vor allem mit Ruckficht auf Feuers= gefahr nachsehen, ob alles in Ordnung ift. Wie fehr dabei der einzelne angestrengt wird, richtet sich nach der Zahl der Stewards. Aber ihre muden Gefichter zeigen, wie schlimm es mit ihrer Nachtruhe beftellt ift. Es ift bringend ju munichen, daß eine Novelle jur neuen Seemannsordnung hierin Abhilfe schafft. Wenn auch die Stewards ein verhältnis. mäßig hohes Einkommen haben, so folgt daraus doch nicht, daß fie willfürlich lange beschäftigt werden durfen. Wie mit der Arbeitszeit, fo ift ber Steward auch mit dem Logis gang besonders übel daran. Wo ich Stewardslogis gefehen habe, waren fie völlig ungureichend. Dag man über die Stewards bei der Reform der Seemannsordnung einfach jur Tagegordnung gegangen ift, erklärt fich jum Teil wohl baraus, daß ichon aus unbegreiflichen Grunden die technische Rommiffion verfaumt hatte, fich ihre Beschwerden vortragen ju laffen.

Nach der alten Seemannsordnung ist der Schiffsmann, wenn das Schiff in einem Hasen liegt, nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Streitigkeiten über sogenannte Überstunden waren vor dem Seemannsamt beständig an der Tagesordnung. Um sich gegen Forderungen der Seeleute aus Überarbeit zu sichern, hatten die meisten Hamburger Reedereien Überstundenklauseln eingeführt. In diesen Klauseln wird ostmals so viel als dringende Arbeit spezisiziert, daß

dadurch die ganze Bestimmung von den Überstunden illusorisch gemacht wird. So heißt es in einer Klausel: Überstunden beim Laden und Löschen sind nicht zu verweigern; andere Klauseln verpslichten die Schiffsleute schlechthin, jederzeit im Hasen zu arbeiten. Sehr umstritten war und wird auch in Zukunst die Frage bleiben, was unter dringenden Fällen zu verstehen ist. Das Hamburger Seemannsamt hat alle Arbeiten zur Erhaltung des Schiffes — seemännisch Notarbeit genannt — sowie die Arbeiten, welche sür die Weiterreise des Schiffes notwendig waren, als dringend angesehen. Wenn also nach zehnstündiger Arbeit das Seeklarsmachen ersolgte, galt dieses nicht als Überarbeit.

Bu den Bestimmungen über die Arbeitszeit schreibt mir ein Kapitän: "Der § 31 der alten Seemannsordnung hat zu vielen und berechstigten Klagen Anlaß gegeben.

"Wenn das Schiff im Hafen liegt." Um überhaupt Überstunden zu machen, muß also das Schiff liegen, d. h. vor Anker, oder vertäut sein. Da aber wohl die Hälfte aller Fahrt "Rüstensahrt" im weiteren Sinne des Wortes ist, so war selten auf die Klagen des Antragstellers einzugehen, wie solgendes Beispiel zeigt.

"Matroje ift auf der Steuerbordwache:

12 Uhr nachts bis 4 Uhr morgens Wache an Deck (Ruder, Ausguck). 4—5 jur Roje.

5 all hands. Anter flar, Flaggen 2c.

685 Fall Anker und Deckwaschen bis 7 Uhr.

7 Löschen bis 8.

8 Frühstück.

830 Löschen bis 12.

12 Schaffen und weil die Arbeit drängt,

1280 Löschen und weil die Arbeit drängt, keine Besper, sondern es wird durchgearbeitet bis

780 Abendbrot.

750 Schiff feeklar; Anker auf.

8 abends zur Koje (b. h. die Backbordwache; er bezieht die Wache an Dect).

Bei Berechnung von Überftunden murden gezählt:

bon 6^{85} bis 8 morgens $1^{1/2}$ Stunden, , $8^{1/2}$,, 12 mittags $3^{1/2}$,, , $12^{1/2}$,, $7^{1/2}$ abends 7 ,,

Bufammen 12 Stunden,

also 2 Überstunden.

Der Matroje der Steuerbordwache zählt dagegen:

"Aber weiter: Er geht um 8 Uhr abends auf Wache und muß bis 12 nachts steuern, Ausguck halten, eventuell Deck waschen usw., dann zur Koje und 4 an Deck; das Schiff ist bis zum nächsten Hafen gesahren, und hier wiederholt sich dieselbe Tageseinteilung, so daß der Schiffsmann an der Küste selten mehr als 10 Stunden Ruhe in 48 Stunden hat.

"Es ist ein Jammer, daß der Seemann diese surchtbare Überanstrengung durch Bezahlung der Überstunden ausgeglichen wähnt.

"Und das wird nach dem 1. April 1903 so bleiben, denn das Wort "schuldig" i findet sich nur noch in den §§ 100 und 101 der neuen Seemannsordnung. Der § 96 der neuen Seemannsordnung ist in der unklaren Fassung des entsprechenden § 84 der alten Seemannsordnung geblieben. Die Weigerung, Überstunden zu machen, wurde stets als Unsgehorsam gegen den Dienstbesehl angesehen. Das wird auch unter der Herrschaft des neuen Gesetzs so bleiben.

"Eine Strasandrohung für den Kapitän finde ich weder bei § 35 noch bei § 37 Abs. 1 der neuen Seemannsordnung, wodurch beide illusorisch werden. Wenn nämlich der Kapitän eine Forderung entgegen dem klaren Ausdruck des Gesetzes stellt, macht er sich nicht strasbar, wohl aber der Schiffsmann, der dieser Gesetzübertretung nicht solgt.

"Eine kleine Besserung ist in der neuen Seemannsordnung gegen früher eingetreten, insosern die Worte "oder auf der Reede" aufges nommen sind."

Rach der Meinung desselben Kapitans mußte sich eine Reform in solgenden Richtungen bewegen:

- 1. Da eine Maximalarbeitszeit tatsächlich nicht besteht, so ist die Einführung einer Mindestruhezeit auch für den Schiffsmann ein dringendes Bedürfnis.
 - 2. Die Minderjährigen sind besonders ju schüten.

¹ Jm § 35 ber neuen Seemannsordnung heißt es: "Liegt das Schiff im Hafen oder auf der Reede, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schulbig, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten u. s. w."

- 3. Der Schiffsmann ist auf die Zulässigfeit von Überftundenverweigerung besonders hinzuweisen; entsprechende Underung des Gesehes.
- 4. Dringender Fall ift als "bei drohender Gefahr" zu interpretieren. Die Mannschaft in Hamburg zum Stauen zu verwenden, ist fast gänzlich abgekommen. Als ortsüblich gilt in Hamburg, daß außer der zehnstündigen Arbeitszeit eine Wachzeit von zwei Stunden geleistet werden muß.

Die neuen Bestimmungen über Arbeitszeit und Sonntagsruhe im Safen bedeuten für die Mannichaft einen unverkennbaren Fortichritt. Ob jedoch den Schiffsoffizieren durch die neue Bestimmung, daß ihnen im Bafen und auf der Reede eine Ruhezeit von mindeftens 8 Stunden innerhalb jeder 24 Stunden zu gewähren ift, viel geholfen wird, muß fehr bezweifelt werben. Um beften mare, man ftriche die Worte "im Safen und auf der Reede" und fügte ftatt beffen bingu, daß die 8 Stunden mindeftens jede zweite Nacht in die Zeit zwischen 8 Uhr abends und 8 Uhr morgens fallen muffen. Bur Durchführung diefer Abanderung ift das Dreiwachenfhitem auch fur Offiziere notwendig, und es ift felbst auf Schiffen, die nur mit zwei Offizieren fahren, zu ermöglichen durch freiwillige Ubernahme der ersten Wache von 8 Uhr abends bis 12 Uhr nachts durch den Rapitän, ein Ausweg. den eine Reihe von Kapitänen bereits aus freien Stücken gewählt hat. Bei dem früher und auch nach dem 1. Abril 1903 geltenden Wachinftem ift die Befahr eine nicht geringe, daß die Offigiere sich berart überarbeiten, daß es ihnen schwer fällt, sich während ihrer Wache wach zu halten. Dit muß ber Steward mehr als einmal ftarten Raffee bringen, damit bem wachhabenden Offizier nicht bor Ermudung die Augen zufallen. Fälle von Übermudung find leider nicht felten. Mir ift aus einer Verhandlung vor dem Wafferschout jolgender Fall bekannt:

Der zweite Offizier ist von seinem Kapitän angeklagt, weil er auf der Brücke geschlasen habe. In der Urteilsbegründung ist ausgesührt: Wenn der zweite Offizier nach achtzehnstündiger Arbeitszeit im Hasen auf der Brücke später eingeschlasen war, so ist dieses nach Sachlage entsichuldbar, und der Angeschuldigte war nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, den Kapitän, wie geschehen, zu bitten, ihm die Wache abzusnehmen, da er sonst in seinem übermüden Zustande durch die dadurch hervorsgerusene Unausmerksamkeit leicht das Schiff hätte in Gesahr bringen können.

Die Einführung bes Dreiwachenspstems in transatlantischer Fahrt und eine tüchtige Aufbesserung der Gagen werden den unerfreulich starten Zug deutscher Schiffsoffiziere nach englischen Reedereien bald hemmen. Bis vor kurzem war noch ein arger Übelstand, ganz besonders bei der Hamburg - Amerika - Linie, der, daß den Schiffsoffizieren am Lande ein zu furzer Urlaub bewilligt murbe. "Go ift es denn," wie es in einem Schreiben des Schiffsoffiziers=Vereins an die Amerika-Linie hieß, "sehr häufig vorgekommen, daß Schiffsoffiziere nach vollendeter längerer Reise wieder in See gegangen find, ohne in der Zwischenzeit mehr von ihrem Baterlande gefehen zu haben als die nächste Umgebung bes Schiffes, d. h. ben Rai, an welchem dasselbe lag. Familienväter bekommen unter folchen Umftanden ihre Lieben monatelang nicht anders als nur am Abend, ihre Rinder nur schlafend zu feben." Bereits vor diefer Gingabe bat die Linie zwei Offiziere ausschließlich für den Wachdienst im Safen angestellt. Aber die Zahl erwies sich als gänzlich unzureichend. Erst seitdem weitere vier Bachoffiziere hinzugekommen find, haben fich die Berhältniffe bei ber Umerita-Linie foweit gebeffert, daß fraffe Falle, wie die in bem Schreiben geschilderten, unmöglich geworden find. — Nichts ift gefährlicher für die Sicherheit der Schiffe als Überburdung und Ermudung der verantwortlichen Navigateure. Biel wird auch verschuldet durch unvollkommene Einrichtung der Rommandobrude, die fich merkwürdig genug heute noch meiftens in demfelben dürftigen Buftande befindet wie vor 40, 50 Jahren. Daß fich in diefer Begiehung viel beffern läßt, zeigen neuerdings ameri= fanische Dampfer. Auch bei der Übergabe der Bache wird oft gefündigt.

Bu ben Bestimmungen, die in der alten Seemannsordnung nur auf bem Papier ftanden, gehörte auch ber § 40. Diefer Paragraph enthielt die verständige Vorschrift, daß, falls die Bahl ber Mannschaft fich mahrend der Reise vermindert und nicht wieder erganzt wird, die badurch ersparten Beuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Berhältnis ihrer heuer zu verteilen fei. Das Schlimme war nur, daß durch Berträge anderes ausbedungen werden konnte! Und von diesem Recht hatten die Hamburger Reeder in Klaufeln ergiebigen Gebrauch gemacht. Übelftande hat das neue Gefet ein Ende gemacht. Aber eine andere Borschrift ift geblieben: Gin Unfpruch auf die Berteilung foll nicht ftattfinden, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichen herbeigeführt ift und die Sachen bes entwichenen Schiffsmanns nicht an Bord gurudgeblieben find. Run ift aber ber regelmäßige Fall ber, daß die Bahl der Mannichaft fich durch Defertion vermindert. Wie aber foll die treue Mannschaft das Mitnehmen der Sachen in anderer Weise verhindern als baburch, daß fie eine argwöhnische Kontrolle ausübt? Bum mindeften ist eine solche Begleiterscheinung eine höchst unersreuliche. Zu erwarten ist aber, daß die Mannschaft auch in Zukunst an solche Kontrolle nicht denkt, daß sie aber andrerseits kein Berschulden an der Desertion der übrigen trägt und daß dann, einer fünstlichen Fiktion zuliebe, die zuverlässige Mannschaft um die ihr gebührende Lohnerhöhung fommt. Solange diese Einschränkung im Gesetze steht, wird der ganze Paragraph ein wertloses Dekorationsstuck bleiben.

Ebenso unberechtigt erscheint mir, einen Schaben, der dem Reeder durch Schmuggel eines einzelnen Seemanns entsteht, auf die gesamte Schiffsmannschaft abzuwälzen. Das Geseth bietet zu diesem Berfahren freilich teine Sandhabe. Aber die Reedereien haben durch Rlaufeln zum Seuervertrage diefes Spftem eingeführt. Die Reederei Rob. M. Sloman & Co. drudt das folgendermaßen aus: "Sollte jemand von der Mannichaft im Auslande durch Schmuggelei dem Schiffe Geldstrafen und sonstige Untoften verursachen, so wird die gange Mannschaft dafür in Anspruch genommen, d. h. einer für alle und alle für einen verantwortlich gemacht werden." Ahnlich lautet die Klaufel der Woermann- und Oft-Afrika-Linie: "Falls jemand von der Mannichaft im Austande schmuggelt ober Handel treibt und bem Schiffe badurch Strafen und Unkoften ober Aufenthalt verurfacht, hat die ganze Decks- respektive Maschinenannschaft dieselben ju bezahlen, wenn das Buthaben des betreffenden Schmugglers dazu nicht ausreicht oder der Betreffende nicht entdeckt wird." — Welches Recht hat der Reeder, einen folchen Schaden einem absolut unbeteiligten Schiffsmann aufzuburden? Wie, wenn ein Rapitan ichmuggelt, muffen alsdann die Offiziere mit leiden? Die Reedereien mogen diefe Klausel im vermeintlichen Interesse der Disziplin eingeführt haben. Unbilligkeit ist aber nicht geeignet, die Disziplin ju festigen.

Heuerwesen.

In den schon erwähnten Berhandlungen 1 der Senatskommission haben die Erörterungen über das Heuer- und Schlasdswesen einen breiten Raum eingenommen. Zu der Zeit, als die Senatskommission die Außstunstspersonen vernahm, war bereits mit dem alten Brauch der Stellenvermittlung zum Teil gebrochen worden. Seit dem 1. November 1897 hatte nämlich der Verein Hamburger Reeder eine Heuerstelle errichtet, nachdem bereits seit dem Jahre 1888 die Hamburg-Amerika-Linie die Ansheuerung zum Teil durch ihr eigenes Bureau besorgen ließ. — Über das Heuerbureau des Vereins Hamburger Reeder ist ein Jahresbericht nicht versöffentlicht worden. Handschriftliche Daten habe ich auch durch Vermittlung der Amerika-Linie nicht erlangen können. — Durch diese Neueinsrichtungen sind die Übelstände, die sich mit dem Heuerbaswesen verknüpsen,

¹ Siehe S. 154.

keineswegs aus der Welt geschafft worden. Sanz abgesehen davon, daß ein Teil der Reeder sich auch nach Einrichtung des Heuerbureaus des Bereins Hamburger Reeder der Heuerbase bedient.

Die Tätigkeit der Seuerbase besteht darin, daß fie die Leute für die Reeder anmustern. Nach der Anmusterung stellen sie sogenannte Vorschuß= oder Advancenoten aus, oder sie geben den von ihnen angeheuerten Seeleuten baren Borfchuß. Geld wie Note gebraucht der Seemann für die Beschaffung der notwendigsten Ausruftungsgegenstände. Borichugnoten find auf den Inhaber der Note oder an Order gestellt, werden aber erft bom Beuerbas anerkannt, fobald ber Seemann mit bem Schiffe Curhaven oder den fonft genannten Safen verlaffen hat. liegt auf der Sand, daß die Beuerbase infolge folder Borichufgahlung ein gewisses Risito lausen, und es ist ebensowenig überraschend, daß dieses tatfächliche Rifiko nicht wenigen Heuerbasen und den mit ihnen eng verbundenen Schlafbafen und Bandlern ein willtommener Bormand ift, die Seeleute nach allen Regeln ber Runft auszubeuten. Schon por biefer Rommiffionsverhandlung waren die Migstande im Beuer- und Schlafbaswefen den Samburger Behörden nicht verborgen geblieben. Man hatte versucht, die Schäden dadurch einzudämmen, daß man auf dem Gewerbebetrieb der Heuerbase die Bestimmung des von der Polizeibehörde erlassenen Reglements für die Stellenvermittler vom 10. März 1893 zur Anwendung brachte. Die wefentlichen Beftimmungen diefes Reglements find, daß die Stellenvermittler genau Buch führen, daß fie weder im Befchäftslotale noch in unmittelbarer Berbindung mit demfelben Baft- und Schantwirtschaft betreiben, noch auch Stellensuchende bei fich in Logis und Rost nehmen durfen. Außerdem find die Beuerbafe durch diefes Reglement verpflichtet, einen Gebührentarif aufzustellen. Gin folcher ift auch zu stande gekommen. Danach haben Matrofen, Beizer und Trimmer bei einem Borichuf bis jur Sobe einer halben Monatsgage 5 Mf., bis ju einer Monatsgage 6 Mf. und bei mehr als einer Monatsgage 9 Mf. zu zahlen. Bleibt ber Seemann bei feiner zweiten Reife bei berfelben Reederei und auf demfelben Schiffe, fo hat er für die neue Anmufterung 3 Mt. zu zahlen, bei Auszahlung von mehr als einer Monatsgage 6 Mt. Bergütung irgendwelcher Art für den Fall, daß die Heuerbase die ibeziell gewünschte Stelle beforgen, find verboten.

Für die Art der Einwände, die gegen das Schlaf- und Heuerbaswesen von der seemännischen Bevölkerung erhoben worden sind, und für das Maß ihrer Berechtigung ist der Bericht der Senatskommission ein wichtiges unparteiisches Dokument, so wichtig, daß es an dieser Stelle keineswegs sehlen darf: "Seit langer Zeit wird hier in Hamburg wie in den meisten anderen Häsen des In- und Auslandes in immer steigendem Maße aus den Kreisen der Seeleute die Klage laut, daß sie in unerhörter Weise von den Heuerbasen in Verbindung mit Schlasbasen und Händlern auszgebeutet würden und daß sie diesen Leuten solange wehrlos preisgegeben seien, dis nicht mit dem System der Anheuerung durch Heuerbase ends gültig gebrochen sei und die Anheuerung allgemein durch Heuerbureausersolge. Diese Klagen sind auch vor der Kommission zu lebhastem Aussdruck gelangt. Die Seeleute sührten dabei etwa solgendes aus:

"Der Gebührentarif ber Beuerbase fei schon an fich übermäßig boch und ftebe in teinem Berhältnis ju ihrer Mühewaltung, trogbem werde er fo oft überschritten, daß feine Innehaltung geradezu die Ausnahme bilde. Gin jeder miffe, daß neben der tarifmäßigen Gebühr ber Regel nach eine besondere, oft recht bedeutende Bergutung zu gahlen fei und ein Seemann, der fich hierzu nicht verstehe oder fich gar beklage, keine Ausficht auf fünftige Berücksichtigung habe. Es fei fast unmöglich, hiergegen mit Beschwerden an die Offentlichkeit hervorzutreten, wenn man fich nicht Magregelungen der schlimmften Art feitens der Beuerbase ausfeken wolle. Zwischen den Beuerbafen und den Schlafbafen beständen die enaften geschäftlichen Beziehungen, deren 3med die Ausbeutung ber Seeleute fei. Der Heuerbas bevorzuge in erster Linie diejenigen Seeleute, welche bei den ihm befreundeten Schlafbasen wohnen; seine erste Frage gehe beshalb dahin, wo der betreffende Seemann logire. Wohne er bei Privatleuten oder bei einem Schlafbas, ju dem der heuerbas nicht in Beziehung stehe, so werde er nicht weiter berücksichtigt. Seeleute feien deshalb genötigt, immer wieder diejenigen Schlafbafe aufzusuchen, welche von dem Seuerbas begunftigt murden, auf deffen Bermittelung fie gur Erlangung einer neuen Beuer angewiesen feien. Folge biefer Unfreiheit in ihren Entschließungen fei Übervorteilung und Musnuhung durch den Schlafbas, ber auf jede Weife bemuht fei, ben Seemann ju üppigem Leben und jur Bergeudung feiner muhfam ber-Dienten heuer zu verleiten. Dabei feien Unterfunft und Berpflegung ichlecht und teuer. Das Treiben des Schlafbafes werde dadurch unterftugt und erleichtert, daß fein Freund, ber Seuerbas, ben Seemann folange auf eine neue heuer warten laffe, bis der lette Rest des ersparten Belbes vertan und ber Seemann auch wohl bis zur Sohe bes bei ber Wiederanheuerung zu erwartenden Vorschusses bei dem Schlasbas in Schulden geraten fei und diefer nun felbst muniche, den Mann, an dem nichts mehr zu verdienen fei, wieder los zu werden. Sabe der Seemann

Schulden beim Schlasbas gemacht, so behalte der Heuerbas die Vorschußnote ein und händige sie kurzer Hand dem Schlasbas aus; der Seemann
müsse dann sehen, wie er sich die Ausrüstung zur Reise verschaffe. Meist
halte auch der Schlasbas selbst ein mehr oder minder großes Lager von
Ausrüstungsgegenständen, und der Seemann sei genötigt, seinen Bedarf
zu teuren Preisen, die in keinem Verhältnis zu dem Wert der Ware
ständen, von ihm abzunehmen, wenn er sich nicht den Schlasbas zum
Feind machen wolle. Als Gegendienst für die Leistungen des Heuerbases übernähme der Schlasbas die Fürsorge, daß der wieder angeheuerte
Mann nicht entweiche und seinen Dienst rechtzeitig antrete, und unterstütze den Heuerbas in der Beschaffung von Leuten, wenn die Nachsrage
nach Arbeitskrästen das Angebot übersteige; die sogenannten Kunner¹,
welche aus die Stellenbesetzung erheblichen Einsluß hätten, wollten sür
ihre Bemühungen von dem Seemann bezahlt sein.

"Auf die Tüchtigkeit der Leute lege der Heuerbaß keinen Wert; er sei auch meist gar nicht in der Lage, diese zu beurteilen, da er nur außnahmsweise auß dem Seemannsstande hervorgegangen sei. Bevorzugt werde derjenige, der am meisten Geld in die Taschen der Schlas- und Heuerbase sließen lasse. Durch die Heuerbase werde ein großer Teil unbesahrener Leute angenommen, die die Arbeit nicht verrichten könnten und den übrigen Leuten den Dienst erschwerten. Außwärtige Seeleute würden zur Desertion verleitet, und durch Bestechungen aller Art werde ein häusiger Wechsel der Schissbesahung herbeigesührt, damit eine größere Anzahl von Stellen zu besehen sei und der Verdienst der Heuerbase sich mehre. Gerade die ordentlichen Seeleute würden von den Heuerbasen zurückgeseht, und die besseren Kräste gingen ins Ausland. Es sei soweit gekommen, daß die Seeleute sich häusig garnicht mehr persönlich um eine Heuer bemühten, sondern es dem Schlasbas überließen, ihnen eine Heuer zu verschassen.

"Würde der Seemann nicht infolge seiner Abhängigkeit von den Heuerbasen den Schlasbasen preisgegeben sein, so würde er seine Ersparnisse zusammenhalten können und eines Borschusses nicht bedürsen. Die jest beliebte Zahlung des Borschusses mittelst Note mache ihn zum Gegenstand beliebiger Ausbeutung durch Schlasbas und händler. Er könne die Note nur bei diesen Leuten, deren ganzer Geschäftsbetrieb aus-

¹ Die Aunner der Heuer= und Schlafbase sind zu einem nicht geringen Teile ehemalige standinavische Seeleute. Ihr Treiben war zeitweilig so arg, daß die Polizei eine Anzahl dieser Ausländer in den Jahren 1888—1891 auswies.

schließlich auf dem Verkehr mit den Seeleuten begründet sei, einlösen oder in Zahlung geben, und auch dies bei der Bedingtheit des in der Note bekundeten Zahlungsversprechens meist nur mit erheblichen Verlusten oder gegen zuvorigen Auswand sur Speisen und Getränke. Werde die Note von Angehörigen des Seemanns dem Heuerbas zur Zahlung präsentiert, so stoßen diese auf Schwierigkeiten und Weiterung. Heuerbase, Schlasbase und Händler bildeten zusammen eine geschlossene Organissation, der sich der Seemann nicht entziehen könne. Bei Abschaffung der Heuerbase würden die Seeleute srei in der Wahl ihrer Schlasstellen, und damit wäre auch dem Treiben der Schlasdase ein Ende gemacht.

"Die Anheuerung der Seeleute, fo murde weiter ausgeführt, werde von den heuerbasen meist in den Wirtschaften vorgenommen, ihre Comptoire feien taum geöffnet. Die Ausbeutung der Seeleute hatte amar dadurch erichwert werden follen, daß die heuerbase dem Stellenvermittler-Reglement der Polizeibehörde vom 10. März 1893 unterftellt wurden und somit nicht Gaft- und Schankwirtschaft in Berbindung mit ihrem Geschäftslofal betreiben durfen. Die Geschäftsstelle werde scheinbar von der Wirtschaft getrennt, diese auf den Namen eines Familienangehörigen geführt, und in ber Wirtschaft vollzögen fich bann bie Unheuerungen, meist unter Mitwirkung des Wirtes. Mitunter stehe auch ber Schlafbas in nahen verwandtichaftlichen Beziehungen jum heuerbas; auch seien nach § 2 des Statuts der Heuer- und Schlasbase die Mitglieder des Bereins verpflichtet, einander in geschäftlichen Beziehungen treu beizustehen. Die weitere Beftimmung 1 biefes Paragraphen, daß der Verein alle gemeinnütigen und moralischen Bestrebungen unterftutte, welche gnm Wohle des Seemanns geschaffen werden, fei geradegu ein Sohn auf die Tätigkeit der Beuer- und Schlafbafe.

"Die Seeleute saßten ihre Ausstührungen dahin zusammen, daß das Heuer- und Schlasbaswesen geradezu ihren Ruin bedeute und daß nur durch einen gänzlichen Bruch mit diesem System Wandel geschaffen werden könne. Die Seeleute wünschen zu dem Zweck die Einrichtung von Heuerbureaus, nach Art desjenigen der Hamburg-Amerikalinie, tunslichst aber eines einheitlichen Heuerbureaus für sämtliche Reedereien. Die Organisation dieses Bureaus möge ganz den Reedern überlassen bleiben, nur werde Wert darauf gelegt, einen Ginfluß auf die Anstellung

¹ Der genaue Wortlaut ift: "Der Verein unterstützt alle moralischen und gemeinnützigen Bestrebungen, welche zum Wohle des Seemannsstandes geschaffen werden, z. B. die Seemannsmission, und hofft dadurch den sozialistischen Elementen den Boden zu entziehen und den Frieden zu erhalten."

ber Boten zu haben, welche aus den Areisen der Seeseute genommen werden möchten. Wenn auch die Heuersuchenden in der Reihenfolge ihrer Anmeldung zu berücksichtigen seien, so solle doch der Seemann, wenn er an die Reihe kommt, nicht gezwungen sein, bei der betreffenden Reederei oder dem betreffenden Schiffe in Dienst zu treten, sondern besugt sein, ohne Angabe von Gründen eine Reederei oder einzelnes Schiff abzuslehnen. Ebenso solle auch die Reederei das Recht haben, einen Seemann ohne Angabe von Gründen von der Anheuerung auszuschließen. Gewünsicht wird endlich eine aus Bertretern der Reedereien und der Seesleute zusammengesetzte Aussichts und Beschwerdeinstanz. Der Borsitzende des Seemannsvereins hat die Erklärung abgegeben, daß die Seeseute, wenn das Heuers und SchlasbasensSystem abgeschafft werden sollte, auf die Gewährung von Borschüssen gern verzichten würden.

"Das von den Seeleuten jum Beweise für ihre Ausführungen beigebrachte Material und die von den Heuerbasen eingegangenen Ent= gegnungen entziehen sich zwar im einzelnen der Nachprüfung der Rommission, sie hat aber aus den Verhandlungen die Überzeugung gewonnen, daß die Ausführungen der Seeleute, wenn auch in mancher Beziehung übertrieben, doch im wesentlichen den Tatsachen entsprechen. Die Erbitterung, mit der diese Rlagen vorgebracht wurden, die volle Bestätigung, welche fie durch ben Bertreter bes Bereins deutscher Seesteuerleute und ben mit den Berhaltniffen fichtlich genau vertrauten Bertreter der hamburg-Amerika-Linie fanden, und endlich das perfonliche Auftreten der Beuer- und Schlafbafe konnte diefe Uberzeugung nur befestigen. Ein grelles Licht wird auf das Treiben der Heuerbase auch durch die Bekundung des Bertreters der hamburg-Amerika-Linie geworfen, daß ihm feiner Zeit Mt. 3, - für jeden angeheuerten Mann geboten feien, wenn die Gründung des heuerbureaus unterbleibe, ein Anerbieten, beffen Bedeutung aus der Tatfache erhelle, daß die Samburg-Amerika-Linie bereits im Jahre 1889 11 000 Mann angemuftert habe.

"Mag sicherlich auch in vielen Fällen die Notlage der Seeleute in dem Hang zu einem verschwenderischen Leben nach den Entbehrungen der Seereise und in eigenem Leichtsinn ihren Grund haben, so ist doch durch die Verhandlungen der Kommission zur Genüge erzwiesen worden, daß das Versahren der Anheuerung durch Heuerbase Mißstände der schlimmsten und bedenklichsten Art gezeitigt hat, wie in solchem Umsang bisher schwerlich bekannt gewesen sind."

Nachdem der Bericht dann noch die Einrichtung der Heuerstelle des Bereins hamburger Reeder in ihren Grundzügen darlegt, schließt er mit den Worten:

"Es steht zu hoffen, daß bei befriedigender Entwicklung der Heuerstellen sie auch von denjenigen Reedereien, die sich zur Zeit noch zurückshalten, in immer größerem Umsange benutzt werden und somit das Heuerbasspstem, dessen Schäden so deutlich zu Tage getreten sind, bald gänzlich verschwinden wird."

Die Hoffnung, daß das Heuerbasunwesen verschwinden möge, ist der Erfüllung noch recht sern. Reben dem Heuerbureau der Amerikas Linie und dem des Vereins Hamburger Reeder gibt es nach wie vor eine große Zahl Privatunternehmer, die in mehr oder minder lockerer Verbindung mit Schlasbasen und Händlern in überwiegender Mehrzahl das vernichtende Urteil des Senatsberichtes unverändert rechtsertigen. Wenigstens habe ich in dieser Beziehung weder bei den Schiffsossizieren noch bei der Mannschaft je ein abweichendes Urteil ersahren. Auch die Auszeichnungen einiger Seeleute über ihre eigenen Ersahrungen, welche ich mir mit Hilse eines Seemanns verschafft habe, zeigen immer wieder dasselbe Bild strupelloser Ausbeutung. Ein Kapitän, den ich darnach fragte, in welchem Kuse die Heuerbase ständen, erwiderte mir episgrammatisch: "Bei den Seeleuten gelten sie als Landhaie, bei den Reedern als notwendiges übel. Sie selbst betrachten sich als staatsserhaltende Elemente."

Das neue Geset über die Stellenvermittlung für Seeleute gibt der Gewerbepolizei eine weitere Waffe, um die Schäden des Heuer- und Schlafbasenwesens zu bekämpsen. Allein eine wahre Befreiung der Seeleute aus den Rlauen diefer Beutefänger ift nur durch eine gang radikale Magregel möglich. Daß fich unter den "landsharks" auch diefer und jener anftändige findet, der rechtschaffen seinen Beruf erfüllt, will ich gerne glauben. Aber ihre Zahl ift fo klein, daß ihre wirtschaftliche Bernichtung neben der gründlichen Vernichtung gahlreicher Ausbeuter unferer Seeleute por einer Radikaltur nicht gurudichreden darf. Sollte es nicht durchführbar fein, daß der Staat ein heuerbureau einrichtet und daß Reeder und Seeleute gesetlich verpflichtet werden, fich diefer Bureaus zu bedienen? - In Schweden besteht bereits die Einrichtung, daß nur das ftaatliche Seemanns= haus vermittelt. Heuerbase existieren bort nicht. — Wohl in jedem anderen Gewerbe würde eine solche Forderung mit Recht als ein bedenklicher Eingriff in das Privaterwerbsleben betrachtet werden. In der Schifffahrt aber ift die Mitwirkung der staatlichen Organe bei Abschluß und Löfung des Dienstvertrages althergebracht, wohlbegrundet und weder von Unternehmern noch von den Arbeitern je als lästige Aufsicht em= bjunden worden. hier heift es alfo, nur weiterbauen, nur dem See-Schriften CIV 1. - Geefchiffahrt III 1. 13

mannsamte die Besugnisse erweitern. Unter der Aufsicht und in den Räumen des Seemannsamtes müßte der Heuervertrag geschlossen werden. Selbstverständlich würde das Anheuern Sache des Kapitäns oder der Offiziere bleiben.

Die Einrichtungen des Heuerbureaus der hamburg-Amerika-Linie 1 find im Jahre 1897 bor ber Senatskommiffion bon einem Bertreter ber Seeleute als lobenswert bezeichnet worden. Jest find die Seeleute bereits etwas zurudhaltender in ihrem Lobe; fie beklagen fich insbefondere darüber, daß zwischen fie und das Seuerbureau vielfach der Runner fich eindrängt, der geschmiert werden mußte, und daß fo die Borteile des Bureaus wieder wett gemacht wurden. Die Rlagen mogen nicht unbegründet fein, aber es ware unbillig, die Schuld der Berwaltung auf= zubürden. Bielmehr wird es gerade Aufgabe der organificrten Seeleute fein, ihre Rameraden aufzuklären und ihnen zu fagen, daß die Bermittlung der Runner gang und gar überflüffig ift. An der Berwaltung des Heuerbureaus finden die Runner meiner Überzeugung nach keinen Rudhalt. Dasheuerbureau unterfteht der Aufficht eines Inspektors. Die Beamten des Bureaus werden von dem Vorstande der Gesellschaft angestellt; gegenwärtig arbeiten in dem Bureau ein Vorsteher und 15 Unterbeamte. Aus der Instruktion für das Bureau hebe ich einige Beftimmungen hervor, die nicht nur einen Ginblick in die Berwaltung ge= mahren, sondern auch sonst Beachtung verdienen. Sie lauten:

- § 3. Der Borsteher des Heuerbureaus, bezw. sein Stellvertreter, ist verpflichtet und ausschließlich berechtigt, im Berein mit dem ersten Offizier und dem ersten Maschinisten, die Ans und Abmusterung der von dem Heuerbureau angenommenen Personen, in Gemäßheit §§ 11 und 16 S.D. vor dem Seemannsamte zu bewirken.
- § 4. Der Vorsteher des Heuerbureaus hat streng darauf zu achten, daß nur gesunde und kräftige Leute angenommen werden und daß jeder für die Stelle, welche er am Bord bekleiden soll, geeignet ist.

Sämtliche neu zu engagierende Leute find vor der Anmusterung von einem Arzt zu untersuchen.

Leute, die bereits das 50. Lebensjahr überschritten haben, dürfen nur dann angenommen werden, wenn sie zuvor auf den Dampfern der Gesellschaft gesahren und ihre lette Stellung ohne eigenes Berschulden verloren haben.

Befahrene, mit guten Zeugniffen verfebene Leute, befonders folche,

¹ Siehe oben S. 140.

die ohne ihr eigenes Berschulden ihren Dienst bei der Gesellschaft verloren haben, sind bei der Anstellung in erster Linie zu berücksichtigen.

Die Annahme sogenannter Überarbeiter bedarf in jedem einzelnen Falle der Genehmigung des Borstandes der Gesellschaft. Diese Gesnehmigung des Borstandes wird dem Borsteher des Heuerbureaus durch den Schiffs- bezw. Maschinen-Inspektor übermittelt.

- § 5. Das Heuerbureau hat über die sämtlichen, bereits auf den Seedampsern der Gesellschaft sahrenden und neu anzunehmenden Perssonen ein genaues Verzeichnis zu führen und strenge darauf zu achten, daß niemand angemustert wird, der
- a) bereits im schwarzen Buche der GeseUschaft aufgeführt, bezw. wegen schweren Vergehens aus dem Dienste entlassen ist,
 - b) bereits entehrende Strafen erlitten hat,
- c) nicht im stande ift, durch glaubwürdige Zeugnisse über seine letzte Tätigkeit sich auszuweisen,
- d) wiederholt wegen leichter dienstlicher Bergehen vom Bord entstaffen ift.
- § 6. Der Vorsteher und die Beamten der Heuerbureaus dürfen neben ihren amtlichen Obliegenheiten keinerlei Geschäfte betreiben, sei es für eigene oder sur fremde Rechnung; auch ist es ihnen insbesondere und auf das strengste untersagt, von den Stellesuchenden, deren Ansgehörigen oder Begleitern zc. Geschenke oder Vergütungen irgend welcher Art anzunehmen.

Im Übertretungsfalle erfolgt unbedingt die Entlaffung aus dem Dienste der Gesellschaft.

§ 8. Die Entlassungszeugnisse mussen nach folgendem Schema aussgestellt sein:

Diensttüchtigkeit: Sehr gut, gut, genügend, ungenügend.

Nüchtern heit: Ohne Tadel, nicht ohne Tadel.

Betragen: Sehr gut, ziemlich gut, mangelhaft.

Entlassung grund: Berminderung der Mannschaft, Auflegen des Schiffes, Krankheit, eigener Wunsch, leichtes Dienstvergehen, schweres Dienstwergehen.

In anderer Form ausgestellte Zeugisse find ungültig.

§ 9. Etwaige Strafantrage der Kapitane gegen Mannschaften ihrer Schiffe werden dem Heuerbureau zur Kenntnis gebracht.

Die Heuergebühren betragen seit dem 1. Januar 1897: für Boots- und Zimmerleute Benn bereits früher auf Schiffen unserer Gesellschaft Benn noch nicht auf Schiffen unferer Gefellschaft Tischler Quartermeifter Mf. 3 Rüper und Schlachter Mf. 4 Ronditoren, I. Bader pro Mann pro Mann Röche, Oberftewards Stewarbeifen Rlempner, Oberheizer für Matrofen Heizer Mf. 1.50 Mt. 3 Rohlentrimmer pro Mann pro Mann II. Bäder Stewards 3wifchenbecksftewarbs für Leichtmatrofen Mf. 1 Mt. 2 Rochsmaaten Aufwäscher bro Mann pro Mann Jungen

Die Heuergebühren werden nur für die erste Reise angerechnet; für sernere sich unmittelbar daran anschließende Reisen werden Heuersgebühren überhaupt nicht erhoben. Die für die erste Reise eingezogenen Heuergebühren werden bei der Anmusterung für eine unmittelbar darauf solgende Reise in bar zurückerstattet.

Im Februar 1897 hat die Hamburg-Amerika-Linie die Ausgabe von Vorschufnoten eingestellt, dagegen die üblichen Vorschuffe in bar Seit Ende 1901 ift aber die Gefellschaft zu dem alten ausaezahlt. Spftem der Borichufinoten gurudgekehrt, weil, wie fie mir fchreibt, die bei Barvorschuß häufigen Defertionen im Samburger Safen ihr beträcht= liche Ungelegenheiten und Verlufte brachten. Seitdem erhalten Barvorschuß nur die Offiziere und diejenigen Unteroffiziere, welche ichon längere Zeit bei der Gesellschaft fahren. "Im übrigen werden Vorschufnoten gegeben, auf Grund berer bem Borzeiger brei Tage nach Abfahrt bes Dampfers von Curhaven bezw. dem letten europäischen Zwischenhafen ein halber Monatsbetrag ber heuer ausbezahlt wird. In Geschäften werden diefe Noten angenommen, und zwar da, wo die Leute und ihre Familien bekannt sind und kein Berdacht der Desertion besteht, zum Rennbetrage. Damit ift die berechtigte und zwedmäßige Berwendung der Borichußnoten ohne Schwierigkeiten möglich. In Wirtschaften durften auch Ab-

¹ Nach § 4 Abf. 2 des neuen Gesetzes betr. Stellenvermittlung ift die Gebühr von bem Reeber und bem Schiffsmanne je jur Halfte zu gahlen.

züge vorkommen." Das Bedauerliche ift aber, daß Geschäfte, in denen die Seeleute unbedingten Personalkredit genießen, selten sind wie weiße Raben. Im Durchschnitt dürste der Seemann bei Einkäusen auf 20 Mark 3 Mark eindüßen. Daß die Händler hin und wieder durch unredliche Seeleute, die mit der Heuer durchbrennen, geschädigt werden, ist wahr, daß aber die redlichen Seeleute diesen Schaden durch jenen Abzug ausgleichen müssen, ist ein durch keine Erwägung zu rechtsertigender Unfug. Um dem ein Ende zu machen, gibt es nur das eine Radikalmittel: mit den Borschüssen in jeder Form aufzuräumen. Das wird aber erst möglich sein, sobald die Anheuerung dem privaten Mißbrauch entzogen ist. Unter dieser Boraussehung werden die guten Elemente im Seemannsstande der Abschaffung der Borschüsse freudig zustimmen.

Wesentlich anders geartet als die Vorschufinoten sind die sogenannten Biehicheine, die bei langeren Reifen von mehreren Reedereien, der Samburg-Amerika-Linie und einigen anderen, ausgestellt werden. Auf einen folchen Biehichein tann ein Angehöriger bes Seemanns oder ein sonstwie Beauftragter die Sälfte der bereits verdienten Monatsgage im Beuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie oder bei der betreffenden Reederei abheben oder sie sich durch die Vost zusenden lassen. Diese Gin= richtung ist besonders für verheiratete Seeleute von großem praktischen Das heuerbureau der hamburg-Amerika-Linie hat im Jahre 1902 249 075,50 Mark an die Angehörigen der Angestellten übermittelt. In welchem Umfange die Übermittelung auf Grund von Ziehscheinen erfolgt ift, läßt die Statistik der hamburg-Amerika-Linie nicht erseben. An Gebühren hat das Heuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1902 8823 Mark eingenommen. Dagegen find zurückgezahlt 4173 Mart. Auch diefe Biffer gibt einen Anhalt für eine gemiffe Stetigfeit in der Beichäftigung der Seeleute bei der hamburg-Amerika-Linie. Leider fehlen die Ungaben über die Berteilung der gurudgezahlten Beuergebühren auf die einzelnen Chargen.

Bei der Hamburg-Amerika-Linie ist es nach Angaben der Gesellschaft die Regel, daß auf ein Jahr angeheuert wird, d. h. jedesmal bis auf den Schluß des Kalenderjahres. Jedoch haben beide Parteien das Recht, am Ende einer Rundreise zu kündigen. Seit Ansang dieses Jahres ist eine Kündigungsfrist von 24 Stunden eingeführt. Nur vor der neuen Absahrt des Schiffes beträgt die Frist 48 Stunden, deren Einhaltung bei sehr wichtigen Gründen von der Gesellschaft nicht verlangt wird. (Vergl. § 28, Absah 3, der neuen Seemannsordnung.)

¹ Siehe oben G. 192.

Wie schon die Statistift des Heuerbureaus der Hamburg-Amerika-Linie zeigt, werden die Offiziere nicht durch das Bureau angeheuert. Sie werden vielmehr durch einen Schiffsinspektor der Gesellschaft ansgenommen. Ebenso verhält es sich mit den Maschinisten. Dasselbe Berssahren ist bei den Hamburger Reedereien allgemein üblich, nur daß bei kleineren Betrieben der Prokurist der Reederei oder der Reeder selbst den Dienstvertrag abschließt. Gleichwohl ist eine Bermittelung nötig, da ja der Offizier nicht bei den einzelnen Reedereien herumsragen kann und da andererseits Inserieren in den Tagesblättern oder Fachzeitschriften nicht Brauch ist. Zu diesem Zwecke hat der Berein der Offiziere der Handelsmarine ein Heuerbureau eingerichtet.

Noch schwieriger als die Bekämpfung des Heuerbas- und Schlafbasunwesens im Inlande ift die Bekämpfung der Heuerbase im Ausslande. An ihrer Bekämpfung aber haben wir deshalb ein so lebhastes Interesse, weil sie in nicht wenigen Fällen unsere Seeleute zur Desertion verleiten. Die Desertionen unserer Seeleute in überseeischen Häsen sind eine wahre Plage sür die Schiffahrt. Leichtsinn und Unzuverlässigteit tragen in manchen Fällen die Schuld, nicht selten auch schlechte Beshandlung und ungenügende Verpflegung an Bord. Eine dritte Kategorie unersahrener Seeleute aber sällt lediglich den trügerischen Verlockungen der Heuerbase zum Opser und wird wortbrüchig.

Bei dem Seemannsamte in Hamburg find folgende Desertionsfälle im Jahre 1901 bekannt geworden:

E3 befertierten in ausländischen Häfen	Etener leute	- Hrzte	Bermalter	3tmmerleute	Bootsleute	Яйфе	Quartermafters	Segelmacher	Matrofen	Leichtmatrofen	Jungen	Stewards und Stewarbesses	Maschinisten und Afsistenten	Feuerleute	Diverse	Total
Hamburger	- - 1	 - -	<u>-</u>	7	2 2 1	12 1	1 2 1	4	12 182 29		10 5 2 —	22 117 4	3 7 2	31 544 43		103 1131 90
Zusammen	1		-	7	- 1	13		1 1				143	12	618	131	1324
G	lege	n 1	014	4 i:	m	Bo.	rjah	re,	und	zw	ar					
Hamburger	1 -	 		2 10 —	 1 	5 20 —	- 3 -	1 2	10 148 71	_	10 33 3	i I	1 3 —	52 313 76	5 44 30	113 708 193
Zusammen	1	_	_	12	1	25	3	3	229	62	4 6	108	4	441	7 9	1014

¹ Oben S. 196.

Bon vorstehenden 1324 Defertionsfällen aus dem Jahre 1901 entsfallen auf:

Abelaide	9	Delagoa Bay . 3	Melbourne 21	Rojario 10
Aben	1	Durban 7	Meffina 2	Rotterdam 2
Umsterdam	3	Fernandina 2	Montreal 5	Salonif 1
Antwerpen	54	Freemantle 35	Nagajaki 2	San Franzisko. 58
Bahia Blanca.	4	Funchal 1	Neapel 1	Santa Rojalio . 4
Baltimore	147	Galveston 4	Newcastle o. T. 7	Santos 13
Barcelona	2	Genua 3	Newcastle N.S.W. 3	Shanghai 3
Batavia	1	Gravesend 1	New Orleans . 8	Singapore 7
Beira	3	Havana 1	Newport News 6	St. Thomas 3
Bofton	19	Havre 4	New York 590	Swansea 7
Brisbane	4	Hongkong 1	Philadelphia . 46	Sidney 39
Buenos Aires .	43	δ μ 4	Plymouth 1	Tacoma 8
Callao	5	Jauique 14	Portland 4	Tampico 3
Capftadt	5	Konstantinopel . 1	Port Said 1	Trieft 1
Cardiff	28	Ropenhagen 1	Port Talbot . 6	Valparaijo 22
Colon	1	Laguna 4	Port Victoria. 2	Vancouver 4
Corf	1	La Plata 1	Rio de Janeiro 1	Vera Cruz 1
Coronel	2	London 1	Rio Grande do	Yotohama 1
Dar es Salaam	4	Marfeille 1	ຣິນໂ 4	Zanzibar 2

In Hamburg desertierten nach geschehenen Anmusterungen 593 Seeleute. Es stellten sich im Laufe des Jahres beim Seemannsamte 1253 Deserteure; von diesen wurden 1104 bestraft, 149 gingen straffrei aus.

Über die Jahre 1871 bis 1895, zum Teil auch über das Jahr 1896 verdanke ich der Güte eines Schiffsoffiziers eine Zusammenstellung, die vergleichend die Zahl der beim Seemannsamt Hamburg angemusterten Seeleute und der zur Kenntnis gelangten Desertionen angibt. Zur Ersläuterung schicke ich voraus, daß unter "Funktionären" in der Tasel Difiziere, Arzte, Berwalter, Zimmerleute, Bootsleute, Köche, Quartermeister, Segelmacher, Maschinisten, Afsistenten, Stewards, Stewardessen und ähnliche Chargen verstanden werden. (S. Tabelle S. 200.)

Ein zuverlässiges Bild gibt diese Statistik nicht, weil nicht alle Desertionen beim Seemannsamt angemeldet werden. In Wirklichkeit ist die Zahl der Deserteure außerordentlich viel höher. So sind im Jahre 1901 allein bei der Hamburg-Amerika-Linie 1461 Mann desertiert, während das Seemannsamt sür alle Reedereien nur 1324 angiebt. Im Jahre 1902 hat sich die Zahl der Desertionen bei der Hamburg-Amerika-Linie etwas verringert, nämlich 1322 Mann, von denen 1052 Mann im Auslande, 270 in Hamburg desertiert sind. Diese Desertionen verteilen sich nach Plätzen, Dienststellungen und Monaten solgendermaßen (h. Tabelle S. 201):

				-					
g	Angemustert wurden	bavon desertierten	0	Nuf 80 000 innerhalb 8 Jahren angemusterte Leute kommen bems nach Beserteure		er Defe waren	rteuren	Gegen 1000 Funktionäre, Leicht- matrofen und Jungen stehen bemnach Watrofen, Heizer und Trimmer	Uuf 8000 innerhalb 8 Jahren dertierte Funkttonäre, Leicht- matrofen und Jungen kommen den de dertierte Matrofen, gelger und Tethmer
Jahrgang	ert	efert	auf ⁰ /000	100 innerhalb 8 terte Leute comm nach Deferteure	Matrofen, Heizer und Trimmer	به	in in	Funktior und Jur atrofen, Trimmer	Thall itton Sung ierte o Tr
3ah	ասի	Q H	αιιţ	inn :te Be & D	, Se	Funktionäre	deichtmatrofer und Jungen	Ind umb katro Arti	inne Sun und sefert
٠,	nger	abo		o ooo ufter na	ગુંહા જુદા	n it ti.	tmc S	1000 Gen	ooo erte Setze
	ĸ	~		uf 8 ngem	katrofen, Heize und Trimmer	Şn.	Leichtmatrofen und Jungen	egen atro	uf 8 2ferti atro 2mmo
1	2	3	4	ਲ ਫ 5	6	7	8	9 9	10
	2				0		0	9	10
1871	12 191	496	407		240	103	153	934	
1872	14 022	556	396		317	95	144	1327	
1873	15 338	665	434		400	101	164	1594	
1874	15 639	433	277		227	84	122	1053	
1875 1876	13 907 15 110	354 264	$255 \\ 175$		151	81 59	122	744 796	
1877	14 365	168	115		117 71	41	88 56	796 732	
1878	14 196	152	107		72	30	50	900	ļ
1010	14 150	102	101	2166	- ' -	1 30	30	300	8 080
10=0		000	00=		1				
1879	14 941	309	207		164	50	95	1131	
1880	17 359	569	328		343	104	122	1518	
1881 1882	19 359 21 535	731 702	378 326		469	123	139	1790	
1883	22 376	532	238		482 345	110 96	110 91	2191 1845	
1884	24 716	421	170		271	98	52	1845	}
1885	23 907	392	164		257	69	66	1904	
1886	23 969	402	168		234	76	92	1393	1
1000	20 000	102	100	1979	204	10	02	1000	13 579
1887	24 185	562	232		381	109	72	2160	100.0
1888	26 082	546	209		385	83	78	2397	
1889	30 817	593	192		398	114	81	2041	
1890	3 2 983	700	212		466	159	75	1983	
1891	36 989	764	206		475	218	71	1645	1
1892	34 834	836	240		533	229	74	1759	
1893	36 368	1093	300		911	119	63	5005	ļ.
1894	37 146	613	165		447	131	35	2693	
				1756	-				19 683
1895	38 193	667	175		511	107	49	3271	
1896	39 726	680	171	1					1
					1				j

Es jind besertiert in	Matrofen	Leichtmatrofen Jungen	Seizer Peizer	Trimmer	Diverfe	©umma	Januar 56 Mann Februar 42 = März 53 =
New York	40 19 4 8 1 —	44 45	59	15 16 1 - 60	9 10 10 - 67	60 6 53 13 — 270	Upril 97 = Mai 173 = Juni 149 =
	149 1	102 91	192	424	364	1322	1322 Mann

Weitaus am größten ist die Zahl der desertierten Trimmer. In diefen Fällen spielt die oft unerträgliche Muhfal der Arbeit eine erhebliche Rolle. Daneben tommt in Betracht, daß viele Trimmer bereits mit dem festen Borfak, zu desertieren, an Bord geben, um in der neuen Welt ihr Glud zu fuchen, bisweilen auch, weil ihnen die Nahe der deutschen Polizei die Beimat verleidet hat. Mustern fie nun als Trimmer an, so sparen fie nicht allein die Roften der Überfahrt, sondern fie entgehen auch der lästigen Kontrolle, hüben wie drüben. Am bedauerlichsten find die Desertionen der Jungen und Matrosen, durch die unsere Sandelsmarine viele tüchtige Elemente dauernd verliert. Soweit Jungen und Leichtmatrosen in Frage kommen, liegt, wenigstens bei den Desertionen an ber Weftkufte Nordamertas, die Vermutung nahe, daß Migftande an Bord die Schuld tragen. Denn diese jungen, wenig besahrenen Seeleute bieten dem Boardingmaster und Runner kein geeignetes Ausbeutungsobjekt; dazu ift die heuer zu gering. Sonft find an den Defertionen an ber Westtüfte Nordamerifas fast immer die dortigen Seuerbase und ihre Helfershelfer (boarding master und runner) die Hauptschuldigen. Sie verstehen es, die Seeleute unter den unglaublichsten Versprechungen jum Entweichen zu verleiten, um fie nach einer gründlichen Ausbeutung gegen enorme Gebühren an Schiffe unter fremder Flagge zu verheuern. Für die Art der Berlodungen diefes eine Beifpiel: Gin unbefahrener Trimmer bezog auf einem Hamburger Schiff eine Monatsheuer von 50 Mart. In Bortland (Oregon) defertierte er, weil ein Boardingmafter ihm eine Heuer von 25 Cents für die ersten 20 Tage, von 25 Dollar den Monat für die weitere Fahrt versprach. Die Reise nahm am 19. Tage ihr Ende.

Ohne ein energisches Einschreiten der ameritanischen Behörden ist den Übelständen nicht abzuhelsen. Da aber alle Schiffahrt treibenden Bölker gleichmäßig an der Bekämpfung jenes Unwesens interessiert sind, so wäre wohl ein internationales Borgehen in Washington der geseignetste Weg. Gleichzeitig müßten sämtliche Kapitäne auf Grund eines internationalen Übereinkommens angehalten werden, nicht über eine bestimmte geringe Summe hinaus Vorschüsse an jenen verrusenen Hasenspläßen Nordamerikas zu geben. Es ist einsach ein Märchen, daß sich ohne Vorschüsse nicht genügend Leute sinden. Außerdem wird durch Begrenzung der Vorschüsse der Möglichkeit vorgebeugt, daß der Kapitän oder erste Maschinist mit dem Boardingmaster gemeinsames Spiel treiben. Derartige Fälle sind leider auch auf deutschen Schiffen vorgefommen.

Sicherungs= und Rettungswesen.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, im einzelnen aufzuzählen, welche Borkehrungen zur Sicherung und Rettung von Schiff und Mannschaft getroffen sind, und welchen Mängeln nach dem heutigen Stande der Technik noch abgeholsen werden könnte. Dem steht vor allem auch entgegen, daß es dem Laien in vielen technischen Fragen unmöglich ist, sich eine selbständige Meinung zu bilden. Ich muß mich daher auf das Wichtigste beschränken, auf die viel umstrittene Frage der Tiesladeslinie, auf die Bemannungsfrage und einiges andere und schließlich auf eine kurze Würdigung der Seeberufsgenossenschaft und ihrer Einrichtungen.

Was die Tiefladelinie angeht, so ist für die Geschichte dieser Sichersheitsvorschrift bemerkenswert, daß die Hamburg-Amerika-Linie am Osterssonntag 1900 ihren Dampser "Batavia", als erstes Hamburger Schiff, mit einer Tiefladelinie versehen aus dem Hasen hat sahren lassen, ein Ereignis, das bekanntlich den lebhasten Beisall des Kaisers und der seessahrenden Bevölkerung gesunden hat. Noch im Sommer 1900 hat die Hamburg-Amerika-Linie für alle ihre Schiffe nach einer Berechnung des Germanischen Llohd i die Tiefladelinie sreiwillig eingeführt. In dem gleichen Jahre hat die Seeberussgenossensschaft die Aussicht über den Tiefsgang der Seeschiffe übernommen. Das hatte zunächst nicht viel zu besdeuten. Denn die Aussicht beschränkte sich auf die Borschrift, daß auf

¹ Der Germanische Lloyd steht unter Staatsaufsicht, ebenso das Bureau Beristas, ein französisches Institut, das auch heute noch eine große Zahl deutscher Schiffe klassisiert.

jeder größeren Seejahrt der größte Tiejgang am Border- und Hintersteven zu ermitteln und im Journal zu vermerken war. Diese Auszeichnungen verbunden mit Bemerkungen über die Art und Beschaffenheit der Ladung und deren Stauung sollten der Berussgenossenschaft unterbreitet werden, und es lag ihr ob, etwaige Mängel sestzustellen und auf ihre Abhilse zu dringen. Auf den ersten Schritt ist jetzt aber der zweite gesolgt. In den neuen, demnächst in Krast tretenden, Unsallverhütungs-Borschriften der Seeberussgenossenschaft bestimmt nämlich der § 25:

"Jedes Schiff (Dampfichiff und Segler) über 50 Kubikmeter Bruttos Raumgehalt muß außerhalb ber Wattsahrt, jedoch mit Ausnahme der Fischereis, Bergungss, Schlepps und Lustjahrzeuge, eine Tiesgangsstala auf jeder Seite des Vors und Ruderstevens und zwar auf der einen Seite in Dezimetern, auf der anderen Seite in englischen Fuß an den sesten in gut sichtbaren und sest angebrachten Schriftzeichen führen."

Durch diefe Beftimmung ift aber die Aufgabe feinesmegs gelöft, so wenig wie durch die Anbringung eines Thermometers in einem Fabrikraum eine Überheizung verhütet wird. Erst die Festlegung der Linie für jedes einzelne Schiff wird das bringen, was feit Jahren nabezu die gesamte deutsche seemännische Bevölkerung ersehnt hat. bleibt der Technik auch dann die Aufgabe, für eine gewissenhafte Begrenzung zu forgen, der Seeberufsgenoffenschaft die Pflicht, die Innehaltung der Linie zu überwachen und jedes Überschreiten auf das strengste ju ahnden. So sollen nach Berichten deutscher Schiffsoffiziere in englischen Rohlenpläten Fälle vorkommen, wo die Plimsoll-Line in der Weise umgangen wird, daß man vor der Revision des Board of Trade die Tanks leer pumpt und fie nachher wieder volllaufen läßt. ohne ernste Strafandrohung und Aufsicht wird es auch später nicht geben. Wie ich übrigens von dem Direttor ber Seeberufsgenoffenschaft erfahren habe, hat der Borftand der Genoffenschaft bereits einem bon bem Germanischen Llond ausgearbeiteten Entwurf von Vorschriften über ben Freibord deutscher Seefahrzeuge feine Benehmigung erteilt. unterliegt keinem Zweifel, daß auch die Genoffenschaftversammlung den Entwurf gutheißen wird. Dag der Entwurf vom deutschen Rlaffifitationsinstitut, dem Germanischen Llond, stammt, erklärt fich daraus, daß Erperten des Llond für die Seeberufsgenoffenschaft tätig find. Tätigkeit erstreckt sich nun in erster Linie auf eine Aberwachung ber bon der Berufsgenoffenschaft eingeführten Berhutungsvorschriften. Bu diesem 3mede werden für die Seeberufggenoffenschaft 12 Schiffsbauingenieure, 12 Majchineningenieure und 19 ehemalige Rapitane der Sandelsmarine

beschäftigt. Sie haben — das mag an dieser Stelle eingeschoben werden — im Jahre 1900 in den deutschen Seeplätzen 502 Dampsschiffe und 380 Segler, im Jahre 1901 400 Dampsschiffe und 369 Segler überholt. Von diesen Überholungen erstreckten sich

	im J ahre 1900	im Jahre 1901
a) auf das gesamte Schiff	. 344	187
b) auf Inventar, Ausruftung und Unfallverhütungsvorkehrunge	n	
allein	. 58	205
c) auf Boote und Rettungsgeräte	. 316	388
d) auf Maschinenanlage	. 119	131
e) auf Dampfrohrleitungen	. 67	106
f) auf einzelne Ausruftungsgegenftande	. –	4
g) auf Schraubenwellen bei Dampfern	. –	3

Außerdem haben im technischen Bureau des Germanischen Lloyd seit dem Jahre 1900 mehrere Ingenieure daran gearbeitet, zunächst für eine größere Bahl von Dampfern ben Freibord zu beftimmen. Rach ber Austunft des Direktors der Seeberufsgenoffenschaft muß die Arbeit bereits soweit gediehen sein, um für alle jur Seeberufsgenoffenschaft gehörenden Schiffe ben Freibord bestimmen zu können. Die Anfichten der Fachleute über den Wert der Tiefladelinie find geteilt. Ginem hoben beutschen Marineoffizier verdante ich folgende Ausführungen: "Je mehr über die Tiefladelinie geschrieben ift, defto weniger läßt fich über fie fagen. Sie wird als das allein seligmachende heilmittel aller Rrebsschäden gepriesen und hat im Grunde keinen anderen Zweck, als mit ihrer Einführung den Leuten den Mund zu ftopfen. Die Technik ist gar nicht im ftande, eine Tiefladelinie zu errechnen, die für alle Schiffe und alle Berhältniffe gultig fein konnte, und der Deutsche — ich meine ihn bis in alle Spigen und Behörden — ift schließlich noch zu gewiffenhaft, einerfeits den Leuten ein X für ein U zu machen und andererfeits zum Schaben ber Schiffahrt, wie England es unter bem Druck Plimfollicher philanthropischer Bestrebungen getan hat, ein Gefet zu erlaffen, mas dem Menschenleben nicht den geringsten Rugen bringt. Die Statistik weist nach Ginführung ber Labelinie in England eine größere Bahl Berlufte nach, ein Nachlaffen der deutschen Berlufte - die Behauptung, daß die deutschen Berlufte den englischen gegenüber proportional ungeheuer jugenommen hatten, ift absolut unrichtig -; die Statiftit beweist natürlich nicht, daß nun die Tiefladelinie schuld fei, das ift natür= türlich nicht der Fall, fie hat bei den ganz verschwindend seltenen Fällen bon Überladung, d. h. Überschreitung der Tiefladelinie, eben gar keinen Ginfluß auf die Bäufigkeit der Unfälle."

Befanntlich übt die Seeberussgenossenschaft die Aufsicht aus über den Tiefgang der Schiffe auf Grund des Seeunfallversicherungsgeses. Mit ihrer Hilse wird vermutlich mit der Zeit soviel Material gesammelt werden, daß man daraus ein brauchbares Gesetz konstruieren kann im Gegensatz zu den vielen Bestimmungen des Board of trade, die nach Ausspruch des vom Parlament ad doc eingesetzten Ausschusses außersordentlich lähmend auf den Handel wirken — ohne, wie ich nochmals hinzusetzen möchte, die Sicherheit des Lebens im mindesten zu fördern. Warum ist von einer Mindestladelinie nie die Rede? Die leeren Schiffe sind die gesährlichsten. Warum nicht vom Vorsteden, dem 9/10 der Totalverluste dei Kollisionen zur Last salten? Das sind alles Geldsfragen, die aber zum Brachlegen jeder Schiffahrt sühren müßten, wenn man sie zu sehr einengen würde, und

"Navigare necesse est".

Bur Ladelinie mochte ich noch bemerten, daß unfere Beftimmungen für die Sicherheit der Schiffe und ihre Sandhabung alle denkbare Bemahr bieten und durch feine Ladelinie in Wirklichkeit verbeffert werden fonnten. hinter einer folchen wird immer nur Trug und Schein gu vermuten fein. Bum Borfteven will ich noch erläuternd fagen: Bei Rriegsschiffen verlängert fich der Vorsteben nach born zu einem Sporn unter Waffer, um ben Feind mit Sicherheit jum Sinken zu bringen; alle Handelsdampfer haben einen geraden Steven und verlegen bei Rollifionen ebenfalls in der Wafferlinie, daher 9/10 der Totalverlufte durch diefe Art Berletung, abgesehen davon, daß man felbft felten ohne großen Schaden bavonkommt. Schluß baraus: Man gebe ben Sanbelsdampfern einen dem des Rriegsschiffes in der Form entgegengeseten Steven, d. h. von der Wafferlinie nach oben ausladend oder die alte gebräuchliche Schiffsform, bann beschränkt sich ber Schaden für beibe in ben meiften Fällen auf das tote Wert über Waffer. Das fostet ein foviel längeres Schiff und einen soviel längeren Kairaum, daher foll und wird von einer Underung nicht die Rede fein."

Der scharse internationale Wettbewerb ist im allgemeinen ein mächtiger Hebel sur Fortschritte im Schiffsbau und in der Schiffsssührung. Es kann aber auch, wie es das Schicksal des Vorsteven beweist, zu einem gesährlichen Hemmschuh werden. Ein weiterer Beleg für seine ungünstigen Wirkungen ist die Tatsache, daß der Doppelsboden bei der Kriegsmarine eingesührt ist, in der Handelsmarine dasgegen keinen Eingang gesunden hat. Über diese technische Frage sinde ich in einem Aussales jüngeren Schiffsbauingenieurs solgende Aussales

führungen: 1 "Die Handelsschiffe einschließlich der großen Schnelldampier des Ozeanverkehrs, haben nur den eigentlichen Bodenschuß, ohne daß ihre Wasserlinie auch nur im geringsten gegen die Folgen von Verletzungen geschützt wäre. Der Doppelboden hört an der "Kimm" aus, dort, wo der Schiffsboden seine schärssten Krümmungen beim Übergange in die Schiffsseiten zeigt. Freilich würde die Aussührung des schon ost von Wersten und von "besahrenem" Publikum gemachten Vorschlages, das Zellenschstem auch seitlich dis über Wasser auszudehnen, eine nicht geringe Einduße an Rentabilität, weil an Rutladesähigkeit, bedeuten. Die Frage wäre nur, ob die dann sosort verzehnsachte Sicherheit des Schiffes gegen das Sinken nach Kollisionen u. s. w. den Reedereien, die an diese Verbesserungen herangingen, nicht alsobald den Löwenanteil am transatlantischen Personenderkehr in die Arme wersen würde, ungerechnet noch die Wahrscheinlichkeit, daß außerdem noch mancher Totalverlust großer Frachtschissischeinlichkeit, daß außerdem noch mancher Totalverlust großer Frachtschissischen werden könnte."

Wie mir der Berfaffer des Auffages mitteilt, find Falle, in benen der Doppelboden eine entscheidende rettende Rolle gespielt hat, g. B .: 1. Grundberührung des Linienschiffes "Raiser Friedrich III.", 2. Grundberührung des Linienschiffes "Sachsen", 3. eine Grundverletzung bes Banzerschiffes "Seimdall" im Belt. Zahlreiche Fälle kommen natürlich gar nicht zur öffentlichen Renntnis, weil nach Foerster eine größere Bodenverletung, die früher eine mehr ober weniger sicher tödliche Wunde war, jest durch das Doppelbodeninftem zu einer der harmloferen, wenn auch aus Festigkeitsgrunden immer noch ernsten Savarien berabgefunken Ob nun nicht, wenn etwa eine Samburger Reederei bei einem Neubau den Doppelboden einführte, die übrigen Reedereien nicht nur Deutschlands, fondern auch des Auslandes bald nachfolgen murden und mußten? Ich mage nicht, die Frage zu entscheiben, halte es aber für nötig, fie einmal wieder anzuregen. Un der Lebensfähigkeit unferer Sandelsmarine darf freilich eine Reform nicht rütteln. Das verlangt nicht zulett das Lebensintereffe unferer Seeleute.

Richt minder wichtig als die sachgemäße Bestimmung des Freibords ift eine sorgfältige, sachkundige Stauung der Güter. In dieser Bestiehung sind wir nicht nur von unseren heimischen Einrichtungen, sondern natürlich auch von der Tüchtigkeit der Stauer in ausländischen Häfen abhängig. Unsere Hamburger Stauer genießen einen sehr guten Ruf. Die Arbeit will durchaus gelernt sein, und daß es nicht angeht, be-

¹ Bergl. Die Sicherung bes Menschenlebens auf hoher See von Ernst Foerster, Belhagen & Klafings Monatshefte, Juli 1901.

Liebiges Bolk von der Straße aufzulesen, um sie zum Stauen zu verwenden, hat der große Hamburger Hasenstreik deutlich genug gezeigt. In englischen Häsen soll es minder gut um die Stauarbeit bestellt sein. Auf diesen Mangel ist auch in dem Jahresbericht der Seeberussgenossenschaft vom Jahre 1898 hingewiesen.

"Da in nautischen Kreisen," so lautet der Bericht, "gestützt auf mehrere Vorkommnisse, die Ansicht immer mehr an Boden gewinnt, daß die Ursache dasür, daß so viele Schiffe, welche Kohlenladungen über See bringen, als verschollen erklärt werden müssen, nicht allein in Selbstentzündung und Explosionen, sondern auch darin zu suchen ist, daß das Trimmen der Kohlen ost recht mangelhast in englischen Häsen außgessührt wird, die Ladung insolgedessen überschießt und das Schiff kentert, so hat der Vorstand sich mit Assetzaeuren in Verbindung gesetzt und daraus hingewirkt, daß die Inspektoren der Assetzaus Sesellschaften in englischen Häsen ihr besonderes Augenmerk auf das Trimmen der Kohlen und das Anbringen genügender und starker Längssichotten richten."

Schon diefer eine Fall zeigt, daß die Sicherung der Schiffahrt neben dem nationalen einen internationalen Charafter trägt. Ich brauche ferner nur an die Befeuerung und Betonnung des Fahrmaffers, an die Rettungsstationen in allen Rulturländern, an das Signalmesen zu erinnern, um auszusprechen, daß das beste nationale Reformwerk Studwerk bleibt ohne gleichzeitige internationale Fortschritte. Dazu rechne ich auch ein internationales Übereinkommen über Fahrgeschwindigkeit bei Nebel und international festgelegte, ganz erhebliche Strafen für Übertretungen derartiger Bestimmungen. Denn ich habe auf deutschen, englischen und hollandischen Schiffen die Beobachtung gemacht, daß bei Nebel munter barauf losgefahren wurde, und ich habe mehr als einmal von Schiffsoffizieren gehört, daß es nichts Gescheiteres gabe als bei Nebel schnell zu fahren, weil bei einer Kollifion das schnell fahrende Schiff im Vorteil sei. Daß die Fahrgeschwindigkeit nicht bis zur Manövrierunfähigkeit des Schiffes aufgehoben werden darf, ift felbstverständlich. Bu den gefährlichsten Feinden der Schiffahrt gehören auch die schwimmenden Wrads. Sollte nicht ein internationales Übereinkommen möglich fein, wonach den Kriegsmarinen in Friedenszeiten die Aufgabe gestellt wird, die Bracks zu versenken oder sonstwie zu beseitigen?

Neben der Tiefladelinie spielt die Bemannungsfrage der Schiffe unter den Resormsorderungen eine bedeutsame Rolle. Daß Fälle unzureichender Bemannung vorkommen, ist sestgestellt. Ich zitiere hierfür einen Spruch des Seeamts: Der Bestmann H. ist am . . . 1902 auf dem Schlepper T. beim Wegnehmen der Backbordlaterne über Bord gesfallen und ertrunken. Un dem Unsall trifft niemanden eine Schuld. Die Besatung des Schleppers war keine genügende, indem der Bestmann sich allein auf seinem Posten besand . . ." Aber die Fälle sind, soweit ich die Judikatur des Seeamts versolgt habe, ungemein selten und betreffen ausschließlich kleinere Schiffe. Trozdem ist es zu begrüßen, daß die Seeberussgenossensschaft in ihren neuen Unsallverhütungs Worschriften solgenden neuen Paragraphen eingefügt hat:

"Schiffe (Dampsichiffe) in langer und atlantischer Fahrt von mehr als 60 Meter Bermessungslänge oder mindestens 700 Registertons Brutto-Raumgehalt müssen eine Besatzung haben, welche neben dem Schiffer und zwei Steuerleuten eine solche Zahl von Deckmannschaften ausweist, daß zwei Wachen, bestehend zum mindesten aus je einem Rudersmann, einem Ausguckmann und einem Hilfsmann für sonstige Zwecke gebildet werden können."

Bedenklich an dieser Bestimmung ist allerdings der Begriff "Deckmannschaft", weil zu ihr auch Koch, Steward und Schiffsjunge gehören. Die Borschriften der Seeberufsgenoffenschaft enthielten bisher über die Bemannung nur die eine Bestimmung, daß jedes Schiff bei Antritt der Reise "gehörig" bemannt sein müsse. Was aber unter "gehörig" zu verstehen war, ließ man offen. Am besten wäre, glaube ich, eine aus sor ückliche Ausdehnung des § 58 der neuen Seemanns-Ordnung. Das Recht eines Schiffsossziers oder dreier Schiffsleute, sich über ihr Schiff beim Seemannsamte zu beschweren, müßte außer Seeuntüchtigkeit und unzureichendem oder schlechtem Proviant auch ungenügende Bemannung begreisen. Hand in Hand müßten; natürlich detaillierte Angaben über die Bemannung der einzelnen Schiffe gehen.

"Schwimmende Särge", die dem Reeder ein geeignetes Spekulationssobjekt auf die Bersicherungssumme bieten, gibt es in der Hamburger Handelsmarine nicht. Hingegen soll es unter den Fischewern (kleine Segler für die Küstensahrt) Schiffe geben, welche den Namen seetüchtig keineswegs verdienen. Sie werden meistens von ihren Eigentümern gesihrt, und die sonstige Mannschaft wird im allgemeinen über die mit diesen Fahrten verbundenen besonderen Gesahren unterrichtet sein. Von diesen Schiffen, denen man in weit größerer Jahl an der Küste der Oftsee begegnet, sagt ein alter Bericht der Seeberussgenossensschaft aus dem Jahre 1893: "Mag auch zugegeben sein, daß manche dieser Schiffe nicht in vollem Sinne des Wortes seetüchtig sind, so ist es doch eine ernste Frage, ob es richtig wäre, wegen strenger und naturgemäß schablonens

hafter Anforderungen, bei denen nur die Beschaffenheit des Fahrzeuges, nicht die persönlichen Gigenschaften ihrer Führer berücksichtigt werden tonnen, diesen Schiffen die Fahrt zu verbieten und damit ihren Gigentumern in den meiften Fallen ihren einzigen Erwerb zu entziehen. Wir können diese Frage nicht bejahen. Wenn irgendwo, so trifft hier der bekannte Spruch zu, daß seefahren notwendiger ist als leben, und wir glauben, daß es graufamer fein wurde, diefe Leute dem ficheren wirtschaftlichen Ruin preiszugeben, als ihnen zu gestatten, in frischer Fahrt auf vielleicht nicht ganz seetüchtigem Schiffe ihr Leben einer Gefahr auszusehen." Als der Jahresbericht abgesaßt wurde, war noch die Befagung von Fischerfahrzeugen und von Seefahrzeugen unter 50 Rubitmeter Brutto-Raumgehalt von den Wohltaten des Seeunfallverficherungsgesekes ausgeschlossen. Damals fehlte ber Seeberufsgenoffenichaft die Möglichkeit, eine energische Aufsicht über diefe Schiffe auszuüben. Das ist aber mit der Reform des Seeunfallversicherungsgesetzes im Jahre 1900 anders geworden. Denn feitdem gehören fämtliche Seefahrzeuge jur Genoffenschaft. Ich fürchte aber, daß die Seeberufsgenoffenschaft sich auch heute noch von den alten Grundsätzen leiten läßt und fich scheut, den kleinen Besitzern gegenüber energisch einzugreifen. Ohne nun die Bedenken der Genoffenschaft ganglich von der Sand zu weisen, halte ich es doch für dringend notwendig, daß die Benoffenschaft wenigstens bei Reubauten die strengsten Anforderungen an die Seetüchtigkeit der fleinen Schiffe stellt. Die Einschränkung auf Neubauten läßt fich allenjalls rechtjertigen. Man hat ja auch nicht verlangt, daß die alten Strohbacher abgeriffen werden, als man ben Bau neuer unterfagte. Ich habe nun an anderer Stelle 1 darauf hingewiesen, wie sehr die Vorichriften der Seeberufsgenoffenschaft den kleinen Unternehmer in der Seeschiffahrt belaften. Aber aus einer verkehrten Mittelftandspolitit ober aus sonstigen nicht klaren Erwägungen die Schiffsmannschaft auf feeuntüchtigem Jahrzeuge auf das Meer hinauszulaffen, das darf nicht fein. Das Wort "navigare necesse est, vivere non necesse est" behält auch auf feetüchtigem Rahn feine volle Geltung.

Außer den beiden herborragend wichtigen Resormen geben die neuen Unsallverhütungsvorschriften der Seeberussgenossenschaft verbesserte Bestimmungen über die Feuerlöscheinrichtungen an Bord. Ferner sind das Deviations= und das Chronometer-Journal eingesührt. Auch über Rettungsboote und Rettungsgürtel sind die Vorschriften strenger geworden.

¹ S. oben S. 153. Schriften CIV 1. — Seefchiffahrt III 1.

Vor allem schreibt die Genossenschaft vor, daß alle Boote einmal jährlich auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen sind und daß der Besund bei Schiffen außerhalb der kleinen Küstensahrt im Schiffsjournal zu verzeichnen ist. Außerdem sind auf jedem Schiffe, welches in der Regel mehr als zehn Passagiere an Bord hat, sämtliche Boote in Zwischenzäumen von höchstens vier Wochen, auf jedem anderen Schiffe außerhalb der kleinen Küstensahrt und Wattsahrt in Zwischenräumen von höchstens drei Monaten auszuschwingen. Dabei ist sestzuschelnen, ob sie zum sosortigen Aussehen bereit sind. Etwaige Mängel sind möglichst sofort zu beseitigen. Das Ergebnis ist bei Schiffen außerhalb der kleinen Küstensfahrt im Schiffsjournal zu verzeichnen.

Rur wenn zwingende Gründe das Ausschwingen der Boote in den vorgeschriebenen Zwischenräumen verhindern, kann die Prüfung hinaußsgeschoben werden. In solchem Falle ift der Grund der Verzögerung im Journal anzugeben.

Der größte Übelstand, ber aber kein hamburger ober beutscher, sondern ein internationaler ift, beruht darauf, daß die Bahl der wirklich feemannisch geschulten Leute an Bord eines großen Dzeandampfers eine unverhältnismäßig tleine ift im Bergleich ju ber übrigen Befatung und den Paffagieren. So kommt es, daß zur Führung der Rettungsboote nur wenige befähigt find und daß mancher Steward vorzüglich ju fervieren verfteht, aber keine Ahnung hat, wie man den schweren Ruderriemen handhabt. Da nun einmal die Stewards gur Bedienung ber Rettungsboote mit beftimmt find, follte es nicht möglich fein, fie im Rudern zu unterweisen (nicht auf der Alfter)? Würde es nicht für die Amerika = Linie ein leichtes fein, den Lehrplan ihrer Stewardschule auf dieses Gebiet zu erstrecken? Und würden ihr nicht, wenn fie nur den Unitok gabe, fehr bald die anderen größeren Reedereien nachfolgen? Auch glaube ich, daß in der Anbringung der Rettungsboote schon bei bem heutigen Stand ber Technik Berbefferungen möglich find. Es mare wichtig - und ich verweise hierfur ebenfalls auf den oben gitierten Auffat von Foerster -, Einrichtungen zu treffen, damit die Rettungsboote von den Stellen, die bei starkem überkrängenden Schiff für ein Buwasser Fieren außer Frage sind, zu denjenigen Bunkten schnell hingeschafft werden können, welche ein bequemes Überbordgehen und Ginfteigen der Baffagiere geftatten.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg einer Reederei, welche den Personenverkehr vermittelt, ist ihr guter Ruf in Beziehung auf die Sicherheit der Schiffe. Ihr eigenstes Interesse gebietet also, hier auf der Wacht zu fein. Auf der anderen Seite hat ein Berficherungsinstitut wie ber Germanische Llond ein begreifliches Interesse baran, Mängel jestzustellen und für ihre Abhilfe zu forgen, um sich bor Unfprüchen zu bewahren. Gine Burgichaft für eine unparteiliche Unterfuchung ift auch in der Borichrift ju erbliden, daß die Experten des Llond generell zu beeidigen find. Gleichwohl bleibt der Seeberufsgenoffenschaft in der Beaufsichtigung der Schiffe, in dem Ausbau der Unfallverhütungsvorschriften ein weites Feld. Gegen die Seeberufsgenoffenschaft ift oftmals in prinzipiellen Erörterungen ber Borwurf erhoben worden, daß fie fich zu einer Auffichtsbehörde fchlecht eignet, weil fie gleichsam Richter in eigener Sache ift. Besonders lebhaft find die Schiffsoffiziere und Maschinisten in einer Gingabe an den Reichstag für eine ftaatliche Aufficht über Seetüchtigkeit, Tiefgang, Bemannung und Berproviantierung der Rauffahrteischiffe eingetreten. "Unsere beiden großen Bereinigungen", hieß es in jener Gingabe, "welche ausschließlich aus Rapitanen und Schiffsoffizieren des Ded- und Maschinendienstes jufammengefest find, halten ein Bedürfnis ju folcher gefestlichen Regelung für durchaus erwiesen und können darin auch nicht einen Mangel an Bertrauen in die ftete, wachsame Fürforge der Reederei erkennen. rade fo wie am Lande Gewerbes bezw. Fabritinfpektionen als ftaatliche, unabhängige Auffichtsbehörden bestehen und deren ebenso wirksames wie nötiges Gingreifen die Gewerbetreibenden fich gefallen laffen muffen, fo ift eine folche Aufficht über ben Schiffahrtsbetrieb möglich und not-Es reicht nicht aus, daß die Seeberufsgenoffenschaft eine wendia. Aufficht übt, weil ihre ganze Zusammensetzung nicht die unbedingt erforderliche Unabhängigkeit der Auffichtsbeamten gemährleistet, ihr aber auch gar nicht die erforderlichen Machtbefugnisse zustehen oder nachträglich eingeräumt werden können, um eine Nachachtung ihrer Vorschriften ober Anweisungen zu erzwingen.

"Gerade bei den hier zu regelnden Einzelfragen kommt in überwiegendem Maße das Interesse der zahlreichen Schiffsbesatungen in Frage, welches nicht das gleiche sein wird wie das der Reederei, und dieser mögliche Widerstreit der Interessen wird gewiß nicht durch eine einseitig der einen Vartei entnommene Vertretung bestiedigend gelöst werden können."

Die gleichen prinzipiellen Einwände gegen die Seeberufsgenoffensichaft werden von den organisierten Seeleuten erhoben. Als Kuriosum will ich die Ansicht wiedergeben, welche der verstorbene Freiherr von Stumm zu diesem Streite geäußert hat. Er sagte in einer Sizung des Reichstages (30. Januar 1896): "Prinzipiell allerdings bleibe ich auf

bem Standpunkt stehen, den ich im vorigen Jahre hier eingenommen habe, daß ich es für eine Anomalie halte, wenn man bei der Seeschiffsfahrt, die vielleicht das gesährlichste Gewerbe ist, das denkbar ist, eine geringere Staatsaufsicht übt als bei ganz ungesährlichen gewerblichen Betrieben auf dem Lande, daß man beispielsweise mit einem Schiffe übersseeische Fahrten machen kann, ohne einer Staatsaufsicht zu unterliegen, die auch nur annähernd so wirksam ist als beispielsweise die Überwachung einer ganz gewöhnlichen Kreissäge."

3ch muß offen geftehen, daß ich schwerbeladen mit den gleichen prinzipiellen Bebenken, auch beeinflußt durch die in einzelnen Teilen lesenswerte Raabiche Broichure, an das Studium der Seeberufsgenoffenschaft, bor allem ihrer Wirtsamteit und ihrer Stellung zu ben Reedereien, herangetreten bin. Je mehr ich aber Ginblid gewonnen habe in die Art, wie die Genoffenschaft ihre Aufficht ausübt, um so mehr bin ich bon der Überzeugung durchdrungen worden, daß nicht zum Schein, fondern ernft und zuverläffig die überaus verantwortliche Überwachung ber Schiffe gehandhabt wird. Ein nicht unerheblicher Anteil an der ausgezeichneten Leitung ber Seeberufsgenoffenschaft fällt auf ben gegen= wärtigen Direktor, ber nach meinen Gindruden mit Entschiedenheit und Freiheit für die Berbefferung der Unfallverhütungs = Borichriften und für ihre Durchführung eintritt. Bon der leitenden Berfonlichkeit hängt gar viel ab, das wird auch bleiben, wenn einmal die Seeberufsgenoffenschaft einer strengeren Aufsicht des Reiches unterstellt werden follte. Einer gemiffen Reichsaufficht unterliegt fie ja schon heute. In der Raabichen Broichure wird der Vorwurf erhoben, daß die Seeberufsgenoffenschaft nicht genügend strafe. Ich kann nicht umhin, diesen Vorwurf als begründet zu bezeichnen. In den Jahresberichten der Seeberufsgenoffenschaft finden sich seit ihrer Begrundung nur 13 Mt. im Jahre 1887 und 356,30 Mt. im Jahre 1901 als Strafgelber angeführt; fonst heißt es immer: "Strafgelber find nicht vereinnahmt worden, weil ber Borftand feine Beranlaffung jur Berhangung von Ordnungsftrafen fand." hier öffnet fich ein Feld für weitere Reformen. Die Strafen muffen nachbrucklich fein gegen Rapitane wie gegen Reeber, und nichts ist versehlter als der Einwand, man könne einen Reeder, der womöglich hundert und mehr Schiffe unter seiner Verantwortung hat, nicht für die Kehler strafen, welche die Rapitäne oder die Aufsichtsbeamten begehen. Dann könnte man mit größerem Rechte für den Rapitan eintreten, dem es auf einem großen transatlantischen Schiffe fast unmöglich ift, über jeden Zweig des so komplizierten Betriebes zu wachen. Den Reeder trifft die Berantwortlichkeit in der Auswahl der Auffichtsbeamten. Ze

vorsichtiger der Reeder bei der Anstellung verantwortlicher Beamter versfährt, um so sicherer ist er, daß ein berechtigter Erund zum Strasen nicht vorliegen wird. In England stellt der surveyor of the Board of Trade beim Polizeigericht Strasantrag. Der Polizeirichter sällt die Entscheidung. Ich empfehle, bei uns nicht nur die Untersuchung der Übertretung, sondern auch die Festsehung der Strasen der Jurisdistion des Seemannsamtes zu überweisen. Über die Höhe der in England üblichen Strasen sühre ich zum Vergleiche einen Fall aus dem Jahre 1903 an¹:

The Truda took a cargo of stone and the allegation of the Board of Trade surveyor was that the ship was so loaded as to submerge the Plimsoll mark. The master of the British ship admitted the offence, which the Bench said was a serious one, because it endangered the ship and the lives of those on board. Defendant was fined $\mathscr L$ 25 and 4 sh. costs.

Die Seeberussgenossenschaft scheint übrigens erkannt zu haben, daß ihre Art zu strasen oder richtiger nicht zu strasen versehlt ist. Denn, wie ich höre, sollen Übertretungen der Unfallverhütungsvorschriften künstiger strenger geahndet werden. Sie würde durch diesen Schritt einen gewichtigen Borwurf gegen ihre Institution wegräumen und zugleich auch einer Reihe unberechtigter Angriffe den Boden entziehen.

Um ein ungefähres Bilb von der Tätigkeit der Seeberufsgenossensschaft zu geben, will ich die wichtigken statiskischen Angaben hinzufügen. Die Berwaltungskosten der Seeberufsgenossenschaft beliefen sich im Jahre 1901 auf 150 402,50 Mt., darunter Schreibmaterialien, Druckssachen 15 942,57 Mt., Porto 5603,90 Mt., Gehälter der Beamten 83 128,95 Mt. Für die Überwachung der Betriebe hat die Seeberufssgenossenschaft im Jahre 1902 63 839,45 Mt., im Jahre 1901 42 989,98 Mt. und im Jahre 1900 21 517,98 Mt. verausgabt; also innerhalb drei Jahre nahezu eine Berdreisachung. Der Reservesonds betrug im Jahre 1901 1719 719,60 Mt. Seit ihrer Begründung hat die Seeberufssgenossenschaft an Entschädigungen bis zum 31. Dezember 1902 ausgeszahlt 5 084 892,23 Mt.

Die Zahl der bei der See-Berufsgenoffenschaft gemeldeten Unfälle betrug 2

	1902	1901
Gemeldet	304 3	2967
Davon Tobesfälle	403	4 50
Verletungen	2640	2517

¹ Bergl. Standard, Jan. 31.

² Bergl. Bericht des Borsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins für das Jahr 1902.

Bon ben Tobesfällen entfallen auf	1902	190	l
Dampfer	172)	220	sa.
Segler	186	150	
verwandte Betriebe	1	403	1
Hochseefischer-Dampfer	30	6	- 1
= Segler	14)		2)
Bon den Berletungen entfallen auf			
son ben Settegungen entfanen auf	1902	190	1
Dampfer	2229)	214	7)
Segler	315	28	1
verwandte Betriebe	7}	2640 10) 2517
Hochseefischer=Dampfer	67	5:	
= Segler	22	25	i)
An Renten wurden gezahlt:		1902	1901
		ca. M	t. ca. Mf.
Roften des Beilverfahrens		. 8 206,8	9 5 799,40
Renten an Verlette		. 281 206,5	5 242 794,20
Abfindung an Berlette		. 3 480,7	0 2 299,—
= = Ausländer		. 277,2	0 1 441,20
Rur- und Berpflegungstoften		. 27 718,6	1 29 134,39
Renten an Chefrauen in Rrantenhäuferr		1 309,-	- 774,60
Quinhar		1 890,7	5 1 469,45
= = Afzendenten gebrachter Berl	egiet	85,1	5 72,25
Sterbegelb		. 1993,7	0 1 230,12
Renten an Witwen		112 963,1	0 99 093,50
= = Rinder } Getöteter		. 125 311,1	0 112 257,90
= = Afzendenten		17 903,4	0 16 048,90
Renten an Witwen		67 427,4	5 61 270,90
= = Rinder } Verschollener		. 71 871,3	5 64 372,70
= = Afzendenten		11 565,7	5 10 081,05
Abfindung an Witwen bei Wiederverheiratu	ıng . <u>.</u>	. 11 028,6	0 5 802,—
		744 2 39,3	0 653 941,56

1900: Mf. 591 579,14, 1899: Mf. 521 850,05, 1898: Mf. 459 271,86

Nach der Statistik der Seeberufsgenoffenschaft wurden im Jahre 1901 als verloren oder verschollen erklärt 29 hölzerne, 7 eiserne Segler, 20 Dampfer, 1 eiserner Heringslogger und 6 Fischdampfer.

Auf die von der Seeberussgenossenschaft angeregte Witwen- und Waisenversicherung werde ich später noch eingehen. Mich über das Seeunsalversicherungsgesetz näher zu verbreiten, sehlt mir leider der Raum. Nur gegen eine Forderung der Seeberussgenossenschaft möchte ich Stellung nehmen. In ihrem Berichte verlangt sie nämlich die Wieder-

¹ Bergl. unten S. 222.

herstellung der früheren, ausschließlich für die Seeberufsgenossenschaften tätigen Schiedsgerichte. Ihr Haupteinwand gegen die Verwendung der Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung ist der, daß saft regelmäßig Personen mit entscheiden, denen die eigenartigen Verhältnisse der Schissischen mit entscheiden, denen die eigenartigen Verhältnisse der Schissischen sicht auf Hamburg zu. Freilich sind in dem Bericht der Seeberufsgenossenschaft als Vertreter der Arbeitnehmer sür das Schiedsgericht Hamburg aufgesührt ein Redakteur, zwei Bureauarbeiter und drei Gastwirte. Der Bericht verschweigt aber, daß fämtliche sechs Vertreter srüher zur See gesahren sind. Der Hauptsiehler der alten Einrichtung war gerade der, daß die Beisiger zum Schiedsgericht nur aus der Zahl der zur Sektion gehörenden Genossenschaftsmitglieder gewählt wurden, daß also die Arbeiter gänzlich ausgeschlossen waren. Weshalb nun den Arbeitern den bescheidenen Anteil an der Rechtsprechung wieder nehmen?

Auf die Vorschriften für Auswandererschiffe will ich nur, soweit spezielle Bestimmungen für Hamburg bestehen, kurz eingehen.

In dem Gesetz betreffend das Auswandererwesen ist die Verwaltung zwei Mitgliedern des Senats und drei Mitgliedern der Handelskammer übertragen.

Bur Überwachung der Tauglichkeit der Auswandererschiffe find Besichtiger angestellt.

Jedes Schiff, welches Auswanderer befördert, steht vom Zeitpunkt seiner Anlegung für diesen Zweck unter spezieller Aussicht der Besichtiger. Dieselben sind jederzeit an Bord des Schiffes und zu allen Räumen unweigerlich zuzulassen. Dem Besichtiger liegt es ob, auch im übrigen die Tauglichkeit des Schiffes und seine vorschriftsmäßige Einrichtung und Ausrüftung, sowie die gehörige Unterbringung der Passagiere und ihrer Essetten zu überwachen.

Zuwiderhandelnde werden mit Gelbstrafen bis zu 1500 Mf. oder Saft- oder Gefängnisstrafen bis zu einem Jahre bestraft.

Rechtsverhältnisse der Seeleute.

Im Ansang dieses Jahres ist der Hamburger Wasserschout Tetens gestorben, ein Kapitän noch aus der alten Schule, den sie an der Wasserstante "Herr Seemannsamt" nannten und der weit über seine Vaterstadt hinaus unter den Seeleuten bekannt und wohl auch wegen seiner Strenge gefürchtet war. Er war der köstlichste Thpus eines geraden, derben Seemanns, der mit Recht die Disziplin auf dem Schiffe als das unentbehr-

liche Fundament jeder geordneten Schiffahrt anfah, der aber auch in ben Berhandlungen bor dem Seemannsamte in fich nur den Rapitan fühlte und, wie wenn er auf dem Schiffe ware, die Berhandlungen führte, feine Widerreden duldete, die angeklagte Mannschaft meist wie Rekruten behandelte und für das nun einmal auch in den Seeleuten erwachte Rlaffenbewußtsein nicht das leifeste Berftandnis hatte. Mit ihm ift die alte Beit zu Grabe getragen. Die Berrichaft des Ginzelrichters hat ein Ende gefunden. Bom 1. April ab gilt auch für Samburg die Borfchrift ber neuen Seemannsordnung, daß nämlich in dem Berfahren vor dem Seemannsamt in Straffachen ein Borfitender und zwei schiffahrtstundige Beifiger entscheiden. Wenn man in hamburg, wie es den Unschein hat, die Seeleute niederer Chargen grundfaglich ju diefem Richteramte gulassen will, so würde das ein durch jede Erwägung zu rechtsertigendes Berfahren fein. Denn daß ein Bollmatrose ober Quartermafter zu dem Rreise der Schiffahrtkundigen gahlt, ift über jede Debatte erhaben. Das Gesetz gibt durch teine Vorschrift eine Sandhabe, den Begriff "Schifffahrtkundige" irgendwie einzuengen, und im Reichstag fprach man sich durchaus für Zulassung aus. Ich verkenne nicht die Bedenken gegen die Besetzung des Seemannsamtes mit dem Vorsitzenden und zwei Seeleuten. Sie konnte bei der Aburteilung eines Schiffoffigiers zu einer Gefährdung der Disziplin führen. Weshalb aber nicht dem Borfigenden einen Schiffsoffigier ober Maschinisten und einen Seemann gur Seite stellen? Vor Einseitigkeit wurde der unparteiische Vorsigende schützen, während bei dem Ausschluß der niederen Chargen der rein disziplinarische Charafter in der Rechtsprechung gegenüber den Seeleuten leider unverändert beiteben bliebe. Die Reueinrichtung der Seemannsämter, die übrigens nur für die Sanfestädte eine wefentliche Beränderung bedeutet, da Preußen und Oldenburg icon feit Jahren eine Befetzung des Seeamtes mit schiffahrtkundigen Beifigern kennt, wird hoffentlich die lette Etappe zu einem Seeschöffengericht sein. Schon in den Verhandlungen des Reichstags 1 zeigten sich lebhafte Sympathien für eine solche Ginrichtung. So meinte der Abgeordnete Freefe: "Ich konnte mir boch borftellen, daß mit diefen Seefchöffengerichten etwas Butes erzielt werden fonnte." Uhnlich äußerte fich der Abgeordnete Spahn, der den Bunfch nach Seeschöffengerichten nicht so ohne weiteres von der hand weisen wollte. Der Abgeordnete Lenzmann hielt fie für fehr inmpathisch. Auch der jetige Minister Möller sah die Frage der Seeschöffengerichte als

¹ Sigung vom 26. März 1900.

distutabel an. Wenn heute und fünftig ein Seemann gegen ben Entscheid bes Seemannsamtes das Schöffengericht, eventuell gar als Berufungs= inftang die Straftammer anrufen will, fo ift er gezwungen, mehrere Wochen, vielleicht auch Monate am Lande zu bleiben. Was heißt das anderes, als daß der Seemann, falls er bis zu einer höheren Inftang für fein Recht tämpien will, ohne Arbeit und Berdienst in der Safenstadt herumschlendern muß? Man ftelle fich einmal vor, dag jeder Arbeiter am Lande, wenn er gegen einen polizeilichen Strafbefehl die Gerichte anrufen will, wochenlang feine Arbeit zu verlaffen hatte. Die Tollheit ift augenscheinlich. Wenn nun einmal ber Beruf ben Seemann in diese Zwangs= lage bringt, ift es da nicht Aufgabe der Gesetzgebung, eine Institution zu schaffen, die, mit allen möglichen Kautelen ausgestattet, eine unparteiische, schnelle Rechtsprechung fichert? Gine besondere Barte fur ben Seemann ergibt fich auch aus ben Fällen, in welchen er eines geringfügigen Bergehens gegen bas Strafgefegbuch verbächtig ift. Während es feinem Richter in den Sinn fommen wurde, einen Beschuldigten, der auf dem Lande in Arbeit fteht, wegen eines derartigen Berdachtes in Untersuchungshaft zu bringen, wird gegen ben Seemann Saitbefehl erlaffen, lediglich weil er mit Rücksicht auf feinen Beruf fluchtverdächtig ist. Der Seemann kommt dadurch geradezu in eine Ausnahmestellung, und das Seeschöffengericht soll dem Seemann keine Ausnahmestellung geben, sondern ihn im Gegenteil von ihr befreien. Wie oft erkennt das Gericht gegen einen Seemann, nachdem er langere Zeit in Untersuchungshaft gefeffen hat, auf eine Belbstrafe, wie oft auf eine Freiheitsstrafe, die geringer ift als die erlittene Untersuchungshaft! Ich will mich darauf beschränken, aus meiner eigenen Praxis einen Fall anzuführen. Ende Auguft 1901 wurde ein Schiffsoffizier eines Bergehens gegen die Seemannsordnung beschuldigt und, weil er als Seemann fluchtverdächtig war, verhaftet. Ein glücklicher Umftand wollte es, daß fein Bater, ein Lotfe, in der Lage und bereit war, für ihn Sicherheit zu stellen. Nach einigen Tagen wurde er daher freigelaffen, durfte aber hamburg nicht verlaffen und war somit, da er doch auf dem Lande nicht plöglich eine Beschäftigung beginnen tonnte, ftellungslos. Erft Mitte Februar 1902 konnte die Sauptverhandlung ftattfinden, da unterdeffen die Beugen im Auslande vernommen wurden, und das hin- und hersenden der Akten mit dem reichen Kranz von Formalitäten einige Monate in Anspruch nahm. In der hauptverhandlung wurde gegen ben Angeklagten auf eine Gelbstrafe von 50 Mt. ertannt. Der Sohn eines unbemittelten Baters hatte megen diefer Beldftraje von 50 Mt. 51/2 Monate in Untersuchungshaft geseffen. Ift nicht

ferner ber Seemann ber einzige, welcher ber Segnungen ber bedingten Begnadigung nicht teilhaftig wird? Wenigstens hat er die Untersuchungshaft über fich ergeben laffen müffen mit all ihrer Demütigung und Beschämung. Ein weiterer schlimmer Übelftand ift ber, daß die Zeugen fich schnell in die Beimat gerftreuen oder, ehe es zu einer Sauptverhandlung gekommen ist, wieder in See geben. Dadurch entsteht oft eine weitere Berschleppung. Denn nun bedarf es umständlicher diplomatischer Vermittlung, um die Zeugen irgendwo im Auslande zu vernehmen. Währenddeffen fitt der Beschuldigte in Untersuchungshaft. Bei der protokollarischen Bernehmung der Zeugen ift der Beschuldigte nicht jugegen, um an die Beugen aufklärende Fragen zu richten. Auch darin liegt eine Benachteiligung bes Seemanns. Denn die Bernehmung ber Beugen bor erfuchtem Richter oder Konful bildet bei ihnen die Regel, fonft ift fie die Ausnahme. Dazu kommt, daß berartige Zeugenprotokolle durchweg von einer erstaunlichen Dürftigkeit find. Bei uns in Hamburg besteht noch eine besonders bedenkliche Übung, auf die es Pflicht ist, einmal hinzuweisen. Man verfolgt nämlich in Samburg die Brazis, die Requifitionsabteilungen in Straffachen jum Teil mit taum flügge gewordenen Referendaren gu besetzen, denen es begreiflicherweise oft, recht oft an hinreichender Lebenserfahrung und Menschenkenntnis fehlt und deren Bernehmungsprotokolle für die Richter und Staatsanwälte ein Schreden, für die Angeklagten nicht felten ein mahres Unglud bedeuten. Bu alledem tommt noch, daß tein Mensch linkischer, ungeschickter in seiner Berteidigung, fein Mensch mehr auf den Mund geschlagen ift als der Seemann. Gin Seefchöffengericht mit der Jurisdittion des ordentlichen Schöffengerichts, die prozeffuale Berpflichtung, daß sofort nach Ankunft des Schiffes Anklage erhoben werden und die Sauptverhandlung ohne Verzug noch in Anwesenheit ber Schiffsmannichaft stattfinden muß, wurden manche Barte aus ber Welt schaffen. Mehr als bas Gerippe ju geben, fehlt bier ber Raum.

Der Ton der Schiffsoffiziere gegenüber der Mannschaft ist im allsemeinen ein rauher; die Seeleute der niedrigen Chargen werden meistens mit Du angeredet und oft schroff angesahren. Schlechte Behandlung der Mannschaft, insbesondere der Trimmer, ist nicht selten. Jedoch macht sich, ähnlich wie im Heere, eine entschiedene Tendenz zur Besserung bemerkbar. In dieser Richtung wirkt natürlich auch die moderne Arbeiterbewegung bestimmend. Aus dem Schreiben eines Kapitäns, der sich (im Jahre 1902) gegen Borswürse zu rechtsertigen sucht, zitiere ich solgenden, recht charakteristischen Sat: "Ich konstatiere hiermit, daß ich bemüht gewesen bin, meine Leute den neueren Anschauungen und Zeit gemäß, als auch human zu bes

handeln." In einem anderen Schreiben schildert ein Kapitan, als ob es sich um unveräußerliche Rechte handle, wie der Steuermann einen Beiger, "ber fich unbotmäßig und frech benommen und einen Befehl nicht ausführen wollte, ordentlich burchgeprügelt hat; ein anderes Mal gab's eine Ohrfeige." Wenn auch nicht verkannt werden darf, daß es heute sogar schwerer ift, Disziplin auf bem Schiffe zu halten als früher, weil zu ben Seeleuten, welche von der Bite auf gedient haben, die große Schar ber Nicht-Seeleute, ber Trimmer, ber Stewards und anderer hingugekommen ift, so läßt sich so gut wie im Beere auch in der Sandelsmarine Disziplin ohne Mighandlung aufrecht erhalten. Mighandlungen wirfen im letten Erfolge nur ungunftig auf die Disziplin. Unfere Schiffsoffiziere und eigentlichen Seeleute find durchweg ein jamofer Schlag Menschen. Buberläffig und mutig, von Kraft und Ausdauer, befonnen und aufopfernd in der Gefahr, danken wir ihnen nicht gulegt den Aufichwung unferer Sandelsmarine. Der ausgezeichnete Ruf, den der deutsche Rapitan und Seemann im Auslande mit Recht genießt, ist ein überaus wertvolles, ungemünztes Rapital. Gine beffere Behandlung der Mannschaft hilft uns, dieses Rapital zu erhalten und zu mehren.

Die neue Besetzung des Seemannsamtes wird hoffentlich auch in der Richtung resormatorisch wirken, daß das Gericht in der Bemessung der Strafgelder mehr Maß hält, als es bisher geschehen ist. Im letzen Jahre (1902) hat das Seemannsamt auf Geldstrafen zur Höhe von M. 14738,20 erkannt. Außerdem haben die Hamburger Gerichte in dem gleichen Zeitraum auf M. 4994 erkannt. Bon auswärtigen Seemannsämtern sind an Strafgeldern M. 3617,10 eingesandt, und der Betrag der von desertierten Seeleuten eingezogenen Heuerbeträge beliefsich auf M. 7258,81. Die entsprechenden Zissern sür die vorangegangenen Jahre sind folgende:

	1999	1899	1900	1901
1. Strafgelber:	Mŧ.	Mt.	Mŧ.	Mť.
a) vom hiefigen Seemannsamte erkannt	6 343,—	10 568,35	17 139,97	18 799,52
b) von auswärtigen Seeämtern ein-				
gejandt	2 217,45	$3026,\!90$	$5\ 456,27$	8 524,61
c) von hiesigen Gerichten erkannt	2 2 02,30	2 6 31,60	3797,85	4 233,—
2. Eingezogene Beuerbetrage besertierter				
Seeleute	_	_		1 092,38

Auffällig ist, daß der Betrag der vom Seemannsamt im Jahre 1902 erfannten Strasen erheblich niedriger ist, als der in den beiden vorangegangenen Jahren. Eine naheliegende Erklärung für diesen Rücks gang ist die, daß der verstorbene Wasserschout durch ein schweres Leiden

während des größten Teils des Jahres 1902 verhindert mar, fein Richteramt auszuüben und daß feine Bertreter milbere Seiten aufgezogen Außer diesem im letten Jahre hervorgetretenen Umschwunge ift das einzig Tröftliche an diefen erschreckend hohen Bahlen, daß die Straigelber einem wohltätigen Zwecke zu gute kommen. Sie fliegen nämlich in die Raffe des Seefahrerarmenhauses. Diese Stiftung befigt feit dem Jahre 1855 ein eigenes Armenhaus, in welchem Seefahrern jeden Ranges, die im Dienst auf einem Samburger Rauffahrteischiffe durch Unfall ober Rrankheit dauernd dienstunfähig geworden find, lebenslänglich freie Wohnung, Beköftigung, Basche und ein Weihnachtsgeschenk gewährt wird. Ob der Seefahrer ein Deutscher ist, soll ebensowenig ausschlaggebend fein wie die Ronfeffion, der er angehört. Das haus hat Raum für etwa 50 Invaliden. Die einzelnen Zimmer find wie Rojen gebaut und machen einen ebenfo fauberen wie behaglichen Eindrud. Im Jahre 1901 hat das Seefahrerarmenhaus an bedürftige Seefahrer außerdem rund M. 36 800 ausgezahlt, im Jahre 1902 rund M. 40 000. Leider habe ich zuverläffige Angaben über die Verfonlichkeiten der Unterstütten nicht erhalten können, auch nicht darüber, ob die Bewohner des Seefahrerarmenhauses vornehmlich den höheren Chargen angehören. Die Berwaltung des Seefahrerarmenhauses, die den Schifferalten untersteht, ift aufs engste verbunden mit der Raffe der Stude von Achten. Diese Raffe verfolgt nun ausschlieglich ben 3wed, "eine Penfions- und Unterstützungstaffe für die der Kaffe als Mitglieder angehörigen Hamburger Schiffstapitane, deren Witmen und unversorgte Rinder zu bilden". Sie ift entstanden aus der alten Bereinigten Schiffer-Beseulichaft, der Raffe ber Stude von Achten und bem Jalandfahrer-Berein und foll ihrem alten Zwecke, der Auslöfung der in Gefangenschaft geratenen Mitglieder, vor allem wiederum dienen, "falls fich unglücklicher und unerwarteter Beife die türkische Seeräuberei erneuern sollte". Das Gesamtkapital diefer Raffe betrug am 31. Dezember 1901 etwas über M. 853 000. Zahl der Mitglieder ist unbeschränkt. Jeder Schiffskapitan, welcher ein in Hamburg heimatsberechtigtes Schiff führt, hat das Recht, der Kaffe beizutreten. Außer einem jährlichen Beitrag von M. 72 ift ein Gintrittsgeld zu zahlen, und zwar

bis	zum	polle	ndet	en E	35.	Lebensjahre	M.	360
im	\mathfrak{Alter}	von	36	bis	4 0	Jahren	,,	4 80
"	,,	,,	41	,,	45	,,	,,	600
,,	,,	,,	46	,,	5 0	,,	,,	900
,,	,,	,,	51	"	55	,,	,,	12 00
,,	,,	,,	56	,,	60	"	,,	15 00

Wer 25 Jahre zu der Kasse beigetragen hat, 60 Jahre alt und außer Dienst ist, ist von weiteren Beitragsleiftungen an die Kasse bespreit. Nach dem Tode eines Mitgliedes erhält die Witwe eine jährliche Pension von M. 360, außerdem, soweit der Raum reicht, sreie Wohnung in einem der Kasse gehörigen Grundstücke. Sind die Wohnungen besetzt, so erhält die Witwe eine weitere jährliche Vergütung von M. 144. Ferner erhalten Mitglieder, welche durch Unsälle arbeitsunsähig geworden sind oder zum mindesten 15 Jahre der Kasse angehören und 60 Jahre alt sind, eine Pension gleich derzenigen der Witwen. An Sterbegeld werden M. 108 bezahlt. Für elternlose Kinder, wie auch für die Kinder verstorbener Mitglieder, deren Witwen sich wieder verheiratet haben, zahlt die Brüdersichaft jährlich M. 180, wenn zwei oder mehr Kinder da sind, zusammen M. 360 bis zum vollendeten 18. Lebensjahre. Um Ende des Jahres 1901 gehörten der Kasse 171 Mitglieder an. 3 Kapitäne und 73 Witwen und Kinder erhielten im Jahre 1901 aus der Kasse Pension.

Wenn nun auch bas Bermögen bes Seefahrerarmenhaufes von dem der Kasse der Stücke von Achten getrennt gehalten wird, so werden doch beide Bermögen von den Schifferalten verwaltet, und wenn ich auch überzeugt bin, daß die Schifferalten bemüht find, das Ginkommen des Seefahrerarmenhaufes lopal einem größeren Rreife gutommen zu laffen. jo mare es doch menichlich verzeihlich und zu verstehen, wenn die Schifferalten die höheren Chargen bevorzugen. Wäre es aber der Fall — und meine Ausführungen werben hoffentlich zu einem klaren Aufschluß führen -, so könnte ich ein Bedenken gegen die Berwendung der Strafgelder für das Seefahrerarmenhaus nicht unterdrücken. Denn dag die Strafgelder, die jum weitaus größten Teile von der Mannichaft bezahlt werden, vorwiegend zum Nugen derer verwandt werden, welche überdies die Strajanträge stellen, läßt sich durch keine Erwägung rechtjertigen. Allein ich wiederhole, daß ich von Voraussehungen ausgehe, die mir allerdings von Seeleuten verbürgt find, welche ich aber mit Sicherheit nicht habe feststellen können. Sit der Berdacht begründet, jo empfiehlt fich in Bukunft eine folche Berwendung ber Strafgelber, welche von vornherein jede Begunftigung einer beftimmten Rlaffe ausschließt. erfter Stelle fame wohl die Gefellschaft zur Rettung Schiffbruchiger in Betracht.

Bon den neuen Bestimmungen der Seemannsordnung will ich nur eine hervorheben, die ich zusammen mit einer gleichlautenden Bestimmung des Seeunsallversicherungsgesetzes von vornherein für resormbedürstig halte. Es handelt sich um den § 61 der Seemannsordnung, und den entsprechenden

§ 23 des Seeunfallversicherungsgesetzes. In dem ersteren ift bestimmt: "Für die Dauer des Aufenthalts in einer Rrankenanstalt gebührt dem Schiffsmanne keine Heuer. hat er aber Angehörige, deren Unterhalt er bisher gang ober überwiegend aus feinem Beuerber. Dienfte bestritten hat, so ift ein Biertel der Beuer zu gahlen." Der § 23 des Seeunfallversicherungsgesetzes betrifft den Fall, wo eine Frau infolge Seeunfalls gestorben ift, die bei Erwerbsunfähigkeit des Mannes den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend bestritten hat, und wo im Begensat zu allen anderen Fällen dem Witwer und den Kindern eine Rente gewährt wird. Während die lettgenannte Bestimmung von geringer praktischer Bebeutung ift, kommt ber § 61 der Seemannsordnung häufiger zur Unwendung. Da ftellt fich nun burch das Wort "überwiegend" leicht eine Härte heraus. Denn die meisten Frauen von Seeleuten muffen mitverdienen. Gesett, die Frau verdient, vielleicht mit Silje ihrer Kinder, monatlich M. 35 und erhält von ihrem Manne monatlich M. 35, so wurde bei feiner Erfrankung oder Berlegung die Beuer fortfallen. Berdient sie dagegen unter den gleichen übrigen Voraussehungen M. 34 monatlich, jo hat ihr Mann Anspruch auf ein Viertel ber heuer. Die Beftimmung follte alfo meines Erachtens lauten: "hat er Angehörige, beren Unterhalt er bisher gang ober jum Teil" ufw. Ebenfo mußte ber § 23 des Seeunfallversicherungsgesetes geandert werden.

Versicherungswesen und Wohlfahrtseinrichtungen.

Schon in ihrem Bericht für das Jahr 1891 hat die Seeberufssgenossenschaft klar ausgesprochen, daß der Nußen der Invaliditätss und Altersversicherung der Seeleute in keinem Berhältnis zu den dadurch erwachsenden Lasten steht, weil es aktive Seeleute im Alter von 70 Jahren sast gar nicht gebe und auch die Zahl der Krankheitsinvaliden nur eine geringe sein könne. Sie hat zugleich ausgesprochen, daß eine Witwensund Waisenversorgung von weit größerem praktischen Werte sei, und sie ist dis auf den heutigen Tag mit höchst dankenswerter Zähigkeit für eine solche Versorgung eingetreten. Um ihre Stellungnahme zu rechtsertigen, hat die Genossenschaft sortgesetzt Erhebungen anstellen lassen, aus denen ich einige besonders markante Ergebnisse hervorhebe:

Die Seemannsämter, bei welchen die aktiven Seeleute die Anträge auf Gewährung von Invaliditäts- und Altersrenten stellen müssen, haben vom Jahre 1891 bis 1893 38 Anträge auf Altersrenten, 26 " " Invalidenrenten

entgegengenommen. Wenn diese Anträge genehmigt wären, so hätten in ben brei Jahren ausgegeben werden muffen

für Altersrenten M. 10857,00 " Invalidenrenten " 2657,72 Busammen M. 13514,72

Da nun aber in den drei Jahren an Beiträgen für die Invaliditätssund Altersversicherung der Seeleute gezahlt worden find Mt. 1 250 000

biese Beiträge Zinsen gebracht haben " 36 000 davon für Kenten verausgabt worden sind nur " 13 515 so ergibt sich ein Überschuß von W. 1 274 485

Unter Berücksichtigung, daß die Anträge jedenfalls nicht fämtlich bewilligt worden find, stellt sich der Überschuß in Wirklichkeit noch höher. Einer Rundgebung bes Bereins deutscher Kapitane und Schiffsoffigiere zu Samburg entnehme ich, daß in dem gleichen Zeitraum an Verwaltungstoften M. 28500 ausgegeben find. Die Beftrebungen der Seeberuiß= genoffenschaft tamen einem Erfolge erft wefentlich näher, als durch den § 11 des Invalidenverficherungsgesetes die Bestimmung eingeführt wurde, daß durch Beschluß des Bundesrats der Seeberussgenossenschaft gestattet werden kann, eine besondere Kaffeneinrichtung zu begründen, durch welche die Invalidenversicherung der Seeleute übernommen und für deren hinterbliebene gleichzeitig eine Witwen- und Waisenversorgung ins Leben gerufen wird. Bereits im November 1899 unterbreitete die Genoffenschaft dem Bundegrate Satungen einer Invaliden=, Witmen= und Waisen= verficherungskaffe jur Genehmigung. Wie ich von dem Direktor der Seeberufsgenoffenschaft erfahren habe, ift ihre Annahme nach langen Berhandlungen und nach erfolgten Abanderungen gefichert. In dem Augenblicke, wo diese Verforgung in Kraft tritt, werden auch die erbitterten Streitigkeiten ein Ende finden, die oft aus den 3meifeln entstehen, ob es sich bei einem Todesfall um einen Unfall handelt ober nicht.

Durch das Seeunsallversicherungsgesetz! vom 30. Juni 1900 ist der Berufsgenossenschaft das Recht eingeräumt, mit Genehmigung des Reichs= versicherungsamtes Heil= oder Genesungsanstalten zu errichten. Von diesem Rechte wird die Genossenschaft Gebrauch machen. Roch im Laufe

¹ Bergl. §§ 34, 127 S.U.B.G.

bieses Jahres soll der Bau eines Nervensanatoriums begonnen werden, das, sobald die Invalidenversicherung übernommen ist, zu einem alls gemeinen Rekonvaleszentenheim erweitert werden soll. Die Heilanstalt wird der Aufsicht des Reichsversicherungsamtes unterstellt.

Besonderer Erwähnung verdienen die Wohlsahrtseinrichtungen der Samburg-Amerita-Linie. Die älteste ift die feit 40 Jahren bestehende Unterstützungskaffe, aus der auch an unterstützungsbedürftige Angehörige erkrankter oder verstorbener Seeleute Unterstühungen gewährt werden. Im Jahre 1901 wurden aus dieser Kasse im ganzen 43 422 M. gezahlt. Von größerer Bedeutung ift die Penfions= und Witwenkaffe, welche am 1. Januar 1888 begründet worden ift. Ihr gehören als Mitglieder an die ftandigen Landangeftellten, ferner Rapitane, Offiziere, Maschinisten, Bahlmeifter, Berwalter, alle Unteroffiziere, Bootsleute, Bimmerleute, Röche und Oberstewards. Dem Vorstande der Gesellschaft oder dem Ruratorium der Benfionskaffe steht das Recht zu, einzelne oder mehrere Angestellte der genannten Kategorien — ohne Angaben von Gründen von der Aufnahme auszuschließen. Sonft ift der Beitritt Pflicht. Die Raffe gemährt Invalidens, Witmens und Waifenpenfion. Die Mittel der Raffe werden teils von der Gefellschaft, teils von den Berficherten aufgebracht. Bunachst hat die Gesellschaft ber Raffe als Stiftungsjonds die Summe von M. 30 000 überwiesen. Außerdem hat fie jährliche Buschüffe gewährt, die bis Ende 1902 die Summe von M. 759823 er= reichten. Bis zu bemfelben Zeitpunkte haben bie Mitglieder insgefamt M. 1423773 eingezahlt. Das Bermögen der Raffe betrug am 1. Januar 1903 M. 2178 880,79. 3m Jahre 1902 find gezahlt

Benfionen an 30 Invaliden
" 63 Witwen
" 45 Kinder

Ferner sind M. 320 Unterstützungen gewährt und Beiträge zur höhe von M. 9879,89 an Mitglieber, welche austraten, zurückgezahlt worden. Bon der Begründung der Kasse an dis zum 1. Januar 1903 sind M. 487568 für Pensionen ausgezahlt. Die Kasse hat jest 1594 Mitsglieder. Neben den Beiträgen der Mitglieder und den Juschüssen der Gesellschaft bilden die Jinsen aus dem angelegten Kapital die Hauptseinnahme. Sie haben im Jahre 1902 mit M. 75425,85 nahezu die Höhe des Juschusses der Gesellschaft erreicht. Dazu kommen schließlich noch Geschenke, Beträge, die als Ordnungsstrasen gezahlt sind (im Jahre 1901 M. 1596), und die Einnahmen aus den Konzerten auf den

Paffagierdampfern 1. Die Mitglieder gehen fämtlicher Ansprüche verluftig, wenn fie mit der Zahlung der Beitrage langere Zeit im Rudftande, oder wenn fie wegen ftrafbarer und unehrenhafter Sandlungen aus dem Dienste der Gesellschaft entlaffen find. Auch tann die Benfion aus ben zulett genannten Gründen und bei der Teilnahme eines Penfionsempfängers an Beftrebungen gegen die Gefellichaft diefem entzogen werden. Doch ift nach Mitteilung der Samburg-Amerika-Linie eine Entziehung bislang nicht vorgekommen. Die Benfion beträgt für Mitglieder, welche nach 6jähriger Dienstzeit und Beitrageleiftung wegen Invalidität aus dem Dienste scheiden, 20 % von dem durchschnittlichen Jahreseinkommen, von welchem mahrend der gangen Dauer der Mitgliedschaft die Beitrage geleistet find. Mit jedem vollendeten weiteren Beitragsjahre fteigt die Benfion um 11/4 %, bis dieselbe nach zurudgelegtem 30. Dienft- und Beitragsjahre die Maximalhöhe von 50% erreicht. Die an die hinterbliebene Witme eines verftorbenen penfionsberechtigten Mitgliedes zu zahlende Penfion beläuft fich auf die Balfte desjenigen Betrages, welcher bem Manne gur Zeit feines Todes im Falle ber Invalidität als Benfion zugestanden haben murde. Die Witme eines bereits penfionierten Beamten bezieht nach dem Tode des Mannes die Sälfte der Benfion weiter. Außerdem erhält bis zum 15. Lebensjahre jede eheliche Halbwaise 1/5, jede eheliche Vollwaise 2/5 der Witwenpension. Die Berechtigung zum Bezuge einer Penfion tritt erft nach fechsjähriger Mitgliedschaft und Beitragsleiftung ein. Mitglieder ber Benfionstaffe, welche ohne ihr Berichulden aus dem Dienste der Gesellschaft entlaffen werden, erhalten 75 % ber von ihnen eingezahlten laufenden Beiträge ohne Binsvergütung zurück, ausschließlich der Eintrittsgelder. Zum Schlusse noch die wichtigsten Beftimmungen über Eintrittsgeld und Beitrage ber Mitglieder: Samtliche Mitalieder haben beim Eintritt in die Benfionskaffe 2% von ihrem Jahregeinkommen und ebenso bei eintretender Gehaltsverbefferung 2 % von dem Betrage der Erhöhung einmal als Extrabeitrag an die Raffe ju gahlen. Als laufenden jährlichen Beitrag haben die Mitglieder und zwar:

- a) die im Dienst am Lande angestellten Beamten 31/2 0/0,
- b) die im Sees und Flußdienste, sowie auf westindisch-megikanischen Stationen beschäftigten Beamten 4 % von ihrem pensionsberechtigten Jahreseinkommen zu zahlen.

¹ Auf dem Schnellbampfer Blücher brachten in biefem Jahre zwei Konzerte 1130 Mf. ein.

Schriften CIV 1. — Seefchiffahrt III 1.

Seit dem 1. Januar 1901 hat die hamburg-Amerika-Linje die Effekten-Bersicherung für die Kapitane, Offiziere und Mannschaften der Seedampfer frei von jeder Prämienzahlung übernommen, und amar find versichert:

1. Rapitäne	mit	Mŧ.	1000
2. I. Offiziere, Ingenieure, Ober- und erste Maschinisten	=	=	800
3. Alle anderen Offiziere und Maschiniften, Arzte, Zahlmeifter,			
Verwalter	=	=	600
4. Zahlmeifter-Affistenten und Maschiniften-Affistenten	=	=	400
5. Oberstewards und Oberköche auf Schnellpost= und Reichspost=			
dampfern, I. Köche auf P: und Kajüts:B:Dampfern,			
I. Zimmerleute	=	=	40 0
6. Oberstewards und I. und II. Köche der anderen Dampfer	=	=	300
7. II. Zimmerleute, Bootsleute und Tischler	=	=	300
8. Alle übrigen Leute ber Befatung mit Ausnahme ber unter 9.			
benannten	=	=	200
9. Kohlentrimmer, Rochsmaate, Aufwäscher und Jungen	=	:	150

Berliert der Versicherte durch den Unsall zugleich sein Leben, so werden den nach dem Sceunsallversicherungsgesetze rentenberechtigten Angehörigen die entsprechenden Versicherungsgelder ausbezahlt. Werden die Effekten teilweise verloren oder beschädigt, so wird Ersatz nur bis zur Höhe des Wertes der verlorenen oder verdorbenen Gegenstände geleistet.

Wie ich von der Hamburg-Amerika-Linie ersahren habe, beabsichtigt die Gesellschaft auf eigenem Terrain in Cuxhaven ein Altenheim für ihre invaliden Angestellten zu bauen, ebenso Arbeiterwohnungen für die Mannschaft der Schnelldampfer, und zwar nach dem Muster der Kruppsichen Kolonien im Villenstil für 1—2 Familien.

Es gibt in Hamburg noch mehrere Stiftungen, so die Amsincks Stiftung, die Tilbh-Stiftung und einige andere, über deren Bedeutung und Zwecke ich Zuberlässigies nicht habe ersahren können.

Aus dem Jahresbericht der Deutsch-Australischen Dampsichiffahrtssgesellschaft Hamburg von 1902 ersehe ich, daß die wichtigste Kassensgründung der Hamburg-Amerika-Linie Rachahmung findet. In dem Bericht der D. A. D. G. Heißt es nämlich: "Zur Gründung einer Pensionskasse für die Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten usw. sowie die Angestellten des Comptoirs haben wir uns mit mehreren hiesigen bestreundeten Reedereien vereinigt. Die Vorarbeiten dazu sind beendet, so daß nach Eingang der Genehmigung der Aussichtsbehörde diese nützliche und wohltätige Einrichtung zur Tat werden kann."

Das Seemannshaus, welches jum Teil Wohlsahrtszwecken bient, gehört ber hamburgischen Seemannskasse. Diese Kasse ist schon im Jahre

1873 in Liquidation getreten. Sie hatte ursprünglich den Zweck, den Mitgliedern, die durch Unfall oder Krankheit dienstunsähig wurden, Unterstühung zu gewähren, serner Ersah für verloren gegangene Schiffseffekten zu leisten und schließlich Witwen und Waisen verstorbener Mitsglieder zu versorgen. Jeder, der ehedem für ein Hamburger Schiff ansmusterte, mußte der Kasse beitreten. Das Vermögen der Seemannskasse beträgt heute noch mehr als eine Million Mark. Im Jahre 1902 hat die Kasse gezahlt:

Benfion an ehemalige Angeftellte			$\mathfrak{M}\mathfrak{t}.$	3650
Penfion an Seeleute			=	660
Unterftützung an Seeleute			=	$20\ 429$
Benfion an Witwen			=	17 665

In dem Seemannshause befindet sich die Navigationsschule, das Seemannsamt, die recht uuzulänglichen Räume der Seemannsmission und ein von diefer geleitetes Lefezimmer. Die übrigen Räume werben als Logierräume für Seeleute benutt. Der Ökonom verwaltet augleich auch eine im Seemannshaufe befindliche Schenke. Befichtigung der Logierräume habe ich den Gindruck gewonnen, daß fie fauber und ordentlich gehalten werden. Die einzelnen Zimmer find geräumig, haben gute Bentilation und fogar elektrisches Licht. Dem gegenüber find die Preife recht bescheiben: für Logis und vollständige Berpflegung Mt. 2,20; für ein Zimmer, in welchem mehrere fchlafen, Mt. 2,— pro Tag. Was die Verpflegung angeht, fo habe ich von Seeleuten , die dort logiert haben , gehort, daß das Effen durchaus gufriedenstellend fei. Rach ber Aussage bes Ökonoms find die Räume fast immer befest, und es ift mahricheinlich, daß ihre Bahl vermehrt wird, sobald erft bas Seeamt und die Navigationsschule in einem anderen Gebäude untergebracht worden find. Aus bem Status ber Samburger Seemannetaffe am 31. Dezember 1902 ergibt fich, daß im Jahre 1902 1234 Seeleute im Seemannshause gewohnt und für 14 707 1/4 Tage Mt. 30 087,25 für Roft und Logis bezahlt haben. Schon bei ben Berhandlungen bei der Senatskommiffion zeigte fich, daß die Logierraume des Seemannshauses sich bei der Seemannsbevolkerung eines guten Rujes erfreuen. Freilich begegnet man oft dem Borwurfe, daß die Seeleute im Seemannshause unter zu läftiger Kontrolle des Otonoms fteben. halte biefen Bormurf nicht für begründet, denn der erwachsene Seemann tann nach Saufe tommen, wann er will, und ber Ofonom fucht nur bei ben Schiffsjungen barauf hinzuwirken, daß fie nicht länger als bis 10 Uhr abends fortbleiben, ein Berhalten, das nur zu billigen ift.

Auch macht der Öfonom keinen Unterschied gegenüber den Chargen; Heizer werden so gut aufgenommen wie Matrosen und Schiffsoffiziere, und nichts, glaube ich, spricht mehr für die gute Verwaltung, als die Tatsache, daß viele Seeleute, wenn sie wieder nach Hamburg kommen, ihr altes Logis im Seemannshause aufsuchen.

Daß sich im Seemannshause bort also, wo das Seeamt, das Seemannsamt ihre Räume haben und wo die Seeleute oftmals gezwungen sind, stundenlang zu warten, eine Schenke befindet, halte ich nicht für so bedenklich, wie der Seemannsverband es darstellt. Allerdings möchte ich empsehlen, wie bei der Einrichtung im Moaditer Strafjustizgebäude, den Ausschant auf alkoholsreie Getränke zu beschränken.

Seemannsmission.

Schon durch die Bezeichnung Seemannsmission errichten sich die Kührer dieser Bestrebungen vornehmlich religiösen Charakters eine Schranke gegen die überwiegende Mehrzahl der Seeleute. Es ift keine Erfindung bes Seemannsverbandes, sondern es ist ein bei den meisten deutschen Seeleuten klares und lebendiges Empfinden, daß fie durch die Bezeichnung "Miffion" auf eine Stufe gestellt werden mit Wilden und gesallenen Mädchen, und gegen diese Behandlung lehnt sich ihr Selbstbewußtsein begreiflicherweise energisch auf. Ehe daher nicht die Seemannsmission ihren Ramen und jede Erinnerung an ihn gründlich auslöscht, wird ihr Einfluß fich, wenigstens in Samburg, nur auf einen fehr kleinen Rreis von Seeleuten erstrecken konnen. Damit will ich keineswegs behaupten, daß der Ginfluß kirchlicher Beftrebungen nach Aufgabe des Namens Miffion ein wesentlich größerer sein wird. Das hängt natürlich bavon ab, wie weit das religiofe Empfinden im Seemanne noch lebendig ift. Über diese Frage gehen die Meinungen sehr auseinander. behaupten, daß fast jeder Seemann zu echter Frömmigkeit neige, die andern dagegen sagen: So war es noch vor 50-60 Jahren, heute aber will der Seemann, wie jeder andere Arbeiter am Lande, im allgemeinen wenig von der Rirche miffen. Gin Rapitan, der viele Jahre gur See gefahren ift und ben ich um feine Anficht gebeten hatte, schrieb mir wörtlich: "Der Seemann ift weder fromm noch religiös. Macht er Gebichte, fo preift er felten die Schöpfung, ben Schöpfer, fondern allenjalls die Majestät, die Schönheit, meistens aber den Frieden, die Freiheit des Meeres." Derfelbe Rapitan schrieb mir, daß nach feiner Meinung die Seemannsmiffion Erfolge nicht aufzuweisen habe.

habe Bankerott erlitten, denn (fo geht die Rede in St. Pauli) fie find zu "schwarz", um auf Sympathien in den breiten Maffen zu stoßen.

Mir ericheint diefes Urteil ju ungunftig. Bunachft erfullt bie Seemannsmiffion im Auslande eine fehr wichtige Aufgabe dadurch, baf fie die deutschen Seeleute, welche auf fremden Schiffen fahren, oft que fammenführt, fie in Safenftädten Weihnachten um den Tannenbaum versammelt und mithilft, fie dem Deutschtum zu erhalten. Gbenfosehr muffen eine Reihe von Erfolgen auf fozialem und wirtschaftlichem Bebiete rudhaltlos anerkannt werden. Bang hervorragend ift offenbar ber Erfolg des Beuerbureaus der Seemannsmiffion in Geeftemunde. hamburg hat fich die Seemannsmiffion ein Berdienst erworben durch Errichtung eines Lese= und Schreibzimmers im Seemannshause. ift eine reichhaltige Bibliothet; Zeitungen und Zeitschriften liegen aus; Briefbogen und Umichlage fteben ben Seeleuten umfonft gur Verfügung: auch ift für Unterhaltungsspiele geforgt. Das Zimmer ift von morgens 9 Uhr bis abends 10 Uhr geöffnet. Außerdem unterhält die Seemannsmiffion ein Seemannsheim, welches im Jahre 1900 1053 Mann in 6109 Tagen und im Jahre 1901 744 Mann in 5089 Tagen Untertunft und Berpflegung gewährt hat. Die Preise find recht mäßig. werben zwei Rlaffen unterschieden, die erfte bezahlt für Koft und Logis 15 Mt. in der Woche, 2,50 Mt. pro Tag, 75 Pfg. für die Nacht, die zweite Rlaffe, Schiffsjungen und Leichtmatrofen, zahlt nur 10,50 Mt. für die Woche, 2 Mt. für den Tag, und 50 Pfg. für die Nacht. Die einzelnen Logierräume machen feinen fehr freundlichen Eindruct. Sie find ju eng, und das ganze haus ift zu dufter. Sonft foll die Berpflegung im Berhältnis zu dem geringen Breise eine gute fein. Das Ansehen ber Seemannsmission hat sich in hamburg bei den Seeleuten entschieden gehoben, seitdem Paftor Reimers ihr Leiter geworden ift, ein Mann, der offenbar der Gewerkschaftsbewegung wohlwollend und verständnisboll gegenübersteht und ber nicht in ber Befampfung bes Seemannsverbandes die wichtigste Aufgabe erblickt. Das war bei feinem Borganger offenbar anders. Die Seemannsmiffion gibt ein Monatsblatt heraus "Der rechte Rurs", welches vorwiegend religiöfen Inhalts ift. Ich habe in diefem Blatt auch politische und wirtschaftliche Erörterungen gefunden, in einem Hefte einen fehr bemerkenswerten, warm empfundenen Appell an die Seeleute, bei der Unterdruckung des Mädchenhandels mitzuwirken. Neben Diefer Zeitschrift erscheint jedes Jahr ein Ralender, der nicht schlecht ift, wenn er auch in seiner politischen Übersicht gar zu einseitig vom Stöckerichen Beifte getragen wird. Ausgezeichnet ift ein von der Seemanns=

mission im Binnenlande vertriebenes Flugblatt "Soll ich Seemann werden?", in welchem der Seemannspastor Körner, Bremerhaven, eins dringlich vor den Landhaien warnt, die vielsach in inländischen Zeitungen inserieren, um Schiffsjungen zu werben, die sie hernach nicht selten auf das maßloseste ausbeuten. Für die gegenwärtige Stellung der Seemannsmission zur Arbeiterbewegung sind die solgenden Aussührungen, die ich einem neueren Hefte des Rechten Kurses entnehme, charakteristisch:

Hältst bu den geplanten Streik für ungerecht, frivol und unfinnig, so streike nicht mit. Dann drücke dich aber nicht still, sondern warne und rate offen ab als ein Mann auf Grund beiner besserren Einsicht.

Hältst du den Streit aber für gerecht, unvermeidlich und aussichtsreich (prüfe dich und die Berhältnisse vor deinem Gott!), so laß nicht andere die Kastanien für dich aus dem Feuer holen, sondern tritt ein in die Schlachtreihe und kämpse, dulbe und leide mit, tu auch dabei, was du kannst, um Ausschreitungen verhüten zu helsen.

Bu den Berdiensten der Seemannsmission ist auch ihr eriolgreiches Bestreben zu zählen, die Mannschaft mit guter Reiselektüre zu versehen. Sie verleiht unentgeltlich Büchertaschen für die Reise, in denen sich in erster Linie Heste unserer besten illustrierten Zeitschristen besinden. Während die Reeder noch dis vor kurzem eine Schiffsbibliothek sür etwas ganz Überschiftsiges gehalten haben, scheinen sich die Anschauungen in der letzten Zeit geändert zu haben. So ist der Deutsche Rautische Berein entschieden sür die Errichtung von Schiffsbibliotheken eingetreten. Die Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt sogar sür alle Dampser auf längerer Fahrt Mannschaftsbibliotheken einzurichten. Einige Dampser sind bereits damit ausgestattet, und die Gesellschaft will von den Berichten der Kapitäne über die Bewährung dieser Büchereien die Ausgestaltung der anderen Mannschaftsbibliotheken abhängig machen.

Aus einem an mich gerichteten Schreiben des Seemannspaftors Reimers über die Wirksamkeit der deutschen Seemannsmission in Hamburg zitiere ich zum Schlusse solgende Sätze:

"Bezüglich ber fittlichen Zuftände ber Seeleute übt die Seemannsmiffion ihre Wirksamkeit folgendermaßen aus:

"1. Durch soziale Arbeit. Gin großer Anlaß für die trüben fittlichen Bershältnisse lag und liegt auch den Seeleuten — wie überall — in den Wohnungssverhältnissen. Bon den Boltslogis der Schiffe, deren Schmückung mit wertvollen, guten Bildern wir uns angelegen sein lassen, zu schweigen, lag die Not bei den Seeleuten für ihren Ausenthalt in den Hasenstädten nicht etwa darin, daß Mangel an Geldmitteln eine anständige Unterkunft unmöglich gemacht hätten, sondern vielsmehr in der völligen Anspruchslosigkeit Jan Maats bezüglich der äußeren Zierden des Lebens. Da galt es also, die Seeleute anspruchsvoller zu machen. Die

Gründung von Seemannsheimen hat es dahin gebracht, daß jett der deutsche Seemann alle an Kasernenstuben erinnernde Schlafräume nicht mehr goutiert, vielmehr Wert darauf legt, sein Schlafzimmer mit wenigen Kameraden nur zu teilen, wenn nicht gar ein Zimmer für sich allein zu haben. In Hamburg tut diesen Dienst außer unserem bescheidenen Seemannsheim, Paulinenstraße 12, das große, unserer Leitung nicht unterstehende Seemannshaus. Es ist begreislich, daß bei Seeleuten, die auf gute Wohnung Wert legen, der Sinn für Ordnung, Sparssamseit und Nüchternheit wächst. In unserm Seemannsblatt "Der rechte Kurz" suchen wir diese Richtung und Neigung ernstlich zu fördern.

- "2. Durch Belehrung. Wir verbreiten Schriften und Flugblätter, die vom wissenschaftlichen und ethischen Standpunkt aus die Fragen der Keuschheit und Mäßigkeit beleuchten, benutzen insbesondere dazu auch unser kleines Monatsblatt.
- "3. Durch religiöse Pflege in Predigt und Seelsorge, beren Ginfluß im eins gelnen sich bisweilen beutlich nachweisen läßt.

"Es muß hinzugefügt werben, daß auf die Gesetzgebung von uns aus Einsluß zu erhalten versucht ist mit Anträgen zur Stellenvermittlung und zur Sonntagsruhe, zum Teil mit gutem Erfolg. Die Reeder stehen uns nicht ablehnend gegenüber, nur wenige aber sind warme Freunde unserer Sache. Kapitäne und Offiziere pslegen im Auslande die Tätigkeit der Seemannsmission zu schähen, im Heimatshafen suchen sie uns nicht auf, was zum Teil in äußeren Berhältnissen (Berheiratetsein der Offiziere, unsere beschränkten Käume) wohl begründet ist. Die Mannschaften aller Chargen und Kategorien wissen unsere Sache je länger desto mehr zu schähen, wie aus der fortwährend steigenden Frequenz zu erweisen ist."

Außer der deutschen besteht noch eine dänische, eine schwedische und eine finnische Seemannsmission in Hamburg. Sie sorgen für den Gottessbienst in der Muttersprache. Die dänische Mission hat wie die deutsche ein Leses und Schreibzimmer eingerichtet, das im letten Jahre von etwa 2000 Seeleuten besucht wurde. Mehr als 3000 Briese wurden während des Jahres von dort in die Heimat geschrieben, 5000 Mf. den Ansgehörigen zugeschickt und 2300 Mf. auf die Sparkasse gebracht.

Etwas über Lebenshaltung und soziale Schichtung 1.

In der deutschen Küftenbevölkerung gibt es noch eine große Anzahl Seemannsfamilien, bei denen es zur guten Überlieferung gehört, daß wenigstens einer der Söhne den Beruf seines Vaters ergreift und zur See geht. In früher Jugend wagen sie sich in kleinen Booten auf das Meer hinaus, lernen Wind und Wetter kennen, lernen Mut und Aus-dauer in Sturmesnot. Auch an den Ufern der Unterelbe lebt noch ein alter Stamm seefahrender Familien. Berühmt sind die Finkenwärder

¹ Bergl. ben ausgezeichneten Auffat von Kapitan Meher in den Grenzboten IV 1900.

Fischer, bekannt auch die Blankeneser Fischer und altberühmt die Devel-Aus diesen Familien erhält die deutsche Sandelsmarine aönner Lotsen. ihre besten Seeleute, ihre tüchtigsten Offiziere. Daneben ergießt sich ein breiter Strom von jungen Leuten aus dem Inlande in die große Hafenstadt, um das Seehandwerk zu erlernen. Dem einen war die Schulbant zu hart und das Lernen zu schwer, der andere wurde von den Eltern auf das Segelschiff gebracht, weil er in der Beimat nicht ju bandigen war, oder weil er gar ichon mit dem Strafgeset in Ronflitt geraten war; fast alle waren ergriffen von dem sagenhaften Reiz ber Schiffahrt. Unter diesen Anaben sind Söhne reicher und angesehener Eltern keine Seltenheit. Das Rauhe Saus oder das Schiff bilden die lette Zuflucht. Sonst wenden fich meistens Sohne weniger bemittelter Eltern ber Schiffahrt ju, ichon weil die Seefahrt eines ber gefährlichsten, vielleicht das gefährlichste Bewerbe ift, und weil der Berdienft, vom Rapitan abgesehen, im allgemeinen ein bescheibener ift. Be mehr sich die Aussichten, dermaleinst Rapitan zu werden, verschlechtern, um fo mehr werden beffer gestellte Eltern fich scheuen, ohne besonderen 3mang ihre Sohne jur See ju ichiden. Beute, wo der große Seedampfer oft vier Offigiere ftandig nötig hat, ift der Weg vom Schiffsjungen bis jum Rapitan ein weit langerer geworben.

Über Herkunft und Stellung der Heizer und Trimmer habe ich schon an anderer Stelle berichtet. Jur Ergänzung meiner Aussührungen lasse ich den Bericht der Hamburg-Amerika-Linie über ihr Schiffspersonal im Wortlaut solgen:

"Vom Deckpersonal der Gesellschaft kommt immer noch ein beträchtlicher Teil aus den Küstengegenden von Mecklenburg und Pommern. Der Rest des Deckpersonals und das ganze Maschinenpersonal kommt unterschiedslos aus allen Teilen des Deutschen Reiches. Ausländer sind bei der Gesellschaft wenig beschäftigt. Die Offiziere müssen alle ein deutsches Patent haben.

"Als Stewards werden ausschließlich Kellner genommen; die Köche rekrutieren sich aus dem Küchenpersonal am Lande. Das eigentliche Deckspersonal besteht ganz aus gelernten Seeleuten. Vom Maschinenpersonal kommt ein Teil auch erst in höherem Alter auf die Schiffe aus anderen entsprechenden Berusen. Das Alter des Maschinenpersonals auf unseren Schiffen ist nicht unter 19 Jahren. Bei der Kriegsmarine hat der größere Teil des Deckpersonals, auch ein Teil der Heizer und ein vershältsnismäßig großer Bruchteil vom Küchens und Bedienungspersonal

¹ Siehe oben S. 163, 201.

gedient. Jedoch bilbet berjenige Teil der Bevölkerung, der im Binnenlande zur Kriegsmarine ausgehoben wird, später keinen nennenswerten Bestandteil der Handelsmarine. Diese Leute gehen gewöhnlich wieder ins Inland zuruck.

"Bei der Anheuerung wird von den Schiffsleuten ein Sittenattest verlangt, so daß die Auswahl eine sorgsältige sein kann. Die bei der Hamburg-Amerika-Linie beschäftigten Mannschaften haben meist diesen Dienst in der Handelsmarine als Lebensberus und bleiben ihm für die Zeit ihrer Arbeitssähigkeit treu. Ein Teil der Matrosen geht später auf Flußsahrzeuge über oder zum Berus der Quaiarbeiter oder Schauerleute. Die Handwerker an Bord üben auch an Land ihren Berus weiter aus.

"Über ben Offigiersnachwuchs ift zu fagen, daß die Gefellschaft es für erforderlich halt, daß ihre fpateren Offigiere ihre Laufbahn als Schiffsjungen auf Segelschiffen anfangen. Sie unterftütt auch die Bestrebungen des Deutschen Schulschiffvereins durch beträchtliche Beiträge und durch Stellung von Offizieren zur Bemannung des Schulschiffs. Auch fucht fie parallele Beftrebungen in Samburg zu fordern. Aber gegenwärtig bieten weder die Segelschiffahrt noch die Schulschiffe genügend Stellen für die Heranziehung des ganzen Rachwuchses der deutschen Handelsmarine. Deshalb werden Offiziersaspiranten der Handelsmarine auch auf den Dampfern der Bamburg-Amerita-Linie als Jungen angestellt. Diefe muffen fpater mindestens ein Jahr als Vollmatrose auf einem Segler fahren, bevor fie Diffigiere werden konnen. Die Gefellschaft felbst aber kann ihre Diffigiere aus den bestvorbereiteten jungen Leuten auswählen. Die Laufbahn der Diffiziere und Kapitane ist innerhalb der Hamburg-Amerika-Linie vollftandig für fich abgeschloffen. Jeber Offizier muß als IV. Offizier bei ber Gefellichaft felbst anjangen, ruckt bann jum III., II., I. Offizier und jum Kapitan auf. Jeder Offizier ohne Ausnahme hat bei beruflicher Brauchbarteit die Aussicht, Rapitan zu werden, und zwar pflegt das Aufruden ziemlich schnell zu gehen. Es dauert durchschnittlich etwa 10-12 Jahre. Ebenso ruden die Maschinisten vom Affistenten bis zum I. Maschiniften und Schnelldampferingenieur regelmäßig auf. Für die Laufbahn kommt lediglich die Tätigkeit im Betriebe der Hamburg-Umerika-Linie in Betracht."

In dieser Darstellung scheint mir die Aufsaffung von dem schnellen Aufrücken der Offiziere etwas zu optimistisch. Zudem muß man sich immer den gewaltigen Ausschwung der Reederei in den letzten Jahren und das entsprechend schnelle Tempo in der Vergrößerung der Flotte vergegenwärtigen. Heute aber liegen die Dinge schon wesentlich anders. Nach einem Bericht der hamburg-Amerika-Linie vom 1. April 1903 "ift gegen» wärtig der seit langen Jahren nicht dagewesene Zustand eingetreten, daß für die hamburg-Amerika-Linie nicht ein einziges Schiff mehr auf dem Stapel steht." Es bedarf keiner weiteren Aussührung, daß dieser Stillsstand, der natürlich sür die Entwicklung der Reederei keinen Stillskand, vielleicht gar einen erheblichen Fortschritt bedeutet, das Avancement der Schiffsofsiziere entschieden verlangsamt und daß von einem Mangel an Schiffsofsizieren bald nicht mehr die Rede sein wird.

Je mehr die Entwicklung ber Schiffahrt jur Berdrängung ber Segelschiffe führt, um so größer werden die Schwierigkeiten, einen wirklich tüchtigen seemannischen Nachwuchs heranzuziehen. Denn die Erziehung lediglich auf einem Dampfer ift feine vollgültige Schule ber Seefahrt. In hamburg besteht ichon feit bem Jahre 1862 eine Seemannsichule, die, auf der kleinen Elbinfel Waltershof belegen, Knaben vom 13. bis 17. Lebensjahre eine feemannische Borbildung auf dem Lande gewährt. Neben dem Unterricht in Nautit, Geographie und neueren Sprachen wird nämlich auf einem im Sande liegenden Segelschiff praktische Schiffahrts. tunde betrieben. Wenn auch die Disziplin eine fehr ftrenge ift, fo habe ich doch beim Besuche der Schule den Eindruck gewonnen, daß die Böglinge sich dort ausgezeichnet wohl fühlen. Es wird ein zweijähriger und ein einjähriger Kursus — letterer für ältere Knaben bestimmt — unter= ichieden. Für den erfteren beträgt die Penfion M. 800 das Jahr, für den anderen M. 900. Aus ber Seemannsichule, die unter der Leitung eines hervorragenden Lehrers, eines ehemaligen Kapitans, steht, geht jedes Jahr eine Anzahl tüchtiger junger Seeleute hervor. Merkwürdig genug, daß diese Schule, deren Erfolge denen der Schulschifffreisen ficherlich nicht nachstehen, taum in Samburg, geschweige benn im Binnenlande bekannt ift. Über den neuen Schulschiffen, deren Bewegungen von hafen zu hafen in dem fleinften Rreisblättlein Deutschlands verfolgt werden, droht der Seemannsschule gangliche Bergeffenheit. Und noch ift nicht einmal entschieden, welches System das richtigere ift! Berfehlt ift jedenfalls die Gründung des Radettenschulschiffes des Bremer Lloyd. auf denselben falschen Prinzipien wie die Förderung der Beranbildung von "Salon"offizieren. In den Rreifen der hamburger Schiffsoffiziere und Kapitane halt man wenig von den Schulschiffen. Bielmehr glaubt man bem Mangel an Matrofen am beften baburch abhelfen zu konnen, daß man ein früher in Samburg bestehendes Befet wieder einführt, monach jedes Segelichiff entsprechend feiner Große verpflichtet wird, eine bestimmte Bahl von Schiffsjungen und Leichtmatrofen an Bord zu nehmen.

Wenn sich dazu noch dekretieren ließe, daß jede Reederei eine bestimmte Anzahl Segelschiffe in Fahrt haben müsse, ließe sich der Vorschlag schon hören. So aber sind Schiffsschulen in einer oder der anderen Form unentbehrlich.

Vor furzem ist unter ber Leitung einer Reihe einflugreicher Männer in Hamburg ein Berein "Seefahrt" begründet, welcher ben Zwed versolgt:

1. einen tüchtigen Nachwuchs an Seeleuten durch Unterbringung geeigneter Jungen auf deutschen Schiffen heranzubilden und dadurch die Bestrebungen des Deutschen Schulschiffvereins in geeigneter Form zu ergänzen, 2. die Heranbildung eines tüchtigen Stammes deutscher Jacht-Matrosen und den deutschen Segelsport durch den Erwerd und Betried geeigneter Segelsachten zu sördern, 3. außerordentliche seemännische Leistungen zu belohnen.

Trot aller berartigen Gründungen darf eins nicht übersehen werden, daß die Berbesserung der wirtschaftlichen Lage unserer Seeleute, die Bersbesserung der Bolkslogis, die wichtigken Boraussehungen sind, um einen tüchtigen Nachwuchs an Seeleuten zu sichern und ihre Fahnenflucht nach fremden Handelsmarinen zu verhindern.

Eine vollständige Beränderung hat die Stellung des Rapitans im Laufe der letten fechzig Jahre erfahren. In der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts war der Rapitan oft noch der Gigentumer des Schiffes, oder er war doch wenigstens mit Rapital an dem Gigentum des Schiffes beteiligt. heutzutage ift er, wenn man von einigen tleineren Seglern absieht, lediglich der Angestellte des Einzelreeders oder häufiger der Attiengesellschaft. In seinen Entschließungen ift er wesentlich eingeengter als früher. Bei allen wichtigeren Entscheidungen muß er zunächst die Benehmigung bes Reeders, gewöhnlich die bes Schiffinfpektors einholen, der den Reeder oder die Reederei vertritt. In einem gang vortrefflichen Büchlein "Unfer Elternhaus" von Paul Berg 1, das uns einen intereffanten Einblick gibt in das häusliche Leben und in die Geschäftsleitung eines hamburger Reeders um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, schreibt der Berjaffer: "Gin Zauber eigener Art, eine taufmännifche Romantit lag ju jener Zeit noch über ben Geschäften mit fernen Ländern, wie fie ber Bater trieb. Noch existierten feine elettrischen Telegraphen; der Dampfichiffe gur Bermittlung der Poften gab es wenige. War ein Schiff bavongesegelt, fo hörte man oft Jahr und Tag von ihm nichts wieder. Ebenfo erfuhr man von feiner Rudreise mitunter nicht cher etwas, als bis es

¹ Berlag von Alfred Janffen in Samburg.

Curhaven paffiert hatte, oder gar bis es unter Ranonendonner in den hafen einlief. Da galt es benn alles gut vorher zu überlegen und bem Rapitan pragife Ordres mitzugeben. Andererfeits mußte dem letteren großes Bertrauen geschenkt und ihm eine weit größere Selbständigkeit bes handels zugestanden werden als jest. Der Bater verftand es vorauglich, fich geeignete Leute auf ben eigenen Schiffen heranzuziehen. Manche seiner Kapitane sind schon als Schiffsjungen in seine Dienste getreten: alle aber hingen mit großer Liebe an ihm. Er war von der Wichtigfeit, gute Schiffsführer zu haben, so durchdrungen, daß er häufig fagte: wenn ich einen tüchtigen Mann weiß, so baue ich ihm ein Schiff." Diese Selbständigkeit gehört endgültig der Vergangenheit an. Ebenso treffend und charafteriftisch find die Ausführungen, Die fich in einer Eingabe bes Berbandes "Deutscher Seemaschiniften" und bes Bereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg finden. Da heißt es: "Hat sich nun schon das Berhältnis des Kapitans zur Reederei verschlechtert, so ist dieses in noch größerem Mage hinsichtlich der Schiffsoffiziere, namentlich aber der Schiffsmannschaft der Fall, indem fowohl der Inspektor als auch der durch diefen in ein drückendes Abhängigkeitsverhältnis geratene Kapitan in eigenem Interesse bestrebt sein werden, das Interesse der Reederei wahrzunehmen, während berechtigte Wünsche der Offiziere und Mannschaft nicht wie früher durch den damals verhältnismäßig unabhängigen Rapitan der Reederei übermittelt werden können. Hierdurch ist dann aber auch das frühere patriarchalische Berhältnis zwischen dem Rapitan, als dem Bertreter der Reederei einerseits und der Schiffsmannschaft andrerseits, geschwunden. Un feine Stelle ift der fraffe Gegensat von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getreten."

Für ein patriarchalisches Verhältnis sind in der Tat die wichtigsten Voraussehungen fortgefallen. hier und ba mag man noch auf ben Segelschiffen von der guten alten Zeit etwas entdeden. Auf ben schwimmenden Hotels bes Dzeans ift es mit jeder familienahnlichen Lebensgemeinschaft zwischen Schiffsoffizieren und Mannschaft unwiederbringlich vorbei. Die sozialpolitischen Aufgaben auf den Schiffen sind schließlich keine anderen geworden als die in den Fabriken. Nur an einem ehernen Gesetze dürsen sie nicht rütteln: ohne Disziplin keine Schiffahrt. — Durch ben Schnelldampferverkehr, durch die große Bunahme ber Bergnugungsfahrten, durch die machfenden Anspruche reicher Reisender an das gesellschaftliche Leben auf den Dampfern fand allmählich auch die Vorstellung Nahrung, daß der Rapitan nicht nur ein tüchtiger Seemann, sondern auch ein gewandter Welt-

mann fein mußte. Wenn wir den glanzenden Ruf deutscher Rapitane weiterhin erhalten oder rechtsertigen wollen, so dürsen wir solchen Unschauungen auch nicht die leifeste Ronzeffion machen. Ob ein Rabitan "durch" mit dem Dativ oder Afkusativ konstruiert — und eine genaue Unterscheidung der beiden Falle ift nicht eines jeden Rapitans Sache ist ganz gleichgültig, ebenso unwichtig, ob er Frau Meyer Frau Meyer nennt ober "gnädige Frau". Wer in bem Kapitan ben eleganten, formgewandten Manager eines Sotels municht, ber mag am Lande bleiben. Schiffahrt verlangt andere Tugenden als weltmännische Gewandtheit. Bon geringerer Tragweite ift das Beftreben, ben Rapitan, ber Referbeoffizier ift, von dem Nichtoffizier zu differenzieren. Allein auch diese Tendenz hat ihre schweren Bedenken; denn fie führt notgedrungen zu einer Alassifizierung der Kapitäne, ohne daß hierbei seemännische Tüchtigkeit entscheidet. Daber fürchte ich, daß die Berordnung des Raifers, daß dasjenige Handelsschiff, deffen Kapitan Reserveoffizier ist, ein Kreuz in der Flagge führen durfe, ungunftige Rebenwirkungen im Gefolge hat. Gine große Samburger Reederei hat aus diefer Befürchtung ihren Rapitanen generell verboten, das Rreug zu führen. Bei der großen Dankbarkeit, die der Hamburger dem Kaifer für seine unermüdliche Förderung der Schiffahrt entgegenbringt, fällt diefe Saltung ber Reeberei um fo mehr ins Gewicht.

Eine Geschichte, die man oft in Seemannstreifen hort, ift die, daß alle Matrofen in die Bolle famen. Dort machten fie aber einen folchen Lärm mit ihren Frauenzimmern, die fich natürlich auch bort einfinden, daß der Teufel nichts sehnlicher wünscht, als fie wieder los zu werden. Er ruft baber: Boll ben Befanichoot an, ein Ruf, ber bedeutet: Es gibt etwas zu trinken. Dann fturmt die gange Befellichaft aus ber bolle. In dieser Erzählung macht fich ber Seemann ichlechter als er ift. Gigentliche Trinker an Bord find felten, schon aus dem Grunde, weil der Rapitan es in feiner Macht hat, unmäßigen Alkoholgenuß zu verhindern. Um Lande find die verheirateten Seeleute, deren Bahl allerdings feine große ift, burchweg folibe. Daß fich ber Seemann, ber ben weitaus größten Teil des Jahres auf der See ift, nur felten zu einer Ghe entschließt, erklärt sich meistens aus der sehr verständigen Erwägung, daß er fast nie in der Lage ift, eine Familie ordentlich ju ernähren. Dazu ift bas bare Gintommen burchweg ju gering. Dag bas häusliche Leben verheirateter Seeleute im allgemeinen ein gutes und fein Ginfluß auf die Leute ein vorteilhafter ift, wird mir auch von der Samburg-Amerita-Linie bestätigt. Diefe Beobachtung stutt fich auf die Führung verheirateter

Seeleute im Dienste, wie auch daraus, daß die zurückehrenden verheirateten Urlauber, die in Begleitung ihrer Angehörigen beim Antritt einer neuen Reise an der Landungsstelle erscheinen, stets einen guten nüchternen Ginsbruck machen.

Von Haufe aus neigt auch der unverheiratete Seemann nicht stärker zum Trunke und zur Liederlichkeit als der Fabrikarbeiter am Lande. Rur daß die Verhältnisse für den Seemann weit ungünstiger liegen. In erster Linie ist das leidige Heuer- und Schlasbaswesen die unverfiegbare Quelle von Unmäßigkeit im Trinken und geschlechtlichen Ausschweifungen. Der Einfluß der Seemannsmission ist zu gering, um gegen diefe Berführungen und die Gefahren der hafengegend auch nur ein nennenswertes Gegengewicht ju bieten. Eher wird man dem Seemannsverband in diefer Begiehung einen erfreulichen machfenden Ginfluß gusprechen können. Die Seltenheit ber Ehen fällt ungunftig ins Gewicht. Dazu die begreifliche Reigung, fich auszutoben, wenn der Seemann nach Wochen oder Monaten strenger Disziplin, harter Arbeit und oft großer Gefahren wieder Boden unter den Fugen fühlt. Die Beranügungslokalitäten, die von Seeleuten in St. Pauli befucht werden, bieten das Unglaublichste an Plattheit und Gemeinheit. Überall drängt sich dort an die Seeleute die tiefft gesunkene Proftituierte, und wenn Jan Maat, gewöhnlich im angetrunkenen Buftanbe, den Lockungen jener Beiber unterliegt, so wird er regelmäßig schnell und gründlich ausgeplündert.

Eine alte Unfitte bei den Seeleuten ist das Tätowieren. Unter den Tätowierungen sind gemeine, unsittliche Zeichnungen häusig. Wenn der Seemannsverband es sich zur Ausgabe machen würde, die Anschauungen über Tätowieren in der seemännischen Bevölkerung umzustürzen, so könnte er dieses Ziel im Lause der Jahre wohl erreichen, eine Ausgabe, die einer Gewerkschaft, welche an der sozialen Hebung ihrer Berussgenossen arbeitet, wohl würdig wäre. Der Seemann ist edleren Genüssen so zugänglich wie nur irgend ein Arbeiter. In der Hasengegend müßte ein zweites Volksheim gegründet werden, vielleicht ausschließlich bestimmt sur Seesleute. Zum mindesten würde dann ein Teil der üblen Seemannskneipen dem Wettbewerbe mit einem solchen Institut schnell unterliegen.

Organisation der Seeleute1.

In taum einem anderen Gewerbe durften die Berhaltniffe für die Gründung einer Gewerkschaft so ungunftig liegen wie bei der Schiffahrt,

¹ Bergl. Die Samburger Gewertschaften und deren Rämpfe von 1865-1890.

vor allem deshalb, weil die Seeleute sich nur turze Zeit am Lande aufhalten, und weil andererseits irgend eine Organisation auf dem Schiffe undentbar ift. Budem gibt bas gleichmäßige, eintönige Leben an Bord bei harter Arbeit, ohne Unregung von außen, verhältnismäßig felten Belegenheit, mit Arbeitern aus anderen Gewerben Erfahrungen auszu-Freilich mehren fich die fremden Ginfluffe, je mehr die Rahl berer machft, die fich aus allen möglichen Berufen ber im ftrengen Sinne nicht feemannischen Schiffsarbeit zuwenden. Bis zu dem Jahre 1886 war in Hamburg ber Bersuch einer Seemannsorganisation nicht unternommen worden. Erst damals gelang es, einen Berein von Seeleuten ju begrunden, den "Allgemeinen Seemannsverein", der es fich jur Sauptaufgabe ftellte, das heuer- und Schlafbasunwesen zu befämpfen. Der Berein trat fogleich mit der radikalen Forderung hervor: unentgeltliche und ausschließliche Unheuerung der Schiffsmannschaft durch die Bertrauensmänner ber Seeleute. Bu greifbaren Erfolgen tam es nicht. Der Berein erlahmte fehr bald in feiner Agitation, verlor das Bertrauen der feemannischen Bevolkerung und lofte fich nach taum einem Jahre auf. Ein neuer Versuch scheiterte in seinen ersten Anfängen an den Klippen bes Sozialistengesetes. Nach der Aufhebung Diefes Besetes gründeten zuerst Trimmer und Heizer einen Berein. Bald nach seiner Gründung im Jahre 1890 traten die Beizer und Trimmer in einen Lohntampf. Die Beuer follte um 10 Mt. gefürzt werben. Darüber tam es gum Streik. Indes die Arbeiter unterlagen. Rur zwischen der hamburg-Amerika Linie und dem Berein gelang eine Ginigung. Die Reederei versprach, mahrend des nächsten Jahres die Beuern nicht berabzusegen, wogegen der Berein fich verpflichtete, mahrend des gleichen Reitraumes feine höheren Forderungen zu ftellen. 3m November 1892 waren die Heuern für Heizer auf 65 Mt., für Trimmer auf 55 Mt., für unbejahrene Trimmer auf 45 Mf. gefunken; im Dezember 1892 betrugen die heuern für heizer nur noch 60 Mt., für Trimmer 50 Mt. Der Berein ftand diefer Entwidlung ohnmächtig gegenüber. Bei bem Darnieberliegen der Schiffahrt im Cholerajahre 1892 und bei dem überreichen Angebot von fremden Arbeitsfraften war eine Lohnbewegung ohne jede Aussicht. Bewundernswert schnell erholte fich die hamburger Reederei von den Rachwirkungen der Cholerazeit. So erklärt es fich, daß schon im Jahre 1893 die Beizer und Trimmer mit neuen Forderungen an die Reeder herantraten. Als die Reeder jede Erhöhung der Beuern ablehnten, traten die Arbeiter in den Streik. Er endete abermals mit einer Niederlage der Beiger und Trimmer. Nahezu gleichzeitig mit dem

Beiger- und Trimmerverein entstand, auch im Jahre 1890, der Matrofenverein, der fich später Seemannsverein zu Samburg nannte. 15. November 1897, bald nach dem großen Safenarbeiterftreit, trat in hamburg ber erfte beutsche Seemannstongreß zusammen, auf bem die arundlegenden Borbefprechungen für die Schaffung eines Seemanns= Im Jahre 1898 trat ber perbandes in Deutschland stattfanden. Berband als Zentralorganisation ins Leben. Ihm schlossen fich hamburg, und zwar beide Bereine in einen verschmolzen, Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Riel und Lübeck an. Damals wurden Stimmen laut, Die diefe Roalition der Seeleute für ungesetlich erklärten, weil die Seeleute nicht zu den gewerblichen Arbeitern gehörten und für fie lediglich die Seemannsordnung, nicht aber die Gewerbeordnung Geltung hatte. Dieje Ansicht drang erfreulicherweise nicht durch. Es hat bis auf ben heutigen Tag niemand ernstlich gewagt, die Koalitionsfreiheit der Seeleute anzutaften. Daher hat auch das Geschrei der Seeleute nach Roalitionsfreiheit feinen rechten Sinn. Denn daß es fich dabei nicht um die unfinnige Forderung handelt, die Freiheit der Roalition auf dem einzelnen Schiffe und auf der Reise zu erreichen, ift entschieden und deutlich genug von den Vertretern der Seeleute erklärt worden. Mit demfelben Rechte könnte man ja die Roalitionsfreiheit der Marinesoldaten verlangen. Wozu alfo ber Larm huben und drüben? - 3m Jahre 1899 gahlte ber Berband bereits acht Mitgliedschaften; Die Bahl ber Mitglieder ftieg von 1514 auf 2125. Zwei Jahre fpater mar bie Bahl ber Mitglieder auf mehr als 3000, die Bahl ber einzelnen Bereine auf 16 gewachsen. Das Bereinsbermögen betrug im Jahre 1901 etwas über 40 000 Mt. Im Jahre 1897 wurde ein Fachorgan "Der Seemann" begründet. Unfangs erschien er einmal, später zweimal im Monat. Seine Auflage ift von 1000 allmählich auf mehr als 4000 geftiegen. Außer der Zeit= schrift gibt ber Seemannsverband jedes Jahr einen Ralender heraus. In dem neuesten Ralender findet fich ein sorgfältig ausgearbeiteter Leitfaden für die neue Seemannsordnung, der in geschickter Auswahl bas Wichtigste für ben Seemann enthält. Der Ermähnung wert ift ber Rommentar, welchen der Ralender zu dem neuen Absat des § 37 gibt. Nach dieser Bestimmung ift ber Schiffsmannschaft, soweit nicht bringende Brunde entgegenstehen, an Sonn- und Festtagen im Safen und auf der Reede Gelegenheit jur Teilnahme am Gottesdienft ihrer Konfession ju geben und der hierzu erforderliche Urlaub zu erteilen. Der Kalender empfiehlt nun, bon diefem Rechte tuchtig Gebrauch ju machen, "ob fie (bie Seeleute) dann in die Rirche geben wollen ober nicht, muffen wir

natürlich der perfonlichen Entscheidung überlaffen." Rein Zweifel, es wird fich bald im Sajen ein ftartes Berlangen der Seeleute nach Freizeit für Kirchenbesuch bemerkbar machen. Db aber der Kirchenbesuch der Seeleute fich entsprechend heben wird, ift eine andere Frage. Unfäglich dürftig und lächerlich blutrünftig ift die Auswahl der Gedenktage in dem Seemannstalender: Attentat in Bremen auf Wilhelm II., Minifter-Binrichtung in Beking, Wallenstein ermordet, Volizeirat Rumpf in Frankfurt erdolcht, Ludwig XVI. geföpft, Karl I. von England geföpft, Bombenattentat auf Alexander III., Lincoln ermordet, Struenfee und Brand geföpft, Bodel-Attentat auf Wilhelm I., Präfident Carnot ermordet, Attentat auf Ronig humbert, heinrich III. von Frankreich erdolcht, Attentat auf Mc. Kinlen, Österreichs Kaiserin ermordet; was bezwecken die Führer des Seemanns= verbandes, die doch für diesen Leporello = Zettel an Hinrichtungen und Attentaten verantwortlich find, mit den "revolutionär internationalen" Bormarts = Belleitäten? Diefe Geschmacklofigkeiten find um fo überraschender, weil die beiden Führer Müller und Störmer ohne Frage der Bernstein-Fraktion in der sozialdemokratischen Vartei zuzurechnen find, wie denn überhaupt der hamburger Arbeiter und Sozialdemofrat den Auffaffungen der englischen Tradesunionisten näher steht und dem revolutionaren Schnick. Schnack wenig Geschmack abgewinnt. Daß die Reedereien dem Seemannsverbande ablehnend gegenüber ftehen, wird benjenigen nicht verwundern, der die in hamburg besonders schroffen Gegenfäte zwischen Unternehmer und Arbeiter tennt.

Für die Stellung des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere Hamburgs zum Seemannsverbande ist von charakteristischer Bedeutung, daß der erstere das Transportunternehmen des letzteren unterstügt. Ferner hat der Offiziersverein während des Streits der Seeleute im Jahre 1897 zu dem Lohnkampse öffentlich Stellung zu nehmen mit der Motivierung abgelehnt, daß sonst der Glaube erweckt werden könne, der Verein ergriffe Partei gegen die Streikenden, was aber nicht in seiner Absicht läge, "als ja auch die Lage der Schiffsoffiziere gewiß keine rosige zu nennen sei".

Es ist nicht zu leugnen, daß arge Übertreibungen im "Seemann" vorkommen und daß die Sprache in dieser Zeitschrift oftmals in ein wüstes Geschimpse ausartet. Dadurch schadet der Verband natürlich den Interessen der Seeleute. Auf der anderen Seite ist der Verband und seine Tätigkeit von hohem ideellen Wert für den Seemannsstand. Er bringt die Seeleute, soweit sein Einfluß reicht, mehr und mehr von dem unheilvollen Hafenleben ab und weckt ihr Verständnis für ihre gemeinsschriften CIV 1. — Seeschissabrt III 1.

242 Bedicher, Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter.

schaftlichen Standesinteressen. Bor Jahren ist einmal der Plan erörtert worden, eine Aufsichts und Beschwerdesommission aus Bertretern der Reedereien und der Seeleute zu bilden, eine Jdee, für die besonders der verstorbene Laeisz mit Wärme eingetreten ist, den übrigens ein uns vorsichtiges Wort ganz zu Unrecht in den Rus eines rücksichtslosen, arbeitersseindlichen Unternehmers gebracht hat. Der Plan ist damals am Widerstande anderer gescheitert. Hoffentlich wird die Idee wieder ausgenommen werden. Nichts wäre geeigneter als das Bestehen einer solchen Kommission, um Härten auszugleichen, wirkliche Schäden abzustellen und vor allem Streits zu verhüten, die, mögen sie aussallen, wie sie wollen, stets der beutschen Schiffahrt und somit beiden Parteien Schaden bringen.

¹ Siehe oben S. 192.

Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten.

Don

Dr. B. Mocht-Hamburg.

Die Häufigkeit der Erkrankungen und die Sterblichkeit an Rrankheiten unter ben Angehörigen ber beutschen Sandelsflotte kann bis jett nur annähernd durch Schätzungen ermittelt werden. Bei ben Seemannsämtern werden zwar alle Todesfälle auf deutschen Schiffen gemelbet und die in den größeren deutschen Bafen für die Seuchenabwehr eingerichtete, gefundheitspolizeiliche Überwachung der Seefchiffe ermöglicht es, daß auch alle Erkrankungen, die fich mahrend der Reise auf den einlaufenden Schiffen ereigneten, wie die im Safen felbft bortommenden Fälle, zur Renntnis gelangen. Da aber die große Mehrzahl der Segelschiffe ohne Schiffsargt fährt, fo find die Angaben über die an Bord mährend der Reife abgelaufenen Erfrankungen und über die Rrankheits. todesfälle nicht fehr zuverläffig, namentlich was die Rrankheitsdiagnofe anbelangt. Überdies fehlt es an einer Zentralftelle, an der alle diese Fälle gesammelt werden. Erst dadurch könnten sie für die Statistik der gesamten Rauffahrteimarine oder von Teilen derfelben genaue Werte ergeben. Wenn die Seeberufsgenoffenschaft das Biel ihrer langjährigen Bestrebungen erreicht und auch die Versorgung der Hinterbliebenen der an Arankheiten verstorbenen Seeleute mit übernommen haben wird, wird dort das ftatistische Material in der wünschenswerten Bollständigkeit einlaufen und verwertet werden fonnen.

Schätzungen der bisherigen Verhältnisse sind schon verschiedentlich versucht worden. In der in den stenographischen Berichten über die Reichstagsverhandlungen von 1887 abgedruckten amtlichen Denkschrift über die voraussichtliche Belastung durch die Unfallversicherung der Seesleute ist die Gesamtsterblichkeit in der Hamburger Handelsslotte für die Jahre 1877 bis 1884 auf 21,8 %000, die Sterblichkeit infolge von Unställen — einschließlich der Berschollenen — auf 12,32 %00 berechnet worden. Die jährliche Sterblichkeit an Krankheiten ist mithin auf 21,8 minus 12,32 %00 d. h. 9,5 %00 zu schäfen. Für die Jahre 1888 bis 1895 habe ich in einem auf der Kieler Jahresversammlung des Deutschen

Bereins für öffentliche Gefundheitspflege im Jahre 1896 gehaltenen Bortrage 1 über bie gefundheitlichen Berhältniffe in der Sandelsmarine die Sterblichkeit an Rrantheiten in der Samburger Sandelaflotte auf Grund der Angaben des Samburger Seemannsamtes und der Bahl der in ben Samburger Staatsfrankenhäufern gestorbenen Seeleute ju schäten versucht. Die Vervollständigung der Angaben des Seemannsamtes durch die Zahlen der Staatstrankenanstalten wurde notwendig, weil sich aus dem Bergleich der Liften ergab, daß nur etwa 10 % der in hamburg an Arankheiten verstorbenen deutschen Seeleute dem hamburger Seemannsamt gemelbet worden waren. 3ch tam ju bem Ergebnis, daß die Sterblichkeit in der hamburger handelsflotte für die genannten Jahre ficher auf höher als 10 %00 einzuschätzen ift. Die Rrantheitssterblichkeit der gleichaltrig zusammengesetten mannlichen Bevolkerung im Deutschen Reich beträgt nur etwa 9 %00. Dabei waren in meiner Schähung die während der Epidemie von 1892 in Hamburg an Cholera verftorbenen Seeleute von Samburger Schiffen nicht mitgegahlt. Auf der anderen Seite muß in Erwägung gezogen werden, daß grade in die Zeit bon 1888 bis 1895 mehrere heftige Gelbfieberepidemien in Sudamerika fallen, unter denen die deutschen Schiffe schwer zu leiden hatten. Bur Zeit meiner Schätzung mar nicht vorauszusehen, daß die Gelbfieberfterblichkeit auf unseren Schiffen sich fortan erheblich erniedrigen würde. Dies ist aber tatfächlich seit 1895 dauernd der Fall gewesen. Die Gesamt= fterblichkeit an Krankheiten hat fich deshalb mahrscheinlich bei unseren Seeleuten in den letten fieben Jahren nicht unerheblich gunftiger gestaltet. Man follte aber nicht vergeffen, daß für die Abwehr der Gelbfiebergefahr von unferen Schiffen noch teine ficheren Waffen allgemein eingeführt find und daß fich deshalb Berheerungen wie 1892 und 1893 auf unferen Schiffen leicht wiederholen konnen. Ramhafte englische und ameritanische Spgieniter machen jest schon auf die durch die Eröffnung des Panamakanals zu erwartende Gefahr der Ausbreitung des gelben Fiebers nach Asien und dem Stillen Ozean aufmerksam. In den acht Jahren von 1888 bis 1895 find von den im Auslande auf deutschen Schiffen an Rrantheiten gestorbenen Seeleuten 42 % bem gelben Fieber erlegen. In Rio starben in 99 Tagen auf 47 Segelschiffen mit 368 Mann Befatung 38 Mann, also mehr als 10 %, auf ein ganges Jahr berechnet mehr als 30 % ber Befatung an gelbem Fieber. Eine einzige deutsche Reederei verlor in der Epidemie von 1891/92 in Santos 85

¹ Bergl. Deutsche Vierteljahrsschrift f. öff. Gesundheitspflege Bb. XXIX Heft I.

Seeleute an dieser Krankheit. Bon den übrigen, sogenannten klimatischen oder exotischen Krankheiten kommen für unsere Seeleute hauptsächlich Malaria, Dysenterie und Beriberi in Betracht. Bei der gesundheits=polizeilichen Untersuchung der im Hamburger Hasen verkehrenden Schiffe wurde sestgestellt, daß in den letzten sieben Jahren während der Reisen der Schiffe von den eingeschifften Mannschaften erkrankt waren an:

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Malaria	961(12)	807(20)	584(3)	547(27)	404(2)	591(14)	893(28)
	33(5)	23(4)	12(1)	13(2)	10(1)	25(2)	22(0) 1
	17(5)	20(7)	12(4)	39(19)	11(8)	14(8)	45(13)

Die eingeklammerten Bahlen bedeuten die Todesfälle.

Als Beriberifalle find nur Rrante von unzweifelhafter Bertunft aus befannten Beriberi - Herden gezählt. Die Erfrankten waren mit verschwindenden Ausnahmen Nichteuropäer, meist dinesische Feuerleute von Dampfern. Neben diefen Erkrankungen unzweifelhafter Beriberi kommen und zwar ausschließlich auf Segelschiffen mit langer Reisedauer unter Umftanden, die wir noch nicht genau fennen, gehäufte Erfrankungen bor, die mit der echten Beriberifrankheit eine fehr große Uhnlichkeit haben, fich aber für die Falle, die noch fruh genug den frankmachenden Ginflüffen beg Bordlebeng entruckt werden, burch einen leichteren Berlauf Bahrend die an echter Beriberifrantheit Leidenden davon unterscheiden fich auch von leichteren Attaden der Rrantheit nur fehr langfam erholen, tritt die Rekonvaleszenz bei der "Segelschiff" = Beriberi meift auffallend rafch ein, sobald die Rranken in gefunde Berhältniffe kommen, jo daß oft schon nach einigen Tagen alle Erscheinungen bis auf eine geringe allgemeine Schwäche geschwunden find. Es gibt aber auch, wenn auch felten, Falle, die auch fur Urzte, die mit dem Bilbe der echten Beriberi vertraut find, feinerlei Unterschied im Rrankheitsbild und im Berlauf aufweisen. Die Krankheit kommt auf allen möglichen Reiserouten und u. a. auch auf folden bor, die weitab von den bekannten Berben echter Beriberi führen. Dieje "Segelfchiff" Beriberi fpielt auch auf deutschen Schiffen eine beachtenswerte Rolle. Noch häufiger ift fie auf norwegischen Schiffen. Gine amtliche, eigens für die Untersuchung diefer Vorkommniffe auf norwegischen Schiffen eingesetzte Rommiffion norwegischer Urzte hat fich im vorigen Jahre dahin ausgesprochen, daß diefe Ertrantungen echte Beriberi find, und im wefentlichen durch Genuß berdorbenen Ronferbenileisches hervorgerufen murben. Baufig tommt es jugleich mit ber "Segelschiff"=Beriberi ju Storbutertrantungen

an Bord ber befallenen Schiffe, indem teils bei einzelnen Leuten die Erscheinungen beider Rrantheiten gemischt auftreten, teils neben den Beriberifranken echte Storbutfalle beobachtet werden. Dies deutet im Berein damit, daß die Beriberifalle auf Segelschiffen immer erst nach längerer Reise fich einstellen, barauf bin, bag bie Ernährung an Bord bei diesen Erkrankungen, ebenso wie beim Skorbut, in der Tat eine urfächliche Bedeutung hat und daß beide Krankheiten ähnliche Urfachen Gine eingehendere Erörterung diefer Berhaltniffe murde hier zu weit abführen. Nur das mag erwähnt werden, daß es nicht immer offenkundige, für Geruch und Geschmad mahrnehmbare Beränderungen bes Schiffsproviants find, über bie bei ben Maffenausbrüchen diefer seltsamen Krantheit auf Segelichiffen geflagt wurde. Auch der längere Benuß einer nur wenig burch Lagern veranderten, eintonigen Nahrung tann zu folchen Erfrankungen führen. Ob es fich dabei um eine Infektion des Proviants durch einen Bilg oder sonstigen Parafiten oder um die Bilbung von langfam wirkenden Giften handelt, ift borläufig ebenso wenig entschieden, wie die Frage, ob in der Tat, wie dies die Ansicht der norwegischen Rommiffion ift, gerade einer spezifischen Berderbnis animalischer Buchsenkonferven die Schuld an der Rrantheit beigumeffen ift. Nur darin find alle Forscher einig, daß das Trintwaffer weder bei der echten Beriberi noch bei der uns besonders interessierenden Segelschiffsberiberi eine urfachliche Rolle spielt und bag es jur Berhütung wesentlich barauf ankommt, die Beköstigung an Bord möglichft abwechslungsreich zu gestalten und tunlichst oft frischen Proviant zu geben.

Wie schon erwähnt, kommt die früher so häufige Skorbutkrankheit auch jett noch in der Handelsmarine vor, während sie aus den Kriegsmarinen wenigstens der europäischen Seemächte so gut wie gänzlich verschwunden ist. In den Handelsmarinen sind es ausschließlich noch Segelschiffe, auf denen, abgesehen von ganz seltenen Ausnahmen auf Dampsern, die dann immer nur Einzelsälle darstellen, Storbut vorstommt und unter Umständen den größten Teil der Besatung besällt. Auf den Reisen der im Hamburger Hasen verkehrenden Segelschiffe sind vorgekommen:

Storbutfälle mit im gangen 16 Todesfällen.

Die Krankheit, welche unter der erwachsenen Bevölkerung auf dem Lande die meisten Opser fordert, die Tuberkulose, ist auch für die Seeleute von sehr großer Bedeutung. Genaue Verhältniszahlen, auf die

Menge der Lebenden berechnet, laffen fich zwar für die Erkrankungs= häufigkeit und die Sterblichkeit an Tuberkulofe bei ben Angehörigen ber beutschen Sandelsflotte vorläufig ebenfo wenig ermitteln wie für bas allgemeine Rrankheits= und Sterblichkeitsverhältnis der Seeleute oder für andere Rrantheiten. Auch die bloß annähernde Schätzung ber Bäufiakeit ber Tuberkulofe bei ben Seeleuten ftoft auf große Schwierig= Die Tuberkulose ist eine chronische Rrankheit, die nicht sofort gu völliger Erwerbsunfähigkeit führt, wohl aber bald für den ichweren Beruf des feemannischen Arbeiters unfahig macht. Es ift baber angunehmen, daß viele an Tuberkuloje erkrankte Angehörige der Rauffahrteis marine schon im Unfang ihrer Ertrantung ben feemannischen Beruf aufgeben und fich eine leichtere Beschäftigung suchen. In der Statistif der Todesursachen werden sie dann bei anderen Berufsarten mitgezählt. Auf ähnliche Weise geben die aus den Rrantenhäusern der Safenstädte ungeheilt entlaffenen und in die binnenländische Beimat abgereiften, tubertulösen Seeleute für die Statistik verloren. Auch aus den Meldungen ber ankommenden Schiffe und den Zugangsliften ber Rrankenhäufer ber hafenstädte gewinnt man tein richtiges Bild über die Berbreitung ber Tubertuloje unter den Seeleuten, da die Krankheit häufig erft nach langerer Beobachtung erfannt wird. Es gibt aber fehr beachtenswerte indirekte hinweise, die darauf beuten, daß die Tuberkulose auch unter den Angehörigen der Handelsmarine auffallend stark verbreitet ist. Frankreich hat Rochard schon 1855 auf den schädlichen Ginfluß des Seelebens für den Ausbruch und Berlauf der Lungenschwindsucht hinge= wiesen und an der hand der Statistit gezeigt, daß der Seemannsberuf "zu denjenigen gehört, die der Lungenschwindsucht mit den stärksten Tribut gablen." Seitdem hat man in Frankreich Die Berhaltniffe mit Aufmerksamkeit weiter verfolgt. Bis in Die neueste Beit hinein bestätigen die Autoren einstimmig die Ansicht Rochards. Die allgemeine Sterblichkeit in der französischen Rriegsmarine betrug nach Bincent in den Jahren 1890 bis 1896 11 %, die Sterblichkeit an Tuberkulose 3 %00. Dabei darf nicht vergessen werden, daß jährlich eine sehr große Menge tuberkulöser Seeleute als dienstunbrauchbar aus der Rriegsmarine vorzeitig entlaffen werden. Ungefähr der vierte Teil aller Dienstunbrauchbaren scheidet aus der frangofischen Marine megen Tuberfuloje aus. Im Februarhejt 1903 des "Archives de Médic. Navale" berichtet Couteaud von einem gehäuften Ausbruch der Krankheit an

¹ Archives de Méd. Navale 1899 28b. 61.

Bord eines Kriegsschiffes, nach seiner Ansicht infolge der Einschiffung tuberkulöser Aspiranten. In 20 Monaten zählte man bei einer Besatzung von 460 Personen 40 Tuberkulose. Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt in einer eingehenden Statistik Knorre für die russische Marine. Im Zeitraume von neun Jahren wurden im Marinehospital des Kronsstädter Hafens 1112 Untermilitärs an Lungentuberkulose behandelt. 404 starben, während alle anderen Krankheiten zusammen nur 456 Todessälle im Gesolge hatten. Un Tuberkulose allein wurden halbsoviele dienstunsähig als an allen anderen Krankheiten zusammengenommen. Trozdem die deutsche Kriegsmarine viel günstigere Zahlen ausweist als die französische und russische, bleibt die Tuberkulose in der deutschen Marine dauernd häufiger als in der Armee.

Es erfrankten an Lungentuberkulofe:

	in der Armee ¹ (preußische, sächsische und württembergische Armee)	in der Marine ¹
	0/00 der "Iststärke"	%oo ber "Iftstärke"
1887/88	2, 3	3,9
1888/89	2,4	3,8
1889/90	2,4	4,3
1890/91	2,4	4,6
1891/92	2,9	3,4
1892/93	2,2	3,3
1893/94	2,0	2,6
1894/95	2,1)2,0
1895/96	2,2	{3,6
1896/97	2,0	10,0
1897/98	1,6	2,51

Es ftarben an Lungentubertulofe:

	in der deutschen Armee 1		in der Marine ²
	0/00		0/00
1890/91	0,42	1889/91	1,00
1891/92	0,45		{0,63
1892/93	0,35		$\int_{0,09}$
1893/94	0,26		{ 0 , 5
1894/95	0,29		$\int_{\Omega^{1/2}}$
1895/96	0,32	1895/97	0,5

Die Lungentuberfulose in der Armee, bearbeitet in der Mediz. Abteilung des Kgl. Preuß. Kriegsministeriums. Beröff. aus d. Gebiete d. Militärsanitätswesens Heft 14, Berlin 1899.

² Statift. Sanitätsberichte über die Kaif. Deutsche Marine. Bearb. von der Medig. Abtlg. des Reichsmarineamts.

Die Auslese der Rekruten wird in der Marine mit derselben Sorgsfalt und in Bezug auf die Tuberkulose nach denselben Gesichtspunkten wie in der Armee vorgenommen. Wenn trotzem dauernd in der Marine mehr Leute an Tuberkulose erkranken als in der Armee, so wird man den Grund hiersür in dem Einfluß des Marinedienstes suchen müssen. Und wenn sich dieser Einfluß trotz der sorgfältigen Beachtung aller irgend mit dem Dienste vereinbaren hygienischen Anforderungen in der Kriegssmarine unverkennbar zeigt, wird man für die Handelsmarine eine noch stärkere Einwirkung davon erwarten müssen.

Alles dies vorausgeschickt, wird es erlaubt fein, fich mangels der Möglichkeit der direkten Ermittelung der Säufigkeit der Tuberkulose unter den Seeleuten der Sandelsmarine ein annäherndes Urteil über diefe Berhaltniffe zu bilben aus dem Anteil, den die Schwindfüchtigkeits= fälle ber Seeleute in einem größeren Safen an ber gesamten Bahl ber Sterbefälle der Angehörigen der Sandelsflotte in demfelben Safen haben. Für fich allein tann allerdings eine folche Berechnung zu irrtumlichen Anfichten Beranlaffung geben, da das Berhältnis der Tuberkulofetodes= fälle zu allen übrigen Todesfällen von anderen Krankheiten und Todes= ursachen, die mit Tuberkulose gar nichts zu tun haben, unter Umständen wefentlich beeinfluft merden tann. Während einer Choleraepidemie g. B. wird das Berhältnis der an Tuberfulofe Geftorbenen gur Summe aller Todesfälle ein fehr gunftiges fein; umgekehrt wird ju Beiten, in denen atute Infettionstrantheiten nur eine untergeordnete Rolle fpielen, die Tubertulofesterblichkeit höher erscheinen. Die Seeleute von den im Samburger Safen verkehrenden Schiffen erkranken und fterben nun in der Tat nicht unwesentlich zahlreicher an einigen akuten Infektionskrankheiten als die gleichaltrige hiefige städtische Bevölkerung. Abgesehen von exotischen Rrankheiten, wie Beriberi, benen auch in Samburg jährlich regelmäßig eine Anzahl von farbigen Seeleuten zum Opfer fällt, mahrend unfere Landbewohner durchaus davon verschont find, ist es besonders der Typhus, ben die Seeleute verhältnismäßig häufig vom Auslande mitbringen und dem sie hier erliegen. In der Stadt hamburg ist der Typhus viel seltener als auf den Schiffen und im hafen. Durch die Todesfälle an diefen Krankheiten wird der Anteil der Tuberkulofe an der Summe der Todesfälle der Seeleute im Vergleich zu der städtischen Bevölkerung zwar herabgedrudt, indeffen durften diefe Bahlen teine fehr große Rolle fpielen und tonnen vernachläffigt werden. Dagegen muffen die todlichen Unfalle und Selbstmorde ausgeschaltet werden. Die Sterblichkeit ber Seeleute an Unfällen und Selbstmord beträgt im hamburger hafen 27% aller

Sterbefälle von Seeleuten. Die Sterblichkeit der Seeleute an irgend einer Krankheit würde also im Verhältnis zu der die Unfälle einschließenden Gesamtsumme aller Todesfälle von Seeleuten bei dem Vergleich mit der Landbevölkerung, bei der der Tod infolge von Unfällen nur eine untergeordnete Rolle spielt, viel zu niedrig erschienen. Es dürsen deshalb die Todesfälle an Unfällen und Selbstmord weder bei den Seeleuten noch bei der Landbevölkerung mitgezählt werden.

In gegebener Beranlassung habe ich die Zahl der in Hamburg an Tuberkulose gestorbenen Seeleute im Berhältnis zu der Gesamtzahl aller in Hamburg gestorbenen Seeleute — abgesehen von den Unsaltodessällen — berechnet und mit den entsprechenden Zahlen der hamburgischen, städtischen und der Gesamtbevölkerung im Deutschen Reich verglichen. Beiderseits sind nur die im Alter zwischen 15 und 60 Jahren Gestorbenen berücksichtigt worden, weil es keine Seeleute gibt, die jünger als 15 Jahre sind und weil die über 60 Jahre alten Männer, die nach der Todeszählkarte einem seemännischen Beruf angehört haben, mit verschwindenden Ausenahmen diesen Beruf schon längere Zeit vor ihrem Tode nicht mehr ausgeübt haben, da es nach den Ermittelungen der Seeberufsgenossensssehren alt sind, kaum gibt.

In Hamburg vorgekommene Todesfälle von Seeleuten im Alter zwischen 15 und 60 Jahren:

Jahr	a. Gefamt= fumme	b. Unfälle und Selbst= mord	c. bleiben übrig a minus b	d. hiervon ftarben an Tuberfulofe ber Lungen und anderer Organe	Von 100 nicht an Unfällen ober burch Selbstmord gestorbenen See- leuten starben an Tubertulose
1896	129	31	98	41	41,8
1897	128	35	93	35	37,6
1898	122	35	87	27	31.0
1899	137	30	107	36	33,6
1900	109	33	76	35	46, 0
1901	123	31	92	38	37,4
Summa	748	195	553	212	38,3

Zum Bergleich mit anderen Bevölferungsklaffen laffen fich die von Rahts in den medizinalstatistischen Mitteilungen aus dem Kaiserlichen Gesundheitsamte veröffentlichten Zahlen über die Todesursachen im Deutschen Reich und den Einzelstaaten und Berwaltungsbezirken be-

nuten. Diese Statistik ist allerdings erst bis zum Jahre 1898 fortsgesett. Es können also den Jahren nach nur die Jahrgänge 1896—98 verglichen werden. Von den allgemeinen dort gegebenen Zahlen kommen m. A. nach am meisten für einen Vergleich in Betracht die Angaben sür das Deutsche Reich, für Preußen, für hamburg und für die Hamburg benachbarte Provinz Schleswig-Holstein.

Es erlagen von 100 im Alter zwischen 15 und 60 Jahren Gestrorbenen — abzüglich der tödlichen Berunglückungen und Selbstmord — an Tuberkulose in den Jahren 1896—1898:

Jahr	im Deutschen Reich	in Preußen	in Hamburg (Stabt)	in Schleswig= Holftein	von Seeleuten im Hamburger Hafen
1896	35,30	34,31	37,19	34,49	41,80
1897	35,32	34,24	35,32	36,56	37,60
1898	33,86	32,7 8	32,57	33,98	31,—
im Durchschnitt von 3 Jahren	34,63	33,60	35,03	35,01	37,—

Wenn man den sechsjährigen, allerdings nicht den gleichen Jahren angehörigen Durchschnitt der Sterbesälle für die Seeleute und für die Landbevölkerung vergleicht, so ergibt sich, daß für die Zeit von 1893—98 von 100 im Alter zwischen 15—60 Jahren Gestorbenen — abzüglich der tödlichen Unfälle und Selbstmorde — der Tuberkulose erlagen:

im	in Preußen	in	in	von den Seeleuten im
Deutschen		Hamburg	Schleswig:	Hamburger Hafen
Reich		(Stadt)	Holstein	1896 – 1901
35,45	34,40	35,30	35,60	38,30

In jedem Fall ift die Sterblichkeitsquote ber Tuberkulofe bei den Seeleuten höher als bei der verglichenen allgemeinen Landbevölkerung.

Die Schlüffe, die ich aus diesem Bergleich gezogen habe, sind mehrssach angegriffen worden, weil die Zeit, auf die sich diese Statistik bezieht, zu kurz und die gesammelten Zahlen zu klein seien und weil der Unterschied des Berhältnisses der an Tuberkulose gestorbenen Seeleute gegenüber denen der Landbevölkerung zu gering sei. Mangels jeder andern Statistik dürsten indessen die Ergebnisse einer sechziährigen Besobachtungsperiode für besser als gar nichts und immerhin als beachtenss

¹ Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1902.

wert gelten. Was den geringen Unterschied der Sterblichkeitsquote der Tuberkulose bei den Seeleuten im Vergleich zur Landbevölkerung anlangt, so hat die veröffentlichte Kritik nicht berücksichtigt, daß meine Zahlen ein wesentlich anderes Gesicht bekommen, wenn man die Seeleute nach einzelnen Berussarten sondert. Ich habe die mir gemeldeten Todessälle in süns Abteilungen geteilt, je nachdem sie Kapitäne und Steuerleute (I), Maschinisten (II) oder das niedere, seemännische Personal (Bootsleute, Matrosen, Leichtmatrosen, Schisssiungen u. dergl.) (III), oder unteres Maschinenpersonal (Heizer, Schmierer, Donkeyleute, Trimmer) (IV), oder das Auswartepersonal (Köche und Stewards) (V) betrasen.

Unter ben in Hamburg in den Jahren 1896—1901 gestorbenen Seeleuten im Alter von 15—60 Jahren befanden sich:

	I.	II.	III.	IV.	v.
	Kapitäne, Steuerleute,	Maschinisten	Bootsleute, Matrofen, Leicht= matrofen, Schiffs= jungen	Donkeyleute, Schmierer, Heizer, Trimmer	Röche unb Stewarbs
a) b) hiervon starben an	76	74	321	171	106
Unfällen und Selbstmord	14	18	97	4 8	18
bleiben übrig hiervon ftarben an Tuber-	62	56	224	123	88
fuloje	11	19	94	45	43

Es starben von je 100 in jeder einzelnen Kategorie Gestorbenen — abzüglich der Unfälle und Selbstmorde — an Tuberkulose:

	I.	II.	III.	IV.	v.
von je 100	Lapitänen, Steuerleuten,	<u> Majdinifte</u> n	Bootsleuten, Matrofen, Leicht= matrofen, Schiffsjungen	Donkeyleuten, Schmierern, Heizern, Trimmern	Köchen und Stewarbs
	17,7	33,9	42,0	36,8	48,9

Die einzelnen Kategorien leiden also sehr ungleichmäßig unter der Tuberkulose, am wenigsten werden von dieser Krankheit heimgesucht die Kapitäne und Steuerleute; die Quote für die Maschinisten und das niedere Maschinenpersonal entspricht ungefähr der Beteiligung der Tuberkulose an der allgemeinen Sterblichkeit im Deutschen Reiche. In unserwartet auffälliger Höhe sordert aber die Tuberkulose ihre Opfer unter

dem niederen seemännischen Personal und unter den Köchen und Stewards.

Der Berusklasse der Köche und Stewards entsprechen bei der Landsbevölkerung die Kellner. Wie Cornet (Die Tuberkulose, Wien 1899) angibt, erlagen nach den aus mehreren Jahren zusammengestellten Todeslisten einiger Ortskrankens und Sterbekassen, von 259 Todessällen bei Kellnern 117, d. i. $45\,^{0}/_{0}$, der Tuberkulose. Die Tuberkulosequote der Köche und Stewards unserer Handelsschiffe ist also noch höher als die der Kellner in einer Großstadt.

Von anderer Seite ift darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Altersverteilung der Seeleute innerhalb der Grenzen von 15—60 Jahren doch wesentlich anders sei, als die der Landbevölkerung und daß man deshalb die von mir gegebenen Zahlen, da sie diese Verteilung nicht unberücksigt lassen, nicht miteinander vergleichen dürse. So entsielen bei der Berufszählung von 1895 von den damals in Hamburg anwesenden Seeleuten auf das Alter:

Von der männlichen Bevölkerung überhaupt entfielen auf das gleiche Alter 14,0 % 56,5 % 29,5 %

Da nun die Sterbefälle an Schwindsucht in ihrem Berhaltnis zu allen übrigen Sterbefällen mit dem Alter wechseln und ihr Anteil vom 15. bis 50. Jahre steige und für das Alter von 20-40 Jahren fehr viel höher sei als für das Alter von 15-20 resp. 40-60 Jahren (46 % gegenüber 36 % und 25 %), so erkläre sich schon hieraus allein bas ungunftige Berhältnis der Schwindfuchtsfterbefälle der Seeleute. Wenn aber der andern Altersverteilung der Seeleute in der Tat ein fo großer Einfluß zutäme, mußte fich dies m. A. nach bei den wohl ungefähr aus gleichen Altersstufen ansammengesetten Rategorien ber Matrofen (III), der Heizer usw. (IV) und der Stewards (V) in gleicher Weise äußern. Die außerordentlich großen Unterschiede zwischen diesen drei Rategorien find jedenfalls durch den Ginflug ber Altersgruppierung nicht zu erklären. Überdies ist mehrfach (Seeberufsgenoffenschaft; Reinde, Die Gefundheitsverhältniffe Samburgs im 19. Jahrhundert; Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt u. a. m.) barauf aufmertfam gemacht worden, daß die Berufszählungen gerade für die Seeleute keine brauchbaren Bahlengrundlagen geben, weil die Seeund Ruftenschiffer jufammengeworfen werben, und weil nur bie jufällig anwesenden gezählt werden konnen, und weil ferner die an Bord als

Zimmerleute, Segelmacher, Bäcker und sonst als Handwerker beschäftigten Personen zum Teil in diesen Berufsarten, nicht aber als Seeleute gezählt werden. Die Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft dürsen ein besser zutreffendes Bild von der Altersverteilung der Seeleute geben. Darnach standen 1895 von 38 000 deutschen Seeleuten im Alter

Die Altersklasse von 20—40 Jahren, bei welcher allgemein der Anteil der Tuberkulose an der Gesamtzahl der Todessälle am höchsten aussällt, ist darnach bei den Seeleuten nicht so sehr wesentlich zahlreicher vertreten als bei der Landbevölkerung, und umgekehrt zählen die Altersstlassen von 15—20 und von 40—60 Jahren, die allgemein eine geringere Sterblichkeit an Tuberkulose haben, bei den Seeleuten verhältnismäßig mehr Individuen. Bei den Seeleuten der Altersklasse von 15—20 Jahren scheint übrigens die Tuberkulose einen wesentlich höheren Anteil an der allgemeinen Sterblichkeit als bei der übrigen Bevölkerung zu haben.

Es kommen auf 100 Todesfälle überhaupt in der allgemeinen männslichen Bevölkerung zwischen 15 und 60 Jahren auf das Alter

Tuberkulosefälle. Bei den Seeleuten kommen nach meinen Listen auf die gleichen Altersklassen:

		44 º/o	$46^{0}/_{0}$	23 º/o
bei	den	Matrojen usw. (III):		
		38,5 º/o	45 ⁰ / ₀	37 º/o
bei	den	Heizern usw. (IV):		
		30 º/o	43 º/o	17 º/o
Bei	den	Stewards (V):		
		75 º/o	60 °/o	26 º/o

Allerdings werden bei dieser weitergehenden Gruppierung die diesen Prozentwerten zu Grunde liegenden absoluten Zahlen immer kleiner und damit zusällige Einsküsse immer größer. Immerhin wird man, auch wenn an der unwahrscheinlichen Annahme sestgehalten wird, daß die durch die Berufszählung von 1895 ermittelte Altersgruppierung der Seeleute den wirklichen Berhältnissen besser entspricht als die Ermittlungen der Seeberufsgenossenssenssens meinen Zahlen zum mindesten schließen dürsen, daß der erhöhte Anteil der Tuberkulose in der allgemeinen Sterblichkeit der Seeleute gegenüber den Berhältnissen bei der Landebevölkerung nur

zum kleineren Teile durch eine etwa abweichende Altersverteilung bei den Seeleuten bedingt wird, sondern vorzugsweise dadurch, daß die Tuberkulose als Todesursache bei den Matrosen usw. (III) und Stewards usw. (V) im jugendlichen Alter von 15-20 Jahren eine auffallend große Rolle spielt. Ob diese Leute den Keim zur Tuberkulose in der Mehrzahl schon ins Seeleben mitgebracht oder erst an Bord erworden haben, wird schwer zu entscheiden sein. Die erstere Annahme hat sehr viel Wahrscheinlichkeit sür sich, weil die Tuberkulose im allgemeinen mehrere Jahre zu ihrem Verlause dis zum Tode braucht. Andererseits sollte man annehmen, daß mindestens in der Matrosenklasse die überwiegende Jahl der neueintretenden Schisszungen, Leichtmatrosen usw. tuberkulosefreie Leute sind. Es ist allgemein bekannt, daß der im engeren Sinne seemännische Beruf der Matrosen eine starke Konstitution erfordert, und man sollte deshalb erwarten, daß ihn nur besonders kräftige Leute ergreisen.

Da nach der neuen Seemannsordnung die Seeleute vor der Ansmusterung ärztlich untersucht und deshalb wahrscheinlich Tuberkulöse oder dieser Krankheit Verdächtige in viel geringerer Zahl als bisher angemustert werden, wird es sich bald zeigen, ob diese Maßregel, wie es mir sehr wahrscheinlich ist, die Zahl der Tuberkulosetodessälle in der deutschen Handelsstotte erheblich herabdrücken wird. In der Kriegsmarine äußert sich diese Wirkung einer besonders forgfältigen Auslese der für die Auslandschiffe bestimmten Mannschaften schon seit Jahren.

Außer den exotischen Infettionstrankheiten und der Tuberkulose hat der Hikschlag als Krankheits= und als Todesursache bei den Seeleuten der Handelsmarine eine besondere Bedeutung. Die hierher gehörigen Leiden und Berlufte werden nur in der Mindergahl durch die dirette Wirkung der Tropensonne oder eines heißeren Klimas verursacht, die Mehrzahl kommt in den Maschinen- und in den Ressel- und Rohlenräumen der Dampfer zu ftande. In meinem ichon erwähnten Rieler Antrage habe ich ausgeführt, daß man die als hitichlag, Berzichlag, Gehirnschlag bei ben Seemannsämtern gemelbeten Todesfälle als zu einer Gruppe gehörig betrachten muß und daß die größte Mehrzahl diefer Todesfälle, auch wenn fie nicht ausdrücklich als higichlag bezeichnet. doch als higewirkung aufzufaffen find. Darauf deutet auch die hohe Beteiligung des Maschinenpersonals an diesen Todesfällen. ben Jahren 1888—1895 machte biefe higichlaggruppe 10 % aller hier gemeldeten Rrantheiten bon Seeleuten aus und bon ben in ben letten 10 Jahren beim Samburger Seemannsamt gemelbeten Todesfällen an Krankheiten wurden 12% (116 von insgesamt 975 Todesfällen) durch

17

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

in diefe Gruppe gehörige Falle verurfacht. Die Bremer und Samburger Sandelsflotte mar in der erften Sälfte der neunziger Jahre ungefähr fo zusammengesett, daß auf 100 Seeleute 37 Matrofen, 18 Feuerleute, Beiger und Rohlenzieher, 16 Stewards und Röche und 29 von der übrigen Besakung entfielen. Bon 100 Sitichlagtobesfällen tamen aber in den Jahren 1888-1895 48 auf Feuerleute. Bon 14 in den letten 3 Rahren beim Samburger Seeamt verhandelten Fällen von Sitichlag betrasen 12 das Beigerpersonal. Es find durchaus nicht immer erzessiv hohe Temperaturen, die den gefährlichen Symptomenkompler des hitzschlages hervorrufen, er stellt sich bei hoher Luftfeuchtigkeit und mangelnder Luftbewegung auch schon bei relativ niedrigen Temperaturgraden ein und wird g. B. in den Beigräumen von Dampfern oft ichon bei Temperaturen zwischen 30 0 und 35 0 beobachtet. Bei ungunftiger Bentilation im Beigraum tommen gehäufte Sitschlagfälle an Bord von Dampfern im Sommer auch in unseren Breiten vor und ebenso gefürchtet wie bas Rote Meer ist bei den Maschinisten und Beigern im Sommer der Golfstrom, namentlich auf den heimreisen der transatlantischen Dampfer. individuelle Widerstandsfähigkeit spielt allerdings dabei auch eine Rolle. Alkoholiker, Leute mit ichwachem Bergen, fette Leute und nicht an schwere Arbeit gewöhnte erliegen viel leichter als ftraffe, gefunde Naturen. Im allgemeinen aber wird man, je beffer die Beigräume eines Dampfers ventiliert sind und je sicherer die Bentilation auch bei widrigen Umftänden wirkt, auch um fo feltener Sitichlagfälle beim niederen Maschinenpersonal erleben. Übrigens erfranken auch farbige Beizer gar nicht fo felten an hikschlag. So finden fich unter 12 hikschlagtodesfällen von Beizern, die in den letten 3 Jahren beim Samburger Seeamt verhandelt find, 3 Todesfälle bon farbigen Teuerleuten.

Mit den hihschlagfällen aus dem Dienst vor den Feuern hängt u. A. nach die bekannte, auffallende häufigkeit der Selbstmorde unter den Feuerleuten eng zusammen. Als Erwiderung auf einen — nicht in die Öffentlichkeit gelangten — Bericht der Technischen Kommission für Seeschiffahrt, welche vom Reichsamt des Innern im Jahre 1897 zur Erörterung der Frage der Selbstmorde unter den Feuersleuten zusammenberusen worden war, hat die Seeberussgenossenschen, der die Selbstmordsälle von 10 Jahren (1888—1897) umfaßt und sehr wertvolles Material zu der Frage enthält. In vielen Fällen ist der Borgang des Selbstmordes (meist überdordspringen) nicht direkt beobachtet, sondern man konnte nur das Berschwinden einzelner Leute nachträglich

seftstellen. Die so Vermißten sind von der Seeberussgenossenschaft mit Recht den Selbstmördern zugerechnet worden. Ein kleiner Teil davon mag durch Unglücksfälle abhanden gekommen sein, für die große Mehrzahl machen es die begleitenden Umstände mehr als wahrscheinlich, daß es sich in der Tat um Selbstmord gehandelt hat.

Nach den Ermittelungen der Seeberufsgenoffenschaft (Bericht S. 3) find in den 10 Jahren 1888—1897 solgende Selbstmorde vorgekommen:

1.	a) auf Dampfichiffen: beim Deckpersonal (Schiffer, Seeleute, Bootsleute, Zimmerleute, Bestmänner, Steurer, Matrosen, Segelmacher, Rehmacher, Leicht=		Die jährliche Selbstmords zahl betrug burchs schnittlich
	matrosen, Jungen)	42	0,46 0/00 1
2.	beim Maschinenpersonal (Maschinisten, Afsistenten, Kesselschmiede, Elektriker, Oberspeizer, Heizer, Schmierer, Donkenleute, Lagermeister, Kohlenzieher)	224	2,59 %
3.	beim Aufwarteperfonal (Berwalter, Ürzte, Zahlmeister, Köche, Stewards, Auf- wäscher, Arztgehilsen, Bäcker, Barbiere, Stewardessen u. a.	308	1,39 %
	h) 6 (·
	b) auf Segelschiffen:		
4.	gefamte Besatzung	341	0,23 %

Da die jährliche Selbstmordfrequenz unter der gleichaltrigen männ= lichen Bevölkerung ungesähr 0,46 % beträgt, so ist nach der Seeberufs= genoffenschaft die Selbstmordfrequenz

bei der Segelschiffbesahung nur halb so groß	0,23	⁰ /00	
bei dem Deckpersonal auf Dampfern gleich groß	0,46	=	
bei dem Aufwartepersonal doppelt so groß	0,96	=	
bei dem Majchinenpersonal fünfeinhalbmal fo groß	2,59	=	
bei den Oberheigern, Beigern und Schmierern doppelt fo groß	1,05	=	
bei ben Rohlenziehern zwanzigmal fo groß	9,24	=	
The state of the s		_	

Das Verhältnis der auf unaufgeklärte Beise verschwundenen Leute betrug auf 1000 Mann

bei ber Segelschiffbesatzung	0,03)/oo
beim Dectpersonal auf Dampfern	0,26	=
beim Aufwartepersonal	0,34	=
beim Maschinenpersonal	1,37	=
davon bei Heizern	0,55	=
bei Roblenziehern	4.99	=

Die meisten Bermißten stellen die Kohlenzieher, die auch die größte Zahl der unzweiselhaften Selbstmorde ausweisen.

17*

¹ D. ift auf 1000 Mann jeder Kategorie von Seeleuten.

Die jährliche Selbstmordquote beträgt nach dem Bericht bei den Feuerleuten

Aus der Erörterung dieser Zahlen und weiteren statistischen Angaben fuchte nun die Seeberufsgenoffenschaft u. a. ju beweisen, daß die auffallend hohe Selbstmordfrequenz der Feuerleute auf den Dampfern nicht in den Betriebsverhältniffen ihren Grund hat, fondern darin, daß fehr viele ungeschulte und ungeeignete Leute zu dem schweren Dienft vor den Feuern eingestellt werden muffen. Dies fei aber nicht zu umgehen, weil gerade auf den Dampfern fo viele Defertionen vorkommen. die Deferteure entstandenen Luden muffen mahrend bes furzen Aufenthalts in fremden häsen ausgefüllt und es muß alles, was sich bietet und nur einigermaßen tauglich erscheint, genommen werden. Wo die meisten Feuerleute desertieren, d. i. in der Nordamerikafahrt, kamen auch die meisten Selbstmorde vor. Die Selbstmorde find also nach der Beweiß= führung der Seeberufsgenoffenschaft im Grunde eine Folge der vielen Defertionen an Bord. Können aber nicht die beiden Erscheinungen einen anderen Busammenhang, als die von Urfache und Wirkung haben? Rönnen fie nicht z. B. gleiche Urfachen haben? Jedenfalls wird es bei der Wichtigkeit diefer Frage für die Verhütung des Selbstmordes angebracht fein, das in dem Bericht ber Seeberufsgenoffenschaft angemandte Beweisversahren fich näher anzusehen.

Um zu beweisen, daß verhältnismäßig die häufigsten Selbstmorde in der Nordamerikafahrt, auf welche auch die meisten Desertionen entfallen, zu verzeichnen find, stellt der Bericht die Anzahl der auf den verschiedenen Routen vorgekommenen Selbstmorbe ber Bahl der in einem Sahre und der im Berichtszeitraum überhaupt ausgeführten Reisen nach den verschiedenen Gegenden gegenüber (Bericht S. 13-15). Aus diefen Bahlen wird berechnet, wie lange durchschnittlich ein Dampfer fahren fann, ehe ein Feuermann an Bord Selbstmord begeht. Danach wird die Häufigkeit der Selbstmorde bemeffen. Es hätte zu verläglicheren Ergebniffen geführt, wenn die relative Selbstmordhäufigkeit direkt aus der durchschnittlichen Stärke der Bemannung mit Feuerleuten auf allen in Frage kommenden Dampfern und der Zahl und Dauer aller Reisen berechnet worden ware. Hierfür jehlte es aber wohl an genügenden vollständigen Angaben. Das summarische Verfahren der Seeberussgenoffenschaft könnte, da es sich nur um Vergleichswerte handelt, für ausreichend angesehen werben, wenn dabei alle in betracht fommenden Umftande in

gleicher Weise berücksichtigt worden waren. Dies ift aber nicht geschehen. Die Bergleichszahlen für die Selbstmordhäufigkeit find errechnet aus ber absoluten Bahl ber Selbstmorbe auf ben verschiedenen Reisen, aus ber Bahl ber in die verschiedenen Fahrten eingestellten Dampfer und ber Dauer der einzelnen Reisen. Richt berücksichtigt ift aber die Berschieden= heit der Besatzungszahlen. Die Zahlen der Seeberufsgenoffenschaft gelten nur unter ber Voraussehung, daß jeder Dampfer diefelbe Angahl von Feuerleuten an Bord hat. Ich habe mich nach dem Erscheinen des Berichtes an den damaligen ersten Beamten ber Seeberufsgenoffenschaft mit der Bitte gewandt, mir ein Verzeichnis der Ropfftarke der Feuerleute auf fämtlichen Dampfern ber 30 Reedereien, in beren Betrieben Selbftmorde vorgekommen waren, zukommen zu laffen. Diefem Bunfche ift in bereitwilligster Weise entsprochen worden. Ich habe die Zahlen auch der Dampfer der genannten Reedereien erhalten, die keine Feuerleute während der Berichtszeit verloren hatten. Ferner ift die Reiselinie, in der jeder Dampfer verwandt worden war und die Anzahl der Jahre, die er während des Berichtszeitraumes zur Reederei gehörte, angegeben.

Die Unterschiede in der Kopfzahl der Feuerleute find nun auf den verschiebenen Routen außerordentlich groß. So fuhr ber damals größte Nordamerikadampfer "Raifer Wilhelm der Große" mit 182 Feuerleuten, der größte Oftasiendampfer aber nur mit 47 Feuerleuten. Die Durchschnittszahl der Feuerleute an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd betrug in der Berichtszeit in der Nordamerikafahrt 45, in der Oftafienfahrt aber nur 22,6. Die nach Oftindien fahrenden "Sanfa"dampfer hatten durchschnittlich 22 (fertige) Feuerleute, die nach Amerika fahrenden "Hansa"dampfer nur 7 Feuerleute. Bei der Hamburg = Amerika = Linie findet fich auf den nur nach Nordamerika gehenden 19 Dampfern, die für den Bericht der Seeberufsgenoffenschaft verwertet find, ungefähr Dieselbe Durchschnittszahl an Feuerleuten wie beim Lloyd (43 Röpfe). die nach Mittelamerika gehenden Dampfer der Reederei hatten aber burchschnittlich nur 14 Feuerleute an Bord. Aus den mir von der Seeberufsgenoffenschaft zur Berfügung gestellten Listen habe ich bie Durchschnittszahlen der Feuerleute in den verschiedenen Routen berechnet und gefunden, daß bei ben von ber Seeberufsgenoffenschaft auf Seite 14 und 18 ihres Berichtes naher bezeichneten Reifen die Durchschnittszahl der Teuerleute eines Dampfers betrug:

bei den nach Nordamerika fahrenden Dampfern	29,2
bei den nach Mittel- und Südamerita fahrenden Dampfern	12,8
bei den nach Oftafien fahrenden Dampfern	18,7

bei ben nach Auftralien fahrenben Dampfern							18,0
bei ben nach Oftafrita fahrenden Dampfern							12,4
bei ben nach Weftafrifa fahrenden Dampfern							9,7
bei ben burch bas Rote Meer (G. 18) fahren	ben	3	Dai	ınt	fer	n	19,7

Nach der Berechnung der Seeberufsgenoffenschaft, die ohne Berücksfichtigung dieser verschiedenen Besatzungsstärke der Feuerleute ausgeführt ift (S. 15 des Berichts), muß ein Dampfer, bevor ein Selbstmord von Feuerleuten an Bord vorkommt, sahren:

nach	Nordamerika	$5^{1/2}$	Jahre
nach	Süd= ober Mittelamerifa	18	=
nach	Oftafien	8	=
nach	Australien	$9^{1/2}$	=
nach	Oftafrifa	18	=
nach	Weftafrita	26	=

ferner mit weißen Feuerleuten

Diese Zahlen können erst dann miteinander verglichen werden, wenn sie auf gleich starke Besatungen mit Feuerleuten bezogen werden. Nehmen wir an, daß alle Dampser dieselbe durchschnittliche Besatungsstärke gehabt hätten, wie die in der Nordamerikasahrt beschäftigten, also 29,2 Köpfe, so würde, ehe ein Feuermann an Bord Selbstmord begeht, ein Dampser sahren müssen:

nach Nordamerika . . .
$$\frac{5^{1/2} \cdot 29,2}{29,2} = 5^{1/2}$$
 Jahre nach Südamerika . . . $\frac{18 \cdot 12,8}{29,2} = 7,9$ = nach Oftafien $\frac{8 \cdot 18,7}{29,2} = 5,1$ = nach Auftralien $\frac{9^{1/2} \cdot 18}{29,2} = 5,9$ = nach Oftafrika $\frac{18 \cdot 12,4}{29,2} = 7,7$ = nach Weftafrika $\frac{26 \cdot 9,7}{29,2} = 8,6$ = durch das Note Meer mit $\frac{6^{1/2} \cdot 19,7}{29,2} = 4,4$ =

Es fällt bei diesen Zahlen zunächst auf, daß sie nicht in so auffällig weiten und in der Tat jedem Erklärungsversuch spottenden Grenzen schwanken, wie die von der Seeberufsgenossenschaft ohne Berücksichtigung ber Kopfzahl der Feuerleute gegebenen Bergleichszahlen. Dann aber stellt sich ein ganz anderes Berhältnis für die Häufigkeit der Selbstmorde auf den verschiedenen Routen heraus. Um häufigsten waren danach die Selbstmorde auf den Dampsern, die durch das Rote Meer mit weißen Feuerleuten sahren, dann kommen die Ostasiendampser und erst in dritter Linie die Nordamerikadampser.

Im übrigen darf der Umftand, daß bei diefer Art von Berechnung durchschnittlich nur alle 4-8 Jahre auf einen Dampfer ein Selbstmord entfällt, nicht bagu verleiten, ber gangen Frage feine große Bedeutung beizumeffen. Würde man für irgendwelche Betriebe an Land mit ähnlich geringer Arbeiterzahl nach ähnlicher Methode die Zeit bestimmen, die vergeben mußte, ebe burchschnittlich ein barin beschäftigter Arbeiter Selbstmord begeht, fo murben fich unverhältnismäßig viel größere Zeitabschnitte dafür herausstellen. Für die Bedeutung der Angelegenheit bleibt es maßgebend, daß siebenmal mehr Feuerleute, insgesamt gerechnet (3,6 %)00 gegen 0,46 v. S. 21 d. Berichts), und 20 mal mehr Kohlenzieher (9,24 gegen 0,46) an Bord unferer Dampfer Selbstmord begehen, als in gleichem Zeitraum die gleichaltrige mannliche Bevolkerung an Land und daß die Selbstmordziffer des übrigen Personals der Dampfschiffe nur unwesentlich höher als diese ift (0,6 gegen 0,46 %). Die oben von der Seeberufsgenoffenichaft angewandte und von mir auf gleiche Ropfzahlen berechnete, indirekte, summarische Methode ergibt keine absoluten, sondern nur Bergleichungswerte.

Wenn die Behauptung, daß verhältnismäßig die meisten Selbstmorde in der Nordamerikasahrt vorkommen, nach der von mir vorgenommenen Korrektur der Berechnung der Seeberussgenossenichast hinjällig wird, muß auch der Versuch als sehlgeschlagen angesehen werden, die hohe Selbstmordsrequenz unter den Feuerleuten durch die Häusigkeit der Desertion und der dadurch so oft notwendig werdenden Einstellung ungeeigneter Leute ganz allgemein und hauptsächlich begründen zu wollen.

Es soll aber nicht bestritten werden, daß diese von der Seeberussgenossenschaft so sehr in den Vordergrund gestellten Verhältnisse nicht
überhaupt eine wichtige Rolle spielten; sie haben indessen mehr eine
setundäre, disponierende Bedeutung, nicht aber die einer allgemeinen,
primären Ursache. Die aufsallende Erscheinung der großen Häusigkeit
des Selbstmordes unter den Feuerleuten ist von sehr verwickelter Ratur
und sehr viele Einwirkungen haben dabei eine ursächliche Bedeutung.
Es kommen in Betracht: die schwere, ungewohnte Arbeit an sich, körper-

liche Untauglichkeit, Mangel an Energie und sonstige, psychische Minder= wertigkeit (unter ben Feuerleuten finden fich fehr viele Leute, die früher einen anderen Beruf hatten, darin aber Schiffbruch erlitten und den Dienst aus Not ergriffen), serner Alkoholismus, Mißhandlungen und endlich Krankheit, im besonderen frankmachende Ginwirkung der Sige und der fonftigen Berhältniffe im Beigraum. Alle Diefe Ginfluffe im einzelnen zu besprechen und in ihrer Bedeutung gegeneinander abzumägen, bagu wurden fehr ausgiebige Erörterungen nötig fein. Nur folgendes fei furg angeführt. Altoholmigbrauch liegt, wie auch der Bericht der Seeberufsgenoffenschaft hervorhebt (S. 20 des Berichts), nur in wenig Mighandlungen durch Vorgesette oder Rameraden find nicht felten vorausgegangen, es tommen aber fehr viele Fälle vor, in benen Unhaltspunkte bafur fehlen. In einer großen Ungahl von Fällen ist festgestellt, daß dem Selbstmord ein Anfall von hibschlag vorausgegangen ift. Die Leute find "ichlapp" geworben, bann aber wieder gur Arbeit angetreten. Ein paar Stunden später werden sie vermißt. Es ift unter Medizinern bekannt, daß beginnende fieberhafte Erkrankungen jum Selbstmord disponieren. So fand heller in Riel bei einer berhältnismäßig großen Angahl von Selbstmördern die Zeichen beginnender Lungenentzündung und anderer akuter Krankheiten. Die Arbeit vor den Feuern im Heizraum und in den Kohlenbunkern erhöht nachweislich die Körpertemperatur leicht bis zur Fieberhöhe, bei unbefahrenen leichter als bei alten Heizern, bei benen das Wärmeregulierungsvermögen den Anforderungen der Umgebung geübter gegenübersteht. Es ist tatfächlich bei Beizern sowohl wie durch Meffungen bei Europäern in den Tropen erwiesen, daß die Neulinge leichter mit Erhöhung der Eigentemperatur reagieren als altgediente Heizer. Es werden aber auch häufig Erschöpfungs= und Krankheitszuftände infolge von Ginwirtung hoher Außentemperaturen beobachtet, ohne daß die Eigentemperatur der Erkrankten dabei über die normale Höhe gesteigert ift. In sehr vielen Fällen geben unzweiselhaften hitschlaganfällen, einerlei, ob fie mit Erhöhung der Eigentemperatur verbunden find oder nicht, nervofe Unruhe, psychische Depression und Selbstmordgedanken voraus, oder sie vergesellschaften sich mit den förperlichen Symptomen des hitschlaganfalls. Auch in den feeamtlichen Berhandlungen stellt es fich häufig heraus, daß die Selbstmörder unter den Feuerleuten entweder gleichzeitig mit Erscheinungen leichten Sigichlags, Zeichen pinchischer, vorher nicht bemerkter Depression vor dem Neberbordgehen zeigten oder ganz plöglich von der Arbeit mit Anzeichen von Berwirrung an Deck eilten und in den Tod gingen. Auch

die Seeämter sprechen sich in diesen Fällen dahin aus, daß diese Selbste morde in plöglichen Anfällen geistiger Störung infolge von Überhitzung verübt wurden, wenn auch in der Mehrzahl der seeamtlichen Sprüche Urteile über die Ursachen solcher Vorkommnisse nicht abgegeben sind.

Eine, wenn auch geringe, Anzahl folder aut beobachteter Fälle gibt mehr Belehrung über die Urfachen der Selbstmorde unter dem Feuerpersonal als eine noch jo große Anzahl von Beizerselbstmorden ohne nähere Angaben. Da fich unter diesen nachweisbar ausschließlich ober hauptfächlich durch Sigewirkung bedingten Selbstmordfällen auch folche befinden 1, die befahrene Leute betrafen, fo wird man schließen durfen, daß das Unbefahrensein und der damit verbundene Mangel an Widerstandsfähigkeit mehr die Bedeutung einer fekundaren, disponierenden Urfache hat, mahrend der Wirkung des Aufenthalts und der Arbeit in den heizräumen und Rohlenbunkern mehr die primare Bedeutung gu-Will man die Statistif für die Entscheidung dieser Frage heranziehen, fo sprechen gerade die umfassenden Ermittelungen der Seeberufsgenoffenschaft über die Säufigkeit der Selbstmorde auf den verschiedenen Reiserouten, nachdem die Zahlen auf gleiche Besatungsstärken reduziert find, dafür, daß den perfonlichen Berhaltniffen der Feuerleute nur die Bedeutung einer setundären, disponierenden Wirkung zukommt. Die Fahrten durch das Rote Meer mit weißen Feuerleuten find die gefährlichsten. Die Nordamerikajahrt, bei welcher die Ginftellung unausgewählten Rotersates für Deferteure am häufigften erforderlich mar, tommt erst an dritter Stelle. Übrigens desertieren die Feuerleute der Nordamerikaschiffe in der überwiegenden Mehrzahl in den Häfen der Bereinigten Staaten und die ungeeigneten Ersakleute — meist sogenannte Überarbeiter — kommen beshalb hauptfächlich für die Rückreise in Frage. Schon oben ift aber barauf hingewiesen, bag es im Sommer gerade auf den Rudreisen der Nordamerikadampfer namentlich für die Tage, die die Dampfer im Golfstrome zubringen, in den Beige und Rohlenräumen oft außerordentlich schwül und unerträglich wird und daß diefe Zeiten allgemein gefürchtet find.

Aus den von der Seeberufsgenoffenschaft gegebenen Zahlen geht hervor, daß die Selbstmordhäufigkeit in dem Berichtszeitraum von 1888 bis 1897 zwar geschwankt, aber schließlich sicher nicht abgenommen hat

Besonbers beweisend für den Zusammenhang zwischen Sigewirkung und Selbstemord ist der Fall des 2. Maschinisten Wittenberg auf dem Dampser "Löwenberg". Berh. des Seeamts zu Hamburg vom 12. August 1902. — Abgedruckt im Anhang.

(S. 21 des Berichts). Auch in den folgenden Jahren scheint das nicht der Fall gewesen zu sein, wenigstens zeigen die beim Hamburger Seemannsamt bis Ende 1902 gemeldeten Fälle keine Abnahme, auch wenn man das weitere Wachstum der Handelsstotte in Betracht zieht. Sicher wird man von einer künstigen, sorgsältigeren Auswahl der Reulinge auch eine gewisse Verminderung der Selbstmorde unter ihnen erwarten dürsen, auf eine wesentliche Herabsehung der Selbstmordhäusigkeit unter den Feuerleuten wird aber erst zu rechnen sein, wenn die Arbeitsräume auf der Mehrzahl der Dampser geräumiger, die Arbeit leichter geworden und eine ausgiebige Bentilation der Arbeitsräume unter allen Umständen gewähreleistet sein wird.

Auch bei sarbigen Heizern kommen Selbstmordsälle vor. Nach den Ermittelungen der Seeberußgenossenschaft ift die relative Häufigkeit des Selbstmords bei ihnen sogar größer als bei weißen Feuerleuten (4,6%)00 gegen 3,52%00 v. S. 12 d. B.). Von 47 mir zur Kenntnis gekommenen Verhandlungen des Hamburger Seeamts über Heizerselbstmorde aus den drei Jahren 1900 bis 1902 betrasen 17 Fälle Farbige (Laskaren und Chinesen). Auf einem Dampfer gingen im vorigen Jahre während der Fahrt durch das Rote Meer an drei auseinandersolgenden Tagen drei chinesische Feuerleute sreiwillig über Bord.

Über die Verhältnisse in anderen Handelsmarinen liegen Angaben nur aus England vor; aber lange nicht in der Bollständigkeit, wie dies durch die Seeberussgenossenschaft bei uns ermittelt ist. Veröffentlicht ist in England nur eine Statistit des Board of Trade, die sich auf die Jahre 1893 und 1894 erstreckt (Board of Trade Journal April 1897). Danach begehen in England etwa sechsmal soviel Feuerleute Selbstmord als andere Angehörige der britischen Handelsmarine. Es entfällt auf 900 Feuerleute ein Selbstmord, während bei der allgemeinen, männslichen englischen Bevölkerung im Alter von 20 bis 50 Jahren erst auf 5000 Seelen ein Selbstmörder zu rechnen ist.

Die Fürsorge sür kranke Seeleute an Bord der deutschen Kauffahrteischiffe ist durch die am 1. April d. J. in Krast getretene Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 — §§ 56, 59, 61 und 62 — und durch die von den Bundesseestaaten in Aussührung des § 45 der alten Seemannsordnung gleichslautend erlassenen Berordnungen, betreffend die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Kranken-pslege und die Mitnahme von Schiffsärzten geregelt. Diese Verordnungen der Bundesseestaaten werden gemäß § 56 der neuen Seemanns-ordnung binnen kurzem durch eine Verordnung des Bundesrates zu er-

fegen fein. Es darf angenommen werden, daß die Bundesratsverordnung in Bezug auf die Krankenpflege grundfätliche Abweichungen bon den bisher geltenden Beftimmungen nicht bringen wird. Die Rrantenpflege an Bord der Kauffahrteischiffe ift allgemein mit dem Mangel behaftet, daß die große Mehrzahl der Handelsfahrzeuge keinen Urzt an Bord hat, daß deshalb die Behandlung auch von Schwerkranken unter Umftanden für langere Zeit allein in ben Sanden von Laien liegt und oft recht üble Ergebnisse zeitigt. Bestimmungen darüber, ob und unter welchen Verhältniffen ein Kapitan feine Reise unterbrechen und einen Safen anlaufen foll, um einem Schwerfranken ober Berletten arztliche Silfe zuzuwenden, gibt es nicht; ber Berfuch, folche Bestimmungen zu formulieren, durfte auch faum erfolgreich ausfallen. Immerhin verdient hervorgehoben zu werden, daß fürzlich ein amerikanisches Gericht den Rapitan eines ameritanischen Schiffes ju 3000 Dollar Schabenerfat verurteilte, weil er feine Reife nicht unterbrochen hatte, um für einen schwerverletten Mann arztliche Silfe zu besorgen, sondern den Mann an Bord behalten und dadurch veranlagt hatte, daß dem Berlegten fpater ein Bein amputiert werden mußte. Umgekehrt wird in der "Sanfa" (1902 S. 207) von einem deutschen Schiff berichtet, auf dem der Rapitan, lediglich in der Absicht, einem Berletten beffere Pflege und ärztliche Behandlung zu verschaffen, einen hafen angelaufen hatte. Dag infolge von Maffenerfrankungen auf einem Schiffe ein Rothafen angelaufen wird, tommt nicht fo fehr felten vor. In den Navigationsschulen wird den angehenden Rapitanen und Steuerleuten Unterricht in der Bejundheitspflege, Rrankenbehandlung und Rrankenfürsorge an Bord durch einen Urzt erteilt. Dem Unterricht liegt ein vom Raiferlichen Gefundheitsamt herausgegebener Leitsaden zu Grunde. Über den Erfolg des Unterrichts werden — jakultative — Prüfungen abgehalten und Zeugniffe über die bestandene Prufung erteilt. Auch in den Maschiniften= flaffen wird ärztlicher Unterricht, vorzugeweise über higewirkung und Sibichlag, Berhutung und erfte Silfeleiftung dabei, erteilt. Dem Bernehmen nach beabsichtigt die Seeberufsgenoffenschaft ihren Unfallverhütungsvorschriften eine Bestimmung zuzufügen, nach welcher auf jedem Schiff in langer und atlantischer Fahrt, auf welchem nicht ein Schiffs. argt angeftellt ift, ber Rapitan ober minbeftens ein Steuermann ein Beugnis über erfolgreiche Ablegung einer amtlichen Prufung in der Befundheitslehre besigen muß. Die Ausruftung der deutschen Rauffahrteiichiffe ohne Urgt mit Argneien und fonftigen Silfsmitteln gur Krantenpflege entspricht allen billigen Anforderungen, die Medizinkaften werden

feit 1898 in jedem Jahre einer amtlichen Prüfung unterzogen, eine Einrichtung, die sich als sehr nüglich erwiesen hat. Besondere Hospistäler sind auf den Schiffen ohne Arzt in der Regel nicht vorhanden, sollten aber wenigstens für größere Schiffe vorgeschrieben werden. Für die Behandlung von Kranken und Berlegten soll die schon erwähnte amtliche Anleitung maßgebend sein, von welcher ein Exemplar auf jedem Schiff vorhanden sein muß. Schiffsärzte sollen an Bord von Ausswandererschiffen, sowie von denjenigen anderen Schiffen eingeschifft sein, die, einerlei ob Mannschaften oder Passagiere, insgesammt mehr als hundert Personen an Bord haben und eine längere Seereise antreten. Jedes Schiff, das einen Schiffsarzt an Bord hat, muß auch mit einer vorschriftsmäßigen, ärztlichem Können entsprechenden Ausrüstung mit Arzneien, Instrumenten u. s. w. und mit einem Hospital versehen sein.

Der Urzt gehört zu den Schiffsoffizieren. Die Mannschaften, welche ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen wollen, melden fich, wie dies im Anteresse der Ordnung auch notwendig sein dürfte, erst bei ihren befonderen Borgesetten frant und werden von diefen dem Argt überwiefen. Daß dabei von den Vorgesetten auch Leute für Simulanten gehalten, bon vornherein jurudgewiesen und dem Argt erft gar nicht vorgeführt werden, fommt gelegentlich vor, in den letten Jahren aber anscheinend immer feltener und nur noch ausnahmsweise. Die Behandlung franker Seeleute nach dem Berlaffen bes Schiffes wird durch § 59 der Seemannsordnung geregelt. Diese Bestimmungen find für den ertrankten Seemann insbesondere nach der Richtung gunftiger als die der alten Seemannsordnung, als jest auch die spohilitisch erkrankten Seeleute der Fürsorgepflicht des Reeders anheimsallen. Ein Anspruch auf ärztliche Behandlung in einem Safen, wo ein Argt zu haben ift, oder ein Anspruch auf Überführung in ein Krankenhaus an Land wird dem kranken Seemann auch für die hafenzeiten nicht durch die neue Seemannsordnung ausbrudlich jugesprochen, ber Reeder ift aber berechtigt, die ihm auferlegte Berpflichtung und Beilbehandlung dem erkrankten Seemann in einer Rrantenanstalt ju gewähren. Übrigens ift ber Fall, daß ein Rapitan aus Nachläffigfeit ober um der Reederei Roften zu fparen, im Safen feinen Kranken ärztliche Behandlung vorenthält und fie an Bord felbst behandelt, in deutschen Safen schon infolge der überall eingeführten gefundheitspolizeilichen Übermachung der Schiffe fo gut wie ausgeschlossen und kommt wohl auch im Auslande kaum vor. Frage, ob sich die Reedereien der Kostenpflicht für Verpflegung und Beilung zu entziehen suchen, tann ich, soweit meine Erjahrung in Samburg reicht, dahin beantworten, daß mir nur solche dahingehörige Fälle bekannt geworden sind, in denen es in der Tat von vornsherein zweiselhaft war, ob eine Verpflichtung der Reederei dazu vorslag oder nicht. Ramentlich die größeren Reedereien lassen auch in zweiselhaften Fällen in der Regel eine anerkennenswerte Liberalität obswalten. Eine beträchtliche Anzahl von Seeleuten sind Mitglieder von Krankenkassen. Ob es aber jett noch deutsche Reedereien gibt, die von den Seeleuten, die sur ihre Schiffe anmustern wollen, Angehörigkeit zu einer Krankenkasse, um sich der Koskenpslicht in Krankheitsfällen zu entziehen, kann ich nicht angeben. Mir sind solche Fälle noch nicht vorgekommen.

Der Beköftigung der Mannschaften liegt den deutschen Seesschiffen in großer Fahrt eine von den deutschen Seeuserstaaten vereins darte, gemeinschaftliche Speiserolle zu Erunde, die für die hamburgischen Schiffe auch für die kleine Fahrt mit nebensächlichen Einschränkungen gilt. Auch nach der neuen Seemannsordnung bleibt die Regelung der Beköstigung den Landesregierungen noch weiter überlassen. Aus Seessahrtskreisen ist vielsach der Wunsch geäußert worden, daß die Verordenungen für die Beköstigung der Mannschaften auf allen deutschen Schiffen auch in Zukunst möglichst gleichmäßig gehalten werden und zwar nicht blos wie disher für große, sondern auch sür kleine Fahrt gelten möchten.

Die jest geltende Speiferolle ftellt nur bas Mindeftmag der auf den Tag und Ropf zu gewährenden Verpflegung dar; in der Pragis wird fie indeffen, wie dies ja meift mit gefetlichen Minimalforderungen gefchieht, vielfach als Norm ju Grunde gelegt. Der Menge nach find die Rostfäte der Speiserolle sicher genügend, es ift aber auch bon Schiffern - vgl. den einstimmigen Beschluß bes Samburgifchen Bereins beutscher Seeschiffer bom 24. Ottober 1900, ber eine Erganzung ber bisher geltenden Speiferolle durch Bestimmungen, die für Segelschiffe eine größere Abwechselung fordern, für sehr erwünscht erklärt — darauf aufmerkfam gemacht worden, daß die auf die Speiferolle begründete Beföstigung auf die Dauer ju eintonig ift und auf Segelschiffen beshalb noch relativ häufig zu Gefundheitsstörungen ernster Art führt (v. o. Storbut und Segelschiff-Beriberi an Bord). Auf den Dampfern geftaltet fich die Berpflegung der Mannschaften viel gunftiger als auf den Segelichiffen. Nach der Speiserolle foll im Safen wöchentlich mindeftens zweis mal frischer Proviant, der nicht allein aus frischem Fleisch und frischen Fischen, sondern wenn tunlich auch aus frischer pflanglicher Rost und

frischem Brot bestehen foll, jur Befoftigung verwandt werden. Die Segelichiffe laufen in der Regel nur in mehrmonatlichen 3wischenräumen, oft erft nach 3-4 monatlichen Seezeiten, einen hafen und nicht immer einen folden an, in dem frischer Proviant in genügender Menge und Beschaffenheit gut und billig zu haben ift. Die Seezeiten ber Dampfer dauern höchstens 14 Tage bis 3 Wochen. Schwere chronische Ernährungstrantheiten tommen auf Dampfern nur gang ausnahmsweife und Berdauungeftorungen nur nach Ginwirtung bestimmter Schadlichkeiten, die mit der Speiserolle an sich nichts zu tun haben, zur Beobachtung, z. B. nach Genuß schlechten Trinkwaffers, ober durch Gis, Früchte, schlechtes Bier ufm. Auf den großen Paffagierdampfern erhalten die Mannichaften häufig durch die an der Rajutstafel nicht verwerteten Speifen eine fehr willfommene Ausbefferung ber gewöhnlichen, übrigens meift auch ohne biefen Zusatz guten und genügenden Beköftigung. Aber schlechte Bubereitung ber Speifen wird auch auf ben Frachtbampfern nur felten geklagt, am häufigsten noch - im Berhältnis ju ber großen Menge ber in Samburg verkehrenden Dampfer aber doch recht felten - find mir Rlagen über schlechte Butter und Margarine, die sich als berechtigt erwiesen, zu Ohren gekommen. Auf Segelschiffen gesellen fich zu ber Gintönigkeit der Berpflegung, die noch durch Berderben einzelner Proviantartitel gelegentlich vermehrt wird, die oft recht mangelhaften Leiftungen ber Schiffstoche. Die Zubereitung ber Speifen scheint fur die Entstehung von Storbut, Segelschiffberiberi und anderen Ernährungstrankheiten nicht ohne Bedeutung zu fein. In den feeamtlichen Berhandlungen über solche Fälle findet man häufiger Klagen hierüber als über schlechten oder verdorbenen Proviant. Die Schiffstoche auf Segelschiffen retrutieren fich meift aus den Matrofen. Gine Rochschule haben fie fast nie durchgemacht, fondern fich nur als Gehilfen älterer, ebenfalls ungelernter Schiffstoche einige fehr primitive Renntniffe angeeignet. Schlechte Roche können auch tadellose Nahrungsmittel ungeniegbar machen. Gine beffere Ausbildung der Schiffstoche ift dringend von noten. Bisher icheint nur in Riel ein Berfuch gemacht ju fein, in Berbindung mit einer Bolfsfüche eine Art Rochschule für Matrofen einzurichten (cf. Hansa 1901 S. 354). In den großen beutschen Sandelshäfen, wie Samburg und Bremen, ift eine folche Gelegenheit leiber noch nicht eingerichtet. Durchgängig wird wohl auf hamburger Schiffen mehr als eine warme Mahlzeit täglich verabreicht, meist gibt es außer dem Mittagsmahl auch noch warmes Frühftud und Abendeffen. Das Mittagbrot besteht in See abwechselnd aus Buljenfrüchten, Pflaumen und Rlößen, Salgfleisch und Speck,

präserviertem Fleisch, Kartoffeln und Gemüse, z. B. gibt es an einem Tage Erbsen, Salzspeck, Kartoffeln und Gemuje, am zweiten Tage Pflaumen und Klöße, Salzfleisch und Kartoffeln, am britten Tage Graupensuppe, Klippfisch, Kartoffeln, am vierten Tage präserviertes Fleisch, Budding und Gemuse oder Bohnen usw. In Bezug auf die Büte und Abwechselung der Beköftigung, namentlich des größeren oder geringeren Gemusezusates zur täglichen Rost bestehen zwischen den Segelschiffsreedereien ziemliche Unterschiede. Der Trinkwasserversorgung wird mit verhältnismäßig seltenen Ausnahmen genügende Ausmerksamkeit ge= schenkt. Frisches Brot wird auch auf Segelschiffen viel und regelmäßig Eine tägliche Brufung der Kost durch den Rapitan bildet wohl nur nur auf den großen Passagierdampfern die Regel. Eine Anpaffung der Roft an warmeres Rlima gehört zu ben Ausnahmen. Schnaps erhalten die Mannschaften auf Segelschiffen in See nicht überall und nicht regelmäßig. Auf Dampfern erhalten die Matrosen und Heizer, wie es scheint, durchgängig in See und im Hafen auf den Ropf und Tag eine gewiffe, nicht zu geringe Menge Schnaps. Der Bersuch, an Stelle des Schnapses alkoholfreie Getränke, wie Kaffee, Limonade u. dergl. ju geben, ftößt anscheinend häufig auf den Widerstand der Leute felbst. Tropdem scheint die Zahl der Alkoholisten unter den seemännischen Ar= beitern verhältnismäßig gering zu sein.

Die meiften, insbefondere die größeren hamburgischen Reedereien verproviantieren ihre Schiffe felbst, nur auf wenigen Linien ift die Verproviantierung Schiffshändlern übertragen, die, wie mir von glaubwürdiger Seite berichtet murde, in der Regel eine Bergutung von 1 Mt. auf den Tag für jeden Mann der Besakung und 1,50 Mf. für jeden Offizier erhalten. Mißstände scheinen im allgemeinen auch bei dieser Art der Berproviantierung nicht obzuwalten, ebensowenig wie in der verhältnis= mäßig sehr geringen Anzahl der Fälle, wo der Kapitän eine Pauschalfumme von der Reederei für die Verpflegung der Mannschaft erhält. Dies scheint nur bei Schiffen mit kurzen Reisen Sitte zu sein. Summe, die die Rapitane erhalten, ift anscheinend meift etwas höher als die obengenannte Bergutung, die an die Schiffshandler gezahlt wird. Umgekehrt wie bei der Bervflegung find die Unterkunftsräume für die Mannschaften im allgemeinen besser auf Segelschiffen, wie auf den Dampfern, wenigstens soweit es sich um die größeren Fahrzeuge beider Battungen handelt. Die Matrosen der größeren Segelschiffe wohnen in der Regel in einem luftigen, hellen Deckhaus, in dem oft fechs bis acht Rubikmeter Luftraum auf den einzelnen Mann entfallen. Wenn man

bedenkt, daß ein Teil der Mannschaft, in See die Hälste davon, immer auf Wache außerhalb der Logis beschäftigt ist, so ist für die Zurücksbleibenden ein genügender Lustraum unter allen Umständen gesichert. Auch die Lüstung und Helligkeit der Logis sowie ihre innere Einrichtung mit Kojen, Wandschränken, Tisch usw. entspricht meist billigen Anforderungen. Mehr als zwei Kojen übereinander sindet man in keinem Deckshaus. Die Heizung wird meist durch einen kleinen, eisernen, ost schabhasten Osen primitivster Art besorgt; auf manchen Segelschiffen sehlt jede Heizanlage.

Auf den meisten Frachtdampsern sind die Logis im Vorderschiff unter der Back eingebaut, auf der einen Seite wohnen die Matrosen, auf der andern die Heizer. Diese Käume sind durchweg etwas dunkler als die Dechäuser der Segelschiffe, die Kojen liegen längs der Außenswände. Zum Schutze gegen Abkühlung und Nöffe sind die Außenwände auf den deutschen Schiffen häusiger als auf fremden innen durch eine Holzverkleidung geschützt. Auch der Fußboden ist wohl durchweg mit einem Holzbelag versehen. In der Regel sindet man auch in diesen Logis nur zwei Kojen übereinander.

In der Mitte fteht ein fester Tifch mit Banten. An den Wänden befinden sich kleine Schränke für Brot, Butter usw. Die Kleider bewahrt jeder Mann in der eigenen "Seekifte" auf, naffes Beug wird meift im Logis getrocknet. Auf den größeren Dampfern findet man in der Regel nur die Matrofen unter ber Back wohnend, die Feuerleute find in der Nähe der Maschine untergebracht. Je tiefer die Räume liegen, besto schwerer find fie zu luften und bestoweniger Tageslicht empfangen fie. Auf einer Ungahl von den neuen, nicht der Rlaffe der Schnelldampfer angehörigen großen Dampfern der hamburg-Amerika-Linie konnen übrigens die Logis für die Feuerleute in Bezug auf Große, Bentilation, Beleuchtung, Beizung und Einrichtung geradezu als mufterhaft bezeichnet werden. Nicht felten findet man auf den großen Dampfern — auch anderer Reedereien als der Samburg-Amerika-Linie - die Wohn- und Egräume für die Feuerleute getrennt und auf dem Oberbeck besondere Raume, in benen fich die Feuerleute nach der Wache abfühlen und ausruhen können. Auf ben Schnelldampfern find die Abmeffungen für die Logis durchweg recht knapp, in der Regel schlafen die Leute in drei Rojen übereinander. Namentlich die Stewards find auf manchen modernen Posts und Schnellbampfern in engen, buntlen und schwer zu luftenden, tief unten im Schiff belegenen Räumen untergebracht.

Rach den bisher geltenden Seemannsordnungen war es Sache der Landesregierungen, Bestimmungen über Größe, Einrichtung usw. der

Logisraume zu treffen. Eine Minimalvorschrift für die Größe des dem Seemann zu gewährenden Unterkunftsraums bestand aber meines Wiffens nur in Preugen (65 Rubitfuß auf ben Ropf, im Jahre 1864 erlaffen) und in Bremen (1,7 Rubikmeter - 1873). Die alte hamburger Seemannsordnung forderte nur eine bestimmte Deckfläche (ca. 1 [] m) auf ben Ropf im Logis. Tatfächlich scheinen die Logisräume auf den deutschen Schiffen im allgemeinen bisher mehr nach herkömmlichem Ermeffen als nach zahlenmäßigen Normen abgeteilt und eingerichtet worden zu fein. Der durchschnittlich auf ben Mann entfallende Rubikraum im Logis beträgt auf den überseeischen Schiffen ungefähr 3,5 Rubikmeter, ift also bedeutend größer als die englische Minimalforderung. Es würde keine Belästigung der deutschen Reederei im Gefolge haben, wenn das bisherige Durchschnittsmaß für alle neuen Schiffe in großer Fahrt als Minimum gefordert wurde. Auch wenn man in Betracht zieht, daß in Gee die Sälfte (Matrofen) oder ein Drittel (Feuerleute) der Logisbewohner immer auf Wache ift und daß fich dadurch ber Luftraum für die tatfächlich im Logis Anwesenden auf das Doppelte refp. um ein Drittel vergrößert, fo bleibt der gewährte Raum im Vergleich ju den größeren Segelschiffen und zu den Verhältniffen ähnlicher Art (Maffenguartiere für Arbeiter und bergl.) auf dem Lande immer noch fehr knapp, zumal er auch noch durch Rleider, Kisten, Rojen u. dergl. in Anspruch genommen wird. einer gewiffen Grenze ab läßt fich die Kleinheit namentlich der tiefer belegenen Wohnräume an Bord nicht mehr durch vermehrte Luftung ausaleichen.

Die Bades und Waschanstalten für die Mannschaften sind durchweg sehr primitiv. Namentlich für die Feuerleute ließen sich m. A. nach, mindestens auf den größeren Dampfern, ohne ins Gewicht sallende Unstoften sehr viel bessere Einrichtungen schaffen.

Nach der neuen Seemannsordnung hat der Bundesrat über die Größe und Einrichtung der Unterkunftsräume, über die Einrichtung der Aborte und über die Wasch- und Badeanstalten sür die Mannschaften zu beschließen (§ 56 d. S.D.). Diese Bestimmungen sind noch nicht erlassen, müssen wohl aber binnen kurzem erscheinen. Im allgemeinen waren auch bisher die Seeleute auf den deutschen Schiffen nicht schlechter untergebracht als in sremden Kauffahrteimarinen. Aber auf deutschen, wie auf fremden Schiffen, wenn auch auf den deutschen in weniger hohem Grade und in geringerer Verbreitung, sinden sich in dieser Beziehung nicht durchweg befriedigende Verhältnisse. Wenn jett gesehliche Normen eingeführt werden, die billigen Ansprüchen an die Größe und Einrichtung

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Speiferolle

	Wöchentliche Ration Ration Ration	Butter Schmalz, Baumöl Kaffee Thec Waffer	6. 7. 8 9. 10. 11. 12.	g 500 g 500 g 0,5 l bezw. The fight of the Annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the annertung of the anner of the a
	Wöchentliche	Butter Ehma ber Margarine er	-	100 g 500 g iehe auch die V
	Tägliche Ration	Schweine= et Speck oder Fisch	3. 4. 5.	375 g 250 g 375 g jeboch inur an 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen per 2 gagen general per 3 gen
	Wöchent= Ithe Ration	Brot Reils	1. 2.	(fiehe Sport 12) ober 37 ober 37 fileische bon Sport sprenen sprene

Anmerkung: Butter oder Margarine ift mindestens auf 6 Monate mitzunehmen; als Erfaß für Butter können auch, wenn Schmalz und Banmal fehtt, für den Idami 250 giteisch oder 125 g Speck für den gageben werden. – Es ist Pklicht des Gehisfers, für guten Proviant und möglicht reines Trittvosser, für einen hindaglichen Vorrat an beiden nach Berhältnis der Neisen zu derben. – Auf Neisen in kleiner Kahrt und dei der Kristenschische kommen der Vorschriften über Mitnahme und Berhältnig den Internetigt nicht zur Anweidung, und kann auf diesen Schiftenschieden der Vorschriften über Ausgericht, mitgenommen werden. Monate erforderlich ift, mitgenommen werden. ber Logis, die Größe und Anordnung der Kojen, an die Heizung und Beleuchtung und an die Wascheinrichtungen für die Mannschaften genügen, so dürste manches Unbestiedigende beseitigt werden, ohne daß die Mehrzahl der deutschen Reedereien dadurch mit erheblichen Mehrleistungen belastet wird.

Anhang.

In

seeamtlichen Untersuchungen

betreffend

bas Überbordspringen bes 2. Maschinisten Wittenberg vom Dampser "Löwenburg"

hat das Seeamt auf Grund der in der öffentlichen Sitzung vom 12. August 1902 stattgehabten Hauptverhandlung, an welcher teils genommen:

- 1. als Vorsitzender: Rat Dr. A. Schon,
- 2. als Beifiger:
 - a) Ingenieur Diege, Maschineninspettor der Hamburg-Sudamerikanischen D.G.,
 - b) Ingenieur B. S. von Effen,
 - c) Rapitan Meinert, Inspektor ber Woermann-Linie G. m. S.,
 - d) Kapitan Meßtorff, in Firma Edardt & Meßtorff,
- 3. als Protofollführer: Behrens,
- 4. als Reichskommiffar: Bize-Admiral z. D. Freiherr von Boden= hausen

ben folgenden Spruch berfündet:

Der 2. Maschinist Nicolaus Siegmund Wittenberg ist am 31. Juli 1902 auf dem Dampser "Löwenburg" über Bord gesprungen und ertrunken.

Der Selbstmord ist in einem Ansalle von geistiger Störung verübt, welcher die Folge davon gewesen ist, daß der 2. Maschinist sich bei einer Arbeit im Einbau der Bentilationsmaschine start übershipt hatte.

Die Schiffs- oder Maschinenleitung trifft kein Vorwurf.

Es ist aber zu empsehlen, daß bei solchen Einbauten für Bentilationsmaschinen, wie dies schon gebräuchlich ist, durch Ansbringung eines Lustschachts die Möglichkeit gegeben wird, dem Raume, auch wenn die Maschine steht, Lust zuzusühren.

Die angestellten Rettungsversuche waren fachgemäß.

18*

Tatbeftand.

Der Dampser "Löwenburg", Unterscheidungssignal QHCM, ist Eigentum der Deutschen Dampsichiffahrtsgesellschaft "Hansa" in Bremen, hat einen Nettoraumgehalt von 10298,8 cbm = 3635,47 Registerstonnen und wird geführt von dem Kapitän Peter Pseisser, Inhaber eines Besähigungszeugnisses zum Schiffer auf großer Fahrt, de dato Stettin, den 6. März 1886.

Auf der Reise dieses Dampfers von Malta nach Hamburg ist am 31. Juli 1902 der 2. Maschinist Nicolaus Siegmund Wittenberg, gestoren den 8. Februar 1876 zu Bremen, über Bord gesprungen und erstrunken.

Wittenberg hatte, wie die seeamtliche Untersuchung ergeben hat, kurz vor dem Selbstmord, welcher etwa um 1 Uhr morgens ausgeführt wurde, in dem Eindau der Bentilationsmaschine gearbeitet. Dieser Eindau befindet sich auf der Plattsorm über den Kesseln, unter dem Fuß-boden der Küche und ist ein geschlossener Raum, welcher mit einer Borrichtung zur Einführung srischer Lust von außen nicht versehen ist. In dem Eindau besinden sich eine Gebläsemaschine und zwei Antriebs-maschinen, durch welche die heiße Lust aus dem Maschinenraum ausgesogen und durch einen Lustkanal den Feuern zugesührt wird. Wenn die Gebläsemaschine zum Stillstand kommt, tritt die erwärmte Lust von den Feuern zurück und bewirkt zusammen mit der Ausstrahlung der Dampszylinder eine sehr starke Erhöhung der Temperatur, welche allmählich bis 100° Celsius steigen kann.

Im vorliegenden Falle hatte sich das Kurbellager der Steuerbords antriebsmaschine warm gelausen und man hatte zunächst versucht, das Lager zu tühlen. Als dies keinen Ersolg hatte, ordnete der erste Maschinist an, daß die Steuerbordmaschine auß= und die Backbordmaschine eingestuppelt werden sollte.

Diese Arbeit ist von dem zweiten Maschinisten Wittenberg, dem dritten Maschinisten Leck, sowie den beiden Assistenten ausgesührt worden. Die Arbeit, bei welcher das Kurbellager, Kreuzkopslager und der Exzenter durch Entsernung der Schrauben ausgekoppelt werden mußten, nahm etwa eine halbe Stunde in Anspruch und war sehr anstrengend, weil es in dem Kaum sehr heiß war. Die vernommenen Zeugen schäßen die Temperatur, welche nicht gemessen ist, auf 53 bis 55° Celsius und erklären, daß man es nicht länger als füns Minuten dort habe aushalten können. Die Zeugen haben daher immer nach etwa 5 Minuten den Einbau verlassen, um sich draußen etwas zu erholen. Der zweite

Maschinist Wittenberg hat sich, wie die Zeugen bekunden, länger als die anderen in dem Raume ausgehalten, da er in seinem Diensteiser die Arbeit schnell sertigstellen wollte. Der dritte Maschinist Leck hat ihm einige Male zugerusen, er solle doch herauskommen, aber die Antwort von Wittenberg erhalten, er komme gleich, er müsse eben erst noch eine Schraube anziehen. Als die Einkuppelung der Backbordmaschine gegen $12^{1/2}$ Uhr sertiggestellt war, wollte die Maschine nicht anspringen, und Wittenberg sagte deshalb zu dem dritten Maschinisten Leck, er möge den ersten Maschinisten holen, damit dieser sich die Sache ansehe. Leck ging zusammen mit Wittenberg hinaus und bemerkte, daß dieser, der sehr start erhigt war, beim Gehen schwankte. Er veranlaßte ihn daher, sich bei dem Maschinenniedergang hinzusehen und holte ihm ein Glas Wasser. Als Leck dann dem ersten Maschinisten Bescheid gesagt hatte und zurück kam, hatte Wittenberg sich anscheinend wieder erholt und ging wieder zu der Windmaschine hinein.

Der furz darauf hinzugekommene erste Maschinist Arndt bemerkte auch die starke Erhitzung des Wittenberg und schickte ihn wieder nach oben mit den Worten, er solle sich an Deck verpusten, Wittenberg ging in Begleitung des Assistenten Segelken hinauf und setzte sich auf die Luke 4 nieder. Segelken bekundet, daß Wittenberg ohne Unterstützung die Treppe hinausging und daß ihm nichts Aussallendes anzumerken war. Wittenberg schickte den Assistenten wieder in die Maschine hinunter und blieb allein oben.

Der in der Tür seiner auf dem Oberdeck befindlichen Kammer stehende Serang Hasemalla hat dann nach einiger Zeit beobachtet, daß Wittenberg nach der Steuerbordreeling hinüberging, dort etwa zwei Minuten stand, ein dem Serang unverständliches Selbstgespräch sührend, und dann über Bord sprang.

Der Serang rief dem Affistenten Bergmann, welcher die Treppe zum Maschinenraum herauftam, zu, daß der zweite Maschinist über Bord gegangen sei und dieser rief die Meldung dem ersten Maschinisten zu. Dieser schiäte den Assistenten sofort nach der Brüde, um dem wachhabenden zweiten Offizier Strüfing Meldung zu machen. Strüfing stoppte sosort die Maschine, rief "Mann über Bord" und besahl dem unter der Brüde stehenden Leichtmatrosen Kaulisth, einen Kettungsring über Bord zu wersen.

Der Kapitan, welcher in dem Kartenhaus den Maschinentelegraphen gehört hatte, eilte auf die Brücke und stellte die Maschine auf volle Kraft rüdwärts, um das Schiff schnell aus der Fahrt zu bringen. Er

brehte dann das Schiff herum, suhr nach der Unsaustelle zurück und ließ ein Boot klarmachen, welches, als man meinte, die Unsaustelle ungefähr erreicht zu haben, zu Wasser gelassen wurde.

Der zweite Offizier Strüfing war, als der Kapitän auf die Brücke kam, nach achtern gelausen, um dort eine Boje über Bord zu wersen. Der Leichtmatrose Kauligky hatte den Besehl des zweiten Offiziers, eine Boje über Bord zu wersen, gehört, und auch eine der auf dem Bootse deck angebrachten Bojen ergriffen, hatte aber mit dem Wersen gezögert, weil er nicht wußte, an welcher Seite der Verunglückte über Bord gezgangen war. Bon dem mit dem zweiten Offizier und vier Matrosen bemannten Boot aus wurde etwa zwei Stunden an der Unsalstelle verzgeblich nach dem Verunglückten gesucht. Der Dampser hielt sich dann noch bis um 5 Uhr a. m. dort auf und seste dann, da nichts wieder von dem Wittenberg gesehen wurde, die Keise sort.

Wittenberg wird als williger, diensteifriger und tüchtiger Maschinist bezeichnet, welcher an Bord allgemein beliebt war. Das Verhältnis zwischen den Offizieren und Maschinisten untereinander wird überhaupt von dem Kapitan als ein besonders gutes geschildert. Wittenberg war verlobt und hat noch am Abend vor dem Unsall mit dem Kapitän über seine Zukunstspläne gesprochen. Er war heiter und lebenssroh und es wird von allen Zeugen als ausgeschlossen betrachtet, daß er bei gesundem Verstande Selbstmord verübt haben könne.

Gründe.

Diese Umstände, unter denen der zweite Maschinist Wittenberg über Bord gesprungen ist, lassen es als zweisellos erscheinen, daß er in einem Ansall von geistiger Störung gehandelt hat. Der Serang hat bekundet, daß er laut zu sich selbst gesprochen, also offenbar phantasiert hat, ehe er über Bord sprang.

Diese geistige Störung muß dadurch hervorgerusen sein, daß Wittensberg sich turz vorher ganz außerordentlich überhitt hatte, und sich das durch wohl einen Sitschlag zugezogen hat.

Die Schiff- oder Maschinenleitung trifft für diesen Unsall kein Borwurf. Die anstrengende heiße Arbeit in der Windmaschine war notwendig und der Maschinist Wittenberg hat sich anscheinend durch seinen Dienskeiser dazu verleiten lassen, sich bei der Arbeit zu sehr anzustrengen, indem er sich länger als nötig, ohne Pausen, in dem heißen Raume aushielt.

Die Einrichtung des Einbaus der Bentilationsmaschine erscheint

allerdings der Berbesserung bedürstig. Das Arbeiten in diesem Einbau ist, salls die Gebläsemaschine aus irgend einem Grunde nicht arbeiten kann, auf See, also wenn die Schiffsmaschine im Gange ist, entschieden gesährlich für die Gesundheit, weil durch die sich in dem Einbau sammelnde hitz die Temperatur eine zu hohe wird.

Diese Gesahr kann vermieden werden durch Anbringung eines an Deck führenden Luftschachtes, welcher für gewöhnlich verschlossen gehalten wird, in solchen Fällen aber, in denen ein Arbeiten in dem Raum bei stehender Windmaschine nötig ist, geöffnet wird, sodaß die heiße Luft entweichen und frische Lust hinzutreten kann.

Solche Luftschächte sind an den Windmaschinen neuerdings gesbräuchlich und sind zwecks Bermeidung ähnlicher Unfälle durchaus notwendig.

Die gemachten Rettungsversuche hat das Seeamt für sachgemäß ersachtet. Daß der zweite Steuermann Strüfing die Maschine etwas eher rückwärts hätte sehen können, und der Matrose Kauligkn mit dem Außswersen der Boje etwas unentschlossen gezögert hat, wie der Reichsstommissar getadelt hat, kann dafür, ob eine Rettung des Mannes möglich gewesen wäre, nicht in Frage kommen, da der mit zehn Meilen Fahrt lausende Dampser sich schon, bevor die Meldung auf die Brücke gelangte, recht erheblich von der Unfallstelle entsernt haben mußte.

Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland.

Don

Dr. R. Thief, Pamburg.

Gegenstand und Ziel der Untersuchung.

Im ersten Heft dieser Untersuchungen (Schr. d. B. f. S. Band 103, erste Abtlg., Seite 114/116) schildert E. Fitger anschaulich die früher häusige Berbindung von bäuerlichem und Seemannsberuf, wie sie sich bis etwa 1870 in der Umgegend von Bremen ungeschwächt erhalten hatte, seitdem aber jast verschwunden ist. Früher hätten überwiegend die bäuerslichen Bezirke in Oldenburg und Hannover die Besahung der bremischen Flotte gestellt. Das Anerbenrecht habe die jüngeren Söhne auf den Seemannsberuf verwiesen, in dem sie meistens im Alter von etwa 15 bis 35 Jahren sich betätigten, um sich dann mit ihren Ersparnissen auf dem Lande seshaft zu machen. Bisweilen heirateten sie schon früh, und die Frauen bestellten ihre kleine Landwirtschaft, während sie auf See suhren. Jest nehme die Industrie diesen Überschuß der bäuerlichen Bevölkerung in Anspruch. "Die höchst schäsenswerte Verbindung zwischen dem Bauernstande und dem Seemannsberuf ist geschwunden", sagt Fitger.

Run war in Areisen der Seefahrer durch Erkundigungen unschwer sestzustellen, daß der letztere Ausspruch Fitgers zwar insosern zuträse, als die Beschäftigung bäuerlicher Kreise in der Seeschiffahrt gegen früher weit seltener geworden ist, daß aber das "Geschwundensein" dieser Einzichtung doch nicht wörtlich zu nehmen sei. Im Gegenteil kommen derzartige Berhältnisse auch heute noch vor. Die auf dem Lande ansässigen Seeleute gelten bei den Reedereien sür ein höchst wünschenswertes und brauchbares Leutematerial, und diese Kombination der Beruse bietet in manchen Fällen auch heute noch Chancen, daß die Leute etwas vor sich bringen und sich mit ihrer Lage zusrieden fühlen. Diese Feststellung rechtsertigte das Interesse sünerlichen Berölkerung mit der See noch bestehe, wie weit sie auch für die Zukunst erhalten oder wiederhergestellt werden könne.

Um Ermittlungen darüber anzuregen, berührte der Berfasser dieses Aufsatzes den Gegenstand auf einer Wanderversammlung, die der deutsche "Ausschuß für Wohlsahrtspflege auf dem Lande" im Mai 1902 in Hamburg veranstaltete. Er sührte aus:

"Bor allem mochte ich die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß Samburg der Sauptfit eines der wichtigsten landwirtschaftlichen Nebenberufe mar und teilweise noch ift. Das ift ja eine Lieblingsbeschäftigung unferes Ausschuffes, auf ben Bergen herumzuklettern und in den einfamften Rebentälern ländliche Induftrien und Sandwerte, Wanderarbeit und Banderhandel zu entdecken, und wo diefe Nebentätigkeit der Bauern für nüglich erkannt wird, ihre Bedingungen und hilfsmittel zu verbeffern und zu verbreiten. Ich möchte Ihnen auch hier an der Rufte für folche Arbeit ein wichtiges Nebengewerbe empfehlen, das ift und befonders das war die Seefahrt. Der Chefredakteur der Weferzeitung, E. Fitger, hat fürglich ein schönes Buch über die Entwicklung der Seefchiffahrt herausgegeben. Darin ichilbert er, wie noch vor dreißig Jahren die feefahrende Bevölkerung Deutschlands fich jaft gang aus ben kleinen Safenstädtchen und vor allem aus den bäuerlichen Ruftengegenden rekrutierte. Die bäuerliche Bevölkerung an der Nord- und Oftfee schickte erstmal alle jüngeren Söhne, bisweilen aber auch alle Söhne, die ganze männliche Bevölkerung hinaus auf Seeschiffahrt und Walfischfang. Die Jungen von den kleinen Sofen wurden Matrojen, die von den großen gingen wohl auch auf die Seefahrtsichulen und wurden Steuerleute und Rapitane. Die Leute, die aus der Landwirtschaft kamen, blieben der Regel nach nicht dauernd auf See. Nach 20 jährigen Fahrten hatte ein großer Teil bon ihnen im Alter bon etwa 35 Jahren fo viel verdient, um einen tleinen Grundbefit, eine Muhle, eine Schenke, einen Laden zu faufen oder bei Erbtöchtern auf Bauerhöfen begehrte Freier zu fein. Andere heirateten in jungen Jahren, ließen die Frau das kleine Butchen bewirtschaften und zogen felbst auf allen fieben Meeren nach Erwerb aus, ein Pendant zu den Sachsengangern bes Binnenlandes. Zweifellos hat diefer Nebenberuf viel dazu beigetragen, namentlich an den Nordseekuften die bäuerlichen Berhältnisse gesund, die Sose beisammen zu halten und der Landwirtschaft von außen her ständig Kapitalien zuzuführen. groß biefe Wirkung war, bas ift taum ichon genügend untersucht worden, und ich möchte gern die Gelehrten unseres Ausschusses dafür intereifieren.

"Wenn wir sagen "Seelust macht frei", so benken wir dabei auch an den landsässigen Bauernstand der in der Nähe Hamburgs liegenden Küstengegenden. Wie dessen Denkart und Wesen durch die skändige perfönliche Berührung mit dem Meere und allen Ländern, die es bespült, beeinslußt wird, diese Frage möchte ich den ersolgreichen Schriftstellern in unserem Ausschuß ebenfalls zur Behandlung empsehlen.

"Die Verhältnisse, die Fitger für 1870 schilbert, bestehen ja nicht mehr unverändert, ich weiß nicht, ob ich nicht sagen muß: leider. Der Grund ist einmal, daß die Schissahrt sich jetzt einigermaßen gleichmäßig aus dem ganzen deutschen Lande rekrutiert. Dann hat sich der Charakter der Schissarbeit geändert. Wenn Sie mir einen Vergleich gestatten wollen, bei dem Sie nur die eine Seite ansehen dürsen, möchte ich sagen: daß Schiss war ein Dorf und ist jetzt eine Stadt geworden. Zu der ursprünglichen Beschäftigung von gleicher Art und gleicher Vorbildung sind an Bord eines modernen Dampsers alle möglichen städtischen Beruse getreten, vor allem zahlreiche Handwerker und Vertreter der Gastwirtschaft. Die Arbeit an den Maschinen repräsentiert die Großindustrie, der Arzt vertritt die freien Beruse, und über dem Ganzen steht ein hochgebildeter, durch Examina gegangener Beamtenstand.

"Immerhin aber sind vom deutschen Schiffsvolf auch heute noch mehr als die Hälfte eigentliche Seeleute, und von diesen wiederum schätzt man, daß die Hälfte aus den bäuerlichen Küstengegenden stammt. Die letzte Schätzung gilt für Hamburg. Je kleiner und weniger bekannt eine Hasenstadt ist, desto größer dürfte in ihr der Prozentsatz der Seeleute aus der nächsten Küstenlandschaft sein. Biele davon sahren auf Lebenszeit. So manche aber haben auch heute noch ihre Angehörigen auf eigenen Anwesen daheim, und andere kehren einmal dauernd in die Heimatdörser zurück.

"Daß aus den Kuftendörfern jett nicht mehr die Mehrheit der Bevölkerung auf See geht, liegt an der Ansiedelung der modernen Industrie,
welche auch hier die Leute dauernd an sich zieht und mit ihren am Lande
ererbten Kapitalien für immer dem Bauernstande entsremdet. Ob das
vom Standpunkt der ländlichen Wohlsahrtspflege als ein Fortschritt
anzusehen ist, das will mir zweiselhast erscheinen. Zedenfalls ist diese
Frage der Untersuchung so sehr wie irgend eine der Hausindustrien in
in den Bergen wert. — Zur Seesischere i sind die Beziehungen der
Landwirtschaft der Küsten wohl bis heute noch intimer geblieben wie zu
der in den großen Häfen konzentrierten Seeschiffahrt."

Auf Grund dieser Darlegungen entschloß sich die Leitung des Außschusses, durch besondere Erhebungen sestzustellen, in welchem Umfange die bäuerliche Bevölkerung Deutschlands noch für die Rekrutierung der Handelsflotte in Betracht komme, wie weit insbesondere der Seemannsberuf als Saison- oder Nebenberuf der Inhaber landwirtschaftlicher Kleinbetriebe und als zeitweiliger Beruf des bäuerlichen Nachwuchses, der Hoferben und der jüngeren Söhne gegenwärtig vorkomme, und welche Folgen für das wirtschaftliche Gedeihen und das geistige Leben der landwirt-

schaftlichen Küstenbevölkerung dieser Nebenberus habe. — Der Ausschuß für Wohlsahrtspflege hat den Versasser dieses Berichts mit diesen Ermittlungen beaustragt und hat auf der einen Seite die Landwirtschaftse kammern der Küstenprovinzen und durch die Vermittlung ihrer Vereine, Genossenschaften und Zeitschriften die landwirtschaftliche Bevölkerung, auf der anderen Seite die Organisation der deutschen Schiffahrt und die Interessenten in den Hafenstädten um Mitteilung einschlägiger Besobachtungen und Gutachten gebeten.

Allgemeines Ergebnis.

Auf diese Aufforderung hin ist mancherlei Material zusammensgekommen. Insbesondere haben sich die Landwirtschaftskammern der Küstenprovinzen mit der Prüfung dieser Frage und mit der Beschaffung einschlägiger Sachverständigengutachten besaßt, ebenso einige Verbände ländlicher Genossenschaften, deren Wirkungskreis sich auf Küstendörser erstreckt. Die Aufsorderung durch Vermittlung der Fachs und Tagespresse hat zwar einige Juschristen, aber kein brauchbares Material ergeben. Aus Kreisen der Schiffahrt sind außer einigen persönlichen Ersahrungen des Versassers mehrere Rotizen und Wendungen in den bereits in unserer Sammlung vorliegenden Verichten über die Lage der Seeleute in den Emshäsen, in Geestemünde und an der Oftseeküste heranzuziehen.

Dabei ergibt sich, daß vor einem Menschenalter ähnliche Berhältnisse, wie sie Fietger für Bremens Umgegend schildert, an der ganzen deutschen Meeresküste hin vielsach bestanden haben, und mannigsach werden sie uns in anschaulicher Form aus der lebendigen Erinnerung der einzelnen Gegenden heraus geschildert. Es ergibt sich, daß Reste davon noch jetzt zum Auten der beteiligten Personen und zum Borteil der Schissahrt bestehen, daß sich aber diese Erscheinung sast überall im Rückgange und im Schwinden, wenn nicht schon geschwunden, zeigt. Die Ursachen liegen teils bei der Landwirtschaft, teils bei der Schissahrt. In beiden Geswerben sind in den letzten Jahren schwerwiegende Anderungen eingetreten.

Die Landwirtschaft will heutzutage auch in Mittel- und Kleinbetrieben wissenschaftlich und rationell betrieben werden. In den bäuerlichen Küstenbetrieben hat sich der intensive Betrieb großenteils erst in dieser Zeit Bahn gebrochen. Der bäuerliche Betrieb ersordert seitdem den ganzen Mann und eine gründliche Berussbildung schon in der Jugend. Er ersordert, daß die Hoserben und ebenso die jüngeren Söhne, die sich später auf dem Lande seßhaft machen wollen, von vornherein diesen Be-

ruf ergreifen und feine Aufgaben gründlich tennen lernen; er läßt nicht mehr zu, daß diese die Seemannichaft als Durchgangsberuf für ein ober zwei Jahrzehnte ergreisen, um sich dann auf dem Lande zu besetzen. Bei diesem Modus würden die meisten den Aufgaben des landwirtschaftlichen Betriebes nicht mehr gewachsen sein. Es liegt auch meistens keinerlei Notwendigkeit mehr vor, die Söhne außerhalb des eigenen Betriebes zu beschäftigen. Im Gegenteil erfordert der jast chronische Leutemangel der Landwirtschaft die möglichst weitgebende Heranziehung aller Familienmitglieder im bauerlichen Betriebe. Auch fonft bieten fich durch die Leutenot in der Landwirtschaft gunftigere Chancen: allen Arbeitstraften als Lohnarbeiter, den tüchtigeren Kräften als Vorarbeiter, den wohlhabenderen Kreisen als Hoftäufer, Pächter, Rentengutsinhaber, als Leiter ber Moltereien und anderer Genoffenschaften usw. In vielen Gebieten ist die Industrie mit großem Arbeiterbedarf aufs Land hinausgezogen und bietet den nach anderer Beschäftigung ausschauenden Landkindern naheliegende und lohnende Beschäftigung. In manchen Bezirken sehen wir die Kriegsmarine tüchtige, auch bäuerliche Elemente dauernd an sich gieben. Bon erheblicher Bedeutung für diese Bolksichichten ift endlich auch ber große Aufschwung ber beutschen Seebaber, ber auf ben Inseln und an den Rüften der landwirtschaftlichen Bevölkerung einen bequemeren und einträglicheren Rebenerwerb bietet und der dort auch Schiffer- und Fischerjamilien vielfach bem altubertommenen Beruf entfrembet hat.

Ebenso wie die Landwirtschaft ersordert heutzutage aber auch die Schiffahrt den ganzen Mann. Früher war die Schiffahrt über die gange Rufte bin, zwischen Nordfee und Oftfee ziemlich gleichmäßig verteilt, fie murde hauptfächlich mit Seglern betrieben. Wetter- und Gisverhaltniffe, die Mangel der Safen und die Geringfügigkeit des Berkehrs bedingten eine weitgehende Unterbrechung des Betriebes mährend des Winters und auch sonst längere Paufen für Ansammlung neuer Ladung in den Beimat= häfen. Der Walfischsang und gewisse Arten der Frachtsahrt und Fischerei waren an bestimmte Jahreszeiten gebunden und gaben ihre Leute gerade zur Ernte frei. Da nun bei der Dezentralisation der Schiffahrt diese ihre Befagung überall aus der nächsten Umgebung rekrutierte, konnten die Mannschaften jede Unterbrechung der Fahrten ohne besondere Kosten und Zeitverlufte ausnugen, um nach Saufe gurudzutehren, die Berbindung mit der heimischen Landwirtschaft aufrecht zu erhalten, in der Beimat eine Familie und eine tleine Wirtschaft ju grunden, in diefer Wirtschaft von Beit ju Beit nach bem Rechten ju feben und möglichft in der Beftellund Erntezeit rasch einmal mitzuarbeiten. Jest aber ift unsere Schiffahrt

jum größten Teil, was den Bedarf an Personal anlangt, in hamburg und Bremen kongentriert. Bon ben 49 663 Mann Befatung ber beut= ichen Rauffahrteiflotte, die das Ratafter der Seeberufsgenoffenschaft für Anfang 1903 verzeichnet, gehören allein 15 705 gur Sektion Bremen und 25 186 gur Seftion hamburg, außerdem noch 1230 Mann zu Papenburg. Es bleibt alfo für die Oftfee nur noch ein kleiner Reft. Die 3153 Mann der deutschen Hochseefischereiflotte gehören sämtlich der Rordsee an. Oftfeekuste hat nur noch eine beschränkte Zahl kleiner Fahrzeuge und einen fehr geringen Bedarf an Menschenmaterial. Der größte Teil ber Nordfeeschiffe aber fahrt das gange Jahr hindurch und gibt die Mannschaft taum jemals zu einer nebenberuflichen Beforgung landwirtschaft= licher Arbeiten her. Der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt hat den Mannichaftsbedarf infofern verschoben, als an Stelle von Matrofen vielfach Maschinenpersonal gebraucht wurde, ebenso Bedienungs= und Rüchenpersonal usw., das sich naturgemäß aus städtischen Rreisen ergänzte. Erft der große Aufschwung unserer handelsschiffahrt in den letten Jahren hat ihren Matrofenbedarf wieder auf die alte Sobe Nach den großen Safen hat bei den modernen Berkehrs= verbindungen der größte Teil der Ruftenbevolferung feine bequemere Berbindung als weitere Rreife bes Binnenlandes. So ift mit dem Schwinden bes Berkehrs aus den kleinen Safen und mit den beschriebenen Berschiebungen auch die spezielle Verbindung zwischen Schiffahrt und Bauernschaft ber Ruften gelocert. Wohl hat Bremen an ber Nordjeefufte, Samburg in Schleswig-Bolftein, Medlenburg und Pommern noch in gewiffer Weise ein hauptfächliches Refrutierungsfeld in bäuerlichen Gegenden. Wohl gibt die ganze Rufte noch einige Mannschaften her. Doch steht nicht zu hoffen, daß die frühere, vorzugsweife und fast ausschliegliche Berbindung amischen Schiffahrt und Ruftenbevölkerung in der alten Beise jemals wiederhergestellt oder gar weiter ausgebehnt werden tann. neuen Verhältniffe erfordern auch in diefer Sinficht neue Formen der Refrutierung. Das zeigt fich bei einer gefonderten landichaftlichen Betrachtung in mannigfacher Weise, und wenn diese Untersuchung die Erkenntnis bringt, daß die Rekrutierung der Seeschiffahrt aus bäuerlichen Rreifen ber Ruftenbevölkerung für unfere Bolkswirtschaft nütlich gewirkt hat und teilweise noch wirkt, daß aber die alten Formen dieses Zusammenhangs immer mehr schwinden und sich nicht aufrecht erhalten laffen, daß man also nach neuen Formen suchen muß, um diefen Bufammenhang ju erhalten und wiederherzustellen, dann ift fie nicht umfonft angestellt worden.

Emsgebiet.

Unsere westlichste Seekuste, das Emsgebiet, ist in Deutschland diejenige Landschaft, in der fich bis jur Gegenwart die älteren Formen der Segelschiffahrt am meiften erhalten haben. Bier gibt es noch mehr hölzerne Segelschiffe als in jedem anderen Ruftenbezirt. Es darf daber auch nicht wunder nehmen, wenn in dem Artitel diefer Sammlung über das Emsgebiet der Bearbeiter Spillmann noch einen ftarken Anteil der ländlichen Bevölferung an ber Seeschiffahrt fonftatiert. Doch fei biefer Anteil im Schwinden. Bon 1456 Seeleuten bes Bezirkes maren nach ihm im Jahre 1902 im Lande 266 als Landwirte und 280 als Landarbeiter beschäftigt. hier vollzieht fich bemnach gerade jest die Entwicklung, die anderweit schon in der Bergangenheit liegt, daß nämlich die durch Besitz und Arbeit an das Land gebundenen Seeleute bei dem Rückgang der altüberkommenen Formen der Seefahrt nicht an den Großbetrieb ber Dampfer Anschluß suchen und finden, vielmehr fich gang auf das Land zurudziehen. Nur die jungeren Seeleute gehen in der Mehr= zahl in die Haupthäfen, um möglichst die Laufbahn zum Steuermann und Rapitan zu verfolgen. Die verminderte Bahl ber jungen Seeleute. bie in der Beimat bleiben, verfolgen nach wie vor das Biel, von den Ersparniffen ein Saus und etwas Land zu taufen. Sie heiraten früh und laffen die Frau das Feld beftellen, mahrend fie felbst mit ihren Ersparniffen auf See jum Saushalt und jur Tilgung ber Sppotheken beifteuern, um im Alter felbst forglos auf dem Gutchen figen ju konnen. Die kleinen Reeder des Emsgebiets waren meistens vor allem Landwirte; faft alle Rapitane und Matrofen hatten ein Saus und Landereien. Deshalb, weil ihnen das Land eine Sicherung ihrer Existens auf alle Källe bot, hat fich auch der Rückgang der alten Segelschiffahrt und der kleinen Bafen minder hart fühlbar gemacht.

Oldenburg.

Aus Olbenburg liegen uns ausstührliche Spezialberichte vor, welche aus der Mitte der landwirtschaftlichen Lokal- und Bezirksvereine auf Aufforderung der Landwirtschaftskammer hin nach privaten Ermittlungen oder nach Diskutierung in einer Bereinsversammlung erstattet wurden:

Im Jeverlande hat zum Teil die Nähe des Kriegshafens Wilhelmshaven der Berufswahl auch der ländlichen Bevölkerung aufs neue die Richtung auf die See gegeben. Seeschiffahrt als Nebenbetrieb der Landwirtschaft kommt in dem ganzen Bezirk nicht mehr vor. Jüngere

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Sohne landwirtschaftlicher Besitzer oder landwirtschaftlicher Arbeiter wenden fich ingbesondere im Begirke Barel wohl bem feemannischen Beruje gu, freilich längst nicht mehr in dem Mage wie vor 15-20 Jahren. Nach ber Schähung aus bem landwirtschaftlichen Berein Barel burfte die Bahl ber jungen Leute, die gur See gingen, in letter Zeit nie mehr als 9 % der Konfirmanden betragen haben. Bon diefen wende fich in höherem Lebensalter etwa der vierte Teil, bor allem Sohne aus minder gut fituierten Rreifen, mit ihren Ersparniffen wieder dem Lande und gwar dort der Landwirtschaft, Gaftwirtschaft oder einem anderen naheliegenden Bewerbe gu. Außer diesen Refruten wurden indirett aus den landlichen Bezirken der Handelsmarine insofern Leute zugeführt, als mit Ruchicht auf das nahe Wilhelmshaven viele Jungen Schloffer, Schreiber, Raufmann usw. wurden, um sich jum Gintritt in die Raiserliche Marine paffend vorzubereiten. Bon diefen ginge später ein Teil auf die Bandelsmarine über. In die Landwirtschaft famen diese Leute nicht mehr gurud. Der Bericht erwartet, daß fich die Angiehungefraft der Anlagen in Wilhelmshaven in diefem Puntte für den Begirt noch steigern wird.

Inniger als zwischen Seeschiffahrt und Landwirtschaft find die Beziehungen noch zwischen See- und Ruftenfischerei und Landwirtschaft. Im Begirk des Bereins Barel liegen etwa 40 Familien der Fischerei ob, und zwar wird die Fischerei nur in einem einzigen Falle ohne Verbindung mit der Landwirtschaft betrieben. Alle anderen Fischereien find mit dem Betriebe eines tleinen landwirtschaftlichen Unwesens auf bas engfte verfnüpft. In Unsehung der geringen Flache und Gute des hier in Frage kommenden Bodens geht das Urteil der landwirtschaftlichen Sachverständigen dahin, daß diefe landwirtschaftlichen Betriebe ohne den Erwerb aus der Fischerei nicht aufrechtzuerhalten sein würden, ebensowenia aber die Fischerei ohne den landwirtschaftlichen Betrieb. Die Beschränfung auf einen der beiden Betriebe murde nach beiden Richtungen bin ein beträchtliches Kapital erfordern, das nicht vorhanden fei. Der Gewinn aus ben 40 Fischereien wird auf 30-40 000 Mart geschätt. in den Kreisen dieser Fischerei treibenden Landwirte herrsche die Neigung, Die Sohne einen anderen Beruf mit Rudficht auf die Möglichkeit, später in die Kriegsmarine einzutreten, wählen zu laffen. Jedoch würde diefer Abgang der Fischereibevölkerung durch anderweiten Zugang ausgeglichen. Aus der Vergangenheit wird berichtet, daß in den schlechtesten Zeiten der Landwirtschaft, jum Beispiel nach den Freiheitstriegen, mancher Landwirt seinen Besitz nur mit Silfe ber Fischerei hatte halten können. Der Ertrag ber Fischerei fei in den letten Jahren zurudgegangen. Doch wird

erwartet, daß sie wieder rentabler gemacht werden könne, wenn die Fischerei treibenden Landwirte, wie das in den sonstigen gewerblichen Nebenbetrieben der Landwirte überall mit großem Erfolge geschehen, für Fang und Absah zur Genossenschaftsbildung schreiten würden.

Aus anderen Orten des gleichen Bezirks wird berichtet, daß bei dem bäuerlichen Nachwuchs gar keine Neigung mehr für die Handelsmarine vorhanden zu sein scheine — hier wirken anscheinend noch die Nackenschläge von dem Übergange zur Dampsschiffahrt nach — und daß der Nachwuchs auch für die landwirtschaftlichen Arbeiten dringend in Anspruch !genommen sei. Ein Nebenerwerb durch Seeschiffahrt komme gar nicht oder "so gut wie gar nicht" vor. Aus einem Bezirk wird beshauptet, daß ein solcher Erwerb auch früher selten gewesen sei. In dem Orte Bockhorn ist die Beschäftigung mit Seeschiffahrt und Fischerei importiert. Die fünf oder sechs Männer, die diesem Erwerd obliegen und im Dorfe Haus und Garten haben, haben sich dort niedergelassen, weil ihre Frauen aus dem Orte stammten.

Die gahlreichen Bereine der oldenburgifchen Geeft haben die Unfrage durchgesprochen und find alle zu dem Refultat gekommen. daß ein Nebenerwerb durch Seeschiffahrt nicht vorkomme und die Frage für den Bereinsbezirk "nicht von Belang" fei und auch fpater keine Bedeutung gewinnen konne. Aus dem Berein hube wird berichtet: "Als Nebenerwerb wird die Schiffahrt hier überall nicht mehr ausgeübt. Die wenigen Leute, die noch zur See geben, fahren in der Regel auf Dampfern und machen nicht 1 % ber Bevölkerung aus." — Für die Bergangenheit wird aus einigen Orten gefagt, daß auch die ältesten Leute fich einer derartigen Tätigkeit nicht zu entfinnen vermöchten, aus anderen dagegen, daß früher ein Teil der Einwohnerschaft nach Grönland zum Walfischoder Robbenfang jog, oder daß einzelne Landwirte fich auf furzere Zeit in der Seeschiffahrt beschäftigt hätten und dieser Erwerb nicht ohne Bedeutung gewesen sei. Von der Grönlandfahrt seien die Schiffe so zeitig gurudgekehrt, daß die älteren Leute die Ernte mahrnehmen konnten, und diefe blieben dann das Jahr über daheim. Die jungeren gingen von ben Fischfahrzeugen auf Segelschiffe über. Speziell aus dem Bezirke Gandertesee wird berichtet, daß die kleinen Landwirte den Nebenerwerb in der Schiffahrt fast ganz aufgegeben hätten und nur noch wenige Seefahrer dort anfässig seien. Bon den jungeren Leuten mußten die Hoferben von vornherein in der Landwirtschaft helfen, um Ordentliches zu lernen und um den Eltern die notwendigste Silfe zu leiften. Die "abgehenden" Rinder fanden jest in der Landwirtschaft weit höhere Löhne

ober aber in Gewerbe und Industrie der näheren Umgebung sehr lohnende Beschäftigung. Deshalb liege kein Anlaß mehr vor, zur See zu gehen.

Aus mehreren Orten ber Wesermarsch wird uns angegeben, daß Seeschiffahrt als Nebenerwerb nicht mehr vorkomme, auch käme es sehr wenig vor, daß Söhne von Ortsangehörigen zur See gingen. In den meisten Orten sei auch srüher die Verbindung mit der Seeschiffahrt nicht von Belang gewesen. Diesem gegenüber wird aus Berne berichtet, daß noch "vor etwa 20 Jahren sich sast jedem Hause, ob reich oder arm, ein Sohn dem Seemannsberus widmete". Doch habe das ganz gewaltig nachgelassen. Die Industrie biete bessere Chancen. Fischerei liegt in der Gemeinde Schweiburg in Händen von Landwirten. Dort bestehen zwei Garnelensischereigesellschaften, die von kleinen Landwirten und ihren Söhnen als Nebenerwerb betrieben werden.

Die Berichte aus dem binnenländischen Bezirk Oldenburgs, der münfterländischen Geeft, gehen übereinstimmend dahin, daß Seesschiffahrt bei der dortigen bäuerlichen Bevölkerung gar nicht oder doch so äußerst selten vorkomme, daß diese Sache keine Bedeutung habe. Aus einzelnen Bezirken sind vor 30-50 Jahren zahlreiche Heuerleute und kleine Besitzer zu Schiff gegangen, und mehrere davon haben sich in etwa 10 jähriger Dienstzeit ein Kapital erworben, mit dessen hilse sich niederlassen konnten. Heute sänden alle in der Landwirtschaft außereichenden und lohnenden Erwerb.

Bremen.

Für Bremen und die Rekrutierung seiner Flotte verweisen wir auf die eingangs zitierten Ausstührungen von Fitger, aus denen hervorgeht, daß der Anteil der bäuerlichen Umgegend an der Bemannung der Bremer Schiffe in neuester Zeit geringer geworden ist und daß das Binnenland und städtische Kreise in diese Lücke eingetreten sind. Andererseits ist in gewissem Gegensat dazu auch auf die Abhandlung über die Geestemünder Seesischerei ausmerksam zu machen, in der betont wird, daß bei diesen Betrieben, die nicht die Arbeit des ganzen Jahres regelmäßig in Ansspruch nehmen, die Mannschaften noch vielsach kleine Landgüter in Ostspruch nehmen, die Mannschaften noch vielsach kleine Landgüter in Ostspruch nehmen, die Mannschaften voch vielsach kleine Landgüter in Ostspruch nehmen, die Mannschaften voch vielsach kleine Landgüter in Ostspruch nehmen, die Mannschaften voch vielsach kleine Landgüter in Ostspruch zu Bestellzeit und zur Ernte, um diese zu Hauss zu besorgen. Ihre Triebseder bei ihrem gesährlichen Beruse ist der Bunsch, der heimischen Wirtschaft größere Mittel zuzusühren. Der Doppelberus wird

hier als durchaus geeignet hingestellt, dies Ziel zu erreichen, eine Befriedigung durch die eigene Arbeit und ein forgenfreies Alter zu schaffen.

Hamburg.

In Samburg liegen die Berhaltniffe ahnlich. Der große Mannschaftsbedarf feiner Flotte betrifft nur noch etwas mehr als zur hälfte eigentliche Seeleute, während daneben Maschinenpersonal, Bedienungspersonal und andere städtische Berufe eine große Rolle spielen. ber eigentlichen feemannischen Bevölkerung follen nach rober Schakung etwa noch die Sälfte aus den Ruftengegenden ftammen. Doch ift dabei nicht zu ermitteln, wie viele davon der Landwirtschaft entstammen. Das eine läßt fich tonftatieren, daß der aus bäuerlichen Rreisen tommende Erfat noch immer als ein fehr munichenswerter und tüchtiger Bestandteil der Schiffsmannschaft gilt. Aus der Hamburg-Amerika-Linie wird berichtet, daß diese einen Teil ihrer ständigen Mannschaften aus ländlichen Bezirken Mecklenburgs und Pommerns hat, wo die Leute anfässig sind und die Frau und die Familienmitglieder ihr kleines Anwesen bewirtschaften. Die Gesellschaft begünftigt die Anstellung solcher Leute und fucht ihnen auch nach Möglichkeit ihr Familienleben und die Luft am Dienst baburch zu erhalten, baß fie biefe Leute abmechselnd zwischen ben regelmäßigen Reifen für die ganze Dauer des Aufenthalts der Dampfer auf der Elbe in die Beimat beurlaubt und ihnen damit mehr freie Zeit gibt, als fie ihren übrigen Mannschaften gewähren tann. — Die große Flotte der Leichter und Flufichiffe der hamburg-Amerika-Linie, die auf der Elbe tätig find, hat feit Jahren überwiegend medlenburgische Mannschaft.

Schleswig=Holftein.

Für Schleswig : Holftein liegen uns wieder dankenswerte Ermittlungen der Landwirtschaftskammer und des Rieler Berbandes der Landwirtschaftlichen Genoffenschaften vor.

Von der Nordseeküste und der Unterelbe haben wir eine ganze Anzahl von Berichten. Im Norden, im Kreise Tondern, zeigt sich eine beträchtliche Berschiebung der Verhältnisse gegen früher. In srüheren Zeiten war der Seemannsberus der Haupterwerb der Inselsziesen, während deren Landwirtschaftsbetrieb im Sommer von den Frauen, Kindern und alten Männern besorgt wurde. Der Wohlstand der Insel Föhr stammt hauptsächlich aus dieser Zeit. Im Jahre 1860 gingen dort von den konsirmierten Knaben noch 60% zur See, in den letzten Jahren nur 8%. Auf Sylt liegen die Verhältnisse ebenso. Doch wird

von dort aus allerneuster Zeit berichtet, daß "sich ein vermehrter Zug zur See zeigt und die Jugend sich künftig mehr der See zuwenden wird, als in den letzten 20 Jahren geschehen". Früher haben sich entsprechend dem starken Zug zur See auf den Inseln häusig Seeleute im Alter zur Auhe gesetzt und auch nebenbei etwas Landwirtschaft betrieben. Doch hat das mit der Abwendung von der Seesahrt jetzt sast ganz aufgehört. — Ein wesentlicher Grund der Abwendung der Inselbevölkerung von der Seesahrt liegt offenbar auch in der Entwicklung der Inseln zu beliebten Bädern, woraus der Bevölkerung ein bequemerer und reicherer Rebenerwerb erwächst und wodurch sie in der Heimat zurückgehalten wird.

Un ber Festlandskufte von Tonbern ist ber Seemannsstand nie stark vertreten gewesen und wird es nach Meinung der Berichterstatter wohl auch in Butunft nicht fein. Als Nebenerwerb wird bie Seefchiffahrt von Landwirten diefer Gegend fast gar nicht betrieben. Ruftenfischerei wird von den in der Nähe des Meeres wohnenden felbständigen Landwirten nur für ben Bedarf ber eigenen Saushaltung betrieben. Dagegen gibt es manche Arbeiter, die zeitweise in der Landwirtschaft, zeitweise in der Rischerei ihren Saupterwerb finden, mahrend fie außerdem noch eine fleine Wirtschaft mit einigen Rühen und Schafen halten. Diefer Fischereis betrieb ist für die Landwirte nur von Vorteil. — Die Mitteilung über die Infeln findet ihre Beftätigung in einer von der Infel Pellworm stammenden Austunft, die betont, daß Seeschiffahrt als Rebenberuf ber bäuerlichen Bevölkerung, obichon die Infel meilenweit vom Festlande entfernt liege, merkwürdigerweife fast gar nicht vorkomme. Auf der Infel gebe es nur einige Studgutichiffer und einige Seefischer, Die der Seehundsjagd, dem Garnelenjange, der Seemoosfischerei usw. mährend der Saifon oblägen und die im übrigen ein handwerk oder etwas Landwirtschaft trieben. Einige wenige Sohne von kleinen Landwirten hatten ben Seemannsberuf als Lebensberuf gewählt und feien Steuerleute ober Kapitäne geworden. Ebenso wie in Pellworm liegen die Verhältnisse in Rordstrand. Auch im hufumer Bezirk wird trot der ausgedehnten Ruften von bäuerlichen Kreisen keine Schiffahrt getrieben. Diese liegt in den Sanden der Städter in Susum und Friedrichstadt. Auch bie Nordsee = Halligen, die im Bereinsbezirk liegen und deren Bewohner früher fast ausschließlich jur See suhren, liefern jest fast gar teinen Buichuß für die feefahrende Bevölkerung. Es murde wiederholt versucht, die Salligenbewohner bon neuem mehr jur Schiffahrt heranzuziehen, jedoch ohne jeden Erfolg. Immerhin muß betont werden, daß in bem kleinen Reft von Seeleuten, ber von den Nordfeeinfeln ftammt,

die alte Tüchtigkeit und Tradition noch lebendig ift. Für die größten Samburger Segelichiffe, Die ftahlernen Schnellfegler, deren fühne Fahrten, beren tüchtige Führung und Mannichaft einen Weltruf haben, wird der Mannschaftsersat mit Vorliebe von den Nordseeinseln geholt. Aus dem Berein Giberftedt wird gleichfalls berichtet, daß Erwerb durch Seeschiffahrt der bäuerlichen Bevölkerung vollkommen fremd geblieben sei und in Anbetracht der ohnehin mangelnden Arbeitskräfte in der Landwirtschaft am besten auch weiter fernbliebe. Nur einiae Arbeitersamilien trieben an der Rufte Wattenfischerei. Das gleiche wird auch aus Dithmarichen tonftatiert. Auch dort tommt Seefchiffahrt als Nebenerwerb nicht in Betracht. Junge Leute aus bäuerlichen Rreifen widmen sich sehr felten dem Seemannsberuf. Aus Norderdithmarschen wird betont, daß sich mitunter junge Leute aus dem Landarbeiterstande dem Seemannsberuf oder der Ruftenfischerei widmen. "Doch find diese in der Regel für die Landwirtschaft so gründlich verloren, daß auch die ärmften Ruftenfischer in ihrer beschäftigungslosen Zeit sich weigern, auch gegen die höchsten Lohnangebote irgendwelche landwirtschaftliche Arbeit zu verrichten." Nur eine Ausnahme ist dem dortigen Berichterstatter von diefer Erscheinung bekannt.

Un der Unterelbe, gang nahe dem Gebiet der hamburger Großschiffahrt, treffen wir wieder auf Bezirke mit engen historischen Beziehungen zur Schiffahrt, und hier haben sich beträchtliche und wohltätige Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Schiffahrt erhalten. Aus dem Steinburger Berein, der Gegend von Glückstadt, wird erzählt: "Bis etwa 1860 beftand eine enge Berbindung (der Landwirtschaft) mit der Walfischfängerei, welche in den Marschen einen großen Teil der Landarbeiter von Ende Februar bis Ende Juni beschäftigte. So waren reich= lich Arbeiter vorhanden für die Ernte und die winterliche Drescharbeit, wohingegen im Frühling und Vorsommer die Landwirtschaft diese Kräfte gut entbehren tonnte. Der Berdienft hing ab von dem Erfolg, da die Löhnung in bar fich nach dem Fangergebnis richtete, aber viele Jahre war er fehr gut, bis in den 50 er Jahren allmählich der Walfischfang unergiebig murde. Für einen Teil ber Arbeiter trat bann ber Störfang in der Elbe an die Stelle des Walfischfangs. Auch dieser beschäftigte viele Landarbeiter im Borsommer, wenn in dem landwirtschaftlichen Betriebe ber Marsch weniger Arbeitsfrafte erforderlich find. Seit etwa 10 Jahren ift indes die Störfischerei in der Elbe ftart gurudgegangen, so daß jett nur noch sehr wenige Landarbeiter diesen Rebenverdienst suchen." Die Heringsfischerei, die feit einigen Jahren in Glückstadt 296 R. Thief.

betrieben wird, beschäftigt meift Wanderarbeiter aus der Gegend von Lippe-Detmold, wenig einheimische. Außer ber Seefischerei murbe früher in den Elbmarichen auch der Beruf als Seemann in vielen Fällen gewählt, häufiger als jett. Doch gehen aus diefer Gegend auch jett noch in nennenswertem Umfange junge Leute zur See. Diese lösen dann aber jede Berbindung zur Landwirtschaft, weil die weiten überseeischen Reisen der Hamburger Schiffe teine Rebenbeschäftigung erlauben. kehrt später ein Teil der Seeleute mit größerem oder geringerem Bermögen in die alte Beimat jurud, und es gibt eine Anzahl früherer Seeleute, welche jett in den Elbmarschen Sofe oder kleine Landstellen besitzen und mit gutem Erfolg bewirtschaften." Noch wird barauf aufmerkfam gemacht, daß ber Gemusebau in ber Umgegend von Gludftadt mit der Klufichiffahrt eng verbunden ift, da viele Gemusebauern gleichzeitig Ewerbefiger sind und ihre Erzeugnisse selbst nach ben hafenstädten bringen. — 3m Binneberger Rreise liegen die Berhältnisse ahnlich wie in Steinburg. Auch hier find die Beziehungen feltener geworben und es wird hervorgehoben, daß die ununterbrochene Tätigkeit der hamburger Schiffahrt, die auch jede Störung durch Gis überwunden habe, eine Verbindung der Schiffahrt mit anderen Berufen ausschließe. Vordem seien viele Seeleute aus dem Kreise für den Winter in die Heimat zurückaekebrt. Damals wurden befondere Schiffermufterungen für die Dienstpflichtigen im Rreise angeset, mahrend der Zeit, wo die meisten der Seeleute in ihrer Beimat anwesend waren. Seit Jahren wurden diese eingestellt, weil fast niemand mehr erschien. Ewerfischer in Blankenese, deren Gewerbe zudem unter der Konkurreng der Fifchdampfer leide, hatten ebenfalls teine Beziehungen mehr gur Landwirtschaft, sondern machten während der Eiszeit einzelne Ausland= reisen oder fänden auf den Eisbrechern Beschäftigung. — Mehr im Binnenlande, in Stormarn, foll die Seefchiffahrt für die landwirtschaftliche Bevölkerung gar nicht in Frage kommen.

Ditfeefüfte.

Wir kommen nunmehr zur Oftseeküste, wo der Umschwung allsemein noch größer ist, als an der Nordsee. Hier sind es weniger die veränderten Arbeitsbedingungen als das Schwinden der Seeschiffahrt, welche dort die bäuerliche Bevölkerung diesen Beziehungen entsremden. Noch vor 30 Jahren kamen von der Besatzung der deutschen Handelsmarine 18310 Mann auf die Oftsee und 21165 auf die Nordsee. Gegenswärtig gehören von den 53000 Mannschaften unserer Handelsmarine

bie allermeisten der Rorbsee und nur etwa 7500 der Oftsee an. Unter diesen sind noch dazu ein Teil Maschinens und Bedienungspersonal der Dampser. Bon den wenigen Leuten, die an der Ostsee auf den Schiffen gebraucht werden, stammt allerdings noch ein nennenswerter Teil vom Lande, behält seinen Wohnsitz auf dem Lande und seine Beziehungen zur Landwirtschaft bei. Doch ist das, wie gesagt, eine so geringe Zahl, daß sie für die Landwirtschaft jener weiten Provinzen kaum von irgendwelchem Belang ist und daß demgemäß sogar den offiziellen Vertretungen der Landwirtschaft die Beziehungen der bäuerlichen Bevölkerung zur Seeschiffsfahrt mehrsach ganz aus den Augen geschwunden sind.

Un der schleswig-holfteinischen Oftseefüste hat im Rreife Sabers = Leben die Seeschiffahrt "früher geringe Bedeutung gehabt und jett noch geringere Bedeutung". Beträchtlicher ift ichon im Rreife Apenrade der Einfluß. Landwirte haben freilich auch dort in der Schiffahrt keinen Nebenerwerb. Dagegen geht "aus der Landarbeiterbevölkerung alljährlich ein Teil junger Leute zur Schiffahrt und ein anderer geringerer Teil, teils auch verheiratete Leute, geht zur Seefischerei, um die an den Rüften wohnende ständige Berufsfischereibevölkerung dauernd zu vermehren. Alle diefe Kräfte kehren nicht wieder jur Landwirtschaft jurud, fie find dauernd verloren. An der Rufte macht fich daraus für die landwirtichaftlichen Betriebe wohl ein etwas ungunftiger Ginflug bemerkbar, weil biefe Arbeitskräfte verloren geben; fehr groß ift er aber nicht". Aber auch in bäuerlichen Rreifen macht fich diefer Ginfluß geltend. "Gine Ungahl jüngerer Sohne ber bauerlichen Befiger, gang besonders nordlich von Apenrade, geben zur See, suchen ihr Rapitansegamen zu machen, fahren 20 bis 30 Jahre jur See und fehren bann jurud, um fich Grundbefit zu erwerben oder als Rentiers den Rest ihres Lebens zu verbringen". Diefe Berhältniffe werben nach Meinung des Berichtes für absehbare Beit beftehen bleiben, wie fie bon jeher beftanden haben.

Im Sonderburger Bezirk gingen zur Zeit der Segelschiffahrt viele junge Leute zur See, doch hat das mit dem Aufkommen der Dampfer nachgelassen. Die wenigen Leute, die noch aus dem Bezirk auf See gehen, werden nach Meinung des Berichterstatters der Lands wirtschaft dauernd entsremdet, und wenn sie nach längerer Seeschifsshrt nach Hauf zurücktehren und sich in der Heimat niederlassen, sollen sie so viel Geld verdient haben, daß sie eine Beschäftigung in der Landswirtschaft nicht nötig haben. Küstensischerei wird von einer Anzahl meist älterer Leute getrieben. — In Angeln kommt nach Gutachten des landwirtschaftlichen Bezirksvereins trot der beträchtlichen Küstens

ausdehnung die Schiffahrt für die Landwirtschaft gar nicht in Betracht. Das gleiche wird für ben Landfreis Riel berichtet, aus ben Rreisen Plon und Oldenburg besgleichen. Aus dem Oldenburger Rreife wird erwähnt, daß wohl gelegentlich einige ehemalige Rapitane fich im Rreise ankauften, daß fie aber die Landwirtschaft nicht mit Erfola betrieben. Das steht freilich im Widersbruch zu einer vorher erwähnten Befundung der gleichen Proving. "In früheren Jahren murben viele Sohne der befferen Familien der fleinen Seeftadte Seefahrer von Beruf. um später die Schiffe der Familien als Rapitane und Steuerleute gu führen. Die zahlreichen minderbegüterten Seefahrer der Ruftenftabte und Umgegend gingen nach einer größeren Reihe von weiteren Seefahrten entweder gur Ruftenschiffahrt oder gur Fischerei über. In neuerer Beit, seitdem die Segelschiffahrt nicht mehr hat rentieren wollen und die eigenen Schiffe verkauft worden find, hat die Beteiligung ber beffer fituierten Leute an der Sandelssefahrt so aut wie aufgehört." - Wie für die Nordseeinseln und für Alfen wird auch für die Anfel Tehmarn berichtet, "daß eine folche Bedeutung für unfere Infel überall nicht besteht". "Es ift nicht zu verkennen, dag bor etwa dreifig Jahren eine recht bedeutende Bahl junger Leute, wenn fie die Schule verließen, fich bem Seemannsstande widmeten, es waren das aber meistens Söhne von Handwerkern aus der Stadt oder Söhne von tüchtigen Arbeitern sogenannte Meisterknechte — von den Dörsern, in ganz vereinzelten Fällen Sohne von Bauern und Landleuten. Dies hat fich in den legten zwanzig Jahren babin geandert, daß gerade folche jungen Leute, die früher sich dem Seemannsstande widmeten, jest in Amerika ihr Glück versuchen und oft auch finden. Früher wurden aus der Stadt Burg a. F. wohl der vierte Teil der konfirmierten Anaben vor der fonft zur Konfirmation festgesetten Zeit eingesegnet, weil sie mit den im Frühjahr ausgehenden Segelschiffen anmustern mußten, jett wird oft eine vorzeitige Konfirmation deshalb vorgenommen, weil die jungen Leute mit ben im Winter hier auf Besuch gewesenen Bermandten fruhzeitig im Frühjahr nach Amerika auswandern." — An dieser ganzen holfteinischen Oftseekufte tommt zudem in Betracht, daß die Rahe von Riel viele, die sich der Seefahrt widmen wollen, der Raiserlichen Marine zu dauerndem Dienst zulenkt und daß hier fich der steigende Mannschaftsbedarf der Kriegsmarine in einer Abwendung von der Sandelsichiffahrt geltend macht.

Medlenburg.

In Medlenburg, vaß "die Wechselwirkung zwischen Landvirtschaft einerseits und Seeschiffahrt und Seessischerei andererseits hierzulande in kaum nennenswertem Umfange vorhanden" sei. Der mecklenburgische Patriotische Verein hat nähere Ermittelungen angestellt, als
beren Ergebnis uns aus Wismar und Ribniz Verichte vorliegen. In
ben Ümtern Bukow und Wismar und Ribniz Verichte vorliegen. In
ben Ümtern Bukow und Wismar und Ribniz Verichte vorliegen. In
ben Ümtern Bukow und Wismar trieben die Landwirte Seeschiffahrt
nicht als Rebenberuf, Seessischerei nur sehr wenig. Letztere salle überwiegend den Erbpächtern der kleinsten Wirtschaften zu. Aus der ganzen
Gegend gingen sehr wenig Leute zur See, und zwar meist nur aus
Kreisen, die keine Landwirtschaft trieben. Weder bei den Erbpächtern des
Festlandes noch bei den Besitzen der Insel Poel seien Fälle bekannt,
daß Bauernschne die Seeschiffahrt zum Beruf erwählten. Diese Verhältnisse beständen nach Meinung des Berichterstatters ähnlich seit
Menschengedenken und würden wohl auch so bleiben.

Anders liegt es für die Vergangenheit und Gegenwart im Amt Ribnig. Dort "gibt es eine gange Reihe von Ortschaften, Die in früheren Jahren faft ben gangen männlichen jungen Nachwuchs Jahr für Jahr hinaussandten, um als Matrojen, aber auch als Steuerleute und Schiffer auf dem Meere lohnenden Erwerb zu finden". Als folche Ortichaften werden vor allem die des Fifchlandes: Buftrow, Barnftorf, Alt- und Niehagen, Dierhagen und Dandorf, aber auch Rlodenhagen, Birichburg, Murit und Graal genannt. Der Schiffahrt widmeten fich in früheren Jahren wohl alle jungen Männer aus den genannten Ortschaften, mochten sie nun auf den Bauergehöften oder auf den kleineren landwirtschaftlichen Besitztellen (Bübnereien) groß geworden sein. Ginige, insbesondere die Anerben bäuerlicher Befitftellen, widmeten fich nur gemiffe Jahre dem Seemannsberuf, spater übernahmen bäuerliche Behöfte, insbefondere die baterlichen, und mußten bann die Schiffahrt aufgeben. Andere, und zu diefen gehörten auch die Inhaber der fleineren landwirtschaftlichen Besitztellen (Budnereien), blieben dem Seemannsberuf bis ins hohe Alter hinein treu und befuhren als. Matrofen, Steuerleute und Schiffer auf deutschen, aber auch auf englischen und hollandischen Schiffen alle Meere der Erde. Während nun etwa um die Mitte des verfloffenen Jahrhunderts die Beschäftigung mit der Schiffahrt fich immer lohnender geftaltete und einen ziemlichen Wohlftand für die genannten Schifferdorfer jur Folge hatte, vollzog fich, etwa mit den fiebziger Jahren des vorigen Sahrhunderts beginnend,

durch das Auftommen der Dampfichiffahrt und den Niedergang der Segelschiffahrt ein bedeutender Umschwung. Tropdem nun die Berhält= niffe der Schiffahrt für die Bevölkerung der Schifferdorfer fich in der neueren Zeit ungunftiger gestalteten, und tropbem viele in den Segelichiffen angelegte Rapitalien verloren gingen, fo ift doch die Fischländer Bevolkerung bis heute dem Seemannsberufe nicht abhold geworden. Freilich gilt das hauptfächlich nur für die Budner und beren Sohne (den auf dem Fischlande vorhandenen etwa 500 Budnereien find nur je 150 Quadratruten Ländereien zugelegt, und deshalb können biefe Besitgftellen als selbständige ländliche Nahrungsstellen nicht in Betracht tommen). Dagegen tann für den bäuerlichen Befit auf dem Fischlande festgestellt werden, daß die früheren Beziehungen zur Seefchiffahrt in neuerer Zeit erheblich gelodert find. Immerhin find die Spuren diefer früher so nahen Verbindung noch erkennbar, insofern nämlich die gegenwärtigen Inhaber verschiedener Erbpachthofe auf dem Fischlande ehemalige Matrofen oder Schiffer find. In den nicht jum Fischland gehörenden Dörfern ift die Zahl der Schiffahrt treibenden Bevölkerung fehr gurudgegangen. Das wird dadurch begunftigt, daß dort nicht nur die bäuerlichen Stellen, sondern auch die Büdnereien so viel Land haben, daß fie bei intenfiver Betriebsweise felbständige Nahrungsstellen geworden find. Aus biefen Ortschaften geht nur noch ein geringer Teil der Bevölkerung jur See, fie werden ihren Charakter als Schifferdorfer vorausfichtlich in turger Zeit verlieren. Als Grund wird hier gang besonders die intenfivere Geftaltung des landwirtschaftlichen Betriebes hervorgehoben, Die es erforderlich mache, daß die hoferben von Jugend auf in die Landwirtschaft eingeführt murben, daß ferner ihre Arbeitskraft möglichst früh dem väterlichen Befittume zugeführt werde. — Die mecklenburgischen Seeleute finden jum kleinen Teil Unterkommen in der fehr verminderten Flotte der heimischen Kuften. Sie sind aber hauptsächlich auch in den großen Rordfeehafen, bor allem in bem benachbarten Samburg, als ein ins Gewicht fallendes Element der Schiffsmannschaften bekannt und geschätt.

Pommern.

In Pommern erachtet die Landwirtschaftskammer, daß die zu einschlägigen Ermittlungen ersorderliche Mühe als in keinem Verhältnis zu ihrem Interesse an dem Ergebnis stehend anzusehen sei. Hier ist also die alte Beziehung zwischen bäuerlicher Landwirtschaft und Seeschiffahrt dem verordneten Organ der Landwirtschaft bereits aus den Augen entschwunden. Und doch wird, wenigstens was den geringen Mannschaftss

bedarf der Stettiner und sonstigen pommerschen Reedereien anlangt, uns der Fortbestand des alten Zusammenhangs bis auf die Gegenwart bezeugt. Gin Teil der Stettiner Mannschaften stammt aus ländlichen Bezirten, geht im Winter nach Saufe, wo die Leute ein fleines landwirtschaftliches Unwesen oder einen kleinen Fischereibetrieb in Besit oder Bacht haben und wo ihre Familie wohnt. Nach dem in dieser Sammlung enthaltenen Berichte über pommeriche Bafen gelangen biejenigen Leute, die eine kleine Wirtschaft durch Erbschaft oder Beirat besitzen, leichter zu bescheidenem Wohlftand. Aber auch wer fich mit Pachtland begnügen muß oder mit einem kleinen Bauschen, fei immer noch beffer dran mit feiner Familie als die in den Städten anfäffigen pommerschen In Pommern sei es geradezu das Bestreben aller ordent= lichen Seeleute, eine kleine Wirtschaft zu erwerben und auf ihr die alten Tage zu verleben. Ähnlich wie in Mecklenburg seien auch in Pommern einige Schifferborfer der Hauptsitz der Seeleute. Pommersche Seeleute vom Lande finden wir ähnlich wie auf pommerschen, auch vereinzelt auf medlenburgischen Schiffen, wir finden fie besonders, wie das schon bei hamburg berichtet worden ift, in den großen Flotten der hamburgischen und bremischen Reedereien, und auch von den dort Arbeitenden hat ein Teil ben Wohnsit im heimischen Dorfe beibehalten und bamit auch die Beziehung zur heimischen Landwirtschaft, - ben Bunfch, spater zu dieser zurudzukehren. Freilich gilt bas, wie gefagt, nur noch für eine kleinere Der große Mannschaftszuftrom aus ber Blütezeit der Oftfee-Segelschiffahrt ift mit beren Busammenbruch jum größeren Teil verfieat, nur jum kleineren Teil in die neuen Formen und Beimftätten unferer Schiffahrt abgefloffen. Die Umwandlung der Ruftendörfer in Badeorte wird auch hier ihren Teil an der Entwicklung haben.

Was einzelne für die Seefahrt besonders günstig gelegene Gegenden in Pommern, in denen man das Vorkommen von Schiffahrt kannte oder vermutete, anlangt, so hat uns für diese der Verband pommerscher lands wirtschaftlicher Genossenschaften Berichte von neun ländlichen Spars und Darlehnskassen übermittelt, von Organisationen also, die in die wirtschaftliche Lage der Ortsbevölkerung einen besonders guten Einblick haben.

— Im äußersten Westen Pommerns, bei Barth, wo den pommersichen Dörsern das mecklenburgische Fischland vorgelagert ist, sindet sich noch eine ebenso rege Beteiligung der ländlichen Bevölkerung an der Seesahrt, wie sie vorstehend für das Fischland konstatiert wurde. Uns wird gesagt, daß in dieser Gegend 40—50 % der männlichen Bevölkerung aur See sahren oder es früher getan haben, daß die Seesahrer sich dort

hauptsächlich aus der ländlichen Bevölkerung rekrutieren, und daß sie gern nach 20, bis 30jähriger Tätigkeit zur See mit ihren Ersparnissen zu Haufe bleiben, um sich in kleinem ländlichen Grundbesitz oder auch als Fischer zu beschäftigen. "Es gelingt noch vielen Seesahrern, sich ein kleines oder größeres Kapital zu sparen, sie kausen sich davon eine Büdnersoder Bauernstelle, sind gern in der Landwirtschaft tätig und liegen zum Teil nicht zu hoch auf Zinsen, so daß sie ihrer Arbeit froh werden".

Anders fieht fich die Sache auf Deutschlands größter Insel, auf Rügen, an. Auch hier, wie auf den anderen Infeln, erscheint die Bevölkerung, allen unferen herkömmlichen Anschauungen zuwider, durch die anoderne Ausbildung der öffentlichen, jedem jugangigen Bertehrsmittel, die ben Schiffahrtsbetrieb für den eigenen Wirtschaftsbedarf überfluffig machen, und durch die Ronzentration der Reederei in großen Safenstädten, von der Schiffahrt geradezu abgeschnitten. Es wird in einem Berichte aus Rügen als feltfam besonders hervorgehoben, wie wenig die Schiffahrt als Beruf betrieben wurde, obichon der größte Teil des Nachwuchses zur Marine ausgehoben murbe. Aus drei Dörfern auf Rugen liegen uns Berichte vor, sowohl aus dem Norden wie aus dem Often (Mönchgut). werden Zahlen von 5 und 20/0 genannt, die von der männlichen Bevolterung auf See gingen. Die älteren Seeleute ftellten ihre Kahrten ein und bauten fich mit Vorliebe ein Logierhaus, eine Villa ober ein kleines Hotel von ihren Ersparnissen. hier zeigt fich also sehr deutlich der Gin= fluß ber Seebadentwicklung auf die Berufswahl ber Ruftenbevölkerung. Doch wird auch der Erwerb landwirtschaftlichen Grundbefiges durch ehemalige Seeleute bezeugt, in einem Dorf im Innern fogar als die Regel angegeben. Fischerei findet sich besonders bei der ländlichen Bevölkerung von Mönchaut als Nebenberuf.

In der Gegend der Oder, südlich vom Haff, kommt die Schiffsahrt in einigen Ortschaften wieder häufiger vor. In einem Orte sollen 30, in einem Aweiten gar $50^{\circ}/\circ$ der männlichen Bevölkerung Schiffahrt treiben. Freilich ist hierin die Binnenschiffahrt auf Oderkähnen und Flußdampsern mit eingerechnet. Doch erfolgt auch die Besehung der Stettiner Seeschiffe zum guten Teil von hier aus. In dieser Gegend hat sich die srüher allgemeinere und häusigere Erscheinung des Übergangs von der Seeschiffahrt zur Flußschiffahrt erhalten. Hier wird das in der Seeschiffahrt ersparte Kapital mehrsach zum Ankauf von kleinen Schleppdampsern und Kähnen benutzt und von den Flußschiffern dann etwas Landwirtschaft als Nebenberuf betrieben. Der gänzliche Übergang zur Landwirtschaft mit den ersparten Geldern wird als selten bezeichnet. Bon

cinem Dorfe auf Usedom wird gesagt, daß früher $60\,^{\circ}/_{\circ}$ der dortigen männlichen Bevölkerung zur See fuhren, jest nur noch 30 bis $40\,^{\circ}/_{\circ}$. "Dauernd blieb oder bleibt keiner auf See. Rach längerer oder kürzerer Fahrt stellen sie diese ein. Die Minderzahl kauft sich einen kleinen Grundsbesitz, die Mehrzahl wird (ländliche) Arbeiter". Früher seien die meisten Fischer geworden, doch hätten die stromfiskalischen Arbeiten sie aus diesem Beruf vertrieben.

Weiter östlich, wo man von den Stätten modernen Schiffahrtsbetriedes schon weiter entsernt ist, kommt Schiffahrt erheblich weniger
vor. In einer Anzahl von Ortschaften aus der Gegend von Treptom
wird die Prozentzahl der Seesahrer in der männlichen Bevölkerung auf
2 und 3% angegeben, und zwar handelt es sich hier offenbar überwiegend um kleine Küstensahrt. Denn in dem Bericht wird gesagt, die
Seesahrer kausten sich dort gern ein kleines ländliches Grundstück oder
seien nebenher als Fischer tätig. Die jüngeren kehrten nach Möglichkeit
im Sommer auf rund vier Monate nach Hause zurück, um den Eltern
bei der Ernte zu helsen. Östlich von Kolberg sind in einem größeren
Küstendorse jetzt nicht mehr als 1% der männlichen Bevölkerung Seesahrer,
während vor 50 und mehr Jahren in dem nämlichen Orte 16% und
vor 30 Jahren noch 4% der Bevölkerung zu diesem Beruse gehörten.
Bon den alten Seesahrern wurden viele Fischer, kleine Landwirte oder
landwirtschaftliche Arbeiter.

Westpreußen.

In Westpreußen kann die Landwirtschaftskammer nach Ermittlungen in den an der Ostsee gelegenen Kreisen Danzig, Neustadt, Danziger Höhe, Danziger Niederung und Elbing berichten, daß in dieser Provinz die Seeschiffahrt und Seessischerei lediglich von Berussseeleuten und Berusssischern ausgeübt wird. Mit ganz verschwindenden Ausnahmen komme es nicht vor, daß die Landwirtschaft treibende Bevölkerung einen Nebenerwerb in der Seeschiffahrt und der Seessischerei suche. Ebenso wenig gehe der bäuerliche Nachwuchs zeitweise in diesen Berus. Dieser Zustand wird mit Rücksicht auf die Arbeiternot der Landwirtschaft und die in ihr notwendige gründliche Berussbildung nur für vorteilhalt gehalten. "Unseres Wissens ist es ja überhaupt die allgemeine Ersahrung, daß sich die nicht-seemännische Bevölkerung gerade der Küstenstriche viel weniger für den Seemannsberus erwärmt, wie die Bevölkerung im Binnenlande . . . Für die Rekrutierung der deutschen Handelsssotte kommt die bäuerliche Bevölkerung der hiesigen Provinz nicht in Betracht;

will jemand Seemann werden', so geht er zur Kaiserlichen Marine". Auch von der Seefischerei sei die bäuerliche Bevölkerung in neuster Zeit zurückgedrängt. Früher habe sie sich in den Küstendörsern an der Garnssischerei auf Lachse beteiligt. Seit der Einsührung der Hochseesischereiboote mit Treibnehen sei aber diese Küstensischerei unrentabel geworden, und habe die Beteiligung der bäuerlichen Bevölkerung daran ausgehört. — Bon dem geringen Mannschaftsbedars der westpreußischen Schiffe kommt ein Teil noch aus den Küstendörsern, wo ihre Familien nebenher etwas Gartens und Landwirtschaft treiben, und diese Mannschaften werden lieber genommen und gelten als sittlich höherstehend als die aus den Städten. Hier wird ein Grund sür den verminderten Zustrom zur Schiffahrt gerade darin gesunden, daß die sich anbietenden Jungen auf den wenigen heimischen Fahrzeugen nicht unterkommen und so keine geeignete Beruss ausbildung sinden können.

Ditpreußen.

Wie für Westpreußen und vielleicht noch um eine Nüance ungünstiger liegen die Dinge für Ostpreußen. Auch dort kann die verminderte Schiffahrt sast gar keine Leute mehr brauchen. Die Beziehungen dieses Berus zur Bevölkerung und besonders auch zur Landwirtschaft sind deshalb naturgemäß gering geworden. In Ostpreußen — urteilt die Landewirtschaftskammer — dürste es wohl kaum vorkommen, daß die bäuersliche Bevölkerung in der Schiffahrt Nebenerwerd sucht, ebenso dürste sie nur ganz vereinzelt Fischerei betreiben. Die Angelegenheit habe sür Ostspreußen keine Bedeutung. In gleichem Sinne wird auch von anderer Seite, vom Verbande ländlicher Darlehnskassen des Ermlandes, aus der Provinz berichtet

Neuere Mahnahmen für Rekrutierung der Handelsmarine aus der Küstenbevölkerung.

Damit übersehen wir einigermaßen die ganze deutsche Küste. Wir sinden, daß diese in allen ihren Teilen noch vor einem Menschenalter sast allein den beträchtlichen Mannschaftsbedars der deutschen Handelsstotte gedeckt hat, daß der Hauptersat aus bäuerlichen Bezirken kam und daß Schiffahrt und Landwirtschaft von den nämlichen Leuten oder Familien regelweise oder häusig nebeneinander betrieben wurde und zwar mit gutem wirtschaftlichen und sittlichen Ersolge, daß die kleinen Landwirtschaften dabei gediehen und die Schiffahrt mit ihren Mannschaften gut versorgt war. Wir sehen aber, daß fast allenthalben dieser enge Zusammens hang ausgehoben oder sehr abgeschwächt worden ist. Das Prinzip der

modernen Arbeitsteilung und die intenfivere Gestaltung sowohl der Landwirtschaft wie ber Schiffahrt haben hier einen Wechsel bedingt, den wir nicht rudgangig machen ober aufhalten konnen. Soweit ber Zusammenhang zu erhalten ist, soweit es möglich ist, daß Mannschaften aus ländlichen Orten zur See gehen, deren Familie auf dem Lande ihren Wohnfit hat und eine kleine Wirtschaft besorgt, liegt die Erhaltung und Pflege diefes Zustandes in allseitigem Interesse. Für den Ausfall aber muß in anderer Weise auf Ersat Bedacht genommen werden. Reben naturgemäßen und dauernden Urfachen sehen wir auch vorübergehende Wenn die Entwertung der kleinen hölzernen Segelschiffe, der Berluft von Kapitalien, der Rudgang der Schiffahrt in der engeren Beimat gange Gegenden zeitweise von der Berührung mit der Schiffahrt jurudgeschreckt hat, fo liegt fein Grund vor, daß diese Wirkung die unmittelbar betroffene Generation überdauert. Uns wird berichtet, daß die Jungen an der Rufte von Schleswig-holftein neuerdings wieder mehr Luft jur Seefahrt hatten, ferner, daß in Dit= und Beftpreußen ein Überangebot von Schiffsjungen vorhanden ift, das in jenen Provinzen nicht untertommen tann. Wir feben, daß in einer einzelnen Gegend ber Rückgang der Segelschiffahrt eine vermehrte Auswanderung bedingt hat. Die neu auftretende ländliche Industrie hat einen Teil der von der Landwirtschaft abströmenden Arbeitsträfte der Schiffahrt weggefangen und zeitweise die größere Unziehungstraft bewiesen, worin mit Zunahme ber Schiffahrt und mit einer ungunftigeren Lage ber Induftrie wieder ein Wechsel eintreten tann, benn die Sandelsschiffahrt bietet strebsamen Leuten, wie gegenwärtig taum ein anderer Stand, die Möglichkeit einer auffteigenden, unter Umftanden glangenden Laufbahn. Jeder muß bier von der Bite auf dienen. Jedem ftehen aber auch alle Chancen offen, und es ist sehr wohl möglich, mit den Ersparnissen aus der Matrosenzeit fich die höheren Renntniffe für das Steuermannsegamen und ebenfo fpater die für das Rapitanseramen mit den Ersparungen als Steuermann zu erwerben. Die Stellung der Rapitane und Difiziere der heut dominierenden großen Linien ift angesehen und lohnend, und selbst an Land gurud reichen bis in die technische Leitung ber großen Reedereien und die Direktionsstellen der größten Gesellschaften, die Leitung der großen Bafenverwaltungen, der angesehenen Fachschulen usw. die Aussichten deffen, ber als Schiffsjunge die Planken betritt. In den Badeorten der Rufte bleiben mancherorten ichon mehr Söhne zu haus, als zum Babebetrieb notwendig find, und haben feine Beschäftigung, wie fie den jungen, auf-

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

wachsenden Leuten dienlich ift. Das alles betrifft Elemente der landlichen Ruftenbevolkerung, die man ju ihrem eigenen Borteil und jum Rugen der Schiffahrt der Sandelsmarine wieder zuführen tann, ohne daß man in die berechtigte Berufsicheidung zwischen Schiffahrt und Landwirtschaft störend eingreift und ohne daß die Landwirtschaft sich über Schädigung durch Entziehung weiterer Arbeitsfrafte beklagen tann. Das mit foll keineswegs gefagt fein, daß fich die Rekrutierung der Sandelsflotte wieder auf die Ruftenbevölkerung beschränken foll. Auch hier muß es heißen: "Das ganze Deutschland foll es fein"! Die Eroberungen, welche die feemannische Laufbahn neuerdings in allen Teilen des Binnenlandes gemacht hat, follen gewiß nicht wieder preisgegeben werden. Die Einrichtungen und Agitationen, welche diese Kreise für den immer wachsenden Mannschafts- und Offiziersbedarf unserer Sandelsflotte heranaugiehen beftrebt und geeignet find, follen wir forgsam pflegen. das schließt die Erkenntnis nicht aus, von der auch die Raiferliche Marine ausgeht, daß in erfter Linie die Ruftenbevolkerung für diefen Beruf geeignet ift, ferner daß fich der Teil der Mannschaft, der aus der ländlichen Bevölkerung hervorgegangen ift und der in einer ländlichen Beimat und festen Familienbeziehungen dorthin einen starken sittlichen und wirtschaftlichen Anhalt hat, besonders gut bewährt hat, und es schließt den Wunfch nicht aus, diese Rreife in zeitgemäßer Form für die Sandelsmarine wieder ftarter beranzuziehen.

Einer der oben angezogenen Sachverständigenberichte aus Oldenburg fpricht aus: "Ginrichtungen, wie bas unter bem Protektorat Seiner Röniglichen Sobeit des Großherzogs von Oldenburg ftebende, jur Beranziehung und Erziehung tuchtiger Rapitane für die Sandelsmarine beftimmte Schulschiff Großherzogin Elijabeth, werden unzweiselhaft bazu bienen, jungere Sohne landwirtschaftlicher Befiger auch aus unserem landwirtschaftlichen Bezirk mehr und mehr zur Seeschiffahrt heranzuziehen". Das gilt zweifellos von vielen Teilen der ganzen Rufte in ähnlicher Weise. Wenn der Berichterstatter über das Emsgebiet in diesen "Untersuchungen" von den Schulschiffen "ein Berdrängen der Niederdeutschen aus ihrem alten Erbe, ber Herrichaft gur See", befürchtet, fo ift bem gegenüberzustellen, daß ohne neue Ginrichtungen, wie die Schulschiffe, die Niederdeutschen sich selbst immer mehr von diesem ihrem Erbe gurudgezogen haben und es in Stich zu laffen drohen. Einrichtungen, die nur die Heranziehung der Küstenbevölkerung im Auge haben, genügen bem Bedarf unferer handelsmarine nicht mehr. Schon das Zuruchbleiben der Küstenbevölkerung in der Volkszunahme gegenüber binnenländischen

Bezirken läßt die ersteren Rekrutierungsbezirke für fich allein als unzureichend erkennen. Undererseits ift nicht abzusehen, warum nicht in allen Einrichtungen, welche für Ruften- und für Binnenlandbevölkerung in gleicher Weise passen, die erstere die Borteile, die ihre Jungen durch die frühe Bertrautheit mit der See haben, ausnuten könnte. In der bezeichneten Arbeit über das Emsgebiet wird gegenüber den Schulschiffen Die vermehrte Mitnahme von Jungen burch die Segelschiffe und die Bereitstellung staatlicher Mittel, um bedürftigen Jungen diese Karriere ju erschließen, empjohlen, fast genau das gleiche, was fich der neue, im März 1903 begründete "Hamburgische Berein Seefahrt" jum Ziel geset hat, jedoch nicht im Gegensat, sondern als Erganzung und Berftärkung der Schulschiffsbestrebungen. Es handelt sich in der Tat darum, alle Mittel, die sich zur Erziehung eines tüchtigen seemannischen Nachwuchses bieten, nebeneinander zu benuten und jedem davon eine möglichst weite Ausdehnung zu geben. Der Norddeutsche Lloyd hat in den letten drei Jahren zwei Radettenschulschiffe in Fahrt gestellt, auf denen junge Leute in mehrjährigem Dienst dirett für die Offigieraftellen der Bremer Sandelsmarine herangezogen werden. Der Deutsche Schulschiffverein hat 1901 ein Schulschiff erbauen laffen, auf dem Schiffsjungen ein oder zwei Jahre lang ausgebildet werden, die nachher alsbald in die Prazis übergeführt werden und sich dann als tüchtige Matrosen, Steuerleute und Kapitäne Der "Samburgische Berein Seefahrt" hat mit ben bewähren sollen. hamburgischen Segelschiffsreedereien Abkommen getroffen, nach benen biese im Gegensatz zu der Maffenerziehung der Schulschiffe auf ihren Segelschiffen kleinere Gruppen von 4-6 Schiffsjungen mitnehmen, die nach bestimmtem Plan und unter fachmannischer Aufsicht ausgebildet werden. Der Berein Seefahrt will armeren Jungen burch Beihilfen die Ausruftung und das Lehrgeld beschaffen, damit auch diese die hier geplante beste Ausbildung zu tüchtigen Seeleuten erfahren können - wie übrigens auch bei der Leitung des Schulschiffvereins Freistellen gestiftet wurden. diefen Einrichtungen eilt Deutschland in jungfter Zeit anderen Ländern Sie ermöglichen, daß wieder eine größere Schar von jungen Seeleuten eine ordentliche Ausbildung erhalt. Die in der Pragis immer mehr in den Vordergrund tretenden Dampfer eignen fich nicht zur Erziehung von Seeleuten zu den eigentlichen Facharbeiten diefes Standes, und doch brauchen fie ausgebildete Seeleute für ihre Offizier-, Unteroffizierund Matrofenstellungen in immer größerer Zahl. Denn die paar Segelschiffe tonnen ihnen diefen gangen Bedarf nicht mehr ausbilden, abgefehen davon, daß wie auf Dampfern fo auch auf ben großen ftahlernen Segel-20*

schiffen das Bestreben der Kapitäne zu besürchten ist, die Jungen von den gesährlichen Arbeiten zurückzuhalten, weil der Kapitän sür deren Unställe eine schwere Berantwortung trägt, ohne daß er doch ein besonderes Interesse an ihrer Ausbildung und die Möglichkeit, ihre Arbeiten persönlich zu überwachen, hat. Andere Reeder und Kapitäne haben aus ähnlichen Gründen die Einstellung von Schiffsjungen ganz ausgegeben, seitdem vor einem Menschenalter der Jungenzwang, die gesetzliche Vorschrift, je nach der Größe der Schiffe einen oder einige Jungen mitzunehmen und auszubilden, in Wegsall gekommen ist. In Hamburg wird jetzt der weitaus größte Teil der Jungen aus Dampsern eingestellt, die ihnen keine allseitige seemännische Ausbildung gewähren können und sie zum Teil mit wenig sörderlichen Arbeiten beschäftigen.

Im Jahre 1902 mußten von 698 Schiffsjungen, die in Hamburg angemustert wurden, 551 ihren Beruf auf einem Dampser ansangen. So ist unsere moderne Schiffahrt auf die "Lehrwerkstätten zur See", die Schulschiffe und verwandte Einrichtungen geradezu angewiesen, damit die Erneuerung ihres Personals gesichert wird und damit alle, die Lust und Geschict zur Seemannschaft haben, in diesem Beruf passende Unterkunst und Ausbildung sinden können, auch aus dem fernen Often und aus abgelegenen Ortschaften, die bei dem Schwinden der Schiffahrt aus ihrem nächsten Gesichtstreis diese Laufbahn für verschlossen ansahen.

Um so wichtiger muß die Frage der Schulschiffe und der anderweiten, ähnlichen Ausbildung von Jungen nach festen neuen Plänen erscheinen, wenn es sich durch unsere Untersuchung zeigt, daß die Aufgabe nicht nur darin besteht, den altgewohnten Mannschaftsersat von den Küsten durch Juzug aus dem Binnenlande zu ergänzen, sondern daß gerade auch die Küstenbevölkerung dieses Silfsmittels bedarf, um in zweckmäßiger Form sich fernerhin dem seemännischen Beruf widmen zu können, und daß es gilt, die fortschreitende Entsremdung unserer seetüchtigsten Bolkskreise von dem Meere zum Stehen zu bringen. Sind die Schulschisseinichtungen und verwandte Bestrebungen erst soweit ausgedehnt, daß sie nicht nur allen an sie kommenden Anforderungen entsprechen, sondern auch werbend tätig sein können, dann dürfte es eine ihrer Aufgaben sein, auf den Inseln und in den ländlichen Küstengegenden ein Ret von Bertrauenssmännern auszubilden, welche die alten Beziehungen der Bevölkerung zur See wiederherstellen.

Wie weite Bolfstreise durch die Schulschiffe zum seemannischen Beruf herangezogen werden, das lehrt die Statistit des deutschen Schiffsjungenschulschiffes Großherzogin Elisabeth. Bon den 121 Schiffsjungen, bie dort im Frühjahr 1902 eingetreten sind, stammen 64 aus den Küstenbezirken, 52 aus Mitteldeutschland und 5 aus Süddeutschland. Als Stand des Baters ist nur in 6 Fällen "Seemann", nur in 9 Fällen "Landwirt" angegeben, daneben sinden wir 12 Arbeiter, 33 Unterbeamte und Handwerker, 20 Subalternbeamte und Volksschullehrer, 8 höhere Beamte, Pastoren, Ürzte und Oberlehrer, 18 Kaussleute, 12 Gewerbetreibende, 3 Kentner. Von dem Jahrgang 1901 waren 60 aus den Küstenbezirken, 52 aus Mittel- und 7 aus Süddeutschland. Unter den Vätern waren 4 Landwirte und 9 Seeleute. Hauptsächlich waren die Väter Beamte, daneben Kaussleute und Handwerker. Visher hat also das Schulschiff in der Tat vorwiegend neue Kekrutierungsgebiete der Handelsmarine erschlossen. In der Wiedergewinnung des alten Stammes, des Kachwuchses aus Landwirtschaft und Seeschiffahrt, haben diese Bestrebungen noch eine zweite, weite und lohnende Ausgabe vor sich.

Die Lage der Seeleute im Wesergebiet.

 \mathfrak{D} on

Dr. Böhmert, Bremen.

Vorwort.

großen Bebenken übergebe ich die nachfolgenden mit Untersuchungen der Offentlichkeit. 3ch hatte mich zur Übernahme der Arbeit bereit erklart, weil ich annahm, daß das vielseitige statistische Material über die Seeschiffahrt und über die Verhältniffe der Seeleute allein schon eine Bearbeitung rechtsertige und daß diese Bearbeitung mir als Statistifer leichter fein werde als manchem anderen. Je mehr ich aber in die Untersuchung der so außerordentlich komplizierten dienst= lichen und häuslichen Berhältniffe der Seeleute eindrang, befto mehr mußte ich nicht nur die Unzulänglichkeit der vorhandenen Erkenntnigquellen, sondern por allem auch die Schwieriakeiten erkennen, denen der Laie gegenübersteht, der sich über diese Zustande ein Urteil bilden will. Mehr als einmal habe ich meine Ansicht über wichtige Bunkte nach eingehenderen Ertundigungen völlig reformieren muffen, und ich muß mir fagen, daß auch das in den folgenden Seiten Ausgesprochene nicht bas lette Wort fein wurde, wenn ich die Zeit und die Möglichkeit hätte, in meinen Untersuchungen noch weiter fortzufahren. Ich möchte also meine Arbeit in erfter Linie nicht als etwas Abschließendes, fondern nur als eine Unregung betrachtet wiffen, die einem fünftigen und mit dem Leben der Seeleute aus eigener Erjahrung gründlicher vertrauten Bearbeiter als Material bienen tann. Unter biefen Umftanden habe ich mich eines eigenen Urteils nach Möglichkeit enthalten. schildere die Tatsachen und gebe die Ansichten der Beteiligten, d. h. der von mir vernommenen Seeleute und Berbandsvorftande auf der einen und der Reeder, Schiffsführer, Auffichtsbeamten zc. auf der anderen Seite wieder. Bang entbehren läßt fich aber das Abgeben eines Urteils natürlicherweise nicht, ja die Auswahl und die Anordnung der Tatsachen enthält meift felbst ichon ein Urteil. In allen diefen Fällen handelt es fich felbstverständlich nur um meine rein perfonliche Uberzeugung, die ich mir in dem redlichen Bestreben, der Wahrheit näher zu kommen und

314 Böhmert.

ben Interessen der Schiffahrt und der in ihr beschäftigten Personen zu nützen, gebildet habe. Nirgends spreche ich im Namen oder im Auftrage irgend einer Behörde. Ja um in dieser, die Interessen des Freistaates, dem ich angehöre, so wichtigen Frage nicht in Konslitt mit meiner amtlichen Stellung zu geraten, habe ich es strifte vermieden, in irgend einem Punkte die Ansicht der leitenden Behörden einzuholen oder anderes amtliches Material als das gedruckt vorliegende oder für die Öffentlichseit bestimmte zu benuhen.

Ein besonderes Bedürsnis ist es mir, an dieser Stelle für das liebenswürdige Interesse, das ich auf allen Seiten für meine Arbeit gefunden habe, meinen aufrichtigen Dank abzustatten. Ohne diese weitsgehende Unterstügung wäre mir die Lösung meiner Aufgabe unmöglich gewesen. Ich habe diese Unterstügung sowohl auf seiten der Reedereien gesunden, von denen mir namentlich der Rordbeutsche Lloyd in der rückhaltslosesten Weise entgegengekommen ist, als auf seiten der Seeleute und des Seemannsverbandes. Auch vielen anderen Privatpersonen, die dem seemännischen Leben nahe stehen oder früher nahe gestanden haben, bin ich für manche wertvolle Auskunft verpslichtet.

Die Einteilung der Arbeit weicht etwas von der des Fragebogens, dessen Zugrundelegung vom Berein für Sozialpolitik empsohlen war, ab. Insbesondere habe ich die in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen, statt sie bei den einzelnen Abschnitten zu behandeln, vorwegsgenommen und ihrer Darstellung ein besonderes, etwas eingehenderes Kapitel gewidmet.

Bremen, im Mai 1903.

Dr. Wilhelm Böhmert.

Seeschiffahrt und Reederei des Wesergebiets.

Für die Seeschiffahrt des Wefergebiets find die beiden großen Bremifchen Seehafen: Bremen und Bremerhaven bon überwiegender Bon den oldenburgischen und preußischen Seehäfen find befonders Brate und Geeftemünde hervorzuheben. Letteres bietet namentlich auch als größter Fischereihafen Deutschlands Interesse. Das Bremerhaven gegenüber liegende Nordenham hat feine Bedeutung für ben großen Seeverkehr verloren, feitdem der Norddeutsche Llond feinen Betrieb nach Bremerhaven gurudverlegt hat, bagegen wird es für die Seefischerei, infolge der gunftigen Entwicklung der Dampffeefischereigesellschaft "Rordsee", die dort ihre Niederlaffungen hat, immer wichtiger. Als für die Sochfeefischerei wichtige Plate find ferner noch das früher viel bedeutendere Elsfleth - von wo der huntekanal nach Oldenburg abzweigt und die Bremifche Safenftadt Begefad hervorzuheben. Alle diefe Plage ftehen aber hinter Bremen und Bremerhaven zurud. Die gewaltige Entwicklung des Seeverkehrs der Stadt Bremen gehört der jüngsten Zeit an. Roch vor 15 Jahren stand die alte Sandelsstadt vor der Gefahr, infolge der geringen Tiefe der Wefer und des zu= nehmenden Tiefgangs der Seeschiffe zu einer Binnenstadt zu werden. Bremen hat damals den Mut gehabt, auf eigene Rosten das schwierige Werk der Vertiefung der Unterweser durchzuführen, nachdem ihm durch Reichsgeset vom 5. April 1886 die Möglichkeit gewährt worden war, von den bis Bremen gehenden Schiffen eine Schiffahrtsabgabe gemäß Art. 54 der Reichsverfaffung zu erheben. Die Weferkorrektion hatte ben Erfolg, daß schon im Jahre 1895 Schiffe mit 5 m Tiefgang bis zur Stadt Bremen hinaufgelangen fonnten, mahrend die Befer bor 1890 nur bis zu 2 1/2 m ficheren Tiefgang bot. Seitdem hat fich auch der Seeschiffahrtsverkehr der Stadt von Jahr zu Jahr gehoben. Natür= licher Weise genügt dieser Tiefgang nicht für die großen transatlantischen Paffagier- und Schnelldampfer. Diese find nach wie vor auf die Häfen an der Mündung der Wefer angewiefen. Auch viele Frachtdampfer, Die neuerdings immer größere Dimenfionen erhalten und deshalb vielfach einen Tiefgang von 6-8, ja noch mehr Metern nötig haben, können nicht bis jur Stadt Bremen hinaufgelangen. Der Seefchiffahrtsverkehr der Weferhafen im Jahre 1900 verglichen mit dem des Jahres 1890 war folgender:

Tabelle 1. Zahl und Tonnenzahl der eingelaufenen Seeschiffe in den einzelnen Weserhäfen.

(Die Ziffern für die Dampfer find in kleinem Druck unter den Hauptziffern wiedergegeben.)

	18	890	1	900
Name der Häfen	Zahl der Schiffe	Tonnenzahl in 1000 Tonnen	Zahl der Schiffe	Tonnenzahl in 1000 Tonnen
Bremen	$1137 \atop 242$	173,4 72,5	2108 1173	895,8 701,6
Bremerhaven	133 6 667	1177,8 1063,0	$\substack{1407 \\ 855}$	1271,9 $1172,3$
Vegefack	$\frac{59}{6}$	5,0 1,6	$\underset{3}{26}$	3,4 0,5
Geeftemunde	54 2 277	290,7 231,1	$\underset{2002}{2343}$	306,2 274,2
Blumenthal	-	_	144	69,6
Übrige preußische Weser- häfen 1	163	12,8	76 144	51,2 6,5
Oldenburg (Hunte)	116	4,1	183	14,5 0,4
Brake	293 150	97,2 73.0	267 156	175,1
Nordenham	108 63	105,1 91,7	801 723	91,4
Übrige olbenburgische Wesferhäfen 2	310	10,2	404 8	17,3 2,9

Für die Bremischen häfen liegen die entsprechenden Ziffern auch für 1902 vor. Der gesamte Seeverkehr betrug danach

				in Bremen	in Bremer= haven
Seefchiffe bavon Dampfer				2273 1289	1577 887
Tonnenzahl (in bavon Dampfer	1000	Ton:	nen) .	1101,3 887,6	1443,8 1317,9

Bon den nicht namentlich genannten Safen hatte nur Elsfleth einige Dampfer zu verzeichnen, bei den übrigen haffen handelt es fich meift um

¹ Dorumertief, Wremertief, Lebe, Lannhaufen, Sandftedt Farge, Ronnebed.

² Huntebrück, Elssteth, Strohausen, Aleinenfiel, Debesdorf, Großenfiel, Blegen, Tettensersiel, Waddensersiel, Burhabersiel, Fedderwardersiel.

kleine Fischereisahrzeuge. Die kleine Seefischerei kämpst einen hoffnungslosen Rampf gegen die Hochseefischerei mit Fischdampfern, die ihren Hauptfit in Geeftemunde und Nordenham hat. Bur Beringsfischerei, die meift mit Segelschiffen (fogenannten heringsloggern) von Begefact, Elsfleth und Geestemunde aus betrieben wird, find die Fischereifahrzeuge diefer tleinen Fischer nicht geeignet. Die sonstigen tleinen, meist im Gigentum des Schiffers stehenden Ruffs, Tjalten, Schoner u. f. w. fuchen ihren fich ständig mindernden Verdienst in Frachtfahrten nach Hamburg, England, teilweise auch dem Oftseegebiet, oder beim Leichtern der in die Weser einlaufenden großen Seeschiffe. Bis zum Anfang der neunziger Jahre wurde vielsach unter der Maste der Seefischerei ein schwunghafter Schnaps= handel mit den in der Nordsee freuzenden Seefchiffen betrieben. Diefem Unfug hat die scharfe Seepolizei, die seit dem internationalen Bertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordfeefischern auf hoher See vom 16. November 1887 eingerichtet worden ift. ein Ende gemacht. Für den feemannischen Arbeitsmartt find die kleineren Weserorte ohne jede Bedeutung. Wichtiger sind die hauptsite der hochseefischerei, wobei zwischen der mit Loggern betriebenen Beringsfischerei. die nur in den Sommermonaten betrieben wird und der Seefischerei mit Fischdampfern unterschieden werden muß. Die Fischdampfer find kleine Dampfer, deren Nettotonnage felten mehr als etwa 50—70 Tonnen beträgt. Dadurch erklärt es fich, daß z. B. Nordenham im Jahre 1890 bei 93 Seebampfern eine größere Gesamttonnage auswies als im Jahre 1900 bei 723 Dampfern. Im ersteren Jahre besanden sich unter den eingelaufenen Dampfern einige ber Riesenschiffe bes Nordbeutichen Lloyd. Für die große Fahrt, sei es mit Segelschiffen sei es mit Damps= schiffen tommen nur vier Plate in Betracht: die beiden Schwesterstädte Bremerhaven und Geeftemunde, Bremen, und Brate. Diefe vier Safen und daneben noch Blumenthal und Begefact find daher auch die einzigen an der Wefer gelegenen Plate, wo ein Seemannsamt, alfo die Behörde, bei der die Anmufterung der Seeleute zu erfolgen hat, besteht.

Die Weser hat von jeher als einer der hauptsite der deut=
schen Reederei Bedeutung gehabt. Besonders bedeutend ist die Reederei des Wesergebiets im Verhältnis zu hamburg für die große Segelschiffahrt und für die Hochseesischerei, wo sie der hamburgischen gleichtommt, ja sie sogar übertrifft. Auch der Bremische Besitz an Seeleichtern, d. h. Schleppfähnen, welche von einem hasenplatz zum anderen, z. B. vom Rhein und der Ems zur Weser, von der Weser zur Elbe und

wohl noch weiter geschleppt werden - ein immer größere Bedeutung ge= winnender Schiffstyp -, ift größer als ber hamburgs: An Dampfichiffen befaß Bremen am 1. Januar 1901 303 ju 617 291 Bruttoregiftertonnen, Hamburg dagegen 485 zu 1186470 Bruttoregiftertonnen. Auch Hamburgs Dampferflotte ift somit an Zahl und Raumgehalt noch nicht doppelt fo groß wie die Bremens, mahrend der hamburgische Seeverkehr den Bremischen um mehr als bas breifache übertrifft. Die Bremische Reederei nimmt also eine bedeutendere Stellung ein, als es dem Bremischen Sandelsverkehr entsprechen wurde, eine Tatsache, die auf den regen feemannischen Geift ber Bevölkerung jurudzuführen ift. Die Reederei ift an den Schiffsverkehr nicht gebunden. Biele Schiffe feben ihren Beimathafen fast niemals. Auch die Anmusterungen von Seeleuten und namentlich die von unbefahrenen Schiffsjungen find im Wefergebiet von jeher im Berhältnis jum Sandelsverkehr bedeutender gewesen als im Elbgebiet. Reuerdings ift das Verhältnis, mas den feemannischen Nachwuchs anlangt, durch die Ginftellung dreier Schulschiffe noch mehr zu Gunften der Wefer verichoben worden.

Die folgenden Zahlen, die wir dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrgang 1902 entnehmen, werden dies noch klarer machen.

	Seeverkehr (1900) in 1000 Tonnen der angekommenen Schiffe	Bestand an Seeschiffen in Tonnenbr. 1. Januar 1901	Ungemufterte Bollmatrofen	Angemusterte Schiffsjungen
Hamburg und Cux= haven	7 970	1 443 976	9 078	948
haven	2 168	833 860	3 224	566
Zusammen	10 138	2 277 836	12 302	1514
Also in Prozenten in Hamburg in Bremen	°/ ₀ 78,6 21,4	^{0/0} 63,4 36,6	⁰ / ₀ 73,8 26,2	⁰ / ₀ 62,6 37,4

Um die Bedeutung der beiden Hansestäde für den deutschen Sees verkehr hervortreten zu laffen, fügen wir die entsprechenden Ziffern für das ganze Deutsche Reich hinzu:

Am geringsten ist also das Übergewicht der Hansestädte bei der Anmufterung von Schiffsjungen. Für diefe find die kleineren Bafen an der Oftfee, aber auch wegen der Fischerei die kleineren Blate an der Ems. Wefer und Elbe wichtig. Übrigens haben die Sanfestadte erft in den letten Jahren wieder eine größere Schiffsjungenzahl zu verzeichnen. In den fiebziger und achtziger Jahren wurden fie ichon allein von Bommern und Medlenburg weit übertroffen. Für die Jahre 1876-80 ergeben die Ziffern des Statistischen Sahrbuchs auf durchschnittlich jährlich 2448 angemufterte Schiffsjungen überhaupt nur 686 in Bremen und Samburg angemufterte, also etwa 28%. Reuerdings find die Anmufterungen in der Oftsee wegen des rapiden Berjalls der dortigen Reederei ftark jurudgegangen, während fie in den Sanfeftabten, namentlich auch infolge planmäßiger Bemühungen der Reeder, fich wefentlich gehoben haben. werden auf diese wichtige Frage im Abschnitt "Die Schiffsmannschaft" noch zurudkommen. Die früher auf ber Oftfee zuerst angemusterten Schiffsleute haben feit dem Rudgange der dortigen Reederei vielfach an der Elbe und Wefer unterzukommen gesucht und nehmen gur Beit bei der Bremischen Schiffsmannschaft der Bahl und Tüchtigkeit nach eine hervorragende Stellung ein.

Wohl in keinem Erwerbszweig haben die wirtschaftlichen Verhält= niffe eine so totale Beränderung erlitten, wie in der Reederei. Auch die Reederei des Wesergebiets wurde dadurch betroffen, aber in wesentlich anderer Weise als die der Oftsee. Zwar haben auch hier die tleinen und mittleren Segelschiffe (Schoner, Briggs usw.) einen fluchtartigen Rudjug angetreten, aber die großen holgernen, neuerdings borzugsweise eifernen Segler finden boch noch vielfach, fo namentlich nach der pacifischen Küste Amerikas und nach anderen Teilen der Welt, wo die Rohlen in folge Mangels an Rohlengruben das zwei- und dreijache des hiefigen Breifes toften, lohnende Frachten. Auch für die Beforderung von Tabak werden Segelschiffe gern verwandt, weil der Tabak auf diesen längeren Reisen einen erfahrungsgemäß ber Qualität fehr zuträglichen Fermentationsprozeß durchmacht. Einen icon erwähnten Segelichiffstup, der erst neuerdings große Bedeutung gewonnen hat, stellen die Seeleichter bar, die zwischen ben einzelnen Safen ber Nordsee und Oftsee hin- und hergeschleppt werden. Sie konnen im allgemeinen nur bei ruhigem Wetter fahren, zeichnen fich aber durch außerordentliche Lade= fähigkeit, verhältnismäßig geringen Tiefgang und geringe Bemannung aus. Immerhin ift die Segelschiffahrt der Weser, wenn sie sich auch tapfer zu behaupten fucht, doch gegenüber ber Dampfichiffahrt vollständig

Dampferflotte des Wefergebiets

Tabelle 2.

					_	
Reebereien		Fisch= ampfer		chlepp= impfer	ľ	ois 500 leg.T.
	Bahl	Reg.T.	3468	Neg.Z.	Bahl	Reg. Z.
Echlephichiffahrts-Ges. "Unterweser" Bugsier:Ges. "Union" OldenburgBortugis. Dampsschiffs-Reederei Geestemünder Herings- und Hochseri AttGes. Attien:Geseuscher "Atlantic" Deutschiften Setroleum-Ges. Norddeutsche Seefabelwerte Rickmers Reismühlen, Reederei u. Schiffd. AttGes. Melchers & Co. Joh. Stadtlander (Rabien & Stadtlander) J. Wieting. Ulb. Köhler H. Wurthmann U. M. H. Christiansen. C. C. H. Bosch Joh. Fr. Lampe J. W. Jacobs Joh. Fr. Lampe J. W. Jacobs Joh. Wilh. Herm. Siebert C. Kämps. H. Küngen & Co. Joh. Dietich F. Ulb. Perm. Siebert D. Niegen & Co. Joh. Dietich F. Ulb. Perm. Siebert D. Citzelb F. Alb. Hust D. Riegen & Co. Joh. Dietich F. Lamps D. Citzelb F. Albeiting F. Contester D. Andeling Fr. Suhren C. Chilling & Co. Reederei-Ges. "Die Schlei" P. F. Usmussen & Genossen				361 — ——————————————————————————————————	111 	2134
Zusammen	90	13 697	38	3634	27	8625

¹ Preußische Dampfer.

² Olbenburgische Dampfer.

am 1. Jannar 1901

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Segelichiffflotte des Wefergebiets

Reebereien	Fil	hlogger, Gewer Kutter	F	tutter, Lähne, jalken, Ruffs
	3ahl	Reg.T.	3ahl	¥eg.T.
			Br	emische
Nordbeutscher Lloyd. Bremen=Begesacker Fischerei=Ges. Deutsche Dampsschiffahrt&Ges. "Hansa". Schleppschissahrt&Ges. "Unterweser". Deutsche Dampsschicherei=Ges. "Nordsee". Reeberei "Bisurgi&".	20 — — —	 1573 		- - - -
D. H. Wätjen & Co	_		_	_
Siebenburg, Wendt & Co	_ _	_	_	_ _ _
D. Corbes & Co	 -	_	_ _	_
Frițe & Co	_	_	 	_ _
Klingenberg & Co	_	<u> </u>	_	<u> </u>
C. A. H. Witte	_	<i>-</i> <i>-</i>	_	_
Johann A. Brunken		_ _ _	 	_ _
Schramm & Co	-	_ _	-	_
Stiffer & Co	_	_	_	_
Ch. H. Dreher	_ _ _ 1 2		_ _ _ 2 1	- 179 70
3ufammen	23	1721	3	249

am 1. Januar 1901

Li Ga	ogger, Livten,		Ba	rten		m	oUjchiffe	e 1	eleichter	04	gejamt
ලේ	honer, riggs		er 1000 eg.T.		r 1000 leg.T.	201	o trituji i je		reigiet	Jus	
3ah[Reg. Z.	3ahl	Meg.Σ.	3abl	Neg.X.	3ahl	Meg. Z.	3ahl	Neg.T.	Zahl	¥eg.Z.
Seg	elschiffe	:									
	_	-		_	_	1	2581	79	22 825	80	25 406
-	_					-				20	1 573
-		-		<u> </u>				12	4 534	12	4 534
_		-		l —				21			7 949
-		-		l —	_	1	1 14 8		21 7 949 — — —		1 148
-				 	_	10	20 067	-		10	$20\ 067$
		4	3541	3	3599	11	22996	_		18	30 136
	_	i — i		—		8	16939	6	3 829	14	20 76 8
		-	_		_	6	9829	—		6	9829
_	_	_				4	9 281			4	9 2 81
		_			_	3	$6\ 206$				6206
	_	-	_	2	2994	3	4 809	—	_	5	7803
		_	_		_	3	6 609		_	3	6609
		<u> </u>		 	_	2	4 075	_		2	4075
	_	 		3	3 998	3	3 857			6	7855
_	_		_	3	4 034	2	3536			5	7 570
	_	1	835	3	4 229	2	3 178	_ _		6	8 242
_ _ _	_	_		l —	_	2	3 099			2	3099
_		_		3	3 713	_	_			3	3 713
-	_			1	1 340	2	2 881			3	4 221
_		1	757	2	2051		_	- -		3	2808
	_	—	_	1	1876		_	_			1876
_	_	_	_	1	1 432	—	_	_			1 432
_		 		1	1 384	5	8 781	_			10 165
_		-	_	-	_	1	1 478		_	1	1 478
_	_	<u> </u>	_	—	_	1	1 470	-	-	1	1 470
(_	-	_	—	_	1	1 420	—		1	1 420
_		1	947	—	_	<u> </u>		l –	_	1	947
_		1	836	—	—	-	_	l –		1	836
3	370	—	_	 –	_		_	—		3	370
3	426	_	_	l —	-	_	_	—	_	6	705
_		<u> </u>		_	_	_	_			3	118
6	796	8	6916	23	30 650	71	134 240	118	39 137	252	213 709
										21 *	

Reebereien	Fif	hlogger, Gewer Kutter	A Tj	tutter, tähne, alten, tuffs,
	3ah1	Reg.T.	3ah1	Reg.L.
		Oli	denbu	rgische
Elsflether Heringsfischerei, Att. Gef	11	955	I — !	_
C. H. H. Winters	_			_
ც. Ŭ. Šⴥiff			_	_
CI. D. G. Haye			_	_
Gerh. Gilers		_	-	
J. H. E. tom Dieck		_		
J. G. Lübten	- 1		-	
J. C. H. W. Nennaber		_		_
Gerd Bolte	—	_		
J. H. Ricolai	-		-	_
G. D. Köster	-		<u> </u>	
C. Paulsen	- 1	_	-	_
C. F. C. Tobias	-			
J. W. G. Hendorf	—	_		_
F. E. Schäffer		_	-	
H. D. F. Thyen	— ⁻	_	-	
Howards	<u> </u>	_		_
D. Oltmann	_		 	_
Andere Privatreeder (18)	_	_	13	889
Schiffer, zugleich Reeber	16	254	60	3163
3ufammen	27	1209	73	4052
			Pre	uķische
Joh. Wallenstein	_		 — !	_
W. Schuchmann	_	_	_	_
Schiffer, zugleich Reeber	5	139	12	59 8
Zusammen	5	139	12	598

ins hintertreffen geraten, eine auch für die Mannschaftsverhältnisse solgenschwere Tatjache.

Was die Betriebsform der Seefchiffahrt in rechtlicher Hinsicht anslangt, so ist die Partenreederei, welche in § 490—509 des Handelssgeschuchs geregelt ist, nur von ganz geringer Bedeutung. Sie besteht hauptsächlich noch bei Segelschiffen, namentlich bei solchen der Oldensburgischen Flotte, neuerdings auch bei Hochselschampfern. Gegenüber

(5a (5a	ogger, Lioten, Honer, riggs		Ba er 1000 leg.T.		r 1000 łeg.T.	n	oU jchiffe	See	·Leichter	In	≩gefamt
19ag	Reg. L.	3ahl	Reg.X.	3ab1	Reg. L.	3ab1	Reg. L.	.8ahl	Reg. L.	3ah1	Reg.A.
Seg	elfchiffe							•			
	l –	l —	_	I —		_	_	l — I	_	11	955
_	_	1	997	4	5 406	_	_	_	_	5	6 4 03
_	_	1	854	3	3 608	1	1690	-	_	5	6 152
_ _ _ _	-	2	1 843	2	2 527	1	1004		_	5	5 374
	-	4	2 908	2	2 162	!		<u> </u>	_	6	5 070
-	-	_	_	3	3 960	<u> </u>	_	 -		3	3 960
_	_	2	1 484	2	2 346		_			4	3 830
_	_	—	_	3	3 670	_	_			3	3 670
_	-	2	1 527	1	1 432	—		-	_	3	2959
_	_	1	617	2	2 133	- 1			-	3	2750
_	_	2	1 667	1	1 040	—			-	3	2 707
_	_	2	1 279	1	1 228	-	_		-	3	2507
2	722		_	1	1 351	_	-			3	2073
-	_	1	904	1	1 086	— j	_	-	_	2	1990
-	_	1	811	-		1	1117	— [_	2	1 928
3	765	-			_	_			<u> </u>	3	765
3	465	—	_		_			-	-	3	465
2	356	—	_	-	_	-			_	2	356
2	211	1	912	1	1 076	1	1051		_	18	4 139
1	109	<u> </u>	_				_	-		77	3 526
13	2628	20	15 803	27	33 025	4	4862	_	-	164	61 579
Seg	elfchiffe										
-	-				_	2	3595		-	2	3595
4	602	2	1191	_	_	-	_	_	_	6	1 793
2	67			_						19	804
6	669	2	1191	_	_	2	3595		_	27	6 192

der Aktiengesellschaft und den anderen handelsrechtlichen Gesellschaftssformen kommt sie kaum in Betracht und wird bei Segelschiffen, für die sie die vorwiegende Rechtssorm der Reederei bildete, kaum mehr neu errichtet. Die srüher häufigen hohen Gewinne sind hier jetzt sehr selten geworden. Bei weitem die wichtigste Betriebssorm ist die Aktiensgesellschaft. Sie herrscht bei der Dampsschiffahrt saft unumschränkt und dringt neuerdings auch in der Segelschiffahrt vor, wo die Herings

sischerei und der Verkehr mit Seeleichtern ganz in ihren händen sind. Im übrigen ist in der großen Bremischen Segelschiffahrt vorläufig die große handelsgeselschaft noch vorherrschend. Man kann das Verschwinden der alten Partenreederei, so notwendig es auch für die weitere Entwicklung war, in mancher hinsicht bedauern. Sie erleichterte es dem Kapitän, und unter Umständen auch der Schiffsmannschaft, sich an dem Gewinn ihrer Arbeit zu beteiligen. Fast immer war der Kapitän zugleich Gigentümer einer oder mehrerer Schiffsparten. Ein reines Gigentums-verhältnis des Kapitäns an dem Schiff kommt bei Dampsern der Weserslotte nicht vor. Bei Segelschiffen ist es hie und da vorhanden, aber nur bei kleinen Schiffen, zu deren Bau Verwandte und Freunde das Geld beigeschossen haben.

Im ganzen war der Kapitän Eigentümer bei 2 Bremischen, 16 Oldenburgischen und 5 Preußischen Fischewern und bei 73 der kleineren Frachtsahrzeuge (Kuffs, Tjalken, Kutter 1c.) Bei Schonern kam ein Eigentumsverhältnis des Kapitäns nur drei Mal vor und bei größeren Seglern der Weserslotte überhaupt nicht.

Rähere Auskunft über die Größe der einzelnen Reedereien und die gesamte Tonnage der ihnen gehörenden Schiffe giebt die Tabelle 2, die sich allerdings auf den Stand vom 1. Januar 1901 bezieht. Seitdem sind schon wieder mehrere kleinere Segelschiffreedereien verschwunden.

Laut dieser Tabelle ist nach der Tonnenzahl die größte Segelschiff= reederei die Firma D. H. Wätjen & Co. mit mehr als 30 000 Tonnen, Die drei nächstgrößten waren drei Aftiengesellschaften: der Norddeutsche Llond (vorzugsweise mit einem großen Beftande von Seeleichtern), die Aftiengesellschaft Ridmers, Reismühlen und die Reederei Vifurgis. Von der gesamten Tonnage der Segelschiffe (281 580 Tonnen brutto) gehörten 101 445, alfo rund 36 % den Aftiengesellschaften. Auf Schiffe, bei denen der Kapitan Reeder mar, entfielen nur 4448 Tonnen brutto, also etwas mehr als $1^{1/2}$ %. Von der gesamten Dampsertonnage (656 236 Tonnen brutto) entfielen dagegen auf die Aktiengesellschaften 642 929 Tonnen brutto (98 %); auf den Norddeutschen Lloyd allein 405 570 Tonnen brutto (61 %), auf die übrigen Reedereien nur 2 %. Seitdem hat fich bas Berhaltnis noch weiter zu Gunften ber Attiengefellschaften verschoben. Da nun die Bemannung der Dampferflotte, wie noch weiter unten gezeigt werden wird, die der Seglerflotte um das vierfache übertrifft, fo find für den Arbeitsmartt die Berhältniffe bei den Aftiengesellschaften vollständig maggebend und es wird meift genügen, diefe zu untersuchen. Für die Stadt Bremen tommen dabei hauptsächlich die

Reedereien Hansa, Argo und Neptun in Betracht, für Bremerhaven der Norddeutsche Llond, der seine Mannschaft dort anheuert.

Um den Rückgang der Segelschiffe zu kennzeichnen, seien noch folgende Zahlen aus dem Jahrbuch für Bremische Statistit angegeben:

Die Zahl der Schiffe der Weserflotte nach einzelnen Schiffsarten betrug:

	Dampfer	Vollschiffe	Barken	Briggs	Andere Segelschiffe
1857	5	82	154	77	194
1867	18	66	181	85	208
1877	65	65	197	65	127
1887	135	94	184	26	98
1897	306	75	106	8	238
1901	402	60	97	2	, 304

Tabelle 3.

Die Zunahme der "anderen" Segelschiffe ist die Folge der Entswicklung des schon erwähnten Seeleichterverkehrs.

Der Seeberufsgenoffenichaft gehörten an:

1. Jan.	Reeder	andere Betriebe	Segel aus Holz	lichiffe aus Eisen	Dampfschiffe, barunter Fisch= bampfer in ()
1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902	142 138 127 133 128 134 131 129 107 101 — 104 98 100 —	6 6 6 7 7 7 7 7 7 7	294 259 220 207 175 164 149 130 109 100 103 102 94 86 86	64 76 84 96 114 127 132 138 133 129 148 155 162 158 164	125 132 152 170 176 184 189 190 233 (64) 253 (78) 273 (91) 286 (95) 306 (96) 341 (91) 358 (91)

Labelle 4.

Unter diesen Schiffen besanden sich am 1. Januar 1902 9 hölzerne und 26 eiserne Heringslogger und 91 Fischdampfer. Die Abweichungen der Ziffern von den in Tabelle 3 für 1897 angesührten erklären sich dadurch, daß dort auch die den Regierungen und Behörden gehörenden Schiffe mit berücksichtigt sind.

Tabelle 5. Rentabilität ber Aftienreebereien.

	Grün-	Aftlen= tapital	Anleihe= Lapital							A	υiδ	Divibenbe	e n							1
	jahr	in Wia. Oct.		1886	1887	1888	1889	1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902	1891	1892	893 1	894 1	895 1	896 1	897	898	899	900	1 10	905
Nordbeutscher Aopb	1857	100	58,20	2	20	12	111/4	2	0	11/2		0	0	4	ت 	- 2	31/2	81/2	9	0
Deutlige Dampflichiffahrts- geleAflichaft "Hanfa". Dampffichiffahrtskafollichaft	1881	15	7,51	Stammlinie Afiat. Linie	nlinie Binie	16	16	$\frac{6}{5^{1/2}}$	$\frac{3^{1/2}}{4^{1/2}}$	m O	41/2	9	9	•	<u>∞</u>	14	14	14	o o	9
Land	1896	2	2,00	-	1	-	1	ł				-	1			9	9	∞	က	0
L'Reptun"	1873	3,5	2,885	ಬ	8/29	6	12	10	∞	9	9	131/3		11	10	12	6	12		20
Sajlepplatifahrtsgefellia. "Unterwefer"	1891	2	1	1	1	ŀ		1	$3^{1/4}$	0	31/2	က	2	ಞ			9	4		0
Reederei "Visurgis"	1897	1,95	0,5			-			-	1		1	-	1	0	∞		6		4
Atlantic	1891	1,15			1	1	1		1		1	1	1	-	<u> </u>	<u> </u>		<u>.</u>	<u> </u>	1
J. Tidemann & Co., Kont manditgefellsch. a. A.	1895	2,0	0,35		I	ŀ				-	1		4		81/4	∞	4	15	∞	œ
Oldenburg = Portugiehiche Dampfichiffs-Reederei	1882	1,4		ro	9	∞	15	11	∞	9	∞	2	10	14	15	16	82	15		12
Veurlige Vampfrigererge= fellschaft "Nordse"	1896	က		1			1		1	-		1	1			•	ب	5	9	10
Geeftemunder Herings u. Hochfeefischerei.	1898	1,5	1	1		l	1		ī							0	9		<u> </u>	0
eigefellschaft	1895	0,675	0,4		1			1	ı	ŀ	1		0	•	0	0	•	•		~٠
gefellfdaft	1896	0,4	1	1	1	ı	1	ŀ		1					0	0	•	•	•	4

Die Bahl ber zur Seeberufsgenoffenschaft gehörenden Reedereien hat also seit 14 Jahren um ein Drittel abgenommen, mahrend gleichzeitig die Tonnenzahl auf mehr als das Doppelte stieg. Dabei ift dieser Rückgang noch durch das Entstehen einer ganz neuen Art der tleinen Reederei, der Hochseefischerei mit Fischdampfern, aufgehalten worden Wir können also für die Weferschiffahrt behaupten, (17 Reedereien). daß die Aftiengesellschaft, d. h. der Großbetrieb, vollständig gefiegt hat. Namentlich bei der Dampfichiffahrt des Wesergebiets hat die kleine Reederei und damit der Schiffahrtbetrieb ohne feste Linien mit Schiffen, welche auf allen Weltmärkten zufällige günftige Frachtkonjunkturen auszunugen versuchen (sogenannten Tramp-Dampfern) nur eine ganz unbedeutende Stellung inne. Das Rückgrat der Seeschiffahrt find vielmehr die festen Linien der großen Attiengefellschaften, mas auch für die Berhältnisse der Schiffsmannschaft von der größten Bedeutung ist. Der Norddeutsche Lloyd bildet mit seinen ins Riefige angewachsenen Riederlagen und Werkstätten einen formlichen Staat im Staate.

Über die Rentabilität derjenigen Reedereien, welche die Form der Attiengesellschaft haben und ihre Ergebniffe regelmäßig veröffentlichen, gibt die nebenstehende Tabelle 5 Auskunft. Dort ift auch zu ersehen, wie hoch das augenblickliche Aftienkapital und die Obligationsschuld ber einzelnen Unternehmungen ift. Auf die finanziellen Berhältniffe näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Diefe Berhältniffe liegen überall fehr verschieden und es bedürfte einer weitausgreifenden Untersuchung, um fie erschöpfend darzustellen. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß alle Aftiengesellschaften reichliche Abschreibungen auf ihren Schiffsbestand machen, die fich auf etwa 5 % des Wertes stellen. Diefer Betrag hat im allgemeinen genügt, fo dag bei Berkaufen ber Buchwert meist wieder erreicht oder überschritten murde. Der Rorddeutsche Llond schreibt jährlich 20 % auf die Ausruftung und 5 % auf den Originaltoftenwert der Schiffe ab, außerdem wird die Balfte des 6 % überfteigenden Überschuffes einem fogenannten Erneuerungsfonds jugeführt. Die Versicherung hat der Norddeutsche Lloyd und nach ihm noch einige andere größere Reedereien felbst in die Sand genommen, er versichert feine Schiffe "in sich" und hat dazu besondere Fonds begründet Die übrigen Gesellschaften versichern bei Affeturanggesellschaften.

Über die Rentabilität der Partenreedereien laffen fich Angaben nicht machen, da fie bei jedem einzelnen Schiff und bei jeder Reise versschieden ift.

Die Mitreeder der Partenreederei (vgl. §§ 490-509 H. G. B.)

bilden eine Handelsgesellschaft besonderer Art. Ihre Rechte bestimmen sich nach der Größe ihrer Schiffsparten. Eine Bersicherung des Schiffes für gemeinsame Rechnung sindet im allgemeinen nicht statt. Es ist Sache des Reeders, seine Part zu versichern. Die Berechnung und Auszahlung des Gewinnes oder Umlegung des Berlustes ersolgt nach Beendigung der Reise, die naturgemäß von verschiedener Dauer sein kann. Es kann vorkommen, daß ein Schiff nach längerer gewinnsbringender Reise 50 und mehr Prozent abwirst, während bei der nächsten Reise Zuschüsse zu leisten sind. Die Gewinne der Partenreedereien lassen sich also mit denen der Attiengesellschaften nicht vergleichen, und eine Berechnung der Kentabilität des darin angelegten Kapitals ist kaum möglich.

Gesetzgebung in Bezug auf die Schiffahrt und rechtliche Stellung der Schiffsmannschaft.

Altere Gesetzebung. — Jetzige Bestimmungen über den Betrieb der Seeschiffahrt. — Bestimmungen über die Schiffsmannschaft. — Die Seemannsämter. — Bersicherung gegen Krankheit, Unsall und Invalidität. — Seeberussgenoffenschaft.

Obgleich sich die vorliegende Arbeit hauptsächlich mit der Lage der Seeleute in sozialer Hinsicht und insbesondere mit ihrer Lage im Weserzgebiete im Gegensatz zu der in den übrigen Teilen Deutschlands zu besichäftigen hat, so lassen sich doch einige Aussührungen über die Rechtslage nicht umgehen. Es handelt sich vielsach um Sonderbestimmungen, die von den Bestimmungen über den sonstigen Gewerbebetrieb und über die gewerblichen Arbeiter abweichen. Auch hat die Gesetzebung auf diesen Zweig des Wirtschaftslebens in der letzen Zeit immer größeren Einsluß gewonnen, so daß sich die tatsächlichen Berhältnisse ohne stete Bezugnahme auf ihre rechtliche Grundlage nicht darstellen lassen. Hierzukommt, daß gerade hier eine weitreichende Autonomie der Bundesstaaten bestanden hat und zum Teil noch besteht, so daß auch die gesetzlichen Bestimmungen, die auf Schiffahrt und Schiffsmannschaft Anwendung sinden, in den einzelnen Küstengebieten Deutschlands voneinander absweichen.

Selbstwerständlich kann es sich nur um eine Darstellung der in sozialpolitischer hinficht wichtigsten Bestimmungen handeln. Auf Bollständigkeit machen die solgenden Aussührungen keinen Anspruch.

Altere Gesetzung. Bis zur Errichtung des Rordbeutschen Bundes bestanden allgemeine Bestimmungen über die hier in Frage kommenden Berhältnisse mit Ausnahme derjenigen des handelsgesethuches

nicht. Die einzelnen Bundesstaaten, und darunter auch Bremen, hatten eigene, fehr entwidelte Seegefetgebungen , insbefondere in Bezug auf bie Schiffsmannschaft. Für Bremen tommt bier namentlich die "Obrigkeitliche Berordnung, die Pflichten und Rechte ber auf Bremischen Schiffen fahrenden Seeleute und die Mufterrolle betreffend" (publiziert am 15. November 1852) in Betracht. In diefer Berordnung finden wir ichon die meiften jum Schute ber Seeleute und jur Aufrechterhaltung ber Ordnung und Disgiplin erlaffenen Beftimmungen der fpateren Seemannsordnung wieder. Eine besondere Fürsorge ließ der Bremische Staat der Heranziehung eines geeigneten seemännischen Nachwuchses an= gedeihen. Mehrere Gefete, julett die (im Jahre 1873 endgültig aufgehobene) "Obrigkeitliche Berordnung, die Bemannung Bremischer Geeichiffe betreffend" vom 12. Ottober 1868, bestimmten, bag jedes Seefchiff von einer gemiffen Broge einen bis brei Schiffsjungen mitzunehmen habe. Geschah bas nicht, obgleich Schiffsjungen vorhanden maren, fo hatte ber Wafferschout die Aussertigung der Mufterrolle zu verweigern. Auch das Auswandererwefen ift durch zahlreiche Gesetze geregelt worden (fo namentlich durch die revidierte Berordnung über die Beforderung von Schiffspaffagieren nach außerbeutschen Ländern vom 9. Mai 1866). Auch in Diefen Gesehen befinden fich Bestimmungen, die den Schut der Mannschaft und Paffagiere bezwecken.

Jegige Bestimmungen über den Betrieb der Sees schiffahrt. Der Art. 4 der Reichsversaffung unterstellt der Beaufsichtigung von seiten des Reiches und der Gesetzgebung desselben

in Nr. 1: die Bestimmungen über den Gewerbebetrieb, dess gleichen über die Rolonisation und die Auswanderung nach außerdeutschen Ländern;

in Ar. 7: die Organisation eines gemeinsamen Schutzes des deutschen Handels im Auslande, der deutschen Schiffahrt und ihrer Flagge zur See und Anordnung gemeinsamer konsularischer Vertretung, welche vom Reiche ausgestattet wird.

Rach Art. 54 bilden serner die Kaufsahrteischiffe der Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine, und das Reich hat das Bersahren über die Ermittelung der Ladungsfähigkeit, die Ausstellung der Meßbriefe und Schiffszertifikate zu regeln und die Bedingungen sestzustellen, von denen die Erlaubnis zur Führung eines Schiffes abhängig ist.

Durch Gesetz vom 3. März 1873 wurde sodann die Kompetenz des Reiches auch auf die Serschiffahrtszeichen (Leuchtseuer, Tonnen, Baken und sonstigen Tagesmarken) ausgedehnt.

Nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundstäten bestanden die Gesetze der Einzelstaaten auch in den im Art. 4 der Reichsversassung aufgesührten Rechtsgebieten sort, solange keine reichsgesetzliche Regelung ersolgte. Eine solche hatte das gesamte Gebiet des Gewerberechts, dem auch der Schiffahrtsbetrieb angehört, in der Gewerbeordnung gesunden. Mithin war seitdem die Gesetzgebung über den Betrieb der Schiffahrt der Kompetenz der Einzelstaaten entzogen. Doch sand die Gewerbeordnung nach § 6 auf die Fischerei, auf den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und Auswanderungsagenten und auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf den Seeschiffen keine Answendung. Hier blieben also auch die erwähnten Bremischen Gesetze in Gültigkeit, bis sie durch das Inkrastreten der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 und des Gesetzs über das Auswanderungswesen vom 9. Mai 1897 ihre Geltung verloren.

Von den Bestimmungen der Reichsgesetze, die sich auf die Regelung des Schiffahrtsbetriebes beziehen, sind insbesondere folgende hervorzusheben:

Der § 31 der Gewerbeordnung bestimmt, daß sich Seeschiffer, Steuerleute, Maschinisten auf Seedampsichiffen und Booten über ihre Besähigung zu diesem Beruse ausweisen müssen. Demgemäß sind aussührliche Bestimmungen über das Besähigungszeugnis und die Prüsung dieser Schiffsossiziere erlassen, die teilweise auch Anordnungen darüber enthalten, in welcher Zahl sie auf den einzelnen Arten von Schiffen vertreten sein müssen. Der § 4 der neuen S.D. besagt serner ganz allgemein, daß der Bundesrat Bestimmungen zu erlassen hat über die Zahl und Art der Schiffsossiziere, mit denen die Schiffe zu besetzen sind, sowie über den Grad der Besähigungszeugnisse, den der Kapitän und die Schiffsossiziere besigen müssen. Die Besstimmungen sind am 16. Juni 1903 in der Besanntmachung, bestressend die Besetzung der Kaussahrteischisse mit Kapiztänen und Schiffsossizieren, erlassen worden?.

¹ Bgl. § 15 ber Bekanntmachung, "betr. den Nachweis der Befähigung als Seefchiffer und Seefteuermann" vom 6. Aug. 1887, wonach der Schiffer auf großer Fahrt mit Schiffen über 250 cbm nicht ohne Steuermann fahren darf; § 4 der Bekanntm. "betr. die Zulassung zur Führung von Hochseefischereisahrzeugen in kleiner und in der Jelanbart" vom 15. Juni 1888; § 7 der Bekanntm. über den Beschäftigungsnachweis und die Prüfung von Seemaschinisten vom 26. Juli 1891 usw., ferner Bekanntm. vom 10. Febr. 1899, vom 2. Dez. 1885, vom 19. Juli 1890 usw.

² Beim Abschluß der Arbeit lag die Bekanntmachung noch nicht vor, konnte also auch in dem hier und später (S. 358, 361 ff.) Angeführten nicht berücksichtigt

Ferner find hier die Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Einrichtung und Prufung von Dampfteffeln zu erwähnen.

Eingehende Borichriften über die Sicherheitseinrichtungen der Schiffe enthält nach dem Borgang ber Landesgesetze (f. oben) das Reichsgesetz über bas Auswanderungswesen. hier ift insbesondere für den Unternehmer und Führer des Schiffes in § 33 die Berpflichtung feftgeset, bafür Sorge ju tragen, daß bas Schiff, mit welchem bie Auswanderer befordert werden follen, für die beabsichtigte Reise völlig feetüchtig, porfchriftsmäßig eingerichtet, ausgeruftet und verproviantiert ift. Der § 34 sagt ferner, daß jedes Auswandererschiff vor dem Antritt der Reise einer Untersuchung über die Seetuchtigkeit, Ginrichtung, Ausruftung und Berproviantierung burch amtliche von den Landesregierungen ju bestellende Befichtiger unterliege, ber § 36, daß der Bundesrat Borschriften über die Beschaffenheit, Ginrichtung, Ausruftung und Berproviantierung ber Auswandererschiffe erlaffe. Die Durchführung biefer Borfchriften ift durch Strafandrohung gefichert, das Reich übt die Aufficht in den hafenorten durch einen Rommiffar für das Auswandererwefen aus. Die Bestimmungen gelten jedoch nur für Auswandererschiffe, b. h. folche nach außereuropaischen Bafen bestimmte Seeschiffe, mit denen, abgefeben von den Rajutspaffagieren, mindeftens fünfundzwanzig Berfonen befördert werden.

Schiffsbesichtiger sind in Bremen die der Behörde für das Ausswanderungswesen unterstehenden Schiffs- und Proviantbesichtiger, deren Dienst durch die ausführliche Anweisung vom 12. Mai 1896 geregelt ift.

Ahnliche ausstührliche Bestimmungen für die übrigen Seeschiffe sind nicht vorhanden. Die Aussicht über Seetüchtigkeit, Bemannung, Ausstüftung und Berproviantierung der Schiffe ist vielmehr im allgemeinen der privaten Fürsorge überlassen, die sich hierin allerdings von jeher bestonders wirksam erwiesen hat. Das selbstverständliche Interesse, welches der Reeder am sicheren Betriebe der Schiffahrt hat, wird durch die Gesetzgebung noch dadurch gesteigert, daß eine umfassende zivilrechtliche Haftung des Reeders besteht und zwar nach § 485 des Handelsgesetzbuchs eine Haftung für jeden Schaden, den eine Person der Schiffsbesatung einem

werden. Sie regelt die Frage erschöpfend, indem sie für jede der 5 von ihr aufgestellten Fahrtarten (Nahfahrt [in Watten, Flußmündungen usw.], Küsten fahrt, kleine, mittlere und große Fahrt) je nach der Größe und Beschaffenheit des Schiffs und dem Zweck (Passagiersahrt mit mindestens 10 Passagieren usw.), den! Beschäfigungsgrad der Kapitäne und Zahl und Besähigungsgrad der Offiziere (Steuersleute und Maschinisten) sessiest.

Dritten durch ihr Berschulden in Ausübung ihrer Dienstwerrichtungen zusügt. Noch wirtsamer haben zu Gunsten der Betriebssicherheit die noch zu erwähnenden Schiffsklassississinstitute und die Seeberufsgenossensschaft eingegriffen.

Das Tehlen allgemeiner Auffichtsbestimmungen, wie fie die Gewerbeordnung für gewerbliche Anlagen enthält, konnte befremden, wenn es nicht in der eigentümlichen Natur des Seeschiffahrtsbetriebes und namentlich in dem Umstande seine Erklärung fände, daß das Seefchiff im allgemeinen keine Gefahren für das übrige Publikum bietet und daß die Mannschaft und insbesondere der Kapitan, der zugleich der erste Sachverständige ift, selbst das Hauptinteresse an der Sicherheit der Seeschiffe haben und im ftande find, es zu betätigen. In diefer Beziehung bestimmte schon der § 47 der alten (§ 58 der neuen S.D.), daß bas Seemannsamt, wenn ein Schiffsoffizier ober brei Schiffsleute Beschwerde erheben, daß das Schiff nicht seetuchtig ober nicht gehörig verproviantiert sei, mit moglichster Beschleunigung eine Untersuchung des Schiffes ober des Proviants au veranlaffen und für Abhilfe etwa gerechtfertigter Beschwerden zu forgen habe. Wiffentlich unrichtige oder leichtfertige, auf unwahre Behauptungen gestütte Beschwerden dieser Art sind unter Strafe gestellt. Nach § 99 ber neuen S.D. kann fich ferner jeder Schiffsmann über mangelhafte Seetüchtigfeit des Schiffes ober Mangel bes Proviants beschweren und diefe Beschwerde muß ins Schiffstagebuch eingetragen und dem Beschwerde. führer auf Verlangen eine Abschrift erteilt werben. Somit ist die Moglichkeit einer Kontrolle der Seetüchtigkeit durch die Schiffsmannschaft selbst, b. h. die baran in erfter Linie Intereffierten und Sachkundigen, gemährleiftet. Die Bestimmung steht keineswegs nur auf dem Babier, sondern hat fowohl in Bremen wie in Bremerhaven mehrfach jur Befichtigung einzelner Schiffe geführt. Wie mir der Bremische Wasserschout mitteilte, hat fich bei Beschwerden über den Proviant ftets deren Saltlofigkeit herausgestellt, dagegen haben Beschwerden über mangelnde Seetüchtigkeit in Bremerhaven dazu geführt, daß der Kapitan veranlagt wurde, die vorhandenen Mängel (Undichtigkeit des Segelschiffs, um das es fich handelte) Dag man bei Auswanderungsichiffen ichon früh eine staatliche Kontrolle für erforderlich hielt, erklärt sich dadurch, daß die Auswanderer die Möglichkeit einer vorherigen Brufung nicht haben und daher das Eintreten des Staats zu ihrem Schutze gerechtsertigt ift. Bekanntlich waren in den Ansangsstadien der Massenbesörderung um die Mitte des vorigen Jahrhunderts Fälle rudfichtslofer Ausbeutung nicht selten. Bremen war einer der erften Staaten, der gesetzgeberisch zu Gunften der Auswanderer eingriff.

Bei der Beratung der neuen Seemannsordnung beschloß die erste Kommission, den Erlaß eines Gesetzes zu empsehlen, durch das dem Staate ganz allgemein die Aufsicht über die Seetüchtigkeit, Bemannung und Berproviantierung der Seeschiffe übertragen werden sollte. Der Beschluß gelangte jedoch insolge des Schlusses der Session nicht vor das Plenum des Reichstags. Bon seiten der Reichsregierung wurde ein entsprechender Antrag nicht gestellt. Man wird sich aber wohl der Einrichtung einer, etwa dem englischen borad of trade entsprechenden, Reichsbehörde mit der Zeit nicht entziehen können, da die Gesesgebung (auch die neue Seemannssordnung) dem Reich immer größere Besugnisse in Bezug auf die Seesschissfahrt zuweist. Freilich stehen einer solchen Regelung manche staatszrechtliche Bedenken gegenüber. Insbesondere müßte den Hansestädten bei der ausschlaggebenden Bedeutung ihrer Schissahrt ein entsprechender Einssluß gesichert bleiben.

Die Durchführung und Sandhabung der reichsgesetlichen Beftimmungen über die Seeschiffahrt ift nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsähen Sache der Einzelstaaten, soweit nicht die Oberaufsicht des Reichs und, wie bei der Beauffichtigung der Auswandererschiffe, besondere vom Reich bestellte Organe in Frage kommen. Die Einzelstaaten und namentlich Bremen, haben denn auch manche Einrichtungen getroffen, die der Ordnung und Beaufsichtigung des Schiffsverkehrs und damit direkt ober indirekt auch der Schiffsmannschaft dienen. Dahin gehört z. B. die Beftellung des hafenmeifters, des hajeninfpektors, des hafenarates. Der hafeninspektor hat die gehörige Beschaffenheit der Löschund Ladeeinrichtungen, der Landungsftege ju prufen und etwaige Dißftände abzustellen. Da Mängel in diefen Ginrichtungen häufig Unfälle verursachen, so ist die Tätigkeit des Hafeninspektors auch für die Schiffsmannschaft von Interesse, wenn sie auch in europäischen Safen nur felten an dem Laden felbst Teil nimmt. Ahnliches gilt natürlich von allen Anordnungen des hafenmeifters und des hafeninspettors, die fich auf bie Sicherung bes Bertehrs im Safen erftreden.

Für die gesundheitliche Kontrolle der Schiffe sind zwei Bremische Berordnungen (vom 21. Aug. 1900 und vom 19. Jan. 1901) von Besteutung. Sie unterwersen zunächst alle Seeschiffe der gesundheitlichen Kontrolle des Hasenarztes und bestimmen, daß den Gesundheitsbeamten der Zutritt zu jedem Schiffsraum zu gestatten, jede Auskunst unter eventueller Borlage der Schiffspapiere zu erteilen ist. Kein Schiffer, Offizier oder Schiffsmann darf das Schiff verlassen, bevor die erste gesundheitspolizeiliche Kontrolle stattgesunden hat. Diese geschieht für Bremen auf

bem Schiffe, bevor es in den hafen eingelaufen ift, durch mehrere Sanitätsbeamte, die jeden Mann forperlich (unter Entblogen des Oberforpers) zu untersuchen haben. Bei Schiffen, die einen Arzt an Bord haben, fällt diefe Rontrolle fort. Gine noch weitere Befugnis gibt bem Safenarzt die Berordnung vom 19. Januar 1901, indem fie allgemein bestimmt, daß er besugt ift, alle Magregeln an Bord, welche ihm im Intereffe ber öffentlichen Gefundheitspflege erforderlich erscheinen, anguordnen und erforderlichen Falls mit Silfe der hafenpolizei ausführen zu laffen. Dahin gehören außer Rolierungen, Desinfektionen ufm. auch alle Anordnungen in Bezug auf Instandhaltung und Sauberkeit, Bentilation, Beizung und Ginrichtung ber Mannschaftsräume, auf die Gute bes Proviants und des Trinfmaffers, sowie auf die Aborteinrichtungen. Namentlich die letteren Bestimmungen geben dem hafenarzt eine weitreichende Bollmacht, vermöge deren er ju Gunften ber Schiffsmannichaft eingreifen tann. Wichtig find auch feine Sahresberichte, in benen er berpflichtet ift, auf etwa hervorgetretene Mängel in Bezug auf die fanitaren Verhältniffe der Schiffe hinzuweisen.

Wir wenden uns nun der Besprechung der schon erwähnten beiden Institute zu, die für die Sicherheit der Seeschiffahrt eine außerordentliche Bedeutung gewonnen haben, der Schiffsklassistationsinstitute und der Seeberussgenossenschaft.

Die Schiffsklassistationsinstitute verleihen den Seeschiffen eine bestimmte Klasse, nach der sich die Versicherungsgesellschaften in der Höhe ihrer Prämien richten. Für diese Klassen stellen sie bestimmte Normen auf, beaufsichtigen deren Durchsührung meist schon beim Bau der Schiffe und stellen auch weiter sortlausend, insbesondere nach jedem Unsall, sest, ob das Schiff den in den einzelnen Klassen gestellten Ansforderungen noch genügt oder in der Klasse herabgesetzt werden muß. Der Beaufsichtigung dieser Klassissiassinstitute können sich die Schiffseigentümer nicht entziehen, weil sie die Voraussetzung sür die unentbehrsliche Seeversicherung bildet. Die Institute haben zweisellos einen ungemein bedeutsamen Einsluß auf die Vervollkommnung des Schiffsbaus in sichersheitstechnischer Beziehung ausgeübt.

Roch wichtiger ist neuerdings die Seeberussgenoffenschaft geworden. Nach § 118 des jett gültigen Seeunsallversicherungsgesetzes (Fassung vom 30. Mai 1900) ist die Genofsenschaft besugt und kann im Aufsichtswege dazu angehalten werden, Borschriften über Einrichtungen und Anordnungen zur Berhütung von Unfällen oder über zu beschaffende Ausrüstungsgegenstände der Fahrzeuge zu erlassen

und die Zuwiderhandelnden mit Gelbstrafen bis ju 1000 Mt. oder mit der Ginschätzung in eine höhere Rlaffe des Gefahrentarifs (eventuell mit Buschlägen bis zum doppelten Betrag ihrer Beiträge) zu bedrohen. Sie tann neben dem Reeder auch den Schiffsführer für verantwortlich erflären und ihm für jede Rachläffigkeit Geldstrafen bis zu 100 Mk. androben. Bei der Beratung und Beschluffaffung über die zu erlaffenden Borichriften hat der Genoffenschaftsborftand Bertreter der Berficherten mit vollem Stimmrecht und in gleicher Zahl wie die beteiligten Vorstandsmitglieder augugiehen (§ 119). Die Bertreter der Arbeiter werden aus den Beifigern der Schiedsgerichte durch das Los berufen (§ 120). Unfallverhütungsvorschriften bedürfen der Genehmigung des Reichsversicherungsamts. Die Genoffenschaft ift verpflichtet, für die Durchführung der erlaffenen Unfallverhütungsvorschriften Sorge zu tragen. Sie ift bejugt, die Durchführung durch technische Aufsichtsbeamte zu übermachen, benen die Reeber und die Schiffsführer ben Butritt zu ben Fahrzeugen zu geftatten haben und benen fie alle Schiffspapiere und Liften vorlegen muffen. Die Genoffenschaft unterliegt in Bezug auf die Befolgung des Gefetes der Aufficht des Reichsversicherungsamts, das fich alle Bücher, Belege und Korrefpondenzen vorlegen laffen kann (§ 127).

Auf Grund dieser Bestimmungen hat die Seeberufsgenossenschaft sehr eingehende Unsallverhütungsvorschriften erlassen. Auch hat sie von der Ermächtigung des Gesehes, bei Zuwiderhandlungen sowohl für die Reeder wie für den Schiffssührer Strasen sestzusehen, Gebrauch gemacht (§ 93 der Unsallverhütungsvorschriften für Segelschiffe, § 103 derzenigen für Dampfer). Reuerdings wird auch die Einführung der vielumstrittenen Tiefladelinie geplant.

Beftimmungen über die Schiffsmannschaft. Wie bereits hervorgehoben wurde, finden die Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen keine Answendung (§ 6 dieses Gesetes). Diese haben eine umsassende reichzgesetzliche Regelung in der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 gesunden, an deren Stelle mit dem 1. April dieses Jahres die neue Seesmannsordnung vom 2. Juni 1902 getreten ist. Die Landesgesetzgebung kam nach der früheren S.D. nur noch insosern in Betracht, als der § 45 den Erlaß von Bestimmungen über die Kost, das Logis und die mitzunehmenden Heilmittel den Landesregierungen überließ. Nach § 56 der neuen S.D. verbleibt den Landesregierungen nur noch die Besstimmung über die Kost, im übrigen beschließt jedoch über diese Bershältnisse sowie über die Einrichtung von Wasch; und Baderäumen und Schristen CIV 1. — Seeschissetzt III 1.

Aborten an Bord der Bundesrat. Die Anordnungen des Bundesrats waren bei Absassiung der vorliegenden Schrift noch nicht erlassen. In Aussührung des § 45 der S.O. sind sür Bremen die Berordnung betr. Beköstigung und Logisraum der Mannschaft auf den Seeschiffen vom 15. März 1873 und die Verordnung betreffend Vorschriften über die Ausrüstung der Kaufsahrteischiffe mit Hilsmitteln zur Krankenpslege und die Mitnahme von Schiffsärzten vom 7. Dezember 1898 ergangen (vergl. auch Verordnung vom 17. März 1889 und Bekanntmachung vom 29. März 1899). Die Verordnung schreibt die Mitnahme und regelmäßige Prüfung bestimmter Arzneimittel vor und bestimmt, daß auf Schiffen mit mehr als 50 Reisenden oder insgesamt 100 Personen ein in Deutschland approbierter Arzt mitgenommen werden muß.

Reben der Seemannsordnung finden auf die Verhältniffe der Schiffsmannschaft natürlich noch alle übrigen Bestimmungen der Reichsgesetz über den Dienstvertrag, so insbesondere die des Bürgerlichen Gesetzuches und die des Gesetzs über die Beschlagnahme des Dienstlohns zc. Answendung.

Als Rebengefete ber Seemannsordnung fann man das Befet betr. die Verpflichtung der Rauffahrteischiffe zur Mitnahme heim zuschaffender Seeleute vom Jahre 1872 (jezige Fassung vom 2. Juni 1902) und bas neu erlaffene Befet betr. Die Stellenvermittelung für Schiffsleute vom 2. Juni 1902 bezeichnen. Diefe Gefete regeln zwei ber wichtigften Angelegenheiten des feemannischen Lebens. Das erftere entspricht etwa dem Unterstützungswohnsitgesetz und fest allgemein fest. wie die Burudbeforderung hilfsbedurftiger beutscher Seeleute in ihre Beimat erfolgen foll. Der leitende Bedante des Gefetes, der auch ahn= lichen Bremischen Gesetzen früherer Zeit zu Grunde lag, ift ber, daß fein Seemann hilfsbedurftig und ichuglos im Auslande gurudbleiben foll (vergl. auch § 83 ber S.D.). Er wird in die Beimat gurud. befördert und die Entschädigung dafür wird junachst für Rechnung des Reichs vom Seemannsamte des Bestimmungshafens ausbezahlt. Berschiedene Berträge mit auswärtigen Staaten (Großbritannien, Frantreich zc.) beziehen fich auf den Fall, wo ein deutscher Seemann auf einem fremden Schiffe gefahren ift und in einem dritten Staate hilfsbedürftig jurudbleibt. In diefem Falle foll der Staat, beffen Flagge das Schiff führt, zur Unterstützung oder Zurudschaffung in die Beimat verpflichtet fein.

Die Seemannsordnung ist fast genau 30 Jahre lang uns verändert geblieben, aber neuerdings einer umfassenden Umarbeitung

unterzogen worden, die eine wesentliche Befferstellung ber Seeleute in tatfächlicher und rechtlicher Beziehung zur Folge haben wird. Der für bie vorliegende Bearbeitung gewählte Zeitraum ift infofern ungunftig, als er noch gang im Bereiche ber alten S. D. liegt und die durch die neue geschaffenen Buftande nicht berücksichtigen tann. Die Aufjaffung der alten Ruftande fteht aber bei ben Beteiligten, insbefondere bei den Seeleuten, noch unter dem Banne bes alten Gefetes und unter dem der lebhaften Agitation, welche bei Gelegenheit feiner Beratung entfaltet wurde. Es kann aber nicht unsere Aufgabe fein, alle biejenigen Beschwerden, die zur Zeit der Beratung des Gesetzes erhoben worden find, und die in dem Gesetze eine Berudfichtigung gefunden haben, hier noch einmal zu wiederholen. Eine folche Wiederholung ift namentlich deshalb entbehrlich, weil die neue Seemannsordnung den fehr weitgehenden, in teinem sonstigen Geset so allgemein vertretenen Grundsat an die Spite geftellt hat, daß ihre Bestimmungen (abgesehen bon wenigen, die nicht au Ungunften der Schiffsleute in Betracht kommen konnen) der Abänderung durch Vertrag entzogen find. Beschwerden, die ihre Berücksichtigung im Gesetz gesunden haben und durch Bestimmungen darin abgeftellt worden find, können somit niemals wieder auftauchen. werden daher nur turg geftreift werden, soweit es der Bang der Unterfuchung angezeigt erscheinen läßt.

Wir bringen im folgenden die wichtigsten Bestimmungen nach der mit dem 1. April 1903 in Kraft getretenen neuen Seemannsordnung zur Darstellung:

Jeder Schiffsmann muß junachst ein Seefahrtsbuch besigen, das von einem Seemannsamt auszustellen ift. Das Seefahrtsbuch enthält Angaben über Ramen, Geburtsort, Alter, Charge, Militarverhaltniffe, Dienstverhältniffe zc. und dient auch jum Nachweis für die Beiträge jur Invalidenversicherung. Beugnisse dürfen darin nicht eingetragen werben. Ohne ein solches Seefahrtsbuch barf auf beutschen Schiffen im Inlande feine Anmufterung erfolgen. Bei glaubhaft gemachtem Verluft wird ein neues ausgestellt. Während ber Dauer bes Dienftverhaltniffes hat der Rapitan das Seejahrtsbuch in Verwahrung. Der Vertragsschluß erfolgt durch den Beuervertrag, für den schriftliche Form nicht borgeschrieben ift. Doch hat nach der neuen S. D. der Rapitan einen Heuerschein (§ 27, 114 Nr. 2) auszustellen. Regelmäßig erfolgt die Anheuerung durch Bermittlung eines heuerbases oder eines heuerbureaus. Es liegt bas in ber Ratur ber Sache, weil ber Schiffsmann unmöglich auf den zum Teil auf der Reede liegenden Schiffen nach-

fragen und der Kapitän die Ergänzung und Zusammensetzung der Mannsschaften nicht dem Zusall überlassen kann. Mit dem Heuerwesen haben sich zeitweilig bedenkliche Mißstände verknüpft, die durch das Gesetz, betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute vom 2. Juni 1902 und durch die Einrichtung der Heuerbureaus an der Weser zum größten Teil beseitigt sind. Es wird darauf in dem Kapitel "Anheuerung" näher einzugehen sein.

Zwischen die Anheuerung und den eigentlichen Dienstantritt schiebt sich nun noch die Anmusterung, die Berlautbarung des Heuervertrages von dem Seemannsamt, von dem die Musterrolle auszussertigen ist. Sie muß die sämtlichen Bertragsbedingungen und die Namen sämtlicher Bertragschließenden enthalten, das Gesetz schreibt einen gewissen Minimalinhalt vor. Das Seemannsamt hat die Anmusterung in dem Seesahrtsbuch zu vermerken, das nunmehr der Kapitän oder ein Stellvertreter an sich nimmt. In ähnlicher Weise muß auch die Besendigung des Dienstverhältnisses von dem Seemannsamt verlautbart und im Seemannsbuch vermerkt werden (Abmusterung). Läßt sich die Musterung nicht vor dem Dienstantritt bewerkstelligen, so muß sie alssbald bei dem nächsten Seemannsamt nachgeholt werden.

Zwischen Anmusterung und Dienstantritt lag früher meist ein Zeitzaum von mehreren Tagen, den der Schiffsmann dazu benutte, um seine Angelegenheiten zu ordnen, seine Familie zu besuchen zc. Die neue S.D. enthält jedoch, abweichend von der früheren, die Bestimmung, daß die Heuer vom Tage der Anmusterung, nicht von dem des Diensteantrittes an zu zahlen ist. Insolgedessen wird die Anmusterung jetzt voraussichtlich sast nur noch an dem Tage vorgenommen werden, wo das Schiff in See geht. Mit der Anmusterung beginnt sür den Schiffsmann die Verpstlichtung, sich mit seinen Sachen an Vord einzusinden und Schiffsdienste zu leisten. Entzieht er sich dieser Verpstlichtung vor dem Dienstantritt oder auch während der Dauer des Vertragsverhältznisses, so kann er von der Ortspolizeibehörde, auch in sremden Häsen, zwangsweise an das Schiff zurückgebracht werden und macht sich strasbar.

Berpflichtet ist der Schiffsmann, allen Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsofsiziere und seiner sonstigen Vorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für sein Schiff
und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, sowohl an Bord
des Schiffes, in dessen Booten, in Leichtersahrzeugen und auf dem
Lande, unter gewöhnlichen Umständen und unter Havarie (§ 34). Er
darf das Schiff ohne Erlaubnis nicht verlassen, diese darf ihm aber in

einem Hafen des Reichsgebietes in seiner dienststreien Zeit ohne triftigen Grund bei Strafe (§ 114, Nr. 5) nicht verweigert werden. Auf die Bestimmungen über Verteilung der Arbeit und Arbeitszeit wird in dem Abschnitt "Arbeitszeit" noch näher einzugehen sein.

Die Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord ist durch eine Reihe besonderer Vorschriften gesichert (§§ 84-92 der neuen S. D.). Der Schiffsmann unterliegt banach ber Disziplinargewalt bes Rapitans, beren Ausübung nur auf ben erften Offizier bes Decksbienftes und ben erften Offizier bes Maschinendienstes übertragen werben fann. Undere Borgefette haben alfo feine Strafgewalt. Beld= bugen, Roftschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Ginsperrung und körperliche Züchtigung dürfen jedoch zur Aufrechterhaltung der Ordnung und gur Sicherung bes Dienstes weber als Strafe berhangt noch als Zwangsmittel angewendet werden. Auch das im Regierungs= entwurf noch vorgesehene Recht der Züchtigung von Schiffsjungen als Erziehungsmittel ift aufgehoben worden. Dagegen ift ber Kapitan bei Widersetlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorfam zur Anwendung aller Mittel (also auch der Züchtigung zc.) befugt, welche erforderlich find, um feinen Befehlen Gehorfam zu verschaffen. Jeder Schiffsmann ift bei Strafe verpflichtet, dem Rapitan bei Widerfeglichkeit Beistand zu leiften.

Berechtigt ift ber Schiffsmann zunächst zum Empfang ber bereinbarten Beuer, auch hat er, wenn nicht Selbstbeköstigung ausgemacht ift, Befoftigung und Logisraum (bagegen teine Betten, Diefe muß er felbst mitbringen) zu fordern. Kost und Logis muffen ihm nach der neuen Seemannsordnung bom Dienstantritt bis jur Abmusterung, nur wenn diese nicht ohne Bergogerung der Reise ausführbar ift, bis jur Beendigung des Dienftverhaltniffes geliefert werden, die Beuer bon der Anmusterung (oder dem Dienstantritt, wenn diese früher erfolgte) bis zur Beendigung des Dienftverhaltniffes. Die Beuer ift in Ermangelung anderer Bereinbarung erft nach Beendigung ber Reife oder des Dienstverhältnisses fällig (§ 44 S.D). Doch hat ber Schiffsmann Anspruch auf ben vereinbarten ober ortsublichen Borschuß und nach Ablauf von drei (früher fechs) Monaten auf Bahlung der Salfte der bis dahin verdienten Beuer, falls das Schiff in einem Sajen gang ober zum größeren Teil entloscht wird. Dasselbe Recht hat er nach je weiteren drei Monaten. Bei Anmufterung auf Zeit tann ber Schiffsmann bei ber jedesmaligen Rudfehr in ben Safen ber Ausreife die gange bis dabin verdiente Beuer fordern. Gine Berpflichtung, die verdiente Beuer auf Bunich gang ober teilweife an Angehörige auszu-

gahlen, besteht nicht, doch ift diese Bahlung, wie wir im Abschnitt "Anheuerung" feben werden, bei den meiften Reedereien üblich. Unter Umständen tritt also die Zahlung der heuer erft jahrelang nach dem Beitpunkt ein, an dem fie verdient ift. Es ift dabei ju berückfichtigen. daß der Schiffsmann auf der Reise keine Ausgaben hat. geringen Ausgaben für Bergnugungen beim Berühren eines Safens wird ihm üblicherweise ein entsprechender Borfchuß vom Rapitan ge= Es besteht alfo zur Auszahlung der ganzen Beuer an den Schiffsmann mahrend ber Reife ein wirtschaftliches Bedurinis nicht, wohl aber würde dadurch die Defertion befordert werden. Die Ausgahlung bes Beuerguthabens bei Beendigung des Dienstverhaltniffes muß an ben Schiffsmann perfonlich und von dem abmufternden Seemannsamt ober durch beffen Bermittlung geschehen und von ihm bescheinigt werden. Doch darf von der Mitwirkung des Semannsamts abgesehen werden, wenn die Reise sonft verzögert wurde. Das Seemannsamt ift verpflichtet, die bei der Abmusterung ihm übergebenen heuerbetrage auf Antrag des Schiffsmannes an Verwandte gebührenfrei auf Roften des Reeders ju übersenden. Auf die Betrage, die dem Seemannsamt auf der Reise übergeben werden (3. B. die nach drei Monaten fälligen halben Seuern), bezieht fich diefe Berpflichtung nicht. Das Englische Gefet geht in diefer hinsicht weiter, indem alle Seemannsamter (marine offices) bes Auslandes Sendungen annehmen muffen.

Außer der Heuer steht dem Schiffsmann auch eine Vergütung für geleistete Überstunden zu und zwar neuerdings auf Grund eines gesetlichen Anspruchs in zwei Fällen (vergl. darüber das in Abschnitt "Arbeitslohn" Gefagte), fonft auf Grund des gefchloffenen Bertrags. Endlich hat ber Schiffsmann auch Anspruch auf Bergelohn und zwar nach der Novelle jum handelsgesethuch vom 2. Juni 1902 in einer durch Gesets (§ 249) bestimmten, der Abanderung durch Bertrag entzogenen Sohe. Früher war die entsprechende Bestimmung des Sandels= gesethuchs nicht zwingenden Rechts und wurde vielsach durch Vertrag zu Ungunften bes Schiffsmanns abgeandert. Zwei Entschädigungsforderungen besonderer Art bestehen für den Fall, daß die Bahl der Mannichaft des Decks- oder Maschinendienstes fich mahrend der Fahrt vermindert und daß die in der Speiserolle vorgeschriebene Ration wegen langer Dauer der Reise oder megen besonderer Unfalle verfürzt werden muß. ersterem Falle (§ 50 G. D.) muß die ersparte Beuer unter die Mannschaften besfelben Dienstzweigs, benen eine Mehrarbeit ermachjen ift, berteilt werben, im letteren (§ 57 S.D.) gebührt dem Schiffmann eine

vom Seemannsamt vorläufig festzusetende Entschädigung. Der Anspruch fann nicht durch Bereinbarung ausgeschlossen werden.

Endlich mag hier noch darauf hingewiesen werden, daß bei Reisen von mehr als zweijähriger Dauer mit dem Beginn des dritten Jahres eine allgemeine Steigerung in den Heuern eintritt. Der Schiffsjunge erhält die Heuer des Leichtmatrosen, dieser die Heuer des Bollmatrosen, und die letzteren erhalten $^{1}/_{5}$ mehr. Ühnliche Steigerungen treten nach dem 3. Jahre ein. Dagegen kann der Kapitän den Schiffsmann, der zu der Stellung, zu der er sich anheuern ließ, nicht tauglich ist, im Range herabsehen. Der Schiffsmann kann dagegen die Entscheidung des Seemannsamts anrusen.

Der Dienstvertrag wird entweder für eine bestimmte Reise (Segelichiffreisen ober langere Dampfichiffreisen) ober auf bestimmte Beit (meift 6 Monate), ober auf unbeftimmte Beit geschloffen. Im ersteren Falle muß der Schiffsmann mahrend der gangen Reife, einschließlich etwaiger Zwischenreisen, im Dienfte verbleiben bis gur Vollendung der Rudreise. Als Safen der Rudreise tann bei außereuropäischen Reisen auch ein hafen Großbritanniens, bes Ranals, ber Nordsee, des Sundes oder der Oftsee gelten, der nicht Safen der Ausreise ift, aber nur, wenn die Reise tatfachlich in dem betreffenden Safen endet und dies der Mannschaft spätestens nach Ankunft bom Rapitan ertlart wird (§ 66 ber neuen G.D.). In allen Fällen, wo die Reife nicht im hafen ber Ausreise enbet, hat ber Schiffsmann nach ber neuen S.D. Anfpruch auf Rudbeförderung (ober nach Wahl bes Rapitans auf Bahlung einer Entschädigung dafür) und Zahlung der heuer für die Dauer derfelben. Dies gilt aber nicht für Zeitmusterungen. Durch diese zwingende Bestimmung find eine Reihe von Beschwerden erledigt, die auch für Bremen von Bedeutung waren. Es kam nämlich vor, daß Schiffe, die in Bremen gemuftert hatten, die Reise in Samburg beendeten, dort abmusterten und dann eventuell mit kleinerer Mannschaft nach Bremen gurudtehrten. Der Schiffsmann mußte bann auf feine Roften von Samburg hierher zurückfehren.

Die Anmusterung für die Reise bildet auf der Weser nur die Aussnahme, Anmusterungen auf Zeit sind weit häusiger. Namentlich der Nordbeutsche Lloyd mustert meist auf Zeit an. Anmusterungen auf unsbestimmte Zeit (§ 28 Abs. 3 der neuen S. D.) kommen wohl kaum vor. Gewöhnlich wird für 6 Monate gemustert, ein Zeitraum, der die Dauer auch der längsten Dampserreisen auf sesten Linien überschreitet. Der Heuervertrag auf Zeit enthält gewöhnlich die Bestimmung, daß der

Rapitän den Schiffsmann nach Beendigung jeder Reise an der Weser abmustern kann. Wenigstens war dies während der Geltung der alten S. O. der Fall (Rorddeutscher Lloyd, Argo, Reptun 2c.) und die Reedereien haben die für sie nötige Klausel auch jetzt beibehalten.

Der Schiffsmann ift verpflichtet, bis zum Ablauf der Zeit im Dienst zu bleiben. Fällt dieser Termin in eine Reise hinein, so haben beide Teile das Recht, die Fortsetzung des Dienstes dis zu einer Dauer von längstens 3 Monaten zu verlangen und zwar der Kapitän bis zur Ankunst in einem Hasen, wo er einen Ersatzmann anheuern kann, der Schiffsmann bis zur Ankunst in einem deutschen Hasen. In diesem Falle kann der Schiffsmann die freie Rückreise nicht beanspruchen. Die Bestimmungen lassen in dieser Hinsicht an Klarheit zu wünschen übrig.

Die Entlaffung kann nicht eher verlangt werden, als bis die Ladung gelöscht, bas Schiff gereinigt und im Safen festgemacht, auch die etwaige Berklarung (Verhandlung por bem Seeamt wegen Schiffsunfalls) abgelegt ift. In einigen Fällen von Rachläffigfeit, groben Dienftvergeben, strafbaren Sandlungen, selbstverschuldeten Rrantheiten, sowie wenn die Reise wegen Krieg, Embargo, Blodade, Ausfuhr- oder Ginfuhrverbots ober wegen anderen Schiff ober Ladung betreffenden Bufalls nicht angetreten ober fortgefett werben tann, barf ber Rapitan ben Schiffsmann por Ablauf der Dienstzeit entlaffen. In den zulett angeführten Fällen (Krieg, Blocade 2c.) hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen und Zahlung der halben Beuer bis jur Ankunft bort. Außerdem kann ber Schiffsmann jederzeit entlaffen werden, erhält aber dann eine Monatsheuer als Entschädigung und hat freie Burudbeforderung nach dem Augreifehafen nebst voller Seuer bis jur Ankunft bafelbit ju fordern. Der Schiffsmann kann einerseits borzeitige Entlassung fordern, wenn sich der Kapitan schwerer Pflicht= verletungen insbesondere durch Mighandlungen oder durch Dulbung solcher oder durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank schuldig macht, ferner bei Flaggenwechsel; wenn die Ausreise beendet und eine Zwischenreise beschloffen oder beendet ift (bei Reisen von mehr als 1 ober 11/2 jährigen Dauer); wenn bas Schiff einen hafen anlaufen

¹ Richtiger wäre ein folcher Bertrag wohl als Heuervertrag auf unbestimmte Zeit mit vereinbarten Beendigungsbedingungen zu konstruieren, da der § 67, der diese Materie erschöpfend regelt, eine Verkürzung der Vertragszeit zu Ungunst en des Schiffsmanns nicht erwähnt. Die im Eingang des Paragraphen zugelassene Vereindarung kann nach den Motiven und dem Wortlaut nur zu Gunsten des Schiffsmanns in Betracht kommen.

soll, der schon zur Zeit der Anmusterung durch Pest, Cholera oder Gelbssieber verseucht war, ohne daß der Schiffsmann davon Nachricht erhielt; endlich, wenn er sich für eine seemännische Prüfung vorbereiten will und einen Ersaymann stellt. Dagegen gilt ein Wechsel des Reeders oder des Kapitäns nicht als Aushebungsgrund für den Vertrag.

Eine wichtige Bestimmung ber S.D. ist serner die des § 83 des neuen (§ 71 des alten) Gesetzes, wonach der Kapitan keinen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamts außerhalb des Reichszgebiets zurücklassen darf.

Eine Ordnungsvorschrift der S.O. befagt in § 133, daß ein Abstruck des Gesetzes, der Vorschriften über Kost und Logis, über Militärsverhältnisse und eine Abschrift der in der Musterrolle enthaltenen Besstimmungen des Heuervertrags einschließlich aller Nebenbestimmungen in den Mannschaftsräumen ausliegen müssen.

Eine wichtige Rolle auch für den Schiffsmann spielt das nach §\ 519, 520 des Handelsgesehduches zu führende Schiffstagebuch, in das alle Unfälle, alle strasbaren Handlungen und die verhängten Disziplinarstrasen einzutragen sind. Auch sonst schreibt die S.O. in vielen Fällen die Eintragung in das Schiffstagebuch, sowie die Vorlesung der Eintragung an die Beteiligten vor. Als Beweismittel hat das Schiffstagebuch eine erhebliche Bedeutung, so daß der Schiffsmann allerdings ein Interesse daran hat, die ihn betreffenden Eintragungen ihrem Wortstaute nach kennen zu lernen, was der § 98 der S.D. vorschreibt.

Die Seemannsämter. Wie aus der Erörterung über die Rechtsverhältniffe der Schiffsmannschaft hervorgeht, nehmen die Seemannsämter eine außerordentlich wichtige Stellung im feemannischen Leben ein. Sie stellen die Seefahrtsbücher aus, ohne die keine Berfon (auch Arzte, Schiffsjungen, Aufwärterinnen nicht) an Bord eines Schiffes angestellt werden tann, bei ihnen findet die Anmusterung und die Abmusterung statt, sie überwachen die Auszahlung der Heuer (§ 46 der neuen S.D.). Nach der neuen S.D. find fie auch verpflichtet, auf Antrag des Schiffsmanns bei der Abmufterung die Beuer gang ober teilmeise in Empjang zu nehmen und an auswärts wohnende Angehörige, Sparkaffen oder fonftige Bermahrungsftellen gebührenfrei ju übermitteln. Auch sonst find ihnen eine ganze Reihe von Aufgaben zugewiesen, die ihnen den Charakter einer Polizeibehörde verleihen. So haben fie die Beschwerden über mangelhaften Proviant und Seeuntüchtigkeit des Schiffs entgegenzunehmen und für Abhilfe zu forgen. Gine fehr umfaffende Tätigkeit haben fie ferner nach bem Seeunfallversicherungsgeset

zu verrichten. Nach § 65 dieses Gesetzes ist ihnen nämlich eine besglaubigte Abschrift über jeden Unfall aus dem Schiffstagebuche zu übersgeben und sie haben, wenn eine Person getötet ist oder wenn ein Fall vorliegt, der voraussichtlich zu einem Entschädzigungsanspruch sühren wird, eine Untersuchung über die Art des Unfalls und die in Betracht kommenden Verhältnisse des Verletzten (Hinterbliebene, schon bezogene Kenten) zu veranstalten.

Auch bei Streitigkeiten zwischen Kapitan und Schiffsmannschaft, Die ben Seemannsämtern bei ihrer amtlichen Tätigkeit häufig gur Renntnis kommen, follen fie vermitteln. Der § 128 ber neuen S. D. (§ 104 ber alten) fagt ausbrudlich, daß jedes Seemannsamt, insbesondere dasjenige. bor dem die Abmufterung erfolgt, verpflichtet ift, die gutliche Ausgleichung ber zu feiner Renntnis gebrachten, zwischen bem Rapitan und dem Schiffsmann bestehenden Streitigkeiten zu bersuchen und einen Buteversuch zu veranstalten. Ein Streit, der über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, wird von dem Seemannsamt, in deffen Begirt das Schiff liegt, unter Vorbehalt des Rechtswegs entschieden. Im Auglande barf ber Schiffsmann (auch wenn gefetliche Brunde porliegen) ben Dienst gegen ben Willen bes Rapitans erst auf Grund einer vorläufigen Entscheidung bes Seemannsamts verlaffen (§ 77 der neuen S.D.). Der Rapitan barf ohne Genehmigung bes Seemannsamts keinen Schiffsmann außerhalb bes Reichsgebiets zurucklaffen (§ 83 ber neuen S.D.). Besonders wichtig für die Schiffsmannschaft ist aber die weitgehende strafrechtliche Bejugnis der Seemannsämter geworden. Im Anschluß an die früheren Landesgesete hat die Seemannsordnung ein ausgebildetes Shitem von Strafen (meift Geldftrafen) für Berftöße gegen die Schiffsdisziplin aufgestellt. Allerdings handelt es sich bei diesen Disziplinarvergehen an sich nur um Berstöße gegen zivilrechtliche Verpflichtungen. Wegen ihrer, die Sicherheit der Mitreisenden gefährdenden Natur liegt aber auch ein unleugbares öffentliches, das Eintreten der Strafgewalt rechtfertigendes Interesse vor. Im einzelnen fann man naturlich über manche Straffestifekungen verschiedener Meinung fein. Der Schiffsmann wird mit einer Gelbstrafe bis jum Betrag einer Monatsheuer bestraft, wenn er fich einer gröblichen Berletung feiner Dienftpflichten schuldig macht. Als folche wird insbesondere angesehen: Nachläffigkeit im Bachtbienste, Ungehorsam gegen einen Dienstbejehl, ungebührliches Betragen gegen Borgefette, Mannichaften ober Reisende, Berlaffen des Schiffs ohne Erlaubnis ober Ausbleiben über die Zeit, Truntenheit im Dienft, Bergenden von Proviant 2c.

Diefe Strafen treten zu den sonstigen Disziplinarstrafen, die ber Rapitan verhängen fann, noch hinzu, aber nur auf Untrag des Rapitans ober des Berletten. Auch der Kapitan und in einzelnen Fällen auch der Reeder ist mehrsach mit Strafe bedroht, wenn er den in der S. D. ihm auferlegten Berpflichtungen und Ordnungsvorschriften zuwiderhandelt. Die Strafen hat in ben meiften Fällen das Seemannsamt zu verhängen. soweit es fich um Übertretungen im Sinne des Strafgesethuchs handelt. In dem Falle der einfachen Defertion, welche mahlmeife neben Gelbftrafe mit Befängnisstrafe bon dreimonatiger Dauer bedroht ift (also im Sinne bes Strafgesethuchs ein Bergeben), ift die Straffestigenng gleichfalls dem Seemannsamte zugewiesen, aber nur wenn es feinen Sig im Auslande Das Berjahren ift ähnlich dem bei polizeilichen Strafbescheiden Der Beschuldigte kann innerhalb 10 Tagen seit der Bergeregelt. fündigung oder Buftellung ben Antrag auf gerichtliche Entscheidung itellen. Der Ginfpruch tann, wenn das Schiff ben Safen verlaffen hat, beim Kapitan zu Prototoll angebracht werden. Die Beftrafung der Schiffsführer wegen Übertretung der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenoffenschaft ift gleichfalls ben Seemannsämtern überwiesen. strafungen diefer Art find vor Bremischen Seemannsämtern jedoch nicht vorgefommen, überhaupt find Bestrafungen der Kapitane oder Reeder durch die Seemannsämter erklärlicher Weise felten.

Die Bestimmung über die Einrichtung der Seemannsämter ist ben Landesregierungen überlaffen. Die preugischen Seemannsämter find meift mit dem Landratsamt verbunden, fo diejenigen in Geeftemunde und Blumenthal. Olbenburg hat Seemannsämter in Brate, Barel, Friesonthe und Jever eingerichtet, Borfigende find die Amtmänner. In Preugen und Olbenburg fteben die Seemannsämter alfo meift unter Leitung ober diretter Aufficht von juriftisch gebildeten höheren Beamten. In Bremen und Bremerhaven find die Beichafte des Seemannsamts bem Bafferich out (Bafferichulze) übertragen, der diefe Seepolizei schon von jeher ausübte. In Begesad nimmt ber hafenmeister die bort nur unerheblichen Beschäfte bes Seemannsamts mahr. Die beiden Bremischen Wafferschouts find frühere Rapitane ber Sandelsmarine. Für die Enticheidung in Straffachen waren die Breufischen und Oldenburgischen Seemannsämter schon vor dem 1. April 1903 tollegialisch (mit schiffahrtstundigen Beifigern) eingerichtet, mahrend der Bremische Wafferschout allein entschied. Die neue Seemannsordnung bestimmt, daß die Seemannsamter des Inlands bei ber Entscheidung in Straffachen burchweg mit schiffahrtstundigen Beifigern befegt fein muffen. In folge beffen find jest auch in Bremen

Beisither und zwar für Verhandlungen über Schiffsleute auch solche, die als Schiffsleute zur See gefahren haben, ernannt worden.

Seitens der von mir vernommenen Schiffsleute find Klagen über die Sandhabung der Strafbefugnis durch die Bremischen Seemannsämter nicht ausgesprochen worden. Insbesondere wurde das humane Vorgeben bes Bremischen Bafferschouts anerkannt. Bekannt ift, daß die Draanifation der Seeleute das Syftem, namentlich mit Rudficht auf die Samburgischen Berhältniffe, scharf bekampft. Die von den Leitern der Organisation auch mir gegenüber ausgesprochenen Bedenken find jolgende: Es sei ungerechtfertigt, daß der Schiffsmann neben den z. T. empfindlichen Disziplinarstrafen auf der Reise auch noch am Ende derfelben mit einer nicht felten ziemlich hohen Gelbstrafe bestraft werde, die feinen fauer verdienten Lohn schmälere. Für ben Schiffsmann fei es ferner ungunftig, daß der Wasserschout ein früherer Rapitan sei und sich deshalb unwillfürlich auch beim besten Willen im Gedankenkreise seines früheren Berufs bewege. Die Strafen feien daher auch in Bremen fehr hoch, wie die an die Seemannstaffe abgeführten Beträge bewiesen. tamen auch den Schiffsleuten felbst nicht zu gute, da die Seemannstaffe für die jest tätigen Seeleute ohne Bedeutung fei. Es fei munichenswert, daß die Strafjustig durch richterliche Beamte mit seemännischen Beifigern ausgeübt werde.

Auf die Seemannskaffe, der die sämtlichen Strafgelder zustließen, wird in anderem Zusammenhange einzugehen sein. Was die Höhe der Strafen des Seemannsamts anlangt, so werden darüber keine näheren Angaben veröffentlicht. Nur die Gesamtzahl der Bestrafungen wird ansgegeben. Es wurden von den Bremischen Seemannsämtern

von den Zahl der dem Gericht bestraft Bestraften legten überwiesen Bemannung Ginjpruch ein 1880 2 56 55 5 538 1885 90 73 1 58281890 325126 4 10 191 1895 176 59 7 10 662 1900 177 117 14 150841901 232124 39 16 657 247 170 190211 16830

Tabelle 6.

Die dem Gericht überwiesenen Fälle enthalten die Desertionsfälle nicht. Der Seemanstaffe floffen im Jahre 1902 insgesamt 13618 Mt.

75 Pf. an Strafgelbern zu. Darunter befinden sich aber auch die von auswärtigen Seemannsämtern und bom Bericht erkannten Strafen, beren Gefamtfumme die von den Bremischen Seemannsämtern erkannten weit übersteigt, sowie die in Folge von Defertionen ersparten Beuern. Man wird die Gesamtsumme der von Bremischen Seemannsamtern erfannten Strafen nach einer mir geworbenen Auskunft auf etwa 2000 Mt. jährlich veranschlagen dürfen, was auf milbe Bestrafungen hindeutet. Es mag in diefem Busammenhange noch darauf hingewiesen werden, daß der schon ermähnte § 128 der neuen S.D. den Seemanngämtern die Verpflichtung auserlegt, bei Streitigkeiten einen Güteversuch zu veranstalten. Ob nach dem Wortlaut des Gesetzes darunter auch eine Ginwirfung verstanden sein soll, die eine Zuruckziehung des Strafantrags seitens bes Kapitans jum Biele hat, mag zweifelhaft fein. Dem Geifte des Gesetzes nach möchte ich das annehmen, denn dieses hat auch sonst die Zurudziehung des Strafantrags begünftigt. In Bremen werden auf diefe Weise manche Fälle dadurch erledigt, daß der Missetäter sich verpflichtet, einen Betrag an mildtätige Kaffen zu entrichten. In vielen Källen wird ein Strafantrag auch bei erheblicheren Berfehlungen nicht gestellt, sondern eine freiwillige Zahlung an Raffen 2c. oder ein mildes Bergeffen borgezogen.

Im Auslande nehmen die deutschen Konsuln die Geschäfte der Seemannsämter wahr. Ihre Strasbesugnis erstreckt sich auch auf das Bergehen der Desertion. Unter den Schiffsleuten herrscht vielsach ein startes Mißtrauen gegen solche Konsuln, die keine Berusskonsuln sind, ein Mißtrauen, das durch den "Seemann", das Organ des Seemannsverbandes, genährt wird. Tatsachen, welche dieses Mißtrauen rechtsertigen könnten, sind mir von den vernommenen Schiffsleuten nicht mitgeteilt worden, doch wurde über unhösliche Behandlung durch das Personal des Konsulats sowie darüber, daß man den Konsul nicht habe sprechen können, mehrsach Klage gesührt.

Zum Schlusse mag noch bemerkt werden, daß das Englische Recht eine so weitgehende Disziplinarstrafgewalt der Seemannsämter (Marine offices) nicht kennt. Diese strafen nur in 4 besonders bestimmten Fällen (Berletzung einer Person an Bord, An Bord Bringen von Spirituosen, Trunkenheit und Besitz von Wassen). Für diese Zuwiderhandlungen sind Strasen in bestimmter Höhe (5 sh, bei wiederholter Trunkenheit 10 sh) sestgeget. Der Kapitän kann bei späterem Wohlverhakten die Reduktion oder Ausbedung der Strase erwirken. Die Bestimmungen sind also wesentlich milder. Daß sie dem Zwec besser entsprechen, ist nicht erweis-

Lich. Jedenfalls muß ich nach den mir gemachten Angaben annehmen, daß die Disziplin und das sittliche Verhalten der Mannschaften auf Engslischen Schiffen häufig recht viel zu wünschen übrig läßt. Ob daran die milden Strafen oder der englische Volkscharakter die Schuld trägt, mag dahin gestellt bleiben.

Versicherung gegen Krankheit, Unfallund Invalidität. Seeberufsgenoffenchaft. Es ift nun noch mit einigen Worten auf die Versicherungsgesetze, soweit sie auf die Schiffsmannschaft Answendung finden, einzugehen.

Die Krankenfürsorge sür Seeleute beruht nicht auf dem Krankenversicherungsgesetz, sondern sür den Schiffer auf § 553 des Handelsgesetzbuchs, sür die Schiffsmannschaft auf den Bestimmungen der Seemannsordnung (§ 59 der neuen, § 48 der alten S.D.). Danach trifft die Fürsorgepslicht sür den erkrankten Schiffsmann den Reeder allein; der Schiffsmann hat keinen Beitrag zu leisten. Die Unfalle versicherung ist durch das Seeunsallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 (das ursprüngliche Gesetz vom 13. Juli 1887 wurde mehrsach erweitert) geregelt, die Invaliden versicherung durch das Invaliden versicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 (ursprünglich Ges. v. 22. Juni 1889).

Was die Krankenfürsorge anlangt, so bestimmt die Seemannsordnung im Ginklang mit ben früheren Bremischen Gefegen, dag ber Reeber, wenn ber Schiffsmann nach Antritt des Dienstes ober nach ber Unmufterung erkrankt oder eine Berletung erleidet, die Roften der Beilbehandlung und Berpflegung ju tragen hat. Die Berpflichtung erftredt fich auf 3 Monate, wenn der Schiffsmann die Reise nicht antritt ober, wenn er fie angetreten hat, auf 3 Monate nach dem Berlaffen des Schiffs in einem deutschen Safen, auf 6 Monate nach dem Verlaffen des Schiffs in einem anderen Safen. Der Schiffsmann bezieht die Beuer bis zur Einstellung des Dienstes, wenn er die Reise nicht antritt, sonst bis zu dem Tage, an dem er das Schiff verläßt. hat er Angehörige, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend aus feinem heuerverdienfte bestritten hat, so ist während der Krankenhausbehandlung ein Viertel der Beuer zu gahlen. Die lettere Beftimmung ift erft burch die neue Seemannsordnung getroffen worden. Auch bestimmt diese, daß die geschilberten Ansprüche nur bann wegfallen, wenn ber Schiffsmann fich bie Rrankheit oder die Verletung durch eine ftrafbare handlung zugezogen hat. Rach der bisherigen Seemannsordnung fielen fie auch fort, wenn eine unerlaubte Sandlung vorlag oder wenn ber Schiffsmann mit

einer sphilitischen Krankheit behaftet war. Die neue Bestimmung äußert ihre Wirksamkeit namentlich bei den häufigen Geschlechtskrankheiten, wo bisher die Berbflichtung jur Tragung der Roften von den Reedereien meist abgelehnt wurde. Die neue Seemannsordnung hat also die Berpflichtungen der Reedereien wefentlich erweitert und den Seeleuten namentlich in der Behandlung der Geschlechtskrankheiten eine Berbefferung guerkannt, die die übrigen Arbeiter erft durch die Novelle jum Krankenverficherungsgefet vom 25. Mai 1903 erhalten haben. Die Lucke zwischen der 3 monatigen Fürsorgepflicht des Reeders und dem erst nach 6 Monaten beginnenden Bezugsrecht der Invalidenrente ist freilich auch bei den Schiffsleuten vorhanden, soweit nicht durch besondere Einrichtungen, wie die Seemannstaffe bes Norddeutschen Llopd, Borforge getroffen ift. Die Beftimmungen des Invalidenversicherungsgesetes vom 13. Juli 1899 (22. Juni 1889) gelten jett für alle Schiffsleute deutscher Seefahrzeuge, d. h. folder ausschließlich ober vorzugsweise zur Seefahrt benutter Fahrzeuge, welche unter deutscher Flagge fahren. Auch hier ift ber Umfang der versicherungspflichtigen Bersonen gegen früher wesentlich erweitert worden. Die Selbstversicherung ist für Schiffssührer und andere Angestellte mit einem Gehalt zwischen 2-3000 Mt. zugelaffen. Auf die Einzelheiten des Gesetzes näher einzugehen, murde zu weit führen. Von praktischer Bedeutung ift es, daß durch die Borschriften des Bundesrats über die Einziehung der von den Reedern für die Invaliditätsverficherung der Seeleute zu entrichtenden Beiträge vom 22. November 1890 eine besondere Urt der Beitragserhebung angeordnet wurde. Die Arbeitnehmer führen nicht die bei den Arbeitern an Land eingeführten Quittungsbücher mit Quittungsmarten, vielmehr erfolgt die Gingiehung der Beitrage und der Nachweis über Dauer und Sohe ber Berficherung unter Benutung der Seejahrtsbucher und besonderer Ausweise, von denen die Mufterrollen der Seemannsämter die wichtigften find. Die Beitrage werden jahrlich von ben Reebern eingezogen, die ben auf die Schiffsleute entfallenden Betrag bei der Zahlung der heuer einbehalten, ein der Eigenart des feemanni= ichen Lebens in ausgezeichneter Beife gerecht werdendes Berfahren, das freilich die Versicherungsanstalten mit großer Arbeit belaftet. Biffer 14 der genannten Borschriften waren den beteiligten Berficherungs= anftalten gemeinsame Beranftaltungen zur Ausführung ber Berficherung nahe gelegt worden. Davon haben alle in Betracht kommenden Berficherungsanftalten (bis auf die am wenigften beteiligte Rheinische B. A.) Bebrauch gemacht und es ift eine gemeinfame Beichaftsftelle für die Invaliditäts= und Altersversicherung ber Seeleute ein=

gerichtet worden, deren Leitung die Hanseatische Versicherungsanstalt in Lübeck führt. Wir verdanken diesem Umstande eine Reihe nicht uninterseffanter statistischer Daten aus den ersten Jahren der Geschäftsführung dieser Stelle. Leider sind die entscheidenden Zahlen nur für die Bezirke der Versicherungsanstalten, also für sämtliche 3 Hanseitädte, zusammen, veröffentlicht worden. Nach diesen Berechnungen waren bis Mitte Dezember 1892 im Durchschnitt von je 100 Seeleuten versichert:

		In der	Lohnklasse	!
	I	II	III	IV
bei der Hanseatischen Bersicherungsanstalt im Gesamtdurchschnitt (ohne Aheinland)	3,3 4 ,5	23,8 22,9	59,6 60,3	13,3 12,3

Die durchschnittliche Zahl der für jeden Seemann im Jahre beisgebrachten Wochenbeiträge und die gesamte Beitragssumme für den Seesmann war in derselben Zeit:

Rahl der Wochenbeiträge im Durch= Durchschnitts: in Lohnklaffe schnitt aller beitrag pro П Ш IV Lohnklaffen Ropf Oftpreußen . . 2336 43 48 9,65 41 29 37 33 Pommern . . 41 36 8.44 30 39Schleswig-Holftein . . . **4**2 41 41 9,92 Medlenburg. 28 38 39 38 8,82 38 34 35 40 39 39 8,70 Hannover. . . Öldenburg . . 35 38 41 40 40 9,23 36 Sanfestädte . . 40 43 43 42 9,92 Überhaupt . . 33 39 42 43 41 9,64

Tabelle 7.

Es geht daraus hervor, daß sowohl die Gesamthöhe der Beiträge, als auch ihre durchschnittliche Zahl in den Hansestädten und Schleswigs Holstein am höchsten war. Der Gesamtbeitrag war 9,92 Mf. pro Kops, die Belastung für den Reeder also rund 5 Mf. Im Jahre 1900 war die Gesamtbelastung pro Kops 9,87 Mf., im Jahre 1901 = 11,04 Mf. Die Berechnung der Wochenbeiträge ergibt, daß durchschnittlich für jeden Mann 42 Beiträge zu leisten waren. Da die meisten Seeleute ihre Arbeitskrast anderwärts nicht verwerten können, müssen wir daraus schließen, daß sie im Durchschnitt etwa 2 Monate arbeitsloß sind. Die Ziffer von 10 Wochen verringert sich etwas dadurch, daß es unter den Seeleuten auch viele eigentliche Saisonarbeiter gibt, die nur einen Teil des Jahres aus See sahren, so z. B. die Heringssischer (Lipper), viele

Stewards auf Passagierschiffen und einige Schiffsleute, die den Winter bei ihrer Familie zubringen. Im Jahre 1900 war die durchschnittliche Gesamtzahl der Wochenbeiträge (für die einzelnen Anstalten ist sie nicht näher nachgewiesen) 39,66, im Jahre 1901 — 41,34. Die Feststellungen dürsten wohl bei keinem Beruse einen solchen Grad der Genauigkeit ausweisen, weil der Antritt und die Beendigung des Dienstes durch die öffentliche Urkunde der Musterrolle beurkundet und die Berechnungen aus diesem Material entnommen sind.

Über die Zahl und die Söhe der von den Versicherungsanstalten an Seeleute gezahlten Renten habe ich, feine nabere Austunft erhalten tonnen. Es ist jedoch mahrscheinlich, daß die Renten den gemachten Aufwendungen nicht entsprechen, weil die Seeleute weit feltener im Dienfte invalide werden, als die übrigen Arbeiter und das Alter von 70 Nahren im Dienste sast nie erreichen. Der Beruf stellt große Anforderungen an die förperliche Gewandtheit und Leistungsfähigkeit, Anforderungen, denen viele in porgeruckterem, aber noch durchaus arbeitsjähigem Alter nicht mehr gewachsen find, jo daß fie am Lande Arbeit fuchen. Biele geben später ben Beruf auch freiwillig auf, um eine ruhigere Tätigkeit auszu= üben. Das Migverhältnis zwischen Leistungen der Berficherten und Leiftungen der Unftalten legte ben Gedanken nabe, die ju gablenden Beitrage im Intereffe der Seeleute auch anderen 3meden dienftbar gu machen. Wie fehr die Berhältniffe hier von denen der Arbeiter an Land abweichen, geht auch aus der jolgenden Berechnung der Seeberuisgenoffenschaft hervor, in der die Leistungen der 64 industriellen Beruisgenoffenschaften mit benen ber Seeberufsgenoffenschaft verglichen werden. Danach gahlten in den Jahren 1888-1891:

dagegen die Seeberufsgenoffenschaft

Während also die industriellen Berufsgenossenschaften für die Kenten an Berletzte mehr als dreimal soviel bezahlen mußten, wie für Kurstoften und sonstige Kenten, bezahlte die Seeberufsgenossenschaft umgekehrt für die letzteren Zwecke das doppelte von dem, was sie für Kenten an Berletzte selbst bezahlte. Die sonstigen Kenten, also namentlich diesenigen an Witwen und Waisen, spielen daher bei den Seeleuten eine viel größere

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Rolle. Die Seeberufsgenoffenschaft schlug nun vor, die Invalidenverssicherung selbst zu übernehmen und aus den Überschüssen, die nach Zahlung der gesehlich zu leistenden Beiträge blieben, eine Witwens und Waisenversicherung für die Seeleute einzurichten, wobei natürlich die nach dem Unfallversicherungsgesetz von den Reedern so wie so zu leistenden Beiträge bestehen bleiben würden. Der § 11 des neuen Invalidenversicherungsgesetzes läßt nunmehr diese Möglichkeit zu, bestimmt aber ausdrücklich, daß die von den Unternehmern zu leistenden Beiträge mindestens die Höhe beibehalten müssen, die vom Gesetze für die übrigen Beruse seltgesetzt sind. Zur Durchsührung der Witwens und Waisensversicherung ist es wegen versicherungstechnischer Schwierigkeiten bis jetzt noch nicht gesommen.

Die Unfallversicherung für Seeleute ist, wie bemerkt, im Jahre 1887 eingesührt worden und gilt jest für alle Personen, die auf deutschen Seesahrzeugen zur Schiffsmannschaft gehören, serner für Personen, die in inländischen Häsen auf Schiffen arbeiten, ohne anderweit versichert zu sein, endlich für auf schwimmenden Docks, beim Lotsendienst, bei Bergungsarbeiten, bei Beleuchtung und Instandhaltung des Fahrwassers beschäftigte Personen. Die Zahl der Reeder und der sonstigen Betriebe des Wesergebiets, die in der Seeberussgenossenschaft vereinigt sind, ist schon oben in Tabelle 4 angegeben worden.

Der Jahresverdienst, welcher ber Unfallrente ju Brunde ju legen ift, beträgt jest das Elffache (früher das Neunfache) besjenigen bom Reichstanaler festausekenden Durchschnittsbetrags, der bei der Anmusterung oder Anwerbung durchschnittlich an Lohn (Heuer) oder Gehalt gewährt wird, unter hingurechnung von zwei Fünfteln des für Bollmatrofen geltenden Durchschnittsfages als Geldwert der auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung; auch regelmäßige Nebeneinnahmen sind zu berüchtigen (§ 10 des Seeunfallversicherungsgesehes), Überstundenlöhne werden jedoch als solche nicht gerechnet. Die Berechnung einer elimonatigen Beschäftigungsdauer ift, wie schon oben bemerkt, für die Schiffsleute recht gunftig. Ginzelne Rategorien, wie namentlich die Stewards, konnen im Durchschnitt nicht auf eine so lange Beschäftigung rechnen. Dagegen läßt fich nicht verfennen, daß die Berechnung der Roft mit zwei Fünfteln der Durchschnittsheuer der Vollmatrofen zu ungunftig ift. Wie wir noch feben werden, muffen die Reedereien felbst für die Rost täglich 1-1,20 Mt. ausgeben, mahrend der für die Rente in Rechnung gezogene Betrag bei ber jegigen Lohnhöhe auf etwa 70-75 Pig. zu fteben kommt.

Die Seeberufsgenoffenschaft hat die Beitragspflichtigen in Settionen

eingeteilt, von denen die Sektion I das Emsgebiet, die Sektion II das Wesergebiet, Sektion III das Elbgebiet umsaßt. In sinanzieller Hinsche hat die Sektion II (Bremen) bis zum Jahre 1892, wo die Angaben hierüber zum lehenmal veröffentlicht wurden, immer am günstigsten unter den Sektionen der Nordsee abgeschnitten. Während die Sektion I (Papenburg) in den 5 Jahren bis 1892 einen Fehlbetrag, die Sektion III (Hamburg) einen Überschuß von 154 433 Mk. erbrachte, erhob sich der Überschuß der Wesersektion bei wesentlich geringerer Mannschaftszahl auf 174 519 Mk. Allerdings kam damals die Hochseefsscherei noch nicht so zur Geltung, bei der die Unsalhäusigkeit besonders groß ist. Von je 1000 Mk. Beiträgen wurden zu Entschädigungen im Durchschnitt der 5 Jahre verwendet:

von Sektion I (Papenburg) 398 Mf. = II (Bremen) 238 = = III (Hamburg) 275 =

Auch der pro Mark des anrechnungsfähigen Arbeitsverdienstes zu zahlende Beitrag war in der Sektion II meist am geringsten. Die Zahl und der anrechnungsfähige Arbeitsverdienst der Versicherten, der Gesamts beitrag und der Beitrag pro Mark und Kopf waren während des Besstehens der Berussgenossenschaft für die Sektion II:

Beitrag bei der Sektion II Zahl 3ahresverdienft per Mark insgefamt per Ropf bes Arbeits= ber Berficherten verdienstes M M M Λå 1888 123636866411 47 186 3,82 0,69 13 529 5,89 1,12 1889 7 147 771 79 704 1,37 1890 14 037 7 466 730 102 647 7,31 1891 14 416 7979294114 407 7,93 1,431892 14 161 7836781 9,52 1,72 134 793 10,28 9,28 1893 14 018 7795886144 224 1.857 837 798 136 378 1.74 1894 14 701 1895 14823 7847961 178 934 12,07 2.28 13,90 2,49 1896 14 353 199 464 $8\,010\,579$ 1897 15 537 8 400 430 183 969 2.19 11,84 1898 16841 9 026 531 231 079 13,72 2.561899 17 303 9 143 431 241 387 13,95 2.64 1900 18918 10 999 449 279 386 14,77 2,54 2,65 1901 19 934 12462917 330 267 16.57Gegen Sam= 25 795 17 444 288 $460\,529$ 17.89 2.64 burg 1901

Tabelle 8.

Die Belaftung der Reeder durch die Unfallversicherungsgesetzgebung ift also fehr erheblich und noch in stetem Steigen begriffen, da der Be-

Labelle 9. Rentenleistungen der Seeberufsgenoffenschaft für die Settion II (Wesergebiet).

nten Durch= fchnitts= rente	W	57,6	121,6	111,9	95,5	111,7	110,9	105,8	113,4	109,7	120,6	130,4	134,6	146,3	149,2	157,6		131,3	162,9	132,7	158,5	155.4	+1001
Unfallrenten Gefamt: Du betrag tájn	M	576	8527	6 601	10604	15862	18858	22116	29 244	31472	40766	49694	60848	69804	75618	88 266						252 495 88 105	
1 3ahl		10	53	59	111	142	170	508	528	287	338 338	381	452	477	202	262		3992	218	5470	757	1540	3
renten Durch= schitts= rente	¥	66,2	96,3	110,7	105,2	100,1	103,9	103,6	6'06	100,1	92,6	95,9	106,7	100,6	123,4	129,5		106,9	105,8	107,8	146,2	100's 64's	040
Afzendentenrenten Abl Gefamt: Ducch ahl betrag rente	W	464	1 156	1 993	2 104	2 601	2 596	2 901	3 454	4 403	4 780	5 272	6 191	7 045	9 748	11 009						27,929	
U f3		7	12	$\frac{\infty}{2}$	20	56	25	83	88	44	20	55	<u></u> 22	2	79	85		615	295	500	177	27.5 2.5 2.5 2.5 2.5	200
oten Durch= schnitts= rente	¥	0'09	92,7	113,1	93,9	113,5	109,3	966	9,88	2,06	6,76	90,4	89,2	8'06	115,1	128,8		102,6	117,0	118,7	131,3	109,2 109,1	104,1
Kinderrenten Gefamt: Du betrag re	H	780	3 709	8824	11454	16689	20871	19811	27 162	34014	42791	42 464	50505	57499	77664	860 68						190 687 84 941	
R Zahl		13	40	22	122	147	191	199	325	377	437	470	509	633	675	269		4908	1217	5785	937	1746	700
n ten Durch= schnitts= rente	W	85,5	124,4	169,7	149,0	161,9	155,9	148,8	126,5	127,5	138,4	135,5	141,9	130,0	155,5	169,2		145,1	159,8	161,4	183,4	160,8 140,9	1±0'0
Witwenrenten Gefamt= Du: betrag rei	Ж	598	1866	6108	8196	11656	15279	14 878	20246	23581	30175	$32\ 121$	38878	43955	55 833	63 776						242 813	
3aht		2	15	98	55	72	86	100	160	185	218	237	274	338	359	377		2531	652	1880	633	1510	2
		1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1905	Zufammen:	Bremen (II)	Rapenburg (I) .	Hampurg (III)	Riel (1V)	Stettin (V)	· · (+ 1) 6,0,1100

harrungszustand noch lange nicht erreicht ist. Bei der Berechnung auf den Kopf der Versicherten ist zu bemerken, daß die tatsächlich im Durchsschnitt beschäftigte Mannschaftszahl wesentlich geringer ist, als die in der obigen Tabelle angegebene, worauf im nächsten Kapitel noch zurüczustommen ist. In Wirklichkeit ist also die Belastung pro Kops der Ansgestellten noch größer.

Was die Leiftungen der Seeberußgenossenschaft an gezahlten Renten anlangt, so sind diese bis zum Jahre 1892 für die einzelnen Sektionen veröffentlicht worden, von da an nicht mehr. Insolge des Entgegenskommens der Seeberußgenossenschaft kann ich auch die Zahlen für die folgenden Jahre hinzujügen, die einen interessanten Einblick in die Tätigskeit der Genossenschaft gewähren.

(Siehe die Tabelle 9 auf S. 356.)

Wie die Tabelle ergibt, hat die durchschnittliche Witwenrente 145,1 Mt., die Kinderrente 102,6 Mt., die Aspendentenrente 106,9 Mt. und die Unsallrente des Verletten 131,3 Mt. betragen. Auffällig ist es, daß die Renten aller anderen Sektionen mit Ausnahme der Sektion VI (Danzig) bei den hinterbliebenen höher sind, als die Bremischen, obgleich die Heuern an der Weser wesentlich höher sind als an der Ostsee. Auch die geringe höhe der Unsallrente der Verletten im Gegensatzu den bei den anderen Sektionen ist bemerkenswert. Vermutlich sindet beides seine Erklärung in dem Umstande, daß die Reederei der Weser besonders viele Segelschiffe und Fischereisahrzeuge auszuweisen hat.

Die Schiffsmannschaft.

Die seemannische Laufbahn. — Die Besatung ber Bremischen Weserflotte. — Bu- sammensetung ber Mannichaft auf ben einzelnen Schiffsarten. — Farbiges Bersonal.

In der Zusammensetzung der Schiffsmannschaft sind seit der Entwicklung der Dampschiffahrt die größten Beränderungen vorgegangen.
Richt nur, daß zu den eigentlichen Matrosen (der sogen. Decksmannschaft)
in immer steigendem Maße das Maschinenpersonal (insbesondere Heizer
und Kohlenzieher) getreten ist, vielmehr ist neuerdings das srüher ganz
unerhebliche Bedienungspersonal auf den Riesendampsern, die ja eigentlich schwimmende Hotels sind, zu derartigen Zissern angewachsen, daß es
dort die Mannschaften des Decksdienstes um ein vielsaches überragt. Die
Bedeutung der srüher wichtigsten Kategorie der Schiffsleute, der Bollmatrosen, ist daher relativ immer mehr gesunken, der Zahl nach werden

sie jett von den Mannschaften des Maschinen- und Bedienungsdienstes auf den Bremischen Schiffen erreicht oder sogar übertroffen.

Es sollen nun zunächst die gesetzlichen Bestimmungen, die sich auf die Zusammensetzung des Schiffspersonals und auf die Lausbahn der einzelnen Chargen beziehen, kurz zusammengestellt, sodann soll die tatssächliche Zusammensetzung auf den Schiffen der Bremischen Flotte unterssucht werden.

Die seemännische Laufbahn. An der Spize der Schiffsmannschaft steht der Schiffer, oder, wie er nach der neuen Seemannsordnung wieder genannt wird, der Kapitän. Er muß auf Seeschiffen (vergl. Gewerbeordnung § 31) ein Befähigungszeugnis haben und zwar entweder ein solches zum Schiffer auf Küstensahrt, auf kleiner Fahrt oder auf großer Fahrt. (Bekanntmachung vom 6. August 1887.)

Als Küstensahrt gilt die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselfüste von Antwerpen bis Windau (mit Ausnahme der Umsahrt um Stagen 2c.), an der Küste der dänischen Inseln und an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar, jedoch nur mit Segelschiffen von weniger als 200 Kubitmeter Bruttogehalt, mit Schleppdampsern und mit Seeleichtern.

Kleine Fahrt ist die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und im englischen Kanal mit Seeschiffen von weniger als 400 Kubikmeter Bruttogehalt und mit Schleppdampsern und Seeleichtern.

Große Fahrt ist jede Fahrt mit größeren Seeschiffen oder über bie angegebenen Grenzen hinaus.

Für den Küstenschiffer ift nur eine bestimmte Fahrzeit (50 Monate) vorgeschrieben. Das Zeugnis hat ihm die zuständige Behörde zu erteilen. Eine Prüsung hat der Schiffer für Küstenschiffahrt nicht abzulegen, man begnügt sich mit einem Attest zweier Kollegen und mit dem Nachweis der Fahrzeit. Durch Bekanntmachung vom 10. Februar 1899 kann ein solcher Schiffer auch bei sechzigmonatiger Fahrzeit ein Hochseesssscherzisegelschiff innerhalb der Grenzen der kleinen Fahrt sühren (Heringslogger). Für den kleinen Marktverkehr der an der See gelegenen Orte können besondere Bestimmungen getroffen werden.

Der Schiffer auf kleiner Fahrt hat eine Prüfung abzulegen und den Nachweis einer sechzigmonatigen Fahrzeit zu erbringen. Da es sich bei der kleinen Fahrt tatsächlich auch um eine Fahrt in der Nähe der Kuste handelt, wird der Nachweis eigentlicher nautischer Kenntnisse (Bestimmung des Schiffsorts auf Grund aftronomischer Beobachtungen zc.) nicht verlangt, es genügt Vertrautheit mit den seemännischen Hantierungen, mit dem Lot, dem Kompaß, dem Loggen, mit
dem Gebrauch der Seekarten zc. Auch die Ansorderung an die übrige
allgemeine Vildung ist bescheiden.

Das Bedürsnis nach berartigen Schiffern auf kleiner Fahrt war eine Zeitlang nur sehr gering, weil die Zahl der Schiffe von weniger als 400 Kubikmetern immer mehr zurückging. Reuerdings ist aber ein größerer Bedars hervorgetreten, da die Dampser der Hochseefischerei seit der Bekanntmachung vom 10. Februar 1899 nur von Schiffern auf kleiner Fahrt geführt zu werden brauchen. Auch zur Islandsahrt genügt das Patent zur kleinen Fahrt und der Nachweis einer bestimmten Fahrzeit nach Ablegung der Prüsung. Auf Fischereidampsern der Islandsahrt muß außer dem Kapitän noch ein zweiter Schiffsmann (Bestmann) im Besitze des kleinen Patents sein.

Für die Borbereitung zur Prüfung ist im allgemeinen ein Kursus von 4—6 Wochen ersorderlich. Hiersur fommt von den noch zu erswähnenden Seesahrtschulen an der Weser z. Z. nur die in Elssteth in Frage. Außerdem ist jeder Besitzer des Steuermannpatents zur Führung von Schiffen auf kleiner Fahrt berechtigt.

Die höhere seemannische Lausbahn bedarf einer gründlicheren Borbereitung. Aber auch bei ihr wird der Nachweis einer bestimmten Borbildung nicht verlangt. Boraussetzung ist vielmehr außer dem Besitz der in der Prüsung nachzuweisenden Kenntnisse nur eine bestimmte Fahrzeit (45 Monate, davon mindestens 12 Monate auf Segelschiffen als Bollmatrose zc. für die Steuermannsprüsung). Es kann also jeder, auch solche, die aus den ärmsten Bolksschichten stammen, die höchste seemannische Stuse erklimmen und zwar um so eher, als der seemannische Berus einem soliben Seemann das Zurücklegen der erforderlichen Mittel in etwa 5 Jahren gestattet. Es gehört sreilich ein "offener Kopf" dazu, daneben auch die ersorderliche Gewandtheit im Berkehr mit Untergebenen und Borgesetzen, eine beträchtliche allgemeine Bildung, alles Dinge, die aus den untersten Schichten der Bevölkerung stammende Personen nur selten zu erlangen im stande sind.

Die Laufbahn zum Kapitän führt zunächst zur Steuermanns = prüfung, die vor einer Kommission unter Aussicht des Reichs abzulegen ist. Zur Erlangung der Kenntnisse ist der Besuch einer Seefahrts = schule selbstverständliche Boraussehung. Solche Schulen bestehen an der Weser in Bremen, Elsfleth und Geestemünde. Der Kursus

dauert an diesen Schulen im allgemeinen 8—9 Monate. Die Frequenz war in Bremen im Jahre 1901

für die Steuermannsklaffen 61, " " Schifferschule 34.

Geprüft wurden 55 Steuerleute und 28 Schiffer, wovon 7 Steuerleute und 9 Schiffer nicht bestanden.

Nach der Angabe des derzeitigen Leiters der Bremer Seefahrtschule, Dr. Schilling, ift der Prozentsatz der Schüler, die nur die gewöhnliche Volksschulbildung haben, dort auf etwa 40 % zu veranschlagen. Von diefen Schülern stammten die meiften aus den dem feemannischen Berufe nahe stehenden Rreifen, auch wohl aus dem Stande der Sandwerker, Subaltern- und Bureaubeamten 2c. Selten waren vom Lande Stammende, und aus dem Arbeiterftande war dem Berichterftatter teiner vorgekommen. Es ist aber zu bemerken, daß gerade die Bremer Seefahrtschule einen hohen Prozentsat höher Gebildeter enthält. Das Bestehen ber Steuermannsprüfung berechtigt zum Dienst als Einjährig-Freiwilliger in der Kaiserlichen Marine, woselbst die Einjährigen für Kleidung und Verpflegung nicht zu forgen haben. Wer das Eramen zu machen beabsichtigt, erhält bereitwillig Ausstand bis jum 24. Jahre. Der Prozentfat ber Schüler, die bereits an anderen Schulen das Ginjährig-Freiwilligenzeugnis erlangt haben, ist für Bremen auf etwa 15-20 % der Schüler zu ichäten.

Nach einer weiteren Fahrzeit von 24 Monaten als Steuermann ersolgt die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt, der ein erneuter Besuch der Seefahrtschule von etwa 5 Monaten vorausgeht. Die Ersordernisse für beide Prüsungen sind durch die schon erwähnte Bekanntmachung des Bundesrats genau sestgeset. Außer erschöpsenden nautischen Kenntnissen wird auch eine Kenntnis des Englischen und eine erhebliche allgemeine Bildung verlangt. Außerdem haben die Userstaaten dem Lehrplan übereinstimmend noch die Kenntnis der die Seeschiffahrt betreffenden gesetzlichen Bestimmungen, Maschinenkunde und Gesundheitspstege hinzugesügt. Die letztere Ergänzung des Lehrplans ist für den Schiffsmann von Bedeutung, weil auf den meisten Schiffen ein besonderer Arzt nicht vorhanden ist. Bremen hat serner noch die Schiffbautechnik in den Lehrplan ausgenommen, worin ihm Elssleth gesolgt ist.

Auch die Maschinisten brauchen für die abzulegende Prüfung keine besondere Schulbildung nachzuweisen. Es genügt der Nachweisder ersorderlichen Fahrzeit oder Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt. Es gibt vier Klassen von Maschinisten, von denen die der vierten und

dritten Klaffe ihre gange Vorbereitungszeit im Maschinenpersonal von Dampfichiffen ableiften können (60 Monate), mahrend die Maschinisten erster und zweiter Rlaffe ihre Lehrzeit sowohl in einer Maschinenwerkstatt. wie im Maschinenpersonal von Seedampfichiffen abgeleistet haben muffen. Der Maschinist erster Rlasse muß erst Maschinist zweiter Rlasse, der Maschinist dritter Rlaffe erst Maschinist vierter Rlaffe gewesen sein und als folcher eine besondere Fahrzeit abgeleistet haben. Der Maschinift vierter Rlaffe darf Maschinen in der Kuftenfahrt auf Schleppdampischiffen und Fischdampfern leiten, wenn fie feine Paffagiere befordern, und zweiter Maschinist auf Seedampfschiffen der Ruftenfahrt mit Baffagierbeforderung und Dampfichiffen der kleinen Fahrt (Rordfee, Oftjee und Ranal) ohne Baffagierbeforderung fein. Das Berfahren bei der Mafchiniftenprufung und die Erforderniffe find wie bei den Schifferprufungen durch Bundesratsbeschluß geregelt. Die Prüfung selbst findet vor Kommissionen statt, welche die Landesregierungen bestellen. (In Bremen steht der Oberbaudireftor an der Spige der beiden eingeseten Rommiffionen.) Ahnlich wie bei den Schifferprüfungen kann sich der Heizer die erforderlichen Kenntnisse auf einer technischen Fachschule erwerben. Dafür dient in Bremerhaven eine Maschinistenschule, die sich früher in Brake befand und in Bremen das Technikum. Auch bei den Maschinisten kommt ein Aufsteigen von den untersten Chargen nicht felten vor, auch bei folchen, die aus ganz anderen Berufszweigen in den Beruf eines Kohlenziehers und später eines Beizers gedrängt worden find. Für die Maschinisten erster und zweiter Rlaffe ist allerdings eine zweisährige Lehrzeit in einer Maschinenwerkstelle Vorbedingung. Der Norddeutsche Lloyd, welcher auf seinen transatlantischen Baffagierdampfern nur Maschinisten erster und zweiter Rlaffe gebrauchen fann, ftellt neuerdings Unforderungen an deren Borbildung, die über die gesetlichen weit hinausgehen. besondere verlangt er das Einjährig-Freiwilligenzeugnis, eine Lehrzeit in einer von ihm bezeichneten Maschinenfabrit und für die Führer feiner großen Baffagierdampfer das Befteben einer befonderen Ingenieur. prüfung. Bur Borbereitung hierfur ift in bem Bremer Technitum eine eigene Seemaschiniftentlaffe mit einjährigem Lehrplan eingerichtet. Ein Aufsteigen von den unterften Chargen ift alfo hinfort auf ben großen Lloyddampfern nicht mehr möglich. Unter den jegigen Lloydoffizieren des Maschinendienstes befinden sich noch einige, die sich vom Rohlenzieher heraufgearbeitet haben. Zwischen die Offiziere und die Mannschaften des Decksbienftes (Matrofen) schieben fich häufig auf größeren Schiffen noch Zwischenpersonen (Unteroffiziere) ein. Go ber

Bootsmann, der im allgemeinen eine etwa 5-10 Mf. höhere Monatsheuer, unter Umftanden auch noch mehr, bezieht und den Steuermann zu unterstützen, dabei aber auch felbst zuzugreifen hat. Ferner die Steurer, erfahrene Matrofen, die auf den großen Schiffen ausschließlich mit Steuern beschäftigt werden (Quartiermeifter). Gine wichtige Rolle fpielt auf größeren Segelschiffen ber Segelmacher, ein älterer Matrofe, beffen haupttätigkeit im Ausbeffern ber Segel befteht, und auf allen größeren Schiffen ber Schiffszimmermann. Diefer hat feine Behrzeit am Lande abzuleisten, fahrt bann junachst mit geringerer Beuer auf tleinen Segelschiffen ober als zweiter Zimmermann auf größeren befahrener Zimmermann eine gesuchte Berfonlichkeit. auch vor, daß Zimmerleute zunächst **E**§ fommt als Schiffs. jungen auf See gehen und dann ihre Lehrzeit am Lande absolvieren. Sie lernen meift auf den Werften, wo die Erlangung ber nötigen fachlichen Renntniffe freilich wegen bes Rudgangs im Bau hölzerner Schiffe immer schwieriger wird. Ein großer Teil der auf Bremischen Schiffen fahrenden Zimmerleute ftammt aus der Umgegend von Begefact, wo größere Werften und eine alte feemannische Uberlieferung vorhanden find. Bu den Maschinisten tritt der Maschinisten = affistent, der fich jum Maschinisten vorbereitet; auf größeren Dampischiffen nehmen auch die Schmierer eine etwas höher gelohnte Zwischenftellung ein. Bang große Schiffe haben bann auch wohl noch andere Sandwerker an Bord. Schiffe, die außer dem Rapitan teinen Steuermann zu haben brauchen, wie Fischdampfer, Seeleichter 2c., haben statt deffen häufig einen fog. "Bestmann", der bei Fischdampfern der Inlandfahrt das Batent zur kleinen Fahrt haben muß. Die eigentliche Mannschaft besteht beim Deckpersonal aus Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Bum Schiffsjungen burfen Deutsche nach ber S. O. nicht vor vollendetem 14. Jahre zugelassen werden. Der Schiffsjunge steigt gewöhnlich in 1-2 Jahren jum Leichtmatrofen, der Leichtmatrofe in 1 Jahre jum Bollmatrofen auf. Den Charatter eines Leichtund eines Vollmatrosen erteilt der Kapitän durch Eintragung in das Seefahrtsbuch, meift während oder am Ende der Reife. Bei längeren Reisen hat der Schiffsjunge vom Beginn bes 3. Jahres an einen gefetlichen Anspruch auf die heuer des Leichtmatrofen, der Leichtmatrofe auf die eines Vollmatrofen (vergl. oben im Abschnitt 2).

Die volle seemannische Schulung läßt sich eigentlich nur auf Segelsschiffen gewinnen, und der Rückgang der Segelschiffahrt hat in Bersbindung mit der Aushebung der Bremischen Gesets, die das Mitnehmen

von Schiffsjungen vorschrieben, zu einer bedenklichen Abnahme der wirklich durchgebildeten Vollmatrosen geführt. Auf Matrosen, die ihre ganze Ausbildung auf Dampischiffen erhalten haben, sieht der regelrechte Seemann als auf eine Art von seemännisch geschulten Handlangern herab.

Auch sie gehen mit verschwindenden Ausnahmen aus Schiffsjungen hervor. Unbesahrene Leichtmatrosen kommen auch auf Dampsschiffen kaum vor. Ein wesentlicher Antrieb zum Beginn der Schiffsjungenlausbahn auf Segelschiffen liegt darin, daß nur diese Vollmatrosen auf Segelschiffen werden und demgemäß in die Offizierstellen aufrücken können. Nichtse bestoweniger ist die Zahl der Schiffsjungen zur Zeit größer auf Dampsern als auf Segelschiffen, eine naturgemäße Folge der gewaltigen Entwicklung der Dampsschiffahrt. Auch lassen sich die Schiffsjungen auf Dampsern besser zu allerhand kleinen Diensten verwenden, während sie auf Segelschiffen zuerst nur wenig helsen können und den Kapitän mit großer Berantwortlichkeit belasten.

Aus allen diesen Gründen stellte sich die Notwendigkeit heraus, der Heranziehung des geeigneten seemännischen Nachwuchses eine größere Fürsorge zu widmen. Für die großen Reedereien, die an der Spitze ihrer Schiffe vielseitig gebildete Offiziere haben müssen, kam noch hinzu, daß mit der Verschlechterung der Qualität der Schiffsmannschaft auch in den gebildeten Kreisen, aus denen der beste Nachwuchs für die höheren Chargen zu gewinnen war, die Abneigung gegen den seemännischen Beruf zunahm, da er zu einer jahrelangen Vorbereitungszeit unter sozial unerquicklichen Verhältnissen sührte. So hat man denn namentlich im Wesergebiet die Frage in umfassender Weise in Angriff genommen.

Junächst haben sich die Reeder des Unterwesergebiets zusammens getan und eine eigene Schiffsjungenmel'destelle eingerichtet, die gegen eine seste Gebühr von 10 Mt. Schiffsjungenstellen auf Segelsschiffen vermittelt. Außer der Gebühr muß der Schiffsjunge noch eine volle Ausrüftung besorgen, bei deren Auswahl die Meldestelle unter Kontrolle des Vorstandes mitwirkt. Ze nach den Ansprüchen bewegt sich der Preis dieser Ausrüstung (Betten, wollene Unterkleider, Arbeitskleider 2c.) in den Grenzen von etwa 150—300 Mt. Ganz Unbemittelte können also nicht eintreten, ein Umstand, der die Rekrutierung der Seemannsschaft aus der Küstenbevölkerung immer schwieriger macht. Bei dem Mangel an geeigneten Segelschiffen ist es nicht immer möglich, die Schiffsjungen ohne weiteres unterzubringen. Manche Schiffe nehmen daher auch wohl mehrere Schiffsjungen mit, rechnen den Unterhalt gegen die Heuer auf oder lassen sich eine besondere, manchmal sehr erhebe

liche Bergütung für die Beköstigung bezahlen. Da der Schiffsjunge auf dem Segelschiff zunächst nur wenig leiften kann, ist eine mäßige Bergütung gerechtsertigt.

Eine suftematische Ausbildung sucht ber Deutsche Schulschiff: verein den von ihm angenommenen Schiffsjungen zu erteilen. bei anderen feefahrenden Nationen hat fich die Rotwendigkeit einer befferen Ausbildung von Seeleuten gezeigt. In England bienen biefem 3weck die sogenannten Hulks, ausgediente Schiffe der Handels= oder Ariegsmarine, die in den häfen vor Anker liegen und die auszubildenden Schiffsjungen 1-2 Jahre beherbergen. Die Ginrichtung ift dort ichon fehr alt, namentlich werden Waisenkinder untergebracht und die öffentliche Wohltätigkeit forgt vielfach für die Unterhaltekoften. Geftütt auf neuere Erfahrungen hat aber der Deutsche Schulschiffverein dem feefahrenden Schulichiff ben Borgug gegeben. Die erheblichen Mittel wurden durch Beiträge der Reeder, öffentlicher Korporationen und fonftiger Freunde ber Sache aufgebracht. Gin besonderes Berdienft hat fich der Großherzog von Oldenburg um das Buftandetommen des Vereins erworben. Der Sit bes Schulschiffvereins ift baber auch Olbenburg und ber Beimathafen des am 7. Märg 1901 auf der Tedlenborgischen Werft in Geeftemunde vom Stapel gelaufenen Schulichiffs "Großherzogin Elisabeth" der Oldenburgische Weserhafen Brate. Das Schulschiff bietet Raum für 200 Personen, die eine systematische Ausbildung unter der Leitung bewährter Seeoffiziere erhalten. Ursprünglich murden außer den eigentlichen Schiffsjungen noch Radetten (die das Einjährig-Freiwilligenzeugnis haben mußten) aufgenommen. Reuerdings hat man fich auf die Ausbildung von Schiffsjungen beschränkt, die nach einjährigem Rurfus an die Handelsmarine, meist als Leichtmatrosen, abgegeben werden. Die Kosten betragen für jeden Schiffsjungen 250 Mt. für volle Berpflegung, die Anschaffung der Uniform toftet 120 Mt.; die Bestimmung über einige Freistellen hat sich der Großherzog vorbehalten. Besonders tüchtige Jungen können als Leichtmatrofen, später Bollmatrofen auf dem Schiffe bleiben und sich die Vorkenntnisse zum Besuche der Seefahrtsschule auf dem Schiffe aneignen. Die Erfolge bes Bereins in ber Ausbildung find ausgezeichnet gewesen, freilich find erhebliche Roften aufzuwenden.

Einen anderen Charafter tragen die Radetten. Schulschiffe iffe des Rorddeutschen Lloyd. Diese sollen nur der Ausbildung von Schiffsoffizieren dienen. Die großen Gesellschaften wurden durch den Mangel an geeignetem Offiziersersat, der sich immer mehr zu steigern drohte, am hartesten betroffen. Der Norddeutsche Lloyd beschloß daher,

die Ausbildung felbst in die Sand zu nehmen und bestimmte bagu zwei in der Frachtsahrt verwendete viermaftige Segelschiffe: "Berzogin Sophie Charlotte" und "Herzogin Cecilie". Beide nehmen jährlich etwa 30-40 Radetten auf, der Rurfus dauert drei Jahre, nach beffen Beendigung die Radetten auf Schiffen des Llond als Unteroffiziere gegen eine Seuer von 50-60 Mt. Verwendung finden, worauf fie die Seefahrtichule besuchen und in etwa 3-4 Monaten absolvieren können. Gine Berpflichtung gur späteren Anstellung übernimmt der Llond nicht, doch ist der jährliche Diffizierbedarf fo groß, daß alle tuchtigeren Schuler fichere Aussicht auf Unftellung haben. Die jährlichen Roften betragen 800 Mt., die Roften ber erften Ausruftung 300 Mt. Außerdem ift ein Borichuf von 100 Mt. für etwaige Auslagen ju geben. Bis jest ift ber Andrang ju ben Schulschiffen des Norddeutschen Lloyd überraschend groß gewesen. Obgleich gar teine öffentlichen Unfundigungen erscheinen, muffen gablreiche Bewerber zurudgewiesen werben. Größere Roften erwachsen bem Llond burch die Schulschiffe nicht, da fie auf der Frachtfahrt beschäftigt werden und die Rosten der Verpflegung und des Unterrichts ihre Deckung in dem Lehrgelde finden.

Findet in den einzelnen Chargen der Deckmannichaft von Schiffsjungen bis zum Offizier ein geregeltes Aufsteigen statt (wenn auch die immer mehr abnehmende Beteiligung der Ruftenbevolkerung zu Bedenken Unlag gibt), jo zeigt bas Majchinenpersonal ben bunteften Wechsel ber Bufammenfetang und Borbilbung. Abgefeben von den Maschiniften I. und II. Klaffe, die eine Borbereitungszeit in Maschinenwerkstätten abgelegt haben muffen, fängt die Laufbahn des Maschinenpersonals meift beim Rohlenzieher (Trimmer) auf größeren Dampfern an, alfo gerade bei der hartesten Arbeit, bei der die Beschäftigung Jugendlicher wegen der erforderlichen Körperkraft ausgeschloffen ift. Eine Vorbildung ist dabei nicht nötig. Nach 1 bis 2 Jahren, auch wohl früher, rückt ber Trimmer burch die Bescheinigung des Maschinisten im Seefahrtsbuch jum Beizer auf, ber bann bei genügender Energie und Intelligenz die Maschiniftenprüfung als IV. Maschinift machen tann. Fälle, in benen am Lande gebilbete Beiger als folche in ben Schiffsbienft eintreten, find felten, ber Ummeg über den Trimmer ist der gewöhnliche Weg. Die Trimmer feten fich aber aus Arbeitern aller möglichen Berufe zusammen, die durch irgend welche Ronjunkturen aus ihren früheren Berhältniffen hinausgedrängt worden find und in der Schiffahrt ein Unterkommen gefunden haben. Man findet dort frühere Maurer, Schlachter, Fabrifarbeiter der mannigfachften Art, furg, eine fehr bunt jufammengewürfelte Gefellichaft, bei ber bas

durch eine geregelte Vorbildung gegangene Glement, das eigentliche Rudgrat jedes Berufs, fehlt. Gin Riefendampfer, wie der "Raifer Wilhelm" des Norddeutschen Lloyd braucht über 80 Trimmer, deren Arbeit darin besteht, die gewaltigen Rohlenmassen, welche die Maschine verzehrt, aus den Rohlenbunkern zu den Feuern zu schaffen, eine fehr anstrengende Arbeit, deren Beschwerden durch die in den Bunkern und im Maschinenraum herrschende Temperatur noch gesteigert werden. Viele erareifen biefen Beruf nach manchen Enttäuschungen, fie leben in der unter den Fabritarbeitern am Lande herrschenden Ideenwelt. Es ist daher tein Wunder, daß gerade bei den Trimmern und heizern der eigentliche herd ber Ungufriedenheit der feemannischen Arbeiter zu fuchen ift. Doch gibt es neuerdings auch zahlreiche Heizer und Trimmer (namentlich beim Norddeutschen Lloyd), die aus der Ruftenbevölkerung in der Umgegend von Bremerhaven stammen, worauf noch einzugehen sein wird. Nicht jeder Dampfer hat neben bem Beiger auch Rohlengieher. Bei kleineren Dampfern muß der Beiger die Rohlen felbst herbeischaffen. In folchen Fällen werden oft die bequemeren Briquetts verfeuert.

Das Bedienungspersonal ist erst neuerdings zu größerer Bebeutung gelangt. Zwar hat auch das fleinste Schiff, das längere Reisen macht, einen Roch an Bord, der naturgemäß eine der wichtigsten Stellen einnimmt, auch befindet fich auf den meiften größeren Schiffen ein Steward gur Bebienung ber Offigiere, aber die Bahl biefer Berfonen tritt gegen die der anderen Mannschaften in der überwiegenden Rahl der Schiffe vollständig jurud. Erft auf ben Baffagierdampfern nimmt bas Bedienungspersonal eine größere Bedeutung ein und auf den Schnellbampfern übertrifft es an Bahl alle anderen Teile der Schiffsbesakung. So führte ber "Kaifer Wilhelm" am 1. Dezember 1900 124 mannliche und 9 weibliche Stewards, 24 Aufwäscher, 8 Zwischendecksmärter, 12 Röche, 13 Bantrymen, 7 Bäcker, 4 Konditoren, 4 Schlachter, 3 Barbiere, bagu noch verschiedene andere Angestellte für bas Gepad, ferner Arzte, Beilgehilfen usw. Gegenüber diefer zahlreichen Bedienungs= mannschaft verschwinden die 36 Matrofen und 6 Steurer nebst den 2 Bootsleuten, 3 Zimmerleuten und bem Segelmacher völlig. Die Zahl der Offiziere ift um wenig geringer als die der Deckmannschaft: 7 Offiziere, 1 Ingenieur, 3 Zahlmeister, 17 Maschinisten. Dazu tommen 13 Maschinistenassistenten. Das übrige Maschinenpersonal kommt an Bahl dem Auswartepersonal nabe, es betrug 90 Beizer, 82 Roblenzieher, 4 Schmierer und 1 Reffelichmied. Im gangen gahlte die Befatung 496 Personen! Die Aufwärter (Stewards) find fast durchweg am Lande ausgebildete Kellner, die auch für die Frachtdampser meist in genügender Zahl zu haben sind. Sonst nimmt man dort anstellige Leichtmatrosen zur Bedienung der Offiziere. In der Hochsaison ist für die großen Passagierdampser gelegentlich Mangel an guten Stewards, so daß auch auf andere Beruse zurückgegriffen werden muß.

Für die Köche der Handelsmarine existiert keine besondere Borbilbung, obgleich eine solche recht erwünscht wäre. Denn die Gesundheit der Mannschaft, sowie ihr körperliches Behagen hängt selbstverständlich in hohem Maße von der guten Zubereitung der Speisen ab. Auch sind die Ansorderungen an einen Koch nicht gering. Die Schiffsmannschaft klagt häusig über unschmackhafte Zubereitung der Speisen, mangelhafte Konsservierung usw. und die meisten schoben mir gegenüber die Schuld nicht anf die Qualität der gelieserten Borräte, sondern auf die mangelnde Geschicklichkeit des Kochs. Aus den großen Dampsern ist ausreichende Geschicklichkeit des Kochs. Aus den großen Dampsern ist ausreichende Geschenheit, die Mannschaftsköche in der Küche für die Passagiere auszubilden, die ein zahlreiches Personal an gelernten Köchen und Küchensjungen enthält. Die Frachtdampser und Segelschiffe haben dagegen nur ganz selten gelernte Köche, meist sind es frühere Matrosen oder Stewards, die dem Koche an die Hand gegangen sind und ihm seine Handgriffe abgelernt haben.

Die Besatung der Bremischen Weserslotte. Für die Untersuchung der Schiffsmannschaft nach der Zahl liegen drei Erkenntnissquellen vor, nämlich die Angaben über die Zahl der Angemusterten, die Angaben der Seeberufsgenossenschaft und des Handbuchs für die deutsche Handelsmarine über die Bemannung der deutschen Handelsflotte und endlich die Ergebnisse der Volkszählungen, wovon die letzte (vom 1. Desember 1900) auf alle deutschen Handelsschiffe (auch die in fremden Geswässen besindlichen) ausgedehnt worden ist.

Am geringsten ist der Wert der Angaben über die Anmusterungen, weil die Dauer des Dienstverhältnisses sehr verschieden, meist aber geringer als ein Jahr ist. Die meisten Schiffsleute auf Dampsschiffen werden auf Zeit (6 Monate) geheuert. Aber auch diese Angaben lassen sich nicht zu einer Berechnung der Schiffsmannschaft verwerten, weil das Ende der Dienstzeit sowohl früher (z. B. beim Außerdienststellen des Dampsschiffes und bei den zahlreichen Desertionen), als auch später eine treten kann, das letztere dann, wenn das Schiff beim Ablauf der Dienstzeit noch auf Reisen ist. Bei den für eine Reise geheuerten Schiffseleuten entzieht sich die Dauer des Dienstverhältnisses vollends jeder Bestechnung. Man wird im allgemeinen annehmen können, daß der

Schiffsmann im Wesergebiet etwa zwei bis brei Mal jährlich mustert. Immerhin sind auch die Angaben über die Anmusterungen nicht ohne Interesse und sie haben den Vorzug einer absoluten Genauigkeit, da sie aus den vom Seemannsamt zu führenden Registern entnommen sind. Zu bemerken ist dabei, daß die Ziffern der deutschen Seemannsämter sich nur auf die deutschen Schisse beziehen, da die Ans und Abmusterungen fremder Schisse dort nicht ersolgen. Hier müssen die Angaben der fremden Konsuln mit herangezogen werden. In Betracht kommen dabei für die Weser namentlich norwegische und englische Schisse.

Nach den Angaben des Bremischen Wasserschouts betrug bei den Bremischen Seemannsämtern im Jahre 1901

```
bie Zahl ber Angemusterten 15 901 in 461 Verhanblungen 9 926 : 1119 : 3usammen 25 827 : 1580 : und zwar für Bremische Dampser 23 461 in 953 Verhandlungen 25 gusammen für Bremische Schiffe 1 467 : 391 : 3usammen für Bremische Schiffe 24 928 : 1344 : für nicht Bremische Dampser 588 in 83 Verhandlungen 25 gegelschiffe 311 : 153 :
```

Hierzu kommen dann die für nicht deutsche Schiffe angemusterten Schiffsleute. Auf englischen Schiffen musterten in Bremen im Jahre 1902 nach der Angabe des englischen Konsuls 450 Mann. Etwa dieselbe Zahl dürste in Bremerhaven gemustert haben. Die norwegischen Musterungen werden sich im Wesergebiet auf ähnliche Ziffern belausen. Bon den Oldenburgischen Seemannsämtern wurden im Jahre 1902 für Dampsichiffe 1801, für Segelschiffe 781, zusammen 2582 Mann angemustert, darunter 241 unbesahrene Schiffsjungen. Die Anmusterungen ersolgten bis auf etwa 100 vor dem Seemannsamt in Brake. Die Bershältnisse in Geestemünde sind bereits in einem Aufsahe des Hasenmeisters Duge behandelt worden. Wie sich die Bremischen Annu sterungen des Jahres 1901 auf die einzelnen Kategorien der Schiffsleute verteilten, geht aus nebenstehender Tabelle 10 hervor.

Unter Bremern sind bei dieser Aufstellung des Wasserschouts wohl vorwiegend diejenigen verstanden, die im Bremischen Staat einen festen Wohnsitz haben, also namentlich die dort Verheirateten oder aus Bremischen Familien stammenden. Bemerkenswert ist, daß die Zahl dieser Bremer bei den höheren Chargen (namentlich bei den Maschinisten und Steuerleuten) mehr als die Hälfte der Gesamtzahl, bei den Auswärtern etwa ein Siebentel, bei den Matrosen ein Zwölstel, bei den

Tabelle 10.

Charge der Angemusterten	Bremer	Sonstige Deutsche	Ausländer	Zusammen
Steuerleute Bestleute Bootsteute Sommerleute Steurer Segelmacher Matrosen Leichtmatrosen Jungen Röche Unswärterinnen Broviant= u. Zahlmeister Uerzte Maschinisten Maschinisten Hosignisten Maschinisten Maschinisten Hosiger	339 10 17 35 29 9 273 125 110 124 825 148 137 10 400 106 219 71	653 168 247 377 513 75 3 383 1 093 726 839 5 703 198 115 236 696 452 3 842 2 785	5 	997 178 267 414 544 84 3 765 1 226 848 983 6 776 356 254 247 1 105 563 4 255 2 965
Zusammen	2 987	22 101	739	25827

Beigern ein Achtzehntel, bei ben Rohlenziehern ein Bierzigstel ber Ge-famtzahl ausmacht.

Auf die einzelnen Monate des Jahres verteilten sich die An- und Nachmusterungen solgendermaßen:

Januar		2118	· .	Mai				2136	1	September		2615
Februar		1890	1	Juni				2324	l	Oktober .	•	2226
März .		1996	i	Juli			-	2676	l	November	•	1947
April .		1550	l	Augui	ĭt			2408	l	Dezember	•	1831

Den Tiefpunkt erreichte die Jahl der Anmusterungen also im April, den Höhepunkt im Juli. Auch in anderen Jahren ist die Berteilung ähnlich gewesen, wenn auch die Handelskonjunkturen manchmal wesentliche Berschiedungen bringen können. Stets zeichnen sich namentlich die Sommermonate durch eine große Anmusterungszisser aus. Dasgegen sind die Wintermonate weit ungünstiger. Die Ausnahme im Januar ist nur scheindar. Die Mannschaften aus Schleppschiffen und ähnlichen, keine größeren Reisen machenden Schiffen, werden häusig für ein Jahr gemustert und diese Musterungen sinden dann meist im Januar statt, wodurch die Januarzisser wesentlich erhöht wird. Bei weitem die meisten Musterungen sallen aus Bremerhaven, wo der Kordbeutsche Lloyd sein Heuerbureau hat. Die Gesamtzahl der Ans und Rachmusterungen war im Jahre 1901:

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

				Be'	rha	ndlungen	Perionen
in	Bremen					788	3962
"	Bremerhaven					741	21529
,,	Vegejack .					51	336

Die Zahl der Berhandlungen war in Bremerhaven also kleiner als in Bremen, dagegen die Zahl der angemusterten Personen mehr als fünsmal so groß. Ein Riesendampser des Nordbeutschen Alond hat eben das zehns dis zwanzigsache der Mannschaft eines gewöhnlichen Frachts dampsers. Die Zahl der Abmusterungen ist immer geringer als die der Anmusterungen, weil auf der Reise Berringerungen der Mannschaft durch Krankheit, Tod und Desertion eintreten. Im ganzen wurden im Jahre 1901 von Bremischen Seemannsämtern 25 827 Mann angemustert, dagegen nur 23 403 Mann abgemustert. Die Zahl der Ans, Nachs und Abmusterungen von Bremischen Seemannsämtern zusammengenommen war:

im Jahre 1873 bei 1302 Berhandlungen 18237 Perfonen " " 1883 " 1841 " 24654 " " " 1893 " 2428 " 37731 "

" " 1900 " 3046 " 49 228 " " 1901 " 3065 " 49 230 " " 1902 " 3318 " 55 280

Eine etwas genauere Überficht über die Bahl der auf der Weferflotte beschäftigten Seeleute läßt fich aus dem Handbuch für die Deutsche Sandelsmarine gewinnen. Diefes vom Reichsamt des Innern jähr= lich herausgegebene Werk führt alle im Schiffsregister eingetragenen Schiffe einzeln auf und gibt dabei die Gefamtzahl ber Schiffsbefagung, getrennt nach feemannischem, Maschinen- und sonstigem = Versonal, unter besonderer Angabe der Offiziere, an. Das Material wird zur Zeit durch Fragebogen erhoben, hat aber einige Mängel. Vor allem gibt es nur die regelmäßig zu führende Mannschaftszahl an, die aber von der tatfächlich geführten abweichen kann und erfahrungsgemäß nicht felten bavon abweicht. Ferner berücksichtigt das Handbuch die Tatsache nicht, daß gemiffe Schiffe nur zu einzelnen Jahreszeiten fahren, fo g. B. die Beringslogger, viele kleinere Segelschiffe ac., und endlich kommt ber Umftand nicht zur Geltung, daß immer ein Teil ber Schiffe im Bafen liegt und die Mannichaft abgemuftert hat, gang abgesehen bon ben Schiffen, die wegen der Ronjunktur überhaupt nicht fahren (aufliegen). Gin besonderer Mangel der Angaben ist der, daß sie nicht spezialisiert genug find. Nach neueren Beftimmungen foll der Mannschaftsbeftand fünftig von der Seeberufsgenoffenschaft aufgegeben werden, wobei nur der Bestand berücksichtigt werden foll, den die Schiffe tatsächlich gehabt haben.

Damit würden einige der geäußerten Bedenken wegfallen, der Mangel genügender Spezialisierung bleibt jedoch bestehen. Auch die Seeberufssgenossenschaft veröffentlicht in ihren Berichten den Mannschaftsbestand der einzelnen Sektionen, wobei die Sektion II dem Wesergebiet entspricht. Die Zahlen sind solgende:

Tabelle 11. Mannschaftsbestand der Weserslotte nach den Angaben der Seeberussgenossenschaft

am 31. De:	Segel	fchiffe	Dampffchiffe	zufammen
zember	aus Holz	aus Gifen	Zumpijajiji	au ammen
1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896	3068 2731 2261 2016 1850 1567 1343 1232 1209	1561 1802 2160 2450 2578 2703 2655 2766 2879	6 763 7 718 7 875 7 880 8 090 8 067 8 343 8 172 9 311	11 387 12 251 12 296 12 346 12 518 12 337 12 341 12 160 (985) 13 399 (1186)
1898 1899 1900 1901	1211 1079 1029 992	2989 3070 3022 3268	10 042 10 218 12 097 13 040	14 242 (1323) 14 367 (1498) 16 148 (1438) 17 300 (1508)

Die eingeklammerten Zahlen geben die Zahl der in der Hochseesfischerei beschäftigten Mannschaften wieder. Auch zu diesen Ziffern ist zu bemerken, daß fie die Gesamtzahl der zur Bemannung der Schiffe normalerweise ersorderlichen Mannschaften, nicht die wirklich zu einer bestimmten Zeit vorhandene enthalten.

Ühnliches gilt für die noch weiter zurückreichenden Angaben des Bremischen Wasserschouts über die Bemannung der Bremischen Sandelssslotte. Diese Angaben sußen im allgemeinen auf den Mustersollen. Bis zum Jahre 1885 wurden die zur Zeit der Zählung (1. Januar) still liegenden Schiffe nicht berücksichtigt. Die Mannschaftszahl solcher Schiffe, die in dem betreffenden Jahre in Bremen überhaupt nicht gemustert hatten, wurde srüher älteren Musterrollen entnommen. Zeht zieht man die Angaben des Handbuches sür die Deutsche Handelszmarine heran. Es läßt sich aus diesen Zissern ein annähernd richtiges Bild gewinnen, nur sind sie wie die des Handbuches etwas zu hoch, weil sie die zeitweilig nicht bemannten Schiffe mit berücksichtigen. Allerzbings mangelt ihnen jede Spezialisserung nach Berussgruppen. Die Zissern sind solgende:

Tabelle 12.	Bemannung der Bremischen Sandelsflotte
	(einschließlich Rapitäne).

	Seç	gelfchiffe	Dan	apfschiffe
	Zahl	Mannschaft	Zahl	Mannichaft
1875	164	2383	34	1 707
1880	227	3381	<u> 57</u>	2 157
1885	217	2956	97	2 872
1890	212	3122	132	6322
1895	214	2870	203	7 792
1900	259	3055	319	12029
1901	26 3	3076	338	13 581
1902	266	3181	349	13 649

Bis zum Jahre 1885 war also der Mannschaftsbeftand der Segelsschiffe größer als der der Dampsschiffe. Im Jahre 1886 drehte sich das Berhältnis um und hat sich seitdem immer mehr zu Gunsten der Dampsschiffe verschoben, die jetzt schon die viersache Mannschaftszahl von der der Segelschiffe ausweisen.

Eine britte, vollständig zuverläffige, aber die Saifonfahrt im Sommer nicht berudfichtigende Quelle liegt in den Ergebniffen der Boltsgählung bom 1. Dezember 1900 bor. Diefe murbe bon Reichswegen auf alle Schiffe ber Bandelsmarine, auch die in fremden Gemäffern befindlichen, ausgedehnt. Das Ergebnis liegt für alle Bremischen Schiffe, soweit fie überhaupt bemannt waren, bor, auch die Schiffe in den hafen und die an Land befindlichen Mannschaften, die im Bremischen Staate gezählt wurden, fonnten berücksichtigt werden. Die Bablung ergibt fo ein ziemlich vollständiges Augenblicksbild ber Bemannung der Bremischen Flotte und ift um fo wertvoller, als die auf den Schiffen Befindlichen auch genau nach der Stellung, die fie gur Beit einnahmen, angeführt worden find. Wir werden die Ergebniffe diefer Reichsftatistit auch bei der Untersuchung der Familienverhältniffe und des Alters ber Seeleute berücksichtigen. Sier geben wir die Befamtgahl ber am 1. Dezember 1900 tatfachlich auf Bremischen Schiffen gezählten Mannschaften nach ihrer Dienstbezeichnung und getrennt nach Dampfichiffen und Segelschiffen wieder. Bei ben Dampfichiffen foll weiter awischen Dampfern bes Nordbeutschen Lloyd und folchen anderer Aktiengesellschaften und Privatreedereien unterschieden werden. Die Bahl der farbigen (nicht europäischen) Mannschaften ift befonders angegeben.

(Siehe die Tabelle 13.)

Tabelle 13. Bemannung ber Bremischen Hanbelsflotte am 1. Dezember 1900.

	Auf Sc	hiffen i	n Fahrt	gezählt		
		Dampfe	r	@ a a a T	Schiffen im	3u≠
	Norbb. Lloyb	Andere Aftien= Gef.	Sonstige	Segel= fhiffe	Hafen ufw. gezählt	fam me n
Europäisches Personal. Rapitäne und Steuerleute (einschl. Bestleute auf Fischdampsern) Bootsteute	427 108 114 20	366 38 54	69 4 5	274 38 93 81	341 10 13 1	1 477 198 279 102
Negmacher Steurer Bollmatrosen Leichtmatrosen Jungen	180 672 199 153	21 - 599 28 9	11 108 2 1	837 229 212	358 16 60	32 180 2 574 474 435
Zusammen seemännisches Personal	1873	1115	200	1764	799	5 751
Elettrifer, Telegraphisten, Hydraulifer Ingenieure und Maschinisten	30 368 142 22 130 893 738	283 48 — — — — 244 41	59 11 — — — 56 15		90 1 - - 143 -	30 800 202 22 130 16 1 336 794
Zusammen Maschinenpersonal	2323	616	141	16	234	3 330
Zahlmeister Köche Bäcker Konditoren Schlachter Stewards und Auswärter bavon weiblich Auswäscher Undwäscher Underes Bebienungspersonal Urzte Heilgehilsen	73 244 115 38 61 1177 85 200 121 60 3	113 — — 83 — —	30 10 	96 1 — 43 — — — —	-62 -37 -37 -3 	73 545 116 38 61 1 350 88 200 121 60 3
Barbiere	31 243	4	5	11	31	31 294
Zusammen anderes Perfonal	2 366	200	45	151	130	2892
Ober: Seemännisches Personal	1873 2323 2366	1115 616 200	200 141 45	1764 16 151	799 234 130	5 751 3 330 2 892
Insgesamt	6562	1931	386	1931	1163	11 973

	Auf S	hiffen i	n Fahrt	gezählt		
		Dampfe	t	Segel=	Schiffen im Hafen	Zu= sammen
	Nordb. Lloyd	Andere Aftien= Gef.	Sonftige	fdiffe	ufw. gezählt	janimeir
Farbiges Personal.						
Matrosen, Jungen	$\frac{201}{397}$	77 539	-	8	$\frac{-}{27}$	286 963
Beizer, Rohlenzieher und Schmierer . Röche	108	50	_	1	2	161
Andere und dem Berufe nach nicht Bezeichnete	570	163	49	3	_	7 85
Insgesamt Davon:	1276	829	49	12	29	2195
Auf Dampfern der Oftasiatischen Fahrt						
Matrojen	199	35	_	-	_	234
Beizer, Rohlenzieher und Schmierer .	266	38	-	_	l —	304
Röche	99	5	-	_	_	104
Andere und dem Berufe nach nicht Bezeichnete	531	97	49	_	_	677
Insgesamt	1095	175	49			1319

Im ganzen wurden also auf allen Bremischen Schiffen, auch benen, die in den Häfen, Flüssen, auf der Reede 2c. lagen, 11973 weiße und 2195 sarbige Mannschaften, zusammen rund 14000 Mann gezählt. Das von gehörten 6562 Weiße und 1276 Farbige zur Dampferslotte des Norddeutschen Lloyd, wobei die im Hasen liegenden Schiffe nicht berückssichtigt wurden. Die Gesamtzahlen sind:

```
Decherional 5751 Mann, einschl. 1477 Offiziere,
Maschinenpersonal 3330 = 800 Maschinisten,
Bedienungspersonal 2892.
```

Bu dem Maschinenpersonal ist aber noch die größere Mehrzahl der sarbigen Personen zu rechnen, so daß unter den eigentlichen seemannischen Arbeitern das Maschinenpersonal die größte Ziffer ausweist.

Um zu der Zahl derjenigen Schiffsleute zu gelangen, die tatfächlich im Wesergebiet den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit hatten, mussen wir aber auf der einen Seite Zusätze zu den angeführten Ziffern machen, auf der anderen Seite dagegen eine nicht unbeträchtliche Zahl von Schiffsleuten davon abziehen.

Abziehen muffen wir zunächst einen großen Teil der auf den auswärtigen Linien angestellten Mannschaften. Dabei kommt vor allem die vom Norddeutschen Lloyd eingerichtete Linie Genua—New York und die Oftasiatische Kustenschiffahrt in Betracht. Auch auf diesen Linien fährt allerdings eine große Anzahl von Schiffsleuten aus dem Wesergebiet, da der Lloyd seine Mannschaft mit Borliebe hier rekrutiert und sie eventuell in New York auf die Italienische Linie übergehen läßt. Immerhin hat ein großer Teil der auf diesen fremden Linien sahrenden Schiffsleute die Weser niemals gesehen und kann zu den in der Schiffahrt des Wesergebiets beschäftigten Schiffsleuten nicht gerechnet werden.

Dagegen enthält unfere Aufstellung die Mannichaften ber Oldenburgischen und Preußischen Weserflotte nicht und deren Angahl wird wohl die jener auswärtigen Linien erreichen oder fogar übertreffen. Ferner find alle regelmäßig nur im Sommer fahrenden Fahrzeuge bei diefer am 1. Dezember veranftalteten Zählung nicht beruckfichtigt. Dazu gehören außer einer Reihe kleiner, nur im Sommer verkehrender Ruftenfahrzeuge (Fischewer, Ruffs, Tjalken, Schoner), bor allem die Beringslogger. Ein Heringslogger hat durchschnittlich 14 Mann Besakung, so daß auf die 30-40 Logger des Wefergebiets etwa 500 Mann zu rechnen find 1. Endlich muffen wir noch eine wichtige Rategorie von Schiffs. leuten mit in Rechnung gieben, nämlich die gur Beit der Boltsgählung aus irgend welchen Brunden nicht fahrenden. Dabei find folche ju unterscheiden, die, ähnlich den Lippern, im Winter regelmäßig in ihre Beimat an der Rufte gurudtehren, um dort einige Monate bei ihrer Familie zu verleben. In früheren Zeiten, wo die damalige Segelfchiffjahrt noch mehr Saisonbetrieb war als jett (man denke an die regelmäßigen gemeinsamen Ausreisen Bremischer Schiffer bes Mittelalters im Frühjahr, als beren letter Reft fich noch die altberühmte Schaffermahlzeit am zweiten Freitag im Februar erhalten hat), wo es ferner für den jungen Burichen, ber nicht Erbe eines Sojes war, außer ber Seejahrt faum einen anderen lohnenden Berdienst gab, refrutierten fich die Schiffsleute jum größten Teil aus der Ruftenbevölkerung und fanden ihre Unlehnung an eine kleine landwirtschaftliche Stelle, die während ihrer Abwesenheit von ihren Frauen oder sonstigen Verwandten bestellt murde. Der Verdienst des Schiffers bildete die Ergänzung dieses Haushalts. Leider ift diefes, ich möchte fagen, naturgemäße Berhältnis feltener geworden. Die Schiffahrt ift nur noch in geringem Mage Saisonbetrieb und die ländliche Arbeiterbevölkerung findet jest in den gahlreichen

¹ Davon sind allerdings einige in unseren Gesamtzahlen enthalten. Denn die Heringslogger werden zwar fast ausschließlich mit Lippern (aus der Umgegend von Minden, Bückeburg, Stadthagen usw. stammenden) bemannt, aber nicht alle von diesen kehren im Winter nach Hause zurück. Bielmehr suchen manche, namentlich Jüngere und Unverheiratete, nach Schluß der Heringssaison Arbeit auf Hochseessischer Gechluß der Heringssaison Arbeit auf Hochseessischer Gendelsslotte.

Fabriten einen, wenn nicht befferen, fo doch fichereren Berdienft. 3mmerhin gibt es auch jest noch an ber Rufte einzelne Begenden, wo die alte Berbindung von Schiffahrt und Landwirtschaft noch zu hause ist. Das einst altberühmte Münfterland und das Olbenburgische Land find freilich faft gang ausgeschieden. Statt beffen tommen für die Beringsfischerei das eben ermähnte Lippische Gebiet und für die Dampischiffahrt einige Dörfer des Oftfriefischen Moorgebiets (vor allem die bekannten Moortolonien Oft- und Westrhaudersehn in der Nähe von Leer), das Land Burften an der Oftkufte der Befermundung und einige Fischerdorfer der Ditfee in Betracht. Wir konnen diefe im Winter zu Saufe lebenden Schiffsleute gleichfalls auf mehrere hunderte veranschlagen. Kategorie sind noch die tatsächlich Arbeitslosen zu erwähnen. bies diejenigen Schiffsleute, die entweder freiwillig oder weil fie teine Arbeit finden tonnen, in den großen Safenstädten, meift bei Gaftwirten (Schlafbafen) zc. verweilen und auf gunftige Belegenheit zur Bermertung ihrer Arbeitskraft warten. Die lette Bolkszählung gestattete die Festftellung diefer Berfonen, wenigftens in Bremerhaben und Bremen, ben beiden hierfür wichtigsten Safenstädten des Wefergebiets. Unter ben im folgenden aufgeführten Offizieren und Maschinisten waren dabei wohl nur wenige außer Stellung, die meiften werden vermutlich beurlaubt gewesen sein. Die Gesamtzahl ber Schiffsmannschaft, die im Bremischen Staatsgebiet am 1. Dezember 1900 an Land gezählt murbe, mar:

	Rapitäne und Steuerleute	Maschinisten	Übrige Schiffs= mannschaft
Im eigenenen Haushalt	136 37 — 1 —	76 10 — —	133 98 214 55 77
Zusammen:	174	86	577

im ganzen also 837 Personen der Schiffsbesatzung, von denen wir etwa 3—400 als gegen ihren Willen arbeitslose Schiffsleute rechnen müssen. Wir kommen also für die ganze Weserslotte auf etwa 15—16000 Personen, die am 1. Dezember 1900 ihren Hauptverdienst aus der Schiffahrt des Wesergebiets als Personen der Schiffsbesatzung zogen.

Zusammensetzung der Mannschaft auf den einzelnen Schiffsarten. Farbiges Personal. Es erübrigt noch, einige Angaben über die Bemannung der einzelnen Schiffstypen mit den versichiedenen Mannschaftsklassen zu machen.

Welche Ziffern die Bemannung der großen transatlantischen Paffagiers dampfer erreicht, hatten wir schon oben gesehen. Wir fügen hier die entsprechenden Ziffern für einige andere Schiffe, die für eine bestimmte Schiffsart charakteristisch sind, hinzu.

Tab. 14. Zusammensetzung der Mannschaft auf einigen Seeschiffen.

	hindfer Kinie	fer mit förber. nevifa nb"	ampfer zmpfer)	nþfer 1rg"	fer mit förber. Fahrt n"	Fracht= "Heliog"	Seç	zelfchi	ffe
	Paffagierbampfer ber Rolandlinie "Köln"	Frachtbampfer mit Paffagierbeförber. nach Sübamerika "Helgoland"	Gr. Frachtbampfer (Baumwollbampfer) "Affa"	Frachtbampfer "Rudelsburg"	Fractdampfer mit Passagierbeförder. in tleiner Fahrt "Schvan"	Kleiner Fr dampfer "K	Peter Ricmers"	"Riobe"	"Fulba"
Bruttotonnage:	7409	5308	3137	2489	1198	694	2926	2061	913
Rapitäne und Steuer= Leute	5 2 2 4 8 3 3	$egin{array}{c} 4 \\ 1 \\ 2 \\ -4 \\ 6 \\ 2 \\ 1 \\ - \end{array}$	3 1 1 — 6 2 —	4 -1 -6 1 	3 -1 - - 5 - -	3 - - - 4 - -	$\begin{bmatrix} 3 \\ 1 \\ 1 \\ 1 \\ \hline 18 \\ 2 \\ 4 \\ 1 \end{bmatrix}$	$ \begin{array}{c} 3 \\ 1 \\ 1 \\ - \\ 16 \\ 2 \\ 1 \end{array} $	$ \begin{array}{r} $
Deckmannschaft	27	20	13	12	9	7	31	24	14
Maschinisten Maschinistenassistenten Heizer Kohlenzieher Schmierer	3 3 15 16 3	4 3 6 9	3 1 6 3	3 1 8 3	2 - 4 -	2 - 3 - -		11111	
Majchinenpersonal	40	22	13	15	6	5	-	-	_
Ürzte	1 6 18 23	1 1 3 3		$-\frac{1}{2}$	- 1 2 -	1 1 -	- - - - - - - - - -		_ 1 1 _
And. Personal überh.	4 8	8	3	3	3	2	1	2	2
Insgefamt	115	50	29	30	18	14	32	26	16

Ein Fischdampser (150—200 Bruttotonnen) hat meist 10—11 Mann Besatung: Kapitän und Bestmann, Nehmacher, 4 Matrosen, 2 Maschisnisten, 1 Heizer, 1 Steward. Ein Heringslogger (200—250 Bruttostonnen) 14 Mann einschließlich bes Kapitäns; ein Schoner auf großer Fahrt Kapitän, Steuermann, 2—3 Matrosen, 1 Leichtmatrosen und

1 Jungen; ein Seeleichter (200—800 Bruttotonnen) gewöhnlich 3 Mann (Kapitän, Bestmann und Leichtmatrosen), wenn er zum Segeln einsgerichtet ist, wohl auch bis 5 Mann.

Es zeigt sich also, daß die Bemannung der Schiffe, namentlich beim Maschinenpersonal, außerordentlich verschieden ift und mit der Tonnenzahl in keiner Beise gleichen Schritt halt. Bei den großen Segelschiffen ift die Mannichaftszahl in den letten Jahrzehnten häufig dadurch geringer geworden, daß beffere und bequemere Gerätschaften und Maschinen, sowie Dampfmaschinen für die Bedienung der Ladeeinrichtungen angeschafft Namentlich die Segelmanöver find durch die fogen. Patent= blocks, Manilahanftaue usw. wefentlich vereinfacht worden. Die Aufstellung einer Mannschaftsftala, ju beren Erfüllung die Reedereien gezwungen würden, ist daher nach Ansicht der von mir befragten Sachverständigen zwecklos. Sie mußte entweder fo niedrig sein wie die englische, welche nach der mir erteilten Auskunft des Direktors der Bremer Seefahrtschule Dr. Schilling von allen Deutschen Seeschiffen erreicht und von den meiften übertroffen wird, oder fie mußte für jedes einzelne Schiff besonders aufgestellt werden, mas zu den größten Willfürlichkeiten führen murde. Der einzige, ber über ben erforderlichen Mannichaftsbestand genau unterrichtet ist, ist der Rapitan, der sein Schiff nach längerer Fahrzeit gründlich tennt.

Die Frage hat neuerdings wieder zu einer lebhaften Erörterung geführt, als in wenigen Monaten 7 von Geeftemunde ausgehende Fischbampfer mit Mann und Maus ju Grunde gingen. Bon Schiffahrtsfundigen, die in der Preffe das Wort ergriffen, murde die Schuld auf die Unachtsamkeit der Rapitane und Schiffsleute geschoben, welche bei den häufig fehr niedrig gehenden Dampfern die Luken nicht rechtzeitig schlöffen, die Rege ufm. herumhangen ließen, fo daß fie fich in die Schraube verwidelten ufw. Dadurch werde das Schiff bei plöglichem hohen Seegang in Gefahr gesett, die Manöbrierfähigkeit zu verlieren und durch übergehende Seen jum Sinken gebracht ju werden. Das Organ bes Seemannsverbandes "Der Seemann" bringt die Ungludsfälle bagegen mit der zu geringen Zahl der Bemannung, namentlich des Maschinenpersonals in Berbindung. Wenn nur 1 Mann jugleich Rohlen trimmen, Die Reffel heizen und die Maschine lenken solle, so sei keine Garantie dafür gegeben, daß ein plöglicher Befehl rechtzeitig zur Ausführung gelange. Selbstverftandlich fann ich mir in einer folchen rein technischen Frage

¹ Mit Ausnahme von 12 kleineren Dampfichiffen, die einen Mann weniger führten.

ein Urteil über die Richtigkeit der beiderseitigen Ansichten nicht anmaßen. Die Seeberussgenossenschaft hat nach mir gemachten Angaben in mehreren Fällen die zu geringe Mannschaftszahl bemängelt und durch Androhung höherer Einschähung eine Bermehrung der Mannschaftszahl herbeigeführt.

Schließlich möge hier noch die Frage der Bemannung mit farbigem Personal kurz gestreift werden. Wie die Tabelle über die Bemannung der Bremischen Sandelsflotte gezeigt hat, waren am 1. Dezember 1900 2195 farbige Mannschaften gegen 11973 europäische beschäftigt. Von den Farbigen kamen etwa 800 auf die europäische, die übrigen auf die oftafiatische Fahrt. Abgesehen von den letteren handelt es sich jast ausschließlich um Maschinenpersonal. Der Norddeutsche Lloyd beschäftigt vorwiegend Rordchinesen auf der Fahrt nach Oftasien, die Sanfa auf ihrer Oftindienfahrt Indier (Lastaren). Die Rordchinesen find fraftige und nach Ausfage der Direktion vorzügliche, namentlich ruhige Arbeiter, von denen einer fast soviel leiftet wie ein Europäer. Die Lastaren find weniger fraftig und leiften weniger, so daß annähernd die doppelte Mannschaft erforderlich ift. Die Löhne find bei beiden erheblich niedriger als bei der europäischen Mannschaft (die Hälfte und weniger, auch betöftigen fie fich felbit). Beiden Raffen wird eine große Widerstandsfähigkeit gegen die tropische Site nachgesagt. Dag die nach Bremen tommenben Lastaren eine große Widerstandstraft auch gegen rauhere Witterung zeigen, murde mir vom Bremischen Safenarzt bestätigt. Krankheiten, namentlich Erkältungskrankheiten, kommen bei ihnen teineswegs häufiger vor als bei ben Europäern. Die Sige vor ben Keuern, die dem europäischen Maschinenpersonal in den Tropen nicht selten verhängnisvoll wird, sollen fie weit beffer ertragen. Doch find Beigerselbstmorbe sowohl bei Chinefen wie bei Lastaren vorgekommen.

Man kann es den europäischen Schiffsleuten nicht verdenken, wenn sie das Eindringen dieser Elemente mit dem äußersten Mißtrauen bestrachten. Sie sehen darin vor allem eine Gesahr für ihre Organisation, da sich die den europäischen Arbeiterkämpsen teilnahmlos gegenübersstehenden Farbigen niemals etwaigen Forderungen anschließen und sich ohne Bedenken als Streikbrecher gebrauchen lassen würden. Man bestürchtet auch ein Herabdrücken der Löhne. Überhaupt sieht man in den niedrigen Löhnen der Afiaten, ihrer Anspruchslosigkeit in Bezug auf Kost und Logis, in der Verminderung der Lasten sür die Arbeiterversicherung, die ihre Einstellung zur Folge hat, daneben auch in dem Vestreben, sich ein Kampsmittel gegen die Organisation zu schaffen, die Hauptgründe ihrer Verwendung. Man behauptet auch, daß die Afiaten, namentlich

die Nordchinesen, die Maschinenarbeit in den Tropen keineswegs besser vertrügen. Selbst wenn das aber der Fall sei, will man die Gesahren der Tropenarbeit lieber selbst auf sich nehmen, als in einem Beruse, auf den vorläusig noch zehntausend deutsche Arbeiter angewiesen sind, so gesährliche Rivalen eindringen zu sehen. Diese Bedenken würden sich m. E. erledigen, wenn das fremde Maschinenpersonal grundsählich nur auf der anerkannt gesundheitsschädlichen Tropensahrt Berwendung sände. Ganz entbehren lassen sich die europäischen Heizer auf der Tropensahrt zur Zeit nicht. Wenigstens können nach Australien keine Chinesen mitgenommen werden, weil die dortigen Behörden im Falle des Entlausens eines Chinesen auf Grund der Einwanderungsgesetze den Schisseignern ganz horrende, in die Hunderttausende gehende Strasen auferlegen.

Der Arbeitslohn (die Heuer).

Höhe der heuer bei den einzelnen Chargen. — Effettentransport und Effettenbersicherung. — Dauer der Beschäftigung und Gesamteinkommen. — Henern im Auslande. — Besondere Berabredungen des Heuerbertrags und Überftunden.

Höhe ber Heuer bei den einzelnen Chargen. Es gibt wohl keinen Berufszweig, bei dem sich die Lohnhöhe so genau ermitteln läßt wie bei der Seeschiffahrt. Jeder abgeschlossene Heuervertrag bedarf einer Verlautbarung vor dem Seemannsamt in der Musterrolle, und das Seemannsamt ist verpflichtet, die Lohnhöhe bei jeder einzelnen Kategorie der Schiffsleute genau sestzustellen. Die Feststellung geschieht neuerdings in der Weise, daß aus den Musterrollen sür jede Charge der Gesamtbetrag der gezahlten Heuern und die gesamte Fahrzeit sür alle angemusterten Schiffsleute berechnet und der Durchschnitt gezogen wird, eine Methode, welche in dieser Spezialisierung wohl in keinem anderen Beruszzweig Anwendung sindet. Über das Gesamtergebnis für die in Bremen angemusterten Schiffsleute im Jahre 1901 siehe Tabelle 15.

Tabelle 15.

Rapitäne:	Zahl der Personen	Monatsheuer in <i>M</i>	Raplaten in <i>M</i>
Auf Pajjagierdampfern in transatlant. Fahrt Auf Bajjagierdampfern in der großen Küften-	5 8	434,9	306
fahrt in Oftafien	41	395,5	_
Auf Baffagierbampfern in der großen Kuften- fahrt in Europa	9	242	50
fahrt	5	195	_
Auf Frachtbampfern in transatlant. Fahrt	44	347,5	102,5
= = großer Küftenfahrt	66	242,5	10,7
= Segelschiffen in transatlant. Fahrt = = großer Küstenfahrt	73 7	135 103,3	195 23

	Zahl der angemusterten	Monatsheuer <i>M</i>
	Personen	0,10
Steuerleute: I. Offiziere auf Passagierbampfern in transatlant. Fahrt II. III. IV. I. I. I. I. I. I.	129 163 124 152 36 45 8 2 36 31 21 64 59 28 30 2	244 158 124 102 125 90 120 90 149 108 89 124 87 138 89 80
in fleiner Ruftenfahrt	7	98
Maschinisten. a) transatlantische Fahrt. I. Maschinist auf Bassagierdampsern	115 127 179 7 215 27 23 28	375 232 166 145 114 282 184 118
I. Waschinift auf Passagierdampfern	48 54 3 69 88 2	191 112 110 180 110 110
c) auf Dampfern in tleiner Küstenfahrt. I. Maschinist auf Passagierbampfern	5 4	150 110
Rieberes Deckspersonal. I. Bootsleute	168 95 227 166	79 69 85 71

	Zahl der angemusterten Bersonen	Monatsheuer <i>M</i>
Bestmänner . Steurer (Luartiermeister) . Segelmacher . Voll matrosen . Leichtmatrosen . Jungen (einschließlich Kochjungen) . Schmiede . Donkehleute auf Segelschiffen	47 528 77 2920 937 822 2 10	77 66 67 60,8 35 15,1 80 85
Niederes Majchinenpersonal.		
Kesselschaften Kesselschaften Kestrier Kestrier Koberheizer Kagermeister Kagermeister Kagermeister Kechnierer Kechnierer Keizer Koblenzieher Koblenzieher	66 57 405 318 120 457 3179 3080	97 87 77 88 88 88 71,3 59,1
Küchenpersonal.		
Dberköche auf Passagierdampsern	$\frac{2}{34}$	189 91 70 92 20 87 60
Aufwartepersonal.		
Oberstewards auf Passagierdampsern II. Stewards = Oberstewards im Zwischendeck auf Passagierdampsern Musikerstewards auf Passagierdampsern Unterstewards = Proviantstewards = Proviantstewards auf = Proviantstewards auf = Pantryschedecksstewards auf = Pantryschende auf = Unswäscher = Unswäscher = Unswäscher = Unswäscher = Unswäscher = Unswäschen = Etewards auf Frachtdampsern II. Stewards auf Frachtdampsern Stewards auf Segelschiffen Bäcker Schlächter Konditoren	110 144 28 405 2808 122 709 136 230 866 307 27 87 17 23 334 130 115 94	120 80 67 55 43,4 55 57 66 41 36 40 40 49 25 37 55 47 79 50

:

	Zahl der angemusterten Personen	Monat3heuer <i>M</i>
Hochfeefischere 1. Dampfe Rapitäne Steuerleute (Bestmänner) Rehmacher Röche Watrosen Lischer Limaen L. Maschinisten Limaschinisten Limaschinisten Reiger Maschinisten Limaschinisten Limaschinisten Reiger	41 50 185 3 4 2 29 57	327 (mit &aptaten 102 86 86 70 38 70 15 162 111 75 75

2. Beringelogger.

Bei den auf Heringsloggern beschäftigten Mannschaften tritt zu dem vereinbarten Wochenlohn, der für Bestleute 13,50 Mk., für Vollsmatrosen, Köche usw. 12 Mk., für Leichtmatrosen 9 Mk., für Jüngste 6,75 Mk., für Jungen (Reepschießer) 4,50 und für Abhalter 3 Mk. besträgt, noch der Fanglohn, welcher für Bollmatrosen beinahe die Hälfte des Wochenlohnsages erreicht. Bei den Kapitänen bildet der Fanglohn die einzige Vergütung. Die durchschnittliche Fahrzeit war im Jahre 1901 24 Wochen, für die Jüngsten und Reepschießer etwa 20—22 Wochen. An Fanglohn entsiel auf den Kopf für die ganze Fangzeit durchschnittlich:

	Zahl der Angemufterten
Bei ben Kapitanen	208 M 23
Bei ben Beftleuten	229 M 23
Bei ben Matrofen	200 M 171
Bei den Leichtmatrosen	152 M 48
Bei ben Jüngsten	97 M 27
Bei den Reepfchießern	70 % 25
Bei den Abhaltern	50 M 20

In den Chargen bom Kapitan abwärts tommt zu dem Fanglohn noch der oben erwähnte Wochenlohn. Da die Heringsfischer, die fast

ausschließlich aus dem Lippischen kommen, sehr solide leben, kehren sie am Ende der Fangzeit meist mit einem hübschen Sümmchen in ihre Heimat zurück, wo sie den Winter über bei ihrer Familie verbringen. Die älteren sind wohl durchweg verheiratet und besitzen ein ländliches Anwesen, das in ihrer Abwesenheit von den übrigen Familienmitgliedern bestellt wird. Die Heringssischer bilden einen Stand sür sich und kommen mit der übrigen Küstenbevölkerung nur wenig in Berührung, da sie erst kurz vor der Abreise erscheinen und bei Beendigung meist in ihre Heimat zurücksehren. Die im Jahre 1900 neu angemusterten Schisssiungen der Begesacker Heringslogger (43) stammten sast durchweg aus den Gegenden nördlich des Teutodurger Waldes, 19 kamen aus der Gegend von Loccum, 10 aus den benachbarten westsälischen Gebietsteilen, 10 aus den beiden Lippischen Fürstentümern und nur je einer aus Bahern, Sachsen und aus Holland.

Der in der Bremischen Flotte gezahlte Gefamtlohn (Gage, Raplaken usw.) war nach der Berechnung des Weferschouts im Jahre 1901:

Tabelle 16.

Bei ben Rapitanen	1 543 071 M
Bei ben Steuerleuten	677 487 M
Bei den Maschinisten	$1\ 040\ 982\ \mathscr{M}$
Bei bem niederen Dedisperfonal	1 712 828 🚜
Bei bem niederen Maschinenpersonal	$2690891\mathscr{M}$
Bei dem Rüchenperfonal	416 343 🚜
Bei dem Aufwartepersonal	1 354 371 M
Bei dem fonftigen Personal	407 762 M
Bei ben hochseefischereibampfern	376 700 <i>M</i>
Bei den Beringsloggern	153 274 M
2t	10 979 700 #

Zusammen: 10 373 709 M.

Auf ähnliche Resultate kommt die Seeberusgenossenichaft, deren Ziffern über die Gesamtlohnhöhe wir bereits im zweiten Kapitel bei der Besprechung ihrer Leistungen mitgeteilt haben (Tab. 8).

Die Höhe der Heuer ist für die wichtigsten Kategorien der Schiffsbesatzung, die Matrosen, heizer und Kohlenzieher nur wenig von den angegebenen Durchschnittsheuern verschieden. Es liegt das in der Katur der Sache, weil Angebot und Rachfrage sich gewissermaßen auf einem öffentlichen Markte treffen. Doch ist die Heuer auf vielen kleineren Schiffen, namentlich in nicht Bremischen häfen, etwas niedriger. In Bremen beträgt sie seit einigen Jahren für Vollmatrosen unverändert 60 Mk., für heizer 65 Mk. Dabei haben die drei hier in Frage

kommenden Reedereien die sehr zweckmäßige Einrichtung getroffen, daß Matrofen und Beiger, die langer im Dienste der betreffenden Reedereien fteben, gewöhnlich nach einem Jahre, 3-5 Mt. Bulage bekommen. Damit sichern sich die Reeder einen Stamm zuverläffiger Arbeiter. Unterschied der Heuer bei großer und kleiner Fahrt findet im allgemeinen nicht ftatt. Größere Unterschiede, als bei diefen drei Arten der Schiffsleute, kommen bei den höheren Chargen vor und hier spielt neben der Broke der Schiffe auch die Art der Reise eine Rolle. Der Bootsmann erhält meist 5-10 Mt. mehr als der ältere Matrofe, aber häufig auch 80-90 Mt. im Monat, der Roch auf Frachtschiffen 75-100 Mt., bei besonders guten Leiftungen auch barüber, ber Schiffszimmermann 70—90 Mt. Der Norddeutsche Lloyd hat ein ausgebildetes System von Lohnsteigerungen bei verschiedenen Chargen ber Schiffsbesahung, jedoch nicht bei ben Bollmatrofen, beren Maximum 62 Mt. beträgt. Gute Matrojen ruden eben fast stets ju Steurern, Bootsleuten usw. auf, fodaß für die Reederei an einer größeren Lohnhöhe kein Intereffe besteht. Bon feiten der Arbeitnehmer wurden mir folgende Angaben über die Sohe ber heuern bei den verschiedenen Chargen gemacht:

Es beziehen beim Norddeutschen Lloyd (1902):

```
      Leichtmatrosen
      25-45 %

      Bollmatrosen
      60-62 %

      Bootäleute
      72-85 %

      II. Zimmerleute
      69-75 %

      I. Zimmerleute
      80-90 %

      Stewards
      45-60 %

      Aufwärter
      35-60 %
      (lehteres nur auf Schnellbampsern)

      Zwindendedswärter
      55-65 %

      Heizer
      70-80 %
      *

      Dberheizer u. Schmierer
      80-90 %
```

Die Lohnhöhe ist je nach den Linien verschieden, auf Postdampsern und Schnelldampsern wird sast durchweg mehr gezahlt. Die Musikerstewards sangen gleich mit 60 Mk. und 10 Mk. Julage an. Der Steward erhält, wie bereits bemerkt, für die Tropenreisen eine Tropenjacke gratis sowie 10 Mk. monatlich Waschgeld, wosür er seine Wäsche bezahlen muß. Gine sehr bedeutende Ergänzung des Lohns bilben bei den Stewards die Trinkgelder, namentlich auf der Fahrt zwischen Bremerhaven und New York, und hier wieder besonders auf der Rückreise. Es ist mir glaubshast berichtet worden, daß ein gewandter Decksteward (diesem wendet sich bei gutem Wetter die Gebersaune des reisenden Yankee besonders zu) in Schriften CIV 1. — Seeschissatz III 1.

einem guten Sommer auf über 11 000 Mt. Gintommen geschätzt werde. Oberftemards verdienen wohl gelegentlich noch mehr. Bei den übrigen Stewards ift die Ginnahme an Trinkgelbern naturgemäß fehr ver= schieden, je nach Reife und Beschäftigung. Stewards, die auch in den einzelnen Rajuten tätig find, verdienen mehr, "wilde" Stewards, die nur beim Servieren und in den Salons helfen, weniger. Auf einer viermonatigen Reife nach China wollte ein von mir vernommener Steward nur 10 Mt. monatlich an Trinkgeld übrig gehabt haben. Die Mufikerftewards erhalten Extratrinkgelder, wofür auf einer im Rauchsalon ausliegenden Lifte substribiert wird. Den Gebrauch, bei der letten Mahlzeit eine Lifte zirkulieren zu laffen, hat die Direktion wegen der damit verbundenen Beläftigung des Publitums abgeschafft. Wie man fieht, wechselt die Höhe des Trinkgelds sehr und die hohen Treffer sind wohl nur feltene Ausnahmen. Dem Trinkgeld gegenüber fteht eine Erfagpflicht ber Stewards für gerbrochenes und abhanden gekommenes Beichirr, foweit der Abgang mehr als 10% beträgt. Was darunter ist, bezahlt die Direktion. Die Stewards bilden in Bezug auf diese Ersakpflicht gewiffermagen eine Gefahrengemeinschaft, alle, auch ber Oberfteward tragen bagu bei. Ahnliche Einrichtungen bestehen auch in größeren Sotels und find nötig, um die Wachsamkeit und das Intereffe der Stewards zu beleben. Ein Oberftemard teilte mir mit, daß er bei viermonatigen Reisen ins= gesamt nur 5-10 Mt. für berartigen Geschirrabfall zu zahlen gehabt habe. Sei infolge befonders hohen Scegangs viel Befchirr gerbrochen, fo werbe ftets an die Direktion berichtet und von diefer der zu gahlende Betrag ermäßigt; 10 % bes Abgangs feien für basjenige, mas ohne Schuld der Stewards gerbrochen werde oder verloren gehe (wie bei unvermeidlichen Bufallen, durch Mitnehmen von Andenken feitens der Paffagiere usw.) sehr reichlich berechnet. Fiele das Interesse der Stewards an der Erhaltung des Inventars gang fort, fo fei bei den vielen Doglichkeiten des Berluftes an Bord eine ernfte finanzielle Schäbigung der Reederei die unausbleibliche Folge.

Uniformen werden auf Bremischen Schiffen nur vom Norddeutschen Lloyd geliesert. Dort erhalten Matrosen alle Jahre eine Uniform gratis, die erste müffen sie selbst bezahlen. Eine nicht unwichtige Rolle spielt bei einigen Chargen der Schiffsbesahung die Belohnung für Überstunden, auf die noch weiter unten zurüczukommen ist.

Reben dem Anspruch auf die Heuer hat der Schiffsmann auch Anspruch auf volle Beköstigung und Unterbringung auf dem Schiff und zwar nach der neuen Seemannsordnung vom Zeitpunkte des Dienstantritts bis zur Abmusterung. Selbstbeköstigung kommt auf Seeschiffen bes Wesergebiets nicht vor. Gine solche setzt voraus, daß das Schiff in regelmäßigen kurzen Zwischenräumen in den Heimatshasen zurückehrt. Sie ist daher in der englischen Kuftensahrt nicht selten.

Eine Landgage wird beim Aufenthalt im hiefigen Hafen in Bremen im allgemeinen nicht gezahlt. Die Mannschaft wird entweder abgemustert oder gegen die vereinbarte Heuer beibehalten. Es fommt vor, daß dieser Aufenthalt über eine Woche, ja bis zu drei Wochen dauert. Auch dabei ist aber genug Arbeit für die Schiffsmannschaft vorshanden, obgleich sie beim Stauen in europäischen Häfen nicht mitzuarbeiten hat. Das Schiff wird einer gründlichen Reinigung unterzogen, innen und außen neu gemalt, das Maschinenpersonal hat beim Nachsehen der Maschine und bei Reparaturen zu helsen usw.

Dagegen ist beim Nordbeutschen Llopd das Zahlen einer Landgage üblich, wenn das Schiff zur Instandsetzung längere Zeit im Hafen liegen bleiben muß. Es wird dann die zum Reinigen, Malen, Reparieren usw. nötige Mannschaft (etwa die Hälfte) nicht abgemustert, sondern zu diesen Reinigungsarbeiten verwendet, wofür sie zwei Drittel der Heuer und 1 Mt. 50 Pfg. Kostgeld pro Tag erhält. Wenn Plat ist, kann an Bord geschlasen werden.

Effektentransport und Effektenversicherung. Es mögen nun in diesem Zusammenhange noch zwei in sinanzieller Bedeustung für die Schiffsmannschaft wichtige Punkte: die Frage der Bersbindung des Schiffs mit dem Lande und die der Effektensversicherung kurz gestreift werden.

Eine schwierige Verbindung des Schiffs mit dem Lande hat für den Schiffsmann manchmal insofern ungünstige Folgen, als er, namentlich in fremden Häsen, für die Beförderung an Land, sei es für sich, sei es für seine Effekten, schwer bezahlen muß. In den Weserhäfen ist der Zugang zu den Schiffen recht günstig. In Bremen und Bremerhaven legen die Schiffe direkt an der Kaje an und die Häsen besinden sich in unmittelbarer Rähe der für den Schiffsmann in Betracht kommenden Stadtteile. In Bremerhaven, wo der für den Norddeutschen Lloyd eingerichtete Kaiserhasen weiter vom Mittelpunkte der Stadt entsernt ist, hat der Lloyd zwei kleine Dampser eingestellt, die den Berkehr vom Kaiserhasen nach dem inneren Hasen unentgeltlich vermitteln. Im Freihasen der Stadt Bremen erfolgt der Berkehr von einem Ufer des sehr langen Hasenbasssins zum anderen an mehreren Stellen gleichfalls unentgeltlich durch Fährboote. Die Besorgung des Gepäcks (meist hat der Seemann

einen Sack für seine Betten und eine verschließbare Kiste) ist nicht fostspielig. In den Bremischen häfen hat der Seemannsverband einen Effettentransporteur angestellt, der in Bremen Mitglied des Vorstands ist. Die Kosten betragen für Sack und Kiste 1 Mt. 50 Pfg.

Einen wunden Bunkt für den Schiffsmann bilbete lange Zeit die Möglichfeit des Berluftes feiner Effetten, für die der Reeder gefetlich nicht aufzutommen hat. Un und fur fich hatte es nabe gelegen, eine Erfappflicht bes Schiffseigners gesetlich ju statuieren, ba ja ber Schiffsmann feine Effetten bem Schiffe gewiffermagen anvertraut, fo daß fich eine Ersapflicht nach Analogie des receptum der Gastwirte wohl rechtfertigen ließe. Die Saftung ift jedoch im Befege nicht ausgesprochen worden, und die Folge war, daß der Schiffsmann bei einem Schiffbruche, gegen beffen Folgen ber Reeder durch die Berficherung gebedt mar, häufig in die außerfte Bedrangnis geriet. Denn die Effetten ftellen gewiffermaßen bas notwendige Sandwertszeug bes Schiffsmannes bar. Er muß nich nicht nur seine Betten (beren Breis etwa 15-20 Mf. ist) mit= bringen, fondern auch die nötigen Rleider, Stiefel, Unterfleider ufw., benn auf See fann er ben Abgang nicht wie an Land erfegen. folider Schiffsmann, namentlich ein folder ber alten Schule, bringt baber eine wohlaffortierte Rollettion von Augruftungsgegenständen an Bord, ju benen beim Decksmann unter Umftanden auch die legendaren, über die Anie reichenden Tranftiefel, Olanzug und Sudwester gehören. moderne Beiger, ber nur auf furze Streden fahrt, begnügt fich allerdings meift mit einem geringeren Borrat, bas Wichtigste ift für ihn gutes wollenes Unterzeug. Der Gefamtwert der Ausruftung wird einschließlich bes Ausgehanzugs und der Arbeitstleider immerhin auf 150-250 Mt. zu veranschlagen fein, ein Betrag, den der Schiffsmann im Falle des Totalverlufts nicht ohne Mühe beschaffen tann. Auch bei der erften Reise spielt die Beschaffung der Ausruftung eine wichtige Rolle. Bei der Beiprechung bes Borichufinftems wird barauf gurudgutommen fein. größeren Bremischen Besellschaften haben überall eine Berficherung ber Effetten bes Schiffsmanns eingeführt, ohne einen Beitrag von biefem gu verlangen, die Berficherung bildet auch einen Bestandteil der noch ju er= mähnenden Tariftonvention. Bootsmann, Zimmermann und Roch erhalten danach bei Totalverluft 250 Mt., die übrigen Schiffsleute 150 Mf. Bu den Effetten des Zimmermanns gehört auch fein vollständiges Sandwertszeug, ohne das er feinen Beruf nicht ausüben tann und das er mitbringen muß. Der Wert dieses handwertszeugs murde mir auf 200-300 Mt. angegeben, fo daß die Versicherungesumme für ihn faum genügen durfte.

Über die vom Nordbeutschen Lloyd gezahlten Entschädigungen enthält der Abschnitt Wohlsahrtseinrichtungen Näheres. Bei der großen Haberei hat der Schiffsmann den Anspruch aus den §§ 711—715, 723 des H.B. auf Schadenersah. Hat der Reeder für ein Verschulden eines Angestellten zu haften, so steht dem Schiffsmann natürlich auch ein Ersahanspruch bei Totalverlust zu.

Dauer der Beschäftigung und Gesamteinkommen. Heuern im Austande. Es ift eine außerordentlich schwierige, bei dem heutigen Stande der Erkenntnisquellen unlösbare Aufgabe, die durchschnittliche jährliche Dauer der Beschäftigung der Schiffsleute genau festzustellen. Man ift auf die vielfach voneinander abweichenden Urteile ber in ben Schiffahrtsbetrieben beschäftigten Bersonen angewiesen, und biefe konnen ftets nur aus einer verhältnismäßig eng begrenzten Erfahrung fprechen. Die Angaben ber Berficherungsanftalten und bes Bafferschouts liefern zwar schätbares Material, können aber nicht ohne Reserve herangezogen werden, wie noch ausgeführt werden wird. Der hauptgrund für die große Unficherheit auf diesem Gebiete liegt in dem Spftem der Un- und Abheuerung. Diefes Suftem war der alten Saifonichiffahrt und der Segelichiffahrt mit ihren längeren Reifen durchaus entsprechend. Die Unbeuerung für eine Reise wird auch jest noch in der Seemannsordnung gewissermaßen als das Normale angesehen und in erster Linie berücksichtigt. In Wirklichkeit ift fie aber, wenigstens an ber Wefer, burchaus gur Ausnahme geworden, und die Anheuerung auf Zeit (fast durchweg auf 6 Monate) herrscht vollständig vor. Auch wo auf Reise geheuert wird, handelt es fich bei ben Dampfichiffen um die kurzen Reisen der jeften Linien, Die etwa 4-6 Monate bauern, fo baf bie burchichnittliche Dauer des heuervertrags auch bier nicht langer ift. Bei der heuer auf 6 Monate wird die Bertragsdauer nicht felten baburch zu Ungunften bes Schiffsmanns abgefürzt, daß der Rapitan vor Ablauf des Termins die Mannschaft abmuftert, zu welchem Zweck die meisten heuerverträge die Beftimmung enthalten, daß die Abmufterung bei jeder Rudtehr des Schiffs an die Wefer erfolgen fonne. Gine zweis oder dreimal jährlich eintretende vorübergehende oder langere Arbeitslofigkeit ift baber für den Schiffsmann der Wefer, wie ichon bemerkt, das durchaus Ubliche. Die Wiederanmufterung der gangen Mannschaft nach Ablauf der Mufterrolle ift, außer beim Nordbeutschen Lloyd, verhaltnismäßig felten. Der Schiffsmann tann nun die Sache, wenn er eine Reife gemacht hat, gewöhnlich eine Zeitlang ansehen, da er von der Reise beträchtliche Ersparnisse mitbringt. Für viele bietet das Leben an Land auch eine angenehme Ab-

wechslung nach ber eintönigen Dienstzeit, die fie oft langer als nötig ausbehnen. Undere Sparfamere und Gifrigere finden im Begenfat bagu öfters eine gunftige Belegenheit (Chance ober Schang, wie der feemannische Ausdruck lautet) und geben nach wenigen Tagen wieder fort. Fragt man Die einen, fo erhalt man die Antwort, bag fie mindestens 2-3 Monate gezwungen feiern mußten, die anderen wollen ohne Muhe Beschäftigung gefunden haben. Go haben mir Matrofen in Bremen ertlart, daß fie eigentlich nur freiwillig außer Arbeit feien und ohne Zeitverluft Anftellung gefunden hatten, in Bremerhaven befragte Beiger, darunter erfichtlich folide Leute, gaben die gezwungene Muße im Jahre auf 2-3 Monate an. Matrofen scheinen auch in Bremerhaben leicht Anftellung zu finden, namentlich wenn fie auf Segelschiffen beschäftigt gewesen find. Stewards ift die bauernde Beschäftigung aller eine völlige Unmöglichkeit, weil im Sommer mahrend der Reisesaison auf den großen Schnelldampfern vielleicht doppelt so viele nötig find als im Winter. Viele Stewards fönnen ihre Beschäftigung daher, abnlich wie Rellner in Babern, Sommerfrischen, nur als Saisontätigkeit aufsassen und muffen sich im Winter am Lande andere Beschäftigung suchen. Manche fallen mahrend diefer Beit der öffentlichen Mildtätigfeit anheim, und der frühere Leiter der Seemannsmiffion hat mir mitgeteilt, daß diese in jedem Winter ftellenlose Stewards in Bremerhaven habe unterstützen muffen. Wie bereits erwähnt, hat das Unfallversicherungsgesetz ursprünglich den Jahresverdienst der Schiffsleute auf Grund einer neunmonatigen Arbeitszeit berechnet, in der letten Rovelle ift eine elimonatige angenommen worden. möchte, namentlich für Bremerhaven, annehmen, daß im großen Durchschnitt zwar die Annahme einer neunmonatigen Dienstzeit zu kurz, dafür aber die der elsmonatigen zu lang ist und daß man mit einer zehn= monatigen etwa das Richtige treffen durfte. Auf eine ahnliche Ziffer gelangt man auch bei Berücksichtigung der früher erwähnten Ergebniffe der Invalidenversicherung (fiehe Tabelle 7). Genaue Erhebungen hierüber könnte nur der Norddeutsche Llond machen, weil nur dieser von ben Bremischen Schiffahrtsgesellschaften einen festen Arbeiterstamm bat, ben er auch durch feine noch ju erwähnende Benfionstaffe an fich feffelt. Bei den übrigen Gesellichaften findet ein stetiger Wechsel von einer Reise gur anderen ftatt.

Wie stark der Wechsel der Beschäftigung in den einzelnen Jahreszeiten ist, geht auch aus den schon erwähnten Berichten des Wasserschouts hervor. Diese geben die Zahl der An= und Nachgemusterten, sowie der Abgemusterten nach den einzelnen Monaten an, getrennt nach Damps

schiffen und Segelschiffen. Eine Trennung nach einzelnen Kategorien ber Schiffsmannschaft findet hierbei leider nicht statt. Im Durchschnitt der fünf Jahre 1897—1901 wurden in Bremischen Häsen vor dem Wassersschout

Tabelle 17.

											an= oder nach= gemustert	abge= mustert	Überschuß der Anmusterungen (+) der Abmusterungen (—)
im Januar .											1 952	1 666	+ 286
im Februar .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1 981	1 431	+550
, , , , , , ,	•	•	•	٠	•	•	•	•	٠	•	1 925	1571	$+\ 354$
	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠			
im April	٠	•	٠	•	٠	•	•	٠	•	•	1 776	1 422	+ 354
im Mai											2 143	1829	+ 314
im Nuni											2 034	1821	+ 213
im Juli				_	_	_		_			2 053	2291	— 238
im August .			Ī	•	•	•	•	•			2 293	1 725	+ 568
im September	•	•	•	٠	•	٠	•	•	•	٠	2 282	1 867	+415
	•	•	•	•	•	٠	٠	٠	•	•	2 054	2 048	+ 16
	•	٠	٠	٠	٠	٠	•	•	•	•			
im November	٠	٠	٠	٠	٠	•	٠	•	٠	•	1 571	1 978	-407
im Dezember											1 726	2445	— 719
Zuja	ım	m	en						$\bar{}$		23 790	22 094	+1696

Seit dem Jahre 1881, in dem diese Statistik zuerst aufgestellt wurde, waren die entsprechenden Überschüffe der Anmusterungen (+) oder Abmusterungen (—) in Jahresgruppen:

Tabelle 18.

	1881/83	1884/86	1887/91	1892/96	1897/1901
im Januar im Hebruar im März im Mpril im Mai im Juni im Juli im August im Exptember im Oftober im Rozember	$\begin{array}{c} +\ 165 \\ +\ 76 \\ +\ 462 \\ +\ 70 \\ +\ 192 \\ -\ 187 \\ -\ 171 \\ +\ 231 \\ +\ 388 \\ +\ 31 \\ -\ 238 \\ -\ 298 \end{array}$	+ 464 + 128 + 200 + 264 - 95 - 304 + 127 + 298 + 121 + 120 - 200 - 906	$\begin{array}{c} +235 \\ +254 \\ +379 \\ +243 \\ +114 \\ -44 \\ -158 \\ +295 \\ +118 \\ -54 \\ -107 \\ -776 \\ \end{array}$	$\begin{array}{c} +\ 447 \\ +\ 125 \\ +\ 514 \\ +\ 237 \\ +\ 248 \\ -\ 105 \\ +\ 82 \\ +\ 225 \\ +\ 148 \\ -\ 210 \\ -\ 307 \\ -\ 552 \end{array}$	$\begin{array}{c} + & 286 \\ + & 550 \\ + & 354 \\ + & 354 \\ + & 314 \\ + & 213 \\ - & 238 \\ + & 568 \\ + & 415 \\ + & 6 \\ - & 407 \\ - & 719 \\ \end{array}$
Zusammen	+ 711	+ 217	+ 499	+ 852	+ 1696

Die einzelnen Jahresgruppen zeigen also ein ziemlich übereinstimmendes Bilb. Überall setzen die ersten Monate des Jahres mit einem starken Überschuß der Anmusterungen ein. Bis zum März waren die Mehr=

abmufterungen des Jahresichluffes meift wieder eingeholt. Dann folgten im April und Mai Monate mit weniger ftarkem Überschuß der Einftellungen, einmal zeigte fich fogar im Mai ein Rudgang, im Juni und Juli überwiegen im Durchschnitt die Abmufterungen. 3m Auguft und September, der Sauptreisezeit, schwellen die Anmusterungen wieder bedeutend an, der Oktober ist schon weniger günstig, im November und namentlich im Dezember fest die Arbeitslofigkeit mit ber größten Scharfe ein. Gemildert wird der Drud der weniger gunftigen Wintermonate dadurch, daß manche, namentlich die Lippischen Beringefischer und Beiger und Matrofen aus den Kustengegenden, einen Teil des Winters zu Hause verleben, verschärft dadurch, daß sich auch außer den Abgemusterten andere ju dem Seefahrtsberufe brangen, barunter außer früheren Schiffern, die vorübergehend anderwärts beschäftigt waren, auch Unbefahrene, da, wo sie angestellt werden. Jeder Schiffsmann ist ursprünglich als Unbesahrener eingestellt worden, und die Gesamtzahl der Unbesahrenen kommt bei fteigender Schiffsbevölkerung mindeftens dem Abgange gleich, der durch Tod und Desertion stattgefunden hat und den die Schlufgahlen unserer Tabellen zeigen. Wir werden fie auf etwa 6-8% der Mannschaft ichaken dürfen.

Es läßt sich nicht leugnen, daß das häusige Ans und Abmustern für die Schiffsleute große Schattenseiten hat und ihre Beschäftigung zu einer sehr unsicheren macht. Wie die Dinge liegen, ist allerdings die dauernde Beschäftigung aller auch in der günstigsten Jahreszeit nötigen Schiffsleute für die Reedereien unmöglich. Wenn auch die eigentliche Saisonschiffahrt aufgehört hat, so treten doch insolge der Natur des Schiffahrtbetriebs Zeiten ein, wo einzelne Schiffe außer Fahrt gestellt werden müssen und wo insolge dessen keine Arbeit für die Schiffsleute vorhanden ist. Was die Schiffsleute von anderen Arbeitern, die insolge der Stillsehung des Betriebs entlassen werden, unterscheidet, ist, daß sie in der Zwischenzeit ihre Arbeitskrast anderwärts nicht verwerten können, da sie sich stets in Häsen bereit halten müssen. Wir werden darauf, sowie auf die Gesahren, welche das wochenlange Umherliegen in den Hasenstiedten sur den Schiffsmann mit sich bringt, im Abschnitt "Anheuerung" eingehender zurücksommen.

Nehmen wir als die durchschnittliche Dauer der Beschäftigung mit dem Unfallversicherungsgesetz 11 Monate an, was, wie bereits bemerkt, etwas zu viel ist, so würde der Jahresverdienst der wichtigeren Kategorien der Schiffsbesatung bei Berechnung von 1,20 Mt. jür Kost bestragen:

Dabei ift das Logis an Bord nicht mit berechnet und von dem Berdienft burch Überftunden abgefehen.

Bei einem Bergleich der deutschen Heuern mit denen anderer Länder ist zu berücksichtigen, daß wohl kein Beruszzweig so sehr dem internationalen Wettbewerb ausgeseht ist, als der des Seemanns und daß daher nirgends gleichartigere Verhältnisse zwischen den verschiedenen Staaten herrschen. Werden die Unterschiede in der Entlohnung zu groß, namentlich zu Gunsten Englands, so würde sich das vermutlich bald durch einen massenhaften Übergang deutscher Seeleute in die englische Marine bemerkbar machen, wo sie mit offenen Armen ausgenommen werden. Gelegenheit dazu ist in den Häsen des Auslands genug vorhanden. Run sind die englischen Heuern wohl durchschnittlich um ein geringes höher als die deutschen. Im allgemeinen wird es sich bei Matrosen und Heizern um 10—15 Mk. mehr handeln. Dem englischen Konsul in Bremen verdanke ich solgende Angaben über die Heuern, die bei Anmusterungen englischer Trampdampser in Bremen bezahlt wurden:

```
bem I. Steuermann . . £ 9
                                    bem I. Maschinisten . £ 16
                                                : £ 11 sh 10
bem II. Steuermann . . # 7
                                    bem II.
bem Zimmermann . . . £ 5
                                    bem III.
                                                     . £ 8
                                    bem IV.
                                              : . £ 6 sh 10
bem Steward . . . . . £ 6
dem Roch . . . . . £ 5
                                    dem Donkeyman . . . £ 4 sh 15
dem Bootsmann . . . £ 4 sh 10
                                    dem Heizer . . . . L 4 sh 10
dem Vollmatrojen . . . £ 3 sh 10
                                    dem Majchinistensteward £ 2
dem Leichtmatrojen. . . £ 2
```

Diese Unterschiede, die im Mutterlande teilweise etwas höher sein mögen, sind in der Tat nicht groß genug, um einen Übergang verlockend erscheinen zu lassen, zumal die Versicherung wegsällt. Von Matrosen, die jahrelang auf englischen Schiffen gesahren hatten, wurde mir mitzgeteilt, daß die Kost sür den deutschen Geschmack schlecht und die dienstelichen und kameradschaftlichen Verhältnisse insolge der häusigen Trunkensheit und des herrschenden rohen Tones unangenehm seien. Alle waren froh, wieder auf deutsche Schiffe gekommen zu sein. Bei den rund 10 000 deutschen Schiffsleuten, die auf englischen Schiffen sahren, wird es sich vielsach um solche handeln, die Schulden halber oder aus anderen Gründen desertiert, oder die zeitweilig ohne Stellung gewesen sind. Auf der nur unbedeutenden amerikanischen Seehandelsstotte sind die Heuern

allerdings höher. Matrosen erhalten 25—35, Heizer bis 40 Dollar oder auch mehr. Es wurde mir jedoch mitgeteilt, daß die persönlichen Bershältnisse auch dort unangenehm und daß die Arbeit namentlich für Matrosen viel anstrengender sei. Die Schiffe seien weit geringer bemannt und in der am höchsten gelohnten Küstenfahrt müsse die Deckmannschaft bei der wegen der schlechten Hasenverhältnisse oft sehr beschwerlichen Hasenarbeit mit helsen. Aus amerikanischen Kriegsschiffen scheinen die Berhältnisse günstiger zu sein.

Überstunden und befondere Berabredungen des Heuer= vertrags. Die Überstundenlöhne bilden neuerdings eine wichtige Erganzung ber Beuer, namentlich bei ber Dedmannichaft. In früheren Beiten war diese Entlohnung in der Seefchiffahrt nicht üblich, die Mannschaft mußte alle Schiffs- und Ladungsarbeit gegen die vereinbarte Beuer leiften. Mit bem Dampferbetrieb und ber immer größeren Saft bes modernen Verkehrslebens ift darin eine Anderung eingetreten, weil die Schiffsmannichaft, wenigstens in fremben bafen, gur Beichleunigung ber Erpedition häufig bis in die Nacht mitarbeiten muß. In der Segelschiffahrt ift die Bezahlung von Überftunden noch jest felten, ein erfahrener Rapitan teilte mir mit, dag er häufig gar feine und bei ber letten mehrmonatigen Reife nur 8,50 Mt. Bergutung für Überftunden (an den Zimmermann) gezahlt habe. In der Dampfschiffahrt ift jedoch die Bezahlung der Überftunden von großer finanzieller Bedeutung, befonders bei den kleinen Dampfichiffen, die kleinere Bafen anlaufen. Wie bereits bei der Besprechung der Gesetzgebung hervorgehoben wurde, hat Die neue Seemannsordnung dem Schiffsmann bei der Arbeit im Safen einen gesetlichen Anspruch auf Überftundenlohn zuerkannt und zwar wenn fie langer als 10 Stunden dauert ober am Sonntag geleistet wird. Safenarbeit tommt auch für die Aberstunden vorwiegend in Betracht, auf der Fahrt ift gelohnte Überzeitarbeit feltener, wenn fie auch hier und da vorkommt.

Von der Direktion der Dampsichissahrtgesellschaft Reptun, einer Gessellschaft, die vorwiegend die Fahrt mit kleineren Dampsern nach der Oftsee und Portugal betreibt, sind mir einige interessante Berechnungen aus den Abrechnungsbüchern mitgeteilt worden, welche die große Besteutung der Überstundenbezahlung darlegen. Die Berechnungen betreffen die drei Dampser Uranus, Achilles und Castor, welche mit 2—4 Heizern und 4—5 Matrosen fahren. Im Jahre 1902 betrug in Mt.:

	bei den	Heizern	bei den Matrosen			
	die gesamte	der Lohn für	die gefamte	der Lohn für		
	Gage	Überstunden	Gage	Überstunden		
D. Uranus	2336	438	3780	601		
	2351	437	2984	537		
	1482	311	2780	774		
Zusammen in % der Gage	6169	1186 19,2 %	9544	1912 20,0 %		

Bei dem kleinsten Dampser, dem Castor, übersteigen die Überstundenlöhne der Matrosen ein Viertel ihrer Heuer. Beim Norddeutschen Lloyd spielen die Überstunden diese bedeutende Kolle nicht. Namentlich kommen auf den großen transatlantischen Linien nur wenige Kategorien der Schiffse besatung in Frage, so namentlich die Donkehleute, welche die sür die Lademaschinen bestimmten kleineren Kessel (Donkey) bedienen. Diese müssen mit dem Anheizen der Kessel zwei Stunden vor Arbeitsbeginn ansangen. Gelegentlich kommen in sremden Häsen auch zahlreichere Überstunden der Decksmannschaft vor, z. B. wenn keine Ladearbeiter zu haben sind zc. So wurde mir im Seemannshause in Bremerhaven mitgeteilt, daß ein Decksmann von einer ostasiatischen Keise 180 Mt. Überstundenlohn heimgebracht habe. Es handelte sich dabei aber offensbar um eine seltene Ausnahme. Im großen Durchschnitt wird man die Überstundenlöhne der Mannschaften des Korddeutschen Lloyd mit 5 Mt. monatlich eher zu hoch als zu niedrig schäßen.

Die Uberstundenlöhne sind lange Zeit einer der hauptsächlichsten Streitpunkte zwischen den Reedern und Schiffsleuten gewesen und auch jest noch geht kaum eine Reise ohne Differenzen in dieser Beziehung vorüber. An der Weser und insbesondere in Bremen ist man auf fried-lichem Wege zu einer Verständigung gelangt, die allerdings noch keines-wegs alle Streitigkeiten beseitigt hat. Diese Verständigung beruht auf einer vor dem hiesigen Gewerbegericht geschlossenen Tarisvereinbarung der drei größeren Bremischen Reedereien mit den durch den Seemannsverband gesührten Schisseleuten, die zwar keinen rechtlich bindenden Charakter hat, aber doch seit mehreren Jahren tatsächlich besteht und als eine Art stillschweigender Ergänzung der Vertragsbedingungen zu betrachten ist. Es sührt uns dies auf die Frage der besonderen Verabredungen des Dienstvertrags, die wir hier etwas aussührlicher besprechen wollen.

Wie bereits erwähnt, hat die neue Seemannsordnung im § 1 ben

sehr weitgehenden Grundsatz an die Spitze gestellt, daß die Vorschriften der Seemannsordnung "der Abänderung durch Vertrag entzogen sind, soweit nicht eine anderweite Vereinbarung ausdrücklich zugelassen sind, soweit nicht eine anderweite Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist". Solche Zulassungen sinden sich nur an wenigen Stellen, wo eine Absänderung zu Ungunsten der Schiffsleute kaum in Frage kommen kann. Abgesehen hiervon sind also hinsort besondere Vereinbarungen nur da zulässig, wo das Gesetz selbst schweigt. Die Vertragsreiheit der beiden Vertragschließenden — Reeder und Schiffsmann — ist also in wesentslichen Punkten ausgehoben. Man wollte der Benachteiligung der wirtsschaftlich schwächeren Schiffsleute durch solche Zusätze vorbeugen. Die srühere Seemannsordnung kannte solche Beschränkungen nicht und insolge dessen enthielten die meisten Heuerverträge besondere Verabredungen, wodurch der im Gesetz fizierte Vertragsinhalt mehr oder weniger modissiziert wurde. Für die Weser kommen dabei vor allem solgende Bestimmungen in Betracht:

- 1. Das Recht der Schiffsleute, daß bei einer Verringerung der Schiffsmannschaft die ersparten heuerbeträge auf die Zurüchleibenden zu verteilen find, wird vielfach ausgeschlossen.
- 2. Die Reederei hat das Recht, in Hamburg angemusterte Schiffsleute in Bremen und umgekehrt abzumustern, ohne die Reisekosten zu vergüten.
- 3. Der Kapitän kann auch vor Ablauf der Dienstzeit (6 Monate) nach jeder Reise den Schiffsmann auf der Weser entlassen. Dieser kann nur nach Ablauf der Dienstzeit und nur auf der Weser abmustern. (Argo und Neptun und ähnlich der Norddeutsche Lloyd.)
- 4. Bezüglich des Bergelohns enthält der Heuervertrag einiger Reedereien die Bestimmung, daß ein solcher von der Reederei ohne Rückssicht auf die Bestimmungen des Handelsgesethuchs nach sreiem Ermessen verteilt wird.
- 5. Eine Reederei bestimmt, daß alle heimlich im Besit der Schiffsleute besindlichen Schuswaffen, Getränke, Tabak und Zigarren dem Kapitän
 vor Ankunft in fremden Häfen abzuliesern sind. Geschieht dies nicht, so
 wird die ganze Mannschaft für eintretende Zollstrase in Anspruch genommen (der auch in Hamburg vielsach übliche sogenannte Schmuggelsparagraph).

Außerdem enthalten die vereinbarten Bertragsbedingungen noch viels fach Bestimmungen über die Bezahlung von Überstunden.

Die ermähnten Bestimmungen stammen aus der Zeit vor dem Intrafttreten des neuen Gesetzes. Die Bestimmungen zu 1 und 4 sind jetzt ohne weiteres unzuläffig, die Bestimmungen zu 2 dann, wenn es sich um eine Anheuerung auf Reise handelt. Die Bestimmung zu 5, welche eine Art solldarischer Hastung aller Schiffsleute für Zolldesrauden ihrer Kameraden statuiert, scheint bedenklich. Ob sich Gerichte mit der Frage ihrer Zulässigteit beschäftigt haben, ist mir unbekannt.

Wie die Bereinbarungen auf Grund der neuen Seemannsordnung lauten, habe ich bei Abschluß der Arbeit noch nicht in Ersahrung bringen können.

Die Grundlage für die Berechnung der Überftundenlöhne bildet die ichon erwähnte, vor dem Bremischen Gewerbegericht geschloffene Tarijvereinbarung vom 18. Mai 1901, die auch von anderen Reedereien als den damals beteiligten stillschweigend beobachtet wird. Es fand damals eine vom Deutschen Seemannsverband ausgehende allgemeine Lohnbewegung statt. Für den guten Willen der Bremischen Reeder legt es ein anerkennenswertes Zeugnis ab, daß sie in Deutschland die ersten waren, die den Weg der Verständigung vor dem Gewerbegericht beschritten. In der Verhandlung maren die drei für die Stadt Bremen wichtigsten Reedereien Sanfa, Argo und Reptun durch drei Bevollmächtigte, die Seeleute burch drei Borftandsmitglieder vertreten. Es tam eine von allen Beteiligten unterzeichnete Bereinbarung zu ftande, Die fich auf fieben Bunfte erftrecte. Die erften vier bezogen fich auf die Regelung des Bachegehens und die Bezahlung ber Aberftunden, im fünften murde die Errichtung eines Beuerbureaus in Aussicht gestellt (die dann im Ottober desfelben Jahres erfolgte), im fechften murde bemertt, daß die Regelung der Borichuggahlung ber fünftigen Seemannsordnung vorbehalten bleiben folle, der fiebente Bunkt endlich ficherte den Seeleuten die Ginführung einer Effektenversicherung zu. Der Vereinbarung felbst kommt ein rechtlich bindender Charakter wegen der mangelnden Legitimation der Beteiligten nicht zu. Wohl aber fann angenommen werden, daß ihre Bestimmungen mindestens bei den drei beteiligten Reedereien als ftillschweigend vereinbart zu gelten haben, soweit nicht schon die Musterrollen ausdrückliche hinmeise barauf enthalten.

Das wichtigste Ergebnis für die Schiffsleute war, daß der Überstundenlohn für transatlantische Fahrten auf 40 Pfg. pro Stunde festsgeset wurde. Dagegen wurde für die europäische Fahrt wegen der großen sinanziellen Belastung der in Betracht kommenden Reedereien, über die oben bereits Näheres mitgeteilt worden ist, an dem bis dahin üblichen Sat von 30 Pfg. sestgehalten. Das Nähere hierüber ist im folgenden Kapitel über die Arbeitszeit zu bemerken.

Erwähnt mag noch werden, daß ungefähr gleichzeitig mit der erwähnten Bereinbarung von den Bremischen Reedern den Matrosen, Heizern und Kohlenziehern eine Erhöhung der Heuer von 5 Mt. zugestanden wurde.

Die Arbeitszeit.

Das Wachenspftem. — Verteilung ber Arbeit. — Überftunden.

Das Wachenspstem. Verteilung der Arbeit. Die Gigen= tümlichkeit ber auf dem Schiffe zu leiftenden Arbeit hat von jeher bazu geführt, einen feften Wechfel zwischen Arbeit und Ruhe herbeizuführen. Die gesamte Mannschaft, welche in der Zeit der Segelschiffahrt ausichließlich Deckmannschaft mar, murde in zwei Bachen geteilt, von benen die eine die nötige Arbeit zu verrichten hatte (Steuern, in der Nacht Ausgud, am Tage Reinigen und Ausbeffern, Bumpen ufm.), mahrend die andere Ruhezeit hatte (Freiwache, Wache zur Roje). In gewiffen Stunden des Tages waren aber beide Wachen an Deck und arbeiteten gemeinsam. Ebenso galt von jeher und gilt auch jest noch die Beftimmung, dag beim Aus- und Ginlaufen alle Mann an Deck fein muffen. In dieser Zeit gibt es vielfach Arbeiten, wobei die gesamte Dedmannschaft helfen muß: bas Wegbringen ber Labeeinrichtungen, bas Schließen (Berichalten) ber Schiffsöffnungen (Luken), bas Festmachen (Zurren) ber etwa an Deck befindlichen Ladung. Auch auf hoher See kann es namentlich auf Segelschiffen nötig werden, daß die gesamte Mannschaft mit Sand anlegt, fo namentlich bei Segelmanövern, bei Seenot ufw.

Je mehr beibe Wachen zugleich an Deck sind, besto größer ist naturgemäß die Arbeitszeit für den einzelnen, am geringsten ist sie, wenn regelmäßig stets nur eine Wache an Deck ist (Wache um Wache). In stüheren Zeiten war die gemeinsame Arbeit durchaus üblich. Ich vers danke einem früheren Kapitän die nachfolgende Wachens und Efordnung, die früher allgemein auf Bremischen Schiffen galt. Vom Mittag an gesrechnet war diese Einteilung die in Tabelle 19 angegebene.

Am nächsten Tage war die Sache umgekehrt. Es entsielen also $2^{1/2}$ Stunden auf gemeinschaftliche Mahlzeiten (Schaffen), 5 Stunden auf gemeinschaftliche Arbeit (wovon die Zeit von abends 7^{15} —8 hauptsschlich für das bei hölzernen Segelschiffen häufig ersorderliche Pumpen bestimmt war) und für jede Wache außerdem an dem einen Tage $9^{1/2}$, an dem daraussolgenden 7 Stunden Arbeit.

Diefes alte Bremische Wachenspstem ist jetzt auch auf Segelschiffen fast durchweg außer Gebrauch gekommen, nach der Aussage des betreffenden

Tabelle 19.

	Steuerbordwache		Backbordwache		
	Arbeitszeit	Ruhe	Arbeitszeit	Ruhe	
	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	
Mittags 12.—1 Uhr Eppause	$ \begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	1 	2 	1 3 ¹ / ₂ 3/ ₄ - 4 - 3/ ₄ - 2	
Zujammen-	$14^{1/2}$	$9^{1/2}$	12	12	

Rapitans besteht es aber auf einzelnen Schiffen auch heute noch (vor dem 1. April 1903) und wird wohl auch einmal als Disziplinarstrafe vorübergehend eingeführt. Ich führe aus bem Schreiben noch folgendes an: "Es liegen bem Schiffsmanne außer ber Ausübung feiner Berufspflichten noch manche Arbeiten ob, die er im eigenen Intereffe ausführen muß. Er hat mahrend ber Reise fein benuttes Zeug felbst zu maschen und Beschädigungen baran felbst zu beffern, feine Strumpfe zu ftopfen und seine Schuhe ober Stiefel zu flicen, bas Logis zu reinigen ufm. und muß dagu feine Freizeit opfern. Weiter zu berückfichtigen ift, daß, sobald der Dienft dies bedingt, die dienstfreie Bache mit "Uberall" ausgepurrt wird und arbeiten muß, wodurch abermals ihre Freizeit berringert wird. Ginen weiter in Betracht ju ziehenden Bunkt bildet die Tatfache, daß je nach der west- oder oftwärts durchlaufenen Diftang an Bord des Schiffes die Tageslänge fich verkurzt oder verlängert. wahre Ortszeit wird nur einmal am Tage festgelegt und banach die Uhr um 12 Uhr mittags gestellt, was bei Segelschiffen auf hohen Breiten Zeitunterschiede bis zu 30 oder mehr Minuten verursachen kann. gereicht naturgemäß der Bormittagsmache entweder jum Borteil oder zum Nachteil." Der Schreiber empfiehlt demgemäß die gesekliche Kestlegung des Wache- um Wachegebens, die ja nun auch in der neuen Seemannsordnung erfolgt ift.

Auch vor der Einführung der Seemannsordnung war die gemeinsichaftliche Arbeit auf den Bremischen Schiffen fast durchweg abgeschafft worden; nur auf einigen Schiffen bestand noch eine gemeinschaftliche Mittagsarbeit beider Wachen von $1-\frac{1}{2}$ 3 Uhr. Auch das wurde durch

bie schon erwähnte Bereinbarung zwischen Reedern und Schiffsleuten vom 18. Mai 1901 beseitigt, welche folgende Bestimmung enthält:

"Auf See geht die Mannschaft des Deck- und Maschinendienstes Wache um Wache. Die abgelöste Wache darf nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten herangezogen werden. Andernsalls ist die geleistete Arbeit als Überstundenarbeit zu vergüten. Auf das Ascheieben sindet die Bestimmung keine Anwendung."

Die Bestimmung ist zum Teil wörtlich in den § 36 der neuen Seemannsordnung übergegangen.

Mit der Ginführung von Wache um Wache jallen die gemeinschaftlichen Mahlzeiten fort. Jede Wache ißt in ihrer Freizeit. Was die Einteilung im einzelnen anlangt, fo befteben jest zwei Spfteme: die fogenannten Deutschen und Englischen Wachen. Die Englischen Bachen wechseln alle vier Stunden, von mittags 12 Uhr an gerechnet. Die Wache amischen 4-8 Uhr abends (dog watch) wird amischen beiden Wachen geteilt. Am Nachmittag haben somit beide Wachen je sechs Stunden zu arbeiten, am Vormittag die eine Wache von 12-4 und 8-12, also acht Stunden, die andere von 4-8 Uhr, also nur vier Stunden. Jede Wache hat alfo an bem einen Tage vierzehn, am anderen gehn Stunden Arbeit zu leisten. Die Deutschen Wachen gehen von mitttags $^{1}/_{2}1$ —7 Uhr abends, von 7—12, von 12—4, von 4—8 und von 8-1/21 Uhr, so daß an einem Tage elf, am anderen breizehn Stunden Arbeit zu leisten find. Die meiften befragten Leute zogen die Deutschen Wachen vor, weil fie langere Ruhezeiten enthalten. Der Wechsel findet ftatt, bamit nicht jede Bache ftets biefelben Stunden hat. Gemiffe Bachen gelten als befonders unangenehm, fo namentlich die Wache von Mitter= nacht bis 4 Uhr, mahrend die bon 4-8 Uhr als beste gilt. Diese fallt allerdings auch in den fürzeren Arbeitstag, jene in den längeren.

Bei dem Maschinenpersonal war von jeher Wache um Wache üblich, und zwar mit vierstündigem Wechsel ohne Umwechslung am Abend. Jeder behält also die einmal sestgesete Wache während der ganzen Reise bei, und die Arbeitszeit dauert zwölf Stunden. Bei transsatlantischen Fahrten war an der Weser schon seit längerer Zeit für den Maschinendienst das Dreiwachensustem eingesührt, so daß jeder Mann vier Stunden Arbeit und acht Stunden Ruhe, am Tage also insgesamt acht Stunden Arbeit hat. Die neue Seemannsordnung hat hier nur einen schon vorhandenen Zustand gesetlich sestgeset. Die ablösende Wache muß das Überbordschassen der Asche besorgen, was etwa zwanzig Minuten bis eine halbe Stunde Zeit ersordert. Die neuen Schnells

dampfer haben Borrichtungen, mittelst deren die Asche durch maschinelle Einrichtungen in kürzester Zeit entsernt wird. Troß der kürzeren Zeitdauer ist die Arbeit vor der Maschine, namentlich bei den großen Passagierdampsern, wohl die schwerste Schiffsarbeit, sie entbehrt auch jeder Abwechslung, spielt sich in überhitzten Räumen ab und stellt große Anforderungen an die körperliche Widerstandssähigkeit.

Nach der Ansicht fast aller Schiffahrtskundigen, die befragt wurden, ift die Arbeit ber Deckmannschaft auf den großen Segelschiffen nicht übermäßig anftrengend. Geübte Matrofen fahren daher auch meift am liebsten auf folchen Segelschiffen, obgleich die Gelegenheit zu Rebenverdiensten (Uberstunden) geringer ist. Auf Dampfern verursacht namentlich das Reinigen viel Arbeit, mahrend Segelschiffe auf See ftets fauber find. Natürlich kommen auch bort Zeiten vor, wo von allen eine außergewöhnliche Arbeitsleiftung verlangt werden muß. Um wenigften anstrengend ift die Fahrt innerhalb der Tropen, wo wegen des gleichmäßigen Wetters oft wochenlang fein Segelmanöber gemacht zu werben braucht. Dieje Zeit wird dann auch zu umfaffenden Reparaturarbeiten, namentlich an den Segeln benutt. Der Zimmermann, Segelmacher und auch wohl andere altere, jum Ausbeffern von Segeln geschickte Matrofen werden dann nicht mehr zum Wachegehen verwendet, jondern Tags über ausschließlich mit Reparaturarbeiten betraut. Am unangenehmsten ist die Arbeit der Deckmannschaft auf kleinen Dampfern, die nur eine geringe Deckmannschaft (2-3 Mann pro Wache) führen, jo daß alle Matrosen bes Nachts entweder am Ruder oder am Ausgud zu tun haben. darunter noch ein Leichtmatrose, der das Ruder nicht handhaben kann, fo find die übrigen unter Umftanden ftart belaftet. Befonders beeinträchtigt tann die Ruhe ber Mannschaft werden, wenn das Schiff abends oder in der Racht einen Safen anläuft oder verläßt. Da dann alle Mann an Ded sein muffen, fallt die Nachtruhe für fie gang oder teil= weise weg. Bei ber Stadt Bremen tommt bas beshalb besonders in Betracht, weil die Seewachen der Dedmannichaft erft an der Mündung der Wefer beginnen und bis dahin (6-8 Stunden) alles an Ded fein muß. Indeffen fpielt das Gin- und Auslaufen gegenüber ber Beit, die das Schiff im Bafen ober auf der Reise verbringt, meift feine erhebliche Rolle und die Ruhe tann auf Gee nachgeholt werden. Rur auf Reisen, wo mehrere einander nahe gelegene Safen angelaufen werden, wie auf der europäischen Fahrt (Oftsee, Portugal, Mittellandisches Meer), tann biefer Umftand größere Bedeutung gewinnen und es ift mir verfichert worden, es fomme auf Bremischen Schiffen im Mittellandischen Meer bor, daß Schriften CIV 1. Seefchiffahrt III 1.

bas Schiff abends einen Hasen verlasse und am Morgen einen anderen anlause. Die Mannschaft habe also den Tag über Hasenarbeit, dann sei das Deck aufzuräumen, dann komme die Rachtwache und am nächsten Tage wieder Hasenarbeit. Wohlmeinende Kapitäne geben in solchen Fällen, wie mir berichtet wurde, der Mannschaft, die die erste Rachtwache beziehen muß, im Hasen Gelegenheit zur Ruhe. Diese sindet sich, da das Stauen und Löschen der Ladung in europäischen Häsen durchweg von Hasenarbeitern besorgt wird. Die Mannschaft hat dann nur mit der Bedienung der Lademaschinen, mit der Aufsicht, mit Reinigungsarbeiten zu tun, so daß wohl einige Mann entbehrt werden können. Wo das nicht möglich ist, wäre es wohl gerechtsertigt, in solchen Fällen die Rachtwachen als Überstundenarbeit zu bezahlen. Um angestrengtesten haben in den Häsen die Steuerleute zu arbeiten, denen die ganze Verantwortlichseit für die Ladungsarbeiten zufällt. Indessen hat es die vorliegende Arbeit nur mit der eigentlichen Mannschaft zu tun.

Im Safen wird von der Schiffsmannschaft im allgemeinen 10 Stunden gearbeitet und zwar gegen Fortbezug der Heuer und Roft. Eigene Betoftigung und Entschädigung dafür kommt auch bei in Bremen wohnenden Schiffsleuten wohl kaum vor. Bon der beim Norddeutschen Lloyd gelegentlich eintretenden Landgage wurde schon gesprochen. Arbeitszeit dauert im allgemeinen von 6-6 Uhr mit halbstündiger Frühftuds- und Abendpaufe und einftundiger Mittagspaufe. Für die Tropen fieht die neue Seemannsordnung eine furgere Arbeitszeit von 8 Stunden vor. Für die Schiffsoffiziere gilt nur die Bestimmung, daß ihnen eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden zu gewähren ift, fic haben also eine längere Arbeitszeit. Die Rachtruhe wird gelegentlich durch besondere Rachtwachen beeinträchtigt. Das Schiff darf in der Nacht nicht ohne Aufficht bleiben, und es besteht daber auf einigen Schiffen die Einrichtung, daß die Mannichaft in zweiftundigem Wechsel Wache geben Diefe Einrichtung gibt zu vielen Unzuträglichkeiten Unlag. läßt das Schiff mährend der Zeit, wo die Abwechslung erfolgt (Wecken und Aufstehen des Nachfolgers) oft längere Zeit unbeaufsichtigt und ftort die Nachtruhe der übrigen, die nicht an der Reihe find. Meift ift daher die Nachtwache in der Weise geregelt, daß ein Mann von der Tagesarbeit befreit ift, also ruben kann und dann die ganze Bewachung in ber Nacht übernimmt (Nachtwächter). In Bremen felbst wird meift ein besonderer Mann vom Lande als Nachtwächter angestellt.

Auf einzelnen Dampfern wurde das Spftem des Wache um Wache Gebens durch das fogenannte "Tagelöhnern" gelegentlich unterbrochen.

Dieses Shstem besteht darin, daß z. B. bei einer Wache von 4 Mann je 1 Mann zeitweise aus der Wache herausgenommen und vom Nachts dienst befreit wird. Dieser kann dann die ganze Nacht schlasen, muß aber am Tage 10 Stunden arbeiten. Für den Tagelöhner selbst beseutet das keine Vermehrung der Arbeit, wohl aber sür die Wache, die nun mit 3 Mann in der Nacht daßselbe leisten muß, wie vorher mit 4 Mann. Bedenklich ist es, wenn dadurch die Wache auf 2 Mann verstürzt wird, die sich nunmehr ohne sonstige Unterstützung in Ruder und Ausguck teilen müssen. Die neue Seemannsordnung hat das Shstem durch die Bestimmung, daß Wache um Wache gegangen werden muß, abgeschafft.

Ganz anders ift die Arbeitszeit des Bedienungspersonals geregelt. Der Koch auf Segelschiffen und Frachtdampfern muß um 5 Uhr aufstehen, um das Frühstück zu bereiten und hat dann oft bis um 9 Uhr des Abends zu tun. Der Offizierssteward muß während des Tags zur Bedienung bereit sein. Sine besondere Berücksichtigung verdient die Arbeitszeit der Stewards auf Passagierdampfern, über die im Organ des Seemannsverbandes "Der Seemann" zeitweilig viel geklagt wurde. Ich habe mir mit Genehmigung des Norddeutschen Lloyd von einem Obersteward Auskunst erbeten und die Aussage mit der eines zur Organisation gehörenden Stewards verglichen, wobei sich über die entscheidenden Punkte keinerlei Differenzen ergeben haben.

Bei den Stewards der großen Paffagierdampfer ift, abgefeben von dem Obersteward, dem 2. und eventuell dem 3. Steward, welche die Oberaufficht in der I. oder II. Rajute führen, zu unterscheiden zwischen den nur am Tage beschäftigten besonderen Stewards für Salon, Rauchgimmer und Deck und den übrigen, die wieder in folche gerfallen, denen bestimmte Rabinen und damit bestimmte Reisende gur Bedienung anvertraut find und folche, bei benen das nicht der Fall ift (wilde Stewards). Bei den die Aufficht führenden Stewards und den Spezialstewards fällt der Nachtdienst jort und ihre Beschäftigungszeit durfte wohl im all= gemeinen eine furgere fein als die in großen hotels und Reftaurants, weil das späte Rachtleben an Bord nicht fo üblich ift wie an Land. Immerhin haben die Salonftewards eine verhältnismäßig lange Dienftzeit von morgens 6 Uhr bis 2 Uhr nach dem Lunch (mit Baufen zum Anziehen. Frühftuden) und abends von 6-10 Uhr, manchmal auch länger. In ber Beit von 2-6 Uhr können die meiften ausruhen. Der Dienst ber übrigen Stewards, welche die große Mehrheit bilben, beginnt um 6 (auch 1/2 6) mit Reinmachen bis etwa um 7 Uhr. Von da bis zum

Frühstück um 8 ist Zeit zum Anziehen, von 8—10 Uhr Frühstücksdienst, von da bis \(^{1}/_2\) 12 Geschirr= und Zimmerreinigen, dann eine Stunde Ruhe, von \(^{1}/_2\) 1—\(^{1}/_2\) Servieren beim Lunch und Reinemachen, dann wieder 2—3 Stunden Ruhe bis zum Diner, Servieren von \(^{1}/_2\)6—8 (\(^{1}/_2\)9) und Aufräumen, wonach die Tagesarbeit beendigt ist. Bon 11—2 und 2—5 gehen die beiden Nachtwachen, wosür im allgemeinen 2 Stewards in der I. Rajüte und einer in der II. Rajüte nötig sind. Auf den Schnelldampsern nach New York trifft die Nachtwache den Steward durch= schnelldampsern nach Nahlich auf den Postdampsern nach Ostasien.

Bei diefer Zeiteinteilung wurde man ohne Berudfichtigung ber Zeit von 1/23-1/26, wo für manche die Ruhe gelegentlich wegfällt und ohne Berücksichtigung der Nachtwachen auf eine etwa 11—12 ftundige Arbeitszeit kommen. Es ift aber babei zu bedenken, dag die bolle Arbeitsleiftung auch nur bei voll befettem Schiff zu leiften ift. Abgesehen von der Sauptreisezeit im Berbst ift aber bas Schiff meift auf der Rudreise viel weniger ftart besett, mahrend die Rahl der Stewards dieselbe bleibt. In dieser Zeit ift also ber Dienst auch weit weniger anstrengend und die Ruhepaufen für die einzelnen konnen weiter ausgedehnt werden, fodaß unter Umftanden der einzelne nur 3 Stunden Dienft hat. wird hier viel auf den Obersteward ankommen, der die Arbeitszeit zu regeln hat. Ich habe aus den beiderseitigen Darftellungen die Unficht gewonnen, daß der Dienft ber Stewards auf Baffagierdampfern im allgemeinen leichter ift als ber ihrer Rollegen an Land. In einzelnen Källen, namentlich wenn hoher Seegang ift, manche unbesahrene Stewards an Seekrankheit leiden und viele Baffagiere in den Rabinen zu verpflegen find, mogen allerdings erhebliche Ansprüche an die Stewards gestellt werden. Das wird fich faum bermeiden laffen.

Die Zwischendeckswärter haben dieselbe Diensteinteilung wie die Deckmannschaft (Englische Wachen). Auf der Rückreise beteiligen fie sich an den Reinigungsarbeiten der Deckleute und sind dabei den betreffenden Bootsleuten unterstellt. Klage wurde darüber geführt, daß in diesem Fall nicht klar genug bestimmt sei, welchen Borgesetzen sie zu solgen hätten.

Was die Sonntagsarbeit anlangt, so enthält die neue Seemannsordnung in den §§ 37—40 sehr eingehende Bestimmungen, die an dem bisher an der Weser herrschenden Zustand jedoch wenig ändern dürften. Das Wichtigste dabei ist die Vorschrift, daß jede Sonntagsarbeit in den Häsen als Überstundenarbeit zu bezahlen ist, worauf weiter unten noch einzugehen ist. Auch das war in den Bremischen Schiffahrtsbetrieben

schiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der darauf befindlichen Persfonen erforderliche Tätigkeit duldet feine Unterbrechung. Der § 38 ber Echiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der Darauf beim Nachrieft nach Beit und Drt und nach Art des Schiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der Nachriffs, die Nachrichen Bersflegung der Darauf bei Rabiterung des Schiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der darauf befindlichen Persfonen erforderliche Tätigkeit duldet keine Unterbrechung. Der § 38 ber neuen S.D. unbedingt erforderlichen Bersfonen erforderliche Tätigkeit duldet keine Unterbrechung. Der § 38 ber Schiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der darauf befindlichen Persfonen erforderliche Tätigkeit duldet keine Unterbrechung. Der § 38 ber S.D. rechnet auch den Bootsbienst und das Segeltrocknen zu den Arbeiten, bei denen das unbedingt Ersorderliche zu geschehen hat.

Überstunden. Wir kommen nunmehr auf die Frage der Über= ft un den gurud. Wie ichon mehrjach bemerkt, gibt die neue S.D. den Schiffsleuten in zwei Fallen einen gesetzlichen Anspruch auf Überftundenlohn. Der § 35 bestimmt, daß ber Schiffsmann, wenn das Schiff im Safen oder auf der Reede liegt, nur in dringenden Fällen fculbig ist, mehr als 10 (in den Tropen mehr als 8) Stunden zu arbeiten, und daß die Arbeit über diese Zeit hinaus als Überstundenarbeit zu verguten ift, soweit fie nicht jur Berpflegung ber an Bord befindlichen Bersonen oder zur Sicherung des Schiffs in dringender Gesahr erforderlich ift. Der § 37 verbietet in den Safen oder auf der Reede alle Sonntagsarbeit, soweit fie nicht unumgänglich, ober unaufschiehlich, ober durch den Bersonenverkehr bedingt ift. Auch hier ist alle Sonn- und Festtagsarbeit unter derfelben Ginschränkung wie in § 35 als Überstundenarbeit zu vergüten. Beide Bestimmungen handeln nur von der Arbeit auf der Reede oder im Safen. Für die Arbeit mahrend der Fahrt ist nur bestimmt, daß die Schiffsmannschaft Wache um Wache geht, und daß die abgelöste Wache nur in dringenden Fällen zu Schiffs= diensten verwendet werden darf. Dagegen ift nicht ausgesprochen, daß auch überftunden bezahlt werden muffen, wenn die Arbeit von der abgelöften Wache in nicht bringenden Fällen geleiftet murde. Darüber, was ein "dringender Fall" ift, werden die Anfichten der die Arbeit Leiftenden häufig von der Unficht des Rapitans abweichen. Beftimmen tann barüber felbstverftandlich nur ber Lettere. Dem Schiffsmann bleibt, falls er fich durch eine folche Berfügung beschwert glaubt, abgesehen von dem Anspruch auf Aberstundenlohn im Falle der §§ 35

und 37, nur die Möglichkeit einer nachträglichen Beschwerde bei der Reederei. Die Leistung zu weigern wäre er nur berechtigt, wenn sie ausdrücklich als nicht dringliche gesordert würde.

Die Bestimmungen der neuen S.D. sanktionieren auch hier nur einen an der Weser schon bestehenden Zustand. Ja, die mehrsach erswähnte Bereinbarung vom 18. Mai 1901 geht noch weiter und beseitigt mehrere Unklarheiten, welche der Wortsaut der neuen S.D. noch offen läßt. So ist insbesondere der Zweisel darüber, ob die nicht dringende Arbeit der abgelösten Wache (Freiwache) auf See als Überstundenarbeit bezahlt werden soll, durch die schon oben angesührte außedrückliche Bestimmung erledigt.

Eine weitere Bestimmung der Vereinbarung, die sich auf das Schiffsverholen außerhalb der zehnstündigen Arbeitszeit im Hasen bezieht, ist
durch die neue S.D. überstüsstig geworden, da diese schiefts, ist
das Wegbringen Arbeit sestset. (Das Verholen des Schiffs, d. h.
das Wegbringen von der Stelle im Hasen, wo es sich gerade besindet,
an einen andern, muß auf Anordnung der Hasenbehörde oder aus
sonstigen Gründen häusig außerhalb der Arbeitszeit ersolgen. Es ist
eine schwierige und zeitraubende Arbeit, bei der die ganze Mannschaft
mit helsen muß.)

Als Fälle, wo über die Frage, ob Überstunden vorlagen oder nicht, Meinungsverschiedenheiten obwalteten, sind mir noch solgende ausgeführt worden:

- 1. Arbeiten der Matrofen und Heizer in der Freiwache, wenn das Schiff Kohlen an Deck hatte und diese zu den Bunkern geschafft werden mußten;
- 2. Kohlentrimmen der Heizer in Folge von Krankheit oder Defertion der Kohlenzieher;
- 3. Bemalen und Reinigen des Maschinenraums durch Heizer der Freiwache, weil das Schiff möglichst sauber ankommen sollte.

Als wünschenswert wurde es seitens der Schiffsleute bezeichnet, daß jede Arbeit in den Freiwachen, die durch den Wegfall von Arbeitsgenossen nötig geworden sei, als Überstundenarbeit angesehen werde. Es ist hier indes zu bemerken, daß dem Schiffsmann ein Anspruch auf die ersparte Heuer des wegsallenden Arbeitsgenossen zusteht. Manche Differenzen sind nach mir gemachten Angaben dadurch entstanden, daß Schiffsleuten, von denen irgend eine außergewöhnliche Arbeit verlangt wurde, von hierzu nicht berechtigten Vorgesetzten halbe Versprechungen besonderer Vergütung gemacht wurden, die der Kapitän nachträglich nicht anerkannte.

Überhaupt wurde mir gesagt, daß die bei der Hafenarbeit hauptsächlich arbeitenden Steuerleute die Uberftunden möglichft zu unterdrücken fuchten, um vor den Reedereien in vorteilhaftem Lichte zu erscheinen. folche Falle wird unnötig eine Mifftimmung erzeugt, die im Dißverhältnis zu den meift geringen Geldbeträgen fteht, um die es fich in diefen Einzelfällen handelt. Es ist wünschenswert, daß folche 3meifel alsbald beseitigt werden, daß namentlich die endgültige Regelung einer vielleicht in Bombay entstandenen Differeng nicht bis gur Abmufterung verlegt wird, wie das in einzelnen Fällen vorgekommen sein soll. neue Seemannsordnung hat in dieser hinficht eine zwedmäßige Neuerung Sie bestimmt im § 49, daß die Bahl der Überftunden wöchentlich in dem Abrechnungsbuch zu vermerken und daß diefer Bermerk bem Schiffsmann jur schriftlichen Anerkennung vorzulegen ift. englische Gefet schreibt bem Rapitan vor, bem Schiffsmann spateftens 24 Stunden vor der Abmusterung eine Abrechnung nach einem vom Board of trade festgesetten Mufter vorzulegen und zwar bei Strafe von 5 Schilling. Diese sehr zwedmäßige Bestimmung ift in ber neuen Seemannsordnung nicht getroffen worden. Wohl aber tann ber Schiffsmann verlangen, daß ihm ein besonderes Beuerbuch übergeben werde, worin alle Zahlungen und alle verdienten Betrage einzutragen find. Es wird abzuwarten fein, ob von diefer Bestimmung vielfach Gebrauch ge-Tatfachlich haben viele Rapitane eine ahnliche Ginrichtung macht wird. ichon längft eingeführt.

Bu bemerten ift noch, daß bem Schiffsmann für ben Fall, daß die Berpflichtung gur Bahlung der beanspruchten Überftundengelder beftritten wird, nur das Mittel der Klage vor dem Amtsgericht bleibt. Das abmusternde Seemannsamt kann nur den Versuch einer gütlichen Vermittlung machen, eine Entscheidung steht ihm nicht zu. Es liegt auf ber Sand, daß der Schiffsmann, ber meift eine beträchtliche bare Summe bei der Abmusterung erhält, in den seltensten Fällen geneigt sein wird, wegen bes verhältnismäßig geringen Überstundenbetrags den zeitraubenden Weg der Rlage zu beschreiten. Abgesehen von der Sorglofigkeit in Beldangelegenheiten, die für den Schiffsmann fo bezeichnend ift, verhindert ihn baran auch der Umftand, daß er, um feinem Berufe nachzugehen, möglichst bald wieder fortreisen muß, also seinen Prozeg nicht selbst führen kann. So wird denn viel vermeintliches, teilweise wohl auch wirkliches Unrecht eingestedt und badurch zwedlos Unzufriedenheit erzeugt. Es lage im eigenften Intereffe ber Reedereien, wenn diese Quelle ber Migstimmung, von der fie in den meiften Fällen feine Kenntnis erhalten,

durch Einrichtung eines prompten Berfahrens, ahnlich dem vor Gewerbegerichten, verstopft wurde.

Die Anheuerung und das Logiswesen.

Heuerbase und Schlasbase. — Das Anheuerungswesen. — Heuerbureau des Reedervereins und des Norddeutschen Cloyd. — Das Vorschußwesen. — Die Desertionen. — Logiswesen in Bremen und Bremerhaven. — Seemannsheime.

heuerbase und Schlafbase. Die mit der Anheuerung und bem Leben an Lande berbundenen Buftande find lange Beit der Rrebsschaben des feemannischen Berufs gewesen. Auch jest noch find feineswegs alle Mifftande verschwunden, wenn auch gerade die letten Sahre, wenigstens in Deutschland, eine fehr fühlbare Befferung gebracht haben. Diefe Befferung ift neben den Bemühungen der Reeder und der Behörden bor allem der energischen Agitation der Seeleute felbst zu verdanken, welche bei dem großen hamburger Streit die allgemeine Aufmerksamkeit auf die gemiffenlose Ausbeutung lenkten, der fie in vielen großen häfen des In- und Auslandes verfallen waren. Die Protofolle der Samburgifchen Senatskommission für die Brüfung der Arbeitsverhältnisse im hamburger hafen (1898) haben diefe Zustände vor aller Augen bloggelegt. Um zu verstehen, wie fich ein folches Ausbeutungsstiftem entwideln konnte, muß man zwei Tatsachen berücksichtigen. Zunächst die, daß sich bei der Natur des Schiffahrtsbetriebs notwendig eine Bermittlungestelle zwischen dem Arbeit suchenden Schiffsmann und dem Schiffsführer einschieben mußte, und sodann die weitere Tatsache, daß zu gemiffen Sahreszeiten ein Mangel an Beschäftigung vorhanden und eine verhältnismäßig große Bahl von Schiffsleuten gur Arbeitslofigfeit gezwungen ift. Während diefer Zeit steigt natürlich der Wert des Bermittlungsbienstes, den der Beuerbas ju leiften hat, für den Schiffsmann außerordentlich, und bemgemäß nimmt die Möglichkeit ber Aus-Immerhin hatten die vorhandenen Mifftande nicht den Umfang angenommen, den fie angenommen haben, wenn fich nicht mit bem Beuerwesen infolge einer naturgemäßen Entwicklung das Logis- ober Schlafbasmesen verbunden hatte. Das Anheuerungssystem zwingt ben Schiffsmann im allgemeinen, ftets in ber hafenftadt anwesend ju fein, fich über die abgehenden Schiffe ju informieren, fich rechtzeitig an den Stellen, wo die Annahme erfolgt, einzufinden. Das ift auch bei ben großen heuerbureaus der Fall, die fich wegen des oft plöglich eintretenden Bedarfs an Mannschaft nicht, oder nur in geringem Mage auf

die Berüdfichtigung schriftlich einlaufender Anftellungsgesuche einlaffen Der Schiffsmann muß alfo in der hafenftadt ftets bereit fein, er tann feine Arbeitstraft, auch wenn er es wollte, nicht anderweitig verwerten. Run ift aber ber Schiffsmann, worauf wir noch gurudkommen werden, in der weit überwiegenden Zahl der Fälle unverheiratet. Wenn er also keine Verwandte oder Freunde hat, muß er bei einem Baftwirt ober bei einem Vermieter von Schlafftellen, eben beim Schlaf. bas, wohnen. Kast für jeden Schiffsmann tritt diese Rotwendigkeit mehrmals im Jahre für fürzere ober längere Zeit ein. Das Schlafbaswefen ift fo ein unzweiselhaftes wirtschaftliches Bedürfnis ebenso wie bas heuerbaswesen, folange teine heuerbureaus bestehen. hier liegt aber die Möglichkeit einer Ausbeutung noch näher, als dort. Der Schiffsmann fommt nach einer längeren Reife mit einer verhältnismäßig großen Gelbsumme zurud. Er hat nach bem eintönigen Leben an Bord bas Bedürfnis, sichs am Lande wohl sein zu lassen, sich mit Freunden und Bekannten auszusprechen und je nach seinen Neigungen auch die fragwürdigen Genüffe des Lebens der Safenstadt auszukoften. Reigungen entgegenzukommen, ja fie ju fordern, ift jugleich der Borteil bes Schlafbafen, fo daß hier in den Berhaltniffen felbft ein berhängnisvoller circulus vitiosus gegeben ift, der vielfach darauf hinausläuft, daß ber Schiffsmann seinen sauer verdienten Lohn jum Schaben seiner Gesundheit und häufig genug auch seiner Selbstachtung in Trintgelagen und unwürdigen Bergnügungen verschwendet. Befonders bedentlich hat überall die Verbindung des heuer- und Schlasbaswesens gewirft. Sie erfolgte entweder in der Beise, daß der Beuerbas felbst eine Gastwirtschaft eröffnete, ober in der, daß er mit einem Schlasbas in Berbindung trat. Beide vereint suchten bann ben Schiffsmann fo lange festzuhalten, als er ihren Intereffen entsprach. Insbesondere ließ man ben leichtfinnigen und gut gahlenden auf Unftellung warten, bis er feine Ersparnisse durchgebracht hatte. Dann nahm man ihm noch seine Borschufnote gegen gute Provision ab und lieferte ihn in sicherer Begleitung an Bord, damit er den Borfchug auch abverdiene. Biele Seeleute find jo aus der Schuldknechtichaft ber Schlafbaje gar nicht herausgekommen. Much in der flotten Geschäftszeit, wo sich die Logishäuser leerten, konnte der Schlafbas die Berbindung mit dem Heuerbas zum Nachteil des Schiffsmanns ausnugen. Außer diefen beiben Bafen tommen oft noch als Ausbeuter der Schiffsleute die Lieferanten von Ausruftungsgegenständen (Rleiderbase), sowie die Sandwerter in Betracht, die dem Schiffsmann feine Sachen in Ordnung bringen. Auch fie steden oft mit den Schlaf-

bafen unter einer Dede. Alle diefe Berfonen werden von den Seeleuten unter bem äußerft bezeichnenden Ramen ber "Landhaie" zufammengefaßt. Man fann fich von den Ginfluffen, die auf den Schiffsmann einwirten, ein beutliches Bilb machen, wenn man ben Szenen beiwohnt, Die fich beim Ginlaufen eines großen Seeschiffs abspielen. Sobald bas Schiff festgemacht hat, eilen Dukende von zweifelhaften Gestalten an Bord, um fich ihre Opfer durch freundschaftlich biedere Begrüßung und durch reichliche Spenden aus der ftets offenen Schnapsflasche zu fichern. Es mare eine Wohltat, wenn die Rapitane diefen Elementen ein für allemal bas Betreten des Schiffs bei der Ankunft unterfagten. Um meisten tun fich dabei in vielen großen hafenstädten die fogenannten "Runner" hervor. die entweder direkt im Dienste eines Schlaf- ober Beuerbasen ftehen oder fich mit ihnen ben Berdienft in irgend einer Beife teilen. Gie find die Gelegenheitsmacher für alles, fangen ben Schiffsmann für irgend einen Schlafbas ein, bringen fein Gepad fort, helfen ihm beim Defertieren ufm. Dielfach befinden fich darunter die gefährlichsten Clemente der Safen= bevölterung. Dag der Seemann für weibliche Reize befonders empfanglich ist, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. Mußbeutern find baber auch bie gefälligen Dirnen ber hafengegend in erfter Linie zu nennen. Auch fie fteden mit manchen Schlafbafen zufammen und gehen in ihren Lokalen aus und ein. Es find Falle bor= gekommen, in benen leichtfinnige Schiffsleute in ihrer Gefellschaft in wenigen Tagen 1-2000 M., die Frucht mehrjähriger Reifen, verjubelt haben.

Man würde jedoch sehlgehen, wenn man die Schuld an diesen Zuständen lediglich den Schlasbasen und ihrem Anhange zuschreiben wollte. Wenn zeitweilig die unsoliden und bedenklichen Clemente in dem Beruse eine besondere Kolle spielten, so lag das auch daran, daß es viele Schiffseleute gab, denen die verwilderte Umgebung zusagte. Man kann auch hier, wie so oft, sagen, daß jeder die Umgebung hat, die er verdient. Und wenn heute die gewissenlose Ausbeutung in den Hasenstädten der Weser nicht mehr so üblich ist wie in früheren Jahren, so ist das gewiß auch ein ersreuliches Zeichen dasür, daß sich das sittliche Niveau der Seeleute wesenlich gehoben hat. Auch darf man nicht alle Heuer- und Schlasbase in einen Tops wersen. Selbstverständlich hat es stets welche gegeben, die ihr Gewerbe in solider und durchaus anständiger Weise bestrieben, und heute bilden gerade diese wohl die Mehrzahl. Der größere Schlasbas kann seinen Betrieb nur auf einem Stamm solider und guter Kunden ausbauen, die er auch entsprechend bedienen muß. Überhaupt hat

das Schlasbaswesen auch seine Lichtseiten, die in seiner wirtschaftlichen Notwendigkeit begründet sind. Der unverheiratete Schiffsmann findet beim Schlafbas einen Erfat für das eigene Heim, und für dieses Ge= fühl der freundschaftlichen Behaglichkeit ist er gern bereit, einen anftändigen Breis zu gahlen. Der Schlafbas hebt ihm feine Sachen und fein Sparkaffenbuch auf, vermittelt feinen Verkehr mit Bermandten, nimmt die Borichugnote in Zahlung, hilft ihm auch wohl gelegentlich über schwere Zeiten hinweg, kurz, er leiftet ihm wesentliche und oft un= entbehrliche Dienfte. Immerhin läßt fich nicht leugnen, daß die Intereffen des Schiffsmanns und des Schlafbafen weit auseinandergeben. Der Schiffsmann muß suchen, sobald wie möglich wieder auf einem Schiffe anzukommen, mahrend ber Schlafbas ihn fo lange wie möglich bei fich behalten will, namentlich wenn die Zeiten gunftig find und er jo leicht teinen anderen findet. Bor allem ift das leichtfinnige Beldausgeben der Borteil des Schlafbafen wie jedes Gaftwirts, und zu biefem Geldausgeben neigt eben der Schiffsmann mehr wie jeder andere Arbeiter. Man wird also fagen durfen, daß der Schiffsmann Recht hat. wenn er die Schlafbase trot aller Dienste, die er bon ihnen empfängt, mit einem Gefühle des Migtrauens betrachtet, einem Gefühle, dem ich auch bei einzelnen organifierten Schiffsleuten begegnet bin, die bei Berbandsvorständen wohnten. Die Bewegung des Seemannsverbandes fing benn auch, wie man in feinem Organ, "Der Seemann", verfolgen fann, mit ben heftigften Angriffen gegen bie "Landhaie" an. In der letten Beit ift es aber bavon immer ftiller geworben, und zwar aus einem febr einfachen Grunde. Die früher vielgeschmähten Schlafbase find jest die Sauptstügen des Berbands geworden und haben feine Leitung in Bremen und Bremerhaven hauptfächlich in der Sand. Es wird barauf noch jurudzukommen fein. Sier möchte ich nur bemerken, daß ich diese Ent= wicklung im Intereffe ber meines Erachtens durchaus notwendigen Drganisation der Schiffsleute bedaure, wenn ich auch jugebe, daß fie auch manches Gute gehabt hat. Bor allem find die an der Spige ftebenden Gaftwirte wenigstens in Bremerhaven mit Erfolg bemuht gewesen, von ihren Lotalen alle Erzeffe fernzuhalten und auch ihre Berufsgenoffen in biefem Sinne zu beeinfluffen 1. In ben Bremifchen Safen ift baber bas

¹ Namentlich ift mir bies von einem genauen Kenner der Verhältniffe für Bremerhaven mitgeteilt worden. Richt dasselbe läßt fich durchweg von Bremen sagen. Namentlich sollen dort nach Angaben, die mir von verschiebenen Seeleuten gemacht wurden, die Arbeiterinnen der in der Rahe des Hafens gelegenen Jute-

Ausbeutungswesen in der schlimmften Geftalt, in der es oben geschildert wurde, nicht mehr heimisch, jumal hier die besonders gefährliche Berbindung zwischen Beuer- und Schlafbafen schon feit lange verschwunden ift. Aber man heilt das Ubel nicht, wenn man die Symptome befeitigt. Der größte Schaben bes feemannischen Lebens ift es eben, daß ein folches wochenlanges Umberliegen in den hafenstädten überhaupt nötig ift. Man tann von den Schlafbafen nicht verlangen, daß fie gu einer gründlichen Underung diefer Buftande die Band bieten, denn fie wurden damit den Uft abfagen, auf dem fie felbft figen. Die ju erhoffende gründliche Reform muß meines Grachtens darin befteben, daß es versucht wird, die Seeleute wieder bem Familienleben gurudguerobern, fei es, daß man in den Safenstädten den Chefrauen eine Bermertung ihrer im Saufe entbehrlichen Arbeitskraft erleichtert, fei es, daß man die Anlehnung an eine landwirtschaftliche Stelle begunftigt, in der die Frau jum Berdienfte beitragen fann. Das Biel diefer Reform mußte Die Beseitigung des Logismesens in den Safenstädten und damit die der Schlafbase sein. Wichtige Anfate bazu find in ber Beranziehung bon Rolonisten aus den oftfriesischen Moorgebieten, aus den Fischerdörfern der Nord- und Oftfee und bor allem aus den Marschgegenden der Umgegend von Bremerhaven vorhanden. Die letteren find die wichtigften. Sauptfächlich handelt es fich dabei um Beiger und Rohlenzieher, die in bem Marichlande Wurften fleinbäuerliche Stellen begründet haben. Sobald die Schnelldampfer des Nordbeutschen Lloyd im Anfang des Jahres wieder in Dienst gestellt werden, erscheinen diese Leute gu hunderten und bilden auf diefen Schiffen den Kern bes Maschinenpersonals (die besten Beiger ber Welt, wie mir ein Obermaschinist mit Stolg fagte). In der Zeit der Beftellung und Ernte unterbrechen fie ihre Tätigkeit, und die arbeitslose Zeit verleben fie ju Saufe. Besonders erfreulich scheint mir an dieser Entwicklung ju fein, daß diese Leute fich in gefunder Tätigkeit und reiner Luft von ihrem gefundheitsschädlichen Berufe erholen konnen. Sie bevorzugen im allgemeinen die Schnelldampfer, weil diefe in turgen Zwischenräumen gurudtehren und ihnen fo die Möglichkeit zu einem Befuch ihrer Familie gewähren, wozu fie bom Norddeutschen Lloyd bereitwillig Urlaub erhalten. Gerade darüber beklagen sich allerdings ihre anderen Kollegen, die nun in der Zwischen=

spinnerei bei mehreren Schlafbasen eine sehr zweideutige Rolle spielen. Doch halten auch hier die beiden größten dem Berband angehörigen Schlafbase ein derartiges Treiben von ihren Lokalen sern.

zeit die notwendigen Reparaturarbeiten an der Maschine allein besorgen müssen.

Das Unheuerungsmefen. heuerbureau des Reeder. vereins und des Rorddeutschen Lloyd. Es wurde schon bemertt, daß die Berbindung zwischen Beuer- und Schlasbas, die durch das noch zu besprechende Gesetz über die Stellenvermittlung neuerdings gang beseitigt ift, in den Weserhäfen schon seit langerer Zeit keine erhebliche Bedeutung mehr gehabt hat. Die großen Aktiengesellschaften, welche hier frühzeitig den Arbeitsmarkt beherrschten, hatten es in der Hand, unzuverlässige und unlautere Elemente unter den Heuerbasen auszuschalten. Als der Norddeutsche Lloyd sein Beuerbureau einrichtete, fiel für die große Masse der Schiffsleute die Möglichkeit der Ausbeutung auf biefem Wege gang fort. Rur in einigen obsturen Beuerbafen, die namentlich für die Fischdampfer und kleineren Segelschiffe Stellen bermittelten, fand das alte Unwesen Bertreter. Die meisten übrigen Unheuerungen erfolgten jedoch durch einige größere Beuerbasfirmen, die ihr Gewerbe in einwandsfreier Beife betrieben. Der befte Beweis bafür ist wohl, daß diefe Heuerbafe in den vom Reederverein eingerichteten Heuerbureaus in Bremerhaven und Bremen angestellt wurden, ohne daß sich dagegen irgend ein Widerspruch von seiten der Arbeitnehmer erhob. Bur Zeit find die Privatheuerbase in den Bremischen häfen so gut wie gang verschwunden. In Bremen ftellten die Reedereien in dem ichon mehrjach erwähnten Übereinkommen vom 18. Mai 1901 die Errichtung eines eigenen Heuerbureaus in Aussicht. Diefes Beuerbureau des Reedervereins des Unterwesergebiets ist denn auch am 1. Oftober 1901 ins Leben getreten. Es vermittelt auch Stellen für auglandische Schiffe. Rur für die fleinen Segelschiffe ber bem Reeberverein nicht angehörenden Reeder bestand (vor dem 1. April 1903) noch eine unbedeutende private Stellenvermittlung, über deren Geschäftsbetrieb ich Näheres nicht erfahren habe. In Bremerhaven-Beeftemunde hat die Seemannsmiffion im Seemannshaufe zu Geeftemunde ein heuerbureau eingerichtet. Gerade bei der Anheuerung für Fischdampfer hatten fich bort arge Migstände herausgebildet, die durch dieses Beuerbureau wirtfam bekämpft worden find. Für die Unheuerung von Schiffsjungen hat der Reederverein des Unterwesergebiets gleichzeitig mit dem Seuerbureau in Bremen eine befondere Bermittlungsftelle im Seemannsheim gu Bremen geschaffen. Durch diese Stelle mustert auch der Norddeutsche Llond seine Schiffsjungen an. Seit dem 1. April 1903 ist endlich auch in Bremerhaven vom Reeberverein ein heuerbureau eingerichtet worden,

das demjenigen in Bremen nachgebildet ist. So ist das private Vermittlungswesen Schritt für Schritt an Bedeutung zurückgetreten und schließlich fast ganz beseitigt worden.

Bevor auf den Geschäftsbetrieb der Heuerbureaus eingegangen wird, sind noch turz die gesetlichen Bestimmungen über das Ansheuerungswesen darzustellen. Die Heuerbase unterstanden bisher lediglich den Borschriften der Gewerbeordnung, die insbesondere im § 34 ihr Gewerbe für konzessionspslichtig erklärt hat. Der § 38 der G.D. ersklärte serner die zentralen Landesbehörden für berechtigt, Vorschriften über den Umsang der Besugnisse und Verpslichtungen, sowie über den Geschäftsbetrieb der Stellenvermittler zu erlassen. In Bremen waren die früheren Verordnungen, welche das Heuerbaswesen betrasen, im wesentslichen bestehen geblieben, nur mußte natürlich die strühere odrigkeitsliche Anstellung wegsallen. Von der Besugnis, den gleichzeitigen Bestrieb der Gastwirtschaft zu untersagen (§ 38 Abs. 3 der G.D.), hat Verenen keinen Gebrauch gemacht. Dagegen wurde das Gebührenwesen geregelt.

Alle diese Bestimmungen sind jest durch das Gefet betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute bom 9. Juni 1902 und durch die Bremische Verordnung wegen Ausführung dieses Gesetzes vom 1. April 1903 hinfällig geworden. Das Gesetz bezieht sich jedoch nur auf die gewerbsmäßige Stellenvermittlung. Als folche gelten nach Auffaffung der maggebenden Behörden nicht: die Bermittlung des Seuerbureaus des Norddeutschen Lloyd, die der Seemannsmission, die der beiden Heuerbureaus des Reedervereins in Bremen und Bremerhaven und die der Schiffsjungenvermittlungsftelle bes Bremer Seemannsheims. Die praftifche Tragmeite des neuen Gefetes ift also für die Bremischen Safen außerordentlich gering. Als wichtigfte Bestimmungen find hervorzuheben, daß gewerbsmäßige Bermittler die Bermietung von Wohn- und Schlafftellen, Gaftwirtschaft, Rleinhandel mit Spirituofen und mit Ausruftungsgegenständen weder selbst noch durch andere betreiben dürsen, daß die Gebühren nach Taxen bestimmt werden und bom Reeder und Schiffsmann je zur Sälfte zu tragen find. Über die Führung der Bücher und die Gebührenfestsetzung enthält die Bremische Ausführungsverordnung genaue Borichriften.

Das Bremische Heuerbureau und dementsprechend das neuers dings in Bremerhaven errichtete stehen unter alleiniger Leitung des Reedervereins des Unterwesergebiets. Die Beamten haben einen sesten Gehalt, der in Bremen 4000 Mf. beträgt und sind in keiner Weise an bem Cange bes Bermittlungsgeschäfts intereffiert. Die Bermittlung erfolgt gegen eine feste Gebühr, welche beträgt:

bei Steuerleuten und Maschinisten	5	Mť.				
bei Maschinistenaffistenten, Boots= und Zimmerleuten, Quartiermeiftern,						
Köchen, Oberstewards usw	4	=				
bei Matrofen, Heizern, Trimmern, Stewards, Segelmachern, Donkehmen						
bei Leichtmatrosen und Kochsmaaten	2	=				

Wer nach Beendigung der Reise oder des auf Zeit geschlossenen Diensteberhältnisses auf demselben Schiff wieder angeheuert wird, bezahlt keine Gebühren. Die Beiträge der Reeder zur Unterhaltung des Heuerbureaus blieben vor dem 1. April 1903 etwas hinter der von den Mannschaften gezahlten Gebührensumme zurück. Seitdem sind sie auf dieselbe Summe sestgeset worden. Der Gesamtbetrag ergibt einen nicht unbeträchtlichen überschuß, der zur Ansammlung eines Fonds benutt wird, damit die Kosten des Geschäftsbetriebs auch bei ungünstigen Zeiten aus eigenen Mitteln des Bureaus bestritten werden können.

Selbstverständlich ist den Angestellten des Bureaus, die, wie schon erwähnt, zwei frühere Heuerbase sind, die Annahme von besonderen Bergütungen auß strengste untersagt. Sie würden, wenn solche Fälle bekannt würden, sosort ihre Stellung verlieren und mir sind daher auch keine begründeten Klagen in dieser Hinsicht mitgeteilt worden. Eine Mitwirkung der Arbeitnehmer sindet nicht statt, auch eine Beschwerdestommission existiert nicht. Wie mir der die Aufsicht führende Direktor der Dampsschiffahrtgesellschaft Reptun mitteilte, hat er dem Vorsigenden der hiesigen Ortsgruppe des Seemannsverbandes erklärt, er werde stets bereit sein, Beschwerden entgegenzunehmen. Dieser sei auch im Ansang der Einrichtung zweimal bei ihm gewesen und habe zwei Fälle zur Sprache gebracht. Sie sein untersucht worden, es habe sich aber herauszestellt, daß die Beschwerden nicht begründet waren. Seitdem seien weitere nicht erhoben worden.

Die Vermittlung spielt sich in der Weise ab, daß der Heuer suchende Schiffsmann sein Seefahrtsbuch auf dem Bureau abgibt. Die Kapitäne derjenigen Schiffe, welche Mannschaften anheuern wollen, suchen sich nun unter Mitwirfung des Beamten nach den vorliegenden Seefahrtsbüchern, in denen auch die Zeugnisse liegen, die passende Mannschaft zusammen. Wann ein Schiff abgeht, ist den Schiffsleuten bekannt, sie haben also Gelegenheit, sich rechtzeitig selbst vorzustellen. Die Reihenfolge wird nicht streng eingehalten. Sowohl der Kapitän wie der Schiffsmann sind vollständig frei in ihrer Wahl, der Schiffsmann kann ein Schiff

ohne Nachteil für spätere Fälle ausschlagen und ebenso der Kapitan den Schiffsmann. Gine Reihenfolge einzuhalten ist, wie mir der Beamte des Heuerbureaus mitteilte, nicht möglich. Die Mannschaft, namentlich die Deckmannschaft, muffe möglichst nach der Individualität und den Leistungen des einzelnen zusammengesett werden.

Die Schiffsleute beklagten fich mir gegenüber mehrfach über Diefes Shitem. Es tomme öfter bor, dag von auswärts zugereifte Mannichaften sofort angeheuert würden, während andere noch wochenlang auf Unftellung warteten. Auch wurde die Ansicht ausgesprochen, daß man eber Ausficht habe anzukommen, wenn man bei einem Schlafbas, als wenn man im Seemannsheim wohne. Daß eine Reihenfolge nicht eingehalten werden fonne, murde, wie icon ermahnt, bom Leiter des heuerbureaus ausdrücklich hervorgehoben. Auch daß unter Umftänden frisch zugereiste Leute bevorzugt werden, wurde zugegeben. Namentlich fämen hier die Bewohner einiger an der Oftfee gelegenen Fischerdörfer in Betracht, die im Winter zu Saufe lebten und dann bei ber Rudtehr gern fogleich wieder angestellt murden. Gine folche Bevorzugung eines feghaften und foliben Mannichaftsbestandes könne ben Rapitanen und Reedern nicht verdacht werden. Auch werde unter Umftanden ein frischer und gewandter Mann, der gerade anwesend sei, wenn der Rapitan feine Leute aussuche, eher berückfichtigt. Gine bewußte Bevorzugung ber Schlafbafe vor dem Seemannsheim tann meines Grachtens nicht in Frage tommen. Bielleicht wiffen die Schlasbase in ungunftigen Zeiten, wenn fie an raschem Bechiel Intereffe haben, ihre Runden befonders gut auf jede Gelegenheit aufmerksam zu machen und find in der Wahl der Mittel, die Aufmerksamfeit auf fich zu lenken, unbedenklicher. Überhaupt ift zu bemerken, bag folche Rlagen hauptfächlich in ber flauen Zeit von November bis Februar auftauchen, wo fich bann einzelne Fälle ber Burudfetung in ben Augen der Betroffenen leicht zu einem formlichen Spftem verdichten. Das Unheuerungssystem kann man zwar nicht für vollkommen halten, immerhin wird man auch den großen Fortschritt nicht leugnen können, den es gegenüber dem früheren Beuerbasipftem bedeutet. Die Rlagen wegen Burudsetzung einzelner werden freilich erft verftummen, wenn klare Grundfate festgestellt werden, nach denen sich alle, sowohl der Rapitan als die Beamten, zu richten haben. Daß agitatorisch auftretende Elemente befonders schlecht behandelt murden, ift mir von teiner Seite mitgeteilt worden. Schwarze Liften führen die hiefigen Reedereien nach mir gemachten Angaben nicht. Natürlicherweise wird ein Rapitan die Anftellung eines Mannes, ber ihm als unbotmäßig befannt ift, ablehnen

und einen anderen vorziehen. Wenn er freilich keinen anderen hat, sieht er über diese und vielleicht noch schlimmere Mängel hinweg.

Das heuerbureau des Norddeutschen Lloyd unterfteht ber Leitung der Llondagentur in Bremerhaven. Der fehr umfangreiche Betrieb ift in ber Beife geregelt, daß ber arbeitnehmende Schiffsmann sein Seefahrtsbuch abgeben muß und bemgemäß in eine Liste eingetragen wird. Die Seefahrtsbücher werden nach Chargen der Reihe nach gelegt. In jedem Buch liegt ein Zettel, auf dem das Datum der Anmelbung vermerkt ift. An einer schwarzen Tafel wird bann regelmäßig bekannt gemacht, welche Anheuerungen (nach Schiff und Charge) zu einer beftimmten Stunde ftattfinden werden. Die Schiffeleute haben fich ju diefer Zeit in einem Raume bor bem Dienftzimmer einzufinden. Dort ift der Abteilungschef (Steuermann, Obermaschinift, Obersteward), der die Leute annimmt, anwesend. Die Bücher werden nun der Reihe nach aufgerufen, und wenn fich der betreffende Schiffsmann gur Stelle melbet, entscheidet fich ber annehmende Abteilungschef nach Ginsicht in die Zeugniffe, die der Schiffsmann borgulegen hat, fofort, ob er ihn annehmen will oder nicht. Meldet fich niemand, so bleibt das Buch in der Reihenliegen. Abweichend von dem oben geschilderten Syftem des Bremischen Heuerbureaus ist also beim Norddeutschen Lloyd die Reihen folge der Anmeldung in erster Linie maßgebend. Um Willfür zu vermeiben, ift es ben Abteilungschefs unterfagt, Unmelbungen an Bord bes Schiffs anzunehmen. Das System wird aber gelegentlich dadurch unterbrochen, daß einzelne Vertrauensleute vorweg berücklichtigt werden. Wie mir von maggebenden Bersonen mitgeteilt murbe, ift eine folche, übrigens nur in beschränktem Mage vorkommende Bevorzugung ein Gebot ber Notwendigkeit im Interesse ber glatten und ficheren Abwicklung des Schiffsbienstes. Insbesondere braucht der Obermaschinist einige Oberheizer und Schmierer, die mit den Eigentumlichkeiten der betreffenden Maschine und der Reise genau vertraut find; Uhnliches gilt für ben Oberfteward. Eine weitere Abweichung von der Reihenfolge findet dann statt, wenn ein Schiff unvermutet außer Dienst gestellt wird. In diesem Falle werden die Mannschaften möglichst rasch wieder auf einem anderen Dambier angemuftert, unter Umftanden mit Umgehung anderer.

Die Instruktion für das Heuerbureau stellt als besondere Grundssätze aus, daß die anzunehmenden Mannschaften auf ihre dienstliche Tauglichkeit untersucht, daß nur kräftige und gesunde Leute angestellt, dagegen solche über 50 Jahre neu nicht angestellt werden sollen. Bessahrene, mit guten Zeugnissen versehene Leute, vornehmlich solche, die Schriften CIV 1. ... Seeichissahrt III 1.

ohne ihre Schuld ihren Dienst verloren haben, sind in erster Linie zu berücksichtigen. "Überarbeiter", b. h. solche, die nur die Reise nach den Bereinigten Staaten machen und dafür arbeiten wollen, dürsen nur mit besonderer Genehmigung der Agentur angenommen werden. Tatsächlich ist an Stelle dieser Normen, wie schon bemerkt, die strenge Beobachtung der Reihensolge mit den angegebenen Ausnahmen und unter Berückssichtigung der Zeugnisse getreten. Das System gewährt auch die Möglichteit, diesenigen Schisselute, welche ihren Dienst unterbrochen haben und nach Hause gegangen sind, in angemessener Weise zu berücksichtigen. Denn alle diese geben, wenn sie überhaupt wieder eine Heuer nehmen wollen, ihr Buch sosort beim Weggange ab, sind also, wenn sie sich wieder melben, gewöhnlich an der Spize.

über jeden Mann werden besondere Personalakten gesührt und nach jeder Reise vervollständigt. Die Zeugnisse, die der Mann in die Hand bekommt und die er bei jeder Annahme vorzulegen hat, müssen nach einem bestimmten Schema ausgestellt sein und über Diensttücktigkeit die Prädikate: Sehr gut, gut, genügend, ungenügend, über Nüchternheit die Prädikate: ohne Tadel, nicht ohne Tadel, über die Ursache der Entlassung die Angaben: Verminderung der Mannschaft, eigener Wunsch, leichtes Dienstvergehen, schweres Dienstvergehen, Krankheit, Aussegen des Schiffs, enthalten. Andere Angaben, also insbesondere solche, die eine politische Charakterisierung enthalten, sind unzulässig und machen das Zeugnis ungültig. Die von mir eingesehenen Zeugnisse entsprachen dem Schema, doch kamen auch in einzelnen Fällen Zusätze vor, die nach der Instruktion unzulässig sind.

Richt angenommen werden sollen nach der Instruktion solche Personen, die wegen schweren Dienstvergehens von Bord entlassen worden sind, die entehrende Strasen erlitten haben, sich nicht durch glaubwürdige Zeugnisse ausweisen können oder sechsmal wegen leichten Dienstvergehens bestrast sind. Dazu kommen noch solche, die sich nach dem Gutachten der Ürzte sür den weiteren Dienst aus gesundheitlichen Gründen nicht eignen. Endlich werden auch solche nicht wieder eingestellt, die nach den Berichten der Vorgesetzten aus dienstlichen Gründen untauglich sind. Die Entscheidung darüber, ob in diesen letzteren Fällen die weitere Einstellung nicht mehr erfolgen soll, hat sich die Generaldirektion vordes halten. Gewöhnlich läßt man einen solchen Schiffsmann noch auf einem anderen Schiff eine Probe machen. Die Namen aller, die auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd gesahren sind, aber nicht mehr angenommen werden sollen, werden in ein "schwarzes Buch" eingetragen.

Dem Betroffenen soll dies nach Anordnung der Direktion durch das Heuerbureau alsbald eröffnet werden. Rach Angabe der Schiffsleute sind jedoch Fälle vorgekommen, wo die Betreffenden darüber längere Zeit im Unklaren blieben.

Von den vernommenen organifierten Schiffsleuten murde zu diefem Syftem bemerkt, daß die Berückfichtigung außer der Reihe auf Grund borheriger besonderer Unmeldung bei dem betreffenden Abteilungechef boch häufiger vortomme, als es bei ber Ginrichtung anscheinend beabfichtigt worden fei. Bon der Leitung des Seemannsverbandes murde vor allem das Zeugniswesen bekampft. In der Zeit des flotten Geschäftsbetriebs murbe jeder fich Melbende mit offenen Armen aufgenommen und niemand frage nach feinen Beugniffen. In der flauen Geschäftegeit finde iedoch eine genaue Auswahl ftatt und Leute, die aus einem oft geringfügigen Grunde eine etwas schlechtere Rote erhalten hätten, mußten da= für durch wochenlange Arbeitslofigkeit bugen. Die Gefchaftsleitung des Norddeutschen Llond erklärte mir, daß das Zeugniswesen gar nicht zu entbehren fei und auch überall fonft in der Welt bestehe. Wenn es möglich fei, muffe man den erprobten und foliden Schiffsmann ichon im Interesse ber Sicherheit des Betriebes bevorzugen. Das Berfahren bei der Annahme habe sich durchaus bewährt und hauptsächlich zur Berangiehung des vorzüglichen Mannschaftsbestandes beigetragen, deffen fich die Gesellschaft erfreue.

Die zur Deckung der Kosten des Bureaus bestimmten Gebühren sind außerordentlich niedrig, und zwar am niedrigsten, wenn der Mann seinen Dienst ohne Schuld (Verminderung des Personals, Krankheit, Auflegen des Schiffs) verloren hat. In diesem Falle betragen sie sür einen Untersöfizier, Oberheizer, Koch, Heizer und Matrosen 1 Mt., für einen Kohlenzieher, Steward, Bäcker usw. 0,75 Mt., sür einen Jungen und Aufwäscher 0,50 Mt. Höher ist die Gebühr, wenn die Entlassung auf eigenen Wunsch, am höchsten, wenn sie insolge leichten Dienstwergehens ersolgt, oder wenn der Mann noch nicht auf Lloyddampsern gesahren ist.

Der Nordbeutsche Lloyd sowie die größeren Bremischen Reedereien lassen alle anzuheuernden Mannschaften vor der Anheuerung ärztlich untersuchen. Die Untersuchung erstreckt sich namentlich auf Krankheiten der Utmungsorgane und sexuelle Erkrankungen.

Im allgemeinen findet die Anheuerung, wie schon bemerkt, auf sechs Monate statt; bei längeren Reisen kommt auch die Anheuerung für eine Reise vor. Bei Ablauf des Heuervertrags wird oft die gesamte Mannsschaft wieder angemustert, namentlich wenn das Schiff alsbald wieder in

See geht. In Bremen sind dafür teine Heuergebühren zu bezahlen. Beim Nordbeutschen Lloyd ist die Wiederanmusterung die Regel, so daß dort gezwungene Pausen nur eintreten, wenn das Schiff entweder ganz außer Dienst gestellt wird (wie namentlich die Schnelldampfer in einigen Wintermonaten), oder wenn größere, mehrere Wochen in Anspruch nehmende Reparaturen vorzunehmen sind. Bei fürzerer Liegezeit (bis zu etwa zwei Wochen) macht der Lloyd von seinem vertragsmäßigen Recht, die gesamte Mannschaft in einem Weserhasen abzumustern, keinen Gebrauch. Eventuell wird dann der Mannschaft die sogenannte Landgage bezahlt. Die arbeitslose Zeit erstreckt sich daher auf eine verhältnismäßig kleine Zahl von Mannschaften, von denen ein großer Teil in die Heimat geht, so namentlich die meisten Heizer und Kohlenzieher der Schnells dampfer.

Das Borichufmejen. In enger Berbindung mit ber Unheuerung fteht das Vorichugwesen. Seine Hauptbedeutung hatte es allerdings in früheren Zeiten, wo der Schiffsmann fich für eine langere Seereife anheuern ließ und nachher meift wieder für einige Zeit nach Saufe gurudtehrte. Er tam bann meift ohne Mittel, vielfach mit unvollständiger Ausruftung an, mußte also noch bor ber Reise Anschaffungen machen und feiner Familie einen Notgroschen zusenden. Es hatte fich daher allgemein ein gewohnheitsrechtliches Vorschufigeben ausgebildet. Auf dieses Gewohnheitsrecht nimmt auch die Seemannsordnung im § 47 Bezug. Bis in die fiebziger Jahre murde der Borfchuß an der Wefer meift bar gezahlt und betrug bei langeren Reisen zwei Monatsheuern. Übergang zur Dampfichiffahrt, der Berturzung der Reifen, dem Gindringen unzuberläffiger Clemente trat jedoch in diefen Berhaltniffen eine Underung Der Borichuß entsprach jest vielfach nicht mehr einem wirklichen Bedürfnis, sondern wurde von beuteluftigen Schlafbasen eingesteckt. Der oft tiefverschuldete Schiffsmann suchte fich seinen Berpflichtungen häufig badurch zu entziehen, daß er entweder gar nicht an Bord ging ober bei erster Gelegenheit, so namentlich in Antwerpen, auf fremde Schiffe desertierte, ehe er den Vorschuß abverdient hatte. Es gab auch unlautere Elemente, Die fich geradezu auf das Erichwindeln von Borichuffen legten. So brang benn von England ber bas Borfcuknotenwefen ein. das noch jett in Bremen vollständig vorherricht. Statt baren Gelbes erhielt der Schiffsmann eine Note, die erft bann gahlbar ift, wenn er fich an einem bestimmten Termin noch an Bord befindet. Statt zweier Monatsheuern murden bei langeren Reifen wohl auch zwei Noten gegeben, wovon die eine g. B. gablbar mar, wenn ber Schiffsmann beim

Verlassen von Antwerpen, die andere, wenn er beim Verlassen von New York noch an Bord war. Eine solche Note hat z. B. folgenden Wortlaut:

"An den Steward N. N. oder den Inhaber dieser Note bezahlen wir 47 Mt., sobald derselbe mit dem Schiff , Kapitän A., von England in See gegangen ist und wir Nachricht von Kapitän A. haben, daß N. N. sich an Bord besindet." Unterschrift der Reederci.

Also ein auf Sicht und unter einer gewiffen Bedingung gahlbares Inhaberpapier. Der Reeder war durch die Bedingung gefichert, und der Schiffsmann mußte nun feben, mas er mit feiner Rote anjangen konnte. Vom Standpunkte bes formalen Rechts läßt fich gegen eine folche Note nichts einwenden. Denn nach ber Seemannsordnung ift die heuer erft nach Ablauf bes Dienftvertrags fällig, und vorher find Borfchugzahlungen nach § 47 nur zu leiften, wenn teine Bereinbarung erfolgt ift. Materiell enthält aber bas Notenspftem nicht felten eine ftarte Benachteiligung des Schiffsmanns oder derjenigen, die ihm die Note abnehmen. Richt gang ohne Grund ift von den Schiffsleuten betont worden, daß die Reeber das Rifito durch die Vorschufinote auf andere abwälzten. Frage ist eben nur, ob das Risiko gewissermaßen als eine unausbleibliche Betriebsgefahr anzusehen ist und sich nicht auf andere Weise beseitigen läßt. Run ift mir bon verschiedenen Seiten, auch bon Rapitanen, gejagt worden, daß die Borichufgahlung im Seemannsleben nicht entbehrt werden kann. Auch der solide Seemann kann insolge von Unglücksfällen oder nach langer Arbeitslofigkeit ohne Mittel fein. Er muß sich dann notwendigerweise mit Ausruftungsgegenständen versorgen, unter Umständen auch Schulden bezahlen. Das erstere ist in folchen Fällen als notwendiges Sandwerkszeug zu betrachten, das lettere ftellt eine für seinen Geschäftsbetrieb notwendige Auswendung bar, benn er muß an Ort und Stelle sein, um angemuftert zu werden. In folchen Fällen tann man in der Tat von einem in der Natur des Seemannslebens liegenden Rifito fprechen, das billigerweise ber Reeder tragen mußte. Allein in der Mehrzahl der Fälle liegt die Sache ganz anders. Hat ein leichtfinniger Seemann ohne zwingenden Grund fein Gelb verjubelt, ist er von habsuchtigen Schmarobern ausgebeutet worden usw., so ware es umgekehrt unbillig, bom Reeder ju fordern, daß er das Rifito trage. Die Frage ist also in der Tat sehr schwer zu entscheiden, und die neue Seemannsordnung trifft wohl das Richtige, wenn fie bier einen Mittel= weg geht. Sie verbietet die Ginfugung einer Bedingung, die auf eine andere Tatjache als diejenige abgeftellt ift, daß der Seemann beim Abgang bes Schiffs an Bord ift. Die Erfüllung biefer Bedingung tann

der Geldgeber für die Note in den meisten Fällen überwachen. In den gerade an der Weser sehr häufigen Fällen, wo das Segelschiff, für welches angemustert wird, in England oder Hamburg liegt, ist allerdings die Möglichkeit einer Überwachung ausgeschlossen. Mit Unrecht nimmt der Kommissionsbericht an, daß diese Fälle selten seien.

Die Berfilberung der Rote ift ohne Schaben für den Seemann nur schwer möglich. Zwar wird ihm der ehrliche Schlasdas, der ihn als zusverlässig tennt, die Rote ohne Schaden einwechseln. Auch das Bremer Seemannsheim nimmt Roten zum vollen Werte an, wenn der Mann bekannt ist. In den meisten Fällen wird sich aber der Geldgeber gegen das unleugdare Risiko durch eine entsprechende Provision sichern, die je nach den Garantien, die der Schiffsmann bietet, steigt. Ein ganz Unsbekannter, namentlich ein sremdländischer Schiffsmann, wird die Rote unter Umständen gar nicht oder nur zu einem Spottpreise andringen können. Mir ist glaubhaft versichert worden, daß Schiffsleute sür eine halbe Monatsnote einiges minderwertige Unterzeug im Werte von 9 Mt. und 5 Mk. bar erhalten hätten, und Ühnliches.

Die höhe ber Noten ist nach der Länge der Reise verschieden. Ublich ist es in Bremischen häsen, bei längeren Reisen zwei Monate, bei anderen transatlantischen Reisen einen Monat, bei europäischen Reisen einen halben Monat Vorschuß zu geben.

Der Norddeutsche Lloyd gahlt ben angemusterten Leuten einen baren Vorschuß von einer halben Monatsheuer, bei Reisen nach New york von einem Drittel berfelben. Unbefahrene Rohlenzieher, die notwendig autes Unterzeug haben muffen, erhalten es in demfelben Werte, jedoch erst an Bord. Ein Abzug von 3 % dient dazu, einen Fonds anzusammeln, woraus die etwaigen Verlufte durch Todesfälle oder Defertionen erfett Die Verlufte find übrigens beim Nordbeutschen Llond außerordentlich gering. Rach einer mir gutigst zu Teil gewordenen Auskunft der heuerbureaus mar der Gesamtverluft an Borschuffen für Leute, die wegen Rrantheit oder vorheriger Entlaffung oder die infolge von Defertion den Vorschuß nicht abverdient hatten, im Jahre 1902 zusammen 6872,10 Mt., wovon etwa die Balfte noch nachträglich erfahrungsgemäß abverdient wird -, bei ben riefigen Borichuffummen, die ber Lloyd alljährlich zu zahlen hat, ein sehr geringer Verluft. Freilich find nicht alle Reedereien in der gunftigen Lage des Norddeutschen Llond, bei dem Defertionen (außer von Leuten, die von vornherein in Amerika besertieren wollen) felten find. Undere Reedereien mit ihrem ftets wechselnden Bersonal wurden fich auf verhältnismäßig größere Berlufte gefaßt machen muffen. Wenn der Schiffsmann von seiner Heuer eine Familie oder andere Bersonen unterhalten muß, so wird auf seinen Wunsch von den meisten Reedereien die Hälfte der verdienten Monatsheuer an die von ihm bezeichneten Angehörigen ausgezahlt (Ziehnotenwesen). Auch hier ersolgt die Auszahlung meist erst, wenn nach einlausenden Briesen nachgewiesen ist, daß der Schiffsmann zu dem betreffenden Termin noch an Bord war. Der Norddeutsche Lloyd ist hier ebenso liberal wie beim Borschußzahlen. Er wartet den Nachweis des Anbordseins nicht erst ab, sondern zahlt, sobald bekannt ist, daß das Schiff einen bestimmten Hasen erreicht hat. Die dadurch erwachsenen Berluste waren ganz unbedeutend und betrugen im Jahre 1902 noch nicht ganz 300 Mf. Auf Wunsch wird vom Nordsdeutschen Lloyd den entsernter wohnenden Angehörigen die halbe Heuer durch die Post übermittelt.

Auch auf ber Reise treten Vorschußzahlungen ein. Rach ber Seemannsordnung tann der Schiffsmann nach drei Monaten unter den Bedingungen des § 45 die halbe verdiente Heuer fordern. Meist wünscht er aber, namentlich in fremden Safen, nur eine kleine Summe, die ihm gestattet, am Lande einige frohliche Stunden zu verleben. Es ift allgemein üblich, daß der Kapitan ihm einen Betrag gibt, der dafür genügt. Meist ist die Bohe diefes Borichuffes, der felbstverftandlich in dem Gelde des betreffenden Safens gegeben wird, gewohnheitsmäßig festgestellt. andere gelegentlich vorkommende Form des Vorschuffes ift die, daß der Rapitan eine Rifte mit Ausruftungsgegenständen führt, aus ber er bei Bedarf ben Schiffsleuten etwas vorschußweise abläßt. Dies ist nicht unbedenklich, da es zu einer Übervorteilung der Mannschaft führen kann. Namentlich foll das auf englischen Schiffen der Fall fein. Gine Wohltat für die Mannschaft ift es dagegen, wenn der Rapitan für fie Ankaufe von zollfreiem Tabak macht und ihnen davon, je nach Bedarf, jum Selbstkostenpreise abläßt, wie es namentlich auf Segelschiffen üblich ift. Ein besonderes Ausbeutungsstiftem berricht stellenweise auf englischen Schiffen auch in Bremischen Safen bor. Es besteht barin, bag ber Rapitan den Schiffsleuten in fremden Bafen feinen Barborichuf gibt, sondern Rredit bei einem Bandler oder Sandwerker eröffnet. Dieser tommt an Bord und liefert bem Schiffsmann für horrende Preife Waren aller Art, die diefer bann unter Umftanden im nachsten Schnapsladen für einige Mark losschlägt, um etwas bares Geld zu erlangen. In einzelnen Fallen follen ben Schiffsleuten auf diefe Beife über 100 Mt. in Form einer Note abgenommen worden sein. Selbstverständlich läßt fich ber Rapitan für feine Bemühungen bom Sandler eine Provifion

zahlen, die in einzelnen Fällen 25% betragen haben soll. Fälle, in benen diefes sinnreiche Shstem auch auf deutschen Schiffen zur Anwendung gekommen wäre, sind mir nicht zu Ohren gekommen.

Die Defertionen. Die Defertionen haben in ben letten Rahrgehnten ftart jugenommen und es läßt fich nicht leugnen, daß die große Maffe der Schiffsleute diesen widerrechtlichen Bruch des Vertragsverhältniffes fehr leicht nimmt. Die Reeber werben badurch, namentlich wenn es fich um die in fremden Safen schwer ersetbare Segelschiffsmannschaft handelt, oft schwer geschädigt, ba fie den auswärtigen Beuerbasen hohe Preise bezahlen muffen. Die Seemannsordnung unterscheidet zwischen der Defertion bor Antritt bes Dienstes, die mit einer Gelbstrafe bis qu 60 Mt. bedroht ift und der Defertion nach Antritt besfelben, bei der zu einer Geldstrafe in einer Maximalhohe von 300 Mt. mahlweise Gefängnisstrafe bis ju 3 Monaten tritt. hat ber Schiffsmann Borichus oder heuer erhalten, fo tritt Gefängnisstrafe bis zu einem Sahre ein, bei milbernden Umftanden fann auf Gelbftrafe bis ju 300 Mt. erfannt werden (Entlaufen mit der Beuer). In allen Fällen von Defertion tann eine zwangsweise Zurucführung durch die Bolizeibehörde erfolgen. Strafe tritt nur auf Antrag ein und ber Antrag fann gurudgenommen werden. Der Strafantrag wird in den meisten Fällen gestellt. Die Berichte erkennen beim Entlaufen mit der Beuer meift auf eine Strafe von 40 Mf. Eine zu hohe Strafe wurde ben Entwichenen dauernd im Auslande zurückhalten.

Brund der mildesten Form der Defertion, des Wegbleibens nach der Unheuerung, ift in den meiften Fällen Leichtfinn. Der Schiffsmann will noch einmal die Freuden des Safenlebens austoften, gerät in liederliche Gefellschaft und wird bis nach Abreife des Schiffs aufgehalten. Solche Fälle kommen fast bei jeder Abfahrt vor. Der Schiffsmann sucht dann, wenn es möglich ift, das Schiff noch in Bremerhaven, Antwerpen oder in einem anderen nahen hafen zu erreichen. Gin anderer häufiger Fall ift bas Entlaufen in ben Auswanderungshäfen, namentlich in New Port, wobei der Schiffsmann von vornherein die Absicht hatte, nur die Uberfahrtkoften zu fparen. Der Zahl ber Fälle nach fteht New York ftets an der Spige. Meift handelt es fich badei um unbefahrene Leute, vor allem Rohlenzieher, aber auch um andere, gelernte Landarbeiter, die in ben Bereinigten Staaten am Lande eine Stellung suchen. Als Erfat für diese findet man in New York meist genug Leute, die fich nur als "Überarbeiter" uach Europa anmustern laffen. Die für die Reeder unangenehmften Defertionen find die übrigen, bei denen es fich um eigentliche Schiffsleute handelt, für die Erfat geschafft werden muß. Bestatten bies bie Umftande nicht, fo muß (nach ber neuen Seemannsordnung) bie ersparte heuer unter die übrigen Schiffsleute besselben Dienstzweigs verteilt werden. Die Gründe diefer Defertionen find fehr mannigfach. Saubtfächlich werden angegeben: Starte Berichuldung im Beimathafen, bie bem Schiffsmann ben Gebanten nabe legt, fich einen anderen Beimathafen auszuwählen und dabei zugleich die Gläubiger um den Vorschuß au bringen, ferner Ungufriedenheit mit der Roft, mit den Borgefetten ufm Meift find bei den Defertionen die Beuerbafe fremder Bafen als Unftifter wesentlich beteiligt. Der Schiffsmann wird von ihnen in Wirtschaften gelockt und mit allen Mitteln der Überredung, bei denen geiftige Betrante und feruelle Berlodungen die größte Rolle fpielen, bearbeitet. Auch vor offener Gewalttat schrecken diese Glemente nicht gurud. schlimmsten find die Bustande in einigen Safen der pacifischen Rufte Nordamerifas (namentlich Bortland-Oregon), wo die Beuerbase eine förmliche Diktatur aufgerichtet hatten, welche auf die Brandschatzung ber Schiffer hinauslief. Für den Schiffsmann mußten bis ju 90 Dollar bezahlt werden, die dieser angeblich schuldig geworden mar. Dabei geftattet es bas ameritanische Gefet nicht, bem Schiffsmann ben an die Baje gezahlten Vorschuß an feiner Beuer abzugiehen. In einem por einiger Zeit verhandelten Rechtsfalle gegen einen amerikanischen Matrofen (Perley Ledoux) verurteilte das Bremer Gericht die Reederei gur Buructjahlung bes gefürzten Vorschuffes. Auch bas Siljsmittel, ben Schiffsmann für einige Monate zu einer nur nominalen heuer anzunehmen (1 Dollar), hilft gegen die Bestimmungen des amerikanischen Rechts Meift muß der Rapitan den geforderten Breis bezahlen, wenn er nicht zur Selbsthilfe greift. Gin Rapitan erzählte mir: Als ihm infolge des Klondykefiebers in Portland ein großer Teil der Mannichaft entlaufen fei, habe er fich nur baburch zu helfen gewußt, daß er fich, mit einigen Branntweinflaschen bewaffnet, zu den dort liegenden dilenischen Schiffen begeben und fich bort bie nötige Mannschaft verschafft habe. Borteil hat der Schiffsmann von feiner Defertion meift gar nicht, man mußte denn einige im Raufche verlebte Tage als folchen rechnen. Er hilft nur dem Beuerbasen verdienen und muß einen Teil seiner Sachen an Bord zurudlaffen. Die zurudbleibenden Rameraden machen fich meift dar keine Skrupel daraus, ihm beim Wegbringen der transportablen Sachen behilflich zu fein, nicht felten hilft auch der Runner des Schlaf-

¹ Bom 21. Dez. 1898. Siehe neuerdings Urteil des Supreme Court in Sachen B. M. Patterson etc. vs. the Bark "Endora".

bases beim nächtlichen Abholen der Effetten, wobei unter Umständen Gewalt angewandt wird. Ift das Schiff abgesahren, so teilen sich oft die Kollegen in das, was zurückgeblieben ist. Um wenigstens das Wegbringen der Sachen zu verhindern, das ohne Mitwissen der in demselben Logis schlasenden Kollegen nicht erfolgen kann, bestimmt die neue S.D. in § 50, daß die ersparte Heuer dann nicht verteilt werden soll, wenn die Sachen des Entwichenen nicht an Bord zurückgeblieben sind. Eine meines Erachtens sehr zweckmäßige Bestimmung, die vielleicht dem Unsug etwas steuern wird. Die Aussicht, seine Sachen zu verlieren, wird vielleicht manchen Schiffsmann von der Desertion zurückalten. Übrigens sann auch der Kapitän, wenn nach den Umständen eine Entweichung zu bestürchten ist, die Sachen des Schiffsmanns dis zum Verlassen des Hafens in Verwahrung nehmen (§ 90 S.D.).

Die Bahl der Defertionen, die den Bremischen Seemannsämtern angezeigt worden find, war folgende:

im Jahre	Desertionen	davon Strafantrag geftellt	be= straft	im Jahre	<u> </u>	davon Strafantrag geftellt	be- ftraft
1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888	347 437 330 371 355 973 1152 1084 1127 1330 718 920 1408 1481	176 192 103 146 169 297 329 490 506 558 343 447 596 1019	27 20 34 21 22 33 61 76 92 141 136 106 142 249	1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902	1505 1342 1952 1199 845 549 693 549 840 965 1040 1413 1380 1368	1099 1202 1707 953 626 315 539 402 443 667 766 1137 1038 1037	281 369 487 414 254 130 121 124 168 170 252 336 415 313

Tabelle 20.

Das eigentliche Desertionssieber begann also im Jahre 1880 und erreichte den Höhepunkt im Jahre 1891. Bon da an sank es rasch, vielleicht deshalb, weil mehr Strafanträge gestellt und weil die Zeiten schlechter wurden. Zetzt ist die Zahl der Desertionen bei weit stärkerer Bemannung verhältnismäßig nicht viel höher als vor den sprunghaften Steigerungen der Jahre nach 1880.

Von den 1368 Deferteuren des Jahres 1902 waren 595 Kohlenzieher, 125 Heizer und 242 Auswärter, die vermutlich größtenteils in New York desertierten. Von den Bollmatrosen desertierten 158, von den Leichtmatiosen 96 und von den Schiffsjungen 93. Die wichtigsten Häsen des Auslands waren solgende:

	Es desertierten	bon	der	Bremischer	n Flotte im Jahre	1902:	
in	New York			719	in Antwerpen		39
	Baltimore				in Genua		13
	San Franzisto .				in Buenos Ahres .		20
	Portland				in Santos		
	Galvestone				in Fremantle		
in	Philadelphia			. 13	in Sidnen		
in	New Orleans			. 5	in Honolulu		11
	0. 00	CV #1					

In Bremen selbst wurden 10, in Bremerhaven 140 Fälle registriert. Wahrscheinlich sind viele leichtere Fälle gar nicht zur Anzeige beim Wasserschout gelangt.

Logiswesen in Bremen und Bremerhaven. Wie bereits oben erwähnt wurde, waren am 1. Dezember 1900 837 Personen der Schiffsbesatung im Bremischen Staate an Land anwesend. Bon diesen wohnten 133 im eigenen Haushalt, 98 bei Eltern und Berwandten, 214 als Zimmermieter und Schlafgänger in sremben Haushaltungen, 55 in Seemannsheimen und Hotels; 77 waren im Krankenhaus. Der 1. Dezember ist, wie wir gesehen haben, eine verhältnismäßig ungünstige Zeit, wenn auch das Maximum der Arbeitslosigkeit erst im Lause des Dezembers und Januars eintritt. Die Haushaltungslisten der Boltszählung gestatten ein etwas näheres Eingehen auf die Berhältnisse in den Seemannslogis. Abgesehen vom Seemannshaus waren bei der Boltszählung in Bremerhaven 170 Schiffsleute als Jimmermieter oder Schlasgänger bei Schlafbasen einquartiert, in Bremen 44.

Die Zahl der Schlafbasen in Bremerhaven nach ihrem Beruf und nach der Zahl der Seeleute, die bei ihnen im Quartier lagen, geht aus folgender Aufstellung hervor:

Tabelle 21.

·	3	ahl b	er Se	eleute	, die	bei ih	nen wohnten
Beruf der Schlafftellenvermieter	Im	einze	Inen See	Logiê Leute	woh	nten	Gesamtzahl ber
	1	2	3	4	5	6	Seeleute
1. Gaft: und Schankwirtschaft davon mit weiblichen Dienst: boten und zwar:	32	7	5	4	2	2	99
mit 1 weibl. Dienstboten	11	_	3	1	1	_	29
= 2 = =	1	1	1	_	—	1	12
<i>*</i> 3 <i>* *</i>	_	_		1	l —	- 1	4
2. Gewerbsmäßige Vermietung ohne		:	!				
Wirtschaft	4	1	1	1		—	13
3. Handwerker und Kleinhändler	16	5	i —		-		26
4. Seeleute	7	1	-	—	-		9
5. Arbeiter	19	2	<u> </u>			-	23
Gesamtzahl der Bermieter	78	16	6	5	2	2	170

Es waren also 109 Vermieter und 170 am Land einquartierte Seesleute vorhanden. Von den Vermietern betrieben 52 die Gasts und Schankwirtschaft, bei 7 anderen bildete das Vermieten von Schlasskellen den Haupterwerb, die übrigen hatten eine andere Verustätigkeit und vermieteten nebenbei Schlasskellen. Sehr viele, und unter den Schlasskellendermietern wohl die meisten, vermieten nicht ausschließlich an Seesleute, sondern nehmen auch andere Arbeiter auf. Dies geht aus den solgenden Zahlen hervor:

	Tabelle 22.	
Jeweilige Zahl der Einlogierer:	Zahl ber Bermieter:	davon hatten nur Seeleute im Logis:
1	35	35
2	31	10
3	17	2
4	9	2
5	5	-
6	6	2
7	2	
8	2	_
9	2	

Gerade bei den größeren Bermietern bildeten die Seeleute meist nicht einmal die Mehrzahl der Einlogierer. Die Zahl der weiblichen Dienstboten ist in den Gast- und Schankwirtschaften nicht aufsallend groß.

Der Preis der Logis ift saft durchweg für volle Beköstigung 2 Mt. täglich und für die ganze Woche 12, in Bremerhaven meist 14 Mt. Selbstverständlich sind darin die geistigen Getränke nicht einbegriffen. Bei der gezwungenen Müßigkeit, der sich der Seemann in diesen Lokalen hingeben muß, liegt natürlich die Berlockung zum Genuß geistiger Gestränke sehr nahe. Nach mir gemachten Angaben wird man annehmen müssen, daß auch ein leidlich solider Seemann am Tage außer dem Logisgeld noch etwa 1 Mk. ausgibt, so daß die Woche Ausenthalts in der Hasenstadt ihm etwa 20 Mk. kostet. Meist wird es mit den sonstigen Bergnügungen noch mehr. Wie bereits gesagt, ist der Ausenthalt manchmal auch freiwillig. Einem Matrosen, der Jahre lang die zwar reichliche, aber nicht immer schmakhaste Segelschiffskost genossen hat,

¹ Bor wenigen Jahren soll es in Bremerhaven noch vorgekommen sein, daß in Gastwirtschaften für Seeleute 8 weibliche Dienstboten vorhanden waren. Solche Wirtschaften sind natürlich nur verkappte Bordelle und wirken noch schlimmer, weil der Schiffsmann tagelang dort wohnt.

wird man es nicht verdenken können, wenn er sich auch einmal eine Zeit lang etwas Bessers zukommen lassen will. Die Kost in den Logis wurde mir meist sehr gerühmt, jedenfalls wird sie als angenehme Abswechslung gegenüber der Schiffskost empsunden. Wielsach scheint sie an Wert den gezahlten Kostpreis zu übersteigen, so daß der Wirt gezwungen ist, sich an den Getränken schadlos zu halten.

Seemannsheime. Eine wichtige Stelle unter den Logishäusern nehmen die Seemannsheime ein. Abgesehen von dem Seemannsheim in Geeftemünde bestehen zwei Seemannsheime, das eine in Bremen, das andere in Bremerhaven. Beide haben wie die englischen Seemannsheime nur Wohlsahrtszwecke im Auge und arbeiten daher auch, vom kausmännischen Gesichtspunkte aus betrachtet, mit Berlust. Sie müssen den Seeleuten in Koft und Logis dasselbe, wenn nicht etwas Besseres, bieten als die übrigen Schlasbasen und dürsen dabei auch nur dasselbe sordern. Der Wohlsahrtszweck schließt es aber gerade aus, eine der wichtigsten Ginnahmequellen, die Neigung des Seemanns zu geistigen Getränken und sonstigen leichtsinnigen Ausgaben zu benutzen und ihr Bleiben in Zeiten slotten Schissversehrs, wo sich die Logishäuser leeren, zu sördern. Auch haben die Heime große Kosten für die Verwaltung und größere Anlagekosten sür das Grundstück. Es ist also erklärlich, daß sie der Zuschüsse bedürsen.

Das Bremer Seemannsheim fteht unter ber Leitung bes Bremer Bereins für Seemannsheime und wird von ihm unterhalten. Ginen Teil des erforderlichen Buschuffes au den Bermaltungstoften liefert die Schiffsjungenvermittlungsftelle, die bei ben bem Berein angehörenden Reedern Schiffsjungenstellen, vornehmlich auf Segelschiffen, gegen eine Gebühr von 10 Mt. nachweift. Auch beforgt der Berwalter Ausruftungs= gegenstände, die für neu anzuwerbende Schiffsjungen nötig find und ohne die fie nicht mitgenommen werden. Dafür existiert eine gedruckte Lifte, in der die Preise für die einzelnen Gegenstände vermerkt find. Diese Lifte ift von dem Vorstande des Reedervereins geprüft und genehmigt worden. Es ift mir völlig unverftandlich geblieben, weshalb im "Seemann" gegen biefe Beuerftelle ber Borwurf ber Ausbeutung erhoben worden ift. Der Berwalter, g. 3. Rapitan a. D. Wolters, bezieht außer freier Station nur ein festes Behalt und ift in feiner Beise an ben Einnahmen, weder an ben bon Betranten noch an fonftigen, intereffiert. Ein Trintzwang exiftiert nicht. Das Saus bietet Raum fur 36 Seeleute, es sind freundliche Reftaurationsräume vorhanden, hinter dem Saufe ift ein Garten. Alles machte einen behaglichen und fehr ordent=

lichen Eindruck. Das Seemannsheim wird überwiegend von Matrosen, nur wenig von Heizern ausgesucht. Es erklärt sich dies daraus, daß viele Heizer dem Seemannsverbande angehören, dem das Heim als eine angeblich nur dem Interesse der Reeder dienende Einrichtung ein Dorn im Auge ist. Die von mir vernommenen, nicht dem Seemannsverbande angehörigen Matrosen erklärten es sür das beste Logis in Bremen. Irgend welche Beeinflussung sindet in dem Heime nicht statt. Allerbings würde der Verwalter ein agitatorisches Eintreten sür den Seemannsverband vermutlich nicht dulben. Ob der Seemann dem Verbande angehört oder nicht, macht aber nach den mir gewordenen Mitteilungen sür die Ausnahme nicht den geringsten Unterschied. Die Seemannsmission hat mit der Verwaltung des Heims nichts zu tun.

Das Bremerhavener Seemannshaus ist dagegen alleinige Schöpfung ber Seemannsmiffion und unter ihrer Berwaltung. Die Wirtschaft führt ein Hausmeister, der auf festes Gehalt angestellt und an den Einnahmen wie der des Bremischen Seemannsheims nicht beteiligt ift. Ein Trinkzwang existiert natürlich auch hier nicht, im Gegenteil wird die Enthaltsamteit befordert. 3m Seemannshaus befinden fich zugleich die Diensträume der Seemannsmiffion, die Amtswohnung bes Seemannspaftors und ein Betfaal. Das haus ist mit einem gewiffen Lugus eigens zu den Zweden ber Seemannsmiffion gebaut. Die Reedereien haben gar feinen Ginflug auf die Bermaltung, auch ftammen die Gelber, mit benen der Bau beftritten murde, jum größten Teil aus bem Inlande, wo die Sauptforderer der Seemannsmiffion anfaffig find. Die hiefigen Reeber haben allerdings ben Bau burch einmalige Spenden unterftugt und gahlen feit dem 1. Januar 1903 einen Beitrag von etwa 600 Mt., wovon auf den Norddeutschen Lloyd 300 Mt. entfallen. Die Beträge find namentlich zur Berzinsung der Anleihen bestimmt. Die laufenden Bermaltungstoften werden aus den Ginnahmen des Betriebs gedeckt. Es wurde mir von den leitenden Verfönlichkeiten verfichert, daß man auch ohne die Beitrage ber Reeder eriftieren konne. Das Seemannshaus nimmt also sowohl ben Reedern wie ben Schiffsleuten gegenüber eine freie Stellung ein. 3m Falle eines Streits ober einer Aussperrung murbe es nicht gezwungen fein, Bartei zu ergreifen, und genau in derfelben Beife weiter geleitet werden. Der Berband nimmt daher dem Bremerhabener Seemannshaus gegenüber feine feind= felige Stellung ein. Seine Angriffe gelten mehr ber Seemannsmiffion selber, worauf wir noch zurucktommen werden. Unter den Gaften des Seemannshaufes find auch organifierte Schiffsleute nicht felten.

Ich habe von beiden Seemannsheimen den Eindruck gewonnen, daß sie vorzüglich eingerichtet sind und außerordentlich segensreich wirken, schon dadurch, daß sie die übrigen Unterkunftstellen zur Nacheiserung zwingen. Bei gleichen Kosten und Bequemlichkeiten wird jeder tüchtige Seemann dasjenige Logis vorziehen, wo es am ordentlichsten zugeht und wo er nicht ausgebeutet wird. Das Bremerhavener Seemannshaus hat im allgemeinen den Grundsah, daß das Kostgeld bar im voraus bezahlt werden muß, nur bei Schiffsleuten, die ihm bekannt sind, wird wohl eine Ausnahme gemacht. In Bremen ist man in dieser Hinsicht, namentslich in Bezug auf das Annehmen von Noten, weitherziger. Bom Seesmannsverbande wird dem Seemannshause vorgeworfen, es habe nur den soliden Gastwirtschaften, die ähnliche Prinzipien in Bezug auf Ordnung und Sauberkeit befolgten, die Kunden weggenommen, während sür die Masse der Seeleute alles beim alten geblieben sei, denn diese könnten den Kredit ihrer Gastsreunde nicht ganz entbehren.

Mit großem Erfolge bemühen fich beide Beime, die Schiffsleute gur Sparfamteit und jum Burudlegen ihrer heuerbetrage ju beranlaffen. Es geschieht dies, indem man entweder die Sparkassenbücher in Verwahrung nimmt ober die Übersendung an Verwandte vermittelt. Porto trägt in Bremerhaven die Seemannsmission. Dort sucht ber Diakon auch nicht im Seemannshaufe wohnende Schiffsleute bei den Schiffen ober bei ber Abmufterung auf und nimmt ihre Gelber gur Übersendung in Empfang. In Bremen hat der jetige Verwalter des Seemannsheims in einem Jahre rund 53 000 Mt. auf ber Sparkaffe belegt ober an Angehörige versendet. Er bewahrt über 150 Sparkaffenbucher auf, darunter folche mit mehr als 2000 Mt. In Bremerhaven übergaben bem Seemanneheimverwalter im Jahre 1902 225 Auftraggeber rund 43 000 Mt. und er bewahrt 80 Spartaffenbucher auf, barunter eins über annähernd 10000 Mt., die ein 34jähriger Seemann fich zusammengespart haben will. Auch die Leiter des Seemannsverbandes in Bremerhaven bemühen fich nach mir gemachten Angaben mit Erfolg, die Sparfamkeit der Schiffsleute zu befördern. Der frühere Vorsigende bes Ortsverbands Bremerhavens, herr Schmalfelbt, fendet nach feiner Angabe jährlich 10—12 000 Mf. fort und bewahrt 21 Sparkaffenbücher mit zusammen etwa 5000 Mt. Ginlagen auf, ber jegige Borfigende hat Sparkaffenbücher mit etwa 7000 Mt. Einlagen in Verwahrung. Ebenso wurden mir andere Schlafbafe und Sändler mit Ausruftungsgegenständen als Vermahrer von Dukenden von Sparkaffenbuchern genannt. Auch die Seemanngamter und vor allem die Reedereien felbst vermitteln die

Sendungen an Angehörige, so sandte 3. B. der Lloyd im Jahre 1902 im ganzen über 28 000 Mt. an Angehörige seiner Seeleute. Wenn man bedenkt, daß die Gesamtsumme der Heuern (abgesehen von den Gagen der Offiziere) im Jahre 1902 mehr als 7 Mill. Mt. betrug, so kann man sich der Überzeugung nicht verschließen, daß auf diesem Gebiete immer noch mehr geschehen könnte.

Da die Sparkaffenbücher eine so wichtige Rolle bei der Anlegung der ersparten Gelder spielen, so mag daraus hingewiesen werden, daß die Bremer Sparkasse Kontrollmarken eingeführt hat, eine gerade für Schiffseleute außerordentlich praktische Maßregel. Die Beträge werden nur demjenigen ausbezahlt, der Sparkassendt und Kontrollmarke zugleich vorlegt. Die Bücher werden besonders kenntlich gemacht. Der Schiffsemann kann also die Kontrollmarke in seinem Brustbeutel mit auf Reise nehmen und dadurch jedes widerrechtliche Abholen des Betrags in seiner Abwesenheit, das übrigens auch ohne Kontrollmarke kaum jemals vorskommt, verhindern.

Zum Schluß mögen hier noch einige Ziffern über die Frequenz des Bremischen Seemannsheims wiedergegeben werden, die zugleich eine Musfration zu den früheren Ausführungen über die Unregelmäßigkeit der Beschäftigung liefern.

Die Zahlen geben die Anzahl der Gäste der einzelnen Monate nach der Dauer ihres Ausenthalts wieder. Erstreckte sich der Ausenthalt über mehrere Monate, so ist der Gast in demjenigen Monat angesührt, in den der Hauptteil seines Ausenthalts siel.

(Siehe die nebenftehende Tabelle 23.)

Im Januar und Februar waren also stets nur sehr wenige da, die mit einem Aufenthalt von weniger als 5 Tagen davon kamen, in den Sommermonaten überstieg deren Zahl meist 20 Personen.

Die Schiffskoft.

Der Fortschritt, den die moderne Wissenschaft in der Konservierung von Rahrungsmitteln gemacht hat, ist wohl für keinen Teil der Besvölkerung segensreicher gewesen als für die Seeleute. Auch die Verskürzung der Reisen durch die Dampsschiffahrt hat zu einer Verbesserung der Kost für die große Masse der Seeleute beigetragen. Schwere Erskrankungen, wie Storbut, Beri-Beri und ähnliche, auf schlechte Beschaffensheit der Kost und des Wassers, zu reichlichen Genuß von Salzseisch 2c.

			T	ibelle 23.	
E ŝ	wohnten	im	Bremischen	Seemannsheim	Personen:

	1—5 Tage (ohne Durch= reisende)	5—10 Tage	10—20 Tage	über 20 Tage	abgereift und burch= gereift
1901 Auguft September Ottober November Dezember 1902 Januar Härz April Vai Juli Auguft September Oftober November Dezember	7 17 16 18 6 7	9 12 11 15 2 8 3 7 10 12 14 7 12 13 18 14 13 5 10 17	6 12 5 6 2 4 6 13 8 4 8 10 11 5 11 7	3 1 2 1 2 3 8 11 3 7 3 5 2 6 7 8 10 10 2	5 10 9 8 4 5 3 4 44 7 12 11 11 11 6 4 6 8 6

juruckzuführende Krankheiten gehören daher zu den äußersten Seltensheiten. Auch die Erweiterung der medizinischen Kenntnisse hat günstig gewirkt. Man kennt die Ursachen der Krankheiten, wie z. B. des Skorsbuts (der srüher oft eine so verhängnisvolle Rolle spielte) besser und weiß ihnen durch zwecknäßigen Wechsel in der Rahrung, durch Verabreichen von Citronensask (lime juice) und Ühnliches entgegen zu wirken. Dem Bremischen Hasenarzt sind nach seiner Aussage bei mehrjähriger Praxis nur zwei epidemische Fälle von BerisBeri und gar keiner von Skorbut vorgekommen.

Ratürlich besteht in der Beschaffenheit der Kost ein Unterschied zwischen Schiffen, besonders Segelschiffen, die oft monatelang auf der Fahrt sind, und solchen, die stets in kurzen Zwischenräumen Häsen anslausen und dort ihren Prodiant ergänzen können. Auf längeren Reisen wird manches troß sorgsältiger Ausbewahrung verderben. Namentlich wird über das gelegentliche Borhandensein von Käsern und Würmern im Brot, in Hülsenfrüchten, im Mehl zc. geklagt. Überhaupt spielen gefräßige Insetten (Ameisen, Katerlaken zc.) eine sehr unangenehme Rolle und zwingen zu steter Ausmertsamkeit. Daß dabei ost etwas versäumt wird, ist menschlich, ebenso, daß der Kapitän sich manchmal nur ungern entschließt, große Mengen leicht verdorbenen Materials zu vernichten.

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

Er macht dadurch der Reederei unter Umftanden erhebliche Roften, was ihm dann am unangenehmsten fein wird, wenn irgend einer der Beteiligten an dem Berderben die Schuld trägt. Dasselbe gilt natürlich für den Proviantmeifter, den Steuermann, den Roch, denen die Aufficht obliegt. So mag es benn wohl vorkommen, dag ben Schiffsleuten grunlich schimmerndes Salzfleisch, verdorbene oder erfrorene Rartoffeln, fclechte Sulfenfrüchte und anderes vorgefest wird, obgleich die Möglichfeit einer Erganzung bes Proviants vorgelegen hatte. Das wichtigfte Nahrungsmittel, das Brot, wird jest in patentierten Raften (Tants) mit aufschraubbaren Dedeln, die nachher noch verkittet werden, mitgeführt. In diefen Tanks halt fich bas Brot jahrelang. Wenn es doch verdirbt oder von Insekten angegriffen wird, fo liegt meift Nachläffigkeit beim Bumachen der Tanks, Unterlaffen des Ausschwefelns zc. vor. Auf den meisten Schiffen wird auch Mehl mitgeführt und wöchentlich ein- ober ameimal Brot gebaden. Auf großen Dampfern ift man frisches Brot. Das eigentliche Schiffsbrot (Schiffsawieback) ift jest hartgebackenes Weizenbrot. Über verdorbenes Waffer habe ich keine Klagen gehört. großen Dampfer führen außer frischem Baffer auch Dampfdeftillationsapparate mit. Auf Segelschiffen muß bei längeren Fahrten oft äußerfte Sparfamteit beobachtet werben. Es foll vielfach vortommen, daß die Waffertants in außereuropäischen, vereinzelt jogar in deutschen Safen mit Flugwaffer aufgefüllt werden, ftatt mit dem fast überall erhältlichen Wafferleitungswaffer. Bestimmte Fälle konnten mir nicht namhaft gemacht werben. Sollte das in anderen Fällen, als wo es durchaus nicht zu vermeiden ist, geschehen, so würde darin allerdings ein geradezu ftraflicher Leichtfinn erblict werden muffen. Mindeftens mußte bann bas Waffer vor dem Gebrauche gekocht werden.

Bon jeher hat sich die Gesetzebung der Schiffskoft angenommen. Die meisten Landesgesetze hatten schon vor den Gesetzen über das Ausswandererwesen, die die Beköstigung der Auswanderer regelten, bestimmte Borschriften über die Kost der Schiffsmannschaft (sogen. Speiserollen) erlassen. Die Seemannsordnung, auch die neue, weist die Bestimmung darüber der Landesgesetzgebung zu. Man wollte namentlich in den Hansestädten die bewährten und gegenüber den sonstigen meist reichlicheren Speiserollen nicht aufgeben. Reuerdings haben die in Betracht kommenden Bundesstaaten übereinstimmende Berordnungen hierüber erlassen. Die Bremische Berordnung datiert vom 7. Dezember 1898.

Durch die neue Verordnung ift ein Streitpunkt beseitigt worden, der häufig zu Differenzen führte. Die alte erkannte dem Mann 500 g

Butter für die Woche zu, die bei über 6 Monate dauernder Reise durch Schmals oder Baumöl erfett werden konnte. Tatfachlich murde aber in ber Regel von vornherein Margarine gegeben, wie bas die jegige Speiferolle (aber nur in I. Qualität) auch juläßt. Bon Kapitänen wurde mir gesagt, daß es früher taum möglich gewesen sei, die Butter, auch wenn sie stark gesalzen war und öfters umgedreht wurde, frisch zu erhalten. Margarine eigne sich für lange Reisen besser. Auch sei die Margarine I. Qualität an Geschmad ber meift geringwertigen Butter, die man früher mitgenommen habe, weit vorzugieben. Gin erheblicher Fortschritt gegen früher besteht darin, daß jett im Hasen mindestens zweimal wöchentlich frischer Proviant gegeben werden muß und zwar nicht allein frisches Fleisch und Fisch, sondern auch, wenn tunlich, frische pflangliche Kost und frisches Brot. Die frühere Bremische Speiserolle fchrieb im hafen nur einmal wöchentlich frifches Fleisch bor, wenn "es füglich zu haben sei". Ferner wird (als wichtiges Mittel gegen Skorbut) die Berabreichung von täglich 20 g Zitronensaft vorgeschrieben, sobald das Schiff drei Wochen unterwegs ift. Der von der Berordnung als zweckmäßig bezeichnete Zusat von Rum wird vielen als durchaus unzwedmäßig erscheinen. Überhaupt scheint der Berfasser der Speiserolle ein gemiffes Quantum Altohol zur Exiftenz für erforderlich erachtet zu haben. So schreibt er vor, daß für jeden Mann mindestens 50 1 Bier mitgenommen werden follen. Erft wenn fein Bier mehr gegeben wird, erhält der Mann auf feine Wochenration, die bis dahin 150 g gebrannten Raffees beträgt, 30 g mehr. Thee kennt die Speiferolle im Gegensatzur früheren Bremischen (31 g wöchentlich) überhaupt nicht. Diefe Reuerung scheint mir tein Fortschritt zu fein. Die Mannschaft hat ein großes Bedürsnis danach, den Durst in einem schmachaften Getränk zu löschen, wozu sich nach den Erjahrungen bei der Armee kalter Kaffee oder Thee am besten eignet. Heizer ziehen in heißen Gegenden häufig in Waffer eingeweichte Safergrupe jedem anderen Getrank bei der Arbeit vor. Zitronensaft soll da eine erschlaffende Wirkung ausüben. Es ift mir mitgeteilt worden, daß man beibe Betrante auf Bremifchen Dampfichiffen auf Bunich meist erhalten habe. Auf den Paffagierdampiern des Norddeutschen Llopd erhält das Maschinenversonal bei der Arbeit nach Bunfch Zitronensaft mit Rotwein, talten Raffee, talten Thee, in Waffer eingeweichte Grüte oder bloges Waffer. Biele wechseln in Diefen Betranten ab.

Die auf längeren Reisen Bremischer Schiffe übliche Mahlzeit- und Speisesolge ist mir von Matrosen folgendermaßen beschrieben worden:

28*

Um ¹/26 Uhr morgens Kaffee mit Brot und Margarine; um 8 Uhr warmes Frühstück, bestehend aus Bratkartosseln ober Reis oder Bohnen; um 12 Uhr Mittagessen, wozu es stets Fleisch (konserviertes Fleisch, Speck, Fisch oder Salzsteisch) gibt; um 3 Uhr Kaffee; um 6 Uhr Abendsessen, meist warm und mit dem vom Mittagessen Übriggebliebenen zus bereitet (Bratkartosseln, Labskaus, Kartosselsppe, Keissuppe).

Als wöchentliches Mittagsmenu wurde angegeben:

Montag: Erbsen; Dienstag: Bohnen; Mittwoch: Graupen; Donnerstag: konserviertes oder frisches Fleisch; Freitag: Erbsen; Sonnabend: gelbe Erbsen; Sonntag: konserviertes oder frisches Fleisch, Bacobst und Klöße, Pubding. Stocksisch ist fast ganz von der Speisekarte verschwunden. Dagegen gibt es Salzsleisch oder Speck, salls kein konserviertes oder frisches Fleisch gegeben wird. An Brot war nach der früheren Berordsnung 500 g pro Tag zu geben, jest beträgt die Wochenration an Brot und Mehl zusammen 4250 g. Getrocknete Erbsen, Bohnen, Grüße oder Graupen erhält der Mann bis zur Sättigung.

Im allgemeinen geht die Beköstigung direkt für Rechnung des Reeders. Bei fürzeren Reisen kommt es bor, daß der Kapitan von der Reederei für den Ropf eine bestimmte Bauschalfumme pro Tag erhalt. Diefelbe schwankt zwischen 1,20-1,50 Mf. täglich und 35-40 Mf. monatlich. Dies ift 3. B. auf den meiften Dampfern der Aktiengefellichaft Reptun üblich, ebenfo auf ben Seeleichtern bes Nordbeutschen Llond, die nur einen Tag lang amischen hamburg und Bremen unterwegs find und im Safen frischen Proviant taufen konnen. In allen diefen Fällen habe ich von den vernommenen Seeleuten keine Klage über schlechte Kost gehört, höchstens murde erklart, daß die Rost nicht so reichlich sei wie auf Sochfeeschiffen. Wenn sich die Rlagen gegen eine bestimmte Berfon richten, so ist es meistens der Roch, dem man entweder Unachtsamteit bei der Aufbewahrung und Konservierung der Lebensmittel, mangelhafte Geschicklichkeit in der Zubereitung, unter Umftanden auch die Absicht guschreibt, fich auf Rosten ber Schiffsmannschaft zu bereichern ober bei ber Reederei mit sparsamer Wirtschaft zu prunken. Es soll vorkommen, daß er in Safen Faffer mit Fett, Ronfervendofen, Raffee ufw. vertauft oder fich, wenn er verheiratet ift, nach Saufe mitnimmt. Doch mußte mir niemand mehr als vage Vermutungen oder Reminiszenzen aus dem "Seemann" mitzuteilen. Die Möglichkeit einer folden Benachteiligung wird man nicht in Abrede stellen können. Gut und reichlich ift, auch nach Angaben ber Leiter ber Organisation, bas Effen auf ben Schiffen bes Nordbeutschen Lloyd. Wenn hier in einzelnen Fällen Grund gur

Klage vorliegt, wird den Zahl= oder Proviantmeistern oder der Unsgeschicklichkeit der Köche die Schuld gegeben.

Daß eine bestimmte Vorbildung für Köche nicht vorgeschrieben ist, wurde schon erwähnt. Wünschenswert ware es ohne Zweisel, wenn die Absolvierung eines bestimmten Kursus, der sich auf die Konservierung der Nahrungsmittel und die Zubereitung einer kräftigen Volkskost bezöge, vorgeschrieben würde. In Reederkreisen hat man sich mehrsach mit der Frage beschäftigt. Der Ausstührung des Plans haben sich aber Schwierigsteiten entgegengestellt, die bis jest nicht überwunden wurden.

Beiftige Betränke fpielen im Leben bes Schiffsmanns eine große Rolle, allerdings mehr in feinem Leben am Lande als in dem an Bord. Meist wird wohl eine gefüllte Schnapsflasche an Bord mitgenommen, aber das Mitbringen größerer Quantitäten ift wohl nur Musnahme. Der dem Schiffsmann guftebende Plat für feine Effekten ift nur tlein, und mehr als feine Rifte tann er außer bem Bettzeug im allgemeinen nicht mitnehmen. Doch sollen manche die Kiste als Vorratstammer für Branntwein benuten. Die Seemanns-O. bestimmt in §§ 87 und 88, daß ber Schiffsmann ohne Erlaubnis des Rapitans feine Buter, insbesondere auch teinen Branntwein, mitbringen barf, und baf bie trogdem mitgebrachten Guter bem Schiffe verfallen. Der Rapitan fann folche Guter, die die Gefundheit der an Bord befindlichen Berfonen ichabigen oder die das Ginschreiten einer Behörde (Bollbehörde) jur Folge haben können, über Bord werfen laffen. Auf vielen Schiffen, namentlich auf benen bes Nordbeutschen Llond, wird scharf auf Branntweinflaschen gefahndet und das, mas gefunden wird, mitleidslos über Bord geworfen. Übrigens wird auch ein verhältnismäßig großer Vorrat von mitgebrachten Spirituofen bei langeren Seereifen balb ju Ende geben, fo bag bann gezwungenerweise Mäßigkeit beobachtet wird. Auf Segelschiffen ist bas regelmäßige Berabreichen von geiftigen Getranten nicht üblich. Sochftens wird am Sonntag etwas Schnaps und an höheren Festtagen Punsch gegeben. Auch tommt es wohl vor, daß im Mittelmeer ein Fag billigen Weins gefauft und der Mannschaft davon zu den Mahlzeiten verabreicht wird. Dies vielleicht mehr, um das bekannte Anbohren der verfrachteten Weinfässer zu verhindern. Auf Dampfschiffen werden im allgemeinen feine geiftigen Betranke gegeben. Doch hat der Norddeutsche Lloyd regelmäßige Rationen von Branntwein eingeführt. Jeber Schiffsmann erhält täglich zwei Schnapsgläfer Branntwein. Den Beigern werben außerbem zwei Schnäpfe mahrend der Arbeit verschänkt, und zwar das erfte Glaschen etwa am Schluffe ber erften Arbeitsftunde, bas zweite gegen Schluß ber

Bache. Namentlich bei Beizern scheint mir diese Sitte in hohem Mage bedenklich. Wie allgemein anerkannt, fest der Alkohol die Arbeitsfähigfeit herab. Biele Arbeiter in den westjälischen Gußstahlsabriten trinken daber, namentlich bei der Arbeit, grundfaklich feine geistigen Getrante, und auch von Beigern der Seeschiffe ift mir berichtet worden, daß fie vielfach am Lande ben Schnaps zurudweisen. Dant erntet ber Norddeutsche Llond mit seinen Branntweinspenden nicht. Man beflagte fich bei mir darüber, daß man das Bier nicht billiger bekommen konne, als es ben Baffagieren verabreicht werde. Bier werde fehr geschätt und viel getrunken. — Ein so regelmäßiger Alkoholgenuß, der ja auf den großen Dampfern ftets befriedigt werden tann, muß dazu führen, daß der Schiffsmann einen großen Teil feiner Beuer auf dem Schiffe verzehrt, fo daß ber hauptvorteil feiner Seereifen — ber burch die erzwungene Mäßigkeit gesteigerte Lohnüberschuß — ihm verloren geht. Dem Interesse bes Schiffsmanns murbe vielleicht beffer gedient, wenn, wie auf Segelschiffen, gar teine geiftigen Betrante verabreicht murden und ihm statt ihrer entweder eine entsprechende Erhöhung der heuer oder andere Bor= teile (Tabat, talter Thee ufm.) ju Teil murden.

Auf das Recht des Schiffsmanns, bei Herabsehung der Kost wegen Proviantmangels Ersatz zu verlangen und eine Beschwerde wegen mangels hafter Berproviantierung entweder zu Protokoll des Kapitäns oder beint Seemannsamte anzubringen (§§ 57 und 58 S.D.), wurde in anderem Zusammenhange hingewiesen.

Unterbringung an Bord.

Nach der früheren Seemannsordnung bestimmt sich die Größe und Einrichtung des Logisraums nach dem örtlichen Recht des Heimathasens. Die neue Seemannsordnung gibt dem Bundesrat die Besugnis, darüber Borschriften zu erlassen. Da diese Bestimmungen noch nicht erlassen sind, kommen zur Zeit (bei Absassung der vorliegenden Arbeit) noch die der Bremischen Berordnung vom 15. März 1873 in Betracht. Diese bestimmt im § 2, daß der Kaum im Bolkslogis mindestens für den Mann 1,7 chm betragen müsse und daß Doppeltojen (Zweimannskojen) nicht vorhanden sein dürsen. Die Überwachung der Mannschaftsräume ist neuerdings in der Bremischen Berordnung vom 21. August 1900 den Hafenärzten zugewiesen. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmung über die so geringe Größe des Logisraums kamen aber wohl auch früher kaum vor. Auf den meisten Schiffen wird vielmehr der gesorderte Minimalkubikraum

wesentlich überschritten. Die Zweimannskojen, welche Bedenken in fittlicher und gesundheitlicher Beziehung boten, find vollständig verschwunden. Früher waren sie häufig, weil sich das Mannschaftslogis in dem meist start ausladenden Borderteil des Schiffes besand, wo für die oberen Kojen ein erheblich größerer Raum zur Versügung stand als für die unteren. Kojen nennt man die als Bettstellen dienenden, meist hölzernen Verschläge, von denen gewöhnlich zwei übereinander stehen. Die Vetten bringt der Schiffsmann mit. Hängematten kommen nur auf Kriegsschiffen vor.

Die besten Logisräume sind jest wohl auf den neueren Segelschiffen An Stelle des Aufbaues für die Maschinenraume ift bort häufig ein geräumiges Deckhaus vorhanden, das helle, leicht zu lüftende Räume von ausreichender Größe enthält. Verhältnismäßig günftig find ferner die Mannichaftslogis in dem fpig julaufenden Bug des Schiffes, wo sich gewöhnlich ein Aufbau auf Deck (unter der Back) befindet. Nur fommt es bei größeren, älteren Schiffen wohl vor, daß die Beleuchtung durch die seitlich angebrachten Bullaugen und die Lüstung ungenügend find. Die Räume unter ber Back genügen meift für die Besatzung ber Segelschiffe (wenn fein Deckhaus vorhanden ift) und für die der Fracht= dampfer. Auf Dampfern zerfallen die Logis unter ber Back zumeift in zwei getrennte Teile, von benen der eine für die Deckmannschaft, der andere für das Maschinenpersonal bestimmt ift. Abgesehen davon . daß amischen diesen beiden Mannschaftstategorien häufig ein gemiffer Gegenfak besteht, empsiehlt sich die Trennung auch deshalb, weil die Arbeitseinteilung oft verschieden ist und sonach unnötige Störungen der Nachtruhe eintreten wurden. Ungunftiger find die nicht felten vorkommenden Raume, die nur teilweise über das Deck hinausragen, so daß man einige Stufen hinabgehen muß, am ungunftigften die gang unter dem Deck liegenden. In diesen Fällen wird die Lüftung durch die Tür erschwert oder fällt gang fort, auch muffen die Bullaugen auf See ftets geschloffen bleiben. Die Lüftung findet dann nur mittels der bekannten Windtugen durch die Decke statt. Doch hat der Norddeutsche Llond besonders patentierte Bullaugen eingeführt, die auch bei schlechtem Wetter eine Offnung für die Bentilation freilaffen. Schlägt eine See gegen bas Fenster, fo wird die Offnung felbsttätig geschloffen. Auf den größeren Baffagierdampfern genügen die Räume unter ber Bad höchstens für das Dedpersonal. Sier muffen alfo die meiften Mannschaftsräume, namentlich die fur bas Maschinenpersonal, unter dem Sauptded fein. Während im allgemeinen die Entwicklung unverkennbar auf eine ftetige Bergrößerung und Ber-

besserung der Mannschaftsräume gegangen ist, läßt sich nicht verkennen, daß die für die zahlreichen Mannschaften der Schnelldampfer (500 bis 600 Mann) ersorderlichen Massenquartiere einen Rückschritt gebracht haben. Wir werden darauf zurücksommen. Die Offiziere und Unteroffiziere haben besondere Räume, meist in der Mitte des Schiffs.

Auf hölzernen Segelschiffen ift die Heizung der Mannschaftsräume wegen der Feuersgesahr meist nicht üblich, auf eisernen Schiffen bildet sie die Regel. Gewöhnlich wird ein eiserner Ofen aufgestellt, dessen Kohr durch die Windtutze abgeleitet wird. Auf größeren Dampfern ist auch Dampsheizung vorhanden. Diese hat sich auf kleineren nicht bewährt, weil häusige Reparaturen ersorderlich sind und weil beim Ausenthalt in den Häsen, wo die Maschine nicht in Tätigkeit ist, eine Heizung ganz sehlen würde. Ich sand mehrere Dampsschiffe, die Anlagen sur Dampsschilm in den Mannschaftslogis hatten, bei denen aber ein eiserner Dsen aufgestellt war.

Die Aborte geben selten zu Klagen Anlaß. Sie befinden sich meist neben dem Eingang zum Mannschaftslogis. Da sie sich leicht spülen lassen, kommen üble Gerüche selten vor. Anders ist es bei den unter Deck befindlichen Mannschaftsräumen kleinerer Schiffe, deren Aborte wegen der tieseren Lage nicht direkt nach außen abgeleitet werden können. Hier muß man sich durch Tonnen und ähnliche Einrichtungen helsen, mit denen naturgemäß Mißstände verbunden sind. In früheren Zeiten gab es für die Mannschaft auf den meisten Schiffen überhaupt keine Aborte, sie mußte sich in der primitivsten Weise behelsen.

Eigene Waschräume, namentlich für das Maschinenpersonal, sind nur auf größeren Dampsern vorhanden und hier häusig direkt mit den Aborten verbunden. Auf kleineren Dampsern muß sich der Heizer oder Kohlenzieher im Maschinenraum waschen. Die Seeleute verlangen meines Erachtens mit Recht, daß überall auf Dampsern eine geeignete Waschsgelegenheit für das Maschinenpersonal vorhanden sei. Nicht nur das Interesse der Reinlichkeit, sondern auch das der Gesundheit fordert eine gründliche Säuberung des ganzen Körpers und einen Wechsel der Unterskeider nach der schmuzigen und anstrengenden Arbeit vor der Maschine. Käume dafür lassen sich überall gewinnen. Auch sür die übrige Mannschaft sollte meines Erachtens bei Fahrten in kälteren Regionen ein Waschraum vorhanden sein. In wärmeren Gegenden ist er entbehrlich, da sich dann jeder auf Deck einige Eimer Seewasser über den Kopf gießen kann.

Viel geklagt wurde darüber, daß einige Bremische Gesellschaften

bazu übergegangen feien, den Fußboden der Logis aus Zement herstellen zu laffen. Namentlich bas Maschinenpersonal erblickte darin eine wesentliche Berichlechterung und behauptete, daß dadurch Erfältungen rheumatischer Art hervorgerufen wurden. Bon dem Leiter einer Gesellichaft wurde mir mitgeteilt, daß fich die Holzfugboden auf eiferner Unterlage nicht bewährt hatten, weil das Gifen angegriffen werde. Indeffen murde wohl einer Bededung des Zements mit Solz oder Linoleum nichts im Wege stehen. Ferner wurde darüber Rlage geführt, daß die innere Holavertleidung bei eifernen Schiffen neuerdings vielfach fehle, fo daß fich die Schlaftojen dirett an ber eifernen Schiffshaut befänden. Dadurch machten sich alle Temperaturdifferenzen unangenehm bemerkbar, auch fomme es häufig bor, daß bas fich an ber eifernen Band bilbende Schweißwaffer in bas Bett gelange. Auch bier ift mir von feiten ber Schiffsleitungen mitgeteilt wurden, daß die Holzverkleidungen auf der eisernen Schiffshaut diese zum Rosten brächten. Doch würden die Schlafkojen jest nicht mehr an den äußeren, sondern an den inneren Wandungen angebracht, und wo fie an der außeren Wandung feien, werde das Bett auch stets durch eine Holzlage von derselben getrennt. der Befichtigung gahlreicher Schiffe habe ich nirgends Betten (Rojen) gejunden, die unmittelbar an der eisernen Außenhaut (ohne dazwischen liegende Holzschicht) angebracht gewesen waren. Um meisten wurde über die Logisverhältniffe auf großen Schiffen mit zahlreicher Mannschaft geklagt. Wie schon bemerkt, ift es hier nicht möglich, alle Mannschaften über Ded unterzubringen, die meiften haben ihr Logis unter Ded. Es gibt wohl teine Rategorie bon Schiffsleuten, für die geräumige und gut gelüftete Logis nötiger find als das Maschinenpersonal. einmal in den riefigen Reffelräumen eines großen Paffagierdampfers ge= wesen und die Mannschaften in der heißen von Kohlenstaub erfüllten Luft arbeiten gesehen haben, um das würdigen zu können. Gewiß ift gerade für die Bentilation der Maschinenräume in der letten Zeit außer= ordentlich viel geschehen, aber erst gut ventilierte Schlafraume werden imstande sein, ein wirksames Gegengewicht gegen den gesundheits. ichablichen Aufenthalt bor ben Feuern zu gewähren. Leiber bietet die große Zahl ber in Betracht kommenden Versonen — auf Schnellbampfern oft 2-300 - fast unübersteigliche Schwierigkeiten. Unerfreuliche Massenguartiere, bei denen der Minimallustraum von 1,7 cbm 1 anscheinend nur wenig überschritten wird, tommen namentlich auf den größten Schiffen

¹ Dieser Minimalluftraum mag für Decksleute, die sich vorwiegend im Freien bewegen und für kleinere leicht zu lüstende Logis genügen, nicht aber für die Massen-

Der Norddeutsche Lloyd bemüht fich nach Rräften, alle möglichen Einrichtungen ju ichaffen, die zur Erleichterung dienen konnen. Go enthält der Schnelldampfer "Raifer Wilhelm der Große" einen geräumigen Speifesaal für die Maschinenmannschaft, eine Ginrichtung, die von ben vernommenen Schiffsleuten als große Berbefferung anerkannt murbe. Beim Effen im Schlafraum läßt fich diefer nur fehr fchwer rein halten. ba bei unruhigem Bange bes Schiffs immer viel verschüttet wird. Ferner maren auf allen von mir befichtigten Dampfern bes Nordbeutschen Llond geschützte und reichlich bemeffene Räume an Ded, wo fich die Mannschaften in ihrer freien Zeit aufhalten und wo fie rauchen konnen, was im Schlafraume verboten ift. Gine gründliche Befferung ift aber nur bei einer Bergrößerung bes Schlafraums möglich, und biefe läßt fich mit Rudficht auf die Rentabilität und die Ronturrenz anderer Gesellschaften nicht leicht erreichen. Gerühmt murbe von ben Schiffsleuten, daß gerade der neueste und größte Dampfer "Raifer Wilhelm II." wefentlich beffere Räumlichkeiten für die Mannschaft biete. Gute und freundliche Logis des Maschinenpersonals fand ich im Dampfer "Rönigin Louise". Das dortige Matrofenlogis unter der Back dürfte in Bezug auf die innere Einrichtung und die Luftverhaltniffe feines gleichen fuchen. Dampfer "Kaiserin Maria Theresia" befinden sich die Heizerlogis auf dem obersten Deck, also eigentlich an der günstigsten Stelle. Hier sind auch die Maffenquartiere vermieden, der Raum enthält etwa 20-30 Berfonen. Erschwert wird die Unterbringung auf den großen Paffagierdampfern durch den feststehenden Grundsag, daß die Maschinenmannschaft aus den Maschinenräumen mit Bermeidung des freien Decks dirett nach den Waich- und Schlafräumen gelangen foll.

Geklagt wurde darüber, daß in den meisten dieser Logis drei Betten übereinander stehen. Namentlich das unterste Bett werde, weil

quartiere im Zwischenbeck. Den für Auswanderer erforderlichen Raum hat der Bundesrat in der Bekanntmachung vom 14. März 1898 weit höher festgeseht, nämlich auf 2,85 chm für jede, auch unerwachsene Person. Die englische Merchant shipping act von 1867, die auch noch vorwiegend die Verhältnisse der Segelschissahrt im Auge hat, begnügt sich allerdings ebensalls mit einem Lustraum von 72 Kubissuk = 2,04 Kubismetern für den Mann. Übrigens werden die Mannschaftsräume auf den meisten Dampfern, wie bereits bemerkt, den Minimalraum an Größe übertressen. Messungen habe ich nicht vorgenommen. Sin im "Seemann" als besonders ungünstig geschildertes Stewardlogis im Dampfer "Darmstadt" war angeblich 2,35 m hoch, 3,65 m breit und 4,95 m lang. Das wären rund 42 chm für 17 Personen, also sast vären sund 4,95 m lang. Das wären sund 4,95 m langen bieses Logis als besonders ungünstig empfunden wurde, so darf man daraus schließen, daß die übrigen eher noch besser sind

es unter Staub und Schmut zu leiden habe, ungern genommen. Auch fei es läftig, wenn je zwei Betten nur durch eine dunne bis zur Sobe des Betttuchs gehende Solgleifte getrennt nebeneinander ftanden. der Augenschein zeigte, mare eine andere Anordnung der Betten ohne Vergrößerung des Raums nur möglich, wenn der für den Tifch und die freie Bewegung bestimmte Raum gang ober teilweise megfiele. Das lage zweifellos nicht im Intereffe der Leute. Die Holzleifte, welche die Betten trennt, höher zu machen, wurde fich gleichfalls nicht empfehlen, weil dadurch der freie Luftzutritt eingeschränft wurde. Sehr bedauerlich ift das geringe Intereffe, welches die Mannschaften felbst oft für frische Luft und Reinlichkeit bekunden. Es ift allerdings schwer, ein verhältnis= mäßig enges Beizerlogis, in dem die Leute ihre mit didem Rohlenstaub bedeckten Kleidungsstucke aufhängen muffen, rein zu halten. Auffällig war die Borliebe der Mannschaften dafür, ihr Bett zu verhängen, eine Borliebe, ber der Nordbeutsche Lloyd durch Lieferung von Zuggardinen aus Drell entsprochen hat, die das Bett auf allen vier Seiten umgeben. Dadurch wird eine Luftzirkulation unmöglich gemacht. Es wurde mir gefagt, daß die Gardinen dazu dienten, die Störung durch bas Licht fernauhalten. Auf fleineren alteren Dampfern wird ferner darüber ge= flagt, daß das Boltslogis als Aufbewahrungsort für Farben, Betroleum und Tauwert diene, oder daß man es durchschreiten muffe, um zu diefem Aufbewahrungsort (Kabelgatt) zu gelangen. Dabei wird sowohl der Beruch wie die häufige Störung unangenehm empfunden.

Was die Arbeitsräume anlangt, so wurde bereits erwähnt, daß die Reffelräume der großen Dampfer durchweg mit vorzüglichen Bentilationseinrichtungen versehen sind. Natürlicher Weise können auch die besten Ginrichtungen die Site und den Rohlenstaub vor den Feuern Besonders läftig ift die Tatsache, daß Wind- und nicht beseitigen. Temperaturverhaltniffe, bei denen die Bentilation erschwert ift, auch jugleich ungunftig auf die Feuerung der Maschine wirken, so daß gerade in diefen Fällen eine erhöhte Arbeitsleiftung bor ben Feuern nötig wird. Wie mir von der Generaldirektion des Norddeutscheu Lloyd mitgeteilt wurde, fommt es im Roten Meer vor, dag ber Dampfer umwendet und gegen ben Wind etwas jurudfahrt, um die Mannichaft zu erfrischen. In anderen Fällen muß die Geschwindigkeit herabgesett werden. Geklagt wurde von einem Beiger barüber, daß in einigen der neuesten Dampfer die ganze Maschinenmannschaft einen und denselben Weg durch die Majchine nehmen muffe, um zu ben Reffeln zu gelangen. Dadurch entftehe ein Aufenthalt von 10-20 Minuten, um den fich die Wache ver-

längere. Mannschaften, die ich an Ort und Stelle bernommen habe, erklärten, daß der Aufenthalt nur auf hochstens 10 Minuten zu beranschlagen sei. Die Ablösung gebe in der Weise vor sich, daß die ablösende Mannschaft den Maschinenraum querst passiere und fich an ihre Poften vor den Reffeln begebe. Erft wenn alle an ihren Stellen feien, gehe die alte Mannichaft fort. Gine Stodung trete fonach nicht ein, nur eine unerhebliche Bergögerung. Auf den übrigen Dampfern geht der Weg der Mannschaften aus den einzelnen Reffelräumen gewöhnlich dirett nach oben. Es find also so viele Ausgange wie Reffelraume, wodurch allerdings die Ablöfung erleichtert wird. Selbstverftändlich hat auch auf ben neuesten Schiffen jeder Reffelraum einen Sicherheitsausgang nach oben, aber diefer Weg führt nicht zu den Mannschaftsräumen und fann also bei der Ablösung nicht benutt werden. Auch über einzelne Wertftätten im Innern ber großen Schiffe wurde geklagt. Gin Zimmermann gab an, er habe in einer kleinen, nicht ventilierten Wertstatt in ben Tropen bei 450 arbeiten muffen.

Erwähnt mag in diesem Zusammenhange noch werden, daß nach Angabe des Bremischen Hasenaztes die für die farbigen Heizer bestimmten Mannschaftsräume der kleineren Dampser manchmal viel zu wünschen übrig ließen. Insbesondere sei es vorgekommen, daß das viel zahlereichere farbige Maschinenpersonal in einem Raume untergebracht worden sei, der nur für das entsprechende weiße Personal (also etwa für die Hälfte) genügenden Raum geboten habe. Ein solches Versahren scheint mir mit dem Vermischen Gesetze nicht vereinbar. Der Kubikraum von 1,7 chm muß ohne Zweisel ebensogut für den Farbigen wie sür den Europäer gesten.

Zum Schluß mag noch die Frage der Reinigung der Mannsichaftsräume berührt werden, eine Frage, die in den Klagen der Mannschaften (namentlich im "Seemann") eine ständige Rubrit bildet. Die Seeleute verlangen für jede größere Mannschaft einen eigenen Mann (Backschaftsmann), der nur mit der Reinigung und der Instandhaltung des Logis, mit dem Herbeischaffen des Essen, dem Reinigen des Geschirrs usw. beschäftigt werden soll. Bei kleinerer Mannschaft soll ein Schiffsjunge oder Leichtmatrose die Arbeit verrichten. Auf größeren Schiffen, namentlich auf den Passagierdampsern, ist ein solcher Backschäftsmann such die leicht Erkrankten werden, soweit sie dazu im stande sind, mit diesen Arbeiten beschäftigt. Es

Die einzelnen Wachen liegen dort möglichst in einem Raum für sich, damit sie sich nicht stören.

liegt aber auf ber Sand, daß ein folder Badichaftsmann gar nicht im ftande ift, ein Logis von 60-80 Perfonen rein zu halten, zumal ba er in erfter Linie mit dem Besorgen und Wegschaffen des Effens, mit ber Bubereitung von Bascheinrichtungen, welche die abgelofte Mannschaft bei der Ablösung fertig vorfinden muß, und manchem anderen zu tun hat. Seine Tätigkeit wird sich wohl im allgemeinen auf ein einmaliges Aus= fegen des Logis beschränken, eine bei dem vielen Schmut, den die Maschinenmannschaft aus den Reffelräumen mitbringt, in keiner Beife genügende Reinigung. Auch zwei oder brei Bacfchaftsleute murben die Arbeit nicht bewältigen können. Es bleibt eben nichts anderes übrig. als daß die Mannichaft felbst mit Sand anlegt und daß jeder mindeftens jur peinlichen Reinhaltung feines Bettes und des Umtreifes desfelben vervflichtet wird. Namentlich mußten die Betten in regelmäßigen 3wifchenräumen herausgenommen und die Bettstellen abgeseift, der Jugboden gewaschen werden. Leider hat die neue Seemannsordnung aus übel angebrachtem Zartgefühl bavon abgesehen, Borschriften über die Reinigung des Logis aufzustellen. Ja, fie hat die Zustände noch verschlimmern helfen. Die Vorschrift, daß Wache um Wache gegangen werden muffe, wird jest oft dabin ausgelegt, daß die abgelofte Wache jur Reinigung bes Logisraums nicht herangezogen werden konne, und fo ist mir von einem Offizier des Schnelldampfers "Kaifer Wilhelm der Große" gefagt worden, daß fich bei der letten Rudreise eine Maschinenwache geweigert habe, das Logis zu reinigen.

Auf Segelschiffen, die sich ja überhaupt leichter reinhalten laffen, liegen die Berhältniffe gunftiger. Sier forgt ber Rapitan gewöhnlich für eine regelmäßige gründliche Reinigung (am Sonnabend Nachmittag), mogu außer der abgelöften Wache auch alle anderen entbehrlichen Mannschaften herangezogen werden. Überhaupt hat der Matrofe vom alten Schrot und Rorn meift einen ausgeprägten Reinlichkeitsfinn und murbe fich auf einer längeren Reise in einem unreinlichen Logis fehr un= Mir wurden von älteren Seeleuten mehrere braftische wohl fühlen. Beispiele bafür ergahlt, wie bas Gefühl für Reinlichkeit bei weniger empfindlichen Rollegen und Schiffsjungen machgerufen wird. Vor Beginn einer neuen Reise wird das Logis meist gang frisch wieder in stand gesett, die Wände werden gestrichen, etwaiges Ungezieser vertrieben usw. Ungezieser (besonders in Geftalt von Wanzen) ift leider ein recht häufiger Saft in den Logis. Manche Reedereien laffen diefe baber regelmäßig durch Rammerjager reinigen, ohne freilich das alsbaldige Wiedereinschleppen verhindern zu fonnen.

Ein Lazarett ift nur auf größeren Schiffen borhanden. Ein Bedürfnis dafür auf kleineren Schiffen liegt nicht vor. Bei vorübergehendem Unwohlsein wird der Mann im Bolkslogis die beste Wartung finden, bei ernsteren Erkrankungen läßt sich eventuell durch Umquartierung der in besonderen Kojen Schlasenden stets ein Raum gewinnen.

Gesundheitsverhältnisse, Unfälle, Selbstmorde, Miß= handlungen.

Erkrankungen. — Trunksucht. — Tobesursachen. — Unfälle. — Selbstmorbe. — Mißhandlungen.

Erfrankungen. Der Gefundheitszustand ber Seeleute ift im allgemeinen gunftig, namentlich bei den Decksleuten. Das ift erklarlich, da diefe meift im traftigften Mannesalter fteben, aut verpflegt und nicht übermäßig angestrengt werden. Jedem wird das frische Mugfeben der Matrofen in den Safenstädten auffallen. Weniger günftig fteht es naturgemäß bei bem Maschinenpersonal, deffen Arbeit fich nicht in der frischen Luft, fondern bor den Feuern und in den Bunkern abspielt. Hier findet ohne Zweisel ein weit rascherer Verbrauch der Lebensfraft statt, und das Aussehen dieser Leute sticht auffällig von dem der Auch bei ihnen fann aber von häufig auftretenden Berufstrantheiten nach den mir gemachten Angaben der Sachverftandigen nicht die Rede fein. Die Schwindsucht ist allerdings bei den in Bremen beheimateten Seeleuten nicht gerade felten, aber nicht häufiger als bei den gleichaltrigen Arbeitern an Land. Die nordwestdeutschen Ruftengebiete zeichnen fich überhaupt durch eine verhältnismäßig große Sterblichkeit an Tuberkulose aus. Gine bedenkliche Zunahme der Schwindfuchtsfälle ift aber nach Unficht ber Bafenarzte auf ben Schiffen nicht zu konftatieren, obgleich der Zustand der Logis auf vielen Dampfern die Berbreitung erleichtern murbe. (Man bente nur an bas unter ben Seeleuten weit verbreitete Ausspeien und die mangelhafte Reinigung der Hugboden.) Daß Storbut und Beri-Beri zu den Seltenheiten gehören, wurde bereits bemerkt. Von sonstigen Arankheiten kommen hier und da Erkrankungen an Gelbem Fieber (namentlich in Südamerika), Malaria ufw. vor. Bei weitem am wichtigften find jedoch die Befchlechtstrantheiten. Man tann fich schwer einen Begriff von dem Leichtfinn machen, mit dem diefe gefährlichen Erfrankungen von den Seeleuten behandelt werben. Der Bedanke, daß man fich möglichft vor Unftedungen ichugen muffe und daß ein folcher Schut möglich fei, liegt dem Seemann anscheinend recht fern. Wenn die Unftedung erfolgt ift, wird ber Rrantheit meift teine erhebliche Beachtung geschenkt, bis Arbeitsunfähigkeit eintritt. Much dann gibt man fich mit der notdürftigften Behandlung zufrieden oder kuriert wohl auf eigene Faust barauf los. Eine regelrechte Rrankenhausbehandlung scheiterte schon baran, daß die Reedereien nach der früheren Seemannsordnung in folden Fällen zur Roftentragung nicht verpflichtet waren. Der Seemann suchte daher seinen Buftand möglichst zu verheimlichen. Die Folge mar in vielen Fällen ein dauernder Schaben für die Gefundheit des einzelnen und ein unberechenbarer Schaden für seine Familie und für die Gefamtheit. Als Muftration dazu moge folgendes bienen. Bon einer durchaus zuverlässigen Seite murbe mir mitgeteilt, daß vier englische Matrofen, die von einem Safen ber Bereinigten Staaten die Sphilis mitbrachten, eine mahre Epidemie in der hafengegend verursacht hatten, obgleich ihre Erkrankung bekannt mar. Es gab aber kein Mittel, fie von ihrem gemeinschädlichen Treiben abzuhalten. Rur durch übel angebrachte Prüderie ift es zu erklaren, daß man gegen diese Buftande nicht ichon früher eingeschritten ift. Die neue Seemannsordnung, die den Reedern auch die Rrankenfürforge bei Geschlechtstrankheiten auferlegt, wird hier voraussichtlich Wandel schaffen. Wie mir mitgeteilt wurde, bereitet ber Nordbeutsche Llond die Berausgabe eines Merkbuchleins vor, das die Seeleute über die Gefahren der Geschlechtskrankheiten, über ihre Behandlung ufm. auftlaren foll. Hoffentlich findet diefes nicht genug anzuerkennende Vorgeben allfeitige Rachfolge. Man follte aber noch einen Schritt weitergehen und die Seeleute auf diejenigen hygienischen Magregeln hinweisen, bei beren Anwendung fie einer Unftedung überhaupt entgeben konnen. Wie die Dinge liegen, ift von einer lediglich moralischen Einwirkung ein Erfolg nicht zu erwarten.

Trunkfucht. Weniger augenfällig, aber kaum weniger bedenklich sind die gesundheitlichen Schädigungen, die durch den Trunk herbeigeführt werden. Es läßt sich nicht leugnen, daß die Reigung zum Trunk unter den Seeleuten aller Grade weit verbreitet ist, wenn es auch vielleicht nicht schlimmer damit steht als bei manchen anderen Berusen. Man darf aus der häusig augenfälligen Trunkenheit der Seeleute an Land keine allzuweitgehenden Schlüsse ziehen. Diese ist nicht eben selten die Folge davon, daß der Seemann sich auf einer langen Reise des Alkohols entwöhnt hat und nun am Lande seiner Einwirkung umso leichter untersliegt. Die erzwungene Enthaltsamkeit auf der Reise ist gewiß für viele eine Rettung vor völligem Ruin der Gesundheit und es wäre daher

bringend ju munichen, daß bas regelmäßige Berabreichen von Branntwein auf ben Schiffen ba, wo es noch geubt wird, in Wegfall kame. Die moderne Wiffenschaft fieht die Sauptgefahr mehr und mehr nicht in dem zeitweilig übermäßigen, sondern in dem regelmäßigen Genuffe geiftiger Getrante. Allerdings ift die Berlodung ju berartigen Branntweinspenden bei der großen Beliebtheit, deren fich das Getrank unter den Seeleuten erfreut und bei der durch die Exportprämien herbeigeführten Billigkeit 1 groß genug. Beim Aufenthalt am Lande kommt namentlich die Berlockung in Betracht, der der Seemann in den Berbergen ausgeset ift. Sie ift am bedenklichsten, wenn ber Aufenthalt lange dauert und fo ftatt jur Erholung ju immer größeren Schädigungen ber Be= fundheit führt, worauf bereits oben hingewiesen wurde. Von großem Werte wurde es fein, wenn fich unter ben Seeleuten eine traftige Enthaltsamkeitsbewegung bildete, wie sie g. B. auf englischen Kriegsschiffen infolge der umfaffenden Agitation einer hochherzigen Dame, der bekannten Miß Wefton, besteht. Gine folche Bewegung murbe namentlich in ber Bremischen Flotte leicht Fuß faffen können, weil die Enthaltsamkeits. bestrebungen hier durch den Guttemplerorden mächtig gefördert worden find. Bon ben Schiffern ber Leichterkahne ift nach Angaben, die mir im Seemannshause zu Bremerhaven gemacht wurden, ein großer Teil völlig abstinent. Voraussetzung für die weitere Ausbreitung der Bewegung murde eine zielbewußte Forderung durch die Reedereien und die Einrichtung von altoholfreien Wirtschaften und Berbergen am Lande sein. Gelange es, die Trinksitten unter den Seeleuten, auf den Schiffen sowohl wie am Lande, wirkfam zu bekampfen, fo wurde damit eine Quelle unabsehbaren Unheils verftopft fein.

To be sur sachen. Es wurde schon hervorgehoben, daß irgendwelche in bedenklichem Maße auftretenden Berusktrankheiten unter den Seeleuten der Bremischen Flotte nicht sestzustellen sind. Überhaupt ist die Zahl der Todessälle gering, was sich aus dem Umstande erklärt, daß die Seesleute in weit höherem Maße 'als die arbeitende Bevölkerung am Lande den frästigsten Altersklassen angehören. Läßt die körperliche Gewandtheit nach oder machen sich dauernde Schädigungen insolge von Unsällen, Gesichlechtskrankheiten oder Trunksucht bemerkbar, so wird sich der Seemann meist freiwillig oder durch die Unmöglichkeit, eine Anstellung zu sinden, gezwungen einem Beruse am Lande zuwenden. Die im Abschnitt

¹ Der Liter absoluten Alfohols wird nach dem Auslande der Exportprämien halber gelegentlich zu 15 Pfg. und weniger verkauft.

"Perfönliche Berhältniffe" wiedergegebenen Alterstabellen werden diese Tatjache noch schärfer hervortreten laffen. Unter den Todesursachen nehmen bie Unfälle, auf die noch gurudzukommen ift, eine wichtige Stellung ein. Sie find auch die einzigen Todesursachen, die fich durch die Erhebungen der Berussgenossenschaften genau ermitteln lassen. Im übrigen verschwinden die Mitteilungen über Todesfälle der Seeleute in den Berichten der auswärtigen Konfuln, der Krankenhäuser im Auslande und im Inlande usw., so daß eine statistische Feststellung nicht möglich ist. Eine genaue Aufzeichnung findet nur bei den Todesfällen statt, die fich auf der Reise nach einem Bremischen Safen ereignet haben. Nach § 62 des Befetes über die Beurkundung des Berfonenstandes ift nämlich der Schiffer (Rapitan) verpflichtet, eine Abschrift ber von ihm auszustellenden Geburts: und Sterbeurkunden bemjenigen Seemannsamte, bei bem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Bei der Ausreise oder bei Reisen zwischen fremben Safen find es also meist die deutschen Konfulate des Auslandes, die die Urkunden erhalten und nur für die auf der Rückreise nach Bremischen Safen erfolgten Todesfälle ift den Bremischen Seemanns= ämtern die Möglichkeit einer eingehenden Feststellung gegeben. Bahlen liegen für die Zeit feit 1875 vor und es ergibt fich baraus, daß die bei weitem häufigsten Todesursachen Ertrinken und andere Unfalle (Fall aus den Maften ufw.) find. Nächstdem tommt Selbstmord, in dritter Linie kommen Krankheiten der Atmungsorgane und Schwindsucht in Betracht. Die anderen Todesursachen (Klimafieber, Typhus, Alkoholvergiftung, Sitichlag, Bruchschäden ufw.) treten nur vereinzelt auf. Ginen erheblichen Wert haben die Bahlen diefer Statistif nicht, weil fie nur einen Ausschnitt aus der Gesamtsterblichkeit bieten.

Un fälle. Die Einrichtung der Unfallversicherung hat es möglich gemacht, die Unfälle, welche sich im gesamten Schiffsbetriebe ereignet haben, statistisch genau sestzustellen. Über jeden Unsall muß eine genaue Zählkarte ausgestellt werden, die Angaben über die Zeit des Unsalls, die Charge, den Wohnort und das Lebensalter des Berletten, über Bersanlassung und Hergang des Unsalls und anderes mehr enthält. Diese Zählkarten werden von der Seeberussgenossenschaft bearbeitet und die Ergebnisse zum Teil veröffentlicht. Leider sind die Beröffentlichungen stets nur bruchstückweise erfolgt, so daß eine genaue Darstellung für den Bremischen Bezirk nicht möglich ist. Die Gesamtzahl der angemelbeten Todesfälle und Berletungen in der Sektion II (Bremen) war:

Tabelle 24.

		bavon Selbst=	Verletungen		
	Tobesfälle	morb	Zujammen	davon wieder: hergestellt	
1888	77	1	198	115	
1889	90	4	288	221	
1890	135	4 8	355	253	
1891	142	9	530	422	
1892	155	13	486	357	
1893	159	9	551	420	
1894	74	7	538	419	
1895	282	5	516	422	
1896	222	10	647	498	
1897	103	7	714	54 8	
1898	138	6	705	552	
1899	148	8	734	554	
1900	342	?	767	?	
1901	199	?	804	3	

Man sieht, daß die Zahl der Todesjälle start schwantt, im allgemeinen aber außerordentlich hoch ist. Die Sektion Bremen steht in der Zahl der Todessälle meist weit an der Spize und überragt in vielen Jahren Hamburg mit einer viel zahlreicheren Schiffsmannschaft bedeutend. Die Ursache dieser traurigen Tatsache ist in der hohen Gefährlichkeit der an der Weser besonders bedeutenden Segelschiffahrt und der Hochsensteit der an der Weser besonders bedeutenden Segelschiffahrt und der Hochsensteit zu suchen. Die Zahl der Verlezungen ist in den ersten Jahren start gestiegen, wohl vorwiegend deshalb, weil auch weniger schwere Unsälle gemeldet wurden, sobald sich die Erkenntnis von der Bedeutung der Anmeldung allgemein verbreitet hatte. In den letzten Jahren ist die Unsfallszahl ziemlich konstant geblieben, ja gegen das Jahr 1897 sogar relativ gesallen. Auf die Mannschaftszahl berechnet würden im Jahre 1897 auf je 1000 Mann 61 Unfälle gekommen sein, im Jahre 1901 nur 59 und das trot einer ungewöhnlich geringen Zahl von Todessällen im ersteren Jahre.

Über die Ursachen der zur Entschädigung gelangten Unfälle hat die Seeberussgenoffenschaft in den Jahresberichten für 1900 und 1901 Angaben veröffentlicht, die wir wegen ihrer großen Bedeutung für die Beurteilung der Frage hier ganz wiedergeben.

(Siehe Die Tabelle 25 auf der nebenftehenden Seite.)

Eine besonders wichtige Aufstellung ift in dem Jahresbericht für 1897 enthalten. Es wurden dort die Unfälle und Todesfälle der einzelnen

Tabelle 25.

Gelegenheiten und Urfachen des Unfalls	1900	1901
Motoren, Transmijsionen, Arbeitsmaschinen 2c. Fahrstühle, Krähne, Aufzüge, Hebezeuge Dampstessel, Dampstochapparate Feuergefährliche, äpende Stoffe, Gase, Dämpse, Sprengstoffe Zusammendruch, Einsturz, Umsallen von Gegenständen Kall von Treppen, Veitern, in Vertiefungen Aufz und Abladen, Heben, Tragen Fuhrwerf und Eisenbahn. Fall durch Luken auf dem Deck (Ausgleiten 2c.) in Folge von Sturzsen, gegen Schiffsteile. aus den Masten auf Deck über Bord von Deck aus = aus den Masten auf Deck Eiber Bord von Deck aus = aus den Masten auf Deck Sierichollen Versichollen V	1 3 7 7 3 7 	6 10 -8 4 15 10 -4 10 3 4 11 1 1 3 23 -15 43 -35 51

Rategorien von Schiffsleuten miteinander verglichen, leider ohne Trennung ber einzelnen Sektionen.

Danach wurden in den Jahren 1888—1897 auf der ganzen deutschen Handelsflotte verlett oder getotet:

Tabelle 26.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~							
	©chiffer	Steuerleute	Bootsleute Zimmerleute Beftleute	Matrofen, Segel= macher, Steurer	Leichtmatrofen	Jungen	Röche und Stewards mittl. Ordnung
Berlett: auf Tampischissen	171 229	546 262	711 271	2535 894	339 467	327 271	667 110
Getötet: auf Dampfichiffen auf Segelschiffen	41 242	97 246	93 190	350 825	53 521	29 275 29 *	117 129

9111F	ie	1000	Mann	her	betreffenben	Charge	herechnet .
au	Įτ	1000	w.u.iii	ULL	Dettellenben	enutyt	ottiujiiti.

	Schiffer	Steuerleute	Bootsleute Zimmerleite Beftleute	Matrofen, Segel- macher, Steurer	Leichtmatrofen	Зипден	Köche und Stewards mittl. Ordnung
Bexleht: auf Dampfichiffen auf Segelschiffen	17,7 14,6	32,2 17,2	63,1 20,3	50,9 16,7	43,6 16,4	61,8 16,8	<b>42,</b> 8 14,2
Getötet: auf Dampfschiffen auf Segelschiffen	4,2 15,5	5,7 16,2	8,3 14,2	7,0 15,4	6,8 18,3	5,5 17,0	7,5 16,7

Die Tabelle zeigt die außerordentliche Gefährlichkeit des Segelschiffahrtsbetriebs für das Leben der darin Tätigen. Bei einzelnen Chargen ift die Todesgefahr größer gemefen als die Gefahr der Berletungen. Die relative Baufigkeit ber Todesfälle infolge Unfalls mar auf Segelschiffen doppelt und dreifach jo groß als auf Dampfichiffen. Berletungen waren bei ben Unteroffizierschargen am häufigsten, ebenfo die Todesfälle auf Dampfern, mahrend auf Segelschiffen die Leichtmatrofen und Jungen die höchste Ziffer der Todesfälle ausweisen. Geklagt murde in Bremerhaven darüber, daß die Seeberufggenoffenichaft bei Bruchschaben nur felten einen Unfall als vorliegend erachte. Bruchschaben feien aber namentlich bei Beizern häufig, die mit ihren schweren Schaufeln bei schwankendem Schiff hantieren mußten. Dadurch entständen leicht Bruch. öffnungen, die dem Manne felbst fich nicht bemerkbar machten, bis dann aus irgend einem anderen Anlaß, ber nicht als Unfall zu betrachten fei, ein Bruch daraus murde. In folden Fallen lehne die Seeberufsgenoffenschaft, unterftugt durch ein Gutachten des Bremerhavener Bertrauens= arztes, die Entschädigung ab. Ob diefe Angaben richtig find, tonnte ich nicht feststellen.

Selbstmorde. Ein dunkles Kapitel der Seeschiffahrt ist das der Selbstmorde. Ihre Zahl war in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts in beständigem Steigen begriffen, scheint aber jetzt konstant zu bleiben oder zu sinken. Ob die oben angegebenen Zahlen der Seesberussgenossenschaft alle Selbstmorde umfassen, oder ob nur diesenigen aufgeführt sind, bei denen die Frage austauchte, ob es sich um einen Unsall handle, entzieht sich meiner Kenntnis. Der Bremische Wasserschout gibt in einem Bericht, der, wie bemerkt, nur die in Bremen gesmeldeten Fälle ansührt, solgende Zahlen für die Selbstmorde an:

Tabelle 27.

	unter den Heizern und Kohlenziehern	unter ber übrigen Mannschaft	unter den Passagieren
1875—79	4	_	8
188 <b>0—</b> 84	13	2	16
1885 - 89	21	1	14
1890 - 94	20	5	14
1895 - 99	3	4	12
1900	2	_ !	3
1901	1 1	1	3
1902	2	1 1	5

Wenn angenommen werden darf, daß fich das Berhältnis der auswarts gemelbeten Selbstmorde ahnlich gestaltet hat, fo wurde also von 1895 an ein Rudgang der Selbstmorde eingetreten fein. Wie man fieht, handelt es fich in erfter Linie um die Selbstmorde von Beigern und Rohlenziehern. Die Bahl der Selbstmorde unter der übrigen Mannschaft dürfte wohl hinter derjenigen ihrer Altersgenoffen an Land gurudbleiben, die der Beiger und Rohlenzieher fteht aber ohne Zweifel, wenigstens für die Zeit vor 1895, wefentlich darüber. Die gewöhnliche Form des Selbstmords ift das Überbordspringen, andere Arten, wie Erhangen zc. find fehr felten. Bei weitem die meiften Selbstmorde des Maschinenpersonals tommen auf den großen Baffagierdampfern vor. Die junehmende Baufigkeit der Selbstmorde hat in früheren Jahren ju lebhaften Grörterungen geführt. Bon feiten bes Seemannsverbandes hat man die Schuld auf harte und ungerechte Behandlung, Mighandlungen usw. geschoben, die die Leute jur Berzweiflung gebracht habe. In einigen Fällen mögen folche Mißhandlungen wohl auch den äußeren Unlag geboten haben, fie bilben aber zweifellos nur außerft felten bie eigentliche Urfache. Dagegen spricht vor allem, daß auch ganz ruhige, ältere Beiger, die jahrelang gefahren haben und bei benen ber Bedante an Mighandlung volltommen ausgeschloffen ift, über Bord gefprungen find. Man hat auch darauf hingewiesen, daß gerade unter den Beigern und Rohlenziehern manche feien, die den Beruf nach ichweren Enttäuschungen als lette Rettung ergriffen haben und die daher, wenn fie unter besonders ungunftigen Bedingungen (ftarte Bige, Seefrankheit ic.) ju leiden hatten, leicht jur Berzweiflung gebracht murben. Auch bagegen fpricht die Erfahrung, daß die Unbefahrenen feineswegs das größte Rontingent zu den Selbstmördern stellen und daß auch unter ben farbigen Beigern, bei benen folche Erwägungen wohl nicht in Betracht tommen, Selbstmorde nicht eben felten find. Mir scheint es nach manchen Un-

gaben, die mir von Beigern und Rohlenziehern gemacht wurden, am wahricheinlichften, daß die gewöhnliche Urfache in einem hisschlagahnlichen Ruftande ju fuchen ift, der fich bei ftarter Anftrengung einstellt und vielleicht durch die eigentumlichen Berhältniffe bei einer Seefahrt befördert wird. Sat ber Dampf einmal nicht die nötige Spannung, oder macht die Welle nicht die nötige Zahl von Umdrehungen — was an den vorhandenen Apparaten sosort abgelefen werden kann - fo wird natürlich jeder, der Maschinift, der Oberheiger, der Beiger, sein Außerstes tun, um nicht als der Schuldige zu gelten, er arbeitet felbst angestrengter und fordert von feinen Untergebenen eine vermehrte Arbeit. es gang ohne Mighandlung ober Scheltworte, nur durch den Druck, den bas Zusammenarbeiten in einem fo gewaltigen Organismus auf jedes Blied besfelben ausübt, bagu tommen, bag ber einzelne unmertlich bas Mag feiner forperlichen Leiftungsjähigkeit überschreitet. Er gerät in einen Zustand, bei dem er nur noch mechanisch mitarbeitet und bei dem die normale Beistes= und Willenstätigkeit beeinträchtigt ift. Solche Ruftande haben mir manche geschilbert. Kommen fie bann an Bord, fo übt der Unblid der fühlen Bafferflut eine magifche Unziehungefraft auf fie aus. Der Gejahr folder Zuftande begegnet man jest badurch, bag bie abgelöften Mannschaften möglichst scharf beobachtet werden und daß ber Zugang von der Maschine zu den Waschräumen so eingerichtet wird, daß die Mannichaft das freie Ded gar nicht betritt. Das Berabreichen von Schnaps mahrend der Maschinenarbeit fann die Gefahr nur erhöhen. Ein zweiter noch näher liegender Brund, der freilich für alle Schiffsinsaffen gilt, ift ber, daß ber Schritt von dem Entschluß gur Ausführung nirgends fo leicht ift, als auf einem Schiff. Es fallen alfo alle hemmungen und Störungen, die an Land manchen wieder unwillfürlich zu vernünftiger Überlegung führen, fort. Das mag auch die große Rahl ber Selbstmorbe unter ben Paffagieren ertlären.

Mißhandlungen. Die Ansicht, daß dem Prügeln ein erzieherischer Wert beizumessen sei, ift leider in seemannischen Kreisen stark verbreitet. Selbst der Entwurf der neuen Seemannsordnung glaubte die Heranziehung eines geeigneten Nachwuchses nur dadurch gewährleisten zu können, daß dem Kapitän ein "väterliches" Züchtigungsrecht gegenzüber dem Schiffsjungen eingeräumt würde. Glücklicherweise ist diese Bestimmung nicht zum Geseh geworden. Hinsichtlich der Disziplinargewalt des Kapitäns bestimmt das Geseh ausdrücklich, daß sie das Recht der Züchtigung nicht umfasse. Früher war die Züchtigung ein vielsach und nicht nur bei Schiffsjungen angewandtes, und vielleicht auch bei

den damaligen Sitten nötiges Erziehungsmittel und es ist erklärlich, daß mancher ältere Seemann von der Gewohnheit, unter der er felbit aufgewachsen war, nur schwer laffen tann. Je mehr fich aber die fozialen Gegenfake verscharften, besto ungunftiger und verbitternder mußte die Brügelstrafe wirten, desto mehr mußten ihre bedenklichen Seiten erkannt Bernünftige Offiziere haben baber, namentlich auf Dampfichiffen, mit den üblichen Mighandlungen aufgeräumt. Auf Segelschiffen scheint fich die alte Gewohnheit mehr erhalten zu haben. Es murde mir mitgeteilt, daß der Rapitan auf diesen die Mannschaft viel mehr in der Sand haben muffe, da bort oft ein unbedingter Behorfam ohne jede Widerrede erforderlich fei. Diefer laffe fich nur badurch anergiehen, daß etwaigen zur Reniteng neigenden Leuten bon anfang an die "eiferne Fauft" gezeigt werde. Gine einmalige Abstrafung genüge dazu und werde auch meist nicht übel aufgenommen. Buffe und Stoge tommen natürlich öfter bor. Bon ben vernommenen Schiffsleuten konnte mir keiner einen Fall der Mißhandlung durch Vorgesekte auf Dampfschiffen berichten, wenigstens nicht aus eigener Erfahrung. Was Segelschiffe anlangt, jo murde mehrjach von Prügeleien mit Steuerleuten berichtet, mobei ber Schiffsmann fich teilweife wirkfam gur Wehr gefett haben wollte. Es foll jedoch damit nicht behauptet werden, daß ungerechtfertigte, ja sogar brutale Züchtigungen auf Bremischen Schiffen niemals vorkämen. Manche gerichtliche Berhandlungen beweisen bas Gegenteil, ja es find in den letten Jahrzehnten auch mehrere Fälle von Mißhandlungen und fortgefetten Qualereien vorgekommen, die Tod ober Selbstmord der Berletten jur Folge gehabt haben. In diefen Fällen haben aber die Behörden und die Reedereien mit äukerster Strenge eingegriffen. bings forgt ber "Seemann" in feiner "Leidenschronit ber Seeleute" bafür, daß jeder irgendwie erhebliche Fall von Mighandlung bekannt wird. Wenn man bebenkt, daß fich diefe Chronik auf einen Mannschaftsbestand von etwa 50000 Seeleuten bezieht, fo wird man die dort aufgeführten Fälle, fo traurig manche fein mögen, nicht als Beweis dafür ansehen fonnen, daß es auf den Schiffen besonders schlimm zugeht. Es läßt fich aber nicht leugnen, daß die Mighandlungen durch Borgesette auf Schiffen eher einen bedenklichen Charafter gewinnen konnen als auf dem Lande, weil fich der Mighandelte ihnen während der gangen Reise nicht entziehen fann. Um schlimmften ift es naturlich, wenn ber Borgefette noch bem übermäßigen Benuß geiftiger Betrante frohnt. In folden Fallen konnen allerdings unerträgliche Zustände eintreten und es ift im allgemeinen Intereffe nur zu munichen, daß fie befannt gemacht werden, fo daß ein

promptes Eingreifen möglich ift. Die Bremifchen Gerichte pflegen gegen foldhe Mighandlungen mit Recht fehr ftreng vorzugeben. leichteren Mighandlungen wird oft ein Antrag des Berletten nicht berlangt, fondern von Amtswegen eingeschritten. Die Sandhabe dazu bietet der § 232 des Strafgesethuchs, welcher bejagt, daß bei Körperverletzungen, die mit Übertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht begangen worden find, ein Antrag nicht erforderlich ift. Die unberechtigte Mißhandlung durch Vorgesette wird als ein folcher Verstoß gegen die Berufspflicht betrachtet. Nach den mir gemachten Ungaben find Mighandlungen durch Arbeitsgenoffen felbst (Oberheizer gegen Beizer, Beizer gegen Rohlenziehern, Matrosen gegen Jungen) weit häufiger als solche durch Offiziere. Namentlich werden fie dann vorkommen, wenn einem Schiffsmann burch die Rachläffigkeit, Faulheit ober gar burch die Untätigkeit (bei simulierter Krankheit) eines Kollegen Mehrarbeit erwächst. Übrigens möchte ich nach den mir gemachten Angaben annehmen, daß die Simulation von Krankheiten weit feltener ist, als im allgemeinen angenommen wird. Die Schiffsleute, die doch felbft durch folches Sich-bruden von ber Arbeit benachteiligt werden, meinten, daß der Rapitan in Fällen, wo er franken Schiffsleuten Simulation vorgeworfen habe, im Unrecht gewesen fei : die Leute seien wirklich trank gewesen. Es wurde auch ein ziemliches Talent dazu gehören, im täglichen Berkehr mit den Arbeitsgenoffen im Bolkslogis und gegenüber den stummen oder lauten Vorwürfen die Rolle eines Simulanten tagelang durchzuführen.

## Sicherheits= und Wohlfahrtseinrichtungen.

Sicherheitseinrichtungen und Rettungswefen. — Das Haus Seefahrt und die Seesmannskaffe. — Wohlfahrtseinrichtungen des Nordbeutschen Lloyd. — Die Seemannssmiffion. — Bremer Verein für Seemannsheime. — Sorge für Lektüre.

Sicherheitseinrichtungen und Rettungswesen. Wie bereits in dem Abschnitt über die Gesetzgebung ausgesührt wurde, existiert eine staatliche Behörde, der die Überwachung der Seeschiffe in Bezug auf Seetüchtigkeit, Bemannung usw. anvertraut ist, nur bei Auswanderersschiffen gemäß dem Gesetz betr. das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897. Hier hat der Reichskommissar für das Auswanderungswesen regelsmäßige Revisionen vorzunehmen. Im übrigen ist die Seeberusse genossenschaft mit weitgehenden Besugnissen ausgerüstet worden. Sie hat demgemäß ausstührliche Unsalverhütungsvorschristen erlassen und überwacht ihre Aussührliche Unsalverhütungsvorschristen erlassen und überwacht ihre Aussührung durch eigene Beamte. Selbstverständlich kann

es nicht unsere Aufgabe sein, die einzelnen Vorschriften aufzuzählen, zus mal sie gleichmäßig für die ganze Handelsmarine gelten und für die Weserslotte keine besonderen Bestimmungen enthalten. Am wichtigsten sind die Vorschriften über wasserdichte Schotten für Passagierdampser in außereuropäischer Fahrt (Anlage I der Ansalverhütungsvorschriften für Dampser) und die Vorschriften betr. Voote und Kettungsgeräte (Anslage II).

Was die Rettungsboote anlangt, so müssen im allgemeinen so viele vorhanden sein, daß die gesamte Mannschaft darin Plat hat. Bei den großen transatlantischen Passagierdampsern, wo dies bei der üblichen Art der Bootausstellung nicht möglich ist, tritt zu den vorgeschriebenen Booten der sogenannte Hilßbootraum (zusammenklappbare Boote, Rettungsslöße, schwimmende Decksitze oder gleichwertige Einrichtungen). Außerdem muß auf allen Schiffen sür jede Person ein Rettungsgürtel (Schwimmweste, Korkjacke) mit einer Tragsähigkeit von mindestens 8 kg vorhanden sein. Diese müssen an Stellen, die der Mannschaft und den Passagieren bestannt sind, derartig ausbewahrt werden, daß sie jederzeit leicht erreicht werden können.

Die Rettungsboote müssen mit einer vollständigen Ausrüstung verssehen sein, die außer Wertzeugen für die Schiffahrt auch bei längeren Fahrten einen Brotbehälter und einen mit frischem Wasser gefüllten Wasserbehälter umfaßt.

Von seiten der Seeleute wurde über den Zustand der Rettungsboote auf Frachtschiffen vielsach geklagt. Im Gegensatz zu England, wo die Beamten des Board of trade regelmäßige Redissonen vornähmen, werde auf deutschen Frachtschiffen nur selten revidiert. Auf älteren und kleineren Schiffen gebe es Rettungsboote, die insolge Verrostens zolllange Löcher hätten, das Wasser in den Wassertanks werde nicht erneuert, das Brot in den Brotbehältern sei beim Nachsehen total verdorben gewesen usw., Klagen, die auch im "Seemann" häusig erhoben werden. Außerdem wurde über die mangelhafte Aufstellung der Boote geklagt. Häusig sei es saft unmöglich, die Rettungsboote auszuschwingen, weil die dazu bestimmten Einrichtungen nicht sunktionierten, weil die Boote hinter einer großen Deckslast oder Kohlen verschwänden usw. Auch würden nicht genug Bootsmanöver gemacht, viele Seeleute, selbst Matrosen, verständen nicht mit Bootsriemen umzugehen.

Auch über zu großen Tiefgang der Schiffe (namentlich der Fischdampfer) und zu hohe Deckstaften wurde Klage geführt und auf England verwiesen, wo jedes Schiff die bekannte Plimsolllinie trage und ein be-

sonderes Gesetz zu große Deckslasten verbiete. Die Schiffsleute zeigten sich im allgemeinen über die in Frage kommenden Punkte gut unterzichtet, ein Beweis dafür, daß sie der Frage keineswegs gleichgültig gegenüberstehen.

Bei der Besprechung der Sicherheitseinrichtungen darf das Rettungs= mefen an ben Ruften nicht unerwähnt bleiben. Bis in die Mitte bes vorigen Jahrhunderts war in Deutschland trot der großen Gefahren, welche die Ruften der Nord- und Oftfee fur die Schiffahrt bieten, für bas Rettungswesen so gut wie nichts geschehen. Erft in den fünfziger Jahren begann die Breußische Regierung, ermutigt durch die glänzenden Erfolge ber im Jahre 1824 in England begründeten Gefellichaft jur Rettung Schiffbruchiger, an ber Oftfee Rettungsstationen mit Booten und Raketenapparaten einzurichten, beren Dienft ben Lotfen übertragen wurde. Un der Nordsee konnte man sich langere Zeit nicht recht einigen. Ruerft traten zwei madere Manner aus der Bremischen Safenstadt Begefact mit einem Aufruf jur Grundung von Rettungeftationen an ben deutschen Inseln der Nordsee hervor. Im Jahre 1861 wurde dann in Emden der erste Berein zur Rettung Schiffbruchiger gegrundet, dem alsbald ein Samburger Rettungsverein folgte. Beibe, fowie ein im Jahre 1863 in Bremen gegründeter Berein errichteten eine Reihe mit ausgezeichneten Rettungseinrichtungen versebener Stationen. Schon fruh mar ber Gedante aufgetaucht, alle auf die Rettung aus Seenot gerichteten Bestrebungen nach englischem Borbilde in einem großen nationalen Bereine zusammenzufaffen und insbefondere auch das Binnenland dafür ju intereffieren. Der Augenblid mar gunftig, benn gerade bamals gingen die Wogen der nationalen beutschen Bewegung immer höher. So fanden denn die bon dem Bremischen Bereine ausgehenden und ing. besondere von deffen bamaligem Schriftführer Dr. Emminghaus in beredter Beife vertretenen Beftrebungen, bas Rettungswefen an ben Ruften zu einer Nationalfache zu machen, einen lauten Widerhall in gang Deutschland, und es gelang in einer nach Riel berufenen Berjammlung am 29. Mai 1865, die "Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" ju begründen. Der Umftand, daß die bereits tätigen Bereine in Emben, Samburg und Danzig ihre Selb= ftändigfeit junächst nicht aufgeben wollten, hatte jur Folge, daß Bremen jum ersten Vororte der Gesellichaft gewählt wurde, Dr. Emminghaus

¹ Das Gesch (Settion 24 ber Merchant shipping act) bezieht sich übrigens nur auf Holzladungen auf Dect in den Wintermonaten.

wurde der erste Generalsekretär. Seitdem ist der Sitz der Gesellschaft in Bremen geblieben, obgleich sich später die ansänglich noch serngebliebenen Bereine dem Deutschen Bereine angeschlossen haben.

Nach dem neuesten Jahresberichte sind von den Rettungsstationen der Deutschen Gesellschaft seit ihrer Begründung 2996 Schiffbrüchige gesettet worden, davon wurden 2543 in 450 Strandungsfällen durch Boote, 453 in 86 Strandungsfällen durch Rafetenapparate gerettet. Zur Zeit befinden sich an der Wesermündung, abgesehen von den Feuerschiffen und Leuchttürmen, 6 Bootstationen. Die Einnahmen der Deutschen Gesellschaft betrugen im Jahre 1901/02 über 300 000 Mt., davon etwa 85 000 Mt. aus Stistungsgelbern, 147 000 Mt. aus Mitgliederbeiträgen, 75 000 Mt. aus Zinsen und sonstigen Cinkünsten des Vereinsvermögens.

Das haus Seefahrt und die Seemannskaffe. Die hilfsbedürstigkeit der Seeleute wurde schon in alten Zeiten lebhaft empfunden, ja, sie war vielleicht bei den Gesahren der damaligen Schiffahrt größer als jett. So entstanden im Laufe der Jahre manche Vereine und Kassen, deren Zweck die Linderung des durch Unglücksfälle auf See herbeigeführten Glends war. Gine der ältesten Ginrichtungen dieser Art, das Haus Seefahrt, sowie die jüngste, die Seemannskasse, haben sür Bremen auch heute noch Vedeutung. Über beide sowie über die früheren ähnlichen Veranstaltungen hat mir Herr Handelskammersynditus Rösing die solgenden Angaben zur Berfügung gestellt:

"Die auf die Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute gerichteten Bestrebungen reichen in den Sanfestädten weit in die vergangenen Jahr= hunderte jurud. Um bekannteften ift wohl die ,Schiffergefellschaft' der alten Hauptstadt des Hansabundes, Lübeck, deren Anfänge um 1400 liegen. In Bremen gab es schon lange bor ber Stiftung bes Saufes Seefahrt im Jahre 1545 verschiedene Schifferaffoziationen zu besonderen Bweden sowie auch eine allgemeine, alle Seefahrer ber Stadt umfaffende "Schiffergesellschaft" ober "Schifferbruderschaft" (vgl. Rohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen, 1862). Diese Gesellschaften verwendeten ihre Ginnahmen (Abgaben fremder in Bremen anlegender Seefahrer, fogenannte Gottesgelder beim Kauf oder Berkauf von Schiffen und bei Abschluß von Beuerverträgen, Suhnegelber, Strafgelber [Brüchen], Gelöbniffe in Seegesahren, Ersparnisse usw.) für fromme und mildtätige Zwecke durch Überweisung an die Kirchen und Stiftungen. Als aber infolge der Resormation die Klöster und die mit der Kirche zusammenhängenden Einrichtungen für die Unterstützung der Armen aufgehoben wurden, flossen auch jene Einfünfte ber Schiffergesellschaften nicht mehr ihren Zwecken zu, wurden

vielmehr in leichtfertiger Weise vergeudet. Dies führte im Sahre 1545 jur Stiftung ber ,Armen Seefahrt', die nach bem Erwerb eines Hauses (1561) ben Namen ,haus Seefahrt' erhielt und, auf die erwähnten Ginfünfte der alten Schiffergesellschaften sowie auf milde Gaben bafiert, nach der Stiftungsurtunde Schiffern, Raufleuten und Schiffsleuten, die jur See verunglückt, geschäbigt ober verarmt waren, zu gute kommen sollte (Kohl, S. 21). Waren hierbei auch die Schiffsleute erwähnt, so scheinen diese doch nur in zweiter Linie berücksichtigt worden zu fein, fo daß die Bootsleute' eine eigene Einrichtung jur gegenseitigen Unterîtüyung, eine "Bootsmanns-Brüderschaft" bilbeten. Sie stellten sich dabei unter die Leitung von vier guten ober reichen Leuten', mahrscheinlich angesehenen Raufleuten, die vielleicht die Anregung ju dem Unternehmen gegeben haben. Dieje Bootsmannsbrüderschaft mar indes nicht im ftande. ihre Zwecke allein zu erfüllen, und schloß deshalb im Jahre 1586 mit bem Saus Seefahrt einen Bertrag ab zur gemeinsamen Berwendung ihrer Mittel für ihre beiberseitigen Armen und Berunglückten.

"Als befondere Ginrichtungen gingen aus dem Saufe Seefahrt bervor 1618 die "Seeschiffer-Brüder-Stadtkasse' und 1700 die "Seeschiffer-Witmenkaffe'. Bu biefer murben außer den Schiffern gwar Steuerleute. aber teine Matrofen zugelaffen. Die Raffe bestand aber in diefer Form nur 12 Jahre, die aus ihr hervorgegangene neue Seeschiffer-Witmenkaffe von 1780 bezog fich nur auf Rapitane, ebenfo wie die im Jahre 1792 in Begefad begründete Schiffer-Witwenkaffe und die 1891 gegründete Schiffer-Brüderschaft in Begefad. Auch von der Sterbefasse durften die Matrofen, obwohl ihre Berücksichtigung vorgesehen mar, keinen Vorteil gehabt haben. Zwar wurden feitens bes Saufes Seejahrt auch wöchentliche Gaben sowie Extragaben in Fällen dringender Rot an hilfsbedurftige Steuerleute und Matrofen verteilt, doch reichten diefe Gaben (im Jahre 1854: 2382 Taler) nicht aus, um allen Leiden abzuhelfen; es jehlte eine organische Fürsorge für verarmte und dienstunfähige Schiffsleute und für ihre hinterbliebenen. Auch die Satzung des hauses Seejahrt, die früher "Schiffer, Raufleute und Schiffsvolk" gleichmäßig zufammen nannte, bestimmte feit 1819 wie noch heute, daß, abgesehen bon jenen wöchentlichen und außerordentlichen Baben, an diefer gum Beften verarmter bem Bremischen Staat angehörender Seefahrer' und beren Witwen nur teilnehmen konnen: Raufleute und Schiffsreeder, die gu Teilnahmen an der Stiftung gewählt werden und die eigentlichen Mitglieder des Haufes Seefahrt, d. i. Schiffer und Kapitane Bremischer Seeichiffe, die in der Stiftung aufgenommen werden.

"In Anbetracht dieser Verhältnisse stifteten im Jahre 1854 eine Ansahl bremischer Reeder und Seeasseturanzgesellschaften in der Überzeugung, daß es billig sei, Seeleuten, die im Dienste aus Bremischen Schiffen sich treu bewährt hätten, in Fällen eintretender Hilfsbedürstigkeit sichere Aussischt zu gewähren, namhaste Beiträge zur Begründung einer Hilfs- und Bensionskasse und einer Witwenunterstützungskasse. Beide erhielten unter dem Namen "Bremer Seemannskasse" durch obrigkeitliche Verordnung vom 8. Dezember 1854 ein Statut.

"Die Seemannstaffe war nach diesem Statut eine Zwangstaffe, der jeder auf einem Bremischen Schiffe angemusterte Seemann (außer den Kapitänen) beitreten mußte. Die Verwaltung der Kaffe erfolgte und erfolgt noch jest durch die Vorsteher und Oberalten des Hauses Seefahrt unter Kontrolle der Behörde für den Wasserschout. Die Mitgliedschaft ging für denjenigen Seemann verloren, der während 5 auseinandersolgenden Jahren zusammen weniger als 12 Monate auf Bremischen Schiffen gesiahren hatte, ohne durch Krankheit oder höhere Gewalt verhindert gewesen zu sein; auch durch Desertion wurde jedes Recht auf die Kasse verloren.

"Die Leiftungen der Kasse waren hinsichtlich der Hilfs- und Pensionskasse dahin gesetlich bestimmt, daß jeder, der mindestens 56 Monate auf Bremischen Schiffen gedient hatte, Anspruch auf eine jährliche Pension ers hielt, wenn er ohne sein Verschulden zum Seedienst dauernd unfähig wurde. Für Matrosen betrug die Pension je nach der Dienstzeit 12 bis 24 Taler Gold, für die Unterossiziere ein Viertel, für die Steuerleute (Obersteuerleute) ein Drittel mehr. Außerdem war beim Verlust der Essetten Entschädigung zu gewähren und zwar dem Matrosen in Höhe von 40, dem Unterossizier von 60 und dem Steuermann von 80 Talern. Ein Recht auf Witwen- und Waisenunterstützung bestand nach dem Statut nicht. Ob und in welcher Höhe eine solche zu gewähren sei, sollte dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt sein. Tatsächlich war die Kasse in der Lage, in dieser Hinsicht bald Hilse zu leisten.

"Der Beitrag jedes Mitglieds war auf zwei Grote Gold von jedem Taler (der Taler Gold — etwa 3 Mt. 30 Pfg. — zerfiel in 72 Grote) Handgeld, Gage, Lohn oder sonstiger Einnahme bemessen. Die Beiträge waren vom Kapitän bei der Ablöhnung einzuhalten und der Kasse zuzussühren. Die Bremischen Reeder hatten für jeden an der Weser anges musterten Schiffsmann bei jeder Musteruug einen Beitrag zu entrichten, der je nach der Länge der Reise 12 bis 48 Grote betrug. Außerdem slossen der Kasse alle verwirtten Strafgelder und der Erlös konsiszierter Gegenstände zu.

"Seeleute, die den Beitrag 20 Jahre lang (mindestens zu 8 Monate Fahrzeit gerechnet) geleistet hatten, waren von jeder ferneren Leistung befreit.

"Die verhältnismäßig hoben Beitrage erwiefen fich für das Gedeiben ber Raffe fehr nütlich. Da in den erften Jahren taum etwas zu leiften war, muchfen die Raffenbestände beträchtlich und hatten bis zum Jahre 1872 den Betrag von 855 000 Mf. in der Silfes und Benfionskaffe und rund 500 000 Mt. in der Witwenkaffe erreicht. Die in Diesem Jahre in Kraft tretende deutsche Seemannsordnung führte für die Seeleute Mufterungsfreiheit ein, b. h. mahrend bis bahin g. B. die Bremischen Seeleute beim Antritt einer Reise von der Wefer nur vor dem Bremischen Wafferschout muftern durften, bestimmte die Seemannsordnung, daß der Schiffer vor jedem Seemannsamte innerhalb des Bundesgebietes feine Mannichaft anmuftern laffen konnte, gleichviel in welchem hafen bas Schiff lage. Gin 3mang jur Leiftung ber Beitrage jur Seemannstaffe war hiernach nicht mehr durchführbar, da die Kontrolle durch die Zeichnung ber Bremischen Mufterrolle fortfiel. Ebenso mar die Kontrolle über die Beitragsleiftung ber Reeber, Die gleichfalls ber Wafferschout zu beforgen hatte, unter den neuen Verhältniffen nicht mehr möglich. Auch konnte der Reeder auf Grund der seit 1867 bestehenden Registerfreiheit sein Schiff aus bem Bremischen Register ftreichen und etwa in Geestemunde eintragen laffen, fo daß auch eine Ginziehung der Beitrage ber Seeleute durch die Reeder auf Grund einer entsprechenden, von ihnen ju verlangenden Abmachung im heuervertrag, abgesehen von dem darin liegenden unberechtigten Gingriff in Privatrechtsverhältniffe, nicht ernstlich in Frage kommen konnte. Unter diesen Umständen blieb nichts anderes übrig, als das Statut der Seemannstaffe dahin zu ändern, daß Beiträge nicht mehr erhoben werden follten (Berordnung vom 17. Mai 1874). Die Seemannstaffe befindet sich seitdem gewissermaßen in Liquidation, indem nur noch die 1874 vorhandenen Mitglieder und deren hinterbliebenen versorgt werden können und, nachdem dies zunächst noch einige Jahre aus den Zinsen bes Rapitals möglich war, feit 1880 mangels neuer Einnahmen bas Rapital jedes Jahr angegriffen werden muß. Die Raffe wird voraussichtlich gerade ihren Berpflichtungen genügen fonnen. Bei der Aufhebung der Beitragszahlungen im Jahre 1874 murbe zwar bestimmt, daß alsbald das Statut einer Revision zn unterziehen sei, um ber Seemannstaffe wieder eine Verfaffung ju geben, die es jedem Bremiichen ober auf Bremischen Schiffen bienenden Seemanne ermöglichen follte, burch freiwillige Beitrage die Mitgliebschaft zu erwerben, oder eine Unterstühungskasse unabhängig von einer durch Leistung von Beiträgen erworbenen Mitgliedschaft zu schaffen. Das lettere wäre indessen so lange nicht aussührbar, als die Kasse noch voll durch die bestehenden Anrechte in Anspruch genommen wird, und auf freiwillige Beiträge aus dem Seemannsstande war in nennenswertem Maße nicht zu rechnen. Die Bemühungen des Deutschen Nautischen Bereins, eine allgemeine deutsche Seemannskasse zu gründeu, haben bisher zu keinem Ziele geführt".

Über die finanziellen Berhältniffe und die Leiftungen der Seemannsstaffe fei folgendes hervorgehoben:

### Es betrugen:

	1	die Ausgaben		
	aus Zinsen	aus Strafgelbern	insgesamt	ore amagnorn
189 <b>5</b> 1900 1901 1902	39 684 Mt. 29 472 = 27 668 = 26 866 =	5 803 Mf. 11 666 = 16 100 = 13 619 =	45 488 Mf. 41 138 = 43 767 = 40 485 =	99 302 Mt. 88 350 = 85 895 = 83 260 =

#### Unterftütt wurden:

	Per	Penfionäre		Witwen		
	Zahl	Unterstützung	Zahl	Unterstützung		
1895	792	67 387 <b>M</b> f.	437	25 302 Mf.		
1900 1901	$\begin{array}{c} 699 \\ 684 \end{array}$	54 433	486 480	27 831 = 26 946 =		
1902	664	50 139 =	480	27 021 =		

#### Das Alter ber Unterftütten war im Jahre 1899:

	Penf	Penfionäre		Witwen		
	Zahl	bon je 100	Zahl	von je 100		
unter 40 Jahren	30 250 318 115 25	4,5 34 42 16 3,5	4 48 145 153 96 19	0,8 10,3 31,2 32,9 20,7 4,1		

Der	Rap	italbe	stand	war:

	bei der Penfionstaffe	bei ber Witmen-Unterftügungetaffe
1895	538 124 Mf.	573 140 Mt.
1899	350 284 =	549 221 =

Das aus dem Kapital entnommene Defizit betrug bei der Pensionskasse im Jahre 1898 46 375 Mt., bei der Witwenkasse 7798 Mt.

Die Pensionskaffe geht also in nicht zu ferner Zeit ihrer Erschöpfung entgegen, während die Witwenkasse vermutlich nach vollständiger Bestriedigung aller Ansprüche noch einen Kapitalbestand ausweisen wird.

Rach Schluß der Seemannskaffe am 1. März 1873 und nach Aufsmachung der Conti bis November 1875 ergab sich, daß noch 2105 pensionssberechtigte Mitglieder vorhanden waren. Davon waren bis zum Jahre 1898 1204 Mitglieder aufgenommen worden, so daß sich am 1. Januar 1899 noch 901 Mitglieder melden konnten, von denen aber vermutlich die meisten gestorben oder in einen anderen Beruf übergegangen sind.

Wohlfahrtseinrichtungen des Norddeutschen Llond. Es tann nur aufs tieffte beklagt werben, daß eine Raffe von fo fegens= reicher Wirtsamkeit, wie es die Bremische Seemannskaffe mar und jum Teil noch ist, nicht aufrecht erhalten werden konnte. Glücklicherweise ist aber ihre Tätigkeit nicht ohne bleibenden Rugen gewesen. Der Gedanke, daß es möglich sei, die schweren wirtschaftlichen Schäden, welche die Unficherheit der Beschäftigung und die Gefahren des Seemannslebens für die Seeleute felbst und ihre Angehörigen oft im Befolge haben, burch eine Zwangstaffe zu betämpfen, blieb lebendig. Die Wohlfahrtstaffen des Norddeutschen Lloyd durfen als die direkte Fortsetzung der Bremischen Seemannstaffe betrachtet werben. Auch andere Bremische Schiffahrtsgesellschaften find burch die großen Erfolge diefer Raffen veranlagt worden, ähnliche Einrichtungen ins Auge zu faffen, fo daß vermutlich in nächster Zeit noch weitere Bensionskassen begründet werden. Daß die Seeberufsgenoffenschaft beabsichtigt, die Beitrage gur Invalidenversicherung für eine Witwen- und Waisenversicherung nugbar ju machen, wurde schon in einem früheren Abschnitte erwähnt.

Über die Wohlsahrtseinrichtungen des Norddeutschen Lloyd hat mir der Chef des Affekuranzbureaus dieser Gefelschaft, Herr Spötter, nachstehende Angaben zur Berjügung gestellt:

Als die Bremische Seemannskaffe mit der Einführung der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 und mit der gleichzeitigen Aufhebung bes Beitragszwangs ihre frühere Bedeutung verlor, beschloß der Aufssichtsrat des Norddeutschen Lloyd, für die rasch anwachsende Mannschaft seiner Flotte ähnliche und womöglich größere Borteile gewährende Kassenseinrichtungen zu begründen. Am 1. Oktober 1873 trat unter besonderer Mitwirkung des damaligen Präsidenten H. H. Weier und des späteren Präsidenten Friedrich Reck die "Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd" ins Leben. Sie gewährte Ersas für verloren gegangene Esseten, Unterstützung in Krankheits- und Invaliditätssällen, Alterspensionen und Kapitalabsindungen für Witwen und Waisen.

Rachdem Berr Generalbirettor Dr. Wiegand in die Verwaltung bes Norddeutschen Llohd eingetreten, nahm dieser fofort den Gedanken bes weiteren Ausbaus ber Wohlfahrtseinrichtungen auf. In ber Erkenntnis, daß in den meiften Fällen das Rapital, welches die Seemannstaffe ben Sinterbliebenen bot, diefe nur für turge Beit vor Rot und Glend ichutte und daß lediglich in einer fortlaufenden Rente eine wirkfame Silfe liegt, rief er am 1. Januar 1894 die Witmen = und Waifenpenfions = faffe ins Leben. Um aber auch in folchen Fällen Unterstützungen gemahren zu konnen, in benen das Statut ber Seemannstaffe und ber Witmen- und Waisenvensionstaffe teine Beihilfen vorsieht, murde Anfang 1900 die Elijabeth Wiegand-Stiftung gegründet. Diese Stiftung ift im Gegensat zu ben beiden erstgenannten Raffen bezüglich Gemährung von Unterftugungen nicht an statutarische Bestimmungen gebunden. Die Berwaltung kann nach freiem Ermeffen an bedürftige, beim Llond angestellte oder angestellt gewesene Bersonen und deren Angehörige Unterftükungen gemähren.

Wie segensreich diese Einrichtungen schon gewirkt haben, mag daraus erhellen, daß bis Ende vorigen Jahres die Seemannskasse rund 3008 000 Mt., die Witwen= und Waisenpensionskasse 215 000 Mt. und die Elisabeth=Wiegand=Stistung 54 000 Mt., zusammen rund 3 277 000 Mt. den Angestellten des Norddeutschen Lloyd und ihren Hinterbliebenen auszahlen konnten. Das Vermögen dieser Kassen betrug am 1. Januar d. J. Seemannskasse 2422 802 Mt., Witwen= und Waisenpensionskasse 132 860 Mt., Elisabeth Wiegand=Stistung 236 718 Mt.

Die Seemannstasse und die Witwen- und Waisenpenstonskasse sinden ihre finanziellen Unterlagen in den Beiträgen der Mitglieder, die für die Seeleute je  $2^{1/2}$  %, zusammen also 5 %, von der Gage betragen, serner in Zuschüssen des Norddeutschen Lloyd, etwaigen Bermächtnissen und Schenkungen, dem Ertrage der Büchsen, welche sich zum Zweck freiwilliger

Schriften CIV 1. Seefchiffahrt III 1.

Saben von Paffagieren an Bord des Schiffes befinden, den Geldern, die für Besichtigung der Schiffe des Lloyd erhoben werden usw. Zu der Clisabeth Wiegand-Stiftung sind seitens der Seeleute keinerlei Beiträge zu leisten.

Die Zuschüffe des Llond zu den Wohlsahrtstaffen beliefen sich im vorigen Jahre auf rund 200 000 und insgesamt auf über 1 400 000 Mt.

Die Bestimmungen über die Leistungen der Seemannstasse und der Witwen- und Waisenpensionstasse sind im wesentlichen die jolgenden:

"Effekten = Entschädigung." Jedes Mitglied erhält für ben Berluft etwaiger Effekten eine Entschädigung.

#### Diese beträgt höchstens:

a.	für ben Kapitan	1000	Mit.
b.	für Obermaschinisten und erste Offiziere	900	=
c.	für die übrigen Offiziere und Maschinisten, Zahlmeister, Arzte,		
	Oberkoche und Oberftewards	600	=
d.	für Zahlmeifter-Affiftenten, zweite und britte Stewards	<b>4</b> 0 <b>0</b>	=
	für Majchinisten Affistenten, Sydrauliter, Elektriker, zweite		
	Röche, Konditoren, Leichterführer und Maschinisten von		
	Flugdampfern, sowie für erfte Boots- und Zimmerleute	300	=
f.	für Anrichter, Kajütsaufwärter und Aufwärterinnen	275	=
	für andere Schiffsleute	225	=
·	Der Zimmermann erhalt außerdem für eingebüßtes Arbeits-		
	geschirr, das er selbst an Bord zu halten hatte, eine Ent=		
	schähigung bis höchstens	150	=
	Mufikerftewards erhalten für eingebüßte Mufikinftrumente und		
	Noten je eine Entschädigung bis höchstens	125	=
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		

Sämtliche Entschädigungen find auch der Witwe oder den unter 16 Jahre alten Kindern eines verstorbenen Mitglieds auszuzahlen.

Krankenunterstützung. Wenn ein Mitglied in Folge einer unverschuldeten Krankheit vorübergehend dienstunsähig wird, so erhält dasselbe für die Zeit nach Beendigung der gesetlichen Fürsorgespslicht der Reederei (nach §§ 59 ff. der S.O. für Schiffsmannschaften) für die Dauer der Dienstunsähigkeit eine Unterstützung dis zum vierssachen Betrage derjenigen Monatsgage, von welcher zuletzt Beitrag entrichtet worden ist.

Pen fion. Zedes Mitglied, das mindestens für drei Jahre die statutenmäßigen Beiträge gezahlt hat und durch Krankheit oder durch Altersschwäche oder in Folge von Berlegung ganz invalide wird, ershält eine jährliche Bension. Die Höhe dieser Pension beträgt 25 %

¹ Als gang invalide wird ein Seemann ichon dann angesehen, wenn er zwar noch am Lande sein Brot verdienen kann, aber nicht mehr imstande ist, seinen Beruf als Seemann fortzusehen.

bes Jahreseinkommens und steigt nach Ablauf des achten Beitrags=
jahres mit Bollendung jedes weiteren Beitragsjahres um  $1^{1/2}$  % bis zum Höchstbetrage von 50 %. Als Jahreseinkommen gilt der zwölffache Betrag derjenigen Monatsgage, von welcher zuletzt Beitrag entrichtet worden ist. Bon der Pension werden die auf Grund der reichsgesehlichen Bestimmungen über Unsalversicherung bewilligten Kenten gekürzt, dagegen werden Invaliden- und Altersrenten aus der Invalidenversicherung von der Pension nicht in Abzug gebracht.

Die Seemannstaffe hat zur Zeit als Penfionäre 45 Kapitäne und Dectoffiziere, 159 von der Deckmannschaft (Bootsleute, Zimmerleute, Steurer, Segelmacher, Matrosen usw.), 7 Zahlmeister und Ürzte, 44 Maschinisten, 121 vom Heizerpersonal (Lagermeister, Heizer, Kohlenzieher), 35 vom Küchenpersonal, 67 vom Bedienungspersonal, 12 Flußschiffer und 29 Landangestellte, die zum Teil früher dem Seemannsstande angehört haben. Die Gesamtzahl der Pensionäre beträgt zur Zeit 519.

Sterbegeld. Stirbt ein noch nicht penfioniertes Mitglied, das mindeftens für drei Jahre die statutenmäßigen Beitrage geleistet hat, fo erhalten deffen Rinder, unter 16 Jahre alt, ein Rapital ausgezahlt, welches drei Mal dem Betrage berjenigen Monatsgage gleichkommt, von welcher zulett Beitrag entrichtet worden ift und außerdem eine jährliche Benfion nach den Bestimmungen ber Witwen- und Waisenpenfionstaffe bes Norddeutschen Lloyd. Sinterläßt der Verstorbene feine Witme oder teine weniger als 16 Jahre alten Rinder, jo wird an feine Eltern (oder wenn ihm eine unverheiratete unverforgte Tochter ober Schwester ben Saushalt führte, an diefe), wenn er einziger Ernährer mar, ein Rapital ausgezahlt, bas dem zwölffachen Betrag ber letten Monatsgage gleichtommt. Der den Eltern zustehende Anspruch auf das Rapital ift jedoch ausgeschloffen, wenn ihnen aus Anlag bes Unfalls, ber ben Tob bes Mitglieds herbeigeführt hat, auf Brund ber reichsgesetlichen Bestimmungen über Unfallversicherung eine Rente aufteht. Dabei ift zu bemerken, daß in den meiften Fallen der Reeder gemäß § 64 der S.D. die Beftattungs= toften ju tragen hat, fo daß bas von der Seemannstaffe ju gahlende Rapital zur Beftreitung ber Beerdigungskoften nicht in Unspruch genommen wird.

Witwen = und Waifen = Penfion. Stirbt ein Mitglied, welches mindeftens für drei Jahre die statutenmäßigen Beiträge geleistet hat, so erhält seine Witwe bis zu ihrem Tobe oder ihrer Wiederverheiratung eine jährliche Pension, die das dreisache der letten Monatsgage beträgt.

Im Falle der Wiederverheiratung erhält die Witwe den dreisachen Betrag ihrer Jahrespension als Absindung. Wenn ein Anspruch auf Witwen-Pension nicht besteht oder erloschen ist, so erhalten die Kinder des Verstorbenen bis zum zurückgelegten 16. Lebensjahre eine Waisen-Pension. Diese ist sür mehrere Kinder zusammen der Witwen-Pension gleich und beträgt sür ein Kind deren Hälste. Etwaige auf Grund der reichzgesehlichen Bestimmungen über Unsallversicherung gewährte Unsall-renten werden auch von diesen Pensionen gefürzt. Die Zahl der Pensionäre der Witwen- und Waisen-Pensionskasse beträgt z. Zt. 210. Von den verstorbenen Ernährern waren 24 Kapitäne und Deckoffiziere, 3 Zahl-meister, 50 Bootsleute, Zimmerleute, Steurer, Segelmacher und Matrosen, 24 Maschinisten, 39 Lagermeister, Heizer und Kohlenzieher, 21 vom Küchenpersonal, 24 vom Bedienungspersonal, 5 Flußschiffer und 20 Landangestellte, die zum Teil früher dem Seemannsstande angehört haben.

Erwähnt sei hier noch, daß es neu in die Kaffe eintretenden Mitsgliedern freisteht, für drei Jahre zurud Beiträge zu entrichten, um das durch sofort die vollen Rechte zu erlangen."

Die Leistungen der Seemannskasse des Rorddeutschen Llond stehen in ihrer Sohe wohl einzig ba. Außer ben fonstigen Vorteilen wird vor allem eine Benfion gewährt, die bis jur Salfte des Gesamtgehalts geht. Dabei ift ber Gesamtgehalt in fehr liberaler Beife auf das 3wölffache der Monatsheuer festgesett, auch werden sonstige Nebeneinnahmen berudfichtigt. Gine fehr wichtige Bestimmung, die den eigentumlichen Berhältniffen des Seemannsberufs gerecht wird, ift die, daß die Rechte eines aus der Raffe Ausgeschiedenen mit der früheren anrechnungsfähigen Beitraaszeit wieder aufleben, wenn der Ausgeschiedene innerhalb 4 Jahren vom Tage des Ausscheidens an wieder beim Norddeutschen Llond angeftellt wird. Jeder Seemann fann alfo, jalls er vorübergehend beim Norddeutschen Llond keine Anstellung findet, in der Zwischenzeit auf anderen Schiffen Arbeit fuchen, ohne daß ihm feine Rechte an die Benfionskaffe verloren geben. Wer das fechzigfte Lebensjahr überschritten und eine Beitragszeit von 20 Jahren hinter fich hat, ift auch ohne Dienftunfähigfeit penfionsberechtigt.

Die Leiter der Organisation der Seeleute erheben gegen die Kassenseinrichtungen des Norddeutschen Lloyd in erster Linie die Einwendungen, die von seiten der Arbeiter überhaupt gegen derartige Wohlsahrtseinrichstungen erhoben werden. Sie wersen ihnen vor, daß sie nur dem Intersesse der Unternehmer dienten, indem sie die Arbeiter hinderten, sich an Bestrebungen zur Besserung ihrer Lage zu betätigen. Wenn sich ein

Schiffsmann durch offenes Bekenntnis seiner politischen Überzeugungen oder durch Bertreten berechtigter Arbeitersorderungen mißliebig mache, so bekomme er unter Umständen keine Heuer mehr und verliere damit auch alle Rechte an die Pensionskasse, zu der er Jahre lang erhebliche Beisträge geleistet habe. Je länger er im Dienste der Gesellschaft sei, desto unterwürfiger und innerlich unsreier werde er, denn umso größer werde auch der wirtschaftliche Nachteil, den ein offenes Bekenntnis seiner Anssichten zur Folge haben könne. Mit solchen älteren Leuten glaubten sich manche Vorgesetzte alles erlauben zu dürsen. Das Bestehen der Wohlsahrtseinrichtung verhindere daher die gesunde Entwicklung der Organisation, die allein imstande sei, den Seeleuten eine wirksame Besserung zu gewährleisten.

Weiter wurde bemerkt, daß die großen Vorteile der Kasse hauptjächlich auf Kosten der Arbeiter erreicht würden. Der Beitrag von 5% betrage im Jahr für einen Heizer 35—40 Mt., also das 7—8 sache des Beitrags für die Invalidenversicherung des Reichs. Der Beitrag der Reederei erreiche die Höhe der Arbeiterbeiträge nicht. Die als Beitrag der Reederei angegebene Summe enthalte auch die für Krankenbehandlung trast Gesets aufzuwendenden Beträge. Ferner bringe es das seemännische Leben mit sich, daß ein großer Teil der Schiffsleute die Seeschiffahrt in den mittleren Jahren ganz ausgebe, womit er auch alle Vorteile der Kasse verliere. Am meisten seien die zahlreichen Unverheirateten benachteiligt, die  $2^{1/20/0}$  ihres Lohnes für ihre verheirateten Kollegen bezahlen müßten.

Als ungerechtsertigt wurde es bezeichnet, daß den Schiffsleuten nicht der mindeste Einfluß auf die Verwaltung der Kasse zustehe. Es bestehe zwar eine Kommission, diese sei aber nur aus Beamten und Offizieren zusammengesetzt. Bei den großen Summen, welche die Schiffsleute für die Kasse aufbrächten, sei es ein Gebot der Villigkeit, ihnen auch einen Einblick in die sinanzielle Gebarung zu gewähren. Wie die Verhältnisse jetzt lägen, seien sie nicht imstande, festzustellen, ob die von den Schiffsleuten gezahlten Beiträge auch diesen selbst und nicht vielmehr Offizieren, Maschinisten oder am Lande und in dem Bureau Beschäftigten zu gute tämen. Im einzelnen wurde noch über die Handhabung einer im Statut der Witwenkasse getroffenen Bestimmung geklagt. Im § 10 sei nämlich sestgesetzt, daß eine Witwe, die sich nachweislich einem liederlichen Lebensswandel hingebe, ihrer Pension verlustig gehe. Diese Bestimmung komme auch dann in Anwendung, wenn eine Witwe Mutter eines unehelichen Kindes werde, d. h. also, wenn sie einer Unterstützung am meisten bedürfe

Bon diesen Einwendungen scheint mir berjenige berechtigt, der sich auf den Mangel einer Beteiligung der Schiffsleute an der Kaffenverwaltung Im übrigen liegen gerade bei ber Seeschiffahrt meines Erachtens diejenigen Bedenken nicht vor, die man nicht mit Unrecht gegen die Wohlfahrtseinrichtungen mancher Unternehmungen im Binnenlande erheben kann. Dort kann man vielsach in der Tat sagen, daß sich die freiwilligen Aufwendungen des Unternehmers durch die Macht, die er über die Arbeiter gewinnt und die vielfach jur Erschwerung von Lohnbewegungen gebraucht wird, reichlich bezahlt machen. Bei der Seeichiffahrt treffen jedoch diefe Erwägungen nicht gu, weil hier eine Stellungs= veränderung außerordentlich erleichtert ift und weil die Lohnhöhe weniger von den Berhältniffen des betreffenden Betriebs als von benen des Weltmarkts abhängt. Tatfächlich bezahlt auch ber Llond an ber Wefer die höchsten Seuern, wenn wir von den vielfach anders liegenden Berhältniffen in ber Bochseefischerei absehen. Dag die Reederei die ftarte Stellung, die ihr das Befteben der Raffe gegenüber den Schiffsleuten gemährt, ju Dagregelungen politisch migliebiger Perfonlichkeiten ober ju einer planmäßigen Unterdrudung der Organisation benute, daß ferner ältere Arbeiter absichtlich schlecht behandelt wurden, um fie nach einer bei ähnlichen Ginrichtungen des Binnenlandes vorkommenden Manier jum Aufgeben ihrer Stellung ju veranlaffen, wurde nicht behauptet. Überhaupt scheint fich die Reederei im Gegenfatz zu der Stellung, die fie neuerdings dem Safenarbeiterverband gegenüber eingenommen hat, gegen ben Verband ber Seeleute bis jest neutral verhalten zu haben. gerechtfertigt ift ferner der Vorwurf, daß der Beitrag der Reederei auch dazu diene, die Rosten der Krankenunterstützung zu decken. Dies ift vielmehr, wie mir von maggebender Seite mitgeteilt wurde, nur infofern ber Tall, als es fich um eine Rrankenunterftugung handelt, die über die gesetliche Fürsorgepflicht bes Reeders hinausgeht (namentlich bei Uberschreitung ber 13 Wochen). Im allgemeinen wird also bas Urteil über die Raffeneinrichtungen des Norddeutschen Lloyd gunftig lauten muffen.

An die obligatorische Einsührung solcher Kassen für die ganze deutsche Seeschiffahrt ift aber vorläufig nicht zu denken, da man anderen Reedereien so hohe Beiträge nicht zumuten kann. Die vernommenen Schiffsleute crkannten die großen Leistungen der Kasse an und wären wohl mit ihrer Beseitigung nicht einverstanden gewesen. Zweisellos hat das Bestehen der Kasse ungemein mit dazu beigetragen, daß der Norddeutsche Lloyd einen einzig dastehenden sesten Stamm von Matrosen und Heizern besitzt, was auch im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs begrüßt werden

muß. Über die Länge der Dienstzeit bei den einzelnen Chargen gibt die nachstehende Tabelle Auskunst:

Dienstalter der Mannichaften des Rorddeutschen Lloyd.

	Rapitäne	Steuerleute, Zahlmeister, Arzte	Mafchinisten	Decksleute	Majchinen= perfonal	Übriges Perfonal	Insgefamt
3m 1. Jahre im Dienft		95	21	592	760	843	2311
= 2. = =	_	77	13	244	404	411	1149
: 3. : : :	_	53	13 19	173	231	320	796
= 4. = =	$\frac{2}{3}$	34	$\begin{array}{c} 24 \\ 22 \end{array}$	117	152	216	545
= 5. = = =	3	21	22	100	144	167	457
: 6. : : :		17	12	63	88	129	309
: 7. : : :	-	23	9	62	89	103	286
: 8, = : :	_	8	12 9 13	32	55	71	179
= 9. = =		11	8	44	<b>5</b> 3	76	192
= 10. = = =	_	6	8 22	27	64	115	234
bom 10 15. Jahre im Dienft	5	59	68	130	201	334	797
: 15.—20. : : :	35	13	43	37	63	130	321
= 20.—25. = = =	16	5	-26	14	26	38	125
über 25 Jahre im Dienft	4	2	19	6	4	12	47
Zusammen	65	424	319	1641	2334	2965	7748

Abgesehen von den Offizieren waren also von den Decksleuten über 11 %, von dem Maschinenpersonal über 13 % und von dem übrigen Bersonal über 17 % der Mannschaften mehr als 10 Jahre im Dienste der Gesellschaft. Der geringere Prozentsat bei den Decksleuten erklärt sich daraus, daß viele Matrosen Offiziere geworden oder auch, wie die Auswärter, in Stellen übergegangen sind, die in unserer Ausstellung zum übrigen Personal gerechnet wurden. Keine Reederei der Welt dürste ein ähnlich günstiges Resultat ausweisen.

Die Seemannsmission. Die bedeutendste aller allgemeinen Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute ist die evangelische Seemannsmission. Ich entnehme einer Artikelserie des Seemannspastors Karl Büttner solgende Angaben über ihre Entstehung und ihre Wirksamkeit:

Während in England schon um Ende des 18. Jahrhunderts Besstrebungen auftauchten, die auf eine sittliche hebung des verwahrlosten Seemannsstandes abzielten, gehört die Begründung der Deutschen Seesmannsmission der jüngsten Zeit an. Zwar hatte schon Wichern auf die traurige, sittlich=religiöse Not unter den hamburger Matrosen warnend hingewiesen, aber den schüchternen Versuchen, die in den sünfziger und sechziger Jahren zu ihrer Abhilse gemacht wurden, war keine Dauer be-

ichieden. Das Berdienst, die erste brauchbare Organisation der deutschen Seemannsmiffion ins Leben gerufen ju haben, gebührt dem Leiter ber beutsch-evangelischen Gemeinde zu Sunderland in England, bem Paftor F. M. Barms. Unterftugt von dem Zentralausichuß für Innere Diffion gelang es ihm, die Bildung eines "Generalkomitees für deutschevangelische Seemannsmiffion" in Schottland (1884) und England (1885) durchzusegen, die mehrere Stationen in England errichtete. In Deutschland beschloß die Delegiertenkonferenz der lutherischen Bereine für Innere Miffion im Jahre 1886 in Sannover, einen "Gefchäftsjührenden Ausschuß für die kirchliche Versorgung deutscher Seeleute" zu bilden, dessen Vorort Hannover wurde. In seinem Auftrage begann im Jahre 1887 Paftor Jungclaußen feine Tätigkeit unter den deutschen Seeleuten in Cardiff, Barry, Swansea, Benarth und Newport als der erste eigentliche Seemannspaftor im hauptamte. Die großen Erfolge seiner Tätigkeit bestimmten den geschäftsführenden Ausschuß, auf die Anstellung von Seemannspaftoren in allen großen Safenstädten binzuwirken. 3m Jahre 1891 ging Paftor Jungclaußen als Seemannspaftor nach hamburg, im Jahre 1896 wurde eine hauptstation in Bremerhaven-Geeftemunde errichtet. Neben den "geschäftsführenden Ausschuß" der lutherischen Vereine trat im Jahre 1895 das "Romitee für evangelische Seemannsmission in Berlin", eine direkte Schöpfung des Zentralausschusses für Innere Mission. Jest sind in mehreren ausländischen Bafen (Antwerpen, Leith, South Shields, London, Genua, Buenos Ahres, Capstadt usw.) Seemannspastoren im Hauptamte angestellt, in anderen befinden sich Seemanns= und Hajenmissionare sowie besondere Stationen im Anschluß an die bestehenden deutschen firchlichen Die Mittel fliegen bem "gefchäftsführenden Ausschuß" aus den Beiträgen der lutherischen Inneren Miffionsvereine von hannover, Braunschweig, Sachsen, Schleswig-Holftein, Oldenburg, Hamburg, Bayern, Frankfurt a. M. und aus einer Kollette in Lübeck zu. Im Jahre 1900 betrug die Einnahme etwa 25000 Mt.: 4 Seemannspastoren, 3-4 Gehilfen, 4 hausväter der Seemannsheime, 3 Verwalter der felbständigen Lefezimmer, 4 Beamte der Beuerbureaus im Fischereihafen zu Geeftemunde waren im Dienste des Ausschuffes tätig. Der Ctat des Berliner Romitees betrug im Jahre 1899 etwa 30 000 Mf. Die großartigste Schöpfung bes hannoverschen Ausschuffes find die beiden Seemannsheime in Bremerhaven und beim Fischereihafen in Geeftemunde.

Die hafenstädte, insbesondere das vorwiegend reformierte Bremen stehen dem hannoverschen Ausschuß fern, jedensalls fließt nur ein geringer

Teil der verwendeten Summen dorther. Die Reeder und die großen Reedereigesellschaften tragen als solche nicht zur Seemannsmission bei, nur zu dem in Bremerhaven errichteten Seemannshaus sind von einzelnen Bremer Kaufleuten erheblichere Beiträge geleistet worden. Auch hat der Bremer Berein für Seemannsheime dem Bremerhavener Seemannshaus einen namhaften Jahresbeitrag gewährt. Auf die Leitung der Seemannsmission haben die Reeder selbstverständlich nicht den mindesten Einsluß.

Ziel der Seemannsmission ist es, die Seeleute dem kirchlichen Leben au erhalten oder wieder dafür au gewinnen und eine geistige und sittliche Bebung bes Seemannsftandes herbeizuführen. Bu biefem 3mede merben die Seeleute im hafen und auf den Schiffen aufgefucht, wo Gelegenheit zu freundlichem Zuspruch ist, es werden erbauliche, für das Berständnis bes Seemanns geeignete Schriften verteilt, vor allem aber regelmäßige Gottesdienste — meist am Lande, seltener auf Schiffen — abgehalten. Besonderen Zuspruchs erfreuen sich die von der Seemannsmission beranstalteten Weihnachtsabende. Bur Forberung biefer Miffionstätigkeit wurde im Jahre 1893 verfucht, einen Bund driftlicher Seeleute gu grunden. Uhnliche Bestrebungen verfolgt der neuerdings in Bremen von Paftor Buttner begrundete Verein "Willehad", ein aus Seeleuten bestehender Männer- und Junglingsverein. Als wichtigfte Aufgabe hat es die Seemannsmiffion mit Recht betrachtet, die Seeleute dem demoralifierenden Einfluffe der Safenkneipen und Berbergen, die ihnen in Zeiten ber Arbeitslofigkeit bisher die einzige Zuflucht boten, zu entziehen. Das her hat fie überall zugleich mit einem Lokal für den Gottesdienst auch ein Lesezimmer errichtet, das ben Seeleuten eine geiftig anregende und fittlich fördernde Bleibstätte bieten foll. Mehrere Seeleute, darunter auch organifierte, haben fich mir gegenüber über diese Lesezimmer mit großer Anerkennung geäußert. Im Gegensatz zu den Lesezimmern find die Seemannsheime dazu bestimmt, den Seeleuten einen dauernden Aufenthaltsort zu bieten. Grundfäglich find fie nur für "ordentliche, gute und zahlungsfähige" Seeleute bestimmt, sittlich heruntergekommene, arbeitsicheue Seeleute will man fern halten. Gine fittlich ftraffe hausordnung foll überall herrschen, jedoch verbunden mit unbedingter Achtung der individuellen Freiheit des Seemanns in religiöser Beziehung. Die scharfe Betonung bes Grundsates, daß die Seemannsheime nur für die guten und ordentlichen Seeleute bestimmt find, könnte bei einer Mission, die fich aller und gerade der fittlich gefährdeten Seeleute in erfter Linie annehmen will, befremdlich erscheinen. Der Grundsat ift jedoch, wie mir mitgeteilt murde, der in englischen Seemannsheimen gemachten Erfahrung

entsprungen, daß ein in diefer hinficht nicht vorsichtig geleitetes Institut leicht in Berruf tommt und bann jum Sammelpuntt arbeitsscheuen Be= findels herabfinkt. Der Standpunkt wird von der Organisationsleitung bes Seemannsverbandes aufs icharifte befampft. Gine besondere Fürsorge widmet die Seemannsmission auch überall, wo es nötig ist, besonders aber im Auslande, der Stellenvermittlung. In Geeftemunde hat fie ein eigenes, vorwiegend für Fischdampfer bestimmtes Beuerbureau eingerichtet, das an anderer Stelle näher beschrieben ift 1. Besonders hervorzuheben ift ferner die wirtfame Beforderung des Sparfinns, von der die Berichte der Seemannsmission Zeugnis ablegen. Überall und namentlich im Auslande sucht sie die Seeleute dazu zu bewegen, ihre ersparten heuern nach Saufe zu fenden. Durch ihre unermudliche Tätigfeit find Sunderttaufende vor zwecklofem Bergeuden bewahrt worden. Go find von dem fleinen Seemannsheim in Carbiff in 9 Jahren über 170 000 Mt. eriparte Löhne nach Saufe gefandt worben, von Antwerpen in 7 Jahren 89000 Mt.!

Das Organ der Seemannsmission ist der monatlich in Bremen erscheinende "Rechte Rurs". Die Seemannsmiffion ift bon bem Organ des Seemannsverbandes, dem "Seemann", mehrfach in grober Weife angegriffen worden. Insbesondere murde ihr vorgeworfen, daß fie gang im Dienste ber Reederintereffen tätig fei. Bei ben von mir vernommenen Seeleuten tonnte ich eine Boreingenommenheit gegen die Seemannsmiffion nicht feststellen. 3m Gegenteil erkannten viele ihre Tätigkeit, namentlich die im Auslande, an. Es wurde bemerkt, daß fie nirgends aufdringlich hervortrete und daß man ihre Beranstaltungen gern benute. Die feindselige Stellung ber Leiter bes Seemannsberbandes gur Seemannsmiffion durfte in erfter Linie auf die in der Sozialdemofratie überhaupt vorherrschende Abneigung gegen firchliche Beftrebungen zu erklären fein. Wenn diese Abneigung bier stärker und offener hervortritt, fo liegt der Brund vielleicht barin, daß die Seemannsmiffion weit mehr als irgend eine andere firchliche Beranftaltung gezwungen ift, fich auch der materiellen Fürforge zu widmen, fo durch ihre Stellenvermittlung, durch ihre Seemannsheime zc. Man fieht baber in ihr einen gefährlichen Begner, gumal der Gedanke, eine driftliche Seemannsgewerkschaft zu gründen, mehrfach besprochen worden ift. (Go g. B. in vorläufig ablehnendem Sinne in dem Flugblatt: Prinzipielles zur Arbeit der Deutschen Seemanns-

¹ Siehe die Arbeit des hafenmeifters Duge: Die Seefischerei in Geeftemunde. Schriften des Bereins f. Sozialpol. Band 103 I.

mission von Seemannspaftor Reimers-hamburg.) Im übrigen haben einige Sauptleiter ber Seemannsmiffion, fo namentlich Baftor Buttner und Baftor Reimers die Wichtigfeit, ja Notwendigkeit einer Organisation ber Seeleute ftets betont, wenn fie auch bem Seemannsverbande und ber ausgesprochen firchenfeindlichen Leitung desfelben entgegengetreten find. Es ift zu hoffen, daß man, wenn fich die Gemüter wieder beruhigt haben, ju einer gegenseitigen Berftandigung oder wenigftens jur Achtung bes beiberseitigen Standpunkts gelangen wird. Die großen Berdienste, die fich die Seemannsmiffion um die Seeleute im Auslande erworben hat, wird auch ber Seemannsverband nicht auf die Dauer leugnen konnen. Noch bleibt hier ein reiches fruchtbringendes Feld der Tätigkeit übrig und ein dauernder Gegenfat zwischen Miffion und Gewertschaft ift, wie die Berhältniffe in England zeigen, in der Ratur ber Berhältniffe feineswegs begründet. Bas an perfonlichem Gegenfat borhanden fein mag, wird durch die Logit der Tatfachen mit der Zeit verschwinden. Davon, daß viele Seeleute ein ftartes religiofes Bedürfnis empfinden, habe ich mich felbit überzeugen fonnen.

Der Bremer Berein für Seemannsheime, beffen Entstehung hauptfächlich den Bemühungen der Reeder zu verdanken ift, hat fich die Aufgabe geftellt, Seemannsheime in Bremerhaben und Bremen gu errichten und zu betreiben. Rach ben Statuten wird ber Berein ferner darauf bedacht fein, das Wohl der Seeleute ju fordern, insbesondere durch Entgegennahme von Sparbeträgen, durch Rachweis zuverläffiger Quellen für den Unfauf ihrer Ausruftung und fonftigen Bedarfs, wie burch Beschaffung von Stellen. Die Bründung des Bereins, der am 14. April 1896 die Rechte einer juriftischen Berson erhielt, wurde das burch ermöglicht, daß ihm die Behörde für den Wafferschout aus dem Überschuß der von den Reedern bezahlten Gebühren für die An= musterungen einen Betrag von 200 000 Mt. zuweisen konnte. (Bergl. Berhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1896 S. 262.) Die hauptfächlich aus Reedern bestehenden Bereinsmitglieder brachten gleichfalls eine erhebliche einmalige Summe auf. Aus bem Bermögen bes Bereins murbe bas Seemannsheim in Bremen errichtet, bon bem ichon im Abschnitt Anheuerung die Rede mar. Außerdem wird in Bremerhaven bas Seemannshaus ber Seemannsmiffion unterftugt, bas die Errichtung eines besonderen Seemannsheims dort überflüffig gemacht hat. Borfigender des Bereins ift der den Borfig der Behorde für den Bafferschout führende Senator Schult in Bremen. Außer ben Binfen feines Bermögens hat der Berein noch Ginnahmen aus Mitgliederbeiträgen und

aus der schon erwähnten Schiffsjungenmelbestelle. Die Berwaltung des Seemannsheims hat wegen der nicht auf den Geldverdienst, sondern auf die Wohlsahrt der Seeleute abzielenden Geschäftsführung zeitweilig (trot des schuldensreien Grundstücks) noch Zuschüsse erfordert; gegenwärtig balanzieren Ausgaben und Einnahmen.

Sorge für Letture. Giner ber wichtigsten Wohlfahrtszwecke ift die Beichaffung ausreichender und geeigneter Letture, fowohl fur die Reife, wie für die oft langer andauernden arbeitslofen Zeiten in ben Seehäfen. Der Schiffsmann hat im allgemeinen ein großes Bedürfnis nach geiftiger Unterhaltung und Belehrung. Namentlich bei längeren Segelschifffreisen wird der Mangel an Lekture außerordentlich lebhaft empfunden. Gin organifierter Seemann ergahlte mir, er habe bei einer solchen Reise in Ermangelung anderer Lekture das neue Testament dreimal bon Anfang bis zu Ende burchgelesen, ein anderer: es sei einmal als einziger Lefestoff nur noch eine alte Zeitung vorhanden gewesen und diefe fei ichlieglich von Sand ju Sand gegangen und immer wieder bon neuem gelefen worden. Wenn bon einem Samburger Reeder behauptet worben ift, daß die Seeleute feine geiftigen Bedürfniffe hatten, fo fteht das nach meiner Erfahrung in schroffem Widerspruche mit den Tatfachen. In Bremen find verschiedene Bersuche gemacht worden, Diesem Lesebedürfniffe entgegen zu tommen. Ginige Reedereien, namentlich Segelichiffreedereien haben auf ihren Schiffen Bücherfiften, deren Bücher von Steuerleuten an die Mannichaften abgegeben werden. Ahnliche Riften hatte eine Zeitlang die auf gemeinnützigem Gebiete ungemein tätige Bremer Sparkaffe eingerichtet. Der Berein für Innere Miffion in Bremen hat die Bermittlung von Lefeftoff bei den auf Leuchtturmen, Wacht- und Feuerschiffen stationierten Mannschaften (etwa 100 Mann) in die Sand genommen und liefert ihnen gleichfalls eifrig gelesene Bücherkiften. Leider fteht der weiteren Ausbreitung diefes Bücherkiftenwefens der Umftand entgegen, daß die Bucher einer außerordentlich rafchen Abnutung unterliegen und maffenhaft verloren gehen. verschiedenen Seiten wurde auch bemerkt, daß die Rapitane recht wenig Intereffe für die Berforgung ihrer Mannschaften zeigten. Sie unterliegen es, die Riften berftellen oder reparieren ju laffen, Bucher ausgutauschen, auf forgfältige Behandlung zu achten zc. Manche reservierten die Rifte wieder nur für den Gebrauch der Offiziere. Sparkaffe hat daher jest die Lieferung von Bucherkiften eingestellt und den vorhandenen Reft an Buchern an die neubegrundete Boltslesehalle zur weiteren Vermittlung abgegeben. Neuerdings fucht man das Lefebedürfnis der Schiffsleute mehr dadurch zu befriedigen, daß man ihnen gebrauchte Bücher mitgibt, auf deren Rückgabe ganz verzichtet wird. Dazu eignen sich namentlich die vielen im Binnenlande kursierenden Familienzeitschriften. Die Seemannsmission sammelt solche Bücher in der Zentralstelle in Hannover und liesert sie an die einzelnen Seemannslogis der Schiffe. Wie groß der Umsang dieser Tätigkeit ist, mag daraus entnommen werden, daß schon über 2000 Bücherpakete abgegeben wurden. Außerdem ist im Seemannshaus in Bremerhaven eine kleine Bibliothek eingerichtet, aus der Bücher gegen hinterlegung eines Pfandes an solide Seeleute verliehen werden. An Land sorgt die Seemannsmission durch ihre Lesezimmer im In- und Auslande für Lesestoff. Die Lesezimmer gewähren auch Gelegenheit zum Schreiben und die Angestellten der Mission nehmen sich der Beförderung der Briese an.

Im Bremer Seemannsheim entsaltet der Heimberwalter, Kapitan a. D. Wolters, eine ähnliche Tätigkeit, klagt aber ebenfalls über mangelndes Entgegenkommen der Kapitane. Bücher seien in genügender Anzahl zu erhalten.

## Persönliche Verhältnisse der Schiffsleute.

Alter ber Schiffeleute. — Familienstand ber Schiffeleute. — Häusliche Berhaltniffe. — Heimat ber Schiffeleute. — Staatsangehörigfeit. — Militarverhältniffe.

Alter der Schiffsleute. Die schon mehrsach erwähnten Schiffslisten der Bolkstählung vom Dezember 1900 in Berbindung mit den Haushaltungslisten der gleichzeitigen Bolkstählung im Bremischen Staate
gewähren die Möglichkeit, über einige für die Erkenntnis der persönlichen
Berhältnisse der Schiffsleute wichtige Punkte eine umfassende Auskunst
zu geben. Diese Punkte sind vor allem das Alter und der Familienstand. Leider hat sich die Erhebung in den Schiffslisten nicht auf den
Geburtsort, sondern nur auf die Staatsangehörigkeit erstreckt, so daß
über eine andere Frage von entscheidender Wichtigkeit: die Herkunstsländer, aus denen sich die Schiffsbevölkerung rekrutiert, keine genauen
Angaben gemacht werden können. In den solgenden Tabellen sind nur
die auf den Bremischen Schiffen selbst — im Auslande oder im Inlande — gezählten Personen berücksichtigt worden. Bei den am Lande
gezählten war die Charge und die Zugehörigkeit zur Bremischen Flotte
nicht mit genügender Sicherheit sestzustellen.

Alter der Schiffsmannschaft auf der Bremischen Handels: flotte (einschließlich der nicht Deutschen weißer Rasse).

	Ulter	Rapitäne unb Steuerleute	Ingenieure, Waschinisten und Waschinisten= Assistenten	Decte leute	Heizer, Rohlen= zieher, Schmierer	übrige	Insgesamt
13	Jahre			2		1	3
14	₩, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		_	38		4	$4\check{2}$
15				119		$1\bar{6}$	135
16	=	1		181	2	38	222
17	=	1	2	252	$\overline{16}$	75	346
18	=	ī	7	284	$\overline{72}$	113	477
19	:	2	37	297	137	140	613
20	=	4	38	278	139	154	613
21	=	9	43	<b>22</b> 8	126	149	555
22	=	30	42	172	96	108	448
23	=	55	30	200	105	163	553
24	=	55	40	197	166	157	615
25	=	62	42	216	158	163	641
26	=	71	41	191	144	180	62 <b>7</b>
27	=	63	40	142	125	150	520
28	=	56	55	144	141	140	536
29	=	60	42	115	90	112	419
30	=	69	51	120	93	99	432
31	=	67	52	97	88	100	404
32	=	73	49	96	67	100	385
33	=	54	31	68	48	<b>7</b> 8	279
34	=	58	44	87	61	70	320
35	=	59	23	74	51	$\frac{52}{57}$	$\frac{259}{225}$
36 37	= .	44 43	25 22	48 <b>69</b>	51 37	57 53	223 224
$\frac{38}{38}$	=	44	21	43	35	66	209
39	=	33	18	40	31	45	167
40	=	46	28	51	30	42	197
41	=	32	29	27	24	40	152
$\overline{42}$	:	25	24	47	14	33	143
$\overline{43}$		37	20	23	16	24	120
44	=	26	10	34	9	22	101
45	=	$\overline{29}$	13	37	12	$\overline{25}$	116
46	=	$\frac{1}{26}$	16	19	11	$\overline{27}$	99
47	=	32	6	25	9	17	89
<b>4</b> 8	:	38	5	33	8	21	105
<b>4</b> 9	=	14	10	18	3	17	62
50	=	20	7	21	9	12	69
51	=	16	8	17	4	14	54
52	=	14	6	19	2	16	57
53	=	10	5	12	1	8	36
<b>54</b>	=	11	_	14	3	10	38
55	=	10	8	6	2	5	31
56	=	9	2	2	3	4	20
57	=	7	1	4	2	5	19
58	=	10		8	_	2	20
59	=	9	1	2	2	4	18
ü	bertrag	1435	989	4217	2243	2931	11 815

Alter	Rapitäne und St <b>e</b> uerleute	Ingenieure, Majchinisten, und Maschinisten= Assistenten	Decksleute	Heizer, Kohlen= zieher, Schmierer	Übrige	Insgesamt
Übertrag	1435	989	4217	2243	2931	11 815
60 Jahre	7	5	7	1	10	30
$61 : \dots$	5	1	4		3	13
62 · 63 ·	2 3	_	2	-2	$\frac{1}{3}$	5 10
$64 = \dots$	3	1	2 5		2	1 11
65 :	1		1	_	_	2
66 :	3	-	<b>—</b> ,	_	1	4
67 = 68 =	$\frac{1}{2}$		_1	_	_1	3 2 2
69	ĩ	_	1		_	1
70 =	1		-	-	_	1
71 :	_ ₁		_	_	_	_ ₁
unbekannt	12	6	34	14	8	74
	1477	1002	4274	2260	2960	11 973
oder						
unter 20 Jahren	9	84	1451	366	541	2 451
21-25	211	197	1013	651	740	2 812
26—30 = 31—35 =	$\begin{array}{c} 319 \\ 311 \end{array}$	229 199	712 <b>422</b>	593 315	681 400	$\begin{array}{c c} 2534 \\ 1647 \end{array}$
31—35 : 36—40 :	210	114	251	184	263	1 022
41-45 :	149	96	168	75	144	632
46-50	130	44	116	40	94	424
51-55 =	$\begin{array}{c} 61 \\ 42 \end{array}$	22	$\begin{array}{c} 68 \\ 23 \end{array}$	12	53 25	$\begin{array}{c} 216 \\ 107 \end{array}$
56—60 <b>:</b> 61—65 <b>:</b>	42 14	$\frac{9}{2}$	23 14	$\frac{8}{2}$	$\begin{vmatrix} 25 \\ 9 \end{vmatrix}$	41
66-70 =	8		2		$\frac{5}{2}$	12
über 70 =	1		_	_		1
unbefannt	12	6	34	14	8	74
	1477	1002	4274	2 <b>26</b> 0	2960	11 973
Von je 1	00 Personer	ı ber betreffe	nden Char	ge standen	im Alter t	oon
unter 20 Jahren	0,6	8,4	33,9	16,2	18,2	20,5
21—25 = 26—30 =	14,3 21,6	19,7 22,8	23,7 16,7	28,8 26,3	25,0 23,0	$\begin{array}{c} 23,5 \\ 21,2 \end{array}$
31-35	21,1	19.9	9,9	13,9	23,0 13,5	13,8
36-40 =	14,2	11,4	5,9	8,1	8,9	8,5
41-45 =	10,1	9,5	3,9	3,3	4,9	5,3
4650 = 5155 =	8,8	4,4 2,2	2,7	1,8	3,2	3,5
51—55 = 56—60 =	<b>4,1</b> 2,8	0.9	1,6 0,5	0.5 $0.4$	1,8 0,8	1,8 0,9
61-65 =	1,0	0,2	0.3	0,09	0.3	0,3
66—70 =	0,5	<u>-</u>	0,05		0,07	0,1
über 70 =	0,07	_				0,01
unbefannt	0,8	0,6	0,8	0,6	0,3	0,6

In der vorstehenden Tabelle find zu den Decksleuten auch die Bestleute, Bootsleute, Zimmerleute, Segels und Nehmacher, Steurer, Leicht= matrofen, Jungmänner und Jungen gerechnet worden. Die Tabelle und noch mehr die angehängten Berhältnisberechnungen zeigen, daß bom 30. besonders aber bom 35. Jahre an ein auffallender Rudgang in der Bahl ber beschäftigten Bersonen eintritt. Er ift bom 30. Jahre an am ftartsten bei den Deckeleuten, mahrend er bei dem unteren Maschinenpersonal erft nach dem 40. Jahre in voller Scharfe eintritt; bei den Offigieren, Maschiniften und beim Bedienungspersonal ift der Rudgang gleichmäßiger, aber immer noch fehr auffallend. Die geringe Befetung ber höheren Altersstusen beim Maschinenpersonal erklärt sich zum Teil daburch, daß hier gerade in den letten beiden Jahrzehnten eine gewaltige Bunahme der Berufstätigen ftattgefunden hat. Die meiften Neueingestellten gehören aber naturgemäß ben jungeren Alterstlaffen an, fo daß noch fein Beharrungszuftand eingetreten ift. Bon den Decksleuten ift ein Teil in . die Offizierschargen übergegangen. Immerhin weicht der Altersaufbau des Maschinenpersonals, noch mehr freilich der der Decksleute, so fehr bom normalen ab, daß auf ein maffenhaftes Berlaffen bes Berufs in reiferen Jahren geschloffen werden muß. Die Altersverteilung bei einigen anderen Berufen an Land, verglichen mit der bei ben Seeleuten, mar folgende:

Bon je 100 in den folgenden Berufen im Bremischen Staate Tätigen

ftanden im Alter von:	männliche Berufstätige überhaupt	Arbeiter im Baugewerbe	Kaufleute, Kommis 2c.	weibliche Dienstboten	Seeleute
unter 20 Jahren 21—25	15,0 15,5 15,1 12,4 9,7 7,7 6,9 5,8 4,5 3,3 2,1 2,0	16,8 17,6 19,3 12,3 8,9 7,5 5,7 4,9 3,4 2,2 1,1 0,3	16,2 13,2 14,1 12,3 10,6 8,5 8,1 6,2 4,8 3,4 1,6 1,0	38,6 34,9 13,3 4,8 2,4 1,9 1,5 1,0 0,7 0,5 0,2 -	20,5 23,5 21,2 13,8 8,5 5,3 3,5 1,8 0,9 0,3 0,1 0,01 0,6

Hierbei ist zu bedenken, daß die Zahlen für die Seeleute auch die Offiziere umfassen. Für einzelne Kategorien, wie für die Decksleute, das untere Maschinenpersonal usw., ist das Berhältnis weit ungünstiger wie aus der ausführlicheren Tabelle über die Altersverhältnisse, hervorgeht.

Als Beruse, denen sich die Seeleute in vorgerückteren Jahren zuwenden, kommen hauptsächlich diejenigen in Betracht, die mit dem Schiffsbetrieb verwandt sind. Insbesondere werden viele Seeleute Hasenarbeiter, wobei sie ihr Einkommen wesenklich verbessern und die Möglichkeit gewinnen, eine Familie in den Hafenstädten zu ernähren. Für einen älteren Seemann, namentlich einen solchen der mittleren Chargen (Bootsmann usw.), bedeutet das freilich oft einen schweren Entschluß. Andere Seeleute wenden sich auch den in der Nähe des Hasens gelegenen Fabrikbetrieben zu (Ölsabriken usw.), Heizer und Kohlenzieher kommen hier leichter in einer ihrer früheren Tätigkeit entsprechenden Stellung unter. Endlich suchen auch viele ihr Glück in überseischen Ländern oder kehren in ihre binnenländische Heimat zurück. Genaue Angaben lassen sich nachen.

Natürlicherweise schiffahrt. In günstigen Zeiten müssen zahlreiche Arbeitskräfte aus anderen binnenländischen Berusen herangezogen werden, die vorwiegend im frästigsten Alter stehen. In den letzten Jahrzehnten ist der Anteil sowohl der jüngeren wie der älteren Jahrzehnten ist der Anteil sowohl der jüngeren wie der älteren Jahrgänge an der Gesamtzahl stark zurückgegangen. Zum Beweise mögen solgende Angaben des Bremischen Wasserschutz herangezogen werden, der seit dem Jahre 1881 Angaben über das Alter der Mannschaft auf Bremischen Schiffen nach süns Altersklassen veröffentlicht.

Von je 100 auf Bremischen Schiffen angemusterter Schiffsleuten

Floriday Sur Services		i	m Jahr	e	
standen im Alter von	1881	1886	1891	1896	1901
weniger als 20 Jahren	18,7 43,7 24,1 10,7 2,8	18,5 46,1 23,7 9,6 3,1	21,5 40,5 19,3 6,8 1,9	15,4 49,7 24,4 8,2 2,3	16,4 53,8 20,8 7,3 1,7

Die Altersklaffen vom 20. bis zum 30. Jahre find also immer mehr angeschwollen, und im Jahre 1901 gehörten ihnen mehr als die Hälfte aller Schiffsleute (ohne Offiziere) an. Dagegen ist die Beteiligung der älteren Klaffen verhältnismäßig immer mehr zurückgegangen, ebenso die der jüngsten.

Familienstand der Schiffsleute. Schon vielsach ift darauf hingewiesen worden, daß sich unter den Schiffsleuten im Verhältnis zur übrigen Bevölkerung nur wenige Verheiratete befinden. Die nachfolgenden Tabellen werden dies näher erweisen. Zu beachten ist dabei, daß sich

Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1.

auch unter den Verheirateten ein großer, freilich nicht genau festzustellender Prozentsak von solchen befindet, die ihre Familie entweder gang verlaffen haben ober wenigstens nicht in regelmäßiger wirtschaftlicher Begiehung zu ihr stehen. Dazu muffen wir alle diejenigen rechnen, deren Familien weiter im Binnenlande wohnen. Bielfach handelt es fich dabei um Falle, in denen der Chemann in der Seimat teinen genügenden Berbienft fand. Die Gefamtzahl ber verheirateten Schiffsleute der Bremischen Flotte mar (einschließlich 1241 Offizieren) 3008 Personen bei einer Befamtzahl von 11 973 Bersonen. Weit ungunftiger wird jedoch das Berhältnis, wenn wir bon ben Offizieren absehen. Bon ben 9527 Mannschaften waren nämlich bann nur 1767, also etwas mehr als 18%, verheiratet, ein gang ungewöhnlich geringer Prozentsat. Leider waren die Schiffsliften nicht forgfältig genug ausgefüllt, fo daß der Familienstand bei vielen unbeftimmbar war. Diese find unter "unbekannt" aufgeführt. Die farbigen Mannschaften find nicht berücksichtigt. einzelnen Chargen war die Zahl der Ledigen, Berheirateten und Berheiratetgewefenen am 1. Dezember 1900 folgende:

	Ledig	verhei= ratet	verw. oder ge= schieden	unbe= fannt	bar Lebig	von Ausl ver= heiratet	änder fonftige u. unbe= fannt
Rapitäne, Schiffsführer . Steuerleute	100 520 553 206 174 93 8 2133 455 427 935 699 107 310 1436	547 267 427 156 99 34 10 345 2 1 302 24 21 218 362	17 6 18 6 3 4 - 17 - 10 10 50	-2 4 10 3 3 -79 17 7 89 70 2 7 39	1 4 9 15 15 26 — 507 64 14 34 22 2 12 22	7 7 7 15 5 5 5 4 2 1 22 1 8 7	1 2 6 -2 -62 15 7 56 62 -5 25
Aufwärter, Stewards 2c. übrige Schiffsbesatzung	301 8457	193	11 153	355	10 757	121	13 256

Zum Teil wird allerdings die geringe Gesamtzahl der verheirateten Schiffsleute der unteren Chargen dadurch erklärt, daß viele den Berus, wie schon hervorgehoben, zwischen dem 30. und 40. Jahre ausgeben, vielleicht gerade, um sich zu verheiraten. Aber auch in den späteren Jahren sind die Unterschiede zwischen der seemännischen und der übrigen männlichen Bevölkerung im Bremischen Staat sehr beträchtlich, wie das

Die einzelnen Kategorien der Schiffsleute auf der Bremischen Handelsflotte nach Alter und Familienstand.
(1. Dezember 1900.)

<del></del>				-,			
	unter 20 Jahren	20—30 Jahren	30—40 Jahren	40—50 Jahren	50—60 Fahren	über 60 Fahre und uns bekannten Alters	Zu: fammen
Kapitäne und Steuerleute:							
lebig	9 - -	426 99 3 2	157 358 6 —	30 244 5 —	$egin{array}{c} 1 \\ 96 \\ 6 \\ - \end{array}$	5 27 3 —	628 824 23 2
Zusammen	9	530	521	279	103	35	1 477
Ingenieure und Maschinisten:							
ledig	84 — — —	357 66 1 2	91 213 8 1	19 115 5 1	27 4	6 - -	553 427 18 4
Zusammen	84	426	313	140	31	8 /	1002
De cf & Leute: Ledig	1423 4 — 24	1535 149 3 38	358 273 9 33	109 149 - 14 12	38 50 2 1	24 13 2 11	3 487 638 30 119
3ufammen	1451	1725	673	284	91	50	4 274
Unteres Majchinen= personal:							
ledig	356 2 - 8	1047 100 1 96	284 169 5 41	41 59 5 10	16 —	$-\frac{9}{6}$	1 741 347 11 161
Zusammen	366	1244	499	115	20	16	2 <b>2</b> 60
Übrige Mannschaft: ledig	526 8 - 7	1208 174 7 32	265 352 29 17	36 171 24 7	11 54 10 3	2 13 1 3	2 048 772 71 69
Zusammen	541	1421	663	238	<b>7</b> 8	19	2 960
Seeleute überhaupt: ledig	2398 14 — 39	4573 588 15 170	1155 1365 57 92	235 738 53 30	54 243 22 4	42 60 6 20	8 457 3 008 153 355
Zusammen	2451	5364	2669	1056	323	128 31 *	11 973

Verhältnisberechnung.

Auf je 100 Berfonen ber betreffenden Altersftufe tamen bem Berfonenftande nach:

	unter 20 Jahren	20—30 Jahren	30—40 <b>J</b> ahren	40—50 Jahren	50—60 Jahren	über 60 Jahre und un= bekannten Alters	Zu= fammen
Rapitäne und Steuerleute ledig verheiratet verwitwet ober geschieden unbekannt	100 — — —	80,4 18,7 0,6 0,3	30,1 68,7 1,2	10,8 87,5 1,7	1,0 93,2 5,8		42,5 55,8 1,6 0,1
Ingenieure unb Majchinisten: Ledig verheiratet verwitwet oder geschieden unbesannt	100   	83,8 15,5 0,2 0,5	29,1 68,0 2,6 0,3	13,6 82,1 3,6 0,7	87,1 12,9 —	_ _ _	55,2 42,6 1,8 0,4
Dect sleute: Ledig	98,1 0,3 — 1,6	89,0 8,6 0,2 2,2	53,2 40,6 1,3 4,9	38,4 52,5 4,9 4,2	41,8 54,9 2,2 1,1	_ _ _	81,6 14,9 0,7 2,8
Unteres Majchinens perfonal: ledig verheiratet verwitwet oder geschieden unbekannt	97,3 0,5 — 2,2	84,2 8,0 0,1 7,7	56,9 33,9 1,0 8,2	35,7 51,3 4,3 8,7	20,0 80,0 —	_ _ _	77,0 15,4 0,5 7,1
Übrige Mannfchaft: ledig	97,2 1,5 — 1,3	85,0 12,3 0,5 2,2	40,0 53,1 4'4 2,5	15,1 71,9 10,1 2,9	14,1 69,2 12,8 3,9	_ _ _	69,2 26,1 2,4 2,3
Seeleute überhaupt: ledig	97,8 0,6 - 1,6	85,5 11,0 0,3 3,2	43,3 51,1 2,1 3,5	22,3 69,9 5,0 2,8	16,7 75,2 6,8 1,3	_ _ _	70,6 25,1 1,3 3,0
Männliche Bes völkerung im Bremischen Staat: ledig verheiratet	_ _ _	72,1 27,7 0,2	20,2 78,6 1,2	10,2 86,3 3,5	7,8 84,5 7,7	_ _ _	

aus der nebenstehenden Tabelle und den beigesügten Verhältniszahlen zu ersehen ist (siehe die Tabelle). Um einiges hervorzuheben, bemerken wir, daß die Zahl der verheirateten Offiziere dis zum 50. Jahre verhältniszmäßig geringer ist als die der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung, von da an aber erheblich größer.

Bei den Schiffsleuten ergibt eine Zusammenstellung mit der gleichsaltrigen Gesamtbevölkerung folgendes.

Unter je 100 männlichen Versonen waren am 1. Dez. 1900 verheiratet:

im Allter von	bei der Bremischen Gesamtbevölkerung	unter den Decksleuten	unter dem Majchinen= perjonal	unter dem übrigen Per= fonal
20—30 Jahren 30—40	27,7	8,6	8,0	12,2
	78,6	40,6	33,9	53,1
	86,3	52,5	51,3	71,9
	84,5	54,9	80,0	69,2

Die günstigsten Verhältnisse liegen also bei dem Bedienungspersonal vor, bei den Decksleuten und dem Maschinenpersonal dagegen die unsgünstigsten. Ühnliche Ziffern ergibt die vom Norddeutschen Lloyd am 1. Mai 1902 aufgenommene Statistik. Es befanden sich danach auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd:

	1	Insgesam	t	Unter je 100 Personen			
	Ledige	ver= heiratet	ver= heiratet gewesen	Lebige	ver= heiratet	ver= heiratet gewesen	
unter ben Kapitänen und Steuerleuten, Ürzten, Zahlmeistern unter ben Maschinisten und	<b>29</b> 2	205	2	58	41	1	
Ingenieuren	142 1364 1839 1955	174 278 444 634	3 9 12 20	44,5 83 80 75	54,5 16 19 24	1 1 1 1	

Häusliche Berhältnisse. Der Grund für das Vorwiegen der Ledigen im Seemannsberuf ist hauptsächlich darin zu suchen, daß der Seemann der unteren Chargen in den teueren Hasenstädten eine Familie von seinem Verdienst nur schwer erhalten kann. Auch entschließt er sich wohl weniger leicht zur Verheiratung, weil er sich an ein ungebundenes Leben und an verhältnismäßig große Ausgaben für seine persönlichen Bedürfnisse an Land gewöhnt hat. Ein Vollmatrose mit 60 Mk. Heuer würde bei durchschnittlich zehnmonatlicher Tätigkeit rund 600 Mk. (ohne

Überftundenlohn) zur Berfügung haben. Davon wird er aber noch einen Teil zur Komplettierung und Ausbefferung feiner Ausruftung, für Tabak und Veranügungen auf der Reife abrechnen muffen. Wenn er auch eine fleikige und geschickte Frau hat, die ihm feine Sachen in Stand halt, so werden die perfonlichen Ausgaben doch auf etwa 150-200 Mt. zu veranschlagen sein. Er wird also seiner Frau nur 400-450 Mt. für Wohnung und Unterhalt abgeben fonnen. Für die Wohnung muß er aber in Bremerhaven ober den anliegenden Ortschaften — benn weit darf er nicht entfernt sein, wenn er jede Chance benuten will - 150 bis 250 Mf. rechnen, wofür er Zimmer, Rammer und Rüche erhalt. Soll die Wohnung auch ju Abvermietungen dienen, wird er in der Umgegend von Bremerhaben faum weniger als 200 - 250 Mf. anlegen fönnen. Es bleibt also für den Unterhalt nicht genug übrig, zumal da der Mann felbst zwei Monate lang verpflegt sein muß und an reichliche Rost gewöhnt ift. In Bremen find die Wohnungspreise etwas niedriger, was aber am Gesamtergebnis nichts andert. Auch bei größter Sparfamfeit wird also ber Schiffsmann nur bann in Safenstädten beiraten fonnen. wenn die Frau felbst etwas mitverdient. Die natürlichste Erganzung des Einkommens wurde, wie schon mehrsach hervorgehoben, die durch ein fleines ländliches Anwesen außerhalb der hafenstädte sein, bei dem der Mann zeitweilig mit helfen fann. In größerem Magftabe hat fich diefe Wirtschaftsform bei den Heizern und Kohlenziehern des Norddeutschen Llond herausgebildet. Es wurde schon im Abschnitt "Anheuerung" barauf hingewiesen, wie vorzüglich sich dieses System dem wechselnden Bedarf der Seeschiffahrt an Arbeitsfraften anpaßt. Der Rordbeutsche Lloyd unterftütt die weitere Entwidlung durch die reichliche Gewährung von Urlaub mahrend der Dauer des Seuervertrags und durch bereitwillige Aufhebung besfelben, wenn der Mann gur Beftellung oder Ernte für einige Zeit nach Saufe geben will.

Auch bei den Matrosen und anderen Deckkleuten haben sich ähnliche Zustände herausgebildet oder noch aus früherer Zeit erhalten. Berhältnis, mäßig neu ist die Heranziehung der Lippischen Heringssischer, die nur einige Sommermonate arbeiten. Früher gingen diese sast ausschließlich nach den Emshäsen oder nach Holland. Ferner kommen einige Teile der ostsriesischen Küstendistritte, Oldenburg, die Umgegend von Begesack, einige Dörser der Ostseetüste in Betracht. Bei den am Meer gelegenen Ortschaften bildet auch die Fischerei eine häusige, ergänzende Tätigkeit. Sie wird zum Teil von den Familienmitgliedern des auf der Weserslotte beschäftigten Schiffsmanns in seiner Abwesenheit betrieben, zum Teil aber

auch vorwiegend oder ausschließlich während einiger Wintermonate, in denen er nach Hause zurückehrt (so namentlich an der Ostsee). Sehr entwicklungsfähig scheint die Anlehnung der Seeschiffahrt an die Moorstolonien zu sein.

In allen diefen Fällen handelt es fich um Beruiszweige, die auch bom Schiffsmann mahrend feiner Rudtehr von der Schiffahrt betrieben werden. Seine Arbeitskraft liegt also während dieser Zeit nicht brach. Ungunstiger find in diefer Sinsicht diejenigen Schifferfamilien gestellt. die in ben hafenstädten wohnen. hier wird ber Schiffsmann ju ber Tätigkeit seiner Frau nur wenig beitragen können. Die für die Hasenftädte hauptsächlich in Betracht tommende erganzende Tätigkeit der Frau befteht meift in vorübergehenden Diensten, im Baschen, Nahen, Aufwarten, ferner im Rleinhandel, im Abvermieten von Zimmern und Schlafftellen. Größere Reedereien, die auch im eigenen Betriebe mafchen und naben laffen, konnen ben Chefrauen ihrer Seeleute Belegenheit jum Berdienst gewähren. Wenn keine Kinder zu besorgen sind, kann die Chefrau auch als Stewardeß auf Schiffen angestellt werden. Stewardeffes des Norddeutschen Llond maren 60 (wohl meift an Schiffsleute) verheiratet. In den Saushaltungeliften der Boltszählung, die in diefer hinficht freilich recht ungenügend waren, wurden ferner noch als Berufe ber Frauen von Schiffsleuten mittlerer und niederer Grade angegeben: Rleinhandel mit Butter und Rolonialwaren, Speisegeschäft, Sechswochenfrau, Stundenfrau, Maffeufe, Riften(Zigarrenkiften)bekleberin, Schneiderin. Auch bei Chefrauen von Offigieren tamen Rebenberufe vor, jo Sandel mit Milch, Rurzwaren, Fischen, Korsetten, Tanglehrerin usw.

Genaue ziffermäßige Angaben über den Familienwohnsitz der verheirateten Schiffsleute lassen sich leider nicht machen. Allerdings geben
die Boltszählungsmaterialien der Bremischen Boltszählung vom
1. Dezember 1900 über alle im Bremischen Staate wohnhaften
Schiffersamilien Auskunft und die Ergebnisse sollen auch im solgenden
mitgeteilt werden. Allein diese Angaben sind sehr unvollständig. Die
überwiegende Menge der verheirateten Schiffsleute wohnt eben nicht im
Bremischen Staat. Insbesondere sind in der Stadt Bremen und in
Bremerhaben nur ganz vereinzelte Familien von Schiffsleuten vorhanden.
Auch das Bremische Landgebiet scheidet sast ganz aus. Die in erheblicherem Maße beteiligten, mit Bremerhaben eng verbundenen Gemeinden
Gecstemünde und Lehe, sowie die Umgegend von Legesack (Lüssum,
Blumenthal, Lobbendors usw.) liegen auf Preußischem Gebiet und können
baher in unsere Statistit nicht einbezogen werden. Von dem Heuerbureau

bes Nordbeutschen Lloyd sind mir jedoch einige Angaben gemacht worden, die in dieser Hinsicht als Ergänzung dienen können. Der Nordbeutsche Lloyd vermittelt, wie wir im Abschnitt "Anheuerung" gesehen haben, in großartigem Maßstabe Zahlungen an die Familien seiner Schiffsleute in deren Auftrage. Dabei sind Zahlungen zu unterscheiden, die mit der Post abgesandt werden und solche, die die Angehörigen selbst auf dem Bureau erheben. Die Angehörigen der letzteren Art wohnen zum größten Teil in der nächsten Umgebung Bremerhavens und bei beiden Arten handelt es sich in der weit überwiegenden Zahl der Fälle um Familien verheirateter Schiffsleute, seltener um andere Angehörige (Mütter, Geschwister usw.). Das Heuerbureau hat sich in liebenswürdiger Weise der Mühe unterzogen, die Abressen der Heimatzahlungen des Jahres 1902 nach der Charge der Schiffsleute zusammenzustellen. Das Ergebnis ist folgendes:

Bahl der Familien, an die im Auftrage von Schiffsleuten des Norddeutschen Lloyd Zahlungen geleistet wurden:

	Familien						
Wohnort:	von Bootsleuten, Zimmerleuten, Segelmachern, Steurern	von Matrojen	des Ma= schinen= personals	von Röchen, Stewards 2c.			
Oft- und Westhaubersehn	7 6 17	8 6 5	- 1 1	9			
Bremen, Begesack und Um= gebung	16	_	7	13			
haven	7		16	2 5			
Übrige Proving Hannover .	5	1	4				
Hamburg = Schleswig=Holftein	5	5	4	20			
Oftsegebiet	$\frac{9}{2}$	9 1	<b>4</b> 3	1 7			
Zusammen	74	35	40	63			

Zahl ber in Bremerhaven und Umgegend wohnenden Schiffersamilien, die ben Berdienft abholten:

130

1

25

149

Gesamtzahl der verheirateten männlichen Schiffsleute am 1. Mai 1903:

72

ı

Bei dieser Aufstellung sind die weiblichen Angestellten, sowie alle Offiziere und höher bezahlte Personen (Arzte, Oberstewards, Oberstöche usw.) nicht berücksichtigt.

Von denjenigen verheirateten Schiffsleuten, die keine Heuerbeträge durch das Bureau auszahlen ließen, darf man annehmen, daß sie zum großen Teil in der näheren Umgebung Bremerhavens wohnen, so daß sie ihren Frauen während der Liegezeit des Dampsers im Hafen ihren Verdienst selbst bringen konnten. Von den Unterossizieren des Deckszienstes würden das also 60, von den Matrosen etwa 10, dagegen von dem Maschinenpersonal über 300 und von den Stewards über 500 gezwesen sein. Wir sehen also, daß von den Seeleuten des Norddeutschen Lloyd, der sast zwei Drittel der Wesermannschaften beschäftigt, nur ein verhältnismäßig kleiner Teil in den weiter entsernt liegenden Küstenzegenden seßhast ist. Die meisten verheirateten Schiffsleute wohnten in der weiteren Umgegend Bremerhavens und gerade diese kommen sür die übrige Weserslotte nicht in Betracht, da es sich überwiegend um das sichon mehrsach erwähnte Maschinenz und Bedienungspersonal der Schnellzdampser handelt.

über die häuslichen Verhältnisse der im Bremischen Staat wohnenden Familien der Schiffsmannschaft gibt die solgende, aus den Resultaten der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 entnommene Aufstellung Auskunft. Sie umfaßt alle Haushaltungen, deren Vorstand Schiffsmann war. Auch die auf der Fahrt besindlichen Schiffsleute sind mit berücksichtigt. Die Gesamtzahl dieser Haushaltungen war 402, nur ein sehr geringer Teil der verheirateten Schiffsmannschaft lebte also im Bremischen Staat. Geestemünde und Lehe konnten, wie schon bemerkt, nicht berücksichtigt werden. Über die Unterdringung der unverheirateten Schiffsleute enthält der Abschnitt "Anheuerung" Näheres.

Am 1. Dezember 1900 waren im Bremischen Staate folgende Wohnungen vorhanden, deren Vorstand Schiffsmann (Bootsmann, Zimmermann, Matrose, Oberheizer, Heizer, Kohlenzieher, Steward, Koch usw.) war:

	Zahl ber Wohnungen mit				
	1	2	3	4 u. 5	6 und mehr
		W	ohnräu	men	1
Gigentümerwohnungen	1 15 1 1	3 138 3 5	19 149 — 3	14 54 —	4 1 -

	Zahl ber Wohnungen mit				rit
	1	2	3	4 u. 5	6 und mehr
		W	ohnräu	men	
Mietpreis unter 150 Mf	15 2 — —	24 119 1 —	10 132 26 —	4 35 27 1 1	$-\frac{2}{2}$ $-\frac{1}{1}$
Wohnung mit 1       Bewohner         =       2         =       3         =       5         1       6         =       7         und mehr Bewohnern       .	2 6 5 4	5 43 66 23 7	$\begin{array}{c c} 1 \\ 32 \\ 71 \\ 47 \\ 17 \end{array}$	1 21 32 14	$\begin{vmatrix} - \\ 1 \\ 4 \end{vmatrix}$
Die Familie beftand nur aus Familiengliedern  " Familien und Dienstboten aus Familiengliedern und Haltefindern  " Jimmermietern  bavon mehrsach gemischt, also mehrsach gesacht	16 1 -	124 2 1 2 17	135 1 1 21 11	39 4 1 12 15	1 - 1 3
Zusammen	17	144	<b>16</b> 8	68	5
Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten, Zahlmeister 2c. bezahlten für ihre Wohnungen: bis 150 Mt	  -  -  -	14 25 1 —	1 76 62 1	1 42 221 46 2	- 4 34 58 1

Von den 402 Haushaltungen der Schiffsleute waren 382 solche, an deren Spize ein Chepaar stand, in 8 Fällen war ein Schiffsmann ohne Ehesrau Familienvorstand, in 12 Fällen eine auf den Schiffen besichäftigte Frau (Stewardeß) ohne Mann. Im ganzen waren in den 402 Haushaltungen 673 Kinder und 53 Verwandte der Familienvorstände vorhanden, serner 5 Haltetinder, 45 Jimmermieter und 87 Schlafgänger. In 9 Haushaltungen war je ein Dienstbote. Die höchste Jahl der in einer Haushaltung vorhandenen Personen war in je 2 Fällen 14 und 15, beide Male handelte es sich um Haushaltungen mit Schlafgängern. Bei Familien ohne sremde Hausgenossen war die Höchstzahl in 2 Fällen

10 Personen und in 3 Fällen 8, also keine übermäßig hohe Ziffer. Die Gesamtzahl aller in den beschriebenen Haushaltungen von Schiffsleuten vorhandenen Personen war 1656, worunter 382 Chepaare.

Weit größer war die Zahl der im Bremischen Staate vorhandenen Baushaltungen von Schiffsoffizieren (Rapitanen, Steuerleuten, Maschiniften, Bahlmeistern usw.). hier kamen insgesamt 590 haushaltungen mit 575 Chepaaren und 15 Borftanden ohne Chefrau vor. Die Bahl der Rinder entsprach im Verhältnis mit 1079 etwa ben in den Familien der Schiffsleute vorhandenen, als Berwandte wurden 101 Berfon gezählt Bon allen haushaltungen diefer Art besaffen fich 35 mit der Abvermietung, und zwar 20 mit der von Zimmern und 13 mit der von Schlafftellen. Bei zwei Saushaltungen wurden außerdem noch zufammen 4 Haltefinder gezählt. Die Gefamtzahl ber Schlafganger mar 32 und die der Zimmermieter 26. Dienstboten waren in 110 Sanshaltungen diefer Art vorhanden, davon hatten drei je zwei Dienftboten. Die Bejamtzahl der in allen 590 Haushaltungen lebenden Personen betrug 2523. Die höchste Ropfzahl der Saushaltung war in 1 Fall 11, in 7 Fällen 10, in 7 Fällen 9, in 19 Fällen 8 Bersonen. Von diesen 34 Haushaltungen mit stärkerer Ropfzahl hatten nur 8 fremde Hausgenoffen, die nicht Familienangehörige waren. Ungewöhnlich große Familien famen also auch bei ben Schiffsoffizieren nicht bor.

Beimat ber Schiffsleute. Die Frage nach dem Geburtsort war in dem fur die Schiffe im Austand bestimmten Fragebogen nicht enthalten. Wohl aber wurde bort die Staatsangehörigkeit feftgestellt, worauf wir noch kommen werden. Die Bremische Bolkszählung gestattet dagegen die Feststellung der Geburtsorte bei allen denjenigen Schiffsleuten, die im Bremischen Staate gezählt wurden und zwar sowohl der porübergehend auf den Schiffen im Safen anwesenden, als der am Lande als Wohnbevölkerung gezählten. Unter den letteren befinden fich auch zahlreiche Schiffsleute, die unterwegs waren, aber von ihren Familienmitgliedern am Lande in den Saushaltungeliften als vorübergeben b abwesend aufgeführt wurden. Aus beiden Angaben wird man freilich feine sicheren Schluffe auf die Busammenfetzung der Wefermannschaft nach herkunftsgebieten ziehen durfen. Die Angaben über die Wohnbevölkerung enthalten felbstverständlich befonders viele Schiffsleute, die in Bremen geboren find. Bei den vorübergehend anwesenden Schiffsleuten dagegen spielt die Nationalität der zufällig im Safen liegenden Schiffe eine Rolle. Doch mögen die wichtigsten der ermittelten Angaben wiedergegeben werden, weil anderes Material nicht vorhanden ift.

Die im Bremischen Staat wohnenden Schiffsleute (einsichließlich der auf Fahrt befindlichen) nach dem Geburtsort.

Es wurden gezählt:						
· e b u r t β o r t :	im eigenen Haushalt	bei den Eltern	bei Berwandten	als Zimmer= mieter und Schlafgänger	in Gasthöfen u. Kranten= häusern	zufammen
Staat Bremen	66 51 45 34 16	335 34 6 19 7	26 7 4 3 4	22 12 26 11 14	7 9 13 12 16	456 113 94 79 57
Busammen niederdeutsches Gebiet .	212	401	44	85	57	799
Öftliches Deutschland	87 76 15 12	11 7 3 5	6 5 1 —	62 49 15 23	24 29 9 14	190 166 43 54
Zusammen	402	427	56	234	133	1252

# Die am 1. Dezember 1900 im Bremischen Staat vorübergehend anwesenden Schiffsleute nach dem Geburtsort.

Geburtsort:	Geburtsort:				
Staat Bremen 181	Großbritannien 131				
Olbenburg 241	Standinavien 83				
Proving Hannover 529	Spanien und Portugal 38				
= Weftfalen 65	Holland 26				
= Heffen-Rassau 46	Andere europäische Staaten 60				
# Bommern 72	Amerika 9				
Übrige preußische Provinzen 219	Usien 29				
Im übrigen Deutschen Reich 188	Zusammen Ausland 376				
Deutsches Reich 1541					

Wie schon gesagt, laffen die Angaben keine sicheren Schlüsse auf die Herkunft der übrigen Seeleute des Wesergebiets zu, immerhin dürsen wir namentlich aus den Ziffern der vorübergehend anwesenden Schiffseleute schließen, daß zur Zeit immer noch mehr als die Hälfte der vorhandenen Schiffsleute des Wesergebiets aus dem niederdeutschen Gebiete stammt, wenn auch die übrigen Teile des Deutschen Reichs, namentlich die östlichen, von großer Bedeutung sind. Ühnliches gilt auch für die Schiffsossiziere, wie solgende Ziffern über die im Bremischen Staate wohnenden Schiffsossiziere zeigen:

Bon den im Bremischen Staate wohnenden Schiffsoffizieren (Kapistänen, Steuerleuten, Maschinisten usw.) waren geboren:

im Staat Bremen	225	im östlichen Deutschland 98
in den Regierungsbezirken Stade		in Mittelbeutschland 86
und Hannover	86	in Süddeutschland 6
in der übrigen Proving Hannover	<b>7</b> 2	im Au3land 16
in Oldenburg	93	inggefamt
im übrigen niederdeutschen Gebiet	26	
aufammen im nieberdeutichen Gebiet	502	

Bedenklich ist es, daß der Nachwuchs bei der sich regelmäßig von unten auf erneuernden Decksmannschaft, aus der auch die Ofsiziere hervorgehen, neuerdings nicht mehr überwiegend aus den Küstengebieten stammt, wenigstens nicht auf Segelschiffen. Auch unter dem Maschinens und Auswartepersonal sindet man jetzt die verschiedensten Geburtsländer vertreten, am wenigsten aber das Wesergediet selbst. Nur die vom Norddeutschen Lloyd angemusterten Kohlenzieher aus den bei Bremerhaven gelegenen Landgedieten machen eine ersreuliche Ausnahme. Genaue zissers funst der Schisszungen gibt eine sorgsältige Ausstellung des Bremischen Wasserschungt.

Danach stammten von den im Jahre 1900 angemusterten Schiffs.
jungen nach dem Wohnort der Eltern:

	Schiffsjungen		
	auf Segel: schiffen	auf Dampf= schiffen	
aus dem Bremischen Staat.  "Geestemünde und Lehe ber übrigen Provinz Hannover "Provinz Hestigalen "Hestigalen "Hestigalen "Heitschland "Heinland "	49 1 50 4 17 8 10 7 19 12 12 2 3 8 2 1 16	29 65 57 6 5 12 1 17 9 28 18 1 6 1 33 9	
Diterreich	2 3	<b>5</b> 3	

	Schiffs	gungen
	auf Segel= schiffen	auf Dampf= schiffen
ober:		
aus Bremen, Olbenburg und ber Proving Hannover dem übrigen niederfächsischen Gebiet	112	169
= dem übrigen niedersächsischen Gebiet	17	9
= = östlichen Deutschland	36	56
= = mittleren und westlichen Deutschland	<b>4</b> 0	64
= Süddeutschland	16	30
= dem Deutschen Reich überhaupt	2 <b>2</b> 1	328
= = Auslande	5	8

Staatsangehörigkeit. Ebenso wie es auf der Englischen und Amerikanischen Handelsmarine zahlreiche Deutsche gibt, gibt es auch umsgekehrt zahlreiche Fremde in der Deutschen Handelsmarine. Wir können aus den Schiffslisten sür den Stand des 1. Dezember 1900 eine erzichöpsende Auskunft über die Zahl der auf Bremischen Schiffen besichäftigten Ausländer nach Charge und Heimatsstaat geben, was in der beisolgenden Tabelle geschehen ist. Für frühere Jahre ist wenigstens die vom Bremischen Wasserichout erhobene Zahl der angemusterten Ausländer bekannt. Sie war in den wichtigsten Chargen solgende:

Zahl der in Bremischen häfen angemusterten Ausländer:

	Matrofen, Leichtmatrofen und Jungen	Aufwärter	Heizer	Kohlenzieher	Ausländer insgesamt
1875	410	20	13	14	495
1880	792	42	21	17	946
1885	209	28	41	80	393
1890	194	112	61	180	598
1895	133	127	179	109	588
1900	234	213	122	176	790
1901	129	<b>24</b> 8	194	109	739
1902	223	245	193	150	916

Den Höhepunkt erreichte also die Zahl dieser Anmusterungen im Jahre 1880 (auch in den nicht ausgeführten Jahren wurde die Zisser von 946 angemusterten Ausländern nicht erreicht). Hauptsächlich handelte es sich damals um Matrosen. Bon 1880—1885 sant die Zahl der ausländischen Matrosen rapid, während die der übrigen ausländischen Mannschaften nur unbedeutend stieg. Insolge dessen war die Gesamtsahl der angemusterten Ausländer im Jahre 1885 am geringsten. Bon da an blieb die Zahl der fremden Matrosen mit starken Schwankungen nach unten stadil, während die der auswärtigen Auswärter (Stewards usw.)

Ausländer auf Bremischen Schiffen am 1. Dezember 1900

(ohne bas farbige Perfonal).

Segel=	
Boots= Zimmer= mager, Boll= Lette leute nacher mattofen mattofen Sungen	
2     8     7     103     4       1     1     1     4     3       1     1     1     3     1       9     2     1     67     13       -     -     -     3     1       -     -     -     2     -       -     -     -     2     -       -     -     -     2     -       4     4     12     111     16       2     3     8     105     6       2     -     -     1     -       2     -     -     -     2       -     -     -     -     2       -     -     -     -     2       -     -     -     -     2       -     -     -     -     2       -     -     -     -     -       2     -     -     -     -       2     -     -     -     -       2     -     -     -     -       2     -     -     -     -       3     -     -     -     -       4     4     4	
1	
26         20         33         603         81	

496 Böhmert.

und in ähnlichem Maße auch die der Heizer und Kohlenzieher stark stieg, so daß die Gesamtzahl der angemusterten Ausländer im Jahre 1902 sast ebenso hoch war wie im Jahre 1880.

Militärverhältniffe. Es liegt in der Natur der Sache, daß von den jüngeren Matrosen die meisten ihrer Militärpslicht in der Kaiserslichen Marine genügt haben. Unter den Kapitänen und Steuerleuten bildet die Zahl derzenigen, bei denen dies nicht der Fall ist, die kleine Minderzahl. Die übrigen Schiffsleute, wie namentlich Heizer und Stewards, die zum großen Theil aus dem Binnenlande stammen und sich erst in den mittleren Jahren der Seeschiffahrt zuwenden, gehören dagegen nur zum kleineren Teil zur Marinereserve. Die von mir besfragten Matrosen und Heizer, die in der Marine gedient hatten, ersinnerten sich gern ihrer Dienstzeit.

Genauere Nachrichten über die Militärverhältnisse sind für die Mannschaften bes Rordbeutschen Lloyd vorhanden.

Militärverhältniffe der Mannschaft bes Nordbeutschen Lloyd (am 1. Mai 1902):

	Gejamt= zahl	es hatten in ber kaiserl. Marine gedient	es gehörten zur Marinereferve oder Seewehr 1. u. 2. Aufgebots	e3 waren Marine= referveoffiziere
Rapitäne	65	46	14	3
Steuerleute	263	182	136	36
Arzte und Zahlmeifter	161	22	28	4
Maschinen	319	124	110	4
Decksleute	1641	522	480	_
Maschinenpersonal	2334	265	358	_
Übriges Personal	2965	314	479	
Zusammen	7748	1475	1605	47

Nach dem Allerhöchsten Erlaß vom 1. Mai 1896 haben die Führer Deutscher Seehandelsschiffe, so lange sie Offiziere des Beurlaubtenstandes der Marine sind oder wenn sie srüher Seeossiziere der Marine gewesen und mit der Erlaubnis zum Tragen der Unisorm verabschiedet worden sind, das Recht, das Eiserne Kreuz auf der Deutschen Handelsstagge ihres Schiffs zu sühren. Nach dem neueren Erlaß vom 7. Februar 1903 ist das Recht abhängig vom Erwerb eines Flaggenscheins und gilt nur sür ein bestimmtes Schiff, "dessen äußere Erscheinung mit der Bedeutung der Flagge im Einklang steht". Der Flaggenschein kann allen Marines offizieren des Beurlaubtenstandes verliehen werden, die nach Ablauf der gesetlichen Zeit aus dem Beurlaubtenverhältnis entlassen sind.

Die Bestimmung wird, was wohl auch ihr Zweck ist, zur Folge haben, daß die Reedereien ihren Seeosstizieren der Reserve eher Urlaub erteilen, wenn sie zu militärischen Dienstleistungen eingezogen werden. Es läßt sich nicht leugnen, daß mit solchen Beurlaubungen namentlich sür kleine Reedereien starke Unbequemlichkeiten verbunden sind. Die Maßregel kann in künstigen Jahren für manche tüchtige Ofsiziere, die ohne ihr Verschulden (z. B. weil sie keinen Urlaub bekommen haben) nicht die erforderliche Zeit in der Reserve bleiben konnten, zu einer großen härte werden. Zur Zeit ist die Zahl der zur Führung der Flagge berechtigten Kapitäne noch gering.

## Organisation der Seeleute.

Bei der großen Zahl der auf deutschen Schiffen vorhandenen Schiffsleute und bei dem Umftande, daß die häufigen Arbeitspaufen in den bafen die gemeinsame Berftandigung erleichtern, ift es auffällig, daß fich erft fehr spät eine Organisation der Seeleute entwidelt hat. Die Erklärung wird darin zu suchen sein, daß während der vorherrschenden Segelschiffahrt verhältnismäßig gunftige Buftande fowohl in wirtschaftlicher wie in sozialer hinficht borhanden waren. Was die wirtschaftlichen Zuftände anlangt, jo waren allerdings die Heuern wesentlich niedriger als jest, auch die Roft darf fich mit der jezigen nicht vergleichen. Allein biefe Übelftande wurden weniger empfunden, weil die gefamte Lebenshaltung in den Ruftengebieten niedriger war und weil die meist vom Lande stammenden und bort sekhaften Schiffsleute nicht in demfelben Mage auf das Verzehren ihrer Ersparnisse in den hafenstädten angewiesen waren, wie es jett ber Fall ift. Der wegen ber langen Dauer der Segelichiffreisen oft beträchtliche Barverdienst gewährte bem Schiffsmann, in Berbindung mit ber von der Familie bewirtschafteten Stelle, eine austommliche Erifteng. Das harte Leben an Bord empfand man als etwas Unabanderliches, ba es auch auf ben Schiffen frember nationen, die man genügend auf der Reise kennen lernte, damit nicht anders bestellt war. Die internationale Konkurreng hatte zu einer gleichmäßigen Entwicklung der heuern in auffteigender Richtung geführt. Unter ihrem Drucke und wegen der das Angebot übersteigenden Rachfrage nach Arbeitskräften war auch ohne Organisation, ähnlich wie bei ben Dienstboten, eine fühlbare Befferung eingetreten. Wie ichon früher bemertt, tann von den auf dem Weltmarkte konkurrierenden seefahrenden Nationen feine auf die Dauer

Schriften CIV 1. Seefchiffahrt III 1.

498 Böhmert.

in ihren Arbeitsbedingungen wesentlich hinter den auf der englischen Sandelsflotte herrschenden zurückleiben 1.

Auch die fogialen Berhältniffe maren auf den Segelschiffen trot bes rauben Tons und der oft barbarischen Sandhabung ber Disziplin gunftig. Die Offiziere gehörten bemfelben Bolkstum und häufig auch benfelben Bevolkerungsschichten an wie die Schiffsleute und ftanden ihrem Empfinden näher. Bon diefen wieder faben alle tuchtigen Elemente die Moglichkeit vor fich, die höheren Stufen ebenfalls einmal zu erklimmen. Die Notwendigkeit einer überlegenen Autorität leuchtete bei der Ratur des Schiffahrtsbetriebs jedem ein. Bor allem barf auch das pinchologische Moment nicht bergeffen werden, das in der Freude an der eigenen Leiftungsfähigfeit und an dem Erfolge ber eigenen Arbeit gegeben ift. Ebenso wie der Landmann muß auch der Schiffsmann eine Fulle von Renntniffen und Kähigkeiten haben, von denen fich der an mechanische und einseitige Arbeitsleiftung gewöhnte Industriearbeiter trop feiner größeren geiftigen Beweglichkeit keinen Begriff machen fann. Renntniffe in schwierigen Lagen, wie etwa beim Steuern am Winde erproben und ihren unmittelbaren Erfolg beobachten zu können, verleiht bem Schiffsmann eine Berufsfreudigkeit, wie fie taum in einem anderen Berufe gefunden werden fann.

In diefen gunftigen Buftanden trat mit der allmählichen Berdrangung des Segelschiffs durch das Dampfschiff eine Underung ein. Die Natur der Arbeitsleiftung änderte fich. Der Matroje verlor das Gefühl, daß die Bewegung des Schiffes das Ergebnis feiner Arbeit fei, an Stelle der Segelmanöver, die eine genaue Renntnis von Wind und Wellen vorausfetten, traten But= und Reinigungsarbeiten. Das fogiale Leben an Bord wurde anders und weniger erfreulich. Auf den Riefendampfern ift der Schiffsmann nur ein unbedeutendes Blied bes Gesamtmechanismus. Auch die Möglichkeit des Aufsteigens ju den Offizierschargen murde geringer. In den Ruftengebieten der Nordsec mehrte fich die Gelegenheit zu nutbringender Bermendung der überschüffigen Arbeitsfrafte in der Induftrie, wo die Lebenshaltung der arbeitenden Bevölkerung in weit höherem Mage als die Heuer des Schiffsmanns ftieg. So mandte fich die ländliche Bevölkerung in Maffe ber Industrie zu und die Berbindung zwischen Landwirtschaft und Schiffahrt wurde feltener. Die Entwicklung des Dampfichiffsverkehrs zwang ben Schiffsmann immer mehr, fich in den Safen-

Die Lohnverhältnisse im Oftsegebiet waren allerdings wesentlich dahinter zurückgeblieben. Hier hat daher auch die Organisation der Sceleute (namentlich in Stettin) verhältnismäßig die größten Erfolge erzielt.

städten längere Zeit aufzuhalten, um keine günstige Gelegenheit zur Berwertung seiner Arbeitskraft zu versäumen. Dort wurde er in den Herbergen oft das Opfer einer schamlosen Ausbeutung. Vor allem aber hielt mit dem Maschinenpersonal eine Mannschaftskategorie ihren Einzug in die Seeschiffahrt, die nicht nur dem Empfinden der Arbeitermassen des Binnenlandes näher stand, sondern bei der auch die Natur der Arbeitszleistung das Entstehen einer sozialdemokratischen und kapitalfeindlichen Stimmung begünstigte.

Die ersten Organisationsbestrebungen 1 geben in Bremerhaven bis zum Jahre 1888 zurück. Damals wurde dort ein Unterstützungsverein der Beiger und Kohlenzieher gegründet. Leiter waren Bremerhavener Ausruftungshändler und Sandwerter. Die Entwidlung geriet aber ins Stoden, angeblich, weil ben Leitern die Erlaubnis, die Schiffe ju betreten, entzogen wurde. Im Jahre 1891 wurde barauf ein neuer Berein der Heizer und Kohlenzieher gegründet, der rasch festen Ruß faßte. Auch hier scheinen keine aktiven Seeleute an der Spike gewesen zu sein. Einer ber Sauptführer, ein früherer Beiger Namens Steinert, wurde im Jahre 1896 als läftiger Ausländer (er mar Ofterreicher) ausgewiesen, worauf der Gaftwirt Schmalfeldt in Bremerhaven die Leitung übernahm. Diefer beteiligte sich auch im Auftrage des Bereins an dem ersten Deutschen Seemannskongreß in Hamburg (15. bis 18. Nob. 1897). Um 1. Februar 1898 trat ber Berein dem gegrundeten "Seemannsverband in Deutschland" als Mitgliedichaft Bremerhaven bei. Bor turgem ift Berr Schmalfeldt von der Leitung gurudgetreten, an feine Stelle trat Berr Drefcher, früherer Beiger, jest Inhaber einer Gaft- und Schankwirtschaft.

Eine Sondergründung des Verbandes war die "Abteilung Stewards" in Bremerhaven. Diese Abteilung ist jedoch nach dreijährigem Bestehen im Ansang dieses Jahres (1903) in der Mitgliedschaft Bremerhaven ausgegangen. Vermutlich hat sie den Erwartungen nicht entsprochen.

Bur Zeit gehören ber Mitgliedschaft Bremerhaven nach Angabe bes Borsitzenden etwa 700 zahlende Mitglieder an, worunter etwa 200 Steswards, die von der "Abteilung Stewards" übernommen sind. Die Mitsglieder sind zum größten Teil Heizer und Kohlenzieher, doch sind auch Matrosen, Auswärter, Zimmerleute zc. im Berbande, wenn auch in gestingerer Zahl. Als Mitglieder eingetragen sind etwa noch 400 weitere Seeleute, die aber mit ihren Beiträgen im Kückstande waren.

Die folgenden Angaben über die Geschichte der Organisation beruhen lediglich auf der Darstellung der Organisationsleiter. Anderes Material stand mir nicht zur Berfügung.

500 Böhmert.

In Bremen (Stadt) wurde im Jahre 1895 ein Berein der Heizer und Kohlenzieher gegründet, der aber feine Erfolge aufzuweisen hatte. Der im Jahre 1897 gegründete, auch Decksleute umfassende "Seemannsverein" ging am 1. Februar 1898 als Mitgliedschaft Bremen in dem "Seemannsverband in Deutschland" auf. Zahlende Mitglieder waren am 1. Januar 1903 etwa 160 vorhanden. Als Mitgliederzahl früherer Jahre wurde mir angegeben:

1898	<b>200</b>	<b>1</b> 900	${\bf 145}$	1902	<b>1</b> 60
1899	170	1901	145	1903	160

Die Steigerung im Jahre 1898 beruht auscheinend auf der gesichickten und strupellosen Agitation des früheren Leiters Kohle. Dieser, ein ehemaliger Kausmann, entpuppte sich jedoch bald als wenig geeignete und in sittlicher Beziehung zweiselhafte Persönlichseit. Er wurde daher im Jahre 1900 abgesetzt. An seiner Stelle übernahm Herr Gärtner, früherer Heizer, die Leitung. Gärtner betrieb eine Zeitlang ein Zigarrensund Ausrüstungsgeschäft, gab es jedoch auf, anscheinend, weil der erhosste Ersolg ausblieb.

Der Borsigende der Mitgliedschaft in Bremerhaven, sowie der Kassierer verwaltet sein Amt als Ehrenamt ohne jede Bergütung; nur die für die Ausstellung der Jahresrechnung auszuwendenden Kosten werden ersett. Dagegen ist der Borsigende der Bremer Mitgliedschaft Angestellter des Seemannsverbandes und bezieht sür seine Tätigkeit, wenn ich recht berichtet bin, das sehr geringsügige Jahresgehalt von 720 Mt., so daß er noch auf anderweite Berwertung seiner Arbeitskraft angewiesen ist.

In beiden Mitgliedschaften bestehen die Borstandsmitglieder durchweg aus Gastwirten oder Ausrüstungshändlern, wenigstens wurde mir
fein aktiver Seemann als Borstandsmitglied genannt. Die Mitgliedschaft
ist auch sonst nicht auf Schiffsleute beschränkt. Wie ich von anderer
Seite ersuhr, ist ein großer Teil der Gastwirte, Ausrüstungshändler und
der sur Seeleute arbeitenden Handwerker im Geschäftsinteresse dem Berbande beigetreten. Wieviele Personen dieser Art in Frage kommen, ist
mir nicht befannt. Umgekehrt gehören auch manche aktive Seeleute
anderen Gewerkschaften an, so namentlich dem "Verband der Hasenarbeiter und verwandter Berussgenossen", der eine Mitgliedschaft in
Bremen und Bremerhaven besitzt und den "Verband der Werstarbeiter"
in Bremerhaven. Bei letzterem Verbande kommen namentlich Zimmerleute in Betracht.

Der Beitrag jum Seemannsverband beträgt monatlich 1 Mt., wozu noch in Bremischen Gafen 10 Pfg. monatlich als Beisteuer für das

Arbeitersekretariat in Bremen kommen. Natürlicherweise verursachen die langen Reisen der Schiffsleute große Schwierigkeiten in der Kassensührung. Stundungen müssen in erheblichem Maße gewährt werden. Das Organ des Seemannsverbandes ist der ursprünglich einmal, dann zweimal monatslich, jest vierzehntägig in Zeitungsform erscheinende "Seemann", der in Hamburg herausgegeben wird. Der "Seemann" geht allen Mitgliedern des Verbandes gratis zu und bildet neben dem "Seemannskalender" das wichtigste Agitationsmittel. Nach meinen Erkundigungen wird er auch von den nicht organisierten Seeleuten viel gelesen.

Die Fortschritte des Verbandes scheinen in den Weserhäfen mahrend der letten Jahre nicht besonders groß gewesen zu sein, obgleich die erfolg= reiche Lohnbewegung im Jahre 1901 hauptfächlich von ihm ausging. Bei einzelnen Rategorien ber Schiffsbevölkerung hat er noch fehr wenig oder gar keinen Jug gefaßt. Dazu find bor allem die in der Hochfeefischerei beschäftigten Arbeiter zu rechnen. Ferner die eigentlichen Decksleute sowie die Stewards und Röche ber kleineren Secfahrzeuge. Seine Hauptverbreitung hat der Verband unter dem Maschinenpersonal, wo er nicht nur die eifrigften, fondern auch die intelligentesten und meist auch in der sozialdemotratischen Bewegung des Binnenlandes mehr oder weniger bewanderten Bertreter hat. Bu den Decksleuten gehört nach den mir mitgeteilten Schätzungen ber vierte Teil, ber Berbandsmitglieber, eher noch weniger. Das find etwa 150-200 Mann, alfo kaum der zwanzigste Teil der gesamten Decksmannschaft der Weserslotte. Von den Beigern und Kohlenziehern durfte dagegen reichlich der vierte Teil organisiert fein. Die in der Umgegend von Bremerhaven (im Lande Burften zc.) feghaften Feuerleute icheinen bem Berbande fern gu fteben. Wenn der Verband, obgleich er bisher noch nicht offen von den Reedern bekämpft worden ist, so geringfügige Fortschritte gemacht hat, so scheint mir bas hauptfächlich in folgenden Urfachen feinen Brund gu haben:

Zunächst ist es dem Berbande noch nicht gelungen, den Gegensah, der zwischen den einzelnen Kategorien der Schiffsleute besteht, zu übersbrücken. Namentlich besteht ein solcher Gegensah zwischen den Deckseleuten und den Feuerleuten. Der Matrose, der die regelrechte seesmännische Lausbahn hinter sich und die Möglichkeit, zum Ofsizier aufzussteigen, vor sich hat, sieht vielsach mit einer Art von Berachtung auf die Feuerleute herab, die aus den mannigsachsten Berusen und Vaterländern zusammengewürselt sind. Er fühlt sich an Land gern als Gentleman und hat dafür, daß er nun mit einemmal ein Proletarier sein soll, kein Berständnis. Demgegenüber erblickt der meist geistig bewegtere,

502 Böhmert.

auch beffer bezahlte Feuermann in dem Matrofen den Rudftandigen, noch nicht jum Berftandnis des Rlaffentampfs Gelangten. Er halt auch feine eigene Arbeit, welche die Fortbewegung des Schiffs bewirkt, für die wichtigere, eine Ansicht, worin er auch durch die beffere Bezahlung der Majdiniften gegenüber ben Steuerleuten beftartt wird. Das Berhaltnis der beiden Kategorien zueinander ift also fehr fühl. Un Land, wie an Bord des Schiffs gehen fie einander aus dem Wege und es ist daber auch kein Wunder, wenn fie im Berbande nicht recht zusammenkommen wollen. Dennoch ware es nach meiner Bcobachtung verfehlt, in ben Matrofen Gegner des Berbandes zu feben. Alle von mir vernommenen Matrofen, auch die nicht organisierten, zeigten für die Bestrebungen bes Berbandes reges Intereffe und betonten, daß fie feine Erifteng für außerordentlich wichtig hielten. Sie hatten auch jumeist ben "Seemann" gelesen und waren mit den wichtigsten dort erhobenen Beschwerden befannt 1. Es war also weniger ihre Ansicht über die 3wecke und Ziele des Berbands, die fie vom Beitritt abhielt, als die mehr oder weniger bewußte Abneigung gegen die darin völlig dominierenden Feuerleute.

Kerner mag auch die Art der Agitation, wie sie im "Seemann" betrieben wird, manchem nicht gang schmadhaft sein. Niemand wird es ber Leitung des Berbands verübeln, wenn fie Mifftande des Seemannslebens offen zur Sprache bringt, barin beruht vielmehr eine ber wichtigften Aufgaben jeder Organisation. In einigen Fällen haben auch die Rachrichten über Mighandlungen, schlechte Roft, schlechte Unterfunftsräume ac., bie in ber "Leibenschronit ber Seeleute" enthalten find, jum Abftellen von Migständen geführt. Auch daß das übrige Publifum, dem die Berhältniffe auf den Schiffen meift fremd find, mit den Beschwerben der Seeleute bekannt wird, ift zu begrußen. Die Nachrichten ber "Leibenschronit" scheinen im allgemeinen zutreffend gewesen zu sein, soweit Tatfachen in Betracht tommen. Mir ift nur von einem Falle strafrechtlichen Ginichreitens gegen ben Berausgeber berichtet worden, mahrend boch jebe Notig, die durchweg mit Nennung des Schiffs erfolgt, die Sandhabe jum Ginschreiten wegen Berleumdung bieten murbe, wenn fie unwahr ware. Freilich werden in der Leidenschronit auch zahlreiche Fälle aufgeführt, bei benen man fich ber Überzeugung nicht verschließen fann, daß neben einem richtigen Kern auch ftarte Übertreibungen vorliegen.

¹ Für den vom Verbande geforderten "Schiffsrat", eine Art Arbeiterausschuß auf dem Schiff, und für den "Obmann" habe ich allerdings nirgends Verständnis oder Interesse gefunden. Keiner wußte mir zu sagen, wie er sich eine solche Einsrichtung denke.

daß der Betroffene felbst die Sauptschuld an feiner Behandlung hatte ober daß es fich um Unannehmlichkeiten handelt, benen die Schiffsleitung nicht abhelfen konnte. Dagegen mochte man den übrigen Artikeln des "Seemanns" häufig etwas mehr Sachlichkeit und Gerechtigkeit wünschen. Wenn die Seemannsmiffion als "Maitreffe des Reedertums", die Reeder als "Raben, die auf das Aas niedersteigen", als "Bamppre" 2c. be= zeichnet werden, fo find das Geschmacklofigkeiten, die auch in der hige bes Rampfes beffer unterblieben. Doch wird man es hier den Leitern bes Seemannsverbandes einigermagen ju gute halten konnen, daß fie auch von der den Unternehmern nahestehenden Preffe in oft nicht gerade gemählten Worten angegriffen werden. Reben Diefen Beichmacklofigkeiten fommen aber auch Augerungen bor, bei benen es fchwer fällt, an die Aufrichtigkeit der Berfaffer ju glauben. Go wird jedes verlorene Schiff turzweg zu einem Opfer brutaler kapitalistischer Profitgier, welche die Mannichaft womöglich absichtlich in den sicheren Tod fendet, um die Berficherungsgelder einzuheimfen, jeder Unfall ift die Folge derfelben Rudfichtslofigteit, welche die Rosten scheut, die mit der Anschaffung befferer Einrichtungen verbunden find, jeder Ertrunkene wird zu einem ftummen Beugen bes brutalen Unterbruckungsspftems, bas ihn gur Bergweiflung und zum Selbstmord getrieben hat. Der neuen Seemannsordnung, die zwar nicht alle Wünsche der Seeleute erfüllt hat, aber doch gerade in den wichtigsten Bunkten schwerwiegende Berbesserungen ihrer Lage mit fich bringt, wird ebenfo wie den Berficherungsgeseten jeder Wert abgesprochen ober wenigstens nur ein "minimaler" Wert zuerkannt. Als - allerdings zuerft aus Reederfreifen - ber Antrag geftellt wurde, den § 52 Abi. 2 Rr. 2 der neuen Seemannsordnung zu ändern, in dem für die Gehaltserhöhung des Leichtmatrosen auf längeren Reisen der Beginn des zweiten (ftatt britten) Jahres festgefest mar, erschien im "Seemann" ein julminanter Artikel gegen diese kapitaliftische Unerfattlichkeit, obwohl fich jeder Unbefangene fagen mußte, daß es fich hier um ein Redaktionsversehen im Gesetz handle. Solche übertreibungen schießen über bas Biel hinaus und fonnen nur schaden. Ich barf aus eigener Erfahrung bemerten, daß ich nach ber Lekture des "Seemann" die Anficht gewonnen hatte, Mighandlungen der Untergebenen gehörten auf ben Schiffen gemiffermagen jum täglichen Brot. Daher war ich nicht wenig erstaunt, als mir von ben vernommenen Seeleuten, wie bereits oben S. 455 ermähnt, keiner einen Fall von Mighandlung durch einen Borgesetten auf einem Dampfschiffe mitteilen konnte. bas ein Zufall fein, deutet aber boch wohl barauf hin, daß es bamit

504 Böhmert.

im ganzen nicht so schlimm ift. Im Interesse ber Sache wäre es meines Erachtens besser, wenn die unzweiselhaft vorkommenden Fälle von Mißshandlung, von schlechter Kost, von ungenügenden Unterkunstsräumen, serner die Fälle engherziger Behandlung in Bezug auf Lohn und Entschädigung, die Fälle, in denen durch Fahrlässigsteit des Reeders oder Schiffsleiters Unsälle oder gar Schiffsverluste verschuldet sind, mit Ernst und Gründlichkeit zur Sprache gebracht würden. Niemand hat ein Interesse daran, daß solche Fälle ungerügt bleiben und sowohl die Beshörden wie die Versicherungsgesellschaften und die Reeder werden es nur begrüßen können, wenn ihnen die geeigneten Handhaben zur Beseitigung von Mißständen geboten werden. Auch bei den Schiffsleuten versehlt nach meiner Beobachtung diese Maßlosigkeit ihren Zweck und ich schreibe, wie bereits bemerkt, diesem Umstande einen Teil des Mißersolgs des Verbandes zu¹.

Auch die Tatsache, daß die Vorstandsmitglieder des Berbandes, wenigstens in den mir bekannten Weferhafen, durchweg Gastwirte oder

¹ Es darf in diefem Zusammenhange nicht verschwiegen werden, daß dem Berbande in den letten Jahren auch von seiten feiner Gegner ergiebiger Agitationsftoff geliefert worden ift. Go tann man es nur auf bas tieffte bedauern, bag bie unbegreifliche, in der Preffe viel besprochene Außerung eines Elsflether Reeders ("Leider ift die Mannschaft gerettet") gefallen ift. Allerdings behauptete ber Autor, bag es fich nur um ein Versehen gehandelt habe. Der Zusammenhang, in dem der betreffende Sat steht, macht aber eine solche milde Deutung fast zur Unmöglichkeit. Auch eine etwas burschitose Außerung des früheren Hamburger Borsitzenden der Seeberufsgenoffenichaft, der eine allerdings ziemlich unerhebliche Unfallverhütungsvorschrift als Deforationsstud ("mundus vult decipi") eingeführt wissen wollte, hat viel bojes Blut gemacht. Enblich mag hier als ein Beifpiel für viele bas Glaborat eines unberufenen Berteibigers ber Reeberintereffen gitiert werben, bas fich in Rr. 61 ber Allg. Schiff. 3tg. Jahrg. 1901 befindet. Es heißt ba: "Das am meiften autofratifch regierte, aber auch bas "geordnetfte Staatswefen", in beffen Betriebe jedes Mitglied ein ganger Mann fein muß und feine Pflicht unweigerlich zu erfüllen hat . . . ift das Seefchiff! In diesem Staat ist keineswegs der Mensch gleich und namentlich auch nicht gleich an materiellen und pekuniären Ginnahmen. In biefem Staat gibt es auch keine Drückebergerei von übernommener Arbeit, es blüht die Attordarbeit in ausgesprochener Weise, und Faulenzerei wird, wenn fie benn gar nicht anders weichen will, ichlimmftenfalls, wie jest ber beliebte Ausbruck lautet in ber Manier bes bunteln Mittelalters, nämlich mit bem fehr wirksamen und unter Umftanden höchft nuplichen und empfehlenswerten Tauende fehr prattifch befeitigt." Weiter heißt es in biefem Baneghritus auf ben Schiffsftaat: "Armut, druckende Armut, gibt es nicht, Arbeitelofigfeit, Obbachlofigfeit ift nicht vorhanden, Rahrungs= forgen fehlen. Der Gehorfam ift ein unbedingter, Die Strafen auf Ungehorsam find fehr ftrenge, und — ein Barlament ift nicht vorhanden." Man meint den seligen Stahl zu hören.

Ausruftungshändler find, wirft auf manche Seeleute abichreckend. Selbitverständlich bin ich weit davon entfernt, an dem guten Willen der meisten diefer Leiter zu zweifeln. Im Gegenteil habe ich von allen, mit denen ich in perfonliche Berührung tam, die Überzeugung gewonnen, daß fie ihre Tätigkeit für den Berband mit dem in Arbeiterkreisen so häufigen Ibealismus betreiben. Die große Menge ber dem Berband angehörigen Schlafbafen, Ausruftungshändler und handwerker ift ihm aber ichwerlich aus idealen, sondern aus fehr realen Gründen beigetreten und gerade diefe Clemente muffen mit der Zeit schon deshalb einen überwiegenden Ginfluß gewinnen, weil fie bei allen Berfammlungen gegenüber den ftark fluktuierenden Seeleuten den festen Rern bilden. wirtschaftlichen Intereffen ber Seeleute den Geschäftsintereffen diefer Berfonen zuwiderlaufen, murbe ichon in dem Abichnitt "Anheuerungen" aus-Dafür hat auch ber Seemann ein burch vielfache schmerzliche Erfahrung erworbenes Berftandnis und bei manchen der bon mir bernommenen Schiffsleute tam biefes Migtrauen zum unverholenen Ausdruck. Allerdings können die Leiter des Berbandes, soweit fie nicht im Sauptamte angestellt und damit der Rotwendigkeit des Schiffsdienstes enthoben find, feine aktiven Seeleute fein. Abgefehen bavon, daß das Miftrauen gegenüber Magregelungen, wie jungst einige bedauernswerte Borgange in Bremerhaven gezeigt haben, nicht unberechtigt ift, macht es der Beruf bem Seemann unmöglich, fo verantwortliche und zeitraubende Geschäfte, wie die Raffenführung eines großen Berbandes, ju übernehmen. Berfonen, die an Land eine unabhängige Stellung haben, find baher für die Leitung des Berbandes unentbehrlich und da liegt allerdings der Gedanke nabe, die Schlasbafen, die meift früher gefahren haben und die Berhältniffe an Bord fennen, ju bevorzugen. Auf die gablreichen übrigen am Lande beschäftigten und von dem Berdienst der Seeleute lebenden Beronen trifft jedoch diefe Erwägung nicht gu. Ihr Austritt aus bem Berband könnte seiner Entwicklung nur förderlich fein.

Als weiteren Grund für die ungünftige Entwicklung des Verbandes in den letzten Jahren möchte ich ferner noch hervorheben, daß die Höhe des Beitrags, zumal nach einer längeren Reise, für manche Schiffsleute abschreckend wirkt. Sie haben vom Verbande keinen realen Vorteil geshabt, vielleicht noch nicht einmal den "Seemann" erhalten und sollen nun auf einmal den Betrag für mehrere Monate, vielleicht Jahre, nachsahlen. Das veranlaßte sie zu Vergleichen zwischen dem Nutzen des Verbandes und den Opfern, die sie dafür bringen müssen. Überhaupt liegt in dem Umstand, daß der Verband wenig greifbare Vorteile bietet, eine

506 Böhmert.

große Schwierigkeit für seine Ausbreitung. Unterstützungskassen, Bersammlungshäuser, Lesehallen usw. hat er nicht begründet. Sein Hauptzweck scheint die Sammlung eines Streitsonds zu sein, der aber bei den großen Massen von Seeleuten, um die es sich in den Welthäsen handelt und bei der Möglichkeit der Heranziehung von Ausländern bei einem allgemeinen Streit niemals weit reichen würde. Jetzt beträgt der Streitsonds etwa 40 000 Mt. Vielleicht ist das Vestreben, beim Mangel an anderer Betätigung nun wenigstens in der Agitation etwas möglichst überraschendes und Sensationelles zu bieten, in erster Linie sür den dabei herrschenden Ton verantwortlich zu machen. Übrigens möchte ich hervorsheben, daß die Redaktion des "Seemann" sich neuerdings einer maße volleren Polemit besteißigt. Der Rückgang der Mitgliederzahl im letzten Jahre wird endlich den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen zuzusschreiben sein, die sich auch in der Beschäftigung der Seeleute zu erstennen gab.

Alle Bedenken, die hiernach gegen die Tätigkeit des Verbandes zu erheben sind, können jedoch meine Überzeugung von der Wichtigkeit, ja Notwendigkeit einer Organisation der Seeleute nicht erschüttern. Und da der Seemannsverband augenblicklich die einzige lebensfähige Organissation ist, so würde ich sür die Seeleute keinen Vorteil darin sehen, wenn er verschwände. Allerdings ist eine sortschreitende Entwicklung von innen heraus erforderlich, wenn der Verband mehr leisten will als uns sruchtbare Verhehung.

Die wichtigste Ausgabe bes Berbandes möchte ich neben der selbstverständlichen Ginwirkung auf möglichst günstige Arbeitsbedingungen darin
sehen, den eigentlichen Kredsschäden des Seemannslebens, dem Logiswesen
und dem Trunk entgegenzutreten. Beides hängt nahe miteinander zusammen. Gerade hier steht aber der Umstand, daß die Verbandsleiter
selbst zum größten Teil Gastwirte sind, einer gründlichen Resorm entgegen. Wenn Wirtschasten angegriffen werden, so sind es neuerdings
hauptsächlich die Seemannsheime, obgleich gerade sie dem Unwesen vieler
Hauptsachlich die Seemannsheime, obgleich gerade sie dem Unwesen vieler
Hauptsachlich die Seemannsheime, obgleich gerade sie dem Unwesen vieler
hafenkneipen durch ihre bloße Existenz am wirksamsten entgegenarbeiten
und vermöge ihrer günstigen sinanziellen Verhältnisse wichtige Resormen,
wie die Beseitigung des Trinkzwangs, anbahnen können.

Auch die Bestrebungen gegen die Trunksucht sind ins Stocken geraten. Noch vor drei Jahren suchte der berzeitige zweite Borsitzende des Berzbandes, der selbst ein überzeugter Abstinent ist (der srühere Kapitan Störmer), eine Bewegung für völlige Enthaltsamkeit unter den Seeleuten ins Leben zu rusen. Nach einem Bericht im "Seemann" saste eine

größere Versammlung mit allen gegen 8 Stimmen folgenden Beschluß: "Die am 18. Juli 1900 in ber Kontordia in hamburg versammelten Seeleute find mit dem Referenten darin einverftanden, daß der Genug von Alkohol in jeglicher Form schädlich und deshalb auf Enthaltsamkeit von diesem Gift in erster Linie von seiten fämtlicher Arbeiterorganisationen möglichst hinzuwirken ift." Nachdem dann noch einige Schritte in diefer Hinsicht empsohlen worden find, heißt es am Schluß: "Auch ist seitens der Organisation die Ginrichtung einer Lesehalle in Erwägung ju gieben." Sowohl von der Enthaltsamkeitsbewegung, wie von der Lesehalle habe ich in den fpateren Rummern bes "Seemann" nichts wieder gelefen, obgleich es fich dabei um zwei Gedanken von der größten Tragweite handelt, bei deren Ausführung bas Übel an ber Burgel angegriffen wurde. Auch die Nachteile des Notenspftems konnten von der Organis sation wirksam bekämpft werben, wenn man eigene Lager errichtete, in benen aute Waren preiswert abgegeben und Noten bagegen in Empfang genommen würden. Der Gedante liegt namentlich für Samburg nabe. wo auf der einen Seite das Notenwesen in hochfter Blute fteht und wo auf der anderen die Großeinkaufsgesellschaft fich in fo großartiger Beife entwickelt hat. Aber auch bier ift man über allgemeine Erwägungen nicht hinausgekommen. Auch gegen die Leichtfertigkeit in der Auffaffung jerueller Dinge und in ber wirtfamen Betampfung ber feruellen Erfrankungen geschieht recht wenig. Der Unfiedlung in den ländlichen Diftriften, die, wie die Dinge liegen, allein im ftande ift, größeren Maffen von Schiffsleuten die Möglichkeit zur Unterhaltung einer Familie zu bieten und fie daburch vor ben gefährlichen Wirkungen ber periodischen Urbeitslofigfeit und des Rneipenlebens in den Safenstädten zu bewahren. fteben die Leiter des Berbandes teilnahmlos, ja feindlich gegenüber, weil diese Schiffsleute anscheinend für die Organisation kein Interesse haben. Und doch find gerade diefe Elemente die von den Reedern unabhängigsten und fie murben vermutlich fehr bald Interesse für die Organisation gewinnen, wenn sie nicht in einem gewissen naturlichen Begenfage ju ben Baftwirten ber Bafenftabte ftanben.

In allen diesen Punkten entspricht die teils aktive, teils passive Stellung des Berbandes wohl dem Standpunkte der Gastwirte, sie entspricht aber nach meiner Überzeugung nicht dem wahren Interesse der Seeleute. Der Berband sände hier ein reiches Feld nuthringender Tätigkeit, auf dem man ihm nur die Mitwirkung der großen Masse der Seeleute und gute Ersolge wünschen kann.

# Die Ostseehäsen Flensburg, Kiel, Lübeck.

Don

Professor Dr. Ferdinand Cönnies,
Entin.

# Vorbemerkungen über die Methode1.

Die gegenwärtige Untersuchung hat sich folgender Hispamittel bedient, die, so scheint es, bei jeder derartigen Erforschung der sozialen Lage von Arbeitern zur Berfügung stehen und gebraucht werden müssen, wenn die Untersuchung der amtlichen Machtmittel entbehrt und auch nicht annähernder Weise mit demjenigen öffentlichen oder privaten Geldauswande geführt werden kann, den die statistische Wethode, die allein ein volles und getreues Bild sozialer Zustände zu geben vermag, erfordern würde. Indessen lasse ich dahin gestellt bleiben, ob das hier gegebene Berzeichnis von Hilfsemitteln irgend welche Bedeutung in Unspruch nehmen kann; zunächst bedeutet es nur, daß sie bei dieser anliegenden Untersuchung wirklich angewandt worden sind; ich habe aber für richtig gehalten, ihnen einen allgemeinen Ausdruck zu geben, um dadurch zugleich ein Urteil über ihren relativen Wert zu begründen.

- 1. Umtliche Mitteilungen (A). Diese beziehen sich im vorliegenden Falle nur auf einige äußere Daten, die von den Seemannsämtern herrühren und, soweit sie gehen, für hinlänglich sicher gelten bürfen.
- 2. Aussagen der Unternehmer und ihrer Bertretungen (U). Die zuverlässigsten Angaben dieser Art sind von den Handelskammern zu gewinnen, und ich habe von den Handelskammern zu Flensburg, Kiel und Lübeck solche

¹ Folgende find die im Texte gebrauchten Abkurzungen:

⁽A) = Umtliche Mitteilungen.

⁽U) = Mitteilungen und Urteile ber Unternehmer.

⁽M) = ebenfolche ber Räpitane u. f. w.

⁽S) = ebenfolche anderer fachverftanbiger Perfonen.

S-V = Seemanneverband für Deutschland.

FRL = ausgefüllte Fragebogen der Mitgliedichaft Flensburg bes S-V.

FRC = ebenfolche der Zentrale des S-V.

⁽CO) = Auszüge aus Briefen von Mitgliedern bes S-V.

S-O = Seemanns-Ordnung.

Z.S. = Beitichrift "Der Seemann".

UVV = Unfallversicherungsvorschriften.

erhalten: birefte Bertreter ber Reeberintereffen haben babei ihre Mitwirkung nicht versagt. Indeffen betreffen auch diese Ungaben ber Natur ber Sache nach fast nur äußere Berhältnisse, bestimmte Tatsachen, die auf die Lage ber Arbeiter unzweifelhaften ober mahricheinlichen Ginfluß haben. Über biefe Lage felbst fich ein Urteil zu bilben, haben wenigstens die Unternehmer wenig Beranlassung und in der Regel, trot wohlwollender Gefinnungen, fehr wenig Neigung; vor allem aber wenig Gelegenheit, weil fie von ber Arbeiterklasse als solcher burch zu große soziale Entfernungen getrennt sind und nicht das Interesse des Forschers haben können, das am ehesten über biefe Klüfte eine Brude spannt. Sofern sie aber urteilen, so werben fie geneigt fein, die Lage ber ihnen unterstehenden Arbeiter für gut ober boch für befriedigend zu halten, Rlagen und Beschwerden als unmahr ober boch als aufgebauscht und übertrieben hinzustellen, die Unzufriedenheit als burch bezahlte Agitatoren ("gewissenlose Heter") künstlich wachgerufen zu bezeichnen. Indeffen muß hervorgehoben werden, daß diefe Tendenz in unferem Falle, mas Flensburg angeht, nicht in ihrer Schärfe hervortritt.

3. Aussagen der Meifter, Werkführer u. dal. d. i. der technischen Betriebsleiter (M): in Bezug auf die Schiffahrt also von Rapitanen, Steuer leuten, Maschinisten (ber erste Maschinist auf den Dampfschiffen wird all= gemein "ber Meister" genannt). Diese Bersonen stehen in sozialer wie in technischer Sinsicht zwischen ben Unternehmern und ben eigentlich sogenannten Arbeitern, in unserm Falle also zwischen ben Reedern und ben Seeleuten niederer Chargen, und werben fich ihrer fozialen Stellung nach regelmäßig bem "Mittelstande" zurechnen. Sie können baber in Bezug auf Intereffen, bie zwischen "Kapital und Arbeit" streitig sind, ein vermittelndes und durch gerechte Erwägungen bestimmtes, die Tatsachen gelten laffendes Urteil haben, um so mehr, da sie innerhalb bes Betriebes stehen und nicht, wie die fapitaliftischen Unternehmer, außerhalb feiner 1. Große Erwartungen burfen indeffen doch nicht von diefen Auskunften gehegt werden. Ihrer gangen intellektuellen Berfaffung und ben Anforderungen ihrer Berufstätigkeit gemäß sind diese Personen ganz und gar praktisch, und ganz und gar nicht theoretisch gerichtet; wenn sie aber urteilen, so werden sie allzu leicht in den Fehler jedes nicht wiffenschaftlich geschulten Urteils verfallen, den Kehler der haftigen und sich selbst nicht erkennenden Verallgemeinerung; das kritische

^{1 . . . &}quot;Oftmals hat der Reeder feine Uhnung von dem internen Schiffsdienst auf See und erhält erst Kenntnis, wenn durch Seeamtsverhandlungen solche Zustände klargelegt werden". Inspettor Kapitan Polis auf dem Nautischen Bereinstag 1903: Verhandlungen S. 48.

Urteilen ift auf jedem Gebiete eine - nicht leichte - Kunft, Die nach Regeln erlernt und methodisch geübt werden muß. Gleichwohl werden bie hier gemeinten Urteile, insofern als sie von unparteiischen und fachver= ftändigen Leuten herrühren, immer ein nicht geringes Gewicht haben, menn= gleich es auch dadurch vermindert wird, daß fie abhängige, in unserm Falle im Dienste ber Reebereien stehende Bersonen find, bie als folche gu fürchten pflegen, durch eine offene Aussprache, wenn diese ihren "Brotherren" miffiele, sich zu schaden. In wissenschaftlichem Interesse wird man baber vorziehen, folche Gemährsmänner, wenn fie außer Dienst sich befinden und doch diesem noch zeitlich so nahe stehen, daß ihr Urteil für gegenwärtige Buftanbe Gultigkeit in Anspruch nehmen barf, zu befragen; namentlich werden also solche Rapitane, die vor nicht langer Zeit in den Ruhestand getreten find, als glaubwürdige und jum Reben eher geneigte Beugen in Betracht kommen. Übrigens aber kann die unparteiische Zwischenstellung dieser ganzen Rategorie niemals vollkommen sein, die Wirklichkeit wird sehr starke Abweichungen bavon zeigen. Se höher die Charge, besto näher steht fie bem Unternehmer. Der Rapitan ift febr oft Befiter von Schiffsparten, also Mitreeder, er hatte bis vor einigen Jahren, an den Frachteinnahmen feine Tantieme; auch durch seine verantwortliche Stellung fühlt er fich verpflichtet, das Interesse der Reederei nach außen hin wahrzunehmen und in feinen Gefinnungen zu ihr zu halten. Die Korrespondentreeder ober Direktoren ber Gesellschaften find oft, Die Inspektoren ber Reebereien regel= mäßig ehemalige Rapitane. Das Bewußtsein, einer anderen Rlaffen= ichicht anzugehören, wird also bei bem Schiffsführer, ber fich nicht als Arbeiter fühlt, sondern als Beamter erscheint, nicht leicht aufkommen. Etwas eher wird dies bei den Steuerleuten der Fall fein: 3mar der erste ift tat= fächlich der Bize-Rapitan und hat Grund zu erwarten, daß ihm felber bald die Führung eines Schiffes anvertraut werde. Der zweite steht diesem Riele noch ferner; dagegen hat er seine Matrosenzeit noch nicht lange hinter sich, er wird zuweilen noch mit seinen ehemaligen Kameraden sympathisieren. Undererseits hat er sich meistens schon als Matrose von ber großen Menge biefer geschieden gefühlt; auch wird er in der Regel nicht lange als Matrofe auf einem Dampfichiffe bienen, ba er feine technische Ausbildung nur durch eine 3-4 jährige Dienstzeit auf Segelschiffen gewinnen konnte; da in Flensburg folche nicht mehr vorhanden find (im Oftfeegebiet überhaupt nur sehr wenige von Bedeutung), so mußte er von hamburg ober Bremen fahren, um die für das Steuermannseramen vorgeschriebene "Fahrzeit" ju erlangen. Jedenfalls find die Steuerleute an der Leitung des eigentlichen Schiffsbetriebes bireft beteiligt und ihrem Stande, baher auch ihrer Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1. 33

Denkungsart nach, bem Kapitan fehr nahe. Sie alle werden, auch wenn fie felber — wie es allerdings auch in Flensburg nicht gang felten ber Fall ift - Grund zur Unzufriedenheit mit ber Reederei zu haben glauben, sich wohl hüten, mit ber Mannschaft irgendwie gemeinsame Sache zu machen. MIS "Offiziere" — benen sie durch die neue S-O ausdrücklich beigezählt werden find ferner die Maschinisten an Bord ber Dampfer eine besondere Gruppe und können als kundige Zeugen für die Zuftande der Schiffsarbeiter herangezogen werden, namentlich soweit diese als Heizer und Trimmer ihnen unterstellt find. Sie haben mit ber Leitung bes Schiffes nichts zu tun; fie regulieren die dem Schiffe dienende motorische Rraft. Sie stehen dem Kapitan und daher auch dem Reeder ferner, sie werden eher ihre Angelegenheiten als verschieden von, und daher möglicherweise auch als entgegengesett benen ber Unternehmung begreifen. Manche haben "von ber Bife auf" gebient, b. h. find zuerst Trimmer, bann Beizer gewesen; folche kennen die Zustände bes Arbeiters, und zwar immer bes Dampfschiffsarbeiters, aus eigener Erfahrung; alle kennen überhaupt, ebenso wie die unteren "Feuerleute" selber. die Schiffsarbeit ausschließlich als Dampferbetrieb; dieser Umstand nähert ihre Anschauungen benen berjenigen Matrosen, die ebenso wie sie, auf Dampfschiffen groß geworden find, und diese bilben mehr und mehr die große Menge. — Daher, wenn Meinungen und Klagen ber Maschinisten mit benen ber Mannschaft zufammentreffen, so werben wir barin eine schwer wiegende Bestätigung dieser erblicken muffen; um so mehr, ba bie Maschinisten sonst eben so sehr wie Steuerleute und Rapitane oberhalb der Arbeiterklasse als Mittelstand sich behaupten wollen; auch wenn in Wirklichkeit ihr Dienst, wie es teilweise ber Fall ist, sich kaum von einer fauern und nur mäßig bezahlten Arbeit unterscheibet.

4. Neben technischen Betriebsleitern können zuweilen noch andere Sachverständige (S) befragt werden, d. i. Personen, die durch ihre Berufstätigkeit den Berhältnissen nahe stehen und sie zu beobachten fortwährende
Gelegenheit haben und Anregung empfangen. Ihr Standpunkt, ihre Anschauungen werden meistens mit denen der vorigen Kategorie sich berühren
oder zusammenfallen; jedoch können sie mindestens ebenso unbefangen sich
aussprechen, wie etwa im Ruhestand befindliche Meister (Kapitäne usw.),
zumal wenn sie nicht mit ihrem Namen dafür einstehen sollen. Gebunden
werden sie an die Unternehmer und deren Interessen noch weniger sein,
wenngleich ihre Sympathien schon dadurch, daß auch sie heftig gegen alles
"Sozialdemokratische", Aufreizung u. dergl., kurz gegen die Arbeiterbewegung,
reagieren, ihre natürliche Neigung nach jener Seite hin haben. Wenn aber
in diesem Berichte Mitteilungen und Ansichten gesunden werden, die sich

- auf (S) berufen, in einem Sinne, der den Interessen der Unternehmungen entgegen sein oder scheinen möchte, so wird doch jeder Versuch aussichtslos sein, bestimmte Aussagen auf bestimmte einzelne Personen, die so freundlich gewesen sind, sich mir gegenüber auszusprechen, zurückzuführen. Denn alle solche Aussprachen sind für mich nur Erkenntnisgründe gewesen für mein eigenes Urteil, das ich aber in diesen Fällen zunächst vorsichtigerweise dahin sasse, daß eben die Ansicht sachverständiger Leute so und so beschaffen sei, wenn auch die Form, in der ich diese Ansicht ausdrücke, meine eigene ist.
- 5. Die Hauptquelle für eine Untersuchung ber sozialen Lage einer bestimmten Gruppe oder Klasse von Menschen ist aber notwendigerweise Diefe Gruppe oder Klaffe felber. Wenn wir die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter erforschen wollen, so muffen wir vor allen anderen die in der Seefchiffahrt beschäftigten oder beschäftigt gewesenen Arbeiter felber befragen, wie sie ihre Lage empfinden und kennen. In dem Um= fange und mit ber methobischen Strenge, wie bies nötig mare, um bie volle Wahrheit zu ermitteln, kann dies ein einzelner Berichterstatter freilich nicht leiften. Die Ausfagen, die ihm zur Berfügung stehen ober die er für sich heranziehen kann, werden bei einer großen Menge der Bersonen, die ber Betrachtung unterliegen, nur Stichproben bedeuten. Schon hierin liegt eine Warnung vor eiligen Schluffolgerungen. Außerdem versteht es fich von felber, daß alle folche Aussagen mit Borficht aufgenommen und einer scharfen fritischen Sonde unterworfen werben muffen. Unternehmer, insoweit das Bewußtsein seines Interesses ihn leitet, geneigt ift, die Lage der Arbeiter gut ober boch genügend zu finden, so ist ber Arbeiter, insoweit bas Bewußtfein feines Intereffes ihn leitet, geneigt, feine eigene Lage und die feiner Rollegen schlecht oder doch ungenügend zu Auf beiden Seiten freilich stehen andere Motive einer tendenziösen Darstellung entgegen; auf beiden die rein moralischen Motive, namentlich ber Sinn für Wahrheit, wozu auf seiten der Unternehmer noch menschliches Wohlwollen und Sinn für foziale Gerechtigkeit möglicherweise hinzukommt. Aber ben rein moralischen Motiven barf in allen menschlichen Zuftanden nur eine schwache Wirkung zugeschrieben werben. Der Unternehmer kann es aber auch in feinem Intereffe finden, daß ber Arbeiter fortschreitet, daß er "kauffräftiger" wird (wenngleich dies nur einen angenehmen Schein für eine weniger angenehme Sache, nämlich einen größeren Anteil am Gesamtprodukt bedeutet), namentlich aber kann er (der Unternehmer) zu ber Einsicht kommen, daß ber beffer genährte und überhaupt ber eines befferen Gefamtzustandes fich erfreuende Arbeiter leistungsfähiger und leistungs= williger ist; indessen ist diese Ginsicht schwierig und gilt für abstrakt, die

näher liegenden Interessen und Erwägungen lassen ihr selten einen erheb-Auf feiten ber Arbeiter mirten außer ben genannten lichen Spielraum. moralischen Botenzen, wozu häufig noch Treue und Untertänigkeit, Bescheibenheit und Demut kommen, doch auch das Interesse, sich bei den Vorgesetzten in autem Ansehen zu erhalten, noch mehr die Furcht, sich durch Kundgebung von Unzufriedenheit zu schaden. solchen Rundgaben stark ent= gegen; aber auch ber Unzufriedenheit felber, ber Empfindung bavon, stehen fehr bedeutende Momente entgegen; vor allem die Gewohnheit, aber auch bas Temperament, ber leichte Sinn, ber namentlich ber Jugend eignet (gang besonders aber bei Seeleuten angetroffen wird) und die Meinung, baß man sich in bas Unvermeibliche ergeben muffe, laffen viele Übel willig ertragen; auch ber Stolz verwehrt es, sie als Übel anzuerkennen, flagen gilt als unmännlich, außerdem ist es unbequem, sich auf "Weite= rungen" einzulaffen u. f. w. Aber biefen retardierenden Momenten gegenüber liegt nun freilich ein mächtiges Agens in ber großen allgemeinen Arbeiter= bewegung, b. h. in dem erwachenden und mehr und mehr wachsenden Selbst= und Klaffenbewußtfein bes Arbeiters. Er lernt es nun als Aflicht anerkennen und zulett auch empfinden, für das Gesamtwohl ber Arbeiterschaft, zunächst aber fur bas Wohl feiner Berufsgenoffen, worin fein eigenes eingeschlossen ift, zu streben und tätig zu sein, also um die Berbefferung der eigenen und der Klaffenlage fich zu bemühen; und diefer Standpunft, ben zwar nur wenige flar bewußt einnehmen, auf ben aber viele schon aus Nachahmungsneigung und aus Rücksicht auf die Meinung ber wenigen fich begeben, ergibt bann einen gang neuen Gefichtswinkel für bas Urteil über die eigenen Zustände. Die Kenntnis und bewußte Berfolgung des eigenen Interesses, die dem Kaufmann und Unternehmer felbst= verständlich und ursprünglich ist, ift eben für den Arbeiter ein spätes und schwieriges Produkt seiner Entwicklung, mas von jenen so ausgebrückt zu werben pflegt, daß sie die Unzufriedenheit als "fünftlich geschürt" bezeichnen; und bies ift, richtig verstanden, richtig genug. Jebenfalls muffen Beschwerben und Rlagen, die auf diese Beise hervorgerufen worden find, anders beurteilt werden, wenn es nur auf ben Wahrheitsgehalt ankommt, als bie durchaus spontanen Ausdrücke der Unzufriedenheit. Es genügt überhaupt nicht ber feste Vorsatz bes Forschers, weber zu leichtgläubig noch zu mißtrauisch sein zu wollen. Er muß nach objektiven Kriterien suchen, um sich über die Glaubwürdigkeit der behaupteten Tatsachen, über den Wert ber vorgetragenen Meinungen zu vergemiffern.

Solche Kriterien sind nun offenbarerweise in den Aussagen der übrigen bisher charakterifierten Gemährsmänner enthalten. Sehr schwer muffen bie

Bestätigungen wiegen, die von dieser Seite herkommen, um so schwerer, da hier (wie gesagt) im allgemeinen die Ansicht vorherrscht, daß die meisten Klagen grundloß sind, daß Mißstände aufgebauscht, die Darstellungen überstrieben werden. Hingegen wird uns ein sehr entschiedener und spezieller Widerspruch, eine ausdrückliche Leugnung bedenklich machen. In dem Fehlen solchen Widerspruchs werden wir aber auch ebenso, wie in einer bedingten und zweiselnden Einräumung, indirekte Bestätigungen erblicken dürfen. Sinen anderen Charakter haben Bestätigungen der Art, daß Personen, die zur Gruppe (M) gehören, in unserem Falle als Schiffsoffiziere, unter Übelständen, die von den eigentlichen Arbeitern, also hier von den Seeleuten niederer Chargen behauptet werden, selber leiden, also die Beschwerden unterstüßen. Solche Bestätigungen sind darum gewichtig, weil die Gruppe im allgemeinen weniger Grund zur Unzufriedenheit hat und jedenfalls wenig geneigt ist, mit der anderen, die den Gegenstand unserer Untersuchung bildet, gemeinsame Sache zu machen.

Als indirekte Bestätigung barf — mit einiger Ginschränkung — auch gelten, wenn Berichte und Rlagen, die in der Arbeiterpresse - für unseren Gegenstand in der zweimal monatlich erscheinenden Zeitschrift "Der Seemann", aber auch in dem zu Riel erscheinenden Tageblatt "Schleswigholsteinische Bolkszeitung" — gedruckt werden — keine Leugnung oder Widerlegung finden. Was die von Flensburg ausgehenden Berichte angeht - und damit werde fogleich auf einige unter N. in unserem Fragebogen enthaltene Fragen geantwortet —, so hat ein einziges Mal, und zwar in den Anfängen der Organisation und des Fachblattes (1897) ein folder Bericht zu einer Gerichtsverhandlung und zu einer Verurteilung (brei Wochen Gefängnis) wegen Beleidigung geführt (es handelte sich um die in scharfe Ausdrucke gefaßte Behauptung, daß ein Schiff ungenügende Besatung gehabt habe). Alle späteren Berichte find unangefochten geblieben. Daraus folgt nicht, daß fie buchstäblich mahr find. Aber es darf doch vermutet werden, daß sie auch keine groben Entstellungen der Wahrheit zu Ungunsten der Schiffsführung und Reedereien enthalten haben, da folche boch wohl zu gerichtlichen Klagen ober mindestens zu preggesetlichen Berichtigungen geführt hatten. Allerdings wird in einer anderen Zeitschrift, bie vorzugsweise für Nord- und Oftsee Interessen und Ansichten ber Rapitane und Schiffsoffiziere vertritt, ber "Sansa", die gegnerische Zeitschrift "Der Seemann" in der heftigsten Art befehdet, und zwar vorherrschenderweise mit entschiedener Geringschätzung, ja Berachtung behandelt. Indeffen richten sich die Vorwürfe doch hauptsächlich gegen ben Ton, ber in dem Arbeiter= blatt angeschlagen werde, gegen die Aufhetzung, die darin geschehe, und

ganz besonders gegen die sozialdemokratische Gesinnung, die daraus hervorsleuchte. Bestreitungen und Widerlegungen behaupteter Tatsachen sind, wenigstens was die Flensburger Berichte betrifft, mir nicht bekannt geworden; jedoch mag die Ursache zum Teile daran liegen, daß Kapitäne und Schiffsoffiziere es unter ihrer Würde halten, auf Polemiken gegen ein Blatt, das in ihren Kreisen und bei den Reedern so mißliebig ist, sich einzulassen. Undererseits muß aber hervorgehoben werden: wie begründet sonst jene Borwürfe sein mögen, gegen die Berichte aus den uns hier angehenden Oftseehäfen, speziell aus dem Flensburger, dem bei weitem wichtigsten, können sie nicht mit Recht geltend gemacht werden; diese Berichte sind, wenn auch starke Ausdrücke unterlaufen, durchweg sachlich und ruhig gehalten und beschränken sich darauf, bestimmte einzelnen Übel auf bestimmten einzelnen Schiffen darzustellen, ohne allgemeine Anklagen daraus zu schmieden; zuweilen mit ausdrücklicher Hinweisung darauf, daß es im allgemeinen löblich in dem Punkte sich auf Flensburger Schiffen verhalte.

Gleichwohl ftellen biefe Berichte nur eine Quelle zweiten Ranges für mich dar, weil sie absichtlich nur die eklatanten Fälle hervorziehen, die feineswegs immer die Merkmale typischer Fälle an sich tragen, sondern oft burch vorübergehende zufällige Umftande verschuldet maren. Wichtiger mar mir, einen Einblick in die gefamte, mahrend ber letten Jahre im Bureau ber Gewerkschaft (Seemannsverband in Deutschland, Mitgliedschaft Flens= burg) eingelaufene Korrespondeng zu nehmen, mas mir, bank bem freundlichen Entgegenkommen bes Borfitenden ber Mitgliedschaft, zu wiederholten Malen gestattet gewesen ift. Ich habe über ben Inhalt ber barin enthaltenen Beschwerden — die immerhin nur einen kleinen Teil der ein= laufenden Korrespondenz bilden — von 1898 ab fürzere, aus 1901 und 1902 eingehende Notizen genommen. In der Regel find diefe Briefe von mehreren Personen unterzeichnet, die für die Wahrheit der Mitteilungen einstehen wollen. Die meisten Klagen sind aber von unbedeutender Art und betreffen nur sachliche Meinungsverschiedenheiten zwischen der Mannschaft und ihren Vorgesetten, die zuweilen auf blogen Migverständnissen auf seiten jener beruhen. Oft erhalten sie nur eine Anfrage, wie man sich verhalten folle, wie es rechtens fei u. dal. Auf den Inhalt wird unfer Bericht felber fich zurudbeziehen (CO). Noch beffere Ausbeute gemährten aber zwei andere Quellen berfelben Berfunft. 1. 3m Sommer 1900 geschah eine Umfrage burch Fragebogen von der genannten Flensburger Mit= gliedschaft, auf allen Schiffen, die ihr zugänglich maren; fie mar auf neun Gegenstände, Die des öfteren zu Beschwerden Anlaß geben, gerichtet. bem Begleitschreiben "an die Mitglieder" wurde "ganz besonders barauf

aufmerksam gemacht", daß die Betreffenden "unter Umständen vor Gericht be= schwören muffen, mas fie hier mit ihrer Unterschrift beglaubigen". Es seien daher leichtfertige, unbegründete Angaben unter allen Umständen zu vermeiben, und empfohlen werde, die Fragebogen nicht fofort nach etwaigen Streitfällen, sondern erst 2-3 Tage nachher auszufüllen. "Man bentt dann in der Regel nicht mehr so scharf über Vorkommnisse, welche bei rechtem Lichte besehen, nachdem man in Rube darüber nachdachte, kein Grund mehr zur Rlage find". Die Fragen murden von 21 Schiffen burch Matrofen und Beizer beantwortet, die mit ihren Namenszeichnungen "vorstehende Fragen nach bestem Wissen und Gemissen beantwortet zu haben bescheinigen". Die hierin enthaltenen Angaben werden (als FRL) bei ben einzelnen Gegenständen, worauf fie fich beziehen, verwertet werben. 2. Ein anderer Fragebogen ging noch im felben Jahre (1900) von der Zentrale bes Semannsverbandes aus. Er bezog fich speziell auf die Gefahren von Betriebsunfällen und follte gur Rritif und Erganzung ber von ber Seeberufsgenoffenschaft erlaffenen Unfallverhütungsvorschriften bienen. hier wurde "genaue und gewissenhafte Beantwortung" von insgesamt 19 Fragen bringend erheischt. Der Bogen follte von mindestens zwei Bersonen der Besatzung - bei Dampfern von einem Beizer und einem Matrofen — unterschrieben werden. "Es wird sich empfehlen, die einzelnen Fragen im Logis laut vorzulesen und die Rollegen zu veranlaffen, auch ihre Meinung zu äußern, bamit nicht nur bie Meinung ber Unterzeichner zum Ausbruck kommt, sondern biese bei Beantwortung ber Fragen die Meinung fämtlicher Kollegen, die an der Beratung teilnehmen, wiedergeben." diese Fragebogen fanden auf Flensburger Schiffen starke Teilnahme; sie gingen ausgefüllt, und zwar mit einigen Ausnahmen vollständig ausgefüllt, von 26 Schiffen ein (24 in Flensburg, 2 in Schleswig beheimateten). Hingegen von den Rieler Dampfern (Anfang 1900 64, von denen aber 17 nur bem Hafenverkehr bienten) und von Lübeckern (zur gleichen Zeit 26) beteiligten fich nur je 7. Alle diese Antworten find aber für unsern Zweck sehr wertvoll (FRC). Ihre Glaubwürdigkeit wird badurch erhöht — bies ailt ebenso für die FRL -, daß die meiften Ausfünfte günftig lauten; auch wenn von einzelnen Schiffen einzelne Übelftande icharf hervorgehoben werden, ift boch gleichzeitig mehreres anderes als "gut", "genügend", "völlig in Ordnung" u. f. w. bezeichnet worben. Da fein Grund vorhanden ift, Die Richtigkeit Dieser gunftigen Angaben zu bezweifeln, so teilt fich von beren Glaubwürdigkeit den ungunftigen etwas — und zwar nicht wenig mit: diefelbe subjektive Redlichkeit, die bei jenen zu Tage tritt, barf auch bei diesen vorausgesetzt werden. Anders wäre es, wenn die Absicht hervor=

leuchtete, "alles" als schlecht oder mangelhaft darzustellen; davon habe ich indessen kaum eine Spur gefunden. Als gunftiger Umftand bafur barf noch betont werben, daß der einheimische Menschenschlag, aus dem die Mehrzahl wenigstens der Flensburger Seeleute hervorgeht, sich durch Besonnenheit und durch Treuherzigkeit auszeichnet, wie auch von (U) (M) und (S) an= erkannt wird. Man barf baher auch auf ein gewisses Mag von Chrlichfeit und Wahrheitsliebe insofern rechnen, daß nicht leicht eine ganze Mannschaft auf eine unwahre oder bis zur Unwahrhaftiakeit ungenaue Beschwerde sich vereinigen wird. Daß es vereinzelt vorkommt, ift unter ben Leuten felber bekannt; so schreibt ein Korrespondent an den Vorsitzenden der Mitaliedschaft über seine ehemaligen Gefährten: "daß die Leute abgemuftert find, das ift feine Ursache und schreiben an bich [an bich zu schreiben], ba haben sie selber schuld; wenn sie sich besaufen und Krach machen, da kann auch nichts autes raus kommen". "Laß dich man nich von die mas forlügen". (In ber Regel ist übrigens Orthographie und Grammatik erheblich besser. als die hier wiedergegebene; schlechtes Deutsch läßt auf Leute von dänischer Muttersprache schließen.)

6. Eine sehr wichtige, aber karge Quelle bilden endlich Gerichts verhandlungen (G), sofern durch solche bestimmte Tatsachen konstatiert werden, auf die sich der Berichterstatter folglich als auf objektiv gewisse beziehen kann, oder Urteile gefällt werden, die eine besondere Autorität in Anspruch nehmen dürsen. Für den vorliegenden Zweck kommen in dieser Hinsicht fast ausschließlich die Entscheidungen von Seeämtern und des Oberseamtes in Betracht, wie sie durch geschene Schiffsunfälle hervorgerusen werden und bei Feststellung von deren Ursachen auf bestimmte Mängel und übelstände ein starkes Licht werfen.

Die Darstellung wird nunmehr auf die Literae des Fragenschemas sich beziehen, und zwar so, daß der Hafen Flensburg als der bei weitem bedeutendste an die Spitze gestellt wird, so daß bei den zwei übrigen ersheblichen — Kiel und Lübeck — auf die Verhältnisse jenes zurückverwiesen werden kann, soweit sie nicht von diesen abweichen. Die kleinen zu jedem Gebiete gehörigen Nebenhäfen werden sodann mit kurzen Notizen bedacht werden.

# I. Flensburg.

A. a) Das Verzeichnis ber Flensburger Seeschiffe von Anfang Januar 1903 umfaßt 94 Nummern, bavon sind 6 als "im Bau" bezeichnet, 2 find hölzerne Segler, 1 Jacht von nur 17 R.-T. Netto-Raumgehalt, beren Eigen-tümer ber Kapitän, eins, 1 Tjalk (ebenfalls einmastiges Fahrzeug) von

35 1/2 R.= T., gehört zu einer ber größeren Reedereien; 1 eiserner Schrauben= bampfer von ca. 27 R.= T. gehört ber Flensburger Schiffsbaugefellschaft und dient für ihre Zwecke im hafenverkehr, ferner find 19 Schraubendampfer mit zusammen ca. 980 R.-T., bavon 9 eiferne, die übrigen von Stahl, hauptfächlich für den Verkehr der Flensburger Föhrde bestimmt, jedoch fahren 2 mit Stückgut auf Lübeck, 2 nach Faaborg (auf Innen), zuweilen wird auch Bieh aus Dänemark eingeführt. Reeberei ist eine Aktiengesellschaft, die aus einer ehemaligen Alensburger und einer ehemaligen Sonderburger zusammengewachsen ist. Außerdem ist eine direkte Linie, die Flensburg= Stettiner, vorhanden — ebenfalls A. G. —, sie besitt 5 Schraubendampfer von zusammen 114334 R.-T., von denen aber vor kurzem das größte verfauft wurde; ein anderes fährt regelmäßig von Samburg aus (nach Finnland). Alle übrigen (61) fahren "wilde Fahrt", d. h. dienen dem wechselnden Frachtenverkehr von hafen zu hafen, zumeist auf Nord- und Oftsee, viele von diesen aber gehen im Winter ins Mittelmeer oder auch auf Mittel= und Südamerifa; einige find fast immer "draugen", b. h. in chinesischer Rüftenfahrt, barunter namentlich folche ber altesten Flensburger Großreederei, ber "Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869". Diese besitzt 10 Schraubendampfer - wovon 4 eiserne - mit zusammen 11111 1/2 R.=T. Die jungere "Flensburger Dampferkompagnie" hat 12 stählerne Schraubenbampfer — wovon 1 im Bau — mit zusammen 15 420 1/4 R.-T. Borftand dieser Gesellschaft ist zugleich Korrespondent=Reeder für fernere 10 Dampfer — wovon 1 eiferner — mit 7274 1/2 R.=T. Es folgen bann noch 7 Reedereien mit resp. 9 (davon 2 eisernen), 5 (1 eisernen), 11 (2 eisernen), 3 (2 eisernen), 2 (1 eisernen und außerdem 2 stählerne im Bau), 1 (eifernen) und 2 Dampfern, von benen aber die beiden letteren noch im Bau waren. Alle, die hier nicht als eiferne bezeichnet murben, find aus Stahl gebaut, von benen ber letten 7 Reedereien also 22, außer ben 4 im Bau befindlichen, von benen ber 3 vorhergenannten Reedereien 27. Die eisernen Schiffe find die älteren, das jüngste davon ift 1890 gebaut, das älteste 1873, die übrigen zumeist zwischen 1880 und 1883. Dagegen find die 2 ältesten stählernen von 1888, eine erhebliche Anzahl von diesen ift erft feit 1896 gebaut (27 einschließlich ber Neubauten; aber ohne die Flensburg-Stettiner und die Fohrdedampfer, von den 61 also beinahe die Bälfte). In der folgenden Darftellung kommen die im Bau befindlichen Schiffe nicht in Betracht, bagegen aber einige, die inzwischen verkauft ober durch Totalverluft abgegangen find. — Die stählernen Schiffe find durchweg größer als die eifernen, und unter jenen wieder die neueren größer als die älteren. So faßten die 14 eisernen durchschnittlich je 801,95 R.-T. netto, bagegen die 47 stählernen durchschnittlich je 969,75 R.-T. netto, unter diesen aber die 21 sertigen, die seit 1896 erbaut sind, im Durchschnitt 1290,03 R.-T. netto. Daß die 6 Neubauten wieder etwas kleiner sind (durchschn. 1078,50 R.-T. netto), hat wohl seine Ursachen in der schlechten Konjunktur der letzten 2 Jahre. Die gesamte Kauffahrteislotte Fleusdurgs umfaßt ca.  $65^{1/2}$  Tausend R.-T. netto, eine Tragfähigkeit, die ungefähr derjenigen aller übrigen Schiffe des Königreichs Preußen gleichkommt.

b) Das gesamte in ben Flensburger Reedereien investierte **Kapital** betrug ¹

```
1899: 15 876 000 Mf., der Bruttogewinn war 17,406 %
                     " Nettogewinn
                                        11.375 %
1900: 16 686 000
                     " Bruttogewinn " 23,161 %
                    " Nettogewinn
                                       15,389 %
1901: 16 542 000
                    " Bruttogewinn "
                                        11,354 %
                    " Nettogewinn
                                        6,743 %
1902: 17 141 000
                                         5.809 %
                     " Bruttogewinn "
                     " Rettogewinn
                                        3,300 %
```

Bei ben Partenreedereien finden Abschreibungen nicht ftatt, ber Erneuerungs= und Refervefonds werden nicht nach festem Modus dotiert. Bon bem durchschnittlichen Nettogewinn — ber in Dividenden zum Ausdruck fam — Dieser 4 Rahre = 9.204 % burfte ber Durchschnitt eines Dezenniums nicht erheblich abweichen, er wird eher etwas höher fein, da das letzte Sahr ungewöhnlich schlechte Erträge gebracht hat. Dabei ift zu berücksichtigen, daß das Rapital der Flensburg-Stettiner Gesellschaft, Die fich mit teilweise recht alten Schiffen auf bem Aussterbeetat befindet, und daß bei der Fohrbebampfergefellschaft ber Wert ihres Landeigentums in bas Gesamtkapital eingerechnet ist. Es barf als gewiß hingestellt werden, daß die eigentliche Frachtfahrt, namentlich wenn fie ben Winter hindurch fortgesett, und wenn sie gang oder zum Teil in fernen Gemässern betrieben wird, für bas in Flensburg bomizilierte Kapital ein fehr gewinnreiches Geschäft barftellt. Für die Mißstände, die sich unserer Untersuchung in Bezug auf die Lage ber Schiffsmannschaft herausgestellt haben, fällt biese Tatsache schwer ins Gewicht.

Die Zahl ber Anmusterungen bei bem Flensburger Seemannsamt betrug im Kalenderjahr 1901 190, die Zahl der angemusterten Seeleute aller Chargen, also einschließlich Steuerleute und Maschinisten 986, im folgenden Jahre (1902) fanden 211 Anmusterungen mit 1078 Leuten statt. Unter

¹ Die Ziffern verdante ich gutiger Mitteilung bes herrn Konful's Michelfen, Direftors ber Dampfichiffahrtgesellichaft von 1869.

ben Gesamtzahlen ber Leute waren resp. 479 und 467 "Nachgemusterte", b. h. Ersapmannschaften. Die Abmusterungen zählten in ben beiben Jahren 223 und 234 mit 960 und 969 Personen. An Seeleuten niederer Chargen wurden im Jahre 1902 angemustert (hier sind die mehrmals angemusterten Bersonen nur einmal gezählt worden):

330 Matrofen, Leichtmatrofen u. f. w.

129 Beizer,

39 Trimmer,

39 Röche,

23 Megjungen,

3 Stewards.

Abgemuftert wurden in der gleichen Beit:

365 Matrosen u. f. w. einschl. 1 Billetteur,

159 Beizer,

27 Trimmer,

45 Röche,

41 Meßjungen.

Diese Un-, Nach- und Abmusterungen geschehen aber nur zum Teik von Flensburger Schiffen. So waren in der Gesamtzahl der vom 1. April 1902 bis 1. April 1903 angemusterten 1035 Seeleute 105, also ungefähr  $10^{0/0}$  für andere als Flensburger, und zwar 27 für Segelschiffen. Es musterten für Küstenfahrt 95 Personen — darunter 28 auf Segelschiffen —, für kleine Fahrt 582, für große Fahrt 358 (darunter 37 für 1 Hamburger, 7 für 1 Bremer Schiff).

B. Die regulären beuerfate find feit einigen Jahren:

für Matrosen und für Heizer 60 Mf. monatlich,

- " Leichtmatrosen und für Trimmer 45 Mf. monatlich,
- "Röche meistens 80, zuweilen 85, wohl auch 90 Mf., wenn als "Koch und Stewarb" angenommen.

Neben den Leichtmatrosen werden aber "Jungmannen" für 30 bis 32 Mf. angemustert, über den Matrosen der "Bootsmann" — so heißt auf Dampsern der Altmatrose, der den Dienst eines 2. und 3. Steuersmanns tut — für 72, 85 und 90 Mf., Meßjungen zu 20 Mf. Die Jungen auf den kleinen Segelschiffen für Küstenfahrt erhalten 7 bis 12 Mf., der Bestmann (— Altmatrose auf Seglern) auf diesen Schiffen wird zuweilen auf den halben Reinertrag als Partner angenommen, oder auf eine seite Summe — z. B. 450 Mf. —, für "diesjährige Fahrzeit" (etwa 6 Monate), sonst erhält er 40 bis 80 Mf. monatlich — wobei Überstunden

nicht vergütet werden — je nach Alter und Fahrzeit, aber auch nach Willen und Fähigkeit des Schiffers, zu zahlen; persönliche Verhältnisse spielen hier bedeutend mit.

Die auf Dampfschiffe bezüglichen Lohnsäte - Die uns hier allein angeben - gelten allgemein für die im Reederverein vereinigten Aftiengefell= schaften und Partenreedereien, neuerdings im gangen Bezirk ber Flensburger Jedoch schließt sich eine kleinere Flensburger Reederei (obgleich sie bem Bereine angehört) bavon aus; sie mustert auch Leicht= matrofen zu 40 und Matrofen zu 55 Mf. Rleider werden nirgends geliefert, Unterschiede in der heuer nach dem Dienstjahre können nur ausnahmsweise vorkommen, außer sofern mit bem Alter auch ber Name wechselt, indem der Junge znm Jungmann, dann zum Leichtmatrofen, endlich zum Matrosen aufrückt. — Im allgemeinen besteht zwar eher Mangel als Überfluß an geschulten Arbeitsfräften, in den letten Jahren hat fich aber dies Berhältnis, teils durch die Krisis der Industrie, weit mehr aber durch die Lage der Schiffahrt selber etwas verschoben. "Erst gegen Mitte bes Monats Juni (1902) verließen die letten der im hafen aufgelegten Schiffe unfern Ort." "Gegen Ende bes Jahres hatten bereits wieder 18 Seedampfer und 17 kleinere Fahrzeuge aufgelegt." "Angesichts dieser Tatsachen ift es wohl leicht erklärlich, daß die Seeleute fehr unter Arbeitslofigkeit zu leiden hatten. Dieselbe wurde dadurch noch erhöht, daß auch an anderen Orten bezw. Hafenstädten, sowie in anderen Betrieben gleichfalls eine Stockung eingetreten und bemzufolge ein ftarkerer Zuftrom von Seuersuchenden vorherrschend war. Auch das Ausland, vornehmlich Schweden und Dänemark, stellte ein größeres Angebot von Seuersuchenden. Unter diesen Umständen überstieg das Angebot von Heuersuchenden bei weitem die Nachfrage. Speziell unter bem Maschinenpersonal machte sich biefer Umstand in gang besonderem Mage geltend 1." Denn Schlosser und Schmiede, Die in Landbetrieben feine Arbeit finden, nehmen gern eine Gelegenheit mahr, als Beizer zu fahren; es ist zwar vereinbart worden, daß von Heizern eine Fahrzeit von 6 Monaten nachgewiesen werden folle, indessen läßt sich diese Forderung kaum aufrecht erhalten, da der Arbeitsmarkt zu unregelmäßig ist: im ganzen kommen die hier beheimateten Schiffe nur recht felten in den Hafen; laufen aber mehrere gleichzeitig ein und wollen bald wieder in See stechen, so ift plötlich eine ftarke Nachfrage nach Arbeitern vorhanden, die dann wieder für geraume Zeit sehr schwach sein kann. Bon Leichtmatrofen wird eine

¹ Zitate aus "Rechenschaftsbericht des Seemannsverbandes in Deutschland (Mitgliedschaft Flensburg) für das Geschäftsjahr 1902", S. 5—6.

Kahrzeit von 24 Monaten, von Matrosen eine solche von 36 Monaten ver-Indessen wird auch dies oft nicht streng genommen. Wenigstens wird so von seiten ber Arbeiter, die eiferfüchtig barüber machen, bag biefe Qualitäten in Geltung bleiben, behauptet, und werden Beispiele angeführt. Gegen Ende 1901 murbe von einem Kapitan berichtet, er habe beabsichtigt, einen Jungmann bezw. Leichtmatrosen, welcher erft einige Monate Fahrzeit aufzuweisen hatte, als Matrofen anzumustern, obgleich "genügend befahrene Segelschiffsmatrosen am Lande ohne Stellung waren". "Auf unsere Intervention beim Reederverein wurde benn auch von der Anmusterung Abstand genommen." Der Berichterstatter behauptet, wohl übertreibend, er könne folder Fälle Dutende anführen, und es werde badurch bewiesen, "auf welcher Seite bie Schuld zu fuchen fei, wenn Matrofen eriftieren, bie ben fachmännischen Ansprüchen nicht genügen." (Z. S. 1. Dezember 1901.) Bu= weilen wird dann der Berdacht laut, daß ein Heuerbas fich "die Fahrzeit habe abkaufen lassen". So behauptet ein Korrespondent an Bord eines älteren und kleinen Dampfers, fie hätten einen Matrofen mit nur 30 Monaten Fahrzeit, einen Leichtmatrosen mit 8 1/2; die Heuer habe der Bas sich mit 4 Mf., vom Leichtmatrosen sogar mit 4 Mf. 50 Pf. bezahlen lassen (anstatt fonst mit 3 Mf. f. unten). Trimmer werden, wenn überhaupt, so auch als unbefahrene angenommen, so daß hier zuweilen ein Ausweg für arbeitslose Gelegenheitsarbeiter offen fteht. Als Stewards bienen zumeift die Deß= jungen, die ebenfalls als unbefahrene angenommen werden; nur felten wird ein erwachsener Steward gemuftert. — Für die Tüchtigkeit liefert im all= gemeinen wohl die Fahrzeit und das Lebensalter einen Magftab, jedoch wirft in Betreff einheimischer Leute, die oft (namentlich Flensburger) direkt vom Ravitan ober ersten Steuermann angenommen werden, verfonliche Befannt= schaft stark mit; manchmal sind auch durch Verwandtschaft Matrosen und Heizer mit den Offizieren verbunden. — Als Verautungen außer und neben den Heuern kommen fast nur die Überstundenlöhne in Frage, die seit 1899 40 Bf. pro Stunde betragen. Sie gelten hauptfächlich für Arbeiten im Hafen, außerhalb bes 12stundigen Arbeitstages (6 bis 6), der durch Abzug ber Mahlzeiten bem jett burch bie S-O vorgeschriebenen 10ftundigen gleich= fommt, und an Sonn= und Feiertagen, ebenfo aber für Arbeiten ber "Frei= wache" auf See (f. unten). "In Bergungsfällen erhalt bie Mannschaft, mit Ausnahme bes Schiffers, 1/4 ber ber Reeberei verbleibenden Netto= bergungessumme." Diese Bedingung ift nebst anderen Musterungsbedingungen feit 1899 von den Reedereien allgemein zugeftanden worden, mährend früher zuweilen Mufterrollen vorkamen, in benen ein Verzicht ber Mannschaft auf Bergungslohn enthalten war. Daß in diesem Falle auch die Offiziere zur

Mannschaft gerechnet werden, während sie nach der Seemannsordnung (auch nach ber neuen § 3) nicht bazu gehören und sonst auch nicht gehören wollen. erregt bei der eigentlichen Schiffsmannschaft zuweilen Anstoß. Dies ist noch mehr ber Fall gewesen, wenn es sich um "ersparte Heuer" handelte. Auch in dieser Sinsicht mar anstatt der früheren Einzelvereinbarungen, die oft dahin gingen, daß ein Anspruch der Mannschaft auf ersparte Heuer nicht bestehe, die generelle Abmachung im Jahre 1899 getroffen worden, daß, "im Falle der Berminderung der Mannschaft mährend der Reise die Zurudbleibenden ben Anspruch auf die ersparte Beuer haben". Die neue Seemannsordnung (§ 50) regelt diefe Angelegenheit beffer dahin, daß die erfparten Beuergelber "unter biejenigen Schiffsleute besfelben Dienstzweigs, welchen baburch eine Mehrarbeit ermachsen ift, nach Berhältnis biefer und ber heuer zu verteilen" sei. Sie verschlechtert freilich wiederum burch ben folgenden Sat die Bedingungen, indem diefer Berminderung durch Entweichung (die häufigste Art), wenn die Sachen des Entwichenen nicht an Bord zurückgeblieben find, feinen Unfpruch auf Verteilung begründen läßt.

Die "Bergnügungsbampfer" heuern mit Selbstbeköstigung an; bie Monatsheuer beträgt für Matrofen meist 75, für Beizer 90 Mf., als Bestmann erhält auch der Matrose bis 100 Mk.; die Leute — zum größten Teil verheiratet - nehmen meistens ihr Effen mit von hause und warmen es auf an Bord; wenn diefe Schiffe auf offene See fahren, so erhalten fie täglich 1 Mf. Extravergutung, weil sie in Wirtshäufern effen muffen. Der Geldwert der täglichen Koft wird sonst fehr verschieden berechnet: von der Seeberufsgenoffenschaft nur mit 75 Bf., bagegen von Steuerbehörden mit 1,50 Mf. Die Leute erklären mohl, dies "nicht zu verstehen". — Unterschiede in Bezug auf Überstundenlöhne zwischen ben Mannschaften bestehen nicht. Offiziere erhalten keine Überstundenlöhne. — Das Sahreseinkommen für Matrosen und Heizer ift, hauptfächlich wegen ber großen Unterschiede in den Beträgen der Überstunden, sehr schwer zu schätzen. Ferner hängt es auch von ber späteren Frage ab, ob Beschäftigung mährend bes ganzen Jahres ftattfindet ober nicht? Dag eigener Wille furzere Paufen fest, barf als Ausnahme, wenn auch nicht als gang feltene gelten. Unbererfeits find längere Arbeitslofigkeiten, wie im letten Jahre (1902), felten; fie dauerte angeblich im Durchschnitt 2-3 Monate, für bas Maschinenpersonal noch länger: jedoch ist dies offenbar so zu verstehen, daß die an der Arbeits= lofigkeit Beteiligten - eine Mindergahl - jumeilen fo lange unbeschäftigt waren. "Auch gegen Ende bes vorhergehenden Sahres (1901) hatten schon ca. 20 Dampfer aufgelegt, und nicht wenige Seeleute blieben 10-12 Wochen lang ohne Beschäftigung; viele fanden aber Arbeit an Land, wozu nament-

lich die große Schiffswerft, eine der bedeutenosten Europas, die über 3000 Arbeiter beschäftigt, Gelegenheit bot" 1. — Wenn man ben Wert ber täalichen Roft an Bord mit ber Seeberufsgenoffenschaft auf 0,75 Mf. berechnet, ben durchschnittlichen Überstundenlohn auf 120 Mt. jährlich, so murde sich bei burchschnittlicher Fahrzeit von 10 1/2 Monaten das Sahreseinkommen des Matrofen und Heizers auf etwas mehr als 1000 Mf. stellen, und dies bürfte einem Durchschnitte von 5 Jahren, bei ben gegenwärtigen Seuerfäten und Stundenlöhnen, entsprechen, diese maren aber vor etwa 10 Sahren erheblich niedriger. Das Einkommen bes Leichtmatrosen wird nur auf etwa 800, das eines Jungmanns ober Halbmanns etwa auf 700 Mf. kommen. bas bes Mekjungen auf 600 zu ichaten fein. Die Chargen bes Matrofen und Beizers werden ja aber ichon in recht jungen Jahren erreicht, oft auch die des Koches, der mit Einschluß von Trinkaeldern (f. unten) leicht auf 13-1400 Mt. sich steht, wenn hier die Rost, ba er an der Offiziersmesse teilnimmt, zu 1 Mf. täglich angerechnet wird. — Die Anheuerung geschieht in der Regel auf unbestimmte Zeit; mahrend aber die neue Seemanns= ordnung bei mangelnder Bereinbarung jedem Teil in jedem Safen unter Ründigungsfrist von 24 Stunden zurückzutreten gestattet, so gilt für Flensburg durch die mehrgenannten Musterungsbedingungen von 1890, daß die Ründigung, wenn bas Schiff nach einem beutschen Safen geht, 24 Stunden vor Abgang vom vorhergehenden Safen stattfinden muß. Bis dahin hatten die Musterrollen der Mannschaft 14tägige, zuweilen sogar 4wöchentliche Kündigungefrist vorgeschrieben. Im Frühling 1903 haben neue Verhand= lungen über diefen Punkt ftattgefunden. Daß die Kündigung als gegen= feitige zu verstehen, wird in Übereinstimmung mit ber 8-0 von ben Reedern zugestanden; zugleich wollen aber diese ber Bestimmung, daß das Dienst= verhältnis nur in einem beutschen Safen enden könne, hinzufügen: "foweit biefer Endhafen der Reise ist". Die Vertretung der Arbeiter sträubt sich gegen biefen Sat, weil fie meint, bag er willfürlich ausgelegt werben könne, ba ber Begriff bes Endhafens nicht immer flar fei. — Die Tendenz geht insofern auf biskontinuierliche Beschäftigung, als bie Mannschaft selten länger als für eine Reife auf bemfelben Schiffe bleibt; auch find mahrend ber einzelnen Reisen teils Abmusterungen, teils Desertionen ziemlich häufig. Namentlich im Maschinenpersonal ist die Fluftuation stark.

Tarifverträge sind außer ben genannten Musterungsbedingungen, beren Abschluß zum ersten Male eine mündliche Berhandlung zwischen Bertretern ber Reedereien und solchen ber Schiffsmannschaft herbeiführte, folgende ge=

¹ Bericht bes S-V für 1901 C. 3.

schlossen worden: 1. im Jahre 1900 eine Abmachung über Heuersätze und nachzuweisende Fahrzeiten, 2. im Jahre 1901 zur Ergänzung dieses Konstrafts eine "Vereinbarung, betreffend Berechnung von Überstunden" (siehe sub C). Beide sollten bis zum 1. Mai 1902 Gültigkeit haben. Sie sind dann um ein Jahr verlängert worden, und auch im laufenden Jahre (1903) scheint eine Einigung über fernere Berlängerung erzielt zu werden; doch hat, während dies geschrieben wird, der befinitive Abschluß noch nicht stattgefunden.

Daß auf beiben Seiten ber gute Wille vorhanden ift, die Berträge zu halten, kann keinem Zweifel unterliegen. Von Mighelligkeiten und Differenzen, die fortdauern, wird im einzelnen berichtet werden; fie beziehen sich meistens auf die Auslegung der Bestimmungen, die in einigen Punkten regelmäßig zwischen bem Schiffer und seinen Vertretern einerseits, ber Mannschaft andrerseits streitig werden. Man barf tropbem fagen, bag bie Tarifverträge fich durchaus bewährt haben. Die Verlängerung trot ber schlechten Konjunktur gibt bas beste Zeugnis dafür. Bei ben neuesten Verhandlungen haben die Reeder versucht, den Überstundenlohn wiederum auf 30 Pf. herabzusetzen; der Antrag murde aber, da er sehr entschiedenem Widerspruch begegnete, bald zuruckgezogen. Undrerfeits ift von den Reedern die Fixierung ber Heuer für den "Jungmann" auf 35 Mf. abgelehnt worden. "Jungmann" gilt gewöhnlich als ein anderer Name für ben Leichtmatrofen, - man fagt wohl, es fei ber im Oftfeegebiet übliche Name -, inbeffen hat sich die Praxis herausgebildet, unter jenem Namen jüngere und billigere Arbeitskräfte als unter bem Namen "Leichtmatrose" anzuwerben. Die Auffassung, als ob dies eine Umgehung bes Tarifs barftelle, ist bisher von feiten der Arbeiter nicht geltend gemacht worden.

C. Arbeitszeit: a) auf See. Das englische System ("Mache um Wache", jetzt gesetzlich geworden S-O § 36) war auf den Flensburger Schiffen schon kaft allgemein durchgeführt, und zwar ist das Deckpersonal in 2, das Maschinenpersonal in 3 Wachen eingeteilt, es sei denn, daß nur 2 Heizer in Dienst sind, was auf kleinen Schiffen ziemlich oft der Fall ist. Die S-O (§ 36) schreibt nur auf transatlantischen Dampfern Einteilung des Dienstes in 3 Wachen vor. Jedoch herrscht wohl allgemeine Übereinstimmung, daß dies auch auf kleiner Fahrt notwendig ist und daß das Zwei-Wachen-System — also 12 stündige Arbeitszeit — für die Heizer Überanstrengung bedeutet.

Die vorhin schon erwähnte Bereinbarung vom 5. August 1901, bestreffend Berechnung von Überstunden, lautet:

#### 1. Für bie Dedmannichaft.

Die Seewache soll spätestens 2 Stunden nach Abgang des Schiffes aus jedem Hafen gesetzt werden. Wird über diese Zeit hinaus die dann zur Freiwache bestimmte Mannschaft an Deck gehalten, dann bekommt dieselbe die überschießende Zeit als überstunden bezahlt. — Wird im Kohlenhasen Seewache gesetzt, sobald das Schiff unter die Spout kommt, erhält die Freiwache, die zum Berholen des Schiffes und zu ähnlichen Arbeiten an Deck beordert wird, Überstunden für die Zeit, in der sie so beschäftigt wird; wird feine Seewache gegangen, dann ordnen sich die Überstunden wie sonst im Hasen üblich. — Im Hasen gilt die Arbeitszeit von 6 a. m. dis 6 p. m., ausgenommen sind: Sonntage und deutsche bezw. preußische und schleswig-holsteinische Freiertage; Arbeiten vor oder nach dieser Zeit, oder während der genannten Sonnund Feiertage, werden als Überstunden bezahlt. — Im Hasen, ausgenommen im Kohlenhasen und auf offener Reede, wenn Seewache gegangen wird, erhält derzenige Deckmann, der von Sonnabend auf Sonntag Nachtwache geht, hat am nächsten Tage frei.

## 2. Für bie Dafdinenmannichaft.

Die Seewache foll 4 Stunden vor Abgang des Schiffes aus jedem hafen gessetzt werden. Wird die dann zur Freiwache bestimmte Mannschaft innerhalb dieser Zeit beschäftigt, dann bekommt sie hierfür Überstunden vergütet. Das hieden und Überbordwersen der im hafen angesammelten Asche wird nur der Freiwache, wenn von ihr ausgeführt, als Überstunden bezahlt.

## 3. Beibe gemeinschaftlich.

Auf See exhalten die Freiwachen Überstunden bezahlt für diejenige Zeit, in der sie beschäftigt werden. Diejenige Deckwache, die auf See die Morgenwache von 4—8 Uhr hat, ist selbstredend verpflichtet, während dieser Zeit auch Schiffsarbeiten, als: Schiffsreinigen, Malen u. s. w. ohne Überstundenvergütung zu verrichten.

Überftunden werben nicht bezahlt, wenn die Sicherheit des Schiffes im hafen, auf der Reebe oder auf See die Mitarbeit der Freiwachen erforderlich macht.

### 4. Berechnung ber Überftunden.

Hierfür kommen außerhalb ber Hafen-Arbeitszeit und für die Freiwachen folgende Arbeiten in Betracht: Schiff verholen, Ladung festmachen, Löschgeschirr aufund niederbringen, Schiff reinigen und malen.

Überftunden werben bis ju 30 Minuten mit 1/2, über 30 und bis 60 Minuten mit einer vollen Stunde berechnet.

Bon einem der kleineren Reeder, der aber auch in der Gesellschaft, deren Schiffe den Verkehr in der Föhrde besorgen, bestimmenden Einsluß hat, wird gesagt, er weigere sich, obgleich er Mitglied des Reedervereins ist, die Verseinbarung anzuerkennen (siehe oben), und der Vorsitzende des Vereins des daure, daß man ihn nicht zwingen könne. Auch von zwei anderen Einzelsreedern heißt es, sie seien "knapp in der Überstundenberechnung", deren Regelung wohl allgemein als ein Fortschritt anerkannt wird. Gleichwohl Schriften CIV 1. — Seeschissahrt III 1.

lassen die Bestimmungen Raum für manche verschiedene Auslegung, und die Überstunden bleiben der Hauptstreitpunkt. Bei weitem die meisten der beim Borsitzenden des Berbandes einlaufenden Beschwerden bezogen sich mährend der letzten Jahre auf Überstundenberechnung. Manche davon beruhen auf Unkenntnis oder ungenügendem Berständnis der Bestimmungen und werden von dem genannten Borsitzenden durch Belehrung erledigt. Einmal hat sogar eine umständliche Untersuchung, zu der die Zentrale des Berbandes herangezogen wurde, stattgefunden und hatte zum Ergebnis den Entscheid: "Aus dem Bericht geht klar und deutlich hervor, daß ihre vermeintlichen Forderungen der rechtlichen Grundlage entbehren." Zuweilen liegt aber eben solche Unkenntnis oder Bernachlässigung auf seiten des Steuermanns oder Maschinisten vor, der die Arbeiten kommandiert. So sind die Arbeiter in vollem Recht, wenn sie den Gründonnerstag als "schleswig-holsteinischen" Feiert ag anerkannt wissen wollen, was er nach gültigen Berordnungen, die durch kein Gesetz aufgehoben worden sind, ohne Zweisel ist.

Schwieriger liegt die Streitfrage, wenn sie auf verschiedener Lesung, nämlich auf Betonung und Interpunktion beruht. Dies ist der Fall bei dem Sate unter 1: "Im Hafen, ausgenommen u. s. w." Diesen Sat verstehen die Arbeiter so, daß auch der Kohlenhasen nur ausgenommen sein soll, "wenn Seewache gegangen wird", und diese Auslegung ist sachgemäß; dagegen wird von der anderen Seite zuweilen dahin gedeutet, daß Kohlenshäfen überhaupt ausgenommen sein sollten, wofür schwerlich ein Grund ansgegeben werden kann. Bei den jüngsten Berhandlungen haben sich die Reeder damit einverstanden erklärt, eine unmißverständliche Formel anzuerskennen, wenn eine solche gefunden werde. Nun ist vorgeschlagen worden: "Wer im Hasen Nachtwache geht, hat am nächsten Tage frei; falls im Kohlenhasen oder auf offener Neede keine Seewache gegangen wird, so ist der in der SonnabendsaufsSonntagsNacht zu verrichtende Nachtwachedienst mit als Überstundenlohn zu vergüten"; und es darf erwartet werden, daß eine Einigung in diesem Sinne erzielt wird.

Bon der Klausel sub 3, in Betreff der Morgenwache, wird namentlich, was die Zeit von 4—6 Uhr betrifft, sehr selten Gebrauch gemacht, was die Arbeiter als gute Sitte anerkennen und loben. Um so mehr werden dann gelegentliche Ausnahmen als Unrecht empfunden, was sie der geschriebenen Vertragsformel nach nicht sind. Die Flensburger Needer haben sich aber bereit sinden lassen, den Kapitänen ausdrücklich vorzuschreiben, daß jene Bestimmung nicht in schikanöser Weise ausgebeutet und auch im Sommer nur in besonderen Fällen angewandt werden solle.

Rlagen über unberechtigte Ausbehnung bes Begriffes "Notarbeit" find

seltener geworden, mährend angegeben wird, daß vor den neuen Tarifabmachungen es damit nicht eben genau genommen worden sei. Indessen blieben auch hier Streitpunkte.

Als besonders wohltätig wird der erste Sat der Vereinbarung vom 5. August 1901 empfunden, wonach die Seemache spätestens 2 Stunden nach Abgang bes Schiffes aus jebem hafen "gefett" werden foll. Früher fei es nichts Seltenes gemefen, bag, menn bas Schiff morgens ben Safen verließ, die Mannschaften ben gangen Tag mit Deckaufflaren, Raumfegen, Dedmafchen und bergleichen mehr beschäftigt murben, und erft gegen Abend Seemache aufgesett murbe. Daß auch unter ben jett geltenden Bedingungen, burch bas häufige Ein- und Auslaufen im Nord- und Oftfeeverkehr, übermäßige Unstrengungen vorkommen, ift unverkennbar. Wenn 3. B. bas Schiff früh um 6 Uhr in ben Safen einläuft, so muß die Freiwache mit an Ded, wird also um 5 Uhr "ausgepurrt" (nachdem sie höchstens 1 Stunde ge= schlafen hat), um alles klar zu machen. Ift das Schiff nun vertäut, so aeht es an die Arbeit an den Winschen beim Löschen und Laden, die leicht den ganzen Tag über und in die Nacht hinein dauert. Run wird die Arbeit nach 6 Uhr abends wohl als Überstunde bezahlt, aber so wie das Schiff klar ist, geht es nach See zu; wenn bann aber um Mitternacht Seemache aufgesetzt wird, so hat die Deckwache, die von 12 bis 4 Uhr nachts und wieder von 8 bis 12 Uhr vormittags geht, schlimmsten Falles, nämlich wenn es dieselbe Wache ist, die auch in der Nacht vorher 12 bis 4 Uhr ging, in diefen 36 Stunden faum 5 Stunden Schlafes; wenn sich dies mehrmals in der Woche wiederholt, mas keineswegs unmöglich ist, so ergibt fich ein arger Migbrauch der menschlichen Arbeitskraft, der aber bei bem bestehenden Verhältnis ber Bemannung als unvermeidlich betrachtet werden muß. Wenn nun von der Mannschaft geforbert wird, daß die ersten 2 Stunden nach Verlaffen des hafens als Überstunden bezahlt merden möchten, so heißt es dagegen: es fei Notarbeit. Im Sinne bes Sates: "Überstunden werden nicht bezahlt, wenn die Sicherheit des Schiffes . . . Die Mitarbeit ber Freiwache erforderlich macht" fcheint es aber nicht zur Notarbeit gerechnet werden zu muffen; es handelt fich vielmehr um regel= mäßige Arbeit, die aber in ein Intermezzo fällt: bem Hafentarif, ber nach 6 Uhr abends Überstunden gewährt, unterliegt sie nicht mehr; Freiwache gibt es noch nicht, weil noch feine Seemache gefetzt ift. Indessen ift es, wie gesagt, ein erheblicher Fortschritt, daß durch die gedachte Bestimmung Die Mehrarbeit (für die Freiwache) auf 2 Stunden reduziert murde; man versuchte neuerdings (in den noch schwebenden Tarifverhandlungen), sie noch burch ben Zusatz zu sichern: "auch wenn ein Revier ber offenen Gee vorausgeht", b. h. wenn 2 Stunden nach Verlassen bes Ladeplates man noch im Strome oder im Hafengebiet sich befindet. — Für Mahlzeiten werden im Hafen folgende Zeiten gesetzt: um ½6 Uhr wird geweckt, dann gibt es Kaffee, 8 bis 8½ Uhr für Frühstück, 12 bis 1 Uhr für Mittag, 4 bis 4½ Uhr für Kaffee, um 6 Uhr ist Feierabend und Abendmahlzeit nach Belieben; auf See erhält die Morgenwache um 4 Uhr Kaffee, die Wache, die um 8 Uhr antreten soll, frühstückt ½8 bis 8 Uhr, die Freiwache um 8 Uhr, diese hat Mittag um 12 Uhr, Nachmittagskaffee um 4 Uhr, Abendessen um 6 Uhr und hat ihre Zeit dafür nicht begrenzt, (da es ja ihre Freizeit ist); die Ablösungswache mahlzeitet immer eine halbe Stunde früher und hat diese halbe Stunde bafür frei.

Daß bas Wachensustem burch Tagelöhnerei burchbrochen werbe, indem 3. B. ein Beizer in die Maschine abkommandiert wird, um als Gehilfe bes Maschinisten zu fungieren, ist öfters Gegenstand ber Beschwerde. Die Arbeitslast fann dadurch in empfindlicher Beise vermehrt merden ; 3. B. wenn nur 2 Beizer nachbleiben, die bann keine genügende Ruhezeit nach ihrer erschöpfenden Arbeit bekommen. Auch werden zuweilen die Decksmachen geschwächt, indem 3. B. der Leichtmatrofe in Tagelohn für Reinigungs= arbeit und bergleichen verwandt wird. Jedoch scheint die Unzufriedenheit in diefer Beziehung auf die allgemeine Beschwerde über ungenügende Bemannung zurudzuführen zu fein, wovon fpater bie Rebe fein wird. Dag bie schwache Bemannung allerdings Gefahren für Schiff und Ladung mit sich bringt, liegt auf ber hand. — Über Entschädigung bei Berringerung ber Mannschaft mar schon gesprochen worden. Zum Stauen und Löschen wird die Mannschaft regelmäßig nicht mehr verwandt, wohl aber zum Berholen und Bertäuen. Die Sauptarbeit in den Safen besteht für die Decksleute in Bebienung ber "Winschen", b. h. ber meift mit Dampf getriebenen Flaschenzuge, die zur Sebung ber Laften aus dem Raum und wiederum zum Berablaffen beim Laben bienen. Das Maschinenpersonal hat gleichzeitig ben Dampf bafür zu liefern.

Über die Arbeitszeit auf Bergnügungsdampfern ist nur zu sagen, daß sie in keiner Weise geregelt ist, sondern ganz nach dem jeweiligen Bedürfnis sich gestaltet, und nicht selten übermäßig lang ist. Wachen und deren Ab-lösung gibt es hier nicht. In den Sommermonaten pslegt wohl der Dienst um 6 Uhr morgens zu beginnen und 10 Uhr abends zu enden. Dabei ist er allerdings leichter als auf größeren (Fracht-)Dampfern. Pausen zum Essen und wohl auch zu kurzer Rast werden nach Bedürfnis und Möglichkeit gewährt.

D. Beuerwefen. Es gab in Flensburg feit Jahren brei Beuerbafe, diefe

hatten auch Gaftwirtschaft, aber feine Berberge, so bag die Seeleute hier ben Bermittlern ihrer Arbeit immerhin freier gegenüberstanden und noch stehen. Much gibt es eigentliche Schlafbase "erfreulicher Beise", wie ein Bericht= erstatter fich ausbrudt, nicht 1. Der unverheiratete Seemann fucht fich Logis und Rost irgendwo in der Hafengegend und pflegt dafür 10 Mt. pro Woche zu bezahlen. — Die Heuergebühren waren bis vor einigen Jahren unbestimmt; es ist von den Matrofen nicht felten 4-5 Mk., auch mehr, bezahlt worden. Im Juli 1897 wurde in einer Versammlung der Seeleute beschlossen, daß Matrosen und Heizer in Zukunft nicht mehr als 3 Mf., Trimmer und Leichtmatrofen nicht über 2 Mf. geben follen. Diefer Beschluß hat sich im ganzen und großen als durchführbar erwiesen. beffen kommt es begreiflicherweise immer vor, daß eine Ertravergutung für eine gute "Schanz" (Chance — Gelegenheit, der allgemein übliche Seemannsausdruck für eine Arbeitsstelle an Bord) angeboten wird. Die Arbeiter behaupten hin und wieder auch, daß folche gefordert worden fei, inbessen scheint es nicht, daß die Flensburger Heuerbase sich als "Landhaie" hervorgetan haben; wenigstens scheint dies einer vergangenen Zeit anzugehören. Bis vor wenigen Jahren wurden den drei Agenten die Schiffe burch die einzelnen Reedereien zugewiesen, so daß jeder feine bestimmten Schiffe hatte; die Bakanzen wurden schriftlich dem Heuerbas durch den Kapitan angezeigt; bei der Nord- und Oftseefahrt gewöhnlich vom englischen Rohlenhafen aus. Jener hat bann immer Zeit genug, die Leute anzuwerben. Er fennt die Leute zumeist als Gafte seiner Schenke und fieht fich nur ausnahmsweise genötigt, fie in ihrem Logis aufzusuchen. Der Rapitan ift felten bei der An- und Abmusterung zugegen. Vorschuß wird in Form einer Note über ben Betrag einer halben Monatsheuer gegeben; von biefer Note pflegt der Bas feine Gebühr abzuziehen. Eingelöft wird die Note nach Abgang bes Schiffes, wenn ber Mann an Bord ift. Der Heuerbas hat daher starkes Interesse, dafür zu forgen, daß der Mann sich rechtzeitig an Bord begebe, um seinen Kredit bei ben Sändlern aufrecht zu halten. Die Händler machen feine festen Distontabzüge, sondern halten sich durch relativ hohe Preise ber Ausruftungsgegenstände ichablos. Das Bureau ber Mitgliedschaft Flensburg des S-V hat seit 1898 begonnen, die Borschußnoten gegen bar einzulösen (alfo zu kaufen), zuerst ohne Abzug, bann erwies fich als nötig, für jebe Note 10, endlich aber 50 Bf. einzubehalten. Das Gelb bafür wird aber nicht der Berbandstaffe entnommen, sondern es

¹ Dritter Jahresbericht bes Seemannsverbandes in Deutschland. Geichaftse jahr 1900. Samburg o. J. S. 76.

ift ein besonderer Fonds dafür gebildet worden. Im Jahre 1900 murben 289 Noten mit 3515,30 Mf. ausbezahlt, bavon wurden am Ende bes Jahres 56 Mt. als verloren betrachtet, also ein geringer Bruchteil. Rahlstelle verlangt, daß Leute, Die ihre Reise nicht antreten, ben Betrag ber Note zurudzahlen, und hat in einigen Fällen, wo bies nicht geschehen mar, Strafantrag gestellt. Die Bahl ber eingewechselten Roten stieg 1901 auf 357, ging aber im Jahre 1902 auf 185 zurud infolge bes Umstandes, daß der neue Agent den Vorschuß teilweise in bar hergab. Der Fonds hatte am 1. Januar 1903 einen Beftand von 150,75 Mf. Im erften Quartal 1903 wurden 96 Noten mit 2340,90 Mf. eingelöst; der Verlust betrug 29,50 Mf. — Bon Errichtung eines Heuerbureaus ist bisher nicht bie Rebe gewesen; wohl aber hat in ben letten Jahren ber im April 1900 gegründete Reebereiverein fich bafür intereffiert, die Stellenvermittlung gu zentralifieren — vermutlich im hinblick auf bie neuen Bestimmungen ber S-O —, und zwar wollte er bem einen ber brei Agenten, mit bem unter den von ihm bedienten Kapitänen und Reedern am meisten Zufriedenheit sich kundgab, das Ganze zuwenden — biefer eine mar freilich gerade ber= jenige, mit bem die Seeleute am wenigsten zufrieden maren. Man fagte ihm nach, daß er die Leute an seine Gastwirtschaft zu fesseln wisse; er pflegte ihnen das Mufterbuch sogleich bei ihrer Meldung abzuverlangen und oft wochenlang zu behalten, wodurch dem Heuersuchenden eine andere Chance entgehen konnte; murde es abgeholt, so fiel bieser bei ihm in Ungnade, die bann leicht fühlbar wurde. Ihm gerade wurde auch die Unnahme und wohl gar Forderung von Übergebühren vorgeworfen, durch feinen "Übermut" in Behandlung ber Leute fühlten biefe fich gefranft; er galt für einen heftigen Gegner bes Berbandes. Inzwischen ift nun diese Spannung da= burch gelöft worden, daß eben dieser Agent im Juli 1902 mit Tode ab-Seine Witme versucht zwar bas Geschäft weiterzuführen und hat noch einige Rundschaft, aber ber Reeberverein hat feine Gunft einem neuen Maenten zugewandt, ber feinen Sauptberuf im Gewerbe eines Segelmachers hat und eine Gastwirtschaft nicht führt. Diese Wendung scheint eine glückliche zu fein, da bisher auch die Mannschaften gegen diesen Bas nichts einzumenden haben; es wird nur geklagt, daß er schwer anzutreffen fei. (Der Gastwirt ift eben ber Mann, ben man am sichersten treffen fann.) Der neue Seueragent genießt (auch unter den Seeleuten) eines guten perfonlichen Rufes, ebenso ift dem dritten Bas, der nach wie vor fein Geschäft mit Gaftwirtschaft betreibt, niemals etwas zur Last gelegt worden. Gleich= mohl munichen die organifierten Seeleute, ba fie bas Syftem ber perfonlichen Stellenvermittlung überhaupt als einen Schaben für fich anfeben,

ein zentrales Heuerbureau "unter gemeinsamer Berwaltung" ober boch unter "Mitkontrolle" ber Seeleute. So lange als bies nicht erreicht werbe. wünschen fie wenigstens die Bermittlung in einer Berson - als welche ihnen ber neue Agent genehm ware - ju fonzentrieren, "um ausbeute= rischen Gelüsten mehrerer Bersonen vorzubeugen". Sie faßten am 15. Ruli 1902 eine dahin gehende Resolution und unterbreiteten diese dem Reeder= verein, um nähere Berhandlungen über biefe Sache bittend. Diefer gab zur Antwort, daß er den neuen Agenten zwar anerkenne, aber den Reedern nicht die Berpflichtung auferlegen könne, ihre Unheuerungen nur burch ihn beforgen zu laffen; es werbe aber vom Reederverein angestrebt werden, daß eine Zentralisierung allmählich Plat greife, mas voraussichtlich burch bas am 1. April 1903 in Rraft tretende neue Gefet betr. Die Stellenvermitt= lung leichter zu erreichen fein werbe. Die vom S-V gewünschte Mit= verwaltung bei ber Heuervermittlung finde bei ben Reebern feinen Un= flang, eventuelle Beschwerden, soweit sie später nicht durch das neue Geset geregelt murben, werbe aber die betreffende Reederei, ober nötigenfalls ber Berein, ftets entgegenzunehmen bereit fein. - Die Mitgliedschaft beschloß barauf, bis zum Infraftireten bes neuen Gefetes, bezw. bis zu ben fünftigen Tarifverhandlungen, von weiterem Borgeben Abstand zu nehmen. Gleichzeitig versprach ber neue Heueragent, daß er bei ber Bermittlung möglichst ben Bunschen ber Seeleute Rechnung tragen wolle. —

Heuern ober Löhne werben von ben Heueragenten nicht ausbezahlt; die Borschüffe wirken insofern nicht günftig, als sie die Reigung, vor Unstritt ber Reise (zum Abschiede) Geld zu vertun, befördern, da sonst die Aufwendungen für Ausrustung selten etwas übrig lassen würden.

Die Offiziere werben nicht von den Heuerbasen, sondern auf den Bureaus der Reedereien angenommen. — Sogen. "Runner", d. h. Untersagenten, halten die Flensburger Heuerbase nicht. — Die durch die S-O vorsgeschriebene polizeiliche Taxe für die Stellenvermittlung ist noch nicht erlassen.

E. Die Koft an Bord der Flensburger Schiffe durfte in der Regel genügend, nicht selten recht gut sein. Unter älteren Seeleuten aller Chargen, soweit sie noch die Zustände der Segelschiffahrt gründlich kennen, herrscht nur eine Stimme darüber, daß in dieser Hinsicht die Lage des Seemanns sich erheblich gebessert habe. Und zwar liege die Hauptursache der Bersbesserung in den Verhältnissen. Gute und dauerhaft präservierte Gemüse und Früchte waren ehemals unbekannt. Durch das häusige Unlausen der Häfen ist es den Dampfern ermöglicht, oft frisches Fleisch einzunehmen, das früher unbekannt war; ebenso ist frisches Vot jetzt wenigstens von Zeit zu Zeit zu haben.

Als Speiserolle gilt die gemeinsame, vom 1. April 1899 für die sechs Seeuferstaaten gültige (abgedruckt Schriften dieses Vereins CIII S. 281). Eingehalten wird sie in Bezug auf die Fleischration, im übrigen gilt es als notwendig, daß sie überschritten werde, namentlich was die Fettmenge betrifft, und besonders bei nordischen Fahrten. Die laut werdenden Klagen haben regelmäßig zum Inhalt, daß "nach der Speisetage" beköstigt werde.

Der Kapitan erhält als tägliches Figum gleichmäßig 1.20 Mf. pro Mann bes Bolfslogis, 1,50 Mf. pro Mann ber Kajute, um die Verpflegung zu bestreiten. Anspruch auf Bier, Bein ober Branntwein haben die Leute nicht, fie erhalten als regelmäßiges Getränk Kaffee oder Thee in reichlicher Menge, Branntwein führen sie zuweilen in geringer Quantität, die also bald verzehrt ift, auf eigene Koften mit sich. Es kommt wohl vor, daß nach schwerer Arbeit eine Flasche Bier gereicht wird, in den Tropen wohl auch gelegentlich Branntwein. Sonst wird gegen die Sitze den Beizern Saferschleim gereicht; am Mittelmeer wird viel Citronensaft genossen und bem Thee beigemischt. Db die Kapitane Gelegenheit haben, an ber Bekoftigung zu sparen, hängt, wenn fie nicht wollen, daß die Mannschaft in ihren Rationen beeinträchtigt werde, bavon ab, wo fie ihre Ginkaufe machen; wenn 3. B. in Rugland, fo ift bas fehr vorteilhaft und es liegt bann nahe, daß fie bei ber Gelegenheit fich reichlicher mit Proviant verforgen, als nötig und im Interesse ber öfteren Erneuerung munschenswert mare. Die Meinung von Reebern ift, daß "früher" der Kapitan wohl ein paar hundert Mark jährlich übrig hatte, neuerdings bei ben gestiegenen Preisen faum. Prinzipiell erklären die Reeder nichts dagegen einzuwenden, daß die Kapitäne bei Berproviantierung ber Schiffe zu ihrem Borteil Ersparnisse machen; ja es scheint in Wirklichkeit die Sache barauf angelegt zu fein, baß fie einen Nebenverbienft aus biefem Sandel gewinnen, und dies muß als ein Übel bezeichnet werden; es mare nur billig, wenn der Befatung auf beren Verlangen über die Verwendungen der Kostgelder Rechnung gelegt werden mußte; in diesem Sinne murbe von ben Dafchiniften vor einigen Sahren auf Einsetzung eines "Megvorstandes" angetragen, ben fie aus 2 Offizieren - 1 vom Deck und 1 von der Maschine - zusammensetzen wollten. Daß bie Röche ben Leuten ihr Recht verfürzen fonnen, unterliegt feinem Zweifel, zumal wenn etwa ein Rapitan feinen Roch bazu anhalt, was in einzelnen Fällen wohl vorkommen mag, wenn auch nicht eben glaublich ist, baß es oft vorkommt. Daß die Röche für sparsames Umgehen mit bem Material durch Trinkgelber belohnt werden, ist wohl Regel; es bedeutet aber feineswegs notwendiger Beife, daß es zum Schaden ber Mannschaft geschieht. Kapitäne sagen wohl mit Recht, daß der "schluderige" Koch in der Regel

auch ein schlechter Roch sei, der also die Leute am wenigsten zufrieden stellt. Indeffen bleibt für den Rapitan immer eine ftarke Bersuchung, fein "Geschäft" bei ber Verproviantierung zu machen. Bor einigen Jahren kam ein Fall vor das Flensburger Landgericht, ber auf Denunziation ber Offiziere eines Schiffes gegen ben Rapitan beruhte, nachbem biefe mit ber Mannschaft zusammen sich vergebens beschwert hatten. Die Anklage lautete auf Unterschlagung von Proviantgelbern, mußte aber fallen gelaffen werden, weil weder burch Vereinbarung noch durch Gefet vorgeschrieben sei, daß eine dem Rost= gelbe entsprechende Roft gegeben werden muffe. Der Roch fagte aus, ihm fei aufgetragen worden, nach ber Speisetage zu tochen, daß dies aber bei weitem nicht genüge, fei ja wohlbekannt; er habe nur 75 Bf. bis 1 Mk. pro Mann verbraucht. Nach ber Freisprechung foll ber Staatsanwalt bem Schiffer eine artige "Moralpauke" gehalten haben (Z. S. 1898 Nr. 6). In ber Regel besorgt der Kapitan felber die Ginkaufe und kann barauf rechnen, daß die Lieferanten sich um seine Kundschaft bemühen. Der Roch gibt ihm eine Liste der Materialien, die er zu brauchen meint; eine Liste, bie bann freilich oft nur unter erheblichen Streichungen bewilligt wird.

Öfter aber als böser Wille bes Kapitäns ober bes Koches ist die Unfähigkeit des letteren schuld, wenn mangelhafte Kost bereitet wird. Daß es mit der Kochkunst zuweilen nicht weit her ist, begreift sich schon aus der gewöhnlichen Karriere des Koches, der vom Schiffsjungen zum Kajütssteward aufrückt; nachdem er als solcher dem Koch etwas abgeguckt hat, bald selber sich für einen Koch ausgibt und als solcher sich anmustern läßt. Zuweilen ziehen wohl die Kapitäne die jüngeren Köche vor, weil diese sich williger unterordnen. Neuerdings sehen aber die größeren Schiffs mehr darauf, einen ausgebildeten Schiffssoch zu bekommen; es zeigen sich solche, die eine Kochschule durchgemacht haben.

Es werben in der Regel 3 warme Mahlzeiten gegeben, da die Leute es lieben, einen Teil ihrer Fleischration als warmes Frühstück nach englischer Weise zu erhalten; abends gibt es dann meistens Fleischrefte des Mittags mit gebratenen Kartoffeln, besonders gern in einer, wohl zubereitet, für lecker geltenden dänischen Mischung unter dem Namen "Lapstov" die aber zuweilen auch Mißfallen erregt, teils durch Qualität, teils durch zu häusige Wiedersholung.

Vergütung für Entbehrung in Folge von Anappwerben bes Proviants wird nicht gewährt. Kontrolliert wird die Zubereitung in der Regel nicht; auch kümmert sich der Kapitän nicht um das Essen der Leute, sondern wartet ab, ob Klagen einlaufen, um dann die Ursachen zu ermitteln. Begründete Unzufriedenheit wird meistens von den Offizieren geteilt; auch kann dem

Kapitän selber die Untüchtigkeit des Koches nicht lange verborgen bleiben. Ebenso hat der Kapitän selber am meisten Interesse, dem Verderben des Proviantes vorzubeugen und für Ersat des frischen Wassers zu sorgen. Doch kommen wohl Nachlässigkeiten in beiden Beziehungen vor. Auch dürfte mit Anpassung der Kost an wärmeres Klima es zuweilen etwas leicht genommen werden. Die günstige Gelegenheit zu billigem Einkauf verführt wohl den Kapitän, zu große und auf langer Reise dem Verderben ausgesetzte Vorräte von einzelnen Proviantsorten mitzunehmen. In der Hauptsache hängt aber "die gute Stimmung an Bord von der Person des Kochs ab" (U); wenn er geschickt ist, weiß er auch aus mäßigem Material etwas Schmackhaftes herzustellen; ob dies dann immer gesunde Kost ist, dassür ist wohl nicht einzustehen. — In der FRL war auch eine Frage nach der Beköstigung enthalten. Die 29 Antworten — dies gilt auch für nachher zu erwähnende andere Fragen — verteilen sich auf die sub A bezeichneten Reedereien wie folgt:

2 gehören zu I
2 "" II a
5 " " III b
7 " " III
2 " " IV
6 " " V
2 " " VI
3 " " VIII

Die Antworten lauteten in der Mehrzahl der Fälle (16) mehr oder minder günstig, in den übrigen (13) mehr oder minder ungünstig. 16 gunftigen Antworten find: 2 Mal "fehr gut" bezw. "ohne Tadel": VII u. VI, 6 Mal "gut": 3 zu V, je 1 zu III, IIb und I, 4 Mal "gut" mit Bufähen (im allgemeinen, einigermaßen, ziemlich): 2 zu III, 1 zu II b, 1 zu II a, 4 Mal "genügend" u. bgl.: 1 zu VI, 1 zu III, 1 zu IIIb, 1 zu II a. Bon den 13 ungunftigen Antworten lauteten 9 "mangelhaft" "fonnte beffer fein" "nicht zum beften" "anfangs gut, in ber letten Beit schlechter geworden" "Broviant gut, Zubereitung nicht am besten" "veränderlich" "wir Matrofen find zufrieben, die Beiger bagegen nicht" "fcblechtes Waffer aus ben Häfen in die Trinktanks gebracht": 1 zu IIb, 3 zu III, 2 zu IV, 2 zu V, 1 zu VII, 4 einfach "schlecht": je 1 zu I, IIb, V und VII. Wenn es gestattet ift, aus biefer Berteilung ber Zeugniffe einen zweifelnben Schluß auf die Buftande bei ben verschiedenen Reedereien zu gieben, fo wird dieser zu Gunften der kleineren Reedereien ausfallen (unter ben 5 Antworten aus VI n. VII find die beiden gunftigsten und 3 überhaupt günstig; die 2 zu IV sind freilich unter die ungünstigsten gerechnet, in einem Falle aber heißt es ausdrücklich, daß wohl die Ursache der "Mangelhaftigefeit" am Koch liege, in anderen bekennen die Matrosen sich "als zufrieden"); und dies könnte darin begründet sein, daß bei diesen kleineren Reedereien recht oft der Kapitän "mitreedert", was auch von diesen "gern gesehen wird" (S). Möglicherweise kommt es unter den Kapitänen, die bloße Beamte sind, eher vor, daß ein solcher aus der Berproviantierung einen Überverdienst zu gewinnen sucht; oder, wenn dies sogar als Regel gelten darf, daß er ihn über Gebühr auszudehnen sich angelegen sein läßt.

Wenn ich nun auch die ziemlich zahlreichen Klagen über mangelhafte und schlechte Kost, die in den an ben Verbandleiter Rorrespondenzen von 1898-1902 infl. enthalten find, heranziehe, fo fällt mir barin als bemerkenswert nur auf, bag fie verhältnismäßig oft auf altere Schiffe, die wie früher gefagt, meift auch fleiner und von Gifen gebaut sind, sich beziehen. Namentlich scheinen die kleinen Reedereien, die fonst gunftig baftanben, hieburch belaftet. Seinen Grund fann bies baran haben, daß die befferen Röche lieber auf größere Schiffe gehen merben und daß biefe kleinen oft mit geringwertigen vorlieb nehmen muffen. In einigen Fällen wird die Schuld ausdrücklich auf den Roch geschoben und einmal hervorgehoben, daß er ein 61 jähriger Mann sei, mas mohl bedeuten follte, baß er seiner Aufgabe an Bord nicht hinlänglich gewachsen sei. Übrigens finden sich in diesen Korrespondenzen auch Lobsprüche nicht selten; die Kost wird zuweilen gut, zuweilen auch fehr gut genannt, öfter kehren bie Wendungen wieber: "wir haben nichts zu klagen". "Über Beköftigung nicht zu flagen". "Es ist hier gang gut an Bord, Arbeit wie auch Effen". Auf ein eisernes Schiff beziehen sich solche Lobsprüche nur 1 Mal, wo ein foldes schlechthin "ein fehr gutes Schiff" genannt wirb.

Die Klagen beziehen sich gelegentlich auf das Menu "Alippsisch und Wassersuppe", sonst hauptsächlich auf den übermäßigen Gebrauch von Hartbrot. Daß dies bei längeren Reisen unentbehrlich ist und daß die Menge davon, die man einmal an Bord hat, "zeitweise auch einmal aufgegessen werden" muß, wird völlig zugegeben. Wenn Klage geführt wird, so ist die Meinung, daß bei dem häusigen Besuch der Häfen (auf Ost und Nordsee) öfter einmal frisches Brot eingekauft werden könne und daß anderersseits nicht Hartbrot in so großen Mengen eingekauft werden müsse, wenn man in einigen Tagen wieder einen Hasen anlause. Zuweilen gibt auch die Beschäffenheit des Hartbrotes, wenn es aus lauter Brocken besteht, Anlaß zur Unzufriedenheit. Ühnlich wie mit dem Verhältnis von Hartbrot zu frischem Brot steht es mit dem von Salzsleisch zu frischem Fleisch; daß das

Salzsteisch bei längeren Reisen zuweilen schlecht wird, ist nicht zu verwundern; wenn die Klage an den Kapitan fommt, fo läßt er es wohl über Bord In vereinzelten Fällen scheint aber ber Kapitan sich allen Beschwerben hartnäckig zu verschließen. So find über einen Dampfer ber Reeberei I die Rlagen mährend ber letten Jahre immer aufs neue und trot mehrfachen Wechselns ber Röche laut geworden. Das Schiff fährt im Winter auf dem Mittelmeer. Nachdem schon mehrfach geklagt worden, lief gegen Ende des Jahres 1901 folgender Bericht in Flensburg ein (val. Z. S. 5. Januar 1902): "Die Koft wird von Tag zu Tag schlechter. In Eppern, wo wir längere Zeit lagen, bekamen wir weber Fleisch noch frisches Brot; auch wurden die Kartoffeln alle, so daß wir 10 Tage hindurch keine Kartoffeln mehr erhielten. Wollte man am Mittag zu feinem Salzfleisch etwas effen, fo mußte man Hartbrot bazu nehmen. . . . In Limafol erhielten wir endlich wieder Kartoffeln; auch murbe hier frisches Wasser an Bord genommen. Dasselbe murbe in einem offnen Boote ans Schiff gebracht. Die Leute standen mit den nackten Füßen im Trinkwasser (!). In Limasol kaufte der Rapitan 2 Schafe und 16 Suhner, jedoch bekamen wir hiervon nur an einem Sonntag die Suppe und zum größten Teil Knochen. Um andern Sonntag bekamen wir zu Mittag je 2 Frikadellen von 20 Gramm Gewicht; trothdem meinte der Kapitan zum Roch, er gebrauche zu viel Proviant. Im übrigen erhielten wir morgens zum Frühstud Hartbrot und Präfervenfleisch, fogenanntes Rabelgarn; mittags Kartoffeln und Brafervenfleisch; zum Kaffee Hartbrot und abends Hartbrot und Präservenfleisch. So ging es fast jeden Tag, und erhielten wir Salgfleisch, so konnte es niemand vor Geftank effen. In Algier, wo wir bunkerten 1, wurde auch kein nennenswerter Proviant gekauft. Sier soll ber Rapitan bem Roch verschiebenes von ber aufgestellten Proviant= lifte gestrichen haben. Auf der Reise von Algier nach London konnten die Beiger ichlecht Dampf halten, mas unter ben bier geschilberten Berhältniffen ja begreiflich ift. . . . Als wir auf ber Themfe ankamen, gingen wir am nächsten Mittag mit unserer Bortion Salzfleisch zum Kapitan, benn basselbe war völlig ungeniegbar. . . . Um nächsten Morgen bekamen wir zum Fruhftud Grute, die ebenfalls verdorben mar. Ein Beizer ging hierauf wieder jum Rapitan und fragte, ob die Leute nicht balb beffere Roft bekommen könnten, benn bei ber Kost könnten sie nicht arbeiten. Es wurde bann nach längeren Auseinandersetzungen ein Boot ausgeschickt, um etwas Proviant zu holen. An diesem Tage bekam die Mannschaft erst um 2 Uhr Mittag, und ein heizer, der auf Wache mar, erst um 3 Uhr". Mehrere Monate

¹ Rohlen einnehmen.

später kehren die Klagen von demselben Schiffe verstärkt wieder. "Qualität und Quantität ber Rationen maren manchmal berartig, bag bie Mannschaft zeitweise tatfächlich hunger leiden mußte. Der 2. Steuermann mar ber Berwalter bes Proviants und wurde selbst bem Koch mehrmals Brot und Butter zugeteilt. Hatte der Koch Brot gebacken, so wurde es sofort vom zweiten Steuermann verschlossen. Ginmal zeigte ber Roch bem Kapitan fein Abendbrot, bas nur in trodenem Sartbrot, in Thee aufgeweicht, bestand". In demselben Jahre habe ein 5-6 maliger Wechsel ber Röche stattgefunden. Ein Roch ("ber in Flensburg als fehr tüchtig in feinem Fach bekannt sei") fei in Genua zu bem beutschen Konful geführt und zwangsweise abgemuftert. Ihm feien 7 Delikte in Bezug auf die Sorge für den Proviant zur Laft gelegt, megen beren er ju 30 Mt. Gelbstrafe verurteilt worden fei. Eine Berteidigung habe ihm der Gericht haltende Konful mit den Worten "Schweigen Sie" abgeschnitten. Auch sei ihm auf See niemals von ben Eintragungen feiner angeblichen Bergeben ins Journal etwas bekannt gegeben worden, obwohl ber Schiffer gesetzlich bazu verpflichtet fei. — Die Reederei erklärt — in einem an mich gerichteten Schreiben, ba ich um Ausfunft über ben Fall gebeten hatte -, fie habe, fo oft ihr Klagen zu Dhren gekommen, fogleich an ben Kapitan geschrieben, bag er Abhilfe ichaffen muffe; soweit ihr bekannt, seien aber bie Rlagen bei weitem nicht immer berechtigt gewesen, sonbern zum Teil in frivoler Beise vom Zaun gebrochen worden. Es sei allerdings in dieser ganzen Zeit die Wahl des Roches nicht immer gunftig gewesen, und obschon Proviant in genugender Menge und in tabellofer Qualität angeschafft worden, habe es ber Roch eben nicht verstanden, damit zu wirtschaften. Sie habe jedesmal alsbald dafür geforgt, daß ein anderer Roch an Bord genommen wurde. — Bon seiten der Arbeiter wird dagegen behauptet, gerade der Roch, unter deffen Regime das Übel am schlimmsten gewesen, sei ein tüchtiger Roch und auf früheren Schiffen recht lange bedienstet gewesen, ohne daß Klagen laut geworden seien. Dagegen sei die Kost an Bord jenes Schiffes von jeher schlecht gemesen: bies tonne noch heute von Schiffsleuten nachgemiesen werben, bie früher auf bem Schiffe gefahren seien. Auch ber lette Roch und ein Matrose, bie erft vor kurzem von dem Schiffe abgemuftert murden, fagten aus, daß neuerdings zwar ber Buftand fich verbeffert habe, aber in mancher Beziehung und im Berhältnis zu anderen Schiffen noch zu wünschen übrig laffe. Auch dieser lette Roch habe mehrere Auseinandersetzungen mit dem Kapitan gehabt. Erhobene Beschwerben habe biefer ftets mit ber Bemerkung gurudwiesen: "ihr werbet nach Speisetage beköstigt und weiter gibts nichts". — Dhne den Streit entscheiden zu wollen, fann man doch nicht umbin, die Bermutung

für begründet zu halten, daß in diesem Falle die Ursache der auch von der Reederei teilweise zugestandenen schweren Übelstände an der Schiffse und nicht an der Küchenleitung gelegen habe. Die Schiffsleute sprechen mit Resignation davon, daß nun einmal die Herren Reeder ihren Kapitänen eher als ihnen Gehör und Glauben zu schenken geneigt seien. Und doch seien in fast allen Fällen, wo über Kost geklagt werde, die Maschinisten und (wenigstens im stillen auch) die Steuerleute auf ihrer Seite. Andererseits darf aber ansgenommen werden, daß in manchen Fällen diese Unzufriedenheiten keinen außereichenden Grund haben; sie können auch von Besinden und Stimmungen einzelner Personen herrühren. Man braucht nur an einen Junggesellentisch in Gasthösen sich zu erinnern, um es für wahrscheinlich zu halten, daß auch in andern Kreisen oft aus bloßer übler Laune "auf das Essen geschimpst wird". — Übrigens sind die Klagen der Maschinisten oft am stärksten.

F. Die "Bolkslogis" sind regelmäßig unter der "Bac" (dem vordersten erhöhten Teile des Fahrzeuges), d. h. zur ebenen Erde vom Borderdeck aus; daß sie (wie sonst wohl auf alten Dampfern) unter Deck sind, kommt in Flensburg kaum noch vor. Die Größe ist verschieden: Höhe meistens gute Mannshöhe, die Kojen nehmen die reichliche Hälfte des ganzen Naumes ein; daß sie in mehr als doppelter Lage übereinander liegen, kommt auf Schiffen der Ostseehäsen meines Wissens die jett nicht vor; es ist ebenso unbeliebt, wie das Eisen als Material der Bettstellen.

Das Deckpersonal hat seinen Logisraum auf der rechten, das Maschinenspersonal auf der linken Seite; das letztere ist meistens kleiner und enthält dann nur vier, während das Matrosenlogis sechs Kojen hat. Neben den Kojen läuft eine Bank hin, innerhalb derer jeder Mann einen Behälter für sein Eßgeschirr und anderes Gerät hat; eine Tischplatte pflegt nahe dem Einsgang an einem Haken befestigt zu sein und wird also zum Gebrauche niedergeklappt. Wenn die Logis größer sind, so steht wohl ein fester Tisch in der Mitte, wosür die kleineren keinen Platz haben. Die Reinigung wird den Leuten als ihr eigenes Interesse und eigene Sorge überlassen, d. h. als Arbeit, die auf ihre wachfreie Zeit kommt und nicht bezahlt wird. Insolgedessen läßt die Reinlichkeit oft zu wünschen übrig, sei es, daß Ermüdung der Leute oder natürliche Trägheit und Gleichgültigkeit daran schuld ist. Besondere Räume zum Ablegen der schmutzigen Kleider kennen die Flenssurger Schiffe bisher nicht; ebensowenig Baderäume; Waschhäuser selten.

Bon den Fragen in FRC beziehen sich mehrere auf das Logis, wir werden diese einzeln betrachten. Ausgefüllte Fragebogen, mit mehr oder weniger eingehenden Antworten, gingen bei der Flensburger Mitgliedschaft von 26 Schiffen ein, und zwar von 24 Schiffen Flensburger Reedereien,

bavon 3 zu I, 2 zu II a, 5 zu II b, 4 zu III, 2 zu IV, 4 zu V, 2 zu VI und 2 zu VII gehörig. Die sechste Frage lautet: "Wie waren die Logis beschaffen: Lage, Größe, Sipplätze, Reinlichkeit, Ventilation?" Was die Lage betrifft, so ist einmal abweichend geantwortet: "über Deck".

Die Größe wird 7 Mal als genügend bezeichnet. 1 Mal heißt es "geht an", 1 Mal "sehr beschränkt", 1 Mal "viel zu klein", 1 Mal "klein", 2 Mal sind Maße angegeben, nämlich 1 Mal: "die Logis sind 3½ m lang, 3½ m breit", dies bezieht sich auf ein Schiff von 891 R.-T., das mit 4 Matrosen, 2 Leichtmatrosen, 3 Heizern und 1 Trimmer bemannt war, 1 Mal ist angegeben, das Heizerlogis sei 6 Fuß lang, am oberen Ende 2, am unteren 3 Fuß breit, dies betrifft ein eisernes Schiff von nur 337 R.-T. Bon Sitplätzen heißt es 3 Mal "genügend", 1 Mal "gut", 2 Mal "sehlen" (1 Mal "Bank oder Tisch nicht, nur ein Stück Spind"), 2 Mal "längs der Kojen" (was wohl die Regel ist).

Was die Reinlichteit angeht, so wird sie 4 Mal als gut, 1 Mal mit dem Zusah: "jedoch auf Freizeit reinzuhalten" (was immer gilt), 2 Mal als "genügend" bezeichnet, dagegen 1 Mal als "sehr schlecht wegen Durchsgang zu den Ausbewahrungsräumen", 1 Mal als "sehr mangelhaft". 1 Mal heißt es "klein und unsauber", 2 Mal: "rein gemacht wird selten wegen Zeitmangel", 1 Mal: Reinigung 1 Mal in der Woche. 1 Mal heißt es: "Reinlichkeit unmöglich, weil Lieferung von Seife und Soda verweigert wird".

In Betreff der Ventilation wird 3 Mal einfach auf die Bullenaugen (die runden Fenster, die aber bei starkem Seegang verschlossen gehalten werden müssen) hingewiesen, 1 Mal heißt es: "Ventilation dient zugleich als Schornstein, 4 Mal wird ihr Dasein verneint, 2 Mal "ungenügend" genannt, 1 Mal bejaht, 4 Mal als "genügend", 1 Mal als "gut", 1 Mal als "für Ost= und Nordsee genügend" bezeichnet.

Einige Aussagen sind ganz allgemein gehalten, nämlich 3 Mal einsach "gut", 1 Mal "alles gut, bloß etwas seucht", 1 Mal "nicht zu klagen" (dabei aber: "Bentilation und Reinigungen mangeln"), 1 Mal "läßt nichts zu wünschen übrig" (dabei aber: "Licht ungenügend"), dagegen 1 Mal "leidlich", 1 Mal "äußerst mangelhaft", 1 Mal "schlecht". Dazu kommen einzelne Unleidlichkeiten, als "bei schlechtem Wetter beständig naß", "Wasser leckt durch". Sinmal heißt es: "wie gewöhnlich" (zugleich mit "Bentilation ungenügend"). Sinmal wird auf einem neuen Schiffe alles gelobt, nur "Licht ungenügend" hinzugefügt.

Die siebente Frage ober vielmehr Fragengruppe lautete: "War ber Eingang zum Kabelgatt (b. h. bem bebeckten unteren Schiffsraum, worin

bie Ankerketten und in der Regel auch anderes Gerät, wie Segel, Troffen u. dgl. verwahrt liegen) oder das Farbenspind (Schrank für die Utenfilien des Schiffsmalers) im Logis? War der Lampenraum in nächster Nähe des Logis und wie war die Art der Heizung?"

Die Frage in Betreff bes Einganges zum Kabelgatt wird 11 Mal besjaht. Der hierdurch bezeichnete Übelstand besteht barin, daß durch das mit Luftlöchern versehene "grating" (eiserne Gitter), das den Kabelgatt meistens bedeckt, die morastige Luft, die von den schmutzigen Ankerketten ausgeht, in das enge Gemach aufsteigt, das der Mannschaft zum Schlafen und Wohnen dient; auch ist der Durchgang, wenn Geräte aus dem Raum geholt oder zurückgebracht werden, für die Schlasenden ebenso störend, wie das Gerasselder Ketten, wenn vor Anker gelegt werden soll. Die Schisse, worauf die Bejahung sich bezieht, sind alle vor 1893 gebaut, und zwar dis auf zwei von 1889—92.

Wo ber Eingang zum Kabelgatt, ba ist zumeist, nämlich in 8 von ben 11 Fällen, auch ber zum Farbenspind im Logis oder doch in bessen Nähe, wodurch die Luft oft stark verdorben wird, was (zumal bei unsenügender Bentilation) ebenso unangenehm, wie, besonders für Schlasende, von schädlicher Wirkung sein kann. Ebenso ist dann auch regelmäßig der Lampenraum mit seinen Petroleums und Trandünsten in unmittelbarer Nähe des Logis, "vorkante vom Logis", "durch dünne Holzwand vom Logis getrennt" u. dgl.

Über die Art der Heizung kommen keine Klagen vor; meistens lautet die Antwort: "durch eisernen Ofen"; es pflegt ein kleiner "Kanonenofen" in jedem Logis zu fein; wenn der kleine Raum geschlossen gehalten werden muß, so wird dieser ihn rasch überheizen und sehr schlechte Luft erzeugen.

Jene Übelstände finden sich meistens da, wo auch über die allgemeine Beschaffenheit des Logis geklagt wird. Ebenso sindet sich dann regelmäßig die 9. Frage dahin beantwortet, daß das Klosett "in nächster Nähe des Logis", "nur durch eine dünne Holzwand vom Logis getrennt", überhaupt "mangelhaft" gewesen sei; einmal "gleichzeitig als Farbenspind benutzt wird", sein ordentlicher Gebrauch "unmöglich"!

Die 8. Fragengruppe geht speziell auf Unfallverhütung und lautet: "War der gewöhnliche Eingang zum Kabelgatt, die Falltür, genügend gessichert, daß niemand hineinfallen konnte? Wie waren die sonstigen Einsgänge zum Heizraum, Proviantraum beschaffen?" — In einem Falle waren die Fragen nicht beantwortet, von den übrigen 23 lauteten 16 befriedigt (in diesen Fällen war wohl immer ein Gitter — grating — vorhanden), 7 unzufrieden ("der Eingang durch eine Falltür, ungenügend versichert",

"Eingang zum Heizraum eiferne Leiter ohne Geländer" u. bgl.). Unter ben 16 Schiffen find 8, also die Hälfte, vor 1893 gebaut, unter ben 7 übrigen alle bis auf 1.

Frage IX: "Stand Waschhaus und Klosett mit dem Logis in Zusammenhang und wie maren bieselben beschaffen?" Das Dasein eines Waschhauses wird in den weitaus meisten Fällen verneint, nur 5 Mal ist von Waschhaus ober besonderem Waschraum die Rebe, und biefe 5 Schiffe find alle junger als 1893, auch gehören fie famtlich zu ben größeren, 4 über 900 R.-T. Netto, 1 nahe baran (891). Indeffen wird "das Waschhaus zum Aufbewahren von Tauwerk und sonstigen Gerätschaften benutzt", "bient als Rumpelfammer", "wird zu andern Zweden benutt"; nur 1 Mal heißt es: "befindet fich an Ded, zu jeder Zeit benuthar". Die Frage nach bem Klosett wird 7 Mal ungunftig beantwortet, und auch unter biesen 7 ift nur 1 Schiff junger als 1893, übrigens eins, an dem mehrere Mängel bejaht werden, das aber nichtsdestoweniger im allgemeinen starf von der Mannschaft gelobt wird; es sind die Leute hier wohl 2 Sahre lang an Bord geblieben, mas sonst höchst selten ist. Rlagen, daß die Speisetare und die Musterungsbedingungen im Bolkslogis nicht aufgehängt feien. kommen zuweilen in der CO vor. Auch sonst begegnen darin Klagen über die Beschaffenheit ber Logis, wenn auch viel seltener als über die Kost. Einmal fündigt die Mannschaft an, fie wolle abmuftern, weil fie fich vor Ratten nicht bergen könne. Einmal wird aus dem Mittelmeer von Heizern berichtet, sie haben am Rarfreitag bas Logis reinigen wollen und bafür "Überftunden", d. h. Bezahlung verlangt, weil fie nur 4 Beiger für ein Schiff von über 1100 R.-T., also überarbeitet gemesen seien; es sei verfprochen worden, wenn bas Schiff "nach braugen" ginge, follten 2 Trimmer nachgemustert werben, "aber nichts rührt fich; bann wurde uns wieber erzählt, wir sollten Silfe von Deck erhalten, ift auch nichts baraus geworden"; so habe man auch an dem Festtage "in der Maschine rummontieren muffen". Ein Recht auf "Überstunden" hatten diefe Leute allerdings für das Logisreinigen nicht; wenn es bewilligt wurde, so ware es sicherlich um bie Reinlichkeit ber Logis beffer beftellt, und bies mare im allgemeinen Interesse von hobem Werte. — Ein Briefschreiber flagt von einem ber größten Schiffe, freilich einem älteren (1889 erbaut und eifern), bas Logis sei so klein, "baß wir uns nicht mit 5 Mann rühren können"; "keine Bad' (fo heißt auch ber Egtisch in Seemannssprache), die muffen wir uns erst machen". Sonst wird am meisten geklagt, daß durch die hohen Deckslaften ber Zugang behindert werbe und bei "Schlagfeite" Baffer eindringe, bann, daß es oft an gehöriger Berkleidung ber Wände fehle; auch finden Schriften CIV 1. - Geefchiffahrt III 1.

bie Heizer die Entfernung von der Maschine und dem Heizraum, den sie schweißtriefend verlassen, unbequem und bei kaltem und nassem Wetter ihrer Gesundheit nachteilig; sie wünschen, daß ihr Logis "Mittschiff" angebracht werde, was auf einigen neuen Schiffen geschehen ist.

G. Für die Arankenpflege ist auf den Flensburger Schiffen in ber Weise gesorgt, wie auf Frachtbampfern, die keinen Arzt mitführen, üblich. Einer ber Steuermänner vertritt die Stelle eines Arztes und hält die Medizinkiste in Vermahrung; in schwierigen Fällen konsultiert er den Rapitan; wenn nötig, werden Kranke bei Erreichung eines Safens einem Hofpital übergeben. Auf Flensburger Schiffen ift aber ber Gefundheits= zustand durchweg gut. Auch hierauf bezog sich eine Frage (XVII) der FRC: "War eine Medizinkiste an Bord, mar ber Inhalt berselben schon mal erneut?" Dabei ift zu bemerken, daß die Umfrage im Sahre 1900 stattfand, als die Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenoffenschaft zwar schon "in Kraft getreten" waren — am 1. März 1899 — aber ihre Kraft noch wenig geltend zu machen vermochten: § 70 diefer Borschriften veweist auf die "Anleitung zur Gefundheitspflege an Bord von Rauffahrteischiffen" (vom Raif. Gesundheitsamt herausgegeben) und für Schiffe außerhalb ber kleinen Ruftenfahrt auf die bort in Liften angegebenen Arznei=, Berband= und sonstigen Silfsmittel für Krankheits= und Unglucks= fälle. Die ferner vorgeschriebene mindestens alljährliche Untersuchung burch einen deutschen Arzt oder Apotheker ift feitdem in der Beise geregelt worden, daß zweimal jährlich Revision burch einen Urzt, einmal durch einen Apotheker stattfindet. Indessen durfte auch vorher auf den Flensburger Schiffen in biefer Sinficht mit wenigen Ausnahmen eine genügende Ordnung gewesen sein. Die bezeichnete Frage ist 3 Mal garnicht beantwortet, 2 Mal mit "unbekannt". Sonft wird bas Borhandensein ber Medizinkiste bejaht. in Betreff des Inhaltes und der Erneuerung wird meistens geantwortet: "unbekannt"' "uns unbewußt" u. bgl., bas Borkommen von Kranken wird 6 Mal verneint, über Pflege und Behandlung von Kranken wird 10 Mal ausgefagt, und zwar heißt es nur 1 Mal "ließ zu munschen übrig", alle übrigen Ausfagen lauten auf gut, eine fogar auf fehr gut. hieraus ift au schließen, daß Unzufriedenheit in dieser Sinsicht ziemlich selten gewesen ift. So ift benn auch nicht bekannt geworben, bag fich Reebereien ber Roften= pflicht zu entziehen gefucht haben; auf Beitritt zu freien Silfekaffen binzuwirken, haben fie nicht für nötig gehalten. Die Krankenversicherung für Seeleute unterliegt befanntlich besonderen Schwierigkeiten. Sforbuterkrankungen und anderen auffallenden Krankheiten find neuerdinas nicht bekannt geworben. — Besondere Vorkehrung gegen Infektionen und besondere Behandlung von Geschlechtskranken, die ohne Zweisel am häusigsten vorkommen — kann wegen Mangels an Raum auf diesen Schiffen nicht stattsinden. Einmal fragt ein Heizer (CO), ob der Maschinenstoreraum ein passender Ausenthalt für Kranke sei. Er habe ein Geschwür am Fuß gehabt; "die Herren Maschinisten vermuteten gleich Faulkrankheit". Solche Vermutung mag ja zuweilen begründet sein; im allgemeinen muß es doch für sehr bedenklich gehalten werden, daß die Herren Maschinisten solchen Vermutungen nicht nur Raum, sondern auch Folgen geben dürsen. Da ohnehin, nach dem Ausdrucke des Hamburger Hasenarztes Dr. Nocht, auch "die Hilfe, die dem kranken oder verunglückten Seemann durch Laien geleistet wird, in den meisten Fällen nicht als eine sachgemäße anzusehen ist" (Vershandlungen des Nautischen Verweinstages 1900), so sollte wenigstens einer unsachgemäßen Verweig erung jeder Hilfe besser vorgebeugt werden; daß in dieser Hinsicht die Rechte des Seemanns erweitert und bestimmt werden können, liegt auf der Hand.

Über die Todesursachen der seemännischen Bevölkerung sind in Flensburg, soweit ich zu ermitteln vermocht habe, keine besonderen Wahrenehmungen gemacht worden.

Was die Sicherung und das Rettungswesen betrifft, so ift vor allem auch hier auf die Neuerungen und Berbefferungen hinzuweisen, die burch die Unfallverhütungsvorschriften herbeigeführt worden find. Wie weit biefe befolgt ober aber umgangen werben, wie weit die Kontrolle ausreicht ober etwa nur der Schein gewahrt wird, habe ich zu ermitteln nicht ver-Die Borfchriften verlangen u. a. (§ 24), daß auf Frachtbampfern außerhalb der kleinen Ruftenfahrt und Wattfahrt fämtliche Boote in Zwischenräumen von höchstens 3 Monaten auszuschwingen und dabei festzustellen sei, ob fie jum fofortigen Aussetzen bereit find; das Ergebnis sei im Journal zu verzeichnen. Sie fügen freilich hinzu: "nur wenn zwingende Grunde bas Ausschwingen in den vorgeschriebenen Zwischenräumen verhindern, kann die Brufung hinausgeschoben werben; ber Grund ber Berzögerung fei bann im Journal anzugeben." Der zwingende Grund, daß bei regelmäßig ich mach er Bemannung - wovon ichon gesprochen murbe und ferner zu reben fein wird - und bei ben raschen Fahrten von Safen zu Safen feine Zeit übrig bleibt, durfte außerorbentlich oft vorliegen. Eigentliche Bootsmanover, wobei die Boote zu Baffer gelaffen und die Leute auf ihre Bootstunde aeprüft werben, find nicht einmal vorgeschrieben, sondern nur, daß die Boote einmal jährlich auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen und ber Befund im Schiffsjournal zu verzeichnen sei (§ 19).

So bleibt auch hier, wenngleich ber Zustand seitdem verbessert sein 35*

möchte, die FRC für uns wertvoll, die in diefer hinsicht folgende Fragen enthielt (XIII): "Wieviel Boote waren vorhanden? Wieviel Berfonen faßten fie? Waren bieseben aut ausgerüftet?, eventuell: Wurden sie als Lager= raum für sonstige Gegenstände benutt? Wieviel bootskundige Leute kamen Wurden Bootsmanover gemacht?, eventuell: Wieviel auf jedes Boot? Boote murben zu Waffer gelaffen?" - Die Antworten find freilich ziemlich unvollständig. In den meisten Fällen werden 3 Boote als vorhanden angegeben, wovon ein 1 fleineres, fog. Arbeitsboot ift. Nur 2 mal wird bie Bahl 2 angegeben, wobei es 1 mal heißt: "Seit einem Jahre fehlt 1 Boot, das als Arbeitsboot benutt wurde." Bei 2 Schiffen werden 4 Boote angegeben. Daß fie für bie Bemannung ausreichten, wird einige Male ausbrücklich bejaht und barf in allen Fällen angenommen werben. Die Frage nach der Ausrüftung wird 17 mal beantwortet und zwar 7 mal in gunftigem Sinne. 10 mal, alfo in ber Mehrzahl ber Falle, mit "fehlt", "mangelhaft", "ungenügend" u. f. w." Wenn vorausgesett wird, bag biefe Ausstellungen begründet maren, so ergibt sich aus der Vergleichung, daß besonders neuere und größere Schiffe in diefer Sinficht schlecht verfeben waren; benn unter 10 find 6 nach 1891 erbaut, unter ben 7 nur 2, und wenn angenommen wird, daß auch mit den übrigen 7 es aut bestellt mar, so kommen boch auf diese 14 nur 4 jungere. Indessen ist es nicht glaublich, daß gerade die Boote der neuen Schiffe mangelhaft ausgerüftet waren; in einigen Fällen mögen gerade auf biesen bie Leute weniger gute Belegenheit gehabt haben, fich über ben Stand ber Dinge gehörig zu unterrichten. Auffallend ift aber wiederum, bag von ben 10 Schiffen, Die zu biefer Klage Beranlassung geben, 6 zu 3 Reedereien (barunter 2 kleinen) gehören, von beren Schiffen nur 8 an ber Umfrage beteiligt waren, mahrend von den übrigen 5 Reedereien (darunter nur 1 fleinere) 16 Schiffe beteiliat waren und auf diese nur 4 solche kommen, von denen der Übelstand gerügt wurde. Es läßt bies boch eine mindere Sorgfalt auf seiten jener ersteren Reedereien vermuten. Bewußte Unwahrhaftigkeit der berichtenden Personen liegt sicherlich nicht vor; wäre dies der Fall, so würde sie sich auch auf die Frage nach anderweitiger Benutzung der Boote erstrecken. Diese Frage wird ebenfalls 17 mal beantwortet und zwar in der weit über= wiegenden Mehrzahl der Fälle, nämlich 13 mal verneint, 1 mal heißt es "unbekannt", 1 mal wird ein Fragezeichen dazu gemacht, nur 2 mal heißt es (bezw.): "In einem Rartoffeln und sonstige Sachen", und "ber Roch vermahrt in bem 1 Boot feine Klippfische".

Die Zahl der bootskundigen Leute wird nur wenige Male, und dann auf 3 oder 4 für jedes Boot, 1 mal aber auf nur 2 und 1 mal auf 8 für

3 Boote angegeben; daß es zuweilen etwas knapp bamit bestellt ift. barf man, wenn 3. B. vom Maschinenpersonal feiner und auch ber Roch nicht bootskundig ift, vermuten. 'Manover' werden durchgängig verneint: "boch werden die Boote zeitweise zu Baffer gelaffen", "zu Baffer find fie fcon gewesen", "1 mal in 5 Monaten zu Wasser gelaffen"; aber auch: "zu Wasser laffen kennen wir nicht", "nicht bei unferer Zeit", "8 Monate nicht zu Waffer gelaffen", "über 7 Monate nicht" — wobei bann zu bemerken ift. daß von manchen Experten für genügend gehalten wird, wenn es 1 mal im Jahre geschieht. Dies auch zur Kritik einer Briefstelle, die zu Unfang 1902 an Bord eines Dampfers geschrieben wurde, der noch im selbigen Sahre burch Strandung verloren gegangen ist (die Besatzung wurde gerettet): "In Bensecola wurden die Rettungsboote zu Waffer gebracht, weil fie zur Beförderung der Arbeitsleute von Land an Bord und umgekehrt benutzt werden mußten, indem die Leute dort über keine eigenen Boote verfügen. Dieses Manover hat meiner Ansicht nach ben Booten nichts geschabet, es war bas erste Mal in 10 Monaten, daß sie zu Wasser maren, ausgeschwenkt sind sie 2-3 mal."

In CO ist fonst felten von ben Rettungsapparaten die Rebe. Sahre 1901 wird aber von einem (fonst mehrfach gerühmten) Schiffe ergählt, daß ein Boot, beffen Boden auf ber Reife von London nach Babia von einem "Brecher" eingeschlagen mar, trot mehrfachen längeren Aufent= halts (7 und 8 Tage) in ben subamerikanischen Safen nicht repariert murde. Der Kapitan habe gesagt, bas Schiff habe auch schon vor 2 Jahren mit 2 faputen Booten die Reise gemacht, und die Mannschaft habe nichts bagu gesagt. Er wolle das Boot unterwege notdürftig reparieren. "Das hatte natürlich wenig Zweck, da auf der einen Seite fämtliche Rippen des Bootes gebrochen waren . . In Swansea wurde das Boot an Land gegeben. Beim Aussetzen gebrauchten wir mit alle Mann 23 Minuten! Auf See wäre es unmöglich gewesen, bas Boot auszuseten, ba ber vorderste Davit in feinen Ungeln festgeroftet mar. Die Boote maren äußerst schlecht ausgerüftet. Kompaß und Segel fehlten gang; die Riemen (Ruber) fehlten zum Teil ober maren unbrauchbar, u. s. w. . . . "ich für mein Teil," schließt ber Briefschreiber, "hatte keine Luft, bei schwerem Wetter in einem solchen Boote zu siten" 1.

Auch auf Rettungsgürtel und Korkwesten bezog sich FRC (XIV) in Bezug auf genügende Zahl, guten Zustand und Ort der Verwahrung. Als

¹ Der Fall auch in "Ein Rotschrei der seemännischen Arbeiter in Deutschland, gerichtet an den Deutschen Reichstag und die Reichsregierung". Hamburg 1901. S. 112.

Gürtel wurden offenbar verstanden die in den UVV "Rettungsbojen" (§ 21) genannten Apparate, an benen hier die Gürtel als "Schwimmwesten, Korkjaden" unterschieden werden (§ 22). Die UVV schreiben für erstere vor. bak fie ftets auf bem oberen Deck und berartig an geeigneten Stellen angebracht sein follen, daß fie jum fofortigen, burch die Befestigungsart nicht behinderten Gebrauch ohne weiteres bereit find; für die Westen ober Sacken, daß fie an Stellen, welche ber Mannschaft und ben Baffagieren bekannt find, berartig aufbewahrt werden, daß fie jederzeit leicht erreichbar find. -Die Antworten sind unvollständig, lauten aber 12 mal durchaus befriedigend, 3. B. "4 Bojen auf ber Brude, an bie 20 Westen in Rifte auf ber Brude, alles gut" ober furg: "ja, gut, in jeber Roje"; von den Bojen ift außerbem noch 7 mal die Rede. Ihre Zahl wird 2 mal auf 6, 1 mal auf 5, 4 mal auf 4, mehrmals auf 2 angegeben, einigemal als genügend, ihre Beschaffenheit als "gut", "sehr schwer" u. f. w., 1 mal als "unbekannt", 1 mal: 2 gute, 2 total unbrauchbar. Von den Westen wissen die Leute mehrere= male nicht, wo sie sich befinden, und vermissen sie in ihren Kojen; 2 mal heißt es: in ben Böten, 1 mal: im Ruberhaus, 2 mal: in einer Kifte auf bem Schornsteinmantel, 1 mal: in der Rajute, 1 mal: ber Roch behauptet, fie seien in der Kajute. 1 mal wird ihr Borhandensein (vermutlich irriger= weise) geleugnet; 3 mal wird ihre Beschaffenheit stark bemängelt. — Auch in biefer Sinficht burften bie UVV gut gewirft haben. Es scheint aber sich als fehr munichenswert zu ergeben, daß jeder Schiffsmann, der an Bord geht, von einem Borgesetzten über bie Rettungsapparate in einigermaßen eingehender Weise unterrichtet werde.

Für die Sicherung gegen Unfälle im täglichen Betriebe, die ja trot der UVV noch in allzugroßer Zahl auf Dampsschiffen vorkommen, ist die Beschaffenheit sast aller Einrichtungen an Bord, der Takelage, der Eingänge zu den unteren Räumen, der Leitern u. s. w. von großer Bedeutung. Die FRC bezieht sich darauf mit mehreren Fragen und zwar 1. (VIII): "War der gewöhnliche Eingang zum Kabelgatt, die Falltüre, genügend gesichert, daß niemand hineinfallen konnte? Wie waren die sonstigen Eingänge zum Heizraum, Proviantraum beschaffen?" Die Antworten auf die erste Frage lauten mit wenigen Ausnahmen "genügend", "gut", "sehr gut"; 5 mal wird geklagt, und diese Klagen treffen 4 mal mit Klagen über den Zustand der Klosetts (die auch nur 7 mal vorlagen), ebenfalls 4 mal mit solchen über mangelhafte Ausrüstung der Boote zusammen (die außerdem noch 6 mal vorskommen). Der Berdacht könnte nahe liegen, daß die Personen der Antwortenden sür diese kumulierten Klagen verantwortlich zu machen seien, mit anderen Worten: daß hier solche waren, die "an allem etwas auszusehen

finden." Dagegen spricht aber doch, daß auch diese Personen an ihren Schiffen manches zu loben finden. Wenn daher auch dieser Faktor etwas mitgewirkt haben möchte, so ist doch mahrscheinlicher, daß in der Tat dort, wo einige Übelstände angetroffen werden, auch andere sich bemerkbar machen, und dies dürfte auch einer allgemeinen Erfahrung in solchen Dingen entsprechen. In 4 von den 5 Fällen sind wiederum die vorhin bezeichneten 3 Reedereien (wovon 2 kleinere) belastet, von denen man daher auch sagen darf, daß sie in Bezug auf Qualität der Einrichtungen nicht auf gleicher Höhe mit den übrigen stehen, während in anderen Hinsichten gerade mehrere der dazu gehörigen Schiffe stark gelobt werden.

Die FRC bezieht sich auf die Schutvorrichtungen 2. mit den Fragen (X): "Wie und auf welche Art wurden die Laderäume bei nächt= licher Arbeit beleuchtet? Besteigt ihr die Räume vermittelst lofe angesetzter Leitern, ober maren feste eiserne Raumleitern vorhanden?" Die Frage nach Beleuchtung ift 18 mal beantwortet: meistens werden Betroleumlampen, mehr= fach fog. Blusen (Öl= ober Terpentinlampen) genannt, 1 mal "Blusenlampen ober Trimmerlichter (Talglichter, die besonders beim Rohlenladen der Trimmer verwandt werden), 1 mal gewöhnliche Raumlampen, 1 mal Öllampen, 1 mal Laternen, 1 mal Laternen und offene Lampen, 1 mal lose Talglichter, 1 mal: mit 2 Gasapparaten und mehreren Lichtern, bagegen 4 mal: eleftrisches Licht. Von den Blusen wird 1 mal gesagt: geben wenig Licht, feuergefähr= lich sind fie auch; 1 mal heißt es: Betroleum und fehr ungenügend. Bon ben 4 Schiffen mit elektrischem Licht gehören 3 zu einer und berselben Reederei und das 4. zu ber A.- G., die durch ihren Borftand mit diefer ena verbunden ist. Jene 3 find ältere Schiffe (1888-92); alle 4 find nicht von den größten. Beide Reedereien gehören nicht zu denen, die wir als burch minder gute Einrichtungen charakterifiert finden. Dagegen zeichnen diese sich aus durch das Borhandensein "fester eiserner Raumleitern", denn von 8 Fällen, in benen ich diese bejaht finde, gehören 5 zu biesen 3 Reebereien und ihren 8 an ber Umfrage beteiligten Schiffen, mahrend auf die 16 der 5 übrigen nur 3 folche Fälle kommen. Diefe Beobachtung fällt also gegen die früheren und zu Bunften diefer Reedereien ins Bewicht. Denn ohne Zweisel find lofe angesetzte Leitern, zumal wenn nur hölzerne, gefährlicher. -- Die Frage 3 (XI): "Wie mar es mit ben Schutvorrichtungen an Maschinen, Winschen und Spill (Spindel, Die Winsche ober Winde, die vorzugsweise jum Ankerlichten dient) bestellt?" hat erfreulicherweise einstimmige günftige Antwort erfahren. Sie lautet 1 mal fehr gut, 1 mal nicht zu tabeln, 9 mal gut, 7 mal genügend, 1 mal vollständig, 2 mal vorschriftsmäßig, 3 mal sind die Borrichtungen näher beschrieben

(3. B. Maschine mit Geländer versehen, Winschen und Spill mit Schut= blechen), dabei ist nur 1 mal eine kleine Ausstellung an der Aschwinsche gemacht. Ühnlich verhält es sich mit der Frage 4 (XV) nach dem "laufenden But" (fo heißen "alle Taue, die ihrer Natur und Bestimmung nach beweglich find und bewegt werben burch Menschen, neuerdings auch burch Dampf= Sie ift nur 13 mal beantwortet, aber alle Antworten fraft", Goedel). lauten "aut" und bergleichen, bis auf eine, worin es heißt: unbekannt; wir durfen baraus schließen, daß auch die Nichtbeantwortungen fämtlich gunftig zu beuten find. Ebenso ift 5. die Frage (XVI) nach genügender Zahl von Pumpen und deren Zustand 16 mal beantwortet und 15 mal mit Ausdrücken wie "genügend und gut", "genügend in brauchbarem Zustande", nur 1 mal wird der Zustand als "häufig verstopft" bezeichnet; und außerdem heißt es einmal: "keine Notpumpen gesehen". — Auch die erste Frage bes FRC: "War das Schiff seetüchtig, gehörig ausgeruftet und verproviantiert?" ist 21 mal mit "ja", "gut" u. f. w. beantwortet, nur 1 mal mit ber Angabe: "Lufen reparaturbedürftig" und 1 mal mit einer Ausstellung, Die sich auf bas Volkslogis bezieht: "fämtliche Bullaugen im Matrofenlogis undicht; bei schlechtem Wetter Rojen und fämtliches Zeug naß". — Weit überwiegend finden wir also ausgesprochene Zufriedenheit mit den Ginrichtungen bes Rettungswesens und ber Sicherung. Allerdings fällt jeder Fall, wo es mangelhaft mar, schwer ins Gewicht.

H. In den Rechtsverhaltniffen der Schiffsmannschaft ift bekannt= lich mit dem 1. April 1903 eine ziemlich bedeutende Beränderung ge= Sie hatten, wie sie durch die alte S-O festgelegt waren, bei den Flensburger Berhältniffen keine große Bedeutung für die Brazis, da Diefe in überwiegendem Mage durch Herkommen, fonst aber durch Berträge bestimmt waren, die in Wirklichkeit nach der Musterrolle sich richteten, wie fie bei jedem Reeder üblich war. Gine Berbesserung barin geschah schon durch den früher genannten Kollektivvertrag, der die Musterungsbedingungen einheitlich regelt. Die Einführung ber neuen S-O mit ihren burch Bertrage nicht aufhebbaren gesetzlichen Normen, fällt in eine Zeit, wo auch die Seeleute ihrer Rechte und Rechtsansprüche bewußt geworden sind. Über die Bewährung jener kann jett (nach zwei Monaten) noch nichts Bestimmtes ausgesagt werden; gewiß ist, daß sie von den Reedern und vielen Rapitanen mit Bebenken, von ben Seeleuten im gangen mit Befriedigung aufgenommen wurde, wenn auch die Meinung ist, daß sie noch "viel zu wünschen übrig laffe". Erhebliche Beränderungen des Gesamtzustandes hat man für Flensburg und die übrigen hier behandelten Safen feinen Grund zu erwarten.

Disziplinarbestrafungen wegen Dienstvergeben geschehen regelmäßig in Form einer festgesetzten Gelbstrafe, die in einer halben, in schwereren Fällen wohl auch in einer ganzen Monatsheuer besteht. Der Mann unterwirft sich dieser mit sehr seltenen Ausnahmen, der Fall wird ins Journal eingetragen, bei ber Abmufterung wird ber fällige Betrag von bem Seemannsamt eingezahlt und ber gleich zu erwähnenden Seemanns-Stiftung überwiesen. Diese Gelber betrugen 3. B. 1902 Mf. 1017,34. Gine Berhandlung vor bem Seemannsamt, beffen Borfitender (ein Beamter ber ftädtischen Bermaltung) bisher als Einzelrichter fungierte, kommt in Flensburg sehr selten vor; angeblich mar die lette im Jahre 1896. — Über willfürliche Mighandlungen, namentlich bes zweiten Steuermanns gegen bas Dedversonal, des zweiten "Meisters" gegen das Maschinenpersonal wird zuweilen, aber boch nicht fehr oft geklagt. Körperliche Buchtigungen haben, wenigstens in ben letten Sahren, kaum eine Rolle gespielt. Maulschelle oder Ohrseige einem jungen Burschen verabreicht wird, kommt wohl öfters als gut ift vor und follte lieber gänzlich unterbleiben, felbst wenn es nicht auf unsanfte Art geschähe, was wohl fast immer der Kall ift. Ein Fall von erheblicher dabei geübter Robeit ift aus den letten Sahren bekannt geworben, ber zu gerichtlichen Berhandlungen geführt hat; er könnte auch unter ber Rubrit "Selbstmord von Schiffsleuten" mitgeteilt werben, obgleich bas Opfer nicht eigentlich sich hat ums Leben, sondern nur um jeden Breis aus ben Rlauen feiner Berfolger hat bringen wollen. In der Nacht vom 14./15. Januar 1900 ist ein hollandischer Junge, der von einem Klensburger Schiffe als Steward angemustert mar, über Bord gesprungen. Er hatte einen Brief an seinen Bater hinterlaffen, bag er auf einer Korkweste zu schwimmen hoffe, bis ihn ein fremdes Schiff aufnehmen werde. Was ihn zu dieser Verzweiflungstat veranlagte, sei bie Schande bes Diebstahlverdachtes und wiederholte forverliche Mikhandlungen. wodurch beide Steuerleute ihn für angeblich ausgeführte Diebstähle gezüchtigt hätten. Das R. Seeamt zu Flensburg hat nach fehr eingehender Unterfuchung den Fall milde beurteilt, indem es als nicht erwiesen hinstellt, daß bie Buchtigung ben Steward veranlagt habe über Bord zu gehen; bem erften Steuermann, bem biefe hauptfächlich zur Laft fiel, ift beshalb bie Befugnis zur Ausübung bes Schiffergewerbes nicht entzogen worben 1. Es scheint allerdings, daß der Berdacht, die Diebstähle begangen zu haben, begründet gewesen ist, und daß ebenso sehr die Furcht vor der kommenden

¹ Spruch vom 23. Mai 1901. Noch nicht in ben Entscheibungen gedruckt. Bon mir aus ben Aften gezogen.

gerichtlichen Strafe, als der Druck der Mißhandlungen den allem Anschein nach moralisch nicht normal angelegten jungen Menschen in den Tod getrieben hat. Immerhin bleibt die Sache für die Praxis, die in solchen Fällen an Bord der Kauffahrteischiffe üblich ist, schwer belastend.

Allgemeines über die Behandlung wird noch unter K berichtet werden. I Stiftungen. Gine mit ihrem jegigen Statut im Jahre 1654 begründete Gilbe bes Flensburger "Schiffergelags" hat bei ihrem 200 jährigen Jubilaum eine "Stiftung für hilfsbedürftige Seeleute" ins Leben gerufen, mit ber Beftimmung, ohne eigene Schuld in Not geratene Seeleute und beren Ungehörige zu unterstüten. Gin Seemann, ber Schiffbruch erleibet, erhalt aus ber Raffe eine Monatsheuer. Jeber Schiffsmann, ber von Flensburg fährt, bezahlt 1 Pf. von jeder verdienten Mark Seuer an diefe Kaffe, ber auch bie fälligen Strafgelber (f. oben) zufließen. Außerdem haben Schenfungen und lettwillige Verfügungen von Kapitanen und Kaufleuten zur Bermehrung bes Kapitals beigetragen, bas am 1. Januar 1903 Mf. 160 827,49 betrug. An Unterstützungen wurden im Jahre 1902 Mf. 11 112,65 auß= Die 1% igen Beiträge ber Seeleute beliefen sich 1901 auf Mf. 8734,28, 1902 auf Mf. 8855,41, aus welchen Beiträgen zugleich bie Gefamtsumme der verdienten Beuern ersichtlich ift. Gelegentlich hat wohl Die Mitgliedschaft bes S-V sich - 3. B. mit einem Gesuch zu Gunften eines feit über einem Jahr erfrankten Matrofen - mit Erfolg an bie Stiftung gewandt. Diefer erhielt eine Gabe von 20 Mf. Gin Rechtsanspruch, ber aus ber erzwungenen Abgabe abzuleiten mare, scheint in folden Fällen nicht anerkannt zu werden. Die Stiftung scheint haupt= fächlich zu Gunften Schiffbruchiger verwaltet zu werden. So erhielt bie Mannschaft bes im Sahre 1902 an ber Chinafuste gestranbeten Dampfers "Abelheid", die fämtliche Effekten eingebüßt hatte — für einzelne ein Berluft von 150 — 200 Mf. — à Person 60 Mf. von ber Stiftung. diesem Falle mandte sich ber Borstand bes S-V an die Reederei, mit bem Erfolge, daß diefe noch eine weitere Entschädigung in Sohe von 15 Mf. an jeben Mann auszahlte. - Es gibt außerbem noch eine Stiftung für alte Seeleute, von einem Advokaten Ronnekamp mit einem Rapital von 80 000 Mf. begründet. Bon diefer wird in einem Stiftshause alten Erzleuten ein vollständiges Unterkommen nebst Rost und Krankenpflege gewährt. Es können zwölf Versonen barin Plat finden, bis jett find aber nur elf Stellen besetzt worden, weil die Mittel nicht weiter reichten, obgleich bas Bermögen fich gleichfalls burch Schenkungen und Legate bis auf 150 000 Mf. vermehrt hat. Es sollen noch Schenkungen in Aussicht stehen, die ermög= lichen werden, auch die zwölfte Stelle zu besetzen. Für die Seeleute der

unteren Chargen dürfte diese Stiftung keine Bedeutung haben. — Verssicherungen gegen Krankheit und gegen Effektenverlust sind nicht vorhanden. Beide Arten werden des öfteren in den Kreisen der Seeleute erwogen und erörtert (f. unten). — Bei Anwendung der Reichsversicherungen haben sich keine Besonderheiten gezeigt, außer daß die allgemeine Meinung dahin geht, die Altersversicherung für Seeleute sei unpraktisch, da diese als solche niemals ein Alter von 70 Jahren erreichen. Die Reedereien haben keine Seemannskassen, sind auch zu irgend welcher Entschädigung nicht verbunden. Daß sie unter Umständen sich zu freiwilligen Leistungen verstehen, zeigt der oben genannte Fall.

K. Über bie fittlichen Buftanbe ber Schiffsleute läßt fich für unfere hafen fehr wenig ermitteln. Daß mancher junge Mensch zur Seefahrt feine Zuflucht nimmt, nachdem er in moralischer Sinsicht ichon Schiffbruch gelitten hat, steht fest; auch daß mancher nur die Gelegenheit sucht. in fernes Ausland zu entfommen. Solche Elemente find bem berufsmäßig ber Schiffsarbeit sich widmenden Volke nicht beizurechnen. felber hat in mancher Hinficht ohne Zweifel moralisch günftige Seiten. Das Erfreuende und Belebende, bas bem Sauch bes Meeres eigen ift, gibt ber Tätigkeit einen Reiz und Wert, ber gegen viele Unannehmlichkeiten und Gefahren ins Gewicht fällt. Im Berein mit ber Disziplin und ber Abfonderung von den gewohnten, die Willensfraft fo oft lähmenden Um= ftänden bes täglichen Lebens auf ben Strafen ber Stadt, mag es in manchen Fällen zur fittlichen Gefundung eines leichtfinnigen jungen Mannes beitragen. Dem stehen freilich besondere fittliche Gefahren gegenüber, Die bem Berufe als foldem eigen find. Bollerei ift ein Lafter, mozu ber Seemann bekanntlich, zumal nach längeren Reisen, allzu geneigt ist. fameradschaftliche Geift begünftigt, wie in allen Bolfstreisen, bas Übel, ift aber unter Seeleuten meistens lebendiger als irgendwo. Aus ihm folgt bas "Traftieren", wobei ber Anfang eines einzigen es zur Ehrensache für alle übrigen macht, auch einen "Rundgang" auszugeben und "fich nicht lumpen zu laffen". Eigentliche Trunksucht ift oft die traurige Folge ber Unmäßig= feit; daß fie aber unter ben Flensburger Seeleuten oft vorkommt, wird man nicht fagen können. Ein trunkfüchtiger Seemann macht fich fehr balb an Bord unmöglich. Der hang ju geschlechtlichen Ausschweifungen ift ebenfalls ftark, zumal nach langer Entbehrung; und um fo mehr, je weniger ber Seemann als folcher baran benkt, fich zu verloben und zu verheiraten. Gutmütigkeit und findlicher Leichtsinn, die fo oft in diesem Stande fich finden, werden von dem Frauenzimmer oft in schonungsloser Weise ausgebeutet und bringen ben Seemann, zumal ben längere Zeit unbeschäftigten,

gar leicht in eine Art von "Berhältnis" zu proftituierten Beibern. gibt in Flensburg, wie wohl in allen Hafenstädten, tatfächlich, wenn auch in schwach verhüllter Form, Toleranzhäuser. Aus dem Besuch in trunkenem Ruftande ergeben fich oft Streitigkeiten und Erzesse, die in Körperverletzungen enden und zu polizeilichen ober gerichtlichen Bestrafungen führen. Indessen ist Flensburg ein kriminell nicht schwer belasteter Platz; speziell zu Messerstecherei ist unser einheimisches Bolk fehr wenig geneigt — auch der Trunkene läßt sich nicht leicht dazu fortreißen. Der Polizeikommissar, ber fo freundlich mar, mir über feine Erfahrungen Mitteilung zu machen, erklärte, sich schon manchmal gewundert zu haben, daß gerade bei dem Schwarm von Seeleuten, ben die Stadt oft berge, bergleichen doch verhältnismäßig felten vorkomme. Im ganzen gelten bei (M) und (S) bie fittlichen Qualitäten der Beiger und Trimmer für geringer als die der eigentlichen Seeleute. In (CO) wird aber im Jahre 1901 einmal berichtet, daß ein Matrofe eine Uhr an Bord gestohlen habe. Die Umstände bes Beuer- und Schlafbaswesens werden in fremden Bafen, namentlich in ausländischen, für das ökonomische und sittliche Wohl des Seemanns im höchsten Grade gefährlich und verderblich. Ein Flensburger Matrose, der neun Sahre auf Segelschiffen, später auf Dampfern gefahren ift, brudte sich bahin aus, man werbe g. B. in Antwerpen "rein belagert" durch die Runner und Agenten, die wie Hornissen in die Bolkslogis eindringen, wenn ein Schiff eingelaufen ift; auch in Amerika werbe gar mancher "außgesogen bis aufs Blut"; in England sei es nicht viel beffer, in Samburg gerade arg genug. Sein lettes Schiff (Flensburger), auf bem alle organisiert waren, habe feine Fremben im Logis gebulbet; er habe fogar ein Schild ausgehängt, mit ber Inschrift "Butritt verboten für Bandler, Gastwirte u. f. w.", habe es indeffen auf Beranlaffung bes Rapitans wieder entfernen muffen. — In Flensburg ift auch das Heuerbaswesen harmlofer. Gleich= wohl hat es auch hier durch die Verbindung mit der Schenke regelmäßig zur Folge gehabt, daß die Leute sich genötigt fanden ober glaubten, durch reichlichen Berzehr sich in Gunft zu erhalten ober zu feten. — Übrigens macht sich neuerdings, nicht ohne Zusammenhang mit dem erwachenden Rlaffenbewußtsein, ber Sinn für beffere Bergnügungen bemerklich. Abstinenzbewegung, die in Flensburg ftark ift und in brei Organisationen begegnet (Guttempler, freie Guttempler, deutscher Abstinentenbund), hat auch unter Seeleuten einige Anhänger und findet wenigstens Sympathien in ihrem Kreise, die von der Verbandsleitung begunstigt werden. Diese veranstaltet auch Tanzvergnügungen, Theateraufführungen u. bgl. für ihre Mitalieder.

Die "Seemanns = Miffion" ift am Orte nur burch einen jungen Brediger vertreten, ber Traktate an Bord ber Schiffe bringt; er findet, baf biefe im allgemeinen gern angenommen werden, eigentlichen Anhang hat er aber nur unter der Mannschaft kleiner, namentlich fkandinavischer Segelschiffe, die ben hafen ftark frequentieren. Die Reedereien leiften zu biefer Miffion jährliche Beiträge. Die Kapitane und Offiziere ber einheimischen Schiffe verhalten sich mit einigen Ausnahmen ebenso gleichgültig bazu wie die Mannschaft. Bon einem Berhältnis zum Seemannsverbande fann nicht die Rebe fein, ba man fich gegenfeitig ignoriert. In fremben Safen geben aber auch Mitglieder des Verbandes wohl einmal zur "Miffion" oder in eines der von dieser gegründeten Logierhäuser. Bor einigen Sahren hat zwischen einem Mitgliebe bes Flensburger Berbandes und bem bamaligen Hauptvertreter der Mission in Hamburg eine Diskussion über die Be= rechtigung gewerkschaftlicher Organisationen, speziell für Seeleute, statt= gefunden, die in verbindlicher brieflicher Form geführt murbe. - Die Flens= burger Mitaliedschaft des Seemannsverbandes hat in sittlicher Hinsicht überwiegend gunftige Wirfungen. Schon baburch, bag fie ben zumeist recht jungen Männern, die sonst auf sich selber und auf lockere und oberflächliche Kamerabschaft angewiesen sind, einen Halt und ein erhöhtes Selbstbewußt= fein gewährt. Mag ber Zusammenhang biefer wie anderer Gewertschaften mit der politischen Arbeiterbewegung bebenklich erscheinen: an und für sich ift die Berbindung, obgleich ihrem Urfprunge nach reine Intereffen= und Rampfverbindung, nicht nur fittlich unschädlich, sondern schon badurch nütlich, daß fie mittelst des Korporationsgeistes das Ehrgefühl hebt, daß fie Menschen, die sonst in den Tag hineinleben und außerhalb ihrer sauren Wochen auf den Genuß des Augenblickes sich geradezu hingedrängt fühlen. in dem Zweck der Uffoziation: der Berbefferung ihrer fozialen Lage, und in ber Affogiation felber, ber "Solibarität", Ibeen und Ibeale einflößt, die — auch soweit der Zweck ganz materieller Natur ift — boch einen ber Entwicklung fähigen Reim zur Rultur bes Geistes und Gemütes in sich tragen 1.

Auch für Lektüre an Bord sorgt fast ausschließlich der Verband; denn die Beiträge der Seemannsmission haben für diese Schiffe (s. oben) sehr geringe Bedeutung. Den Hauptgegenstand der Lektüre bildet daher die seit 1897, anfangs monatlich, seit 1900 zweimal im Monat erscheinende Zeitschrift "Der Seemann; Zentralorgan für die Interessen der seesmännischen Arbeiter in Deutschland". Jede Nummer dieses Blattes wird

¹ Bgl. die nähere Ausführung sub. N.

von der Flensburger Mitgliedschaft (zugleich für ihre Filialien in Apenrade, Sonderburg, Rendsburg, Tönning) in ca. 300 Eremplaren bezogen. "Seemann" charakterifiert fich felber in dem neuesten Sahresbericht bes Berbandes 1 wie folgt: "Nichts ift unseren Gegnern verhafter als ber "Seemann", unsere literarische Waffe, bas Sprachrohr unserer Maffen, die öffentliche Geißel für unsere Ausbeuter, ber Berfechter unserer Ideen, ber ftändige Begleiter und Ratgeber unserer fahrenden Rollegen, der Rundgeber unferes Willens. Mit welchem Sag unfere Gegner erfüllt find, mit welcher Niedertracht und niedrigen Gefinnung fie gegen unfere Gefamtbewegung wie gegen unfer Organ zu Felbe ziehen, hat uns bie im Laufe bes Sahres wiederholt mit ihnen geführte Polemik bewiesen. Scharf mar ber Kampf, und scharf und unzweideutig die Ausdrucksweise, rücksichtslos murden die vorhandenen Migstände kritisiert, scharf, aber durchaus berechtigt und fachlich wurden behördliche und parlamentarische Magnahmen entsprechend gewürdigt. Der heftigfte Rampf brehte fich naturgemäß um die Seemannsordnung u. s. w. . . . . Man hat uns im gegnerischen Lager ber Lüge, ber Übertreibung, der Ginseitigkeit beschuldigt. Man hat uns gesagt, wir verletten den literarischen Unftand, mutet uns aber damit zu, die unerhörtesten Berleumdungen, Berdächtigungen und Unterstellungen ruhig hinzunehmen bezw. abzuwehren." U. f. f. Diese Sprache ("unfere Sprache ift bie bes Seemanns, wir sprechen eben als Seeleute zu ben Seeleuten" heißt es fogleich weiter) wird unter ben Flensburger Seeleuten allgemein als ju icharf und zu heftig abgelehnt, fie entspricht nicht ben bort herrschenden Empfinbungen und Verhältniffen. Von der aufreizenden Wirkung folder Sprache macht man sich indessen unrichtige Vorstellungen. So wenig wie ein Dorfprediger, der gegen die ungläubigen Zeitgenoffen, gegen die gottlofen Bewohner ber Großstadt getert und wettert, seine harmlosen Ruhörer zu leidenschaftlichen Gefühlen gegen die ihnen bekannten Ungläubigen und Großstädter zu erregen vermag, ebensowenig lassen sich Arbeiter durch allgemein gehaltene Reden, auch nicht durch spezielle Angriffe, zu Trot und Haß gegen die ihnen bekannten, fie angehenden Mitglieder der besitzenden Rlaffe hinreißen; wenigstens unsere norbischen Landsleute find im allgemeinen zu ruhigen Temperamentes und zu vorsichtig dafür. Es gibt Naturen, die fich durch Lekture leicht zu Empörung und Entruftung angestachelt finden; auf diefe - fie find aber in der Arbeiterklaffe viel feltener als unter den Gebilbeten — mirken aber Berichte von bestimmten Borgangen, wie fie iebe Tageszeitung bringt, fagen mir von ber meuchlerischen Körperverletung,

¹ Z. S. 6. Jahra. Nr. 8 (11. April 1903).

die ein alberner Fähnrich gegen einen Soldaten begangen hat, unendlich viel aufreizender als irgendwelche pathetische Deklamationen über Ausbeutung. Profitmut u. bgl., gegen die wenigstens fehr rasch eine gewisse Abstumpfung bes Gefühles eintritt. — Mag nun gegen ben "Seemann" und feine Ausbrucksweise fehr viel einzuwenden fein, auf der anderen Seite muß anerkannt werben, daß er ben Rampf für die Interessen ber Schiffsmannschaft mit Eifer, Nachbruck und Gewandtheit führt. Biel mehr aber fällt zu feinen Gunften ins Gewicht, daß er außer den "taufend Aufschreien feemannischer Arbeiter gegen bas bittere ihnen zugefügte Unrecht" (a. a. D.), eine große Unzahl fachlicher und belehrender Artikel teils nautischen, teils und be= sonders fozialpolitischen Inhaltes bringt, beren Lekture ben Seeleuten ausschließlich von Nuten fein fann. Wir greifen eine beliebige neuere Nummer heraus (14. März 1903): sie bringt einen Leitartikel "Seeleute und Rrankenversicherung", ber sich barüber ausläßt, baß bie Schiffsmannschaft bem Krankenversicherungsgeset "leider nicht unterstehe" und daß es Unrecht fei, wenn nach § 59 der S-O der Reeder nur für die Rosten der Kranken= behandlung mährend 13 Wochen hafte, mährend die Rrankenkaffen nunmehr für 26 Wochen aufzukommen haben (man mag über das "Unrecht" anderer Meinung sein, die Tatbestände find fachgemäß behandelt). Es folgt bann ein Abschnitt "Auf bem Ausgud", beffen erfter ziemlich langer Artifel eine Belehrung über ben § 24 bes Seeunfallversicherungsgesetzes enthält und bie Seeleute, wie auch beren Eltern und Großeltern bringend ermahnt. jedweden Postausweis über gefandte und empfangene Gelder mit größter Sorgfalt aufzubewahren, besgl. über jeden perfonlich oder burch Freundeshand der Mutter u. f. w. zugestellten Gelbbetrag eine Bescheinigung ausftellen zu laffen und dies ebenfalls forgfältig aufzubewahren. "Über bezahlte Miete, beglichene Rechnungen, sowie sonstige im Interesse ber Eltern gemachte Aufwendungen muß ebenfalls ber Beleg aufbewahrt und zur Stute des Rentenanspruchs beigebracht werden", um den Beweis zu führen, daß der Lebensunterhalt der Ansprüche erhebenden Ascendenten ganz ober teilweise durch einen töblich Berunglückten bestritten worden fei. Dann folgt ein Artikel "Witmen- und Baisenversicherungskaffe in Sicht", ferner "Tiefladelinie in Sicht", "Die Borfchriften über die Ausruftung von Rauffahrteischiffen mit Beilmitteln zur Krankenpflege", "Sat die neue Seemannsordnung rudwirkende Kraft?" u. f. w. Man fann überhaupt ber Leitung des Blattes nicht vorwerfen, daß fie nicht praktische Gewerbspolitik treibe: ber Verband felber (beffen Vorsitzender mit dem Leiter identisch) ift nicht intransigent, tritt für Tarifverträge und für entgegenkommendes Berhalten bei Verhandlungen ein u. f. w.

Es werben auch einige Exemplare ber "Schleswig-holsteinischen Bolkszeitung" auf ben Schiffen gehalten, eines sozialbemokratischen Parteiblattes, bas meines Wissens eine gemäßigte Haltung einnimmt.

Die Fürsorge für Lefture von seiten bes Berbandes beschränkt sich aber nicht auf Zeitungen und verwandte Publikationen (wie ben Seemannsfalender, der 1901 in 200, 1902 in 400 Eremplaren verteilt murde, und bie Geschäftsberichte, Flugblätter u. dal.). Es wird auch andere Literatur buch= händlerisch vertrieben. Der Gefamtumfat in Klensburg belief fich 1901 auf 245. 1902 auf 461,75 Mf. Ein Korrespondent bittet um Bücher aus "Rürschners Bücherschat" und führt 25 Titel von folden auf. Gin anderer municht einen größeren See-Atlas als ben von Juftus Perthes zu 2,50 Mf. Gine Brofchure "Tod bem Alfohol" wird ziemlich viel gelesen. Außerdem fteht wie überall in Arbeiterfreifen die Aufflärung in Religionssachen in Gunft, ein popularisierendes Schrifttum, das bekanntlich literarisch zumeist ziemlich tief steht. Der Seemann ift im allgemeinen hungrig nach Lekture und klagt zuweilen über Langeweile, da ihm von seiner Freiwache Schlaf und Mahlzeiten immer noch einige Stunden übrig laffen. Erzählungen und Spake, namentlich schlüpfriger Urt, sowie bas alle Boren bes Lebens erfüllende Kartenspiel genügen doch nicht jedem und nicht immer.

Gefelligkeit, die Offiziere und Mannschaften verbindet, beschränkt fich auf gelegentliches Plaudern und auf die Weihnachtsfeier, die auf einem deutschen Schiffe nicht leicht fehlen burfte. Der Umgangston ift auf ben Flensburger Schiffen burchweg "gemütlich" und freundlich, sowohl von feiten ber Borgefetten als zwischen den Leuten felber. "Klaffengeist" (so nennen die Arbeiter selber bas, mas man sonft etwa Standesbewußtsein oder Berufsstolz nennen murde) zum Nachteile der Feuerleute ift nicht sonderlich bemerkbar. eher zwischen ben Feuerleuten selber; wenn unbefahrene Beizer angenommen werden, erfahren diese aus nahe liegender Ursache eine geringschätzige und von Arger eingegebene Behandlung von seiten ber Beizer. Auch werden von diesen oft die Trimmer schlecht behandelt. Daß bas proletarische Alaffenbewußtsein Fortschritte gemacht hat auf Kosten des seemannischen Standesbewußtseins, ift bagegen offenbar, auch daß es weit mehr in ber Sache, als in Agitationen beruht. Die Sache ift Die, daß Die Feuerleute mit bem feemannischen Beruf feine innere Berbindung haben, felten aus Seemannsfamilien ftammen, felten aus Reigung gur Gee gegangen find; daß ferner diejenigen Matrofen, die von vornherein fich ein höheres Ziel steden, weil sie durch Bermögen und Bildungestand sich berufen fühlen, ein Steuermannseramen zu machen, auf ben Dampfichiffen mehr und mehr eine fleine Minderheit bilden; endlich daß auch das Matrofentum als Lebens=

beruf — der schon vorher vorhanden war — immer mehr den Charakter einer Sandwerksaesellenschaft abgestreift und ben bes allgemeinen Arbeitertums angenommen hat. Diefer lettere Prozeß ift jedoch feineswegs vollendet und es wirken noch starke Gegengewichte dagegen. Teils gibt es noch in erheblicher Zahl ausgelernte Segelschiffmatrosen, die die bloßen "Dampfer= matrofen" vielleicht menschlich, aber nicht technisch als ihres gleichen ansehen; teils wirft auch unter biefen die "Erfahrung" im eigentlichen Sinne, nämlich die Befahrenheit und Fahrzeit, dahin, daß der ältere Matrofe als folcher sich fühlt und ein — wie es in seinen eigenen Kreisen wohl genannt wird — zünftlerisches Interesse geltend macht. Diesem wohlbegrundeten und berechtigten Interesse will auch gerade die Gewerkschaft, ber "Berband" bienen, wenn er forgfältig barüber macht, daß nicht Leute mit zu geringer Fahrzeit "unter direkter Burücksetzung von tüchtigen und befahrenen Matrofen" angenommen werden und darauf gedrungen hat, daß eine dahin gehende Bestimmung - mit geringerer und schwerer durchführbarer Ausbehnung für die Heizer — in die Musterungsbedingungen aufgenommen wurde. "Manche Kollegen glauben nun, auch ohne die Fahrzeit die nötige Courage zu befiten, um als Leichtmatrofe bezw. Matrofe anmustern zu können und fühlen sich zurückgesett, wenn sie hiervon abgehalten werden. Rollegen verkennen aber doch tatfächlich den Wert einer folchen Abmachung, bie unferer Unficht nach boch nur erzieherisch wirten und bas Unfeben unferes gangen Standes heben fann". Go ber Jahresbericht ber Mitglieber bes S-V für 1900. Es wird bann auf einen vor kurzem in ben "Flensburger Nachrichten" erschienenen, offenbar aus Rapitansfreisen stammenden Artifel mit Entrustung hingewiesen, worin zwar anerkannt war, daß es "auch ganz fire Kerls unter den Matrofen gebe", aber fehr viele, "bie von ben feemannischen Arbeiten ihres Berufes keine Uhnung haben, höchstens Farbe maschen, Rost fragen und ahnliche Arbeiten machen können, aber frech fondergleichen find". - Dag ein Bewußtsein gemeinfamer Intereffen auf Steuerleute und Maschinisten sich ausbehnt, wird man nicht finden; beibe Rategorien halten fich nicht allein als Borgefeste von ber Mannschaft geschieden, sondern betonen auch im Gegensate gegen diese ihren "burgerlichen" politischen Standpunft. Ein Berein ber Seefteuerleute, ber vor etwa 10 Jahren, auch mit der Absicht auf Lohnerhöhung zu wirken, sich gebildet hatte, ift, nachdem diese inzwischen von felber eingetreten und die meisten bamaligen Steuerleute zu Rapitanen aufgeruckt find, wieber ein= geschlafen. Dagegen hat ein noch bestehender "Maschinistenverein" allerdings vor einigen Sahren ben Standpunkt ber Lohnarbeiter scharf hervorgekehrt, Ihre Forde= ohne sich aber deshalb mit den unteren Chargen zu alliieren. 36 Schriften CIV 1. - Geefchiffahrt III 1.

rungen gingen auf Erhöhung ber Gagen und u. a. auch auf Ginfetzung eines "Megvorstandes" zur Kontrolle ber Koftgelberverwendung. Der Bericht über die Tätiakeit des Reedervereins für das Geschäftsjahr 1900/01 schreibt barüber, nachdem der mit dem S-V abgeschlossene Tarifvertrag von 1900 mitgeteilt worden: "Bartnädiger noch als die Seeleute bestanden die Maschinisten auf Erfüllung von Forderungen, die sich ebenfalls im wesent= lichen auf Erhöhung ber Gage richteten. Sier waren die Berhandlungen für den Berein und den Borftand um fo schwieriger, als der Maschinisten= verein für Alensburg auch in der Form der Verhandlungen einen Ton anschlug, der von vornherein verletend und daher auch auf die Unterhandlungen hemmend mirkte". (Der S-V wird hier also indirekt belobt.) Es fam zu einer Arbeitseinstellung in ber Form, bag eine große Angahl aktiver Maschinisten sich "auf Schule" begaben, b. h. in die k. Seemaschinistenschule eintraten. Die Bewegung hatte insoweit Erfolg, daß eine Erhöhung ber Gagen bewilligt und versprochen wurde, die Rost angehend, Beschwerben, sofern folche bei einzelnen Reedereien erfolglos sein follten, von Vereinswegen unparteiisch zu prüfen. Auch hier murde die Form eines Übereinkommens zwischen Reedereiverein einerseits, Maschinistenverein andererseits beliebt, das für 3 Sahre gultig fein follte und mit dem 31. Oktober dieses Jahres (1903) abläuft. — Die Flensburger Kapitane ftehen durchweg, wie früher ermähnt, auf feiten ber Reeber, von benen mehrere aus ihrem Stande hervorgegangen find; viele Kapitane find durch Parten oder (weniger oft) durch Aftien am Reedereikapital beteiligt.

Auf das "Verhältnis der Offiziere zur Mannschaft" bezieht sich auch ber FRL mit seiner ersten Frage. Die Antworten der Seeleute lauten ganz überwiegend günstig, nämlich 5 Mal "sehr gut", und ähnlich ("nicht zu klagen" u. dgl.), 12 Mal einfach "gut", 2 Mal "gut" mit Zufäten ("im großen und gangen", "soweit noch"), 1 Mal "verträglich", 1 Mal "kann eben angehen". Es bleiben 8 Fälle, wo etwas ausgesetzt Einmal heißt es: "gut mit Ausnahme bes ersten Meisters" (Maschinenmeisters), 1 Mal "ziemlich gut bis auf ben zweiten Maschinisten, um den in sehr kurzer Zeit mehrere Heizer das Schiff verlassen mußten", 1 Mal: "Kapitan und Steuerleute lobenswert, erfte Maschinist läßt viel zu wünschen"; 1 Mal: "ber erste Steuermann sehr brutal, sonst sehr gut"; 1 Mal: "Die Meifter ziemlich launenhaft, schlechte Laune vorherrschend, Steuerleute gut"; 1 Mal: "lächerlich findische und schlechte Maschinenvorgesette, sonst gut". Es bleiben nur 2 generell ungunftige Urteile: 1 "läßt viel zu munschen übrig", 1 "humanere Behandlung munschens= wert". Außerdem fieht man, daß bas Migvergnügen 5 Mal auf die "Meister", nur 1 Mal auf einen Steuermann sich bezieht. — In den

Rorrespondenzen find Rlagen über schlechte Behandlungen nicht gang selten, und zwar meniger über felbsterlittene, als über folche, worunter ber Bericht= erstatter die jungen Leute (Leichtmatrofen, Meßjungen, Stewards) leiben fah. Es find aber nicht immer Offiziere, sondern z. B. auch ber Bootsmann, über ben er sich emport, 3. B. mit bem Ausbruck: "scheint fehr viel vom freien Faustrecht zu halten" ober "hat auch an dem Steward, einem Kind, feine Kraft probiert, indem er ihn mit der Fauft ins Kreug folug". Aber auch eigene Beschwerben, z. B. eines Beizers: "ber erfte Maschinist hat mir mit die Füße gestoßen, ich laß bitten, daß es in den Seemann fommt". - Ein Meffteward, ber feine "erfte Seereife" macht, feufzt über Mighandlungen bes ersten Maschinisten und ersten Steuermanns, während er von den zweiten ziemlich gut behandelt werde; mit dem Koch stehe er sich ganz gut und auch mit bem Kapitan. Der Junge versichert, "er könne alles beschwören". — Ühnliches ziemlich häufig in (CO): 3. B. "Sier ift die Prügelstrafe sehr Mode gewesen in der letten Zeit" - "Behandlung durch den ersten Steuermann war in den ersten zwei Monaten unbeschreiblich" - "Arbeiterei unmenschlich" - "Arbeit über alle Magen" u. dal. — Andererseits wird auch recht oft die Behandlung gelobt, teils implizite mit ben Worten "nichts zu klagen", "bis jett geht noch alles gang gut zu", "über Schiff und Leitung ift wirklich nicht zu klagen", "ich glaube, daß dies das beste Schiff von Flensburg ist" u. bgl., teils ausbrudlich, g. B. "hier an Bord alles gang icon bis jest, febr gutes Effen und gute Behandlung". "Wir konnen an Bord bis jest über nichts flagen, können sogar unseren Vorgesetzten, speziell unsern Herrn Maschinisten mit autem Gemiffen ein kleines Lob aussprechen in Bezug auf humane Behandlung und auf Überstunden bezahlen. Saben einen neuen Kapitan befommen und dieser hat sich bis jest sehr aut eingeführt bei uns". "Wir können bis jett nicht klagen, ce ist gang aut, die Achtergaste (die hinten in der Rajute) find auch alles gute Leute, die fagen keinen Menschen mas". Und einer, offenbar banischer Muttersprache: "vier habt es gans gutt, bas Effen ift gutt und aug ber Behandlung". Endlich meint ein Briefschreiber, fein Steuermann fei nicht bloß ein guter Rerl, er fei in vielen Fällen gu gut, ein Borwurf könne ihm nicht gemacht werben. Alle biefe Außerungen find in ben Briefen bes Jahres 1902 enthalten, im vorhergehenden Jahre find die Klagen häufiger. Db der Unterschied dem heißen Sommer des letteren, dem fühlen des ersteren Jahres zuzuschreiben ift? - Berheiratete Schiffsleute find nicht in erheblicher Bahl vorhanden. Sie ziehen naturlicherweise die direkten Linien — die aber in Flensburg fast garnicht vorhanden — und den Dienst des allerdings bedeutenden Föhrdeverkehrs, der sich auch über die Föhrbe hinaus erstreckt, vor. Sier find auch alte Matrofen

und heizer anzutreffen. Die heizer scheinen öfter als die Matrofen verheiratet zu fein. Im allgemeinen weiß aber ber Seemann, bag feine Beuer nicht ausreicht, um eine Familie zu ernähren. "Der schlechteste Mann an Land ist beffer gestellt als ein Seemann", lautet eine umlaufende Rebe. Dabei werben bann auch Strapagen, Gefahren, Die lange Abmefenheit in Rechnung gebracht. Der verheiratete Seemann fucht baher bald eine Arbeitsstelle an Land, wenn er auch, etwa als Werftarbeiter, zuerst nur 26 bis 28 Pf. Stundenlohn erhält. Auch nach Ausfage von (S), die der Arbeiterbewegung als scharfe Gegner gegenüberstehen, friften verheiratete Seeleute mit wenigen Ausnahmen nur ein fummerliches Dafein; Frauen und Kinder muffen nach Kräften mit zum Erwerb beitragen, erftere als Bafch= ober Scheuerfrauen, lettere burch fleinere Dienstleiftungen außer ber Schulzeit. So fand ich auch die Wohnungen verheirateter Matrofen durftig bis ärmlich. Als Betrag bes gezahlten Mietzinses fand ich in einem Kalle 130, in einem anderen — es war ein Chepaar mit Säugling — 140 Mf. Sier gab es nur eine winzige Ruche neben den zwei Stuben. Etwas beffere Arbeiterwohnungen fosten in Flensburg 160-170 Mf. - Berheiratete Röche find nicht felten und diese leben wie beffer gestellte Arbeiter. Manche (übrigens auch Matrosen) haben ihre Familie irgendwo auf dem Lande; so fprach ich mit einem Roch, beffen Hauswesen unweit Rendsburgs (einer Stadt ca. 50 km füdlich von Flensburg) sich befand; er komme selten nach Saufe. Ein etwa 50 jähriger Matrofe, ben ich an Bord besfelben Dampf= schiffes sprach, hatte seine Familie in Memel; habe sie, gab er knurrend zu verfteben, feit vier Sahren nicht gefeben.

L. Über die lokale **Herkunft** der im Jahre 1802 an= und abgemusterten Seeleute habe ich durch Auszählungen folgendes ermittelt (siehe die Darftellung Tab. 1 und 2):

Zuo. 1. ungemaperet.						
	Schleswig= Holsteiner	Undere Deutsche	Ausländer	Insgesamt		
Matrofen 11. j. w	199 60,3	<b>75</b> 22,7	<b>56</b> 17,0	<b>330</b> 100,0		
Heizer	63 48.8	<b>5</b> 0	16	129		
Trimmer	24	38,7 10	12,5 <b>5</b>	100,0 <b>39</b>		
Mehjungen u. (3) Stewards	61,5 40	25,6 5	12,9 1	100,0 <b>46</b>		
% von 4   Köche	86,9 <b>27</b>	10,8 8	2,3 <b>4</b>	100,0 <b>39</b>		
% von 4	69,2	20,5	10,3	100.0		

Lab. 1. Angemufterte.

	Schleswig= Holfteiner	Andere Deutsche = 2	Ausländer 3	Insgesamt 4
Matrojen u. j. w	<b>157</b>	1 <b>43</b>	65	<b>365</b>
	43,0	39,2	17,8	100,0
Hrizer	<b>58</b>	<b>75</b>	26	<b>159</b>
	36,4	47,1	16,5	100,0
Trimmer	14	<b>9</b>	4	<b>27</b>
	51,8	33,3	14,9	100,0
Megjungen	<b>31</b>	9	1	<b>41</b>
	75,6	21,9	2,5	100,0
Röche	<b>30</b>	12	<b>3</b>	<b>45</b>
	66,6	26,1	6,8	100,0

Tab. 2. Abgemufterte.

Mus Tab. 1 ift ersichtlich, daß unter den angemusterten Matrosen u. f. w., auch unter Trimmern und noch mehr unter Röchen erheblich über die Sälfte (60,3, 61,5, 69,2%), unter ben Beigern etwas weniger als bie Sälfte (48,8 %) einheimisch, b. h. geborene Schleswig-Holfteiner find. Unter biefen find bie geborenen Flensburger fehr gahlreich, bann find auch bie Orte ber Nebenhäfen, als Schleswig, Apenrade, Sonderburg, Efersund, Maasholm, Habereleben vertreten; das Binnenland fehr wenig, auch bei ben Beigern. Die Megjungen find fast ausschließlich aus bem Bergogtum Schleswig, und zwar meift aus Flensburg und Umgegend felbft, fonst aus anderen Städten, wenige vom Lande gebürtig. Das Berhältnis ber "anderen Deutschen" ift bei ben Beigern bei weitem am ftarksten (38,7 gegen 25,6, 22,7, 20,5 % bei Trimmern, Matrosen und Röchen). Die Zugewanderten ftammen meift von der medlenburgifchen, pommerichen und preußischen Rufte (Memeler find ziemlich häufig), doch begegnen auch folde aus Naumburg, Salle a./S., Chemnit, Braunschweig, Berlin; biefe Binnenlander machen aber nur einen geringen Bruchteil aus. Die Ausländer find meift Danen, einige Schweden, Finnen, Hollander. Die drei letteren Nationen treten bei ben Abgemufterten ftarker hervor. Überhaupt find bie Auslander hier, außer bei ben Röchen, etwas ftarfer vertreten, am meisten unter ben Beigern (16,5 gegen 12,5%), viel stärker tritt aber hier der Unterschied ber anderen Deutschen gegenüber ben Schleswig-Holfteinern in allen Kategorien hervor (39,2, 47,1, 33,3, 21,9, 26,6 gegen 22,1, 38,7, 25,6, 10,8, 20,5 %). Die Schleswig-Holfteiner find in ber Ruftenfahrt noch ein wenig

stärker vertreten als sonst. Als d Lebensalter ber angemusterten Seeleute fand ich 1:

```
von 230 (Vollx)Matrofen 27—28 Jahre,

= 58 Leichtmatrofen 20 =

= 18 "Jungmannen" 19 =

= 32 Jungen 18 =
```

Musländer find unter ben Jungen nur 3, unter ben Jungmannen nur 1, bagegen unter ben Leichtmatrofen 11, unter ben Bollmatrofen 28. Das d Alter weicht bei ben letteren fast garnicht ab, bei ben Leichtmatrosen beträgt es aber 24 Jahre, ift also um 4 Jahre höher; auch bie 3 Jungen find mit d 19, ber 1 Jungmann mit 20 Jahren oberhalb bes Durchschnittes ihrer Gruppe. Dies burfte barauf schließen laffen, bag die Un= werbung ausländischer Arbeitsfräfte, auch wenn für die gleiche Charge die tarifierte Zahlung geschieht — was nicht immer ber Fall ist — boch mit ber Unnahme mohlfeilerer Arbeitsfräfte oft sich bedt, indem folche zufrieden find, unter bem Ramen und mit ber heuer bes Leichtmatrofen angemuftert zu werden, wenn fie nach Alter und Fahrzeit Aufpruch hätten, als Bollmatrofen zu gelten. Much ber hohe Prozentfat von Ausländern gerade unter Leichtmatrosen (20 % unter 12 % unter Bollmatrosen) beutet barauf. — Bei 39 Röchen ergab fich ein d Alter von 35 Jahren, hier waren die 3 Ausländer etwas junger (d 33). Auch 15 ausländische Beizer maren mit d 25-26 Jahren etwas junger als die Gesamtheit von 128 mit d 27. Dagegen ausländische Trimmer (3) wieder etwas älter (d 25) als Die Gefamtheit (30) mit d Alter von 24 Jahren. Die 45 Megjungen haben ein d Alter von 17 Jahren. Bei ben Abgemufterten find bie Berhältniffe ähnlich; allerdings übertrifft hier bas d Alter ber ausländischen Leichtmatrofen mit 21 Jahren bas allgemeine von 20 nur um 1 Jahr. Es find aber auch unter  $83\ 19 = 23\%$ , unter ben  $249\$ Bollmatrosen 34 = 13,5%. Es ist wohl begreiflich, daß die Ausländer von ihren Kollegen an Bord nicht immer gern gefehen werden. Zwar mit Danen und besonders mit Hollandern verständigt man fich leicht; immer aber halt man, nicht ohne Grund, es für gefährlich, wenn die beutsche Sprache gar nicht oder doch nur in mangelhafter Beise verstanden wird: in schwieriger Lage und aufgeregtem Zustande wird selbst bei Beübten das Berftändnis versagen; die Berwirrung wird durch das Sprachgemenge und durch Miß=

Die Auszählungen hat herr Stud. Bramftebt für mich gemacht, nachdem herr Kanzlift Johannsen in Flensburg die Auszüge aus den Musterrollen zusammensgestellt hatte. d = burchschnittlich.

verständnisse vielleicht in verhängnisvoller Weise gesteigert werden. FRC enthielt auch die Frage (IV): wie viele Ausländer an Bord, ob sie ber beutschen Sprache mächtig und von gehöriger seemannischer Ausbildung seien. Bon 12 Schiffen murben 28 Mann als bes Deutschen nicht mächtig oder nur etwas Deutsch sprechend ober im Deutschen sehr schwach, gemeldet; außerbem 24 als des Deutschen mächtig ober doch "ziemlich gut", von 10 (zum Teil benselben Schiffen), und von diesen sind 5 als Dänen, 11 als Hollander bezeichnet; bei den Hollandern wird wohl hinzugefügt: "verstehen Plattbeutsch". — Die sermänische Ausbildung ber Ausländer wird in nicht wenigen Fällen bemängelt ober geleugnet; und es ift mahrscheinlich genug, daß unter ihnen oft Leute find, die aus anderen Berufen hinaus= geworfen wurden. Eine Ermittlung über das Borleben dieser und ber Leute überhaupt würde sicherlich recht charakteristische Ergebnisse, namentlich für ben Berfall bes handwerks in kleinen Städten, ans Licht förbern; ich bin nicht in der Lage gewesen, solche Ermittlungen anzustellen. — Die Rriegs= marine hat namentlich für den Bruchteil der einheimischen Beizer besondere Bedeutung, die eine gemiffe Fahrzeit auf Rauffahrteischiffen haben wollen, um dann als Dreijährig-Freiwillige in die Marine einzutreten, und die dabei sich Rechnung auf Avancement im Maschinenfach machen. — Viele harren überhaupt nur furze Zeit in der Sandelsmarine aus, sowohl Matrofen als Meistens werden die Ausscheidenden in Flensburg Werftarbeiter, nicht wenige aber auch Safenarbeiter; einige finden auch als Maschinenheizer an Land Berwendung. Länger als bis jum 50. Jahre wird felten ein Schiffsmann ber unteren Chargen fahren. Gine Ausnahme ift es auch, baß ber Dampfermatrose noch seine Segelschiff-Fahrzeit erwirbt und zum Steuermann avanciert. Als dauernde Lebensftellung wird aber auch der Beruf bes Steuermanns auf Flensburger Schiffen nicht geschätt. Wenn es nicht gelingt, die Stufe zum Rapitan zu erklimmen, so wird auch ber Steuer= mann balb ber Schiffahrt Balet fagen. Biele werben "Takler" auf ber Werft, d. h. fie bedienen die Takelage einlaufender oder in Dock gegebener Schiffe und haben als folche ein ziemlich gutes Ginkommen. Maschinisten suchen, wenn fie etwa 45 Jahre alt geworben find, Stellungen an Land. — Defertionen fommen nur in geringer Zahl (jährlich 5-7) gur Kenntnis bes Seemannsamtes; in Wirklichkeit kommen fie viel öfter vor; die häufigen Nachmufterungen in fremden Safen geben auch Zeugnis bavon (Biffern bafür habe ich nicht gewinnen können). Bermehrung ber Arbeitslast für die ohnehin schwache Besatzung ist eine häufige Folge, da es nicht immer gelingt, auch wohl zuweilen an ber ernstlichen Bemühung bes Kapitans fehlen mag, sogleich Erfat zu bekommen. Der Erfat besteht

oft genug in mittelmäßigen Ausländern, die ebenso nichts im Auge haben, als ihr Baterland zu verlassen und "überzugehen".

Die in dinefischer Ruftenfahrt tätigen Flensburger Schiffe haben gum größten Teil dinesische Mannschaft an Bord und beschränken fich, wie es scheint, immer mehr barauf. Die Reedereien geben als Grund bafur an, daß einheimische Leute das Klima bort nicht vertragen. Es versteht sich, daß den wirklichen Grund die Billigkeit der dinefischen und malanischen Arbeitskraft barftellt. Es ift nicht einzusehen, warum die einheimischen Offiziere (berer man nicht entraten fann) bas Klima beffer vertragen follten als die Mannschaft. - Gin Beruf bes unteren Maschinenpersonals ift nicht vorhanden. Es gibt aber einige, die als Beizer alt werden, oder auch bas vierte Patent bes Maschinisten erwerben und bann an Bord ber Föhrbedampfer bie Stelle bes Maschinisten versehen, ber in vielen Fällen bie Heizung gleichzeitig versehen muß. - Bon einem Selbstmorb, ber auf Mißhandlungen zurudzuführen mar, ift sub H die Rede gewesen. einem anderen neueren Fall, wo ein Ruli über Bord eines Flensburger Dampfers fprang, mar es zweifellos, daß ber Mann im Fieberbelirium gewesen ist (nach ben von mir eingesehenen Aften bes f. Seeamtes). -Daß ausländische, namentlich amerikanische, heuerbasen Desertionen veranlassen und die Deferteure dann von sich abhängig zu machen wissen, ift befahrenen Leuten wohl bekannt. Bestimmte einzelne Fälle dieser Art sind mir nicht mitgeteilt worden.

M. Die Beränderungen in der Lage der Flensburger Seeleute find durchaus bedingt burch bas Aufhören ber Segelschiffahrt von biefem hafen aus. Die alte handelsreederei von Flensburg, die im letten Biertel bes 18. Sahrhunderts ihre glanzende Zeit hatte und vorzugsweise nach Dänemark und den dänischen Kolonien (Westindien) ging, hatte schon durch die Kriegszeit 1848-51 und dann in entscheidender Beise durch die politische Trennung von Dänemark stark gelitten. Flensburg besaß noch 1861 112 Segelschiffe mit 10 301 R.- T., 1871 nur noch 47 mit 4813, daneben an Dampfschiffen 7 mit 2255. Im Jahre 1891 finden wir die Seglerflotte auf 10 mit 1870 R.-T. zurudgegangen, die Dampfer auf 52 mit 30 533 angewachsen. Seute find die Segler so gut wie verschwunden, die Dampfer find auf die früher angegebene Sohe gewachsen. Bon Anfang an find nur eiserne Dampfichiffe gebaut worden, neuerdings fast nur stählerne. Die Sandelsreederei ift völlig in Frachtfahrt übergegangen. — Die augen = fälligste Beränderung in dem Buftande der Schiffsarbeit besteht nun darin, daß eine Rategorie von Arbeitern an Bord gekommen ift, die im eigentlichen Sinne nicht feemannisch ift, das Maschinenpersonal. Bobl-

meinende (S) urteilen, das Zusammenleben der Matrosen mit dem niederen Maschinenpersonal der Dampfer, auf engem Raume, habe auf jene demorali= sierend gewirkt und einen sozialistischen Bug hineingebracht, ber bei bem früher mehr patriarchalischem Leben an Bord unbekannt mar. Tiefer geht die Beränderung in der Arbeit der Matrosen felbst. Die eigentliche Seemannsarbeit tritt völlig zurück gegen allgemeine Arbeit, namentlich Deck= waschen und den Gebrauch des Farbentopfes, wozu in dem Safen noch der Dienst an den Winschen, das Auf- und Abbringen der Lösch- und Ladegeschirre u. f. w. fommt. Es bleibt hauptfächlich die Tätigkeit am Steuerrade (bem "Ruder") und der Ausguck, zu beidem gehört Aufmerksamkeit und einige übung. Das "handwert", als Maftenaufrichten, Taue fpliffen und knoten, ift ziemlich felten in Gebrauch. Dabei verfagt bann ber Dampfermatrofe. Der 2. Steuermann muß häufig einspringen, um die einfachste berartige Arbeit fertig zu bringen. Altere Matrosen, die auch lange auf Segelschiffen gefahren haben, beklagen biefen Berfall ber Runft ebenso sehr (auch solche, die mit Leib und Seele in der Arbeiterbewegung stehen), ja bitterer, als die (M) und (S). Jene haben zumeist ein starkes Migfallen am Dampfichiffbetrieb, auch wenn fie anerkennen, daß Rost- und Logisverhältniffe erheblich beffer, die Arbeit teilweise viel leichter fei; einige meinen aber, die Baufer ober Roofs auf ben größeren Seglern feien, auch wenn fehr eng, bei weitem wohnlicher und angenehmer gewesen. Überhaupt war das Leben behaglicher und heiterer. Was sie an dem Dampfschiffsleben mit Widerwillen erfüllt, ift vor allem zweierlei: 1. die Schmutsarbeit - zumal auf Kohlendampfern -, 2. die Saft. Beides wird wohl zusammengefaßt als die "Schweinerei in den häfen", womit die raschen Rundreisen in Nord- und Oftsee, bei denen eben alles mit Dampf geht, gemeint find. Es bleibe eben für nichts Zeit, namentlich auch nicht für das Rein= und unter frischem Anstrich-Halten der Logis. Auch für ordent= liche Unterweisung bleibe die Zeit nicht übrig; fie murbe ben Steuerleuten obliegen, die felber oft am meisten überbürdet seien. Die Betterei führe oft zu Unfällen; sie mache Leiter und Leute "nervos". Die Ausbildung des Deckpersonals auf Segelschiffen wird namentlich auch deshalb, weil der Dampfermatrofe in der Gefahr leicht so hilflos fei wie ein Baffagier, da auch seine Bootskundigkeit oft nur mangelhaft sei, allgemein noch für notwendig gehalten, geschieht aber nur noch in verschwindendem Mage. Mangel an tuchtigen gelernten Seeleuten ist also in offenbarer Beise vorhanden. In der Praxis begnügt man sich aber zum guten Teil mit minder tüchtigen. Die Schiffsjungenschulschiffe werben ichon nötig, um ber erforberlichen Bahl von Steuerleuten und Kapitänen die unerläßliche Ausbildung zu geben.

Der Flensburger Reederverein ift neuerdings dem unter Proteftorat des Großherzogs von Oldenburg stehenden Schulschiffverein beigetreten. — Ein großer Teil der Matrosenarbeit könnte und kann ohne Zweifel durch ungelernte Arbeiter getan werben. Um fo mehr murbe fich aber bas Borhandensein auch eigentlicher, auf Segelschiffen technisch ausgebildeter Matrosen als bringend erforderlich erweisen. — Eine weitere Verdrängung der gelernten durch ungelernte Arbeit findet noch insofern statt, als auch tüchtige Beizer oft knapp find und mit unbefahrenen fürlieb genommen wird. Dies bedeutet bann oft Mehrarbeit für die übrigen. Ungeschickte Beizer häufen bas Feuer in ber Mitte, wo bann bie Rohlen in biden Klumpen zusammen= liegen; ber Nachfolger hat bann vermehrte Mühe, bas Feuer "rein" zu halten, mas nur gefchehen fann, indem die Rohlen zerftreut und flach gehalten werben. — Auch auf das Domizil ber Seeleute hat die Umwälzung sichtlich gewirkt. Insoweit als auch der Dampferbetrieb im Winter sistiert wie zum Teil die direften Linien -, gibt es auch hier noch Matrofen, die auf bem Lande wohnen und fich als Sohne ober Gatten an Fischerei und landwirtschaftlicher Arbeit beteiligen, soweit folche im Winter sich tun läßt. Einzelne kehren auch durch Erwerb einer kleinen Nacht ober Tjalk zur Segelschiffahrt gurud. — Alte Schiffe merben meistens rasch burch Berkauf abgestoßen; fo daß die durchgängige Seetüchtigkeit ber Alensburger Dampfer ohne Zweifel hoch steht. Wir fanden dies in der Antwort des FRC anerkannt. Auch ber FRL enthielt eine Frage: "In welchem Zustande befindet sich bas Schiff?" Sie ift 20 Mal mit "gut", 1 Mal ziemlich, 1 Mal einigermaßen gut, 1 Mal garnicht, 2 Mal mit Fragezeichen beantwortet; 1 Mal findet fich ber Zusat: "aber Logis!", 1 Mal: "aber die Stange bes Fodmastes verrottet". 1 Mal heißt es furg: 20 Jahre alt, 1 Mal: "foll im Winter in Dod", 1 mal: Reffel led, Schornstein mit Bement gedichtet. Nur 1 Mal heißt es schlechthin "nicht besonders".

Die Frage der Tiefladelinie ift, wie auch (U) anerkennen, eine "sehr schwierige". Bekanntlich werden Erhebungen von der Seeberufsgenossenschaft in Verbindung mit dem Germanischen Loyd angestellt 1. Giner allsgemeinen gesetzlichen Vorschrift über das "Freibord" sind in Flensburg auch die Kapitäne wenig geneigt; sie und auch andere (S) behaupten, jedes Schiffsei ein Individuum und müsse für sich beurteilt werden, es sei ein großer Unterschied, ob homogene Ladung oder nicht, überhaupt die Art der Ladung müsse bestimmend sein. Andere weisen auf den Unterschied im Bau der

¹ Es verlautet eben jest (Juni 1903), daß die Vorichrift einer Marte beschlossen worden ift. Offenbar wollte man der geseslichen Bestimmung zuvorkommen.

englischen Schiffe hin, die auch bei größerem Freibord eine stärkere Belabung geftatte und, wenn bas Schiff bis zur gefetlichen Linie belaben fei, boch eine bedeutende Gefahr mit fich bringe. Daß aber auch auf Flens= burger Schiffen Uberstauungen nicht felten vorkommen, magt mohl fein Unbefangener und Kundiger in Abrede zu stellen. Namentlich wird von (S) auf die "tolossal hohen" Deckslaften hingewiesen (fast immer Holz), die auch den Gegenstand ständiger Beschwerden ber Seeleute selber bilben. Sowohl ber FRL als ber FRC hat sich darauf bezogen. Jener stellte bie Frage erakt in zwiefacher Richtung: Wie hoch befand sich die eventuell ge= labene Deckslaft 1. vom Deck aus gemeffen, 2. von ber Reeling (ber Schut= wand im Mittschiff) aus gemessen? Bon den Antworten lautet nur eine "nie gehabt", die übrigen geben Mage, teils in Metern, teils in guß an. Die Angaben tun zur Genüge bar, bag fehr hohe Deckslaften nicht felten find, 3. B. 20 Jug vom Ded, 16 Jug über ber Reeling, auf einem Schiff von 790 R.-T., 18 und 12 auf einem größeren, viele, die diefen Maken nahe kommen. Das FRC wiederholt die Frage (X 11) und frägt auch nach Art ber Deckslaft; fügt bann bie Frage hinzu: "War die Reeling resp. Notreeling ben Verhältnissen entsprechend und wurden Strecktaue gezogen?" Auch hier begegnen Söhen von 12-14, 14-16 Fuß mehrmals; meift find es Bretter, zuweilen Planken ober runde glatte Balken. Die Frage nach ber Sicherung wird 18 Mal und zwar 2 Mal bahin beantwortet, baß bie Notreeling ungenügend ober mangelhaft mar, in allen übrigen Fällen wird sie als genügend, gut, vorschriftsmäßig angegeben, auch die Frage nach ben Strecktauen wird meiftens bejaht. Bei schwerem Wetter nütt aber die Notreeling wenig, das Schiff bekommt, wenn die Ladung fich verschiebt, "Schlagseite", d. h. Übergewicht nach einer Seite, was eine gefährliche Situation bedeutet. Der FRC stellt auch die Frage (XVIII), ob das Schiff mitunter Schlagseite hatte, ob die Ladung überging, und woran lag bas? Die Frage wird 20 Mal beantwortet und zwar 13 Mal mit "Rein", 7 Mal bejahend, 3. B. 1 Mal "oft Schlagfeite durch das Übergehen der Deckslaft", 1 Mal "fortwährende Steuerbordschlagseite", Die beiben letteren von Schiffen, über die fonft vorzugsweise Gutes ausgefagt wird, mas die Glaubwürdigkeit erhöht. Bei schönem Sommerwetter - und nur um Sommer- und Herbstreifen handelt es sich hier — ist die Gefahr wohl gering; es fommen aber ichon im Sochsommer ichwere Sturme vor, die ein so überladenes Schiff für die Befatung sehr ungemütlich machen. — Die Photographie eines überladenen Flensburger Dampfers (Deckslaft 3,48 m hoch), der von Schweden nach Spanien ging, ist 1901 dem Reichstag vorgelegt worden. Ein G von 1895 richtet sich gegen einen kleinen Föhrdebampfer, der mit Holz nach Hamburg ging und voll Wasser lief; im Erfenntnis heißt es, es musse auf mehr Freibord gehalten werden. Der Schiffer erklärte dem Seeamt, daß er in seinem Schiffe nur bei gutem Wetter riskieren könne über See zu gehen, da andernfalls die Fahrt auf dem Schiffe eine sehr gefährliche sei. Die Beladung sei stets in gleicher Weise erfolgt.

Die verhältnismäßige Bemannung fann bekanntlich auf Dampfichiffen eine weit geringere als auf Segelschiffen sein und kann im Berhältnis zur Größe bei Ausdehnung maschineller Borrichtungen auf den Decks beträchtlich finken. Der hauptsächliche Beweggrund für die Vergrößerung der Frachtbampfer ift die Absicht, an Besatzung zu fparen. Dies geschieht bann auch fo, daß die Bemannung für glatte Fahrt eben ausreicht, für schwierige Lagen aber nicht ausreicht. Regelmäßige Unterbemannung ift bie Charafteristik, die man nach unbefangener Prüfung, auch den Flensburger Schiffen, namentlich benen, die über 1000 R. D. netto fassen, angebeihen laffen muß. Alle anderen Übelftände hängen teils mit diesem zusammen, teils find fie verglichen mit diefem an Bedeutung gering ober vorübergehender Natur oder find doch nicht mit ben wesentlichen Prinzipien bes Betriebes verknüpft, wie es mit diesem der Fall ift. Die Konkurrenz ift hier maßgebend, nach dem Urteil der Reeder zwingend. Wird aber auf die Dauer bas Wohl ber Menschen ben Interessen bes Geschäftes aufgeopfert werben bürfen?

Dhne Ausnahme fahren in jedem Flensburger Dampfichiff außer dem Rapitan 2 Steuerleute und 2 Maschinisten; neben ben Maschinisten oft noch 1 Affistent, zuweilen beren 2. Auf den 29 Schiffen, die den FRL beantworteten, waren 15 Mal 1, 2 Mal 2 Uffistenten, ferner ist immer 1 Roch vorhanden, dem ein Megjunge, der zugleich als Steward bient, zur Seite steht, zuweilen aber ein erwachsener Steward. Bleibt bas Decks= und Maschinenpersonal. Das Maschinenpersonal ist öfters schwach, indem fleinere, aber nicht felten auch ziemlich große Schiffe fich mit 2 Beigern nicht nur für die Ruftenfahrt - wo zuweilen ein einziger Mann als Maschinift und Beizer zugleich bienen muß - fondern auch fur Rord- und Oftfeefahrt begnügen wollen; diefe haben bann je 16 Stunden hintereinander Dienft und im ganzen 12 Stunden täglich. Es herrscht allgemein die Unsicht, und liegt wohl auf der Hand, daß dies eine schlimme Überanstrengung bedeutet. Diefe schwere, erschöpfende Arbeit erfordert längere Baufen und darf innerhalb 24 Stunden nicht mehr als 8 erfüllen. Oft muß ber Maschiniften-Uffistent als Beizer aushelfen. — Schlimmer aber und häufiger ift die ungenügende Bemannung mit Decfpersonal, und eben an diesem wird mit

bem größten Erfolge gespart. Teils bireft burch zu geringe Besatung ber Wachen, teils indirekt burch Anheuerung qualitativ ungenügender Mannschaft, namentlich junger Leute, die als 'Jungmann' ober Leichtmatrofe' eine geringere Seuer beziehen. Einzelne schwere Fälle biefer Art wurden im herbst 1900 aus Flensburg berichtet. Ein Schiff von 884,46 R.- T. mar mit nur 1 Matrofen, 4 Leichtmatrofen und Jungen bemannt; ein anderes von 796,48 R.=T. war mit 1 Matrosen nebst 3 oder 4 Jungen bemannt 1! Solche Källe find zwar felten, barum aber nicht weniger ber icharfften Ruge ausgefest. Als Grund mar angegeben worden, bag "feine Matrofen zu haben maren" und das mag in diefen Fällen die mahre Urfache gewesen fein; man wird fich bemüht haben, in einem anderen hafen Erganzung ober Erfat ju bekommen. In ber Regel wird man minbeftens 3 Bollmatrofen auf jedem Dampficiff finden, und diese Bahl ift fehr gering, fie gestattet nicht, daß auf jeder Wache 2 Vollmatrosen vorhanden find, und wenn auch bei klarem Better ein Leichtmatrose ober Jungmann ben "Ausguck" hinlänglich versehen kann, so muß doch eben auf schlechtes Wetter fortwährend gerechnet werden. Dazu kommt, sobald man in niedriges Fahrwaffer läuft, die Rotwendigkeit bes "Lotens" (Ermittelung der Wassertiefe). Die Rüge, daß es daran gefehlt habe, kehrt regelmäßig in den Seeamtserkenntnissen über Strandungen wieder. So auch in 3 neueren Erkenntnissen gegen Flensburger Schiffe; in dem einen heißt es, ber Steuermann habe die Strandung badurch verschulbet, daß er es unterlaffen habe, feinen Schiffsmeg durch Lotungen festzustellen; in beiben anderen: "bie Strandung hatte vermieben werben fonnen, wenn ber Schiffer zur rechten Zeit feinen Schiffsort burch Lotungen gehörig kontrolliert hatte" (Entscheidungen XIV. S. 161, 148, 574). Auf größeren Schiffen find nun zwar regelmäßig 4-6 Bollmatrofen vorhanden, aber auch diese Bahlen ergeben oft für die vielfachen Ertraarbeiten, die durch schlechtes Wetter notwendig werden, durchaus ungenügende Deckswachen, zumal, wenn ein Teil ber Decksmannschaft in "Tagelohn" genommen wird, mas feinesmegs felten ber Fall ift und zur Bemältigung ber Arbeiten nötig genug sein mag. Bon ben 29 Schiffen bes FRL finde ich die Stärke ber Befatung im ganzen und im einzelnen angegeben. Sier ergibt fich ein Durchschnitt von 176,50 R.- T. auf jeden Bollmatrosen; in den 9 Fällen, wo nur 3 ober weniger Bollmatrosen vorhanden sind, ist dieser Durchschnitt 6 Mal übertroffen, unter biefen 6 ift 1 Schiff von annähernd 800, 3 haben ca. 600 R.-T. 540, 1 nur 332 — hier ift aber auch nur ein einziger Bollmatrofe. In ben 20 Fällen, wo mehr als 3 Vollmatrofen vorhanden maren,

¹ Z.S. 1. November 1900. Bgl. "Ein Rotichrei" C. 119.

ist dagegen der Durchschnitt nur 9 Mal übertroffen, und von diesen 9 Schiffen sind 5 von 700—1000, 4 von über 1000 R.-T. Freilich waren auf jenen 5 Schiffen der ersten Gruppe allemal neben den (oder dem) Vollmatrosen noch 2 Leichtmatrosen gemustert, was auf den 9 Schiffen der 2. Kategorie nur 1 Mal der Fall war, sonst 5 Mal 1 Leichtmatrose; so daß in den 3 übrigen Fällen die überlasteten Vollmatrosen nicht einmal einen Leichtmatrosen, sondern höchstens 1 Jungen oder 1 Trimmer zur Hilfe hatten (oft müssen die Matrosen auch das Kohlentrimmen besorgen, was ihnen nicht gerade willsommen ist, sie sagen dann wohl: "wir haben nicht als Trimmer gemustert").

Die Gefamtbemannung mit Einschluß des Kapitäns war in 5 Fällen weniger als 16 Köpfe, sie betreffen 3 Mal Schiffe von unter 400 R.=T., und hier war die Anzahl nur 12, 13, 14 Köpfe; 2 Mal Schiffe von über 500 R.=T. mit 15 Köpfen. Am häusigsten, nämlich 14 Mal auf die 29, werden 16 Köpfe gezählt, und zwar 7 Mal auf Schiffen von 5—600 R.=T. — für diesen Typus scheint die Besatung der 3 ahl nach einigermaßen normal zu sein, — 2 Mal auf solchen von etwas über 600 R.=T., von den übrigen 6 aber haben 2 über 700, 1 über 800, 1 über 1300 R.=T. netto Raumgehalt! Im Gesamtdurchschnitt der 29 Fälle kommen auf den Mann 44,37 R.=T., dieser Durchschnitt wird 13 Mal übertroffen, und bei diesen 13 zeigt sich die Steigerung der auf den Mann kommenden Raummenge wie folgt:

, 0	
Netto=Raumgehalt in R.=T.	Es kommen auf 1 Mann der Besahung RT.
7-800:4 Schiffe	45
, ,,	45
	46,8
	49
8-900:2 Schiffe	50
	51
900—1000:3 Schiffe	53
	53
	56
1000—1100:1 Schiff	56
1100—1200:1 "	58
1200—1300:1 "	69
1300—1400:1 "	81,9

Die Steigerung geht parallel mit ber Bergrößerung ber Schiffe; aber bie größten Sprunge liegen in ben beiben Fällen, wo ber Raumgehalt über

1200 R.-T. netto gestiegen ist, vor. Bor etwa 18 Jahren erklärte eine Seeamtsentscheidung bei einem Raum von über 900 R.-T. eine Bemannung von 19 Köpfen für "sehr slau". Heute würden die Seeämter vielleicht eine etwas höhere Grenze setzen. Es scheint aber, daß auf diesen Fracht-dampfern eine größere Zahl überhaupt selten ist; daß wenigstens Schiffe von über 1200 R.-T. ganz gewöhnlich auch mit nur 19 Köpfen sahren. Un Reserve in Erkrankungsfällen usw. sehlt es bei der schwachen Bemannung gänzlich. — Ein (S), der sonst das Berhalten der Reedereien in sehr günstiges, das der Arbeiter in sehr ungünstiges Licht stellt, meint, daß die Besatung für gewöhnlich außreiche, da die schweren Arbeiten mit Dampstrast außegführt werden; in besonderen Fällen, bei Nebel usw., werde zuweilen ein Mangel sühlbar, um den Außguck und daß dann öfters notwendig werdende Loten außzusühren. Andere drücken sich sehr viel schärfer und allgemeiner auß 1. — Die Frage, ob sich der Dienst der unteren Offiziere dem der Mannschaft nähere, ist eben wegen der schwachen Bemannung sehr oft zu besahen.

Versuche mit Ölfeuerung sind auf Flensburger Schiffen bisher nicht gemacht worden.

N. Die gewerkschaftliche **Organisation** ber Seeleute befindet sich in Flensburg in einem verhältnismäßig blühenden Zustande. Sie wurde ins Leben gerufen unter dem Einflusse des Hamburger Streiks von 1896/97; die Heuer der Matrosen und Heizer betrug damals nur 45 Mk.,

¹ Auf den Flensburger Rapitanen und Steuerleuten laftet beftandig die Befahr der Patententziehung. Es ift berechnet worden, daß in den Jahren 1894/99 von fämtlichen in Flensburg verhandelten Seeunfällen ca. 10 % dem Reichstommiffar Beranlaffung gegeben haben, dahin zielende Antrage zu ftellen, mahrend bies in Hamburg taum bei 1/2 0/0, bei anderen Seeamtern noch weniger vortam. Seit Jahren herrscht in den Familien dieser Leute eine tiese Erregung darüber. Der Reichs= tommiffar ift ein g. D. geftellter höherer Marineoffizier. Man meint nun, ein folder könne fich nur ichmer in bie Lage bes Suhrers eines Rauffahrteifchiffes hineinperfeten: benn "mahrend letterer haufig mit ichlecht bisziplinierter, arbeitsunluftiger, teilweise taum arbeitsfähiger und ber Zahl nach nur notburftig ausreichen= ber Mannichaft fein Schiff zu fuhren hat, ift ber Marineoffizier an gablreiche, gut bisziplinierte und im höchsten Grade arbeitsfähige Mannschaft gewöhnt, und macht baber nicht felten übermäßige Ansprüche an bie Mandverierfähigkeit eines Schiffes und an die Aktionsfähigkeit der Schiffsoffiziere". (Navigationslehrer Th. Lüning in Sansa, Deutsche Nautische Zeitschrift 1901 G. 329.) Der Reichstommiffar hat ohne Zweijel Recht, hohe Ansprüche in biefer hinficht zu stellen. Die Schulb an ben Unfällen wird aber in ben meiften Källen nicht an ber Qualität ber Rapitane und Steuerleute, fondern in ber Unterbemannung au fuchen fein : wenn alfo perfonliche Schuld Berfonen ju geben ift, fo muß fie auf die Reeder, und nicht auf ihre Ungeftellten geworfen werden!

und es gelang, durch eine kurze Arbeitseinstellung eine Erhöhung auf 50 Mt. durchzusehen. Im Jahre 1898 schloß sich der Lokalverein alsbald dem neubegründeten Zentralverbande der Seeleute an. Im August dieses Jahres kam es, nachdem mehrere Monate lang verhandelt worden, abermals zu einem kurzen Lohnkampf, der wiederum einen für die Mannschaft günstigen Ausgang nahm: die vorhin genannten Lohnsähe wurden um fernere 5 Mt., diesenigen der übrigen Chargen in entsprechender Weise verbessert. Borzüglich wichtig war aber die Erhöhung des Überstundenslohnes von 30 auf 40 Pf.

Much bas folgende Jahr (1899) brachte einen bemerkenswerten Erfolg. Der Angriff richtete sich gegen die Willfur in den Musterungsbedingungen. Bon dem Rechte, das die alte Seemannsordnung gab, diefe ihrem hauptfächlichen Inhalte nach durch "freie Bereinbarung" festzuseten, mar regelmäßig in einer Richtung Gebrauch gemacht worden, gegen die der unorganisierte Seemann nichts vermocht hatte; er mußte sich den ihm gestellten Bedingungen unterwerfen. Begründet war nun das Verlangen, einheitliche und durchweg beffere Bedingungen zu erreichen, wenn auch gleichzeitig die Aussicht auf allgemeine gesetliche Regelung bestand, wie fie durch die neue Seemannsordnung seitdem geschehen ist. Es kam hierüber — und dies stellte an sich schon eine Errungenschaft bar — zu einer mundlichen Verhandlung zwischen ben Flensburger Reebern einerseits, ben Vertretern ber Mitgliedschaft andererseits, am 21. Juni 1899, Die bas Ergebnis hatte, daß die früher ermähnten Bereinbarungen über Berechnung ber Seuer, über Nachtwachen, über Unsprüche auf ersparte Seuern, über Ründigungefristen u. s. w. getroffen wurden. Diese Erfolge und die fortbauernde glänzende Konjunktur ermutigten zu einer neuen Lohnbewegung im Frühjahr 1900. Um diefe Zeit hatte sich als Gegenorganisation der "Reederverein für den Bezirf der Sandelstammer Flensburg" gebildet. Diesem wurden die neuen Lohnforderungen vorgelegt, zunächst ohne weiteren Erfolg als mehrfache Rorrefpondenz, Befprechungen, Ablehnungen. Go fam es nochmals zu einem kurzen Ausstande, ber am 20. April proflamiert und "mit großer Bravour von der organisierten Seemannschaft Flensburgs burchgefochten murde" 1. Ucht Tage fpater fand eine neue mundliche Ber-

^{1 &}quot;Die Heuer: und Arbeitsverhältnisse auf Flensburger Schiffen" (Flugschrift) S. 6. Der Bericht "über die Tätigkeit des Reeder=Bereins... erstattet in der G.-B. vom 16. März 1901", tut dieses Ausstandes keine Erwähnung, sondern gibt — offenbar als Grund der Berzögerung — an, daß er sich zunächst bei den übrigen Reedereien der Ost= und Nordsechasenplätze über die Höhe der gezahlten Heuern und die die sonstigen Forderungen der Seeleute betreffenden Fragen "orientiert" habe.

handlung statt, und hier "gelang es zum erstenmal, feste kontraktliche Ab= machungen für die Dauer von zwei Sahren abzuschließen" (ben früher er= mähnten Tarifvertrag). Der Reederverein erklärte, vom 15. Mai ab die Gagen für Matrofen und Beizer auf 60, für Leichtmatrofen und Trimmer auf 45 Mt "auf fämtlichen Flensburger Dampfern" erhöhen zu wollen. Er verpflichtete sich, bis zum 1. Mai 1902 biefe Heuer zu gahlen und in den Musterungsbedingungen, wie folche in Flensburg üblich seien, keine Beränderungen eintreten zu laffen. Dagegen verpflichtete sich ber Seemannsverband - ber auch burch ben Borfitenben seiner Zentrale an ben Berhandlungen teilnahm -, seinerseits bis ju bem genannten Tage meber mit einer weiteren Lohnforberung noch mit dem Berlangen sonstiger Beränderungen irgend welcher Art in ben Mufterungsbedingungen an bie Flensburger Reeder heranzutreten. Es wurde ferner auch vereinbart, daß bei Heizern der Nachweiß einer Fahrzeit von 6 Monaten gefordert werden und genügen, dagegen bei Leichtmatrofen eine folche von 24, bei Matrofen von 36 Monaten bedingt werden solle. Zu diesem wichtigen Vertrage brachte fodann bas Sahr 1901 noch die Novelle, betreffend Überftunden und beren Berechnung (j. oben). Um 14. Mai 1902 murden beide Abmachungen bis zum 31. Dezember 1902 verlängert. "Es wurden mehrere Schriftstude mit bem Reeberverein gewechselt, Die bererfeits eine prompte Erlebigung fanden. Gleichfalls fanden mehrere mündliche Berhandlungen ftatt, in welchen auf beiben Seiten mit ber größten Sachlichfeit über bie schwebenden Fragen diskutiert wurde." (Rechenschaftsbericht des Seemannsperbandes in Deutschland, Mitgliedschaft Flensburg, für bas Geschäftsjahr 1902. S. 11.)

Die Mitgliedschaft muche in ben ersten Sahren ihres Bestehens rafch. So mar ber Beftand zu Ende bes Jahres 1898 470, bagegen ult. 1899 791. Freilich barf nur auf weniger als bie Sälfte als regelmäßige Bei= träge zahlend gerechnet werden. Zu Ende 1901 murden als folche "voll= zahlenden aktiven Mitglieder" 306, zu Ende 1902 301 gezählt. Die Rrifenjahre haben ben Beftand gefährbet, aber nicht erschüttert. Die Fluftuation, ohnehin immer ftark, hat zugenommen. Im Jahre 1902 wurden 216 Mitglieder neu aufgenommen. Um Ende des Jahres gab es 920 "eingeschriebene" Mitglieder, von benen 175 gestrichen murden, weil sie über zwei Sahre lang mit ihren Beiträgen im Rudftande maren. Bon biefen find die meisten aus bem Gesichtefreise ber Mitgliedschaft verschwunden: einige gahlen in anderen Safen für die bortigen Mitgliedschaften, manche find in andere Berufe übergegangen, andere fahren auf ausländischen Schiffen u. f. w. Die Mitgliedschaft rühmt fich aber, "über einen guten Schriften CIV 1. - Seefchiffahrt III 1. 37

Stamm alter Mitglieber zu verfügen, die ihren Berpflichtungen feit ber Gründung ber Organisation voll und ganz nachgekommen find".

Der Vorsitzende der Mitgliedschaft ist acht Jahre lang als Roch auf Segel= und Dampfichiffen gefahren. Dem Borftande gehören außer ihm feche Personen an. Die Borftandsmitglieber bes Jahres 1902 maren fämtlich, bis auf einen ber Revisoren, einen Safenarbeiter, alte Matrosen, bavon mehrere Familienväter. Da im Laufe bes Jahres brei Personen ausschieden, werden brei andere gewählt, ebenfalls Matrofen. Die bei (M) und (S) zuversichtlich auftretende Ansicht, daß die Bewegung von den Feuerleuten ausgehe und getragen werbe, Die ja nicht eigentliche Seeleute und von ihrer Arbeit an Lande her "ausgepichte Sozialbemofraten" feien, wird durch biese Beobachtung nicht bestätigt. Es ist Grund, zu vermuten, baß auch unter ben Mitgliebern bie Matrofen ftark überwiegen. Gine Auszählung hat bisher nicht stattgefunden. Nach einer Stichprobe, Die ich nach bem Einnahmebuch bes Borschuffnotenfonds vom 1. Quartal 1903 vorgenommen habe, famen auf 49 Matrofen, 13 Leichtmatrofen, 4 Jungen nur 24 Beizer und 6 Trimmer. — Unter ben Borftandsmitgliebern find mehrere, die noch als "Segelmacher" gefahren haben (und jett als folche an Land arbeiten); einer von diefen besitht von feiner Fahrzeit wie von fpaterer Dienstzeit ber bie glanzenoften Zeugnisse, g. B.: "Diensttuchtigkeit fehr gut, Nüchternheit ohne Tadel, Betragen gut."

Von den Führern der Mitgliedschaft nehmen einige auch an der politischen Arbeiterbewegung als "Zielbewußte" teil. Jedoch wird man, außer gelegentlichen Sinweisungen in ihren Reben, nur geringe Spuren Diefes Zusammenhanges im Leben ber Mitgliedschaft selber mahrnehmen fönnen. Um eheften kann die Teilnahme an der Maifeier dafür gelten, wobei im Jahre 1901 "unfer Zentralvorsitzender P. Müller die Festrede übernommen hatte und . . . den äußerft gahlreich Erschienenen in helltonenden Worten bas Evangelium ber "Freiheit, Gleichheit und Brüderlichfeit" verfündete 1. Übrigens habe ich in vielen hunderten an den Borfigenden gerichteter Briefe, b. h. in ben Korrespondenzen ganger Jahre, soweit fie von Bord und von ben hafen aus nach Flensburg gingen, kaum eine andere Andeutung politischer Art gefunden, als daß einzelne Male das Berlangen laut murbe, bie "Schlesmig = holfteinische Bolfszeitung", bas fozialbemokratische Provinzialblatt, zu lefen; auch wird im Sahresberichte von 1900 ermähnt, daß "zwölf Rollegen" auf biefe Zeitung abonniert feien. Im laufenden Jahre (1903) wird sich aus Anlag ber Wahl zum Reichs=

¹ Bericht für das Geschäftsjahr 1901 S. 11.

tage vermutlich etwas mehr politische Teilnahme zeigen, doch bleibt im allgemeinen der Seemann in dieser Hinsicht ziemlich indisserent; mehr noch,
als es auch sonst der durchschnittliche Arbeiter ist. Übrigens ist unter den Führern der Mitgliedschaft vor einigen Jahren ein Mann tätig und beliebt
gewesen, der sich als "Liberaler" bekannt und, wie es scheint, mit seinen Sympathien zu den Nationalsozialen gehalten hat. Er war Heizer und
ist später Maschinist geworden.

Die allgemeinen Forberungen ber organifierten Seemannschaft, wie sie von hier aus unterstützt werden, konzentrieren sich in dem Berlangen staatlicher Kontrolle bes Schiffahrtbetriebes, namentlich in Bezug auf Seetüchtigkeit, Tiefgang und Bemannung. Bekanntlich hat der Reichstag eine Resolution angenommen, die fich diesem Berlangen anschließt. Außerdem bestehen, wie bekannt, noch unerledigte Bunfche in Bezug auf Die Seemannsordnung, am lebhaftesten wohl bas Berlangen nach Einsetzung von See-Schöffengerichten, beren Rechtsprechung als berjenigen ber Gewerbegerichte gleichartig vorgestellt wird. Die lokalen Bestrebungen richten sich nach ben jedesmal burch Briefe ober mündliche Mitteilungen vorliegenden Bunfchen und Beschwerben, von benen dieser Bericht einige Broben gegeben hat, die das Leben an Bord nach verschiedenen Seiten hin illuftrieren follten. Außerdem erstrebt der Borstand die Beseitigung der 1 % igen Ab= gabe für die oben genannte Stiftung ober aber Teilnahme an ber Berwaltung biefes Inftitute, und es icheint allerbinge, bag es nur ber Billigkeit entsprechen wurde, diese Teilnahme in irgend einer Form zu gewähren. -Die übrigen Bunsche und Forderungen ergeben fich zum größten Teil aus ben obigen Mitteilungen über die einzelnen Mißstände, wie sie empfunden und behauptet werden. Berbefferung der Logisverhältniffe wird auf mehreren Schiffen für notwendig gehalten, namentlich daß für gehörige Verkleidung und Schutz vor Näffe gesorgt werbe. Bei Neubauten - so ist die Meinung muffe bas Beizerlogis Mittschiff, unweit der Maschine, gelegt werben, bamit ber Beizer, wenn er schweißtriefend aus bem Beizraume fame, nicht genötigt fei, sich ber Rälte und bem Regen auszuseten, um nur in seine Roje zu gelangen. — Die Ginsetzung eines "Megvorstandes" gilt als erwünscht, um gelegentlich legitimen Ginfluß auf die Proviantverwaltung üben zu können. — Biel michtiger und bringender ift aber bas Berlangen nach einem Seuerbureau mit paritätischer Verwaltung. Im inneren Dienst wird Abschaffung ber "Tagelöhnerei" verlangt; dies steht in engem Bufammenhang mit der Bemannungsfrage; ebenfo die Berringerung ber Decklaften mit ber Beladungsfrage. Die Neigung und Meinung für Streiks ist auch hier bei einem erheblichen Teile ber Mitglieder stärker als bei ben Leitern bes Berbandes. Diese haben von Zeit zu Zeit einige Mühe, solche Neigungen einzudämmen. So hielten sie nach Ablauf bes Tarisvertrages — im Frühjahr 1902 — für geboten, um bessen Berlängerung
nicht zu gefährben, auf alle Neuforderungen und Abänderungsanträge zu
verzichten. "Die Situation war eine sehr fritische, die Schiffahrt flau, der
Stand der Frachten niedrig, die Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten
Deutschlands keine geringe." Gleichwohl bedurfte es einer mit Nachdruck
geführten Auseinandersetzung in einer kleinen Broschüre, die im Juli
herausgegeben wurde — und der die zitierten Worte entnommen sind —, um
die mit diesem negativen Ersolge unzufriedenen Elemente zu beschwichtigen.

Im Gewerkschaftskartell ift die Mitgliedschaft burch 2 Delegierte vertreten; ber geleistete Beitrag betrug insgesamt im Sahre 1901 42 Mf. Die stattgehabten kleinen Ausstände, wovon oben die Rede mar, verursachten nur geringe Kosten und erforberten feine Unterstützung von auswärts. --Die Reeder Flensburgs haben sich zu der Organisation überhaupt und ebenso. wie aus früher Mitgeteiltem hervorgeht, zu ben Lohnbewegungen auf einen vernünftigen, geschäftsmäßigen Standpunkt, ben ber gegebenen Tatfachen und Machtverhältniffe, gestellt; wie mir feben, mit bis dahin für beide Teile gunftigem Erfolge. Wie überall zwischen Unternehmern und Arbeitern, die sozial weit voneinander abstehen, ift ohne Zweifel gegenseitiges Migtrauen vorhanden. Bedoch ift bies Migtrauen, soweit meine Beobachtung reicht. ftarfer auf feiten ber Reeber als auf feiten ber Seeleute; biefe find, menn auch in ihren Bersammlungen von Profitmut und Rudfichtslosigkeit, ja, von Brutalität der Reeder gesprochen wird, privatim boch im allgemeinen geneigt, an beren guten Willen, ihnen "ihr Recht" zukommen zu laffen, soweit es bas Gefchäft zulaffe, zu alauben. - Das Berftandnis für ben Sinn und bie Berechtigung ber Arbeiterorganisation ist begreiflicherweise geringer bei ben Borgefetten ber Arbeiter, soweit biefe nicht etwa - mas nur fur ben kleineren Teil und am ehesten für die Maschinisten zutrifft — selber sich in einem - wenn auch viel schwächeren - Interessengegensatzur Unternehmung fühlen. Jedoch gibt es, wie mitgeteilt wird, auch einige Kapitane, bie fich zu ben Leuten babin äußern: "Ich fann es euch gar nicht verdenken, daß ihr euch zusammenschließt." Im allgemeinen find jene ungehalten über bie Sache, weil sie von ben "Sozialbemokraten" Lockerung ber Disziplin und bes herkömmlichen auten Verhältniffes an Bord ber Schiffe besorgen. Dabei begegnen nun, wie es scheint, sonderbare, aber auch sonst recht häufig vorkommende Migverständnisse. Weil man von den Sozialdemokraten nichts Gutes erwartet, so schiebt man bas Unerfreuliche, mas sich zuträgt, auf bie Sozialbemofraten. Ift ein Beiger ba, ber murrifch ober ftorrifch ober unverträglich ober dreift und respektlos ift, oder der gar aufrührerische Reden gegen Gott und Obrigkeit führt, — "natürlich, der echte Sozialdemokrat" wird der wohlmeinende, besonnene Schiffsführer oder Steuermann sagen. In Wirklichkeit ist es wahrscheinlich ein Mensch, der am Lande seinem Vergnügen nachgeht, um Sozialdemokratie oder irgend welche allgemeinen Interessen sich nicht im mindesten bekümmert und für die gewerkschaftliche Tätigkeit völlig unbrauchbar ist, weil er viel zu sehr dem Augenblicke lebt, um für so "unpraktische" Dinge etwas übrig zu haben. Murren und Schimpfen und sich ein Air geben ist wohlseiler und bequemer.

Über die sittlichen Wirkungen der Organisation, wie sie sich in Flensburg barftellen, ist schon einiges gefagt worden. Ich füge bem noch hinzu, daß die Mitgliedschaft auch auf eine vernünftige ökonomische Haltung, baher auf die Sparfamkeit ber Leute mit gutem Erfolge hinwirft. Sie hatte schon im Jahre 1898 bie Forberung gestellt, daß jeder Mann auf Berlangen monatliche "Ziehzettel" bis zum Betrage von 5/6 ber heuer er= halte; diese Forderung ist zwar abgelehnt worden, aber der Gebrauch solcher Biehzettel, die bisher nur verheirateten Leuten, meift in kleiner Fahrt, gegeben murben, hat erheblich zugenommen, feitbem in ber Mitgliederversamm= lung vom 28. Februar 1899 der Borstand sich bereit erklärte, solche in Empfang zu nehmen und zu verwerten; ber Borfitenbe ermahnte in biefer Versammlung, wie auch fonst öfters, "bie jüngeren ledigen Kollegen, ihr Geld nicht leichtfinnig zu verschwenden" (Z.S. 1. April 1899). Mitglieder des Berbandes, die auf Wunsch von ihrem Kapitän Ziehzettel erhalten, fenden solche an den Vorsitzenden, der sie im Kontor der Reederei einlöft und die Gelber im Intereffe jener verwaltet. "Die von ber Lokalverwaltung in Verrechnung gehabten Guthaben der Mitglieder beliefen fich (im Sahre 1902) auf ca. 12000 Mf. Ein Teil von biefen Guthaben murbe ben Unverwandten übermittelt, ein anderer Teil auf ber Sparkaffe belegt, während ein britter Teil von den Rollegen felbst bei der Rudfehr bezw. Abmusterung wieder erhoben wurde." (Bericht a. a. D. S. 25.) Der Borfibende ift der Meinung, es murde viel mehr gespart werden, wenn allgemein das "Recht auf Ziehzettel" verliehen murbe; mindeftens die Salfte ber Leute würde bavon Gebrauch machen.

Ein Verdienst hat sich ferner die Mitgliedschaft wie der Verdand übershaupt durch den energischen Kamps, den sie gegen das Heuerbasunwesen aufsgenommen haben, erworben. So geschah vor kurzem von Flensburg aus eine Warnung vor dem deutschen Heuers und Schlasda H. D. in Marsseille. "Ein dort gemusterter Trimmer weiß zu berichten, daß er für seine Vorschuftnote nur etwas Tabak und Seife erhielt. Den übrigen Teil des

Borschusses im Betrage von 20-30 Fr. berechnete bieser Seemannsfreund für seine Bemühungen; für das Einwechseln der Note mußte der Trimmer 5 Fr. zahlen." (Z.S. 31. Januar 1903.) In (CO) und in Versammlungen werden auch Fälle berichtet und verhandelt, daß z. B. ein Heuerbas in Wismar von einem Trimmer sich 10 Mf. für eine "Schanz" habe geben lassen, und ähnliche Fälle.

Zu Ehren bes Verbandes soll auch erwähnt werden, daß er seine Toten ehrt und die Hinterbliebenen nach Kräften durch Ausgabe von Sammellisten u. s. w. unterstützt. Im letten Jahre wurde für Flensburg ein besonderer "Unterstützungssonds" für solche Zwecke begründet und im Bureau ein Sammelbecken "in Bootssorm" ausgestellt; dieser Fonds hatte in diesem Jahre 278,25 Mf. Einnahmen und gewährte an direkten Unterstützungen 170 Mf., außerdem zu Begräbnissen 80 Mf., einschließlich Ehrenspenden (man ist bekanntlich in Arbeiterkreisen sehr für schöne Totenkränze!).

Das Hauptbudget der Mitgliedschaft balancierte im Jahre 1902 mit 4599,49 Mf. Einnahmen und 4236,00 Mf. Ausgaben, woraus sich ein Kassenbestand am 1. Januar 1903 von 363,49 Mf. ergab. Der Borssitzende erhält eine Besoldung von 20 Mf. wöchentlich. An die Zentralkasse Jamburg wurden — einschließlich der Abonnements für das "Fachsorgan" — eingefandt 2149,82 Mf. Eintrittsgelder (A), und Beiträge (B) wurden erhoben:

	(A)		Mt.	(B)		$\mathfrak{M}\mathfrak{t}.$
1900:	237	mit	355,50,	3299	mit	2474,25
1901:	219	=	328,50,	3672	=	3121,50
1902:	216	=	324,00,	3615	:	3586,50

Die Hälfte der Eintrittsgelber und Beiträge wurde an die Zentrale gefandt.

Rebenhäfen von Flensburg (im ehem. Berzogtum Schleswig).

1. Apenrabe. Wenn auch das Geschäft der Reederei keineswegs bloß durch Tradition an bedeutende Häfen gebunden bleibt, so gibt doch das unternehmende Kapital sein abstraktes Wesen auch in diesem Gebiete dadurch kund, daß sich in manchen Zweigen die Frachtdampfersahrt völlig von dem Zusammenhange mit dem Heimathafen der Schiffe ablöst und — wenn man es mit starker Übertreibung ausdrücken will — ihre Direktiven eben so gut vom Monde her wie von dem Bureau eines bestimmten Hafensplates empfangen könnte. So hat Apenrade mit seinem schönen, geschützten Hafen eine bedeutende Zahl von großen Schiffen, die mit diesem Hafen

nichts weiter zu tun haben, ihn fehr felten berühren und für die einheimische Schiffsmannschaft nicht ober boch nur fehr ausnahmsweise und vorübergehend in Betracht fommen. Es find die Schiffe ber Jebsenschen Reederei, die sämtlich in dinesischer Ruftenfahrt beschäftigt sind, und von benen basselbe gilt, mas über ebensolche Flensburger Schiffe gesagt murbe: 14 an ber Bahl, 600 bis 1800 R.-T. faffend, außerbem 4 im Bau, Die von ihren Werftpläten (Samburg und Lübed) aus und mit einheimischer Mannschaft hinausgehen, diese aber sogleich nach Untunft abmustern. Es gibt aber außerdem seit wenigen Sahren eine zweite Reederei in Apenrade (Hansen & Colster), die bis jett 3 Schiffe von je rund 1000 R.= T. netto be= fitt und biefe nach benfelben Regeln wie die Mehrzahl ber Flensburger fahren läßt. Die Reeberei anerkennt auch die Flensburger Tarifverträge und muftert im Inlande ju biefen Bedingungen. Sie muftert aber auch oft im Auslande an und bann wohl meiftens unter Bedingungen, Die für sie vorteilhafter sind. Über die Zustände der Mannschaften ist mir nichts Besonderes bekannt geworden, außer daß einige der Leute zur Alensburger Mitgliedschaft bes S-V gehören, und dag von biesen, ebenso wie sonst oft, Klagen über Vorenthaltung von Überstundenlöhnen lautgeworden sind.

2. Schleswig. Auch in dieser alten Stadt, die landeinwärts, an dem Westende des gegen 40 km langen Meerbusens der Schlei, gelegen ist und von altersher bedeutende Fischerei, aber so gut wie keine Schiffahrt getrieben hat, ist aus einem Kohlenimportgeschäft (H. C. Horn) eine stattliche moderne Reederei entstanden, die 14 große Dampsschiffe besitzt (von den 13, die Ende 1901 vorhanden waren, hatte das kleinste 368, das größte 1530 ½ R.T. netto Raumgehalt) und außerdem sich vor kurzem mit 7 solchen und 4 Neubauten nach Lübeck verzweigt hat. Die Reederei ist dem Flensburger Reederverein angeschlossen; auch für sie gelten also diesselben Bedingungen, wie sie auch sämtliche Schiffe gleichfalls in wilder Fahrt beschäftigt hat.

Auch die Erträge dieser Schiffe — und das gilt ebenso für die Apensader — dürften benen der Flensburger Schiffe und zwar der gewinnreichsten und neuesten gleichkommen. So erzielten im Jahre 1901 8 von jenen einen Reingewinn von durchschnittlich über 21 %, wovon durchschnittlich saft 12 % zur Berteilung kamen, während von dem Rest teils die Reservesfonds bedacht, teils Abschreibungen gemacht wurden. Bon 13 Schiffen der Linie liegen mir die Ergebnisse für 1902 vor; 2 von diesen haben keinen Reingewinn erzielt, 1 neues ist nur 3 Monate in Fahrt gewesen und hat 3 % Abschlagsdividende verteilt, die übrigen 10 gewannen durchschnittlich 9,65 % ihres Kapitals, wovon 6,2 % zur Verteilung gelangten.

Über die Zustände der Seeleute auf den Schleswiger Schiffen liegen mir Notizen vor, die sich auf ihrer 7 beziehen. 2 derselben sind an dem FRC beteiligt, alle 7 kommen häusig in den Korrespondenzen der Verbands-mitglieder vor. Aus beiden Quellen ergibt sich ein etwas ungünstigeres Bild als das durchschnittliche der Flensburger Schiffe, fast in allen Beziehungen. Ich konstatiere dies einfach, ohne untersuchen zu können, ob dies an zufälligen und vorübergehenden oder an wesentlichen und bleibenden Ursachen gelegen hat.

Was ber Mitteilung wert schien, gebe ich in ber Reihenfolge bes Schemas wieder.

Zu B wird geklagt, daß gerade diese Reederei öfter Heizer annehme, die keine Fahrzeit von 6 Monaten, wie verabredet, aufzuweisen haben, und daß solche gelegentlich in fremden Häfen zu 50 Mk. Monatsheuer ansgemustert werden; ebenso wird noch 1902 berichtet, daß ein Leichtmatrose in Holland zu 40 Mk. angemustert sei.

Bu C tritt die gewöhnliche Klage auf, b. h. daß "furchtbar an Stunden geknappt werde", d. h. daß in Betreff der Berechnung von Überstunden vielsach Differenzen vorkommen; z. B. daß einmal die Freiwache des Nachts die Trossen herausholen mußte, und daß dies für Notarbeit ersklärt wurde. Ebenso daß der Gründonnerstag nicht anerkannt werde. Ja, es wird behauptet, daß im Widerspruch zum Tarisvertrag mehrsach die Stunde mit nur 30 anstatt 40 Pf. bezahlt worden sei.

Bu E. Die Frage bes FRC, ob bas Schiff gut ausgerüftet und gut verproviantiert, fonft fast ausnahmslos und auch von dem anderen Schleswiger Schiff bejaht, wird von bem einen Schiffe schlechtweg mit "Rein" beantwortet; in einer zufählichen Bemerkung an anderer Stelle wird über "Hartbrod mit Burmern" geseufzt. Sonft find die Beschwerden über Roft= verhältnisse nicht von erheblicher Bedeutung. Als befonders unerfreulich wird einmal hervorgehoben, daß man felbst in englischen Sajen mit "Rabelgarn" — einem billigen präservierten Fleisch in seemannischem Ausbruck gefüttert worden sei, und daß selbst am 2. Oftertage der Roch nichts Besseres jum Frühstück und Mittageffen zu bieten gehabt habe. "Bei biefer miferabeln Roft mußten wir Tag und Nacht herumegercieren." Eine Beschwerbe geht an das Kontor über englische, sehr schlechte Margarine. Und doch liegt von bemfelben Schiff ein wenige Monate früher geschriebener Brief vor, worin es heißt: "Effen und Trinken ift fonst tabellos hier," und ein anderer mit bem Sate: "Bis jett noch über nichts ju flagen," fobann wieber ein fpaterer, ber fagt: "Dem Berichte nach (b. h. offenbar: nach bem Zeitpunkte bes früheren Berichtes) ist es hier bedeutend besser geworden."

F. Über Logisverhältnisse lauten beide Antworten in FRC ungunftig. Die eine generell "fehr schlecht"; bann werben fämtliche Gingange - jum Kabelgatt, zum Heiz= und zum Proviantraum — ebenfalls als sehr schlecht bezeichnet. Lom anderen Schiff heißt es: "die Logis fehr klein, Bentilation ungenügend, fehr dunstig wegen Rähe vom Klosett, Lampenraum und Farbenfpind": sobann "Kalltur zum Rabelgatt ungenügend, sonst gut". In ben (CO) berichtet ein brittes Schiff: "Was die Logis anbetrifft, bas ift miferabel, das Heizerlogis hat keine Alappe über das Ofenlochrohr, und die Kenster find ebenfalls nicht bicht, nicht viel beffer fieht es bei ben Matrofen aus, ba kommt das Waffer durch die Fenfter und noch viel mehr durch das Deck felber, fo das alles voll Waffer fteht, und Spiegats (b. i. Löcher zum Ablaufen des Waffers) hat weder das eine noch das andere Logis, und dazu find die Logis noch unter Ded, das Rloset, welches sich auch da befindet, hat zwar ein Fenster, aber bas Glas ift barin nach allen himmelsrichtungen gesprungen und eine Blände ist da nicht vor: infolgedessen kann im Augenblick alles unter Waffer sein, wenn das Glas ausfällt." Endlich wird geflagt, daß durch Undichtheit der Unkerklusen (gedeckte Behälter, mo die Unferketten hindurchaehen) Unrat und Feuchtiakeit ins Matrofenlogis bringe.

Wegen der Mängel dieses Schiffes geschah vor kurzem eine Vorstellung bei der Reederei, worauf diese, die auch sonst für entgegenkommend gilt, versprochen hat, die Mängel untersuchen zu lassen.

- G. Auch die Krankenpflege wird in dem einen Fragebogen "sehr schlecht" genannt; in dem anderen die Medizinkiste als "nur der Notdurft nach ausgerüstet". Auf die Fragen nach Sicherungen und Rettungs wesen wird im allgemeinen teils günstig, teils ohne besondere Ausstellungen geantwortet; nur werden "Raumleitern" einmal als nicht vorhanden, das andere Mal als nur "lose" bezeichnet, und das lausende Gut wird auf dem einen Schiffe sehr mangelhaft genannt, weil das Tauwerk zu dick für die Blöcke sei. Auch von einem anderen Schiffe heißt es, die Ausrüstung sei sehr mangelhaft: 3. B. seien die Talzenläuser (Flaschenzugtaue) von den Labebäumen "total verrottet".
- K. Auch über Behanblung kommen die gewöhnlichen Klagen in Briefen vor. Ein Briefsteller schreibt über Roheiten des 2. Steuermanns gegen einen Leichtmatrofen und bemerkt: "denn ich meine, wenn ein Große Kerl ein 17 jährigen Jungen verhauen thut, das ist kein Kunst." Undersfeits kommen auch zufriedene Außerungen vor.
  - M. Über Deckslaften fagt bas eine Schiff: "noch nicht gehabt"; bas

andere: Holz durchschnittlich 8 Fuß über die Reeling; doch sei Notreeling vorhanden, auch Strecktaue feien gezogen. Einmal wird brieflich gerühmt, daß nur eine Deckslaft von 3 Fuß Söhe, nicht einmal fo hoch wie die Reeling, vorhanden fei, und daß "man auch auf ben Schleswiger Schiffen dem Englischen Gesetzt beachtet". hingegen klagt man von einem Bruder= schiff gerade über "lebensgefährliche Deckslast bis gut zur oberften Rommandobrude"; es seien keine Planken gelegt und keine Strecktaue gezogen. Diese Rachricht murbe burch ein neueres G. bestätigt: eins ber Schlesmiger Schiffe war auf ber Weser an Grund geraten: "bas hierbei erfolgte Springen bes Hochdruckzylinderbeckels ift hervorgerufen durch das übermäßige Überholen bes Schiffes, als es ben Grund berührte . . .; bas übermäßige Schieffallen bes Schiffes ift wiederum durch die 12'4" hohe und naffe Decksladung hervorgerufen; diese hatte fich mehrfach verschoben und bas Schiff entsprechend Schlagfeite bekommen." Entscheidungen bes Oberfeeamts und ber Seeamter bes D. R. XIV, S. 458. - Ungenügende Bemannung wird auch hier mehr= fach behauptet, 3. B. auf einem Schiffe von über 1000 R.- T. nur folche mit 3 Matrosen und 2 Leichtmatrosen.

3. Die Anzahl fämtlicher in Schleswiger Nebenhäfen — bas find außer Apenrade und Schlesmig: Edernforde, Arnis, Rappeln, Maas= holm, Holnis, Dalsgaard, Alnoor, Cfenfund, Boruphaff, Sonderburg, Norburg, Kallo, Maröfund, Insel Marö, Habereleben — am 1. Januar 1900 vorhandenen Segelschiffe, soweit diese über 50 cbm = 17,65 R.- T. Brutto-Raumgehalt hatten, also als Seefchiffe registriert waren, betrug 75 mit zusammen 2532 R.-T. brutto und einer regelmäßigen Besatung von 162 Mann; es waren also 12 barunter, die mehr als einen Mann außer bem Schiffer an Bord hatten. Die Safen, beren Namen hervorgehoben find, befagen auch Dampfschiffe, nämlich Rappeln 2 mit 195 und Sonderburg 8 mit 1159 R.-T. brutto. — Die Segelschiffe find zum größeren Teil 1 mastige Sachten, zum kleineren 2 mastige Galeaffen und einige Schoner. Dreimaftige Segelschiffe kommen nicht mehr vor. Jene betreiben überwiegend kleine Ruftenfahrt; einige fahren aber auch nach den ffandinavifchen Safen. Als typisch burfen die Berhaltniffe eines biefer fleinen Schifferplate gelten, über ben ich mich etwas genauer unterrichtet habe. Es ift ber Fleden Arnis an ber Schlei (500 Ginm., 1845 noch über Er betrieb in ber zweiten Salfte bes 18. und in ber erften bes 19. Jahrhunderts einen für damalige Zeit lebhaften Export von landwirt= schaftlichen Produkten aus ber fruchtbaren Landschaft Angeln; so murben noch 1821 nach Kopenhagen ausgeführt: 13941/4 Tonnen Butter, 23 784 Stud Rafe und 58 091 Mettwurfte, Die gum großen Teil im Fleden

felbst hergestellt waren. Er besaß 1854 noch 50 Schiffe, die zusammen freilich nur ca. 380 Kommerglaften, alfo ungefähr bie boppelte Bahl R E. netto magen. Bon biefem Schiffergewerbe hat fich noch ein Reft erhalten. ber heute burch 1 Schoner, 5 Galeaffen und 6 Jachten repräfentiert wird. Jeber Schiffer ift Gigentumer feines Schiffes; früher befaß mohl auch einer 2 ober mehr Schiffe, bie er bann von feinen Sohnen führen liek. die Sohne haben heute keine Meinung mehr bafur; fie geben lieber nach hamburg und bilden sich zu Offizieren der hamburg-Amerika-Linie ober ber Rosmos-Linie aus. In ihrem reduzierten Zustande ift aber die Schifffahrt von Arnis noch einträglich. Der Schiffer treibt auch ben Handel für eigene Rechnung. Die Ausfuhr von Butter nach Ropenhagen lohnte fich bisher, weil in Angeln noch die von Feinschmeckern immer vorgezogene und beffer haltbare Büttenbutter produziert murbe, mahrend Danemart längft die Zentrifugenmolkerei verallgemeinert hat; mehr und mehr verschwindet aber auch in Schleswig-Holftein bie altere Technik völlig, und mit ihr wird auch dieser Rest primitiven Sandelsverkehrs aufhören. Noch fahren auch mehrere Arnifer Schiffe nach Stockholm und Christiania, Dies ift großenteils Frachtfahrt für fremde Rechnung. Sie führen 3. B. rundes Holz nach Norwegen und bringen Bretter zurück. Es gibt in Arnis noch eine 1775 geftiftete "Schiffergefellichaft", baneben feit 1798 eine "Matrofengefellschaft"; diese lettere hat noch 2 mehr als 70 jährige Mitglieder, und mehrere Witmen ziehen eine Benfion von ihr. - Die Arnifer Schiffer find für fleinbürgerliche Ansprüche recht wohlhabende Leute und ihr Geschäft ist in feiner jetigen Ausdehnung noch einträglich. Sie find aber überzeugt, baß es mit ihnen zu Ende gehe. Über bie Konkurrenz ber Leichterfahrzeuge (Schlepper) hörte ich hier zwar nicht klagen, aber es gilt als feststehenb, daß die jüngere Generation sich zu dieser Art von Schiffahrt nicht mehr hergibt; nur die Liebe zur Seimat und zur Freiheit bringt ben Ginen ober Anderen wieder bazu. Damit ift freilich der Untergang noch nicht gewiß, aber boch recht wahrscheinlich gemacht, ba bas Gewerbe auf familienhafter und lokaler Tradition beruht hat.

Die erheblicheren Nebenhäfen haben ein eigenes Seemannsamt. Über die stattgehabten An= und Abmusterungen der Jahre 1901 und 1902 gibt nachfolgende Tabelle 1 Auskunft (die obere Zahl gilt für das erste, die untere für das zweite Jahr):

¹ Teren Inhalt ich einer geneigten Mitteilung bes herrn Regierungspräfibenten verbante.

Tab. 3.

	Anzahl ber							
Seemannsamt	neu aus= gefertigten Seefahrts= biicher	An≥ musterungen	an= gemusterten Seeleute	Nach= mufterungen	nach= genusterten Seeleute	Nb= musterungen	ab≠ gemusterten Seeseute	
Schleswig	15 20	4 6	20 32	15 19	28 44	24 24	50 82	
Ecternförde	5 4	$_{2}^{1}$	2 3	7 7	9 7	14 8	18 11	
Arnis	$\frac{12}{6}$	16 14	27 20	6 6	6 6	18 17	27 23	
Kappeln	$egin{array}{c} 2 \ 4 \end{array}$	$_{5}^{6}$	7 5	3 <b>7</b>	4 10	11 13	14 13	
Ecenfund	15 18	$\begin{array}{c} 40 \\ 39 \end{array}$	48 40	$\frac{18}{23}$	$\begin{array}{c} 28 \\ 24 \end{array}$	46 61	<b>58</b> 82	
Sonderburg	38 37	$\frac{8}{12}$	13 27	$\frac{50}{52}$	80 83	60 60	103 103	
Apenrade	19 17	<b>7</b> 8	36 37	20 14	63 39	$\frac{28}{26}$	98 93	
Hadersleben	10 14	8 16	10 21	14 7	14 7	25 22	$\frac{32}{30}$	

Es ersieht sich auch hieraus, daß alle diese Höfen zusammen nur noch für einen sehr kleinen Teil des seefahrenden Volkes Bedeutung haben, und daß selbst diesenigen, die eine beträchtliche neuere Reederei besitzen, für die Ausbildung von Seeleuten sehr wenig leisten können. — Die Zustände in Bezug auf Logis und Kost sind auf diesen Schiffen äußerst bescheiden, aber sie sind gemeinschaftlich, wenn auch die "Kajüte" einen etwas besseren Schlafraum bietet als der Verschlag des Bestmannes und Jungen. Daß auch diese Schiffe nicht selten überladen werden — namentlich mit Steinen, deren Gewicht durch eindringendes Wasser staat vermehrt wird 1 — darf als sesstend gelten. Daß es auch mit der Wache und mit der Navigierung zuweilen recht slau bestellt ist, sehrt solgender Fall (G):

Seeamt Flensburg, 15. Dez. 1902. Zu schwache Bemannung und grobes Bergehen bes Schiffers. Am 28. August 1902 ist die Eckensunder Galeasse "Anna Maria" bei Bornholm gestrandet. Während der letzen Nacht herrschte

 $^{^1}$  Wenn ein folches Fahrzeug ein kleines Leck bekommt, so bringt das Wasser sofort in die Steine und ist nie wieder auszupumpen. Man hat gefunden, daß das Gewicht eines trockenen Steins von  $25 \times 12 \times 6.5$  cm durch 10 Min. langes Liegen im Wasser sich von 3.550 auf 4.200 kg, also um 0.650 kg = 18.3% vermehrte. (S). Es folgt daraus, wie große Vorsicht bei solcher Ladung geboten ist.

ftürmisches Wetter. Nachdem das Wetter ruhiger geworden, ging der Bestmann zur Roje; der Schiffer und Eigentümer Hans P. aus Broader zog sich nach der Kajüte zurüd und rauchte seine Pseise. Die Führung des Schiffes überließ er, tropdem es Nacht war, dem 14 jährigen Schiffskoch Sch. Gegen 3 Uhr stieß der Segler auf Grund; er ist total verloren gegangen. Der als Zeuge erschienene P. erklärt den Schiffskoch als einen zuverlässigen Jungen, den er auch stets im Auge behalten habe. Der Reichskommissar bedauert, daß der Junge nicht auszussinden sei. Die Strandung ist durch die grobe Pflichtverletzung des Schiffers P. verschulbet worden. Das Secamt stimmt diesen Ausstührungen zu und erklärt gleichsalls die Handlungsweise des P. für ein grobes Bergehen.

## II. Riel.

A. Das Verzeichnis der Kieler Seefchiffe — wozu auch die der Orte Ellerbek, Wellingdorf und Neumünster gerechnet werden — vom Anfang Januar 1903 zählt 105 Nummern, davon 31 Schraubendampfer, die als Schlepp= und Föhrdedampfer dienen, 12 kleine Segelschiffe, die bis auf 1 ihren Kapitänen gehören, das Südpolarschiff "Gauß" des Reiches, 15 Dampfer für den Passagier= und Frachtverkehr im Hafen, je 2, die der Howalbischen und der Kruppschen Werft gehören und deren Zwecken dienen; bleiben 43 größere Kaufsahrteischiffe, darunter 2 Segelschiffe (Jacht-Schoner), 19 eiserne und 22 stählerne Schraubendampfer. Nur die Hafendampsschiffahrt wird von einer Attiengesellschaft betrieben, deren Vorstand zugleich der größte Korrespondentreeder ist; die übrigen Reedereien sind Partenreedereien. Die eine Firma sührt nur in chinesischer, wohl auch nordamerikanischer Küstensfahrt ihre 7 Schiffe und bemannt diese mit Chinesen, Malayen, Negern als Matrosen und Heizern.

Die Gewinne der Kieler Hafendampsschiffchitt sind, an den durchschnittlich verteilten Dividenden gemessen nicht bedeutend; dieser Durchschnitt betrug für 1891-1900 nur  $4,55\,^{\circ}/_{\circ}$ . Die Erträge der übrigen Reedereien können hingegen als glänzend gelten. Namentlich haben in den Jahren 1900/01 die Truppentransporte und was daran hing, außerordentliche Geswinne gebracht; nicht nur direkt, sondern auch indirekt, da eine allgemeine Knappheit der Tonnage eintrat. So konnte eine Kieler Reederei für 1900 auf ein Kapital von 2298000 Mk. insgesamt 302140 Mk.  $=13,149\,^{\circ}/_{\circ}$  verteilen. Das Jahr 1901 ist freilich weniger günstig, 1902 sehr unsgünstig gewesen. Die Ziffern der beim Kieler Seemannsamt a) 1901, b) 1902:

	neu auß= gefertigten Seefahrtß= bücher	An= musterun= gen	ange≠ musterten Seeleute	Nach= musterun= gen	nach= ge= musterten Secleute	Ab= musterun= gen	ab= ge= musterten Seeleute	find
a)	411	<b>57</b>	486	387	1038	479	1502	
b)	<b>42</b> 3	82	<b>489</b>	447	1128	545	1504	

Über die Berteilung nach Chargen liegt eine im MS vervielfältigte "Statistik des Seemannsamtes in Kiel für das Jahr 1898" vor; die Bershältnisse bleiben vermutlich in diesen Jahren annähernd die gleichen. Danach waren von 1027 angemusterten Seeleuten

236 Matrofen, einschließlich Zimmerleute und Bootsleute,

164 Leichtmatrofen und Jungen 1,

269 Beizer und Trimmer,

107 Köche und Stewards.

Der Rest (251) sind Ofsiziere, einschließlich "Bestmänner" (Altmatrosen auf Seglern), nämlich 91 Steuerleute und Bestmänner, 107 Maschinisten und 53 Maschinistenaspiranten. — Von 929 abgemusterten Leuten waren

204 Matrosen 2c.,

162 Leichtmatrosen,

247 Beizer und Trimmer,

85 Köche und Stewards.

Dazu 81 Steuerleute, 105 Maschinisten, 43 Assistenten. Das Vershältnis von Decks- und Maschinenpersonal der unteren Chargen war demnach bei den Anmusterungen 400: 269, bei den Abmusterungen 368: 247, beide Mal annähernd 1,5: 1.

Die Beuersätze halten fich durchweg ein wenig niedriger als in Flensburg; boch ist in den letten zwei Jahren 60 Mf. für Matrofen und Beiger auch in Riel vorherrschend gewesen; nur die Reederei, welche die birekten Linien, darunter auch die der "fubventionierten" Poft- und Baffagierdampfer, beherrscht, pflegt um 2-5 Mf. barunter zu bleiben - wenigstens ergibt fich bies, indem 36 Mf. nach der Regel als Kostgeld gerechnet wird. Heuer der Leichtmatrofen wird offiziell auf 35-40 Mf. angegeben, boch tommt auch der Beuerfat von 45 Mt. vor. Im übrigen find nennenswerte Unterschiede von Flensburg nicht vorhanden. Auf den Baffagier= dampfern wird auch hier mit Selbstbeköftigung geheuert, und zwar zu 90 Mf., dazu fommt 1 Mf. Rleidergeld. Das Jahreseinkommen der Bollmatrofen wird auf 900-1000 Mf., das des Heizers auf über 1000 Mf. geschätt, vorausgesett, daß die Leute bas ganze Sahr hindurch fahren. Beschäftigung ift hier aber zum großen Teil außerorbentlich unregelmäßig. Tüchtige einheimische Leute meiden die Rieler Dampfer, teils weil sie die furzen direkten Fahrten mit ihrer hastigen Arbeit Tag und Nacht nicht lieben, teils weil sie schon zu oft minder fähige "Kollegen" antreffen,

¹ hier find 2, die als "sonstige Chargen" bezeichnet werden, eingerechnet; ebenso bei den Abmusterungen.

namentlich aber wegen ber Logisverhältnisse (f. u.). — Auf ben Föhrbebampfern beziehen die Leute Tagelohn, und zwar jett 4 Mf. Tarisverträge
sind hier nicht geschlossen. Auf Hilfs- und Bergelohn wurde nach den bisher herrschenden freien Vereinbarungen die Mannschaft regelmäßig genötigt zu Gunsten der Reederei zu verzichten.

C. Das Wache = um = Wache = Spftem mar bisher noch nicht allgemein eingeführt; noch im Sahre 1900 stellten bie organisierten Seeleute bie Forberung, daß das Aufbleiben der Freiwache bis 10 Uhr morgens und 3 Uhr nachmittags in Wegfall kommen möge. Der Überstundenlohn beträgt auch hier 40 Pf., jedoch zahlt die oben bezeichnete Reederei nur 30 Pf. in europäischer Fahrt. Überftunden fommen fast nur in Bafen in Frage; daß die Freiwache auf See Überstundenlohn erhält, tommt selten vor. Der Begriff ber Notarbeit pflegt in folden Fällen zur Anwendung zu kommen. — Daß fich auf Rieler Schiffen - wie anderswo - fcmere Ubelftande beim Wachewechsel der Offiziere herausgestellt haben, durfte aus einer Berhandlung hervorgehen, die am 23. Februar 1903 im Deutschen Rautischen Bereinstage ftattgefunden hat: im Rieler Nautischen Berein hatte man nämlich fich barüber geeinigt, daß biefe Angelegenheit, nachdem fie lange in nautischen Kreisen (besonders nach der Strandung des Bremer Dampfers "Helioß" 22. April 1901) erörtert worden, auch zu einer öffentlichen Diskussion auf dem Bereinstage gestellt werden musse, und so gelangte durch den Syndifus der Rieler Sandelskammer, Dr. Bonfen, nachdem privatim auch Bertreter bes Berbandes beutscher Schiffsmaschinisten fich bahin ausgesprochen, ber Antrag an ben Bereinstag:

"Der wachthabende Schiffsoffizier barf seinen Kommandostand ohne Ablösung nicht verlassen. Der wachthabende Schiffsoffizier hat die von seinem Borgänger im Bereich seiner Tätigkeit mitzuteilenden wichtigen Tatsachen zur Kenntnis zu nehmen."

Dieser Antrag hatte nur den Zweck, "eine Klärung herbeizuführen" [man erkennt nicht recht, was denn als Folge gedacht war, wenn er zum Beschiuß erhoben wäre, anstatt, wie es geschah, mit 23 gegen 18 Stimmen abgelehnt zu werden]. Es lag aber auch ein schärferer und klarerer Anstrag des Bereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu Hassührungsbestimmungen der S-O aufzunehmen, daß die Kapitäne da für verantwortlich gemacht werden, daß an Bord ein geordneter Wachtbienst eingeführt ist, daß der Wachthabende nicht durch die Übertragung anderweitiger Arbeiten an der ordnungsmäßigen Übernahme oder Ausübung des Wachtbienstes gehindert wird, und ferner daß der Wacht-

habende fo lange verantwortlich bleibt, bis er in formeller Beife die Bache feinem Nachfolger übergeben hat". Schon im Wortlaute Diefes Untrages stoßen wir auf ben Bunkt, ber für unsere Aufgabe, die Lage ber in ber Seefchiffahrt beschäftigten Urbeiter barzustellen, Die Offiziersmachen von gang befonderer Bedeutung fein läßt. Es ist dies der eigentliche munde Bunkt ber mobernen fapitalistischen Schiffahrt, Die ungenügende Bemannung, zumal wenn die Qualität ber Mannichaft in Betracht genommen wird. Obgleich der Hamburger Antrag mit allen gegen 3 Stimmen fiel, so murbe boch auch in der Besprechung von den Gegnern anerkannt, daß gegen ben Offizierwachtbienft "in arger Beise gefündigt" werde; und wenn ein Redner meinte, der Grund liege entweder in dem geringen Grad der Gemiffenhaftigkeit ber Wachthabenben ober in einer "gemiffenlosen Schiffsleitung, welche es für nötig erachtet, daß der Wachthabende sich außer feinem Dachtdienst nebenbei ober auch in ber Sauptsache mit bem Schiffsbienst an Deck ober in ben Schiffsräumen beschäftigt, ohne bag bie Kommandobrude burch einen andern Offizier befett wird", - fo hatte ihm entgegengehalten merben follen, daß zur Ehre feines Standes eine folche Bemiffenlofigkeit für felten gehalten merben burfe, für recht oft vortommend aber die liebe Not, der das, mas "für nötig erachtet" wird, auch wirklich nötig ist. Ein Navigationslehrer, ber bem Untrag gar nicht geneigt ift, und ber bem Bereinstag guruft: "Bergeffen Sie boch nimmer, meine herren, daß Zwed ber Schiffahrt ift, Belb zu verbienen!" (mas von ben Unwesenden schwerlich einer vergeffen hatte), fpricht das Geheimnis mit ben Worten aus: "Die ,ordentliche Übergabe der Bache' als Antrag ift nur der Deckmantel für möglichst ungestörtes Wachegeben" . . . "benn mittel= aroke Segler und Dampfer konnen fich nicht fo viel Schiffsoffiziere leiften, baß auf jeber Bache einer nichts "täte als nur Bache geben". Die Sache ist die, daß der Steuermann, insbesondere der zweite, wo ein solcher an Bord ift, regelmäßig zugleich Werkführer und Vorarbeiter, ja, oft nichts als gewöhnlicher Schiffsarbeiter fein muß, weil bas Matrofenpersonal weder ber Menge noch der Leistungsfähigkeit nach genügt 1. Wir werden auch für Riel sub (M) gerichtliche Feststellungen aus neuester Zeit anführen, die diese Tatsache erhärten.

D. Die Anheuerung geschieht jetzt nur durch einen Heuerbas, der noch neuerdings auf Eingabe die Erlaubnis erhalten hat, Bier zu schenken. Die Heuers

^{1 &}quot;Das eigenartige dienstliche Berhältnis des 2. Steuermanns zum Kapitän und zum 1. Steuermann ist solchen Seeleuten, die auf Schiffen mit geringer Besatung fahren oder gefahren haben, wohlbekannt." Hansa, Deutsche nautische Zeitschrift 1901. Nr. 38.

gebühren, burch polizeiliche Tare festgesett, find im Bergleich mit Alensburg, mo bas Geschäft boch auch noch für einträglich gilt, fehr hoch; ber Bas ift berechtigt, 6 Mf. von Matrofen und Beigern für eine Chance zu fordern, und bleibt mindestens nicht barunter. Diese Bermittlungsgebühr hatte befanntlich bis zum 1. April 1903 ber Seemann allein zu tragen. Früher, mo es mehrere Heuerbase und keine Tare gab, nahm erst recht jeder. "mas er friegen konnte". Der jett einzige heuerbas ift zugleich Schlafbas. Gine Reitlang ist ihm verboten gewesen, Logisgäste zu haben. Unter ben See= leuten wird ihm auch jest zum Vorwurf gemacht, daß er diese vorziehe, auch daß er sich in der Penne beliebige Handwerksburschen heranhole, dagegen briefliche Anfragen wirklicher Seeleute gelegentlich unbeantwortet laffe. Ebenso wird behauptet, daß er mit einem anderen Schlafbas und mit einem Ausrüftungshändler in enger Berbindung ftehe, die namentlich unbefahrenen, minderwertigen Leuten zu gute fomme. Gin Bruder bes Bafes hat ben Effektentransport, den die Flensburger Organisation einem der Ihrigen zu= gemiesen hatte. — Wie weit die Klagen begründet, übertrieben oder unrichtig find, habe ich nicht jestzustellen vermocht - "relata refero". Von (M) und (S) wird bestätigt, daß es "früher" in Riel arg genug mit bem Beuerbaswesen gewesen sei; es scheint aber, bag "früher" auch ber jett einzige Agent schon tätig gewesen ist. — Über bessen perfönlichen Ruf ist nichts zu fagen, als baß ältere Seeleute fich baran ftogen, baß er felber ein unbefahrener Mann sei und durch seinen früheren Beruf (den des Hausknechtes) nicht einmal der Schiffahrt nahestehe. Bor 5-7 Jahren, als fehr viele Rlagen lautgeworden maren, versuchten die Reedereien, das heuerwesen burch einen ehemaligen Marineunteroffizier, ber für "unbedingt zuverläffig" galt, zu zentralifieren. Indeffen hielt fich nur 1 Reederei dauernd an diefen, fo daß er der Konkurreng doch wieder weichen mußte; er behauptet, daß biefe fich unlauterer Mittel bedient habe. Zwischen den Reedereien foll ziemlich ausgesprochene Gifersucht herrschen, die ein einheitliches Vorgeben, auch in Bezug auf das Seuerwesen, bisher gehemmt habe. — Mit Nachbrud wird von (M) hervorgehoben, daß bas Borich ugwesen früher und wohl auch jett noch, bei bem Leichtfinn und ber Einfalt junger Seeleute, fehr verberblich gewirkt habe ober wirke. Das vorgeschoffene Geld - für bas der Heuerbas durch eine halbe oder ganze Monatsheuer gebeckt sei manbere rasch an ihn zurud; bie Rechnungen find fertig, ber Mann muß an Bord und hat zur Brüfung weber Luft noch Berstand. "Der Seemann friegt 1 Bfb. Tabak, 1 Kalkpfeife, und benn man los." - Diese Dar= ftellung foll aber mehr generell bas Beuerbasunwefen charafterifieren, als bag fie speziell für Riel behauptet murbe. - Borfchuffnoten merden in Riel Schriften CIV 1. -- Geefchiffahrt III 1. 38

nicht gegeben, sondern der Borschuß bar ausbezahlt. Die Errichtung eines unter gemeinsamer Kontrolle stehenden Heuerbure aus ist von den Kieler organissierten Seeleuten im März 1900 beantragt worden; der Antrag ist aber von den Reedern keiner Antwort gewürdigt worden.

- E. Die Kostverhältnisse find wie in Flensburg und werden im allgemeinen auch von den Leuten als gut anerkannt, besonders auf Dampfern, die Bassagiere führen. Über mangelhafte Verproviantierung wird freilich 2 Mal unter den 7 Antworten der FRC geklagt, man darf aber annehmen. daß dies auf vorübergehenden Urfachen beruht hat. Übrigens ift die Meinung, daß auf ben kleineren Schiffen die Roche es mehr mit ben Leuten Auch daß die Kapitane in der Regel sich das leibliche Wohl der Leute angelegen fein laffen, wird nicht bezweifelt. Falle, daß die einen oder anderen am Koftgelde ihren Vorteil mahrzunehmen versucht haben, sind nicht bekannt geworben. Mangelhaft foll auf einigen Schiffen die Ginrichtung der Wassertanks und die Beschaffenheit des Trinkwassers infolgebeffen zuweilen schauberhaft sein. -- Manche Kapitane halten barauf, daß auch bei den kurzen Fahrten keine Spirituosen an Bord seien, und beobachten, daß die Leiftungsfähigkeit ber Leute erheblich größer fich herausstelle, gerade bei schwerem Dienste, bei ber häufigen nächtlichen Arbeit u. f. w.
- F. Was hingegen die Beschaffenheit der Logis betrifft, so wird selbst von einem (S), der zwar den Reedereien nahesteht, aber zugleich ein unparteiisches und menschenfreundliches Urteil sich angelegen sein läßt, zugegeben, daß dies auf Rieler Schiffen "ein etwas fcmacher Bunkt" fei. Bon Arbeiterfeite wird begreiflicherweise mit ftarterem Ausbrucke gefagt : "spotten durchweg jeder Beschreibung". Unter ben 7 Antworten kommen freilich 2 vor, die aussagen: "zur Zufriedenheit" buw. "genügend"; beide find von den neuen, großen Postbampfern der nach Korfor gehenden Linie. Bon ben 5 anderen lauten 3 burchaus abfällig: "fehr fummerlich", "viel ju munichen übrig", "fehr miferabel und einfach". Der letten und schlimmsten Antwort ift hinzugefügt: "Bullaugen, welche entzwei find, und bas Bad, welches in schlechtem Wetter so ledte, bag man nicht in ber Koje liegen konnte, mußten, wie wir schon oft bem Kapitan gefagt haben, ausgebeffert werden." Und ferner: "sehr dunkel, den ganzen Tag muß die Lampe brennen; Sitpläte genügend, Reinlichfeit ift fehr schlecht, benn wenn mit Ladung über See geben, so kömmt bas Waffer überall burch in bie Bohr Pik (vordere Spite) und Bolge beffen treibt ber Dreck alles im Logis hinein." Die 4. Aussage lautet: "alles genügend bis auf Reinlichkeit, da Reinigen in Freizeit gemacht wird"; die 5. ähnlich: "genügend groß, Sitplate in hinreichender Anzahl; Reinlichkeit mangelhaft, da den Matrofen

wenig, ben Heizern nie Freizeit zum Reinmachen gegeben wird," und fügt hinzu: "Bentilation außer 2 Bullaugen nicht vorhanden." — Brivatim wurde [nicht von Arbeiterseite, sondern durch (S)], von einem Schiffe gefprochen, in dem die Kojen so angelegt waren, daß bei schlechtem Wetter gar nicht anzukommen mar. (Bielleicht ift aber bies Schiff feitbem verkauft worden.) Bon einem andern Schiffe heißt es, daß es auf See frische Luft burch den Maschinenraum holen muffe; von einem dritten, daß man 11/2 bis 2 Fuß Stauholz in die Nebenkojen habe legen muffen, damit die Leute nur troden lagen. Auch wird zuweilen über "Rattenmist und unfäglich viel Ungeziefer" geklagt. — Auch in Betreff bes Kabelgatts, bes Farbenspinds, Lampenraums, Rlosetts lauten die beiden Untworten der Bostschiffe gunftig : von den übrigen find 2 ungunftig: "Rabelgatt im Logis" u. f. w. Uber Eingänge zu ben unteren Räumen wird nur 1 Mal geklagt, sonft alles gut befunden und fogar von dem einen Schiffe hervorgehoben: "Eingang zu Heizraum und Broviantraum fehr gut beschaffen." Über Lage und Zustand ber Klosetts heißt es 1 Mal: "an der Backbordseite neben Logis; sonst genügend", 1 Mal: "Al. und Farbenfpind bicht am Beizerlogis", 1 Mal: "Al. in nächster Nähe wie gewöhnlich; Buftand fehr miferabel." In ben übrigen 4 Fällen wird nichts ausgesetzt ober fogar gelobt.

G. Über Krankenpflege und Medizinkiste sagen die Antworten des FRC entweder nichts oder bejahen den vorschriftsmäßigen Zustand. — In betreff ber Sicherung und bes Rettungswesens verdienen die Antworten etwas mehr Beachtung, wenn auch nur um die Einsicht zu bekräftigen, daß die Unfallverhütungsvorschriften und die Kontrolle der Seeberufsgenoffenschaft Sachen von höchstem Werte sind, wenn fie durchgeführt werden. Zu (X) hatten die beiden Bostschiffe elektrische Beleuchtung und feste eiserne Raum= leitern; von den übrigen hatte 1 Betroleumlampen, 1 Lampen und Lichter, 1 blok Kerzen, 1 von Bord aus geschloffene, von Land aus aber meift offene Lampen. Auf allen 5 gab es nur lose angesetzte Leitern. — Frage (XI) nach Schutvorrichtungen an Maschinen u. f. w. wird auch hier übereinstimmend mit "gut", "vorschriftsmäßig", "genügend" beantwortet. Run zu Frage (XIII) wegen der Rettungsboote. Die beiden Baffagierschiffe hatten 6, die je 25 Mann aufnehmen konnten. Die Ausruftung wird als vollständig und gut bezeichnet; als Lagerraum murde feins benutt. Auf jedes Boot fam 1 Offizier, 1 Matrose, 1 Heizer als bootskundige Leute. Bon dem einen heißt es "feine Bootsmanöver", von dem anderen "alle Boote zu Baffer gelaffen". Die Antworten ber übrigen find ebenfalls jum Teil gunftig; von einem Schiffe heißt es aber: "Die 4 Boote find nicht genügend mit Proviant außgerüftet," von einem anderen: "Ausruftung ungenügend, wurden als Lager=

raum benutt; Manover nicht; auch war die Mannschaft nicht im stande, bie Boote zu Waffer zu laffen, ba Taljen (Flaschenzuge) und Davits (Krane zum Aufhissen ber Boote) in sehr schlechtem Zustande maren." Bon einem britten wird geschrieben: "Außer die Bootsriemen (Ruder) ein leeres Wafferfaß und ein Beil befindet sich nichts in die Boote," und bazu wird erzählt: "Als wir in London das an Backbord befindliche große Boot gebrauchen mußten, mußten wir mit Sammer und Sandspaken arbeiten, um Die Bootsklampen (worin die Boote stehen) nieder zu klappen. Freilich sind biefelben gleich barauf in Ordnung gebracht. Das andere, an Steuerbord befindliche große Boot ist noch nicht zu Wasser gelassen worden, doch sind auch da die Bootsklampen, die sich im selbigen Zustande befanden, in Ordnung gemacht." Über Gürtel und Westen (XIV) lautet nur 2 Mal bie Untwort unbefriedigt, nämlich 1 Mal: "Korkwesten bekommen wir feine, wiffen auch nicht wo find," und 1 Mal: "Gürtel genügend, Weften mahrend 3 Monaten nicht zu sehen bekommen." Auch die Fragen (X) und (XVI) nach laufendem Gut (bas eine Postschiff hat überhaupt keine Takelage) und Pumpen finden fast immer günstige Antworten. Nur lautet zu (XV) eine: "Laufendes Gut in gutem Zuftande, boch ift ber eine Läufer vom Backbordichen Boote zu furz; Ragen (Segelftangen) und Klüverbaum (die Berlängerung bes über ben Bugbauch bes Schiffes ichrag hinausliegenden Maftes, bes fog. Bugspriets) nicht vorhanden," und zu (XVI) von bemselben Schiffe: "Dampfpumpen sind in Ordnung; auch 2-3 Handpumpen an Bord, boch find diefe roftig und in unbrauchbarem Buftande." — Gine auffallend hohe Sterblichkeit ift unter ben Rieler Seeleuten bisher nicht festgestellt worden, und die amtlich gestellte Frage, ob die Beobachtungen des Samburger Hafenarztes hinfichtlich ber Tuberkulofe sich hier bestätigen, ift burch ben Kreißarzt Herrn Dr. Bodendahl verneint worden. Indessen, wie dieser die Güte hat, mir brieflich mitzuteilen, maren die Riffern, die dafür veralichen werben konnten, fehr klein, und es gelang nicht, die Gefamtzahlen. auf die sie zu beziehen maren, festzustellen; auch sei in den Todesbescheinigungen und in ben Aften ber Klinik, die Berr Dr. Bodenbahl ausgezogen hat, die Angabe des Berufes zu ungenau und unsicher gewesen; es werde aber nun= mehr für eine forgfältigere Ausfüllung burch bie Standesamter geforgt, fo daß eine zukünftige Untersuchung der Frage bessere Chancen habe.

H. Bon ber alten Semannsordnung meint ein Gewährsmann (M), ber auch die Ansichten der Reeder vertritt, sie "habe noch immer genügt". Körperliche Züchtigungen werden, nach demselben Gewährsmann, "meistens mit der Hand" vollzogen; es komme aber sehr wenig vor. Daß aber auch willkürliche Mißhandlungen brutaler Art und mit gefährlichen Instrumenten

ausgeführt nicht völlig unerhört sind, lehrt folgende Mitteilung aus jüngster Zeit (Z.S. 29. Dez. 1902), wenn auch für deren Einzelheiten nicht einsgestanden werden kann; Berichtigung oder andere Folgen hat sie bisher — im Laufe von ca. 6 Monaten —, wie es scheint, nicht gefunden; und sie möge zugleich von der Art der Berichterstattung in dem Arbeiterblatt ein Beispiel geben:

Riel. Mighandlungen und fein Ende. 3m hafen von halmftab (Schweben) lag ber Rieler Dampfer M. Ginige Matrofen befanden fich an Land. wo einer über ben Durft getrunten wurde. Was nicht zu billigen ift, ift, bag einer diefer Matrojen, ein Norweger, im Rausche abends nicht an Bord zurückehrte und auch noch den nachsten Tag ausblieb. In ber Auffaffung, daß er es mit einem Deferteur zu tun habe, ließ ber Rapitan fofort feine Effetten in Befchlag nehmen und beauftragte die Polizei zur zwangsweisen Anbordführung. Über die Rot= wendigfeit bezw. Berechtigung Diefer Magnahme lagt fich ftreiten, benn ber Rorweger hatte nicht die Absicht, zu desertieren. Immerhin lassen wir die Maknahmen bes Kapitans gelten. Die Polizei erwischte ben vom Rausch sich erholenden Jan Maat sofort und führte ihn an Bord. Runmehr begannen die Gewaltatte. Der Matrofe wollte sich Arbeitszeug anziehen, was natürlich mitbeschlagnahmt war und sich in Gewahrsam des Rapitäns befand. Der Steuermann, der um die Herausgabe befragt murbe, ichictte ben Mann jum Rapitan. Diefer empfing, ohne ein Wort gejagt bezw. gehört zu haben, den Matrofen mit wuchtigen Faustichlägen ins Geficht. Der Steuermann hatte fich vor der Rajüte postiert und forderte den aus der Rajüte herausgeschmissenen und stark blutenden Matrosen auf, nach vorne zu geben. Als diefem Befehle nicht fofort Folge geleiftet wurde, bieb und ftieß auch er auf den Matrofen ein. Er fclug ihn mit der Fauft auf den Ropf, und da feine Kauft mit einem Segelhandschuh versehen war und der Schlag mit der eisernen Blatte ein schwerer war, blutete ber Matrose noch ftarter. Als ber Matrose wieder= holt die Herausgabe seines Zeuges verlangte, kam es ichließlich zu einem noche maligen Zusammenftof zwischen bem Steuermann und bem Matrofen. Dem erfteren fprang bann auch noch ber Kapitän bei. Beibe hieben und ftießen gemeinfam auf den auf Deck liegenden Norweger ein. Der Kapitän trat den an Deck Liegenden mit Küken, während ihn der Steuermann am Halfe würgte, daß er blau im Gesicht wurde. Alls der Matrofe wieder auftam, padte ihn ber Steuermann und ftieß ihn mit dem Kopfe gegen die eisernen Außenwände des Kartenhauses. Von einer Keiselung nahmen diese brutalen Herren Abstand. — Wir können die Bummelci des Matrosen im trunkenen Zustande während der Dienstzeit nicht dulden, aber diese Schindereien verdienen doch die fcharffte Berurteilung. Sie find bestiglisch und charatterifieren bemgemäß auch ihre Ausführer.

Genau so liegt die Sache mit dem zweiten Steuermann an Bord des Kieler Dampfers R. Auch er mißhandelte ohne Grund den Jungen wie auch einen alten Matrosen mit einem Tauende ganz ungehörig. Außerdem verleitete er in Holtenau den mißhandelten Jungen zur Schmuggelei. Während er mit dem überwachenden Zollbeamten auf der einen Seite des Schiffes ein Gespräch einging, mußte der Junge auf der anderen Seite ein in Segeltuch genähtes Paket an Land tragen.

Berhanblungen wegen Desertion und Inhaftierung von Seeleuten fanden z. B. im Jahre 1898 16 statt; ebenso wurden 1901 (für die Zwischenjahre liegen mir die Ziffern nicht vor) Untersuchungen nach § 101 der S-O einsgeleitet 18, 1902 jedoch nur 6. — An Geldstrafen wurden 1898 der Kreißsfasse in Afservation gegeben 429,97 Mk., der Seemannskasse zu Kiel überswiesen 419,97 M., derselben als Sühne 51 Mk. 4 Strafanträge wurden der Polizeibehörde zur weiteren Veranlassung übergeben.

I. Wie schon aus den letten Notizen hervorgeht, besteht eine "Rieler Seemannsfaffe", beren Zwed ift, "ben Seeleuten, welche auf beutschen Schiffen fahren ober früher fuhren, für den Fall ihres Todes ihren Witmen und Waisen, eine jährliche Benfion zu teil werden zu laffen; ferner ben fahrenden Seeleuten durch eine gegenseitige Versicherung für den Fall bes Berluftes bes Schiffes und ber Ginbuge ihrer Effetten eine Bergutung für biejenigen (fo!) zu sichern und in bem Fall, daß sie durch Berletzung ober Alter erwerbsunfähig geworben, eine Unterstützung zu gewähren." Auf bie Satungen näher einzugehen, scheint überflüffig, ba die Raffe für die Seeleute ber unteren Chargen so gut wie keine Bebeutung hat. Es gibt 4 Rlaffen. beren Einkaufsgelb und Jahresbeiträge abgestuft find. Run gahlte, nach bem Jahresbericht für 1901/1902, die Kaffe in der 1. Klasse 128, in der 2. und 3. je 1, in der 4. 8 Mitglieber. Die 4. Rlaffe ift etwas ftarker befett, weil Kapitäne wohl ihre Söhne als Jungen einkaufen. Übrigens ift es eben ein Verein von Kapitänen, der als folcher fehr nützlich ift, leider aber auch große Mühe hat, sich zu erhalten. Auf 38 Mitglieder kommen Dazu kommen Altersrenten für Mitglieder. Obgleich bie 39 Witmen. Raffe 216 Ehrenmitalieder hat, die jährlich 5 Mf. zahlen ohne Ansprüche. fo kann fie doch ohne Nebeneinnahmen, die ihr unregelmäßig zufließen, nicht bestehen. Ebendarum besteht eine erhebliche Schwieriakeit, die Rechtsfähig= feit zu erlangen. Man wird die Beiträge wesentlich erhöhen muffen, und bies bebeutet eine ju fchwere Belaftung bes Ginkommens ber Kapitane, beren öfonomische Lage kaum den Mittelstandsansprüchen genügen dürfte. — Mit ber Raffe ist eine Effektenversicherung fakultativ verbunden. —

Für das Gros der Seeleute gibt es außer den reichsgesetzlichen keine Bersicherungen. Die Schwierigkeit für die Angehörigen des Seemanns, den Beweis zu führen, daß er der Bersorger gewesen, speziell für Aszendenten, wird auch hier vielsach empfunden. Die Kieler Handelskammer hat sich, in Übereinstimmung mit den Reedern und dem nautischen Bereinstag, gegen die Ausdehnung der Krankenversicherungspflicht auf die Besatung von Seeschiffen ausgesprochen. Die Angliederung an die Ortskrankenkassen werde sowohl für die Kassen als für die Reeder unbequem werden, für die Kassen namentlich

burch erschwerte Kontrolle und Berechnung. Die Handelskammer empfiehlt bagegen, wenn die Verbindung der Invaliditäts-Alters-Witwen= und Waisen= versicherung mit der Seeberufsgenossenschaft zu stande komme, auch die Krankenversicherung an diese Gesamtheit anzuschließen. — Das Bedürfnis einer Effektenversicherung wird von den Kielern besonders stark empfunden, "da mehrere Kollegen wiederholt ihr Hab und Gut auf und mit unseren Schiffen verloren haben".

K. Für die fittlichen Buftande gilt im allgemeinen basselbe, wie zu Flensburg bemerkt wurde. Jedoch barf als gewiß behauptet werden, baß - in Korrefpondenz mit ber verhältnismäßigen Bebeutung ber Seeschiffahrt — das Rieler Niveau nicht unerheblich niedriger steht als das Flensburger (vgl. auch sub N). Bon Seiten ber (M) wird nicht nur über Untüchtigkeit ber Leute schärfer geklagt, sondern auch über Berrohung. Auch die Rabe der Kriegsmarine wirft in diefer Beziehung teilweise ungunftig. Es wird anerkannt, daß fie auch brauchbare Rräfte liefere, aber namentlich folche, die lange gedient haben, also Rapitulanten, seien vielfach Alkoholisten, von denen ein schlechter Einfluß ausgehe. — Die Seemannsmission vermag auch hier fehr wenig ober nichts, obgleich fie von Reedern und von Kapitänen begunftigt wird. Sie beschränkt fich im allgemeinen auf Schriftenverteilung, bemüht sich aber neuerdings auch um Gründung von Schiffsbibliotheken. Das größere Verdienst in dieser Sache ist aber einer einzelnen Person, Herrn Berficherungsrat Hansen, zuzuschreiben. — Auch ber S-V hat hier (f. u.) viel geringere Bedeutung, barum auch wenig Ginfluß auf bas gesellige Leben. — Seit mehreren Jahren findet in Riel unter Mitwirkung von Geiftlichen eine Weihnachtsbescherung für Seeleute statt, wozu Reeder und Kapitäne fubstribieren und einige auch perfönlich fich einfinden. — Der Umgangston ist noch überwiegend patriarchalisch. Gerade diejenigen Kapitäne, von denen bekannt ist, daß sie ein Berg für die Leute haben, reden diese mit du an, und es wird gern gelitten. Allerdings werden die Feuerleute nicht als Seeleute geschätz, und es scheint, daß auf Rieler Schiffen öfter ein minder gutes Verhältnis zwischen Deck und Maschine vorkommt. Unbefahrene Heizer, bie gar nicht felten angenommen werden, verursachen auch hier Schwierigfeiten. Dhne daß von einem entwickelten Alaffengegenfat die Rede fein fann, fühlen boch hier öfter die Kapitane und Offiziere fich in einem gewiffen Intereffengegensate zur Reederei. Die Rapitane beklagen, daß fie fo wenig "frei" feien, namentlich auch daß ihnen jede Bestimmung über die Auswahl ber Offiziere benommen sei, ba diese birekt vom Kontor angenommen werden.

¹ Dritter Jahresbericht bes S-V S. 159.

Das Zusammenarbeiten werde badurch erschwert. Auch fühle sich ber Kapitän in seiner Herrschaft beeinträchtigt durch den Dualismus, der mit der Maschine eingezogen sei; der erste Maschinist spiele sich nicht selten als der andere Kapitän auf, und unter den Feuerleuten komme wohl die Rede vor: "Der Kapitän hat nichts über mich zu sagen; ich stehe unter dem Maschinisten." Im übrigen vergleichen sich die Kapitäne gern mit "Droschkenkutschern", um zu kennzeichnen, wie sehr ihr Stand bei der heutigen Betriebsweise gelitten habe. Ehemals waren sie die Geschäftsagenten des Reeders, die in fremden Häsen bie Verträge über Befrachtung abschlossen.

Berheiratete Matrosen u. s. w. find nicht viele vorhanden; wenn sie in der Stadt wohnen, so sind die Berhältnisse armselig. Es gibt aber manche, die ein kleines ländliches Unwesen, das von den Frauen bewirtschaftet wird, besitzen. Solche erben oder kaufen mitunter noch ein kleines Segelschiff und erwerben das Patent für kleine Küstenfahrt.

L. Die Matrosen rekrutieren sich auch hier noch zum großen Teile aus der heimischen Ruftenbevölkerung. Neuerdings aber ebensosehr aus der medlenburgischen und pommerschen. Die Reedereien begünftigen Un= musterungen in Stettin, Rostock, Danzig. Unter ben in Riel im Sahre 1898 angemusterten 222 Vollmatrosen befanden sich 20, also annähernd  $10^{\rm o}/{\rm o}$ , Ausländer, unter 162 Leichtmatrosen und Jungen  $8=5^{\rm o}/{\rm o}$ , unter 269 Beizern und Rohlenziehern 7 = 3 %, unter 107 Röchen und Stewards 4 = 4 %. Die Anmusterung bedt sich aber keineswegs mit berjenigen für Rieler Schiffe; unter ben 282 Schiffen maren 60 in anderen beutschen Häfen beheimatet (in Kiel also 222 = 78%). Die Kieler Schiffe mustern ftart in anderen beutschen Safen, namentlich die Bostbampferlinie in Korfor, fo bag biefe eine große Bahl Danen an Bord hat. So hatte eines biefer Schiffe 1900 6 Danen, von benen nur 3 ber beutschen Sprache mächtig waren, ein anderes 4, von denen nur 1. Von den 45 Ausländern, die 1898 in Riel angemuftert wurden, maren 20 Danen, 6 Schweben, 4 Norweger, 8 Ruffen (wohl Deutsch rebende Balten), 10 Österreicher, 2 Belgier, 2 Schweizer, 2 Amerikaner. — Unter den 309 im felbigen Sahre zur Abmufterung gekommenen Schiffen find bie in Riel beheimateten Schiffe etwas ftarker, nämlich mit 256 = 83 % vertreten. hier tritt benn auch bas ausländische Element stärker hervor, g. B. unter 196 Matrofen 26 = 13%, unter 162 Leichtmatrofen 12 = 7.5%. Unter ben 60 Ausländern waren 20 Dänen, 9 Schweden, 7 Norweger, 6 Ruffen, 6 Hollander, 1 Ofterreicher, 1 Belgier, 1 Engländer, 2 Schweizer, 2 Amerikaner, 1 Australier.

Defertionen find von Rieler Schiffen ziemlich zahlreich; es werden

aber nur wenige dem Seeamt angezeigt. Man weiß wohl in vielen Fällen vorher, daß man es mit Übergehern zu tun hat.

Die in chinesischer und amerikanischer Küstenfahrt fahrenden Kieler Schiffe nehmen ihre Mannschaft, ebenso wie die Flensburger und Apenrader, aus Chinesen, Malayen, Negern, Indianern; sie führen dieselben Gründe dafür an wie jene, um den wirklichen Grund — die Billigkeit der exotisschen Arbeitskraft — zu verhüllen.

Ein Fall von Selbstmorb, der vor kurzem an Bord eines Kieler Dampfers vorkam, hatte mit Zuständen desselben offenbar nichts zu tun. Der Selbstmörder war ein Koch, der längere Zeit sich schwermütig und trübsinnig gezeigt hatte; vermutlich im Zusammenhange mit Liebesaffären.

M. Die Veränderungen während des letzten Menschenalters kommen auch für Kiel einer Umwälzung gleich. Im Jahre 1875 gab es in Kiel noch eine Segelschiffreederei von 68 Schiffen mit zusammen circa 7000 R.=T. netto. Sie hatte sich 1890 bis auf 6 mit zusammen circa 400 R.=T. netto vermindert; seitdem ist sie wieder auf 14 mit circa 750 gestiegen. Die Anzahl der Dampsschiffe hat sich in dieser Zeit von 13 mit circa 3000 auf 91 mit circa 23000 R.=T. netto vermehrt. Auch hier sind von Ansang an eiserne Dampsschiffe gebaut und sonst erworden morden. — Die Wirkungen der Umwälzung möchten insofern noch etwas schärfer als in Flensburg sein, als der Seemann von Beruf, der alte Segelschiffmatrose und der jüngere Matrose, der etwas auf sich hält und vorwärtsstrebt, die Kieler Schiffe meidet und nicht lange auf ihnen verweilt.

Alte Schiffe werben von der Kieler Reederei mit Borliebe angekauft. Es versteht sich, daß es solche sind, die für seetüchtig genug gelten und amtlich als solche beglaubigt sind. Daß hierbei aber schwere Irrtümer vorkommen, und daß die Vorgeschichte solcher Schiffe zuweilen etwas zweiselhafter Natur ist, dürfte folgender durch G. erhärteter Fall lehren: Der Dampser "Trinidad", 1872 in Glasgow aus Sisen erbaut, 228 britische R.-T., lag zu Liverpool im Dock, zur "Hulf" ("ein altes, sür seinen Zweck nicht mehr gebrauchtes Schiff, das als Kaserne, Werkstatt, zu Unterrichtszwecken benutzt wird," Goebel S. 209) bestimmt. Es wurde von einem Kieler Reeder, unter Afsistenz von Ingenieuren, besichtigt, und man hatte gesunden, daß es "für die Verwendung als Hulf viel zu gut sei". Die Sachverständigen stellten im Namen des "Board of Trade" ein Zertisstat aus, wonach der Rumpf und die Maschine des Trinidad in gutem Zustande besunden waren. Darauschin wurde das Schiff von der Kieler Reederei am 16. Mai 1898 gekauft. Sie erward ein ferneres Zertisstat

vom 17. Mai 1898, wonach ber Dampfer bis zum 14. Mai 1899 20 Paffagiere (!) und 32 Mann Befatung fahren könne. Am 18. Mai wurde ein Alaggenattest vom Kaiferl. beutschen Konsulat in Liverpool ausgeftellt. — Das Schiff murbe bestimmt, Preftohlen nach Riautschou zu bringen, um nach glücklicher Ankunft baselbst als Rohlenhulk zu bienen (obgleich es für die Verwendung als Hulf viel zu aut war?). Nach einem Berichte bes Raiferl. beutschen Konfuls in Singapore mar bamals (im Juli) in dortigen Schiffahrtsfreisen verbreitet, daß ber Dampfer "Trinibad", von dem bekannt mar, daß er ein alter Cunard-Dampfer sei, ein schweres Wetter in oftafiatischen Gemäffern nicht aushalten merbe. Konful meint, diese Ansicht habe sich nur darauf gegründet, daß der Dampfer fehr alt gewesen sei und ichon in Singapore wie eine Sult ausgesehen habe. Um 28. August fette ein Taifun ein, ben ber Schiffer, ber noch nicht in ber Chinafee gefahren mar (!), nicht als folden erkannte. Das Schiff murbe voll Waffer: "es mar gar nicht baran ju benten, bag bas Schiff noch längere Zeit vor bem Sinken zu bewahren gemesen mare." Die völlig erschöpfte Mannschaft murbe am Nachmittage des folgenden Tages von einem englischen Dampfer aufgenommen. Der Spruch bes Seeamtes Flensburg vom 19. Juni 1899 lautet: "Mag es immerhin bebenklich erscheinen, mit einem so alten Schiffe wie "Trinidad" war, in Gewäffern zu fahren, die von Taifunen heimgesucht werben, fo liegen boch feine Umftanbe vor, welche berechtigten, bem Schiffe bie Seetüchtigkeit abzusprechen. Die Reeberei ift jedenfalls in biefer Richtung burch bie vorliegenden, unter ber Autorität bes Board of Trade ausgestellten Zertififate außer Berantwortung gesett." (Entscheidungen Bb. 13. S. 369.)

Es wäre gewiß, wenn das englische Schiff nicht gerade die Straße passiert hätte, ein süßer Trost für die Hinterbliebenen der Besatung gewesen, daß der Schiffbruch ein völlig rechtmäßiger war und daß der Reeder sich jeder rechtlichen Berantwortung überhoben wußte. Wenn aber eine alte Hult unter Führung eines der chinesischen Gewässer unkundigen Kapitäns in den Taisun hinausgesandt wird, so darf man sich auch nicht allzusehr über die ftürmische Sprache wundern, die zuweilen in einem den Interessen der Seeleute gewidmeten Journal ihre Töne gegen das Reederkapital brausen läßt, der Seeleute, die denn doch noch ein anderes Risiko dabei laufen als der Reeder, der vermutlich für die Hult einen angemessenen Preis bezahlt und sie hoch genug versichert hatte. — Auch die bitteren, über die Logiszustände einiger Kieler Schiffe lautwerdenden Klagen dürften zum Teil daraus sich erklären, daß die Beschaffenheit der Bolkslogis sicherlich keinem

Reeder einen Grund abgibt, ein altes Schiff, das sich sonst — durch "Seetüchtigkeit", Billigkeit u. s. m. — empfiehlt, nicht zu kausen.

Mit der Überstauung verhält es sich in Kiel insofern anders als in Flensburg, als die hohen Decksladungen eine weniger große Rolle spielen. Die Notwendigkeit einer Tiefladelinie wird aber hier von (M) und (S) noch schäffer und einhelliger als dort betont. Es wird als gar keinem Zweisel ausgesetzt bezeichnet und als auch für die Kieler Reedereien geltend, daß die Schiffe teilweise überladen werden; der Ehrgeiz jüngerer Kapitäne wirke nicht selten dazu mit. Man meint aber, die englische Linie sei nicht bei allen Schiffen passend; Spardeckschiffe (bei denen der obere Schiffskörper leichter ist) könne man garnicht so tief beladen, wie die Linie liege. Der einen Kieler Reederei (der Zahl der Schiffe nach ist es die größte) wird nachgerühmt, der Kapitän bekomme bei ihr nie zu hören: "Haft nicht genug geladen," während es bei den anderen allerdings mitunter heiße: "Hättest gern noch 50—100 Tons mehr laden können."

Was unzureichende Bemannung betrifft, so ist diese bei Erörterung über die Offizierswachen berührt worden. Zwei neuere (G) weisen in dieselbe Richtung; beide betreffen Strandungsfälle Kieler Schiffe. "Anzunehmen, wenn auch nicht erwiesen ist, daß P. (der zweite Steuermann) sich zu sehr um die von ihm angeordneten Reinigungsarbeiten an Deck gekümmert und infolgedessen nicht genügend auf die Navigierung des Dampfers geachtet hat." (Entscheidungen v. s. XIV. H. 3.) Im anderen Falle war die Strandung nach dem Erkenntnis dadurch verschuldet, daß unterlassen war, den Schiffsort durch Lotungen zu kontrollieren. "Der Schiffer mußte krankschilder auf der ganzen Reise das Bett hüten. Der Steuermann hat versucht, seine Nachlässisseit dadurch zu entschuldigen, daß er ansührte, er habe mit Rücksicht auf die Zusammensehung und Unzuverlässig=keit seiner Mannschaft verweiden müssen, auf die zur Eintragung der Kreuzpeilung (Bestimmung von Landmarken durch den Kompaß) in die Karte erforderte Zeitdauer das Deck zu verlassen." (Das. S. 290.)

Im FRC ist die Frage nach genügender Bemannung 4 Mal mit "Ja", 1 Mal mit Angabe der Matrosen= und Heizerzahl, die gleichfalls als ge= nügend gelten kann, 2 Mal verneinend beantwortet. Das eine Mal wird die Ziffer angegeben; sie beläuft sich auf 14 Köpfe für ein Schiff von nur  $352^{1/2}$  R.-T. und darf als ausreichend gelten; es wird aber dann — offenbar mit Übertreibung — hinzugefügt: "aber wir sahren oft mit die halbe Besatung," und dahin erklärt: "in Danzig gingen 2 Leichtmatrosen ab — kein Ersat — in Hamburg hatten wir wieder volle Besatung, in Kiel musterten 2 ab, kein Ersat, dann wieder in Hamburg 1 Heizer ab,

kein Ersah." Bei der Hast des Betriebes wird eben lieber mit ungenügender Besatung gesahren als einen halben Tag gewartet, wenn nicht sofort Ersat zu haben ist. Im anderen Falle heißt est: "3 heizer und 1 Trimmer zu 2 heizräumen, jeder Heizraum hat 2 Feuer, der Trimmer mußte 10 Stunden arbeiten, Nachts jede Wache Asche Miche mithieven, weil ein Mann nicht im Stande dazu war; est hätten 2 Trimmer sein müssen." Dies betrifft einen eisernen Schraubendampfer von 883,26 R.-T. netto. Von einem Schiffe derselben Reederei wurde in der Presse berichtet, es sei, obgleich 531,61 R.-T. fassend, im Frühling 1901 in See gegangen mit einem 18 jährigen Matrosen und drei Leichtmatrosen (Z.S. 1. April 1901). An der Richtigkeit dieser Angabe zu zweifeln, ist kein Grund vorhanden.

N. Die Organisation ber Seeleute ift in Riel recht schwach. entstand als Mitgliedschaft bes S-V im Jahre 1898 und erhob sich aus geringen Anfängen in ben folgenden Jahren fortschreitend, um dann aber, nach bem Gintritt ber Krife in ben Schiffahrtverhältniffen, bedeutend wieder zurückzugehen. Reeder und Rapitane ichenken ber Sache nur insofern Beachtung, als fie bas "fozialbemokratische Unkraut" im Reime zu ersticken fuchen. Es gilt beshalb, besonders bei dem Deckspersonal, für gefähr= lich, teilzunehmen oder doch die Teilnahme bekannt werden zu laffen. Borftandsmitglieder laffen, außer dem Borfipenden, der nicht mehr aktiver Seemann ist, ihre Namen nur durch Buchstaben öffentlich bezeichnen. gange Buftand charakterifiert, mit bem Flensburger verglichen, Die ftarkere Fluktuation und die inferiore Qualität der Rieler Seemannschaft, indirekt ber Rieler Reeberei und Schiffahrt überhaupt. Auch dies ein Zeichen bafür, daß es vorzugsweise die gesetzteren und vernünftigeren Arbeiter sind, die sich organisieren, und daß sich, auch in den modernen — wenn auch noch so "fozialdemokratischen" — Arbeiterverbindungen ein gut Teil Standes= geist erhält, der nicht nur gegen die ökonomische, sondern auch gegen die moralische Broletarifierung sich wehrt. Je weiter diese fortgeschritten ift, besto größer sind die Schwierigkeiten. So wird nicht nur von (M) und (S) über "unstete, halbverkommene Leute", "außerordentlich minderwertige Elemente"; "beffere Leute geben fich nicht bazu ber, weil fie (in ber Ruften= fahrt) Tag und Nacht auf ben Beinen sein muffen"; "nur biefe kleinen Dampfer können folchen Schund brauchen" u. dgl. m. geklagt, fondern nicht minder, in etwas anderen Ausbrücken, von seiten des Berbandes. Der Ausbrud "Rinnsteinschiffer" wird von beiden Seiten aus gebraucht. "Ich nehme folche überhaupt nicht auf;" "wenn die Runden in unfere Versammlungen kommen, schmeiß' fie 'raus ." ich Vorsitzende der Mitgliedschaft. Es seien vielfach Louis, Lumpen=

proletariat, das nur gelegentlich mal zur See gehe, ober Ausschuß von ber Marine, Übergeber, Die im erften englischen ober amerikanischen Safen Reigaus nehmen. — Die Ziffern ber Mitgliebschaft find, ba es nur einen gang fleinen festen Stamm gibt, schwer festzustellen. Un Gintrittsgelbern murben 1900 66 mit 99 Mf., 1901 77 mit 115,50 Mf., 1902 aber nur 21 mit 31.50 Mf, erhoben. Die Monatsbeiträge beliefen sich auf 377.25. 568 und 468 Mf. Die Verwaltungekoften (perfonliche und fachliche), die 1902 sich in Flensburg auf ca. 2000 Mf. beliefen, hatten in Kiel nur die Höhe von 219,15 Mf. Der "Seemann" wird in ca. 100 Exemplaren gehalten, wird wohl auch in anderen Kreifen hin und wieder gelefen. Die Berichte, die barin über Rieler Schiffe erscheinen, find nach Umfang und Inhalt nicht erheblich. Gine regelmäßige Korrespondenz zwischen Mitgliedern und Leitung des Berbandes findet nicht ftatt; hin und wieder gelangen aber Briefe an den Borfitenden, der, in einer Buchdruckerei als Kaktor tätia, nur nebenamtlich und unbesolbet seine Kunktionen übt. Bor Streiks hat die Leitung bisher mit Erfolg gewarnt und es hat nichts Nennenswertes in dieser Sinficht fich ereignet. Die Erhöhungen der Seuern und Überstundenlöhne seit 1897 find hier ben übrigen Oftseehäfen zögernd und nicht vollständig gefolgt. Dem Gewerkschaftstartell ift die Mitgliedschaft angeschloffen und sammelt auch Beiträge für ein in Riel zu gründendes "Gewerkschaftshaus". — Über die sittlichen Wirkungen der Organisation läßt sich hier kaum etwas beobachten; vermuten läßt sich nur, daß eine gewiffe gunftige Wirkung auch hier nicht gang fehlt. Daß ungunftige Wirkungen auf die Disziplin bemerkbar seien, wird auch von (S) und (M) faum behauptet. Die Meinung geht nur immer bahin, die Lekture eines Blattes wie der "Seemann" muffe die Disziplin an Bord lockern und lösen. Deduktion ift Tummelplat ber Braktiker.

## Nebenhäfen.

In den kleinen Oftseehäfen des Bezirks der Kieler Handelskammer waren Ende Dezember 1902 vorhanden 1:

In Ecternförde . . 1 Segelschiff mit 115 cbm,

= Fehmarn . . . 7 Segelschiffe " 503 = und

3 Dampfschiffe mit 286,6 cbm,

= Heiligenhafen . 8 Segelschiffe mit 597,7 cbm,

= Howacht . . . 2 = = 81,4 =

= Laboe . . . . 9 = = 509,9 =

¹ Borläufiger Bericht ber Handelstammer zu Kiel über . . . 1902. S. 59. Die (nicht angegebene) Größe in R.-T. ift ungefähr 35,3 % berjenigen in cbm.

In Möltenort. . . 3 Segelschiffe mit 219,8 cbm = Neuftadt . . . 2 = = 146,9 = und 1 Dampfer mit 50,9 cbm.

<del></del>							
	1		Die	Unzal	lber		
	neu auß= gefertigten Seefahrtß= bilcher	Un= musterungen	ans gemusterten Seeleute	Nach= musterungen	nach= gemusterten Seeleute	Ub≥ musterungen	ab≥ gemusterten≥ Seeleute
			betrug	1901 ı	ind 1902	!	
bei der Mufterungsbehörde zu							
Reuftadt	$\frac{2}{4}$	4 3	6 3	10 9	$\begin{array}{c} 26 \\ 23 \end{array}$	15 13	$\begin{array}{c} 32 \\ 27 \end{array}$
Burg a. Fehm	2 4 7 5	10 7	10 8	$\frac{5}{2}$	5 5	12 16	13 18
Heiligenhafen	4 5	10 13	12 13	4 3	<b>4</b> 3	14 15	15 15
Meudorf	2	3	3	_	_	_	_
Laboe	$\frac{9}{3}$	15 10	25 19	10 10	10 10	15 15	34 25
Holtenau	34 22	10 8	25 11	61 96	105 128	77 118	119 149
Edernförde	5 4	1 2	2 3	7 7	9 7	<b>14</b> 8	18 11

Hierzu ist nichts weiter zu bemerken, als daß im Kieler Hafen (Laboe, Holtenau) die kleine Segelschiffahrt neuerdings wieder etwas zugenommen hat und Jungen, die nachher als Matrosen auf Kieler Dampsschiffe gehen, wenigstens eine notdürftige Ausbildung gewährt. — Allgemein wird aber die Ansicht geltendgemacht, daß die — besonders von Hamburg aus betriebene — Leichterfahrt der kleinen Küstenschiffahrt den letzten Stoß geben werde.

## III. Lübed.

A. Die Lübecker Reeberei hat in den Jahren 1901 und 1902 einen bedeutenden Aufschwung genommen. Bis dahin war sie in recht schwachem Zustande. Die moderne Reederei mit ihrer wilden Frachtenfahrt hatte sich, wie alles Moderne, hier wenig entwickelt. Im Jahre 1900 schrieb "ein Lübecker Kaufmann" in den "Lübischen Blättern": "Eines ist feststehend, und kein einsichtiger Lübecker verschließt sich der Einsicht, daß es um die Lübecker Schiffahrtsbetriebe nur sehr mäßig bestellt ist," und ein andermal: "Der Lübecker Schiffbestand geht von Jahr zu Jahr zurück und besteht außerdem zu ca. 3/4 Teilen aus ganz veralteten Dampfern." Seit=

bem hat, wie früher erwähnt, die Schleswiger Reederei eine Filiale als Aftiengesellschaft mit einem Kapital von 2 Mill. Mt. in Lübeck gegründet. Sie eröffnete ihren Betrieb im Jahre 1901 mit 4 Schiffen von einer Größe, wie sie bis dahin in Lübeck unbekannt mar (1000-1600 R.-T. netto) und hat ihn seitdem um 3 fernere (barunter ein kleineres) erweitert und 4 große Neubauten in Auftrag gegeben; außerdem hat auch die Mutterfirma 2 ihrer Schiffe und 1 Neubau in Lübeck beheimatet. Sodann hat sich unter dem Namen "Hanseatischer Lloyd" am 15. August 1902 eine fernere Aftiengesellschaft gebildet, die vorläufig ben Bau von 8 größeren Dampfern geplant hat, von denen 2 schon im Frühjahr 1903 zur Ablieferung gelangen follten. Endlich hat eine Lübecker Handelsfirma 2 neuerworbene Dampfer von refp. 2087 und 1436 R.-T. netto in Dienst gestellt. Unter ben älteren Reedereien steht die "Sanseatische Dampfichiffahrt-Gesellschaft" an der Spite mit 4 Schiffen und zusammen 1773 R.- T. Netto Raumgehalt. Dann gibt es mehrere fleinere Aftiengefellschaften und Bartenreedereien mit je 1-2 kleineren Dampfern (à 100-717 R.-T. netto). birekte Linien: 1. Lübeck-Byburg, 2. Riga-Lübeck, 3. Libau-Lübeck, 4. Lübed-Rönigsberg, 5. Lübed - Bremen. Alle biese haben nur Schiffe von 100-500 R.-T. Mit technischen Neuerungen find fie wenig ver= feben. — Die neueren Schiffe bedeuten auch in dieser Binficht einen großen Fortschritt. — Auch die Rentabilität der älteren Reedereien ift im letten Jahrzehnt gering gewesen. Die älteste hat von 1896-1902 inkl. feine Dividende verteilt; die nächstältere, deren Aftien neuerdings aufgekauft worden find, um den gefamten Betrieb zu reformieren, ergab im Durchschnitt ber Jahre 1896—1902 immerhin noch etwas über 6 %, die Linie Lübeck— Wyburg in benfelben Jahren nur ca. 31/20/0; Libau—Lübeck nur im Jahre 1900 2 %, fonst 0, Lübed-Königsberg im Durchschnitt 1,2%, die Gefellschaft Europa 2,4 %, Lübeck-Bremen 0,7 %, die Aftiengesellschaft Marie Luise 2,57%; nur Riga-Lübeck hält sich mit einem Durchschnitt von 6,3%. Die neue Reederei Horn hat für 1902, ein Jahr, das für die meisten anderen ertraglos mar, immerhin 5% Dividende verteilt.

An= und nachgemustert wurden

1901: 1124 Mann für 316 Seeschiffe 1902: 1056 = = 304 =

und zwar

```
      1901:
      28
      Bootsleute,
      22
      Zimmerleute,
      320
      Matrofen,

      1902:
      21
      =
      11
      =
      318
      =

      1901:
      79
      Leichtmatrofen,
      55
      Jungen,
      275
      Heizer,

      1902:
      59
      =
      44
      =
      263
      =
```

```
53 Köche,
       1901:
               9 Trimmer,
                                                    6 Köchinnen.
       1902: 10
                                60
                14 Aufwärter.
                                   22 Aufwärterinnen.
               21
                                   17
    Überhaupt 1902: 638 Versonen für 196 Lübeder Schiffe,
                                    = 108 andere deutsche Schiffe.
                     418
Abgemuftert wurden in diesen Sahren
                1901: 954 Mann für 288 Schiffe,
                 1902: 1059
                                       313
und zwar:
       1901: 25 Bootsleute,
                                19 Zimmerleute,
                                                  268 Matrofen,
       1902: 26
                                 13
                                         =
                                                   327
       1901: 55 Leichtmatrosen, 61 Jungen,
                                                   231 Seizer.
       1902: 60
                                 40
                                                   262
       1901:
               8 Trimmer,
                                 47 Röche,
                                                     4 Röchinnen,
       1902: 10
                                 62
                                                     9
                11 Aufwärter,
                                   21 Aufwärterinnen.
               15
                                   19
     Überhaupt 1901: 709 Bersonen für 226 Lübecker Schiffe.
              1902: 699
                                      201
                                        72 andere beutsche Schiffe.
              1901: 245
               1902: 360
                                    =
                                      112
```

Wie oft dieselben Personen wiederkehren, ist nicht ausgezählt worden, der Wechsel ist aber sehr häusig; eine Schätzung ist möglich nach dem Gesamtbetrag der für dieselbe Charge gezahlten Heuer, worüber mir (A) vorliegen. Wird nämlich eine durchschnittliche 10 monatliche Fahrzeit bei Matrosen und Heizern angenommen, so wären in Wirklichkeit

```
1901: 121 Matrosen, 101 Heizer
1902: 113 = 107 =
```

bei den Anmusterungen vorgekommen; diese Ziffern sind aber wiederum zu niedrig, weil — abgesehen von Berufsveränderungen, Todesfällen 2c. — auch die häfen gewechselt werden.

B. Die Heuern stehen jetzt auch hier auf ber Norm von 60 Mk. für Matrosen und Heizer, von 45 Mk. für Leichtmatrosen; auch die übrigen Sätze kommen den Flensburgern gleich oder nahezu gleich. Bergelohn wurde früher nach Ermessen der Reederei, meistens aber ein Drittel der Mannschaft bewilligt. Der Stundenlohn ("Überstunden") beträgt auch hier 40 Pf. Das Jahreseinkommen des Matrosen wie des Heizers wird von der Steuerbehörde auf 900 Mk. geschätzt.

Die Heuerverhältnisse beruhen seit 29. Juni 1900, wie in Flensburg, auf einem Tarisvertrag, der zwischen dem Reederverein zu Lübeck einer-, dem Seemannsverbande anderseits auf 2 Jahre abgeschlossen und bis zum 1. April 1903 verlängert wurde. Die neue, von Schleswig aus gegründete Reederei war dem Lübecker Reederverein nicht angeschlossen, erklärte sich aber, nach einer mündlichen Verhandlung mit dem Vorsitzenden des Verbandes, bereit, nach Flensburger Taris, den die Seeleute in Einzelheiten für noch etwas günstiger halten, zu zahlen und auch die Vereindarung in betresst überstunden, wie in Flensburg geltend, anzuerkennen. "Dieses Entgegenkommen. . . verdient alle Anerkennung." (Z.S. 21. Juni 1902.)

Die Tarifverträge und ihr Prinzip durfen also auch hier als bewährt, b. h. für beibe Teile zufriedenstellend gelten.

- C. Auf Lübeder Schiffen herrschte bis vor einigen Jahren die "beutsche Wache" mit dem gemeinsamen 2—3 stündigen An-Deck-bleiben beider Wachen vor. Dabei war die Bemannung verhältnismäßig stark, so daß der Nachteil sich ausglich durch gemächlicheres Arbeiten und für Reinlichkeit besser gesorgt werden konnte. Die Frage nach "Tagelöhnerei" wurde im FRC von 6 Schiffern, und zwar von allen verneinend, beantwortet. Entschädigung für Mehrarbeit bei verringerter Besatung scheint bisher ziemlich unbekannt gewesen zu sein.
- D. Es gibt 2 Heuerbase, ber eine ist Schankwirt, gelegentlich auch Schlasbas, ber andere Kolonialwarenhändler. Die Gebühren betrugen für Matrosen auf lange Reise 5 Mk., auf Ostseereisen 3 Mk., sonst je nach Charge 2—10 Mk. (für Koch und Bootsmann), aber "sie nahmen, was sie friegen konnten". Noch ehe die S-O in Kraft getreten war, erschien eine Berordnung des Lübecker Senats über Stellenvermittlung, gültig vom 1. Oktober 1902 ab.
- E. "Über die Kost ist auf Lübeder Schiffen nicht zu klagen", so lautet auch hier das im allgemeinen übereinstimmende Urteil. Bon 2 Schiffen, die beide derselben Reederei gehören, sagen die Leute sogar: "geben groß-artiges Essen" "jeden Morgen warmes Frühstück", was auf den Lübeder Schiffen nicht so die Regel ist wie auf Flensburger und Kielern. An Aus-nahmen sehlt es auch hier nicht, der Umstand aber, daß die direkten Linien großenteils auch Passagiere führen, gilt als besonders günstig in dieser Hinscht. Die Kostgelder sind dieselben wie in Flensburg und Kiel. Was die Küche betrifft, so sagen die Leute, sie sei am besten, "wo keine Frauens-leute", die zum Teil als Köchinnen, öfter aber, und besonders auf Passagier-dampsern, als Stewardessen fungieren; sie sind meistens ausländisch, Schwedinnen oder Finnen. Die schwierige Berständigung ist den Leuten im Wege.
  - F. Über Logis auf ben kleinen, alten Schiffen wird ftark geklagt. Schriften CIV 1. ... Seefciffahrt III 1.

Diese Klagen werden auch in den Antworten des FRC. laut. Die 7 Schiffe, von benen berichtet wird, verteilen sich auf 6 Reebereien. Die allgemeine Antwort (VI) lautet 1 Mal einfach "ja", 1 Mal im felben Sinne, "alles in Ordnung", 1 Mal: "alles fo weit genügend, nur Ankerspill im Logis"; bie übrigen 4 find mehr ober weniger absprechend, nämlich: 1. "Sa, nur rein nicht zu halten, weil Farbenspind, Tauwerk, große Plane u. a. untergebracht werden"; 2., "die Logis — das der Matrofen unter der Back, das der Heizer Mittschiffs - fehr klein, Sitpläte genügend; feit 4 Monaten nicht gereinigt, Bentilation mangelhaft"; 3. "unter ber Bad, eine Treppe hinunter (also unter Deck). Es können sich 3 Mann knapp anziehen, Ankerkette führt durchs Logis; feine Bullaugen; Lampe muß Tag und Nacht brennen"; 4., "fehr unbeschaffen; fehr unsauber; Bentilation ift nicht." - Die übrigen Logisfragen find nicht immer auf flare, aber im ganzen entsprechende Beise beantwortet. Im einen Falle heißt es 3. B. "Farbenfpind, Kabelgatt und Lampenraum im Logis. Heizung auch nicht die beste, weil 1. auf der Back kein Schornstein. 2. keine Ofentur": Die Sicherung bes Rabelgatts wird aber nur 1 Mal ungenügend, fonft gut gefunden. Die Rlofettverhaltniffe werden in allen Fällen gelobt, einmal sogar als "fehr gut" bezeichnet. — Bon bem einen kleinen Schiffe, das hier ungunftig beurteilt war, wird auch sonst das Logis als äußerst nichtswürdig geschildert: bald wird es ein "Ratenloch" genannt, balb "ein Keller, wo feine Sonne noch Mond hineinscheint"; "ber Mensch kann nicht mal aufrecht geben in bem Loch". Das alte Schiff, bas urfprünglich als Schlepper gebaut fein foll, feit mehr als 20 Jahren aber regelmäßig auf Königsberg lief, ift jest vertauft worden; es foll aber noch mehrere geben, wo es nicht viel beffer fei. Auf breien fei das Ankerspill noch im Logis; "die Klüsen werden bicht gemacht mit Matten und mit Holzkeilen, schlagen aber offen bei schlechtem Wetter, in ber Unterkoje wird hoch Waffer". Auf folden Schiffen find unfere beutschen Seeleute jahrzehntelang gefahren, ohne bag von ihrem Murren ein Laut in die Offentlichkeit gedrungen ist.

G. Über Berhältnisse ber Krankenpflege ist nichts Besonderes zu sagen. Sie spielen bei den direkten Ostseelinien eine geringere Rolle als sonst. — Die Fragen des FRC. in betress der Cicherung en der Maschinen, Bieschen u. s. w. werden, ähnlich wie sonst, 5 Mal mit "gut", 1 Mal mit "alles vorhanden", 1 Mal mit "genügend" beantwortet; in entsprechender Beise die nach den Pumpen; und in Bezug auf das "lausende Gut" heißt es nur 1 Mal "sehr mangelhafter Zustand". Beleuchtung der Laderäume ist 2 Mal durch "große 4 eckige Laternen", 2 Mal durch Petroleumlampen, 1 Mal nur als "sehr schwach" bezeichnet, 2 Mal als "elektrisch". Wo die

Beleuchtung "fehr schwach", ba find auch nur "lofe Leitern", auch auf dem schlechtesten Logisdampfer "Holzleitern" (mas dasfelbe bedeutet wie lose), fonst "feste eiserne Raumleitern". - Über die Rettungsboote find mehrere Rlagen vorhanden. "Zwei an Bord, fehr alt, mangelhaft ausgerüftet." "Bier, mangelhaft ausgerüftet, werden als Lagerraum benutt." mit Proviant nicht ausgerüftet." In 3 Fällen — wovon 2 mit biefen 3 zusammenfallen — heißt es auch: "noch nicht zu Wasser gelassen". Bas Gürtel und Weften angeht, fo wird alles bejaht, nur bag 2 Mal man bie Westen "noch nicht bemerkt hat". — Der Zustand ber Boote auf Lübecker Dampfern wird auch sonst gerügt. So in einem zwei Jahre späteren Bericht von bem einen Schiffe, an bem im FRC. in Bezug auf die Boote nur ausgefest mar, daß fie "noch nicht zu Baffer gelaffen" : es wird behauptet, daß hier im Sommer 1901 die Boote als Rabelaatt gedient hätten und undicht gewesen seien. Die Davits seien nicht auszuschwingen gewesen, und Die Befatung habe einmal im Lübeder Safen 2 Stunden gebraucht, um 1 Boot zu Wasser zu lassen (Z.S. 29. März 1902). Von demselben Schiffe wird mundlich aus etwas späterer Zeit ergahlt, es fei auf Strand gekommen, ber Kapitan wollte Ladung über Bord merfen, die Mannschaft wollte erst die Boote klarmachen, fie habe aber 3/4 Stunde gebraucht, um die Boote auszuschwenken; bann murbe man gewahr, bag fie keine Dollen (Ruber= klammern) hatten, ber Meister mußte erst Stangen abhauen, ber Zimmer= mann erft Löcher bohren; ber Steuermann habe gefagt: "Min Bootsmann hett bat all verfluttert". Auf anderen Schiffen findet man ein Boot auf Deck liegend; die Davits seien da nicht mal hoch genug, daß es über die Reeling gehe. U. dal. m.

H. Wilkfürliche Mißhandlungen werden ausdrücklich von seiten der Arbeiter als selten bezeichnet. Hin und wieder wird aber auch hier Klage über einen "schlagfertigen Hern" laut. — Ein "Wasserchout" steht an der Spitze des Seemannsantes. Bei diesem Amte wurden (1901) 39, (1902) 34 Bergehen gegen die S-O angezeigt und hierfür (1901) 25, (1902) 21 Strafsversügungen und Strasbescheide erlassen. In (1891) 7, (1892) 4 Fällen mußte polizeiliche Hilfe requiriert werden, um die betreffenden Seeleute zwangsweise zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten. Der Betrag der erstannten Gelöstrasen war (1901) 330,50 Mf., (1902) 333 Mf., wovon (1901) 240,50 Mf., (1902) 115 Mf. an die Lübecker Seemannskasse und (1901) 90 Mf., (1902) 188 Mf. an fremde Seemannsämter überwiesen wurden. Nur einmal in beiden Jahren wurde Einspruch und zwar von dem Berurteilten erhoben. Berufungsinstanz ist das Umtsgericht.

I. Die "Seemannstaffe" in Lübeck ist im Jahre 1840 von ber "Ge-

fellschaft zur Beförderung gemeinnütiger Tätigkeit" gegründet worben; ihr Bwed wird jest bahin beftimmt, hilfsbeburftige Seeleute und bie Witmen von Seeleuten zu unterftuten, Fürforge hinsichtlich bes Besuches einer Navigationsschule burch junge Seeleute zu treffen und Unbemittelten folden Besuch sowie die Ablegung von Steuermannsprüfungen und die Ableistung bes einjährigen Freiwilligendienstes durch Geldbeitrage zu erleichtern. verfügt über ein Kapital (aus Stiftungen und Schenkungen) von über 49 000 Mf. und hatte in den Jahren 1900/01 Einnahmen von 2100 bis Ihre Ausgaben bestanden in diesen Jahren hauptfächlich in einer regelmäßigen monatlichen Unterftützung an 12 alte Seeleute; bagu fommen Unterstützungen alter und franker, Mietunterstützungen, Unterftutungen jur Ausruftung, Beihilfen jum Befuche ber Navigationsschule. Die Witmenunterstützungen find seit 1901 einem eigenen Konto für Unterftützung ber hinterbliebenen von Seeleute überwiesen worden. Außerdem besteht unter Verwaltung ber Seemannskaffe eine besondere Seemannswitmenkasse, die 1901 Unterstützungen an 8 Witwen à 10 Mk. verteilte. — Ferner gibt es eine 1858 begründete Seefahrerkrankenkasse (freie Bilfekasse), die jest (1903) 227 Mitglieder gahlt, zum großen Teil inaktive Seeleute. Eintrittsgeld ist nach dem Alter abgestuft, beginnend mit 1,60 Mf. regelmäßigen Beiträge — alle 4 Wochen — find 60 Pf. à Person. Außerbem wird noch in eine "Totenlade" gelegt, die bei Todesfall des Mannes ober ber Frau 100 Mf. auszahlt. Es wird jett 10,10 Mf. Krankengeld gezahlt, außerdem nach Bedarf für ärztliche Behandlung, für Aranei= und Beilmittel, für Krankenhaus.

K. Im allgemeinen gelten die fittlichen Zuftande ber Lübecker Seeleute nicht für schlecht. Die Seemannsmission hat auch hier keinen Ginfluß. — Berheiratete Seeleute find bei dem Überwiegen fester Linien viel häufiger. Matrosen, die regelmäßig auf Lübecker Schiffen fahren, wohnen an ber pommerschen Rufte und haben einen kleinen, von der Frau geführten Landbetrieb. Berheiratete Heizer wohnen meist in Lübed. Die Wohnungen in der Lübeder Hafengegend find fehr bescheiden; für die geringsten — wie ich folche von Matrofen gefehen habe - wird 125 Mf. Mietzins gezahlt, fonft 160-180 Mf. Die Frau erwirbt regelmäßig mit, mas durch die Abwesen= heiten bes Mannes erleichtert wird, für die Kinder aber um fo ungünftiger ift.

L. Unter ben Angemufterten bes Jahres 1902 (bie aber, wie immer bemerkt werden muß, nicht ebenso viele Individuen find) maren:

von Matrofen. . . . . 67 Lübeder, 218 andere Deutsche, 35 Auslander, = Leichtmatrofen . . . 3233 14 =

- 23 = Jungen . . . . . 30 2 : :
- = Heizern und Trimmern 109 = 156 19

In der Decksmannschaft sind die Lübecker schwach vertreten; sie gehen Lieber auf Hamburger Schiffe. — Die älteren Matrosen gehen zur Hasen-arbeit über. Für die Ausbildung von Steuerleuten haben die Lübecker Schiffe ebensowenig Bedeutung, wie für die Maschinisten. Desertionen von Lübecker Schiffen sind selten (1—2 im Jahre).

M. Auch in Lübeck beobachten wir ein völliges Verschwinden der Segelschiffahrt, die einst Reichtum und Macht der Hansakönigin begründet hatte. Um Ende des 16. Jahrhunderts besaß sie noch über 300, 1829 nur noch 72 eigene Schiffe, aber selbst 1865 noch 2 Backschiffe, 17 Briggs, 11 Schoner und 1 Galeasse, daneben 3 Räder= und 7 Schraubendampser. Lübeck hat das Besondere, daß dem völligen Verschwinden der Segelschiffahrt nur eine recht schwache Entwicklung der Dampserkaufsahrtei gefolgt ist. Über das letzte Dezennium ist schon sub A Auskunft gegeben. — Überstauung spielt auf Lübecker Schiffen eine geringere Rolle als sonst. Von Deckslasten ist zwar 6 Mal im FRC die Rede, aber nicht von besonders hohen; die Sicherung durch Reeling, Notreeling, Strecktaue wird als genügend angegeben.

Auch die schwache Bemannung macht sich auf diesen meist alten Schiffen wenig bemerkbar. Die mangelhafteren Einrichtungen erlauben weniger, an Mannschaft zu sparen. Bor einigen Jahren wurde in den "Lübischen Blättern" getadelt, daß Lübecker Schiffe oft ein größeres Personal führen als weit größere Hamburger, und daß jenes auf See oft kaum notdürftig beschäftigt werden könne. Vielleicht hängt es damit zusammen, daß Lübeck in der Statistik der Unfälle günstig dasteht. — Auf den neuen Schiffen dürfte es mit der Bemannung sich ebenso verhalten wie in der Ostseesreederei überhaupt.

N. Die Lübecker Mitgliebschaft bes Seemannsverbandes ift am 1. Juni 1899 gegründet; sie zählt etwa 90 Mitglieder. Die Leitung ist in den Händen inaktiver Seeleute, nunmehriger Hafenarbeiter, hat daher "wenig Gelegenheit, mit den Mitgliedern in Berbindung zu treten" (Z.S. 28. Februar 1903). Die Versammlungen wurden aber ziemlich gut besucht. Die Mitgliedschaft ist im Gewerkschaftskartell durch einen Delegierten vertreten. Der "Seemann" wird in ca. 60 Cremplaren gelesen. Die Reeder haben auch in Lübeck sich auf den Standpunkt gestellt, den Verband als Vertretung der Seeleute anzuerkennen und mit ihm zu verhandeln. Bei Gelegenheit der Verhandlungen über Verlängerung des Tarifs, die im Juni 1902 in der Handelskammer stattsanden, wurde auch vereindart, daß in Zukunst alle Beschwerden der Seeleute erst der Organisationsleitung und von dieser dann der interessierten Reederei zwecks Abstellung der Mißstände weiter-

gemelbet werden sollen. Die Bertreter bes Verbandes erklärten sich bereit, von der öffentlichen Kritik der gemelbeten Mißstände, im Falle, daß sie abgestellt würden, Abstand zu nehmen (Z.S. 7. Juni 1901).

Die Leiter ber Mitgliedschaft sind ernsthafte ältere Leute; die meisten haben lange auf Segelschiffen gefahren und sehen etwas mitleidig auf die Dampfermatrosen herab, halten es aber für kollegialische Pflicht, ihnen durch die Organisation zu helsen. Man darf annehmen, daß auch hier die Besmühungen nicht ganz vergeblich sind. Die Vergrößerung des Reedergeschäftes wird ihnen zu gute kommen.

Die Zahl der Eintrittsgelber, die von der Mitgliedschaft erhoben wurden, war 1900—1902 62, 37, 51; die regulären Beiträge beliefen sich auf Mk. 474,75, 414, 684,75, nachdem der monatliche Beitrag von 75 Pf. auf 1 Mk. erhöht worden. Es sind also unter den 90 Mitgliedern 57 regelmäßig zahlende gewesen. Die Berwaltungskosten betrugen z. B. 1902 nur a) persönliche 50,03 Mk., b) sächliche 65,31 Mk.

Piereriche Sofbuchbruderei Stephan Geibel & Co. in Altenburg, S.-A.