



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Meier, E.: Über die Besetzung der deutschen Kauffahrteischiffe

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Feinde als die Mandſchu können — das haben die letzten Ereigniſſe wieder gezeigt — in einem von ihrem Druck befreiten China uns Europäern ſchwerlich erſtehn.

E. von der Brüggen



Über die Bemannung der deutschen Kauffahrteischiffe

Von E. Meier, Kapitän a. D.



n der Hanſa Nr. 17 dieſes Jahres finde ich einen Artikel eines Herrn S, worin es heißt: „Die lange Zeit gut bewährte Methode, unfre Seeleute zu Steuerleuten und Schiffsführern von der Pike an heranzubilden, hat ſich überlebt. Gänzlich veränderte Verhältniſſe in der Seefahrt haben auch veränderte Anforderungen an die in leitenden Stellen befindlichen Seeleute geſtellt. Dem Norddeutſchen Lloyd gebührt das große Verdienſt, die längſt von vielen einſichtigen Seeleuten als richtig erkannte Maßregel, nämlich die Inſtitution eines Ausbildungsinſtituts für Seeleute der höhern Karriere, praktiſch durchgeführt zu haben. Für dieſen Schritt ſind ihm alle Schiffsführer und Steuerleute dankbar, denen thatſächlich etwas an der Hebung ihres Standes nach ſozialer Richtung hin gelegen iſt. Wir ſprechen dieſe Behauptung aus, wohl wiſſend, daß es Perſonen giebt, die gleich uns die Schiffsoffiziere auf ein höheres geiſtiges Niveau geſtellt ſehen möchten, aber die Errichtung eines Inſtituts, das dieſen Wuſch zu erfüllen verſpricht, deſhalb verurteilen, weil angeblich die Erziehungsanſtalt ihren Eigentümern ein Born fließender Geldquellen ſein ſoll. Verſichert die Reederei, ſich durch das Schulſchiff einen Stamm tüchtiger Schiffsoffiziere heranziehn zu wollen, ſo entgegnet man (ohne zu bedenken, daß engliſche und franzöſiſche Schiffsoffiziere längſt eine andre praktiſche Ausbildung wie engliſche und franzöſiſche Matroſen genießen): »Durch dieſe Einrichtung wollt ihr nur billige Arbeitskräfte züchten.« Solchen Argumentationen ſteht man vollſtändig machtlos gegenüber, denn ſie laſſen ſich nicht entkräften.“

In dem erſten Abſatz finden ſich in vier Sätzen drei Behauptungen, die meines Erachtens nicht bewieſen ſind, und von denen höchſtens eine richtig iſt, nämlich daß ſich die Verhältniſſe geändert haben. Daß ſich aber die Seeleute ihnen vorzüglich angepaßt haben wird unterdrückt. Ob alle Schiffsführer und Steuerleute, denen thatſächlich etwas an der ſozialen Stellung ihres Standes liegt, dem Norddeutſchen Lloyd für die Einrichtung des Kadettenschulſchiffs dankbar ſind, erſcheint angeſichts der Verhandlungen des deutſchen Seefiſchervereinsverbandes am 16. Februar dieſes Jahres in Berlin und des deutſchen

Nautischen Vereins am 27. Februar dieses Jahres nicht stichhaltig. Der Leser möge deren Stenogramme, die im Buchhandel erschienen sind, selbst nachlesen und sich ein Urteil darüber bilden. Daß die Einrichtung des Kadettenschulschiffs ein Born fließender Geldquellen sein soll, habe ich nicht gehört, wohl aber, daß dem Lloyd in Anbetracht der jährlich zu zahlenden Pension von 600 Mark eigne Kosten wohl nicht entstehen werden. Ich beabsichtige, mich nur mit den Schlusssätzen zu befassen und als alter Kapitän und warmer Freund meiner Berufsgenossen die spöttische Abfertigung der Gegner des Kadettenschulschiffs etwas niedriger zu hängen.

1. Die Matrosen

Als im Jahre 1866 der Norddeutsche Bund geschaffen und 1870/71 das neue Deutsche Reich gegründet war, gingen die Regierungen und die Volksvertreter rüstig ans Werk, es wohnlich einzurichten. Nachdem die staatlichen und volkswirtschaftlichen Einrichtungen viele Jahre stabil geblieben waren, und den Bedürfnissen des Volkes nur zu wenig Rechnung getragen worden war, gerieten die Behörden in eine fieberhafte manchesterliche Thätigkeit, neue Einrichtungen zu schaffen, unter denen sich die Volkskraft neu sollte entfalten können. Man schuf eine neue Gewerbeordnung und vernichtete die alte mit ihren Zünften und zunftartigen Einrichtungen und Gewohnheiten, die sich freilich den neuen volkswirtschaftlichen Lehrsätzen nicht bequem einfügen wollten. Das Stichwort war: Der alte Topf muß abgeschnitten werden. In mancher Hinsicht ging man viel zu weit und verunstaltete den Kopf, statt daß man die Haartracht der neuen Zeit anpaßte. Die vielen Änderungen und Zusätze, die die Gewerbeordnung inzwischen erlitten hat, und der Umstand, daß man in neuester Zeit die Zünfte in neuer Form mit vieler Mühe wieder einzurichten sucht, dürften dies beweisen.

Mit der Gewerbeordnung fiel auch der Schiffsjungenzwang. Die meisten deutschen Küstenstaaten hatten nämlich, um den Nachwuchs zu sichern, die Anordnung getroffen, daß auf jedem Kauffahrteischiffe je nach dessen Bemannung einer oder mehrere Schiffsjungen angemustert werden mußten. Bei dem konservativen Sinn der Seeleute war die Aufhebung dieses Zwangs jahrelang vollständig unwirksam, aber in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre traten Umstände ein, die veranlaßten, daß in der großen Fahrt die Aufhebung des Zwangs fast zu einer Aufhebung der Schiffsjungeninstitution führte. Die einsetzende und langdauernde Handelskrisis und die sich drängenden Erfindungen auf allen Gebieten der Technik hatten einen Niedergang der Segelschiffahrt und erst ein langsames, dann aber immer schnelleres Zunehmen der Dampfschiffahrt zur Folge. Die Transportfähigkeit der vorhandenen Schiffsräume stieg mehr als das Quantum der zu transportierenden Güter, und damit wurde ein Niedergang der Frachten bewirkt, der beispiellos genannt werden darf. Die Reedereien waren gezwungen, den Fortschritten der Schiffbau- und

Maschinentchnik zu folgen, wobei die kapitalkräftigen und intelligenten Reedereien, also die Stärkern, das Feld behaupteten, die übrigen unterlagen. Nur das Großkapital kann noch lohnend Reederei treiben; deshalb saugt es die Kleinern rücksichtslos auf.

Um den Kampf ums Dasein mit Erfolg bestehen zu können, wurden die Betriebskosten aufs äußerste eingeschränkt, indem man die Takelung der Segelschiffe vereinfachte und zugleich die Bemannung in doppeltem Maße verringerte; die Verminderung der Mannschaft der Dampfer folgte nach. Die Reeder bestimmten einfach: „Kapitän, Sie haben in Zukunft mit so und so viel Mann zu fahren!“ Wollte er sein Brot nicht verlieren, mußte er Folge leisten und überdies dem Gesetze gegenüber, das ihn für die genügende Bemannung verantwortlich hält, die Maßregel des Reeders vertreten. Der Kapitän hat nicht das mindeste über die Zahl der Bemannung mitzureden, und doch hat man bis jetzt keine Miene gemacht, ihm die Verantwortung abzunehmen.

Um das Schiff mit der stark verminderten Mannschaft noch manövrieren zu können, bestand der Kapitän darauf, daß er nur möglichst „befahrne“ Leute anmustern durfte, und er erfand zu seiner Verteidigung die Sage von der Unrentabilität der Schiffsjungen, die ebenso viel essen wie die vollen Leute. Diese Sage hat besonders Glauben gefunden, wo Kapitäne für größere Reedereien fuhren. Wo der Kapitän selbst der Haupteigentümer ist, also in der kleinen Fahrt, ist man beim alten Gebrauch geblieben und hat immer Jungen mitgenommen, mitunter sogar in übergroßer Zahl, weil dadurch gespart wird. Daß die Kapitäne der kleinen Schiffe nicht rechnen können, wenn sie Jungen an Bord nehmen, wird im Ernst doch wohl niemand behaupten wollen. Intelligente frühere Kapitäne, die sich zu Reedern größerer Segelschiffe aufgeschwungen haben, haben auch längst erkannt, daß die Sage nicht richtig ist. Ein solcher erzählte mir kürzlich: Ich gebe meinen Schiffen immer einen oder zwei Jungen mehr mit, als eigentlich recht ist, denn im Auslande laufen gewöhnlich Matrosen weg, die Jungen aus unsrer Gegend aber selten. Da sind denn die gut angelernten Jungen immer noch mehr wert als das Pack, das man dort anzunehmen gezwungen ist. Zu bemerken darf ich nicht unterlassen, daß einzelne Reedereien sehr lobenswerte Ausnahmen machen. So hat der Norddeutsche Lloyd in Bremen immer „unbefahrne“ Jungen mitgenommen, obgleich er wußte, daß sie nach einigen Reisen abgehen und auf Segelschiffe gehen würden.

So lange nun die Kleinern Segelschiffe ihre angelernten Jungen und Leichtmatrosen in genügender Zahl an die großen Segelschiffe und Dampfer abgeben konnten, ging die Sache gut, und die Großreedereien waren ganz zufrieden. Nachdem aber die kleine Segelschiffahrt gewaltig zurückgegangen ist, und jetzt die Küstenfahrt von der Schlepplahnfahrt den Todesstoß empfängt, ist die Bemannungsfrage brennend geworden, denn die Kleinschiffahrt kann in der Zukunft den Bedarf der Großschiffahrt an Matrosen nicht mehr decken. Diese

hat des augenblicklichen Gewinns wegen geradezu Raubbau getrieben. Das Angebot von Schiffszungen ist seit vielen Jahren immer größer als die Nachfrage gewesen, ja es sind den Heuerbaasen, die sich mit der Unterbringung der Jungen befaßten, dafür ungeheure Vergütungen gezahlt worden. Für das Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd's sollen sich nach der einen Lesart über 400, nach der andern gar an die 800 gemeldet haben, von denen 45 angenommen worden sind. Ich kann hier gern zugeben, daß sich die größere Hälfte von ihnen überhaupt nicht gemeldet hätte, wenn sie, gestützt auf den Geldbeutel des Vaters, nicht die Hoffnung hätten, es in der verheißenen bequemen Weise zum Schiffsoffizier zu bringen.

Aus der deutschen Küstenbevölkerung gehn die Jungen hauptsächlich aus zwei Beweggründen zur See: 1. Weil sie an den Männern ihrer Umgebung sehen, daß sie es zum Steuermann und Schiffer bringen können, wenn sie fleißig sind und sich gut führen, wenigstens war es früher so. Jetzt sind die Eltern mit dem Niedergang der kleinen Fahrt genau vertraut und wissen, daß es damit schlecht genug bestellt ist; deshalb halten sie ihre Söhne vielfach von der Seefahrt zurück. 2. Weil die armen Eltern den heranwachsenden Sohn vom Tische los werden müssen; besonders auf den neu angebauten Strecken der ostfriesischen Fehne ist dies der Fall. Schon mit zwölf Jahren muß der Sohn während des Sommers von der Schule dispensiert werden, damit er durch seiner Hände Arbeit die Familie mit ernähren hilft, und dient auf dem Torfschiffe des Vaters, eines Onkels oder Nachbarn. Diese Jungen erstreben ein eignes Torfschiff oder gehn nach ihrer Entlassung aus der Schule zur See und sind zufrieden, wenn sie die Stellung eines Schiffers auf kleiner Fahrt, des Steuerers, Bootsmanns und dergleichen auf großen Schiffen erreichen können.

Aus dem Inlande gehn die Jungen aus den verschiedensten Gründen zur See, wohl die meisten, weil die Schulbank zu hart und das Lernen zu schwer ist, andre werden dazu durch das Lesen von Seeromanen veranlaßt, noch andre durch Familienverhältnisse, und ein durchaus nicht kleiner Teil wird von den Eltern oder Vormündern zur See wie in eine Besserungsanstalt geschickt. Die strenge Disziplin und das einfache Leben an Bord zwischen Himmel und Wasser hat schon manchen Thunichtgut zu einem ordentlichen Menschen gemacht. Da der Verdienst auf deutschen Schiffen im allgemeinen gering ist, lassen einsichtige, nicht geradezu arme Eltern ihre Söhne meistens nicht zur See gehn, zunächst weil sie am Lande mehr als auf See verdienen können, und dann, weil das Leben auf See unendlich viel gefährlicher und mühseliger als das auf dem Lande ist. Ist es doch statistisch nachgewiesen, daß der Prozentsatz der Unglücksfälle auf See und der Todesfälle an gelbem Fieber, Cholera, Pest, Malaria und Dysenterie vier- bis fünfmal so groß ist als bei den Bergleuten, die am Lande das gefährlichste Gewerbe treiben.

In der Jugend hat die Seefahrt einen gewaltigen Reiz, kommt der herangewachsene Mann aber zum Nachdenken und zum Vergleichen seines Standes

und seines Verdienstes mit dem seiner am Lande gebliebenen Verwandten und Bekannten, und erwägt er die Gefahren, denen er sich unterziehen muß, dann gehn ihm die Augen wunderbar auf. Ein Teil geht auf englische oder amerikanische Schiffe, auf denen die Löhne rund 25 bis 50 Prozent höher als auf deutschen Schiffen sind. Manche von ihnen kehren später, um viele Erfahrungen bereichert, auf deutsche Schiffe zurück, andre bringen es durch Fleiß und gute Führung zum Steuermann und Kapitän. Es giebt große englische Reedereien, die fast nur deutsche Kapitäne haben, aber auch ein großer Teil geht unter, weil er, losgelöst vom Vaterlande, die Wurzeln ihrer Kraft zerrissen hat. Der größere Teil bleibt einstweilen auf deutschen Schiffen, aber sucht irgend einen Unterschlupf am Lande, sobald er Weib und Kind hat. Alte Matrosen und Unteroffiziere giebt es so gut wie gar nicht. Hierin liegt bekanntlich die Ursache, daß die Alters- und Invalidenversicherung der Seeleute so außerordentlich günstig abschneidet.

An der Elbe und der Weser, deren Schiffe etwa fünf Sechstel des Tonnengehalts aller deutschen Schiffe haben, ist die Heuer der Bollmatrosen, d. h. der Schiffsleute, die alle seemannischen Arbeiten ohne wesentliche Nachhilfe der Offiziere verstehen (sie nehmen etwa die Stelle der Gesellen im Handwerkerstande ein), in den letzten Jahren von 50 auf 60 Mark gestiegen; sie beträgt seit Februar etwa 65 Mark im Monat. Die Beköstigung kostet dem Reeder, je nachdem er im Großbetriebe billig oder im Kleinbetriebe teuer einkaufen kann, 24 bis 30 Mark im Monat. Demnach verdient der Matrose monatlich rund 89 bis 95 Mark. Die Wohnung, auf den Schiffen Logis genannt, darf füglich ohne Ansatz bleiben. Um den Jahresverdienst zu erhalten, darf man den Monatsverdienst nicht mit der Zahl der Monate multiplizieren. In der Gesetzesvorlage über die Alters- und Invalidenversorgung der Seeleute war angenommen, daß die Seeleute zehn Monate im Jahre verdienen, aber es wurde bei den Verhandlungen im Reichstage von den Reedereien nachgewiesen, daß neun Monate besser zutreffen. Der Jahresverdienst der Matrosen usw. wird bei der Berechnung ihrer Alters- und Invalidenpension noch jetzt zu neun Monatsheuern gerechnet, also darf ich dies hier auch wohl thun. Danach verdient ein Matrose 9×89 bis 95 Mark, macht 801 bis 855 Mark. Die übrigen drei Monate muß er vom Verdienste zehren, denn Arbeit und Verdienst findet er in der kurzen Zeit seines Aufenthalts am Lande nur recht selten. Ich darf rechnen, daß sein Unterhalt im Monat etwa 50 Mark, in drei Monaten also 150 Mark kostet, womit er seinen Jahresverdienst auf 650 bis 700 Mark bringt. Rechnet man zehn Monate im Dienst, dann stellt sich sein Jahresverdienst auf 890 bis 950 Mark weniger 100 Mark, also 790 bis 850 Mark.

Der gewöhnliche Arbeiter in den Hafenstädten an der Nordsee, der keine Vehrzeit durchzumachen hat, verdient täglich drei bis vier Mark je nach seiner Geschicklichkeit, Kraft, Zuverlässigkeit usw., im Mittel also 3,50 Mark; das macht jährlich $304 \times 3,50$ Mark = 1060 Mark. Die Handwerksgefallen,

die eine Lehrzeit durchgemacht haben, verdienen noch 150 bis 200 Mark mehr. Unter diesen Umständen ist es wahrlich kein Wunder, daß der Matrose am Lande bleibt, wo er des Nachts ruhig schlafen kann, nicht bald in den Tropen verbrennt, bald in der Winterkälte halb erstarrt, nicht in Gefahr ist, nach Häfen zu müssen, in denen Cholera, gelbes Fieber, Pest, Malaria oder Dysenterie herrscht, nicht stranden, untergehn, über Bord geschlagen werden oder von oben fallen kann, wo er hingegen bei Weib und Kind bleiben und unendlich sicher und ruhiger leben kann. Daß er als Quartermaster oder Steuerer auf großen Dampfern monatlich drei- bis fünf Mark mehr verdient, kommt wenig in Betracht; als Bootsmann, also als Unteroffizier, kommt sein Verdienst dem eines Arbeiters in den Hafenstädten einigermaßen gleich.

Bei Erörterung der sogenannten Schulschifffrage findet man fast immer die Behauptung, daß die Qualität unsrer Matrosen sehr zurückgegangen sei. Ich bin seit fünfzig Jahren in und bei der Seeschifffahrt beschäftigt und kann verbürgen, daß diese Behauptung auch in meiner Jugend fast mit denselben Worten ausgesprochen wurde, und die bekannten ältesten Leute erzählten damals, daß es in ihrer Jugend auch schon so gewesen sei. Es erscheint deshalb überflüssig, sie für seemannische Kreise zu besprechen, aber in der jüngsten Zeit haben inländische Kreise angefangen, sich mit der Seeschifffahrt zu beschäftigen, deshalb dürfte es angebracht sein, diesen Gegenstand mit einigen Worten zu streifen.

Nam damals ein Schiff in den Heimathafen zurück, dann mußte die Mannschaft die Ladung löschen, in den etwaigen Pausen die reparaturbedürftige Takelage herunternehmen und ausbessern, nach vollständiger Löschung das Schiff hübsch reinmachen, und erst dann wurde sie entlassen. Dabei wurden die guten Leute gleich gefragt: Wollt ihr wieder mit? Ein Teil der Mannschaft blieb gleich an Bord, manche besuchten ihre Anverwandten und kamen wieder, andre gingen auf die Steuermannsschule, und noch andre zogen es vor, ihr Schiff zu wechseln. Schon beim Anfange des Ladens war etwa die halbe Mannschaft an Bord, nahm die Ladung über und verstaute sie im Raum, brachte heruntergenommene Takelung wieder hinauf, nachdem sie ausgebessert war, schlug die Segel an und machte das Schiff so wieder seeklar. Unter diesen Verhältnissen lernte der junge Seemann bei stillliegendem Schiffe alle Schauer- und Schiemannsarbeiten ausführen und kam später in See auf rollendem und stampfendem Schiffe nie in Verlegenheit, wie eine Arbeit am rechten Ende anzufassen war. Seit vielen Jahren finden es die Reedereien vorteilhafter, die ganze Mannschaft abzumustern, sobald das Schiff fest ist, und sie an Bord zu nehmen, wenn es seeklar ist. Alle oben skizzierten Arbeiten werden von Schauerleuten, vielfach frühern Seeleuten, gemacht, und den jungen Seeleuten ist die Gelegenheit entzogen, Tüchtiges zu lernen. Tritt während der Reise in See die Notwendigkeit an sie heran, eine Rahe oder Stenge herunter zu nehmen oder sie hinauf zu bringen, dann hat er oftmals die Arbeit nie gesehen oder noch weniger selbst gemacht, und er macht dabei Mißgriffe. Aber an wem liegt

dies? Die jederzeit oder die gewöhnlich vorkommenden Arbeiten führt der heutige Matrose gerade so gut aus wie sein Vorgänger vor fünfzig Jahren.

Seit der Aufhebung des Schiffsjungenzwangs ist in Reedertreisen das Bewußtsein geschwunden, daß sie selbst die Pflicht haben, für Nachwuchs zu sorgen. Man hat sich nicht darum geforgt, der Reichskriegsmarine die genügende Zahl der Rekruten zuzuführen, die sich auf schwankendem Schiffe gerade so wohl befindet wie auf festem Lande, und man ruft doch nach Schutz durch mehr Kriegsschiffe, die ihre Bemannung natürlich von den Kauffahrteischiffen beziehen sollten. Die kleine Schifffahrt kann nicht mehr genügend junge Leute abgeben, und man steht vor dem Schreckgespenst der Leutenot, gerade wie die Gutsbesitzer. Damit ist man endlich aus der Lethargie aufgerüttelt. Der Weckruf unsers Kaisers hat im Binnenland und an der Küste das Interesse an der Kriegsmarine und damit an der Handelschifffahrt wachgerufen, aber woher die Bemannung nehmen! Nun ist der Ruf nach Schulschiffen laut geworden, die dem Mangel an Schiffsmannschaft abhelfen sollen. Viele Worte sind darüber geredet, geschrieben und gedruckt, Vereine gegründet, ja hohe und höchste Herren zu Protoktoren gewählt worden, um die Sache in Fluß zu bringen, aber von einer Pflicht der Reedereien, selbst für den Nachwuchs der Bemannung ihrer Schiffe zu sorgen, hat niemand gesprochen. Sie finden es ganz in der Ordnung, daß Beiträge zu den Schulschiffsfonds gesammelt werden und steuern auch selbst eine Kleinigkeit dazu bei, damit sie später genügend junge Leute zur Bemannung ihrer Schiffe disponibel haben. Mir kommt dies ähnlich so vor, als wenn ein Großgrundbesitzer seinen Wald abgeholzt und verfilbert hätte und nun zu milden Beiträgen behufs Wiederaufforstung auffordert. Je mehr Leute den Reedern zur Bemannung ihrer Schiffe zur Verfügung stehn, desto billiger sind sie zu haben, ergo —.

Von der Sozialdemokratie ist die Deckmannschaft noch wenig infiziert. Genossenschaften können sie nicht bilden, weil sie immer über die ganze Welt zerstreut sind. Der Seemannsverband in Hamburg enthält nur einen Bruchteil unsrer Seeleute, Streiks können sie deshalb nicht in Szene setzen, und wo dies versucht worden ist, sind sie kläglich gescheitert.

2. Die Offiziere

a) Die Segelschiffs-offiziere

Vor fünfzig Jahren war der Untersteuermann die erste und der Obersteuermann die zweite und letzte Stufe zu der des Kapitäns, die fast jeder intelligente und ordentliche junge Mann erreichte. Als Kapitän verdiente er so viel, daß er, wenn er sparsam war, eine Familie anständig unterhalten und für sein Alter oder für den Fall seines nicht zu frühen Todes einen Notgroschen für seine Angehörigen zurücklegen konnte. Das hat sich in der Zwischenzeit gewaltig geändert. Die Zahl der Segelschiffe, große sowohl wie kleine, hat stark abgenommen, denn für verloren gegangne oder ausrangierte

wird kein Ersatz geschaffen, da Neubauten fast nicht mehr geschehen. Nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine gab es am 1. Januar 1875 4426 Segelschiffe, davon waren 2244 unter 150 Registertons, d. h. Schiffe für kleine Fahrt und für Küstenfahrt, und unter diesen so gut wie keine Schleppfähne, somit rund 2200 Segelschiffe über 150 Registertons, die zur großen Fahrt dienten und mit einem Schiffer für große Fahrt und einem oder zwei Steuerleuten fuhren. Am 1. Januar 1899 gab es nur noch 2489 Segelschiffe, davon waren 1800 unter und nur 689 über 150 Registertons. Unter den letzten ist indessen noch eine größere Zahl sogenannter Seeleichter oder Schleppfähne mitgezählt, Schiffe ohne Masten und Maschine, die nur von Schleppern über See gebracht werden. Ihre Zahl dürfte 150 überschreiten, sodaß die Zahl der Segelschiffe in großer Fahrt nicht 539 betragen wird. Die Zahl dieser Segelschiffe ist in fünfundzwanzig Jahren demnach von 2200 auf 539, also um 1661 zurückgegangen. Für jedes nicht ersetzte Segelschiff sind ein Kapitän und ein oder zwei Steuerleute disponibel geworden, jedenfalls über viertausend.

Diese und die in diesen fünfundzwanzig Jahren neugeprüften rund 8700 Steuerleute und 5200 Schiffer auf großer Fahrt konnten keine angemessene Beschäftigung finden, die Reeder hatten für diese Stellen mehr Menschen zur Verfügung, als sie gebrauchen konnten, und ein starker Niedergang der Heuern und der Anstellungsbedingungen war die manchesterliche Folge. Die weitere Folge war dann, daß ein allgemeiner, fluchtartiger Rückzug der Offiziere von der Seefahrt zu Beschäftigungen am Lande eintrat und noch geschieht, und so stehen wir jetzt anscheinend vor einem Mangel an Offizieren für Segelschiffe. Junge Leute mit einem halben bis einem Jahr Fahrzeit als Steuermann oder gar solche ohne diese müssen schon als Obersteuerleute auf großen eisernen Segelschiffen angemustert werden, denn die intelligenten, tüchtigen Steuerleute drängen sich alle auf die Dampfer. Die Ursache liegt außer in dem Rückgange der Schiffszahl darin, daß Steuerleute ohne beträchtliches Vermögen, mit dem sie in ein Segelschiff einspringen können, nur geringe Aussicht haben, jemals Kapitän eines solchen zu werden. Steuerleute mit dazu hinlangendem Vermögen giebt es heutzutage wohl noch kaum, denn die Eltern oder die Vormünder halten die Söhne von der Seefahrt zurück. Diese erstreben zunächst die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligendienst, und wenn sie die haben, gehn sie nicht mehr zur See. Vor vierzig Jahren bestand in den preussischen Navigationschulen an der Ostsee mitunter die Hälfte der Schüler aus Sekundanern mit dem Einjährigenzeugnis und Primanern, sogar solche mit dem Maturum fanden sich nicht selten, denn als Kapitän verdienten alle damals schönes Geld und hatten eine geachtete Stellung. Jetzt ist ihre Zahl verschwindend klein, und die Navigationslehrer klagen darüber sehr. An der Nordseeküste gab es damals die Institution der Einjährigen noch nicht, deshalb kann sie nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Wenn ein Steuermann endlich nach langer Fahrzeit — einer wie langen

ist durchaus nicht anzugeben — Kapitän eines Segelschiffs geworden ist, dann bekommt er an fester Besoldung z. B. auf ostfriesischen, oldenburgischen, holsteinischen und mecklenburgischen Schiffen 125 bis 150 Mark pro Monat und natürlich freie Station. Dazu kommt dann ein gewisser Prozentsatz des Nettofrachtverdienstes, selten von der Bruttofracht, der je nach den Zeitläufen sehr verschieden ausfällt, jedoch meines Wissens auch bei den jetzigen guten Frachten zwei Drittel der Besoldung nicht erreicht, in weniger guten Zeiten leider nur zu oft nur nominell ist. Von den guten Hamburger und Bremer Reedern wird wohl mehr gezahlt, aber zum anständigen Unterhalt der Familie reicht es nur so eben hin, für das Alter und im Todesfall für Witwe und Waisen bleibt nichts übrig, es sei denn, daß die Frau auf dem Dorfe wohnt und durch landwirtschaftlichen Betrieb die Familie unterhält, und daß der Verdienst des Mannes als Notgroschen weggelegt werden kann.

So kommt es, daß fast nur noch junge Steuerleute auf die Segelschiffe gehen, die hier die hohe seemannische Schule vollständig absolvieren wollen. Sie fahren ihre vierundzwanzig Monate Fahrzeit ab, die sie bei der Zulassung zur Prüfung als Schiffer auf großer Fahrt nachweisen müssen, und gehen nach Bestehen dieser Prüfung auf die Dampfer, auf denen sie ein sicheres und besseres Fortkommen haben. Aus diesen Gründen ist der Mangel an Offizieren auf Segelschiffen in den beiden letzten Jahren so groß geworden, daß die Heuer der Untersteuerleute von 68 auf 90 und 100 Mark, die der Obersteuerleute von 100 auf 140 bis 160 Mark gestiegen ist. An ältern Offizieren findet man im allgemeinen nur solche auf Segelschiffen, die auf Dampfern nicht zurecht kommen konnten. Die Stellung der Steuerleute auf Segelschiffen hat mit der in frühern Zeiten nur noch die Ähnlichkeit, daß sie noch dieselbe Verantwortung tragen, daneben aber die Vorarbeiter der Matrosen sind. Wenn die Steuerleute nicht mehr und besser als die Matrosen arbeiten, können sie bei der aufs äußerste eingeschränkten Bemannung die Schiffe nicht in Ordnung halten und werden am Ende der Reise vom Reeder und Kapitän dahin geschickt, woher sie gekommen sind, nämlich ans Land.

Wie schon oben gesagt worden ist, wird die Mannschaft abgedankt, wenn das Schiff im Heimatshafen nur eben fest liegt, und kommt wieder an Bord, wenn es jecklar ist. Bis vor wenig Jahren blieben wenigstens der Kapitän und der Obersteuermann mit einer Wache an Bord, um das Löschen und das Laden, sowie die Instandsetzung des Schiffes für die nächste Reise zu überwachen. In neuester Zeit werden auch sie immer mehr am nächsten Tage nach Hause geschickt, und ein Schiffsinспекtor macht alles. Dies geschieht nicht etwa, um Heuer und Kost zu sparen, sondern nur um den Herren Gelegenheit zu geben, sich ihren Familien zu widmen.

Der Schiffsinспекtor löscht und beladet das Schiff, überwacht die Stauung, repariert, was nötig ist, rüstet das Schiff für die bevorstehende Reise aus, nimmt die Mannschaft an und mustert sie vor dem Seemannsamte. Erst einen oder zwei Tage vor dem Abgange des Schiffes kommt der Kapitän nebst den

Offizieren an Bord. Daß der Kapitän laut Handelsgesetzbuch für Stauung, Tiefgang, Ausrüstung, Bemannung, Seetüchtigkeit usw. dem Versicherer, Ladungseigentümer, dem Staate usw. unbedingt verantwortlich ist, kommt durchaus nicht in Betracht. Er ist gänzlich ohne Einfluß darauf und muß doch vertreten, was Reeder und Inspektor gethan haben. Will er diese Verantwortung nicht übernehmen, dann heißt es: „Kapitän, es thut uns leid, aber wir müssen auf Ihre Dienste verzichten.“ Vielleicht klingen die Worte noch verbindlicher, vielleicht abstoßender, je nachdem der Reeder ein gebildeter Mann ist oder nicht.

Unter dem frühern Überfluß an Schiffsoffizieren haben ihre Besoldungsverhältnisse und ihre Stellung nicht nur in sozialer Hinsicht, sondern erst recht der Mannschaft und dem Reeder gegenüber unberechenbaren Schaden erlitten. Die Entlassung eines Steuermanns, ja eines Schiffers wegen eines geringfügigen Fehlers, Verschens oder wegen einer langen Reise aus den Diensten einer Reederei, der er lange Jahre seine ganze Kraft gewidmet hat, ist gegenwärtig so an der Tagesordnung, daß niemand, sogar der Gemäßregelte nicht, die Durchführung dieses Gebrauchs für eine Härte hält (vergl. Hansa 1900, S. 86). Das in unausgesetztem Kampfe mit den Elementen gestählte Selbstbewußtsein der alten Seebären ist bei der jetzigen Generation im Kampfe ums Dasein kläglich zusammengebrochen. Nun, wo es bei der Knappheit der Offiziere wieder aufzuleben droht, suchen die Machthaber mit Hilfe mildthätiger Menschen die Sache wieder einzurenken. Gott bessers!

Um ihre Interessen gemeinsam zu vertreten, haben sich die Schiffsoffiziere zu Steuermannsvereinen zusammengeschlossen, und da im Laufe der Jahre manche von ihnen zu Kapitänen aufgerückt und dem Vereine treu geblieben sind, hat er vor kurzem den Namen: „Verein deutscher Kapitäne und Steuerleute der Handelsmarine“ angenommen. Mit seinen Bestrebungen ist er in Reederkreisen hier und da lästig geworden und wird deshalb als sozialdemokratisch bezeichnet. In der That ist sein Ziel, die pekuniäre und soziale Stellung seiner Mitglieder und seiner Berufsgenossen zu verbessern, aber damit ist auch die ganze Ähnlichkeit mit den Sozialdemokraten und deren Organisation erschöpft. Sozialdemokraten sind seine Mitglieder und sein Vorstand damit noch durchaus nicht. Daß kürzlich ein offener Krieg zwischen mehreren Hamburger Reedereien und diesem Verein ausgebrochen ist, ändert meine Ansicht nicht.

(Schluß folgt)

