



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Meier, E.: Über die Bemanning der deutschen Kauffahrteischiffe : (Schluß)
: 2. Die Offiziere : b) die Dampfschiffsoffiziere

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



Über die Bemannung der deutschen Kauffahrteischiffe

Von E. Meier, Kapitän a. D.

(Schluß)

2. Die Offiziere

b) Die Dampfschiffs-offiziere



Die Bedingungen, unter denen die Steuerleute auf den Dampfschiffen angestellt wurden und noch werden, sind je nach dem Zweige der Seefahrt, dem die Linien dienen, außerordentlich verschieden. Die großen Passagierfahrtlinien verlangten früher, daß der sich meldende Offizieraspirant die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt bestanden und das Befähigungszeugnis als solcher in Händen hatte. Waren sie Reserveoffiziere der Kaiserlichen Marine, oder hatten sie die Qualifikation dazu, desto besser. Junge Leute mit dem Befähigungszeugnis als Steuermann fanden nur ganz ausnahmsweise Anstellung, nämlich wenn sie mächtige Fürsprache hatten. Man verlangte im allgemeinen eine gute gesellschaftliche Bildung und eine tadellose Figur; meistens waren die aufgenommenen Herren in einem Alter von 26 bis 30 Jahren und wurden dann als vierte Offiziere eingestellt. Auf den Linien, die vorzugsweise transatlantische und ostindische Frachtfahrt mit größeren Dampfern treiben, wurden sie als dritte Offiziere, auf Linien in europäischer Fahrt als zweite und in der Küstenfahrt als Einzelsteuermann eingestellt. Man verlangte die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt, weil diese jungen Leute größere seemannische Erfahrungen gesammelt hatten und gefestigteren Charakter hatten als die Steuerleute. Beides suchten sie sich auf Segelschiffen, die man auch für die Dampfer immer noch als die hohe Schule der Seefahrt ansieht, zu erwerben. Solange die niedergehende Segelschiffahrt ausgebildete Offiziere genug an die Dampfschiffe abgeben konnte, konnte jede dieser Gesellschaften ihre Anforderungen so hoch schrauben, wie sie wollte, sie erhielt Offiziere genug; die großen Linien hatten nicht selten so viele Offizieraspiranten vor-notiert, daß sie ihren Bedarf auf Jahre hinaus daraus decken konnten.

Nachdem jedoch die Segelschiffahrt in den letzten 25 Jahren um rund 1660 Schiffe zurückgegangen war, und sich die Zahl der Dampfer auf großer Fahrt von 200 auf 1000 vermehrt hatte, konnten jene nicht mehr die genügende Zahl von befahrenen Offizieren an diese abgeben, und es trat für die Dampfer gegen früher ein Mangel an Offizieren ein, und sogar die größten

Linien haben nicht mehr die Anforderung aufrecht erhalten können, daß die einzustellenden Offiziere die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt haben müssen. Sie sind gezwungen, junge Steuerleute einzustellen, die eben dieses Befähigungszeugnis erworben haben, und haben die Unbequemlichkeit, daß sie diese später zum Besuch der Schifferklasse auf ein halbes Jahr und um ihrer Dienstplicht als Einjährig-Freiwillige in der Kriegsmarine zu genügen auf ein ganzes Jahr beurlauben müssen. Daß diese jungen Offiziere von vornherein nicht das leisten können, was solche mit dem Befähigungszeugnis zum Schiffer auf großer Fahrt leisten, liegt auf der Hand, allein im allgemeinen müssen sie doch wohl genügt haben, denn aus den Publikationen über das Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd ist zu ersehen, daß dieser die Kadetten nach bestandener Steuermannsprüfung — natürlich nach Bedarf — als vierte Offiziere einzustellen verspricht.

Die Offiziere dienen sich dann allmählich zum Kapitän hinauf, wenn sie nicht vorher ausgemerzt werden, und die Zahl derer, denen dies widerfährt, ist je nach der Dampfschiffslinie größer oder kleiner. Statistische Zahlen sind darüber nicht zu erhalten, bei einigen Linien sollen es $\frac{3}{4}$, bei andern $\frac{2}{3}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{3}$ und noch weniger der eingestellten Offiziere sein. Sie müssen dann bei einer andern Linie wieder von vorn anfangen, d. h. in die unterste OffizierschARGE eintreten, auch wenn sie es in der ersten Linie nach vieljähriger tadelloser Thätigkeit zum ersten oder zweiten Offizier gebracht hatten. Daß Offiziere und Kapitäne einer Linie mit demselben Range bei einer andern Linie aufgenommen werden, ist seit vielen Jahren nur geschehen bei Fusionierung zweier Linien, auf deutsch: wenn eine kleinere Linie von einer größern aufgesogen wurde, und der Aufsichtsrat der ersten hartnäckig darauf bestand. Eine Statistik giebt es nicht, wie groß die Zahl der eingestellten Offiziere ist, die schon als solche abgegangen sind, deshalb beruhen die oben angegebenen Zahlen nur auf vager Schätzung und mögen nicht zutreffen. Einige Aufklärung über diese Verhältnisse, aber auch keine zuverlässige, dürften die Personallisten des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikalinie bieten, die im „Deutsch-Nautischen Almanach für 1900,“ herausgegeben von G. Lehmann-Felskowsky (Berlin, Verlag von R. Volte, Oktober 1899), abgedruckt sind.

Nach Seite 390 ff. sind die 57 ersten Offiziere des Norddeutschen Lloyds vom 23. März 1892 bis zum 30. August 1899 ernannt, in demselben Zeitraum aber nur 31 der noch im Dienst stehenden Kapitäne, und doch ist es eine Naturnotwendigkeit, daß jedesmal, wenn ein Kapitän abgeht, ein erster Offizier zum Kapitän, ein zweiter Offizier zum ersten usw. ernannt wird. Nach Seite 35 und 36 ist die Schiffszahl in den $7\frac{1}{2}$ Jahren dieselbe geblieben, deshalb darf man annehmen, daß in dieser Zeit $57 - 31 = 26$ Kapitäne abgegangen sind. Dabei muß indessen noch vorausgesetzt werden, daß keine ersten Offiziere entfernt worden sind, was nicht zutreffen dürfte. Die aufgeführten 59 zweiten Offiziere sind vom 10. Januar 1897 bis zum 11. September 1899 ernannt worden, in derselben Zeit aber nur 39 erste

Offiziere, folglich müssen unter derselben Voraussetzung wie oben 20 zweite Offiziere entlassen worden sein.

Bei der Hamburg=Amerikalinie sind vom 2. Februar 1891 bis zum 23. August 1899 51 erste Offiziere, aber nur 33 Kapitäne ernannt worden; vom 7. Juli 1896 bis 1. August 1899, also in drei Jahren, sind 46 zweite Offiziere ernannt worden, aber nur 36 erste Offiziere usw. Der dienstälteste erste Offizier des Norddeutschen Lloyd hatte am 1. Januar 1900 nach der Liste etwa $14\frac{1}{2}$ Jahre Gesamtdienstzeit, der von der Hamburg=Amerikalinie genau so viel, die Dienstzeiten als erste Offiziere betragen 8,8 oder 7,8 Jahre. In der letzten Zeit ist die Beförderung der Offiziere recht schnell vor sich gegangen, weil beide Linien ihre Schiffszahl gewaltig vermehrt haben, und in allernächster Zeit wird dies noch andauern, denn von beiden Linien werden noch immer neue Bauaufträge erteilt. Es gab Zeiten, in denen die dritten und vierten Offiziere drei bis vier Jahre in dieser Charge festsaßen. Wenn die Flotten der beiden Linien erst stabil geworden sind, und ein solcher Zustand muß doch über kurz oder lang eintreten, dann werden diese Zeiten auch wiederkehren, und die Beförderung wird wieder langsamer.

Daß bei den oben mitgeteilten Zahlen der Zufall eine große Rolle spielt, ist selbstverständlich, aber es geht aus ihnen hervor, daß die Beförderungsverhältnisse auf beiden Linien annähernd gleich sind, und daß die Auswahl der Offiziere für den höhern Dienst, besonders zum Kapitän sehr scharf ist, daß es also auch hier Majors= und Oberstenecken giebt, um die verhältnismäßig wenige herum kommen.

Untersucht man beim Norddeutschen Lloyd die in den letzten zehn Jahren ernannten Kapitäne in Bezug auf ihre Dienstzeit als Offiziere, dann findet man rund 12 bis 15, im Mittel 14 Jahre, und daß sie im allgemeinen je nach ihrem Eintritt als vierter Offizier, also nach ihrer Anciennität, zum Kapitän befördert worden sind; Abweichungen kommen selten vor. Bei der Hamburg=Amerikalinie findet man recht verschiedene Dienstzeiten durcheinander. Das Auf-rücken scheint nicht so regelmäßig nach der Anciennität wie beim Lloyd zu geschehn. Ob dies mit daran liegt, daß jene Linie mehrere kleinere aufgesogen und die Offiziere übernommen hat, oder ob andre Ursachen vorhanden sind, kann man nicht beurteilen. Wo bleiben nun die ausgemerzten Offiziere? Zunächst suchen sie bei andern Linien unterzukommen, die nicht so hohe Anforderungen stellen und meistens nicht so gut zahlen, müssen dort aber in den meisten Fällen bei der untersten Offizierscharge wieder anfangen. Die Offiziere, denen dies nicht gelingt, gehn auf die Segelschiffe zurück oder suchen sich eine Unterkunft am Lande. Warum sie entlassen worden sind, entzieht sich meistens der Öffentlichkeit; es heißt einfach: er entsprach den Anforderungen nicht. Eine Art Disziplinarverfahren wie bei Staatsbeamten findet nicht statt. Die Entlassung geschieht mehr oder weniger auf Grund der Berichte der Kapitäne nach sogenanntem bestem Ermessen eines Inspektors, Oberinspektors oder Direktors der Gesellschaft. Geht ein Dampfer verloren, einerlei ob eine Schuld oder

ein Versehen des Kapitäns vorliegt oder nicht, dann erhält er von der Gesellschaft kein Schiff wieder, und die Offiziere, die die Wache hatten, werden entlassen. Läuft ein Schiff auf Grund und wird wieder abgebracht, dann geht es meistens ebenso. Mir ist eine Gesellschaft bekannt, die einen Kapitän für ein Jahr auf halbe Feuer setzte, wenn sein Schiff auf Grund kam und wieder abgebracht wurde.

Anfang 1900 bezogen die Offiziere des Norddeutschen Lloyd

	im 1. Jahr	im 2. Jahr	im 3. Jahr	im 4. Jahr
als 4. Offiziere	80 Mark	85 Mark	90 Mark	95 Mark
" 3. "	100 "	105 "	110 "	115 "
" 2. "	125 "	135 "	145 "	155 "
" 1. "	von 160 bis 300 Mark,			

je nach ihrer Dienstzeit und nach den Schiffen, auf denen sie dienen. Hierzu kommt für Tropenpassagier- und Schnelldampferfahrt das Wäschegehd. An die Pensionskasse ist 4 Prozent der Feuer zu zahlen.

Bei der Hamburg-Amerikalinie stellten sich die Zahlen:

	im 1. Jahr	im 2. Jahr	im 3. Jahr	im 4. Jahr
für die 4. Offiziere	90 Mark	95 Mark		
" " 3. "	110 "	115 "		
" " 2. "	125 "	135 "	145 Mark	155 Mark
" " 1. "	160 "	180 "	200 "	

und für die ältern Offiziere auf Post- und Schnelldampfern bis 300 Mark. An sogenannten Kompetenzen erhalten die ersten Offiziere monatlich 63, die andern 31½ Mark, während die Lloydoffiziere gewisse Getränke frei erhalten, bei Mehrbedarf aber den vollen Bordpreis der Passagiere erster Kajüte zahlen müssen.

Auf den Dampfern der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft beziehen die dritten Offiziere 90 Mark, die zweiten 110 Mark, die ersten 175 Mark und Getränke nach Diskretion. Wenn das Schiff in einem Jahre keine Havarie über eine gewisse Summe gehabt hat, bekommt der erste Offizier 600 Mark Gratifikation, die andern entsprechend weniger.

Auf den Dampfern anderer Linien bewegen sich die Feuer

für die 3. Offiziere zwischen	70 und	80 Mark
" " 2. "	80 "	110 "
" " 1. "	110 "	140 oder 150 Mark.

Die Offiziere des Norddeutschen Lloyds haben in und außer Dienst in sauberer Uniform zu gehn, die der Hamburg-Amerikalinie nur im Dienst. Manche andern Linien haben auch Uniformen vorgegeschrieben, aber es wird meistens nicht darauf gesehen, daß sie immer sauber sind oder im Dienst immer getragen werden. Daß es viel Geld kostet, jederzeit in tadelloser Uniform zu gehn, braucht eigentlich kaum erwähnt zu werden, aber ich möchte

mir zu bemerken erlauben, daß infolge davon die dritten und vierten Offiziere der großen Linien mit ihren Besoldungen sehr knapp auskommen, und daß viele, die ihre Uniformen beim Eintritt nicht bar bezahlen konnten, jahrelang nicht damit zurecht zu kommen pflegen.

Über die Besoldungsverhältnisse der Kapitäne bin ich wenig unterrichtet. Die Bloydkapitäne wie die der Hamburg-Amerikalinie sollen mit jährlich 4500 Mark anfangen, zu denen noch nach oben und nach unten begrenzte Tantiemen kommen. Auf Dampfern in kleiner Fahrt, wie auf der Neptunlinie, sollen sich die Besoldungen zwischen 2700 und 3600 Mark bewegen. Den Leser dürfte es interessieren, wenn ich hinzufüge, daß unsre Hauptwettbewerber, die Engländer, rund 25 Prozent Steuer mehr für ihre Bemannung zahlen als wir (vergl. Hausa 1896, S. 270).

Auf den Segelschiffen ist der Obersteuermann der Ladungsoffizier, er nimmt die Ladung in Empfang, untersucht, soweit es möglich ist, Fässer, Kisten und Emballage, ob alles gut und unversehrt ist, richtet den Raum ein, indem er für Garnier sorgt, läßt die Stauung durch den Untersteuermann nach seiner Anordnung überwachen und stellt schließlich dem Ablader den Empfangschein aus, nach dem der Kapitän dann das Konnossement unterzeichnet. Beim Löschen haftet er dem Kapitän, Reeder und Empfänger für Fehlendes. Wenn sich Beschädigungen der Ladung finden, hat er die amtlichen Besichtigter heranzurufen, die feststellen, ob die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung entstanden ist. Das Reichsgericht hat entschieden, daß der Obersteuermann nur dann für Manko der Ladung haftbar ist, wenn er beim Laden und Löschen nicht anderweitig dienstlich in Anspruch genommen war und nur einen Arbeitergang zu beaufsichtigen hatte. Sobald er also mehrere Luken und mehrere Arbeitergänge zu beaufsichtigen hat, ist er juristisch frei von seiner Haftpflicht. Aber was hilft ihm das! Will er für Manko nicht zahlen, so wird er entlassen, und was ihm ins Zeugnis geschrieben wird, weiß jeder Berufsgenosse.

Auf den Dampfern der größten deutschen Linien ist meistens der zweite Offizier der Ladungsoffizier. Da vielfach in zwei bis vier Luken geladen oder aus ihnen gelöscht wird, vielfach noch dazu auf beiden Seiten, so hat er nicht selten acht bis zehn Arbeitergänge zu beaufsichtigen. Auf den Kolossal dampfern der Gegenwart, die bis zu 12000 bis 15000 Tons Ladung mitnehmen, steigt die Anzahl der Kolonnen noch höher; man bekommt Dampfer zu sehen, die dreißig Ladebäume und Kräne führen, von denen die einen die Ladung beim Laden auf das Deck, die andern in den Raum schaffen. Beim Löschen ist es natürlich umgekehrt. Unter diesen Umständen kann der zweite Offizier natürlich unmöglich weder die Einnahme, noch die Löschung oder Stauung der Ladung im einzelnen überwachen. Es werden ihm dann die jüngern Offiziere, Bootsleute, Steuerer usw. zur Aushilfe beigegeben, aber er ist verantwortlich für das, was sie thun. Schnelligkeit der Expedition ist die Signatur der Gegenwart, deshalb wird das Laden und Löschen Tag und

Nacht fortgesetzt. So kommt es dann gar nicht selten vor, daß dies zwei- oder dreimal vierundzwanzig Stunden ununterbrochen weiter geht. Die Arbeiter wechseln ab, aber das zur Überwachung angestellte Personal, besonders der Ladungs-offizier, ist nicht zweifach vorhanden und muß aushalten; ob er vor Müdigkeit umfällt oder im Stehn einschläft, macht keinen Unterschied, seiner Verantwortlichkeit wird er nicht quitt. In Zwischenhäfen wird oft aus demselben Luf zugleich nach der einen Seite gelöscht und von der andern Seite hinein geladen, von und nach verschiedenen Decken. Die eingenommne Ladung ist fast immer nach verschiedenen Häfen bestimmt, sie muß so verstaut werden, daß sie im Löschhafen bequem zur Hand ist und die andre Ladung nicht erst auf der Suche nach Kisten und Kasten ungerissen werden muß, denn dann giebt es böse Gesichter und am Ende gar Entlassung. Dabei muß endlich noch auf Tiefgang und Stabilität des Schiffes sorgfältig acht gegeben werden, nämlich daß das Schiff wenigstens ungefähr auf ebnem Kiel liegt, weil es sonst schlecht läuft, und daß die schwere Ladung weder zu hoch noch zu tief liegt, weil das Schiff sonst zu rauh oder zu steif ist, oder wissenschaftlich ausgedrückt: die metazentrische Höhe darf weder zu groß noch zu klein werden. Die Doktoren der kranken Seeleute haben sogar schon haarklein bewiesen, daß der Offizier die Berechnung der metazentrischen Höhe seines Schiffes muß ausführen können, und Schiffsbau-techniker haben ihm höchst wertvolle Tabellen zusammengestellt. Das ist prachtwoll, aber woher soll die Zeit genommen werden, da auch ohne dies alle Offiziere aufs äußerste angespannt sind? Wie tief das Schiff beladen werden soll, bestimmt der Reeder, aber der Kapitän muß in kritischen Fällen die Verantwortung dafür übernehmen.

Von den deutschen Schiffervereinen sind schon mehrfach Anläufe gemacht worden, für die deutschen Schiffe ein ähnliches Gesetz über die Tiefadelinie und Deekladung zu bekommen, wie die Engländer es haben, allein die Reedereien fühlen sich unter den jetzigen freien Verhältnissen so wohl wie nur möglich und haben das Gesetz unter dem Einwande noch immer verhindert, daß eine allen gerechten Ansprüchen genügende Tiefadelinie wissenschaftlich und praktisch nicht festzustellen sei. Das mag richtig sein, allein giebt es nicht Gesetze genug, die nicht allen gerechten Ansprüchen genügen und doch segensreich wirken! In England mit seiner Reederei, die größer als die aller andern Staaten zusammen genommen ist, wirkt das Gesetz, kurzweg Plimsollgesetz genannt, ganz befriedigend; es ist auf alle in England ladenden Schiffe, also auch auf die deutschen ausgedehnt, und es kam bisher gar nicht so selten vor, daß ein danach zu tief beladnes deutsches Schiff von den englischen Behörden angehalten wurde und einen Teil seiner Ladung löschen mußte. Das ist für die deutsche Flagge etwas beschämend, aber im Grunde genommen heilsam. Die Hamburg-Amerikalinie läßt das Plimsollmark jetzt an ihre Schiffe anbringen. Als vor kurzem das erste mit diesem versehene Schiff auslief, berichtete die Direktion dies Seiner Majestät dem Kaiser, der umgehend telegraphisch seine hohe Befriedigung darüber aussprach. Hoffentlich ist dies die Einleitung zu einem

deutschen Tief Ladegesetz, dem sich Bestimmungen über das Maximum der Deckladung anschließen. *)

Wenn man endlich mit dem Laden und Löschen fertig geworden ist, geht es sofort in See, denn *time is money*, und der Ladungs-offizier hat am Ende sofort seine Wache auf der Brücke wahrzunehmen. Überkommt ihn bei seiner Müdigkeit gar noch eine Kollision, oder läuft er auf den Strand, dann ist es um ihn geschehn. Weil solche übermüdeten Offiziere geradezu eine Gefahr für das eigne und für andre Schiffe sind, hat sich die Gesetzgebung der Sache angenommen, und der augenblicklich dem Reichstage vorliegende Entwurf einer Seemannsordnung bestimmt in § 33: Dagegen ist denjenigen Schiffsoffizieren, die den Dienst auf Deck versehen, im Hafen eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren.

Auf den Dampfern zweiter Klasse giebt es nur drei Offiziere, die im Hafen gerade so in Anspruch genommen sind wie die auf Dampfern erster Klasse. Die kleinern Dampfer mit einem oder zwei Offizieren treiben kleine oder Küstenfahrt und machen meistens sogenannte Rundtouren. Während einer vielleicht vierzehntägigen Rundtour laufen sie acht bis zwölf Häfen an, in jedem wird gelöscht und geladen, und wenn das letzte Stück erledigt ist, werden die Festmachetaue losgeworfen, es geht in See, und der Offizier hat seine Brückenwache ebenso wahrzunehmen, als wenn er acht Tage Urlaub gehabt hätte. Daß ich höchst neugierig bin, wie die angeführte Stelle der neuen Seemannsordnung wirken wird, wird mir sogar ein binnenländischer Leser nachfühlen.

Da der Ladungs-offizier weder Stückzahl, noch Maß oder Gewicht der eingenommenen Ladung kontrollieren oder kontrollieren lassen kann, lassen gegenwärtig schon manche Reeder die Ladungen am Lande oder in den Leichtern zählen, messen oder wägen, aber andre überlassen dies ganz ruhig den vielgeplagten Offizieren, denn es ist so Gebrauch von alters her. Die Mannschaft erhält die beim Laden oder Löschen zugebrachten Überstunden bezahlt, aber eines Offiziers soll dies nicht würdig sein, er erhält nur seine Heuer, und wenn er noch so viele Überstunden gearbeitet hat. Bei einigen Dampferreedereien erhalten die Offiziere eine Pauschalgratifikation, wenn kein Ladungsmanko vorgekommen ist, bei den weitaus meisten nichts, denn sie haben ja nur ihre Pflicht gethan; ja bei andern mußten sie früher (ob es noch so ist, weiß ich nicht) einen Teil ihrer Heuer stehn lassen, bis die etwaigen Claims für Ladungsmanko abgewickelt waren. Bei einer größern Reederei mußte der Kapitän, der doch während des Ladens und Löschens am Lande übergenug zu thun hat, 20 Mark, der erste Offizier 15 Mark, der zweite 12 Mark und der dritte 10 Mark stehn lassen. Von diesem Gelde wurden die Claims in pleno bezahlt, einerlei, ob dem Einzelnen eine Unaufmerksamkeit oder ein Verschulden nachgewiesen werden konnte oder nicht.

*) Ist inzwischen auf dem diesjährigen Seeberufsgenossenschaftstage zu Mannheim schon teilweise in Erfüllung gegangen.

Der jüngste Offizier muß auf den nicht erstklassigen Dampfern im Hafen den für die Weiterreise nötigen Proviant und die sonstigen Ausrüstungsgegenstände in Empfang nehmen, die Güte und das Gewicht der Gegenstände im Fluge feststellen und dafür den Empfangschein ausstellen. Er hat dann dem Koch den täglichen Proviant zuzuteilen und muß darüber Buch führen. Giebt er mehr aus, als die Reederei vorgeschrieben hat, oder als in der Musterrolle stipuliert ist, dann sind ihm entsprechende Abzüge von seiner Heuer gewiß, besonders da, wo die Reederei ihre Schiffe einem Unternehmer in Kost gegeben hat, damit sie von der Proviantierung entlastet wird, oder weil ein Engros-Unternehmer den Proviant billiger liefern kann als die Reederei. Giebt er weniger, dann protestiert der Koch sofort oder die Mannschaft später. Auf erstklassigen Schiffen verwaltet der Zahlmeister oder Verwalter den Proviant.

Auf den Dampfern der erstklassigen Linien geht die Deckmannschaft auf See in den Tropen drei, sonst im allgemeinen zwei Wachen, d. h. sie ist in drei oder zwei Abteilungen geteilt, die abwechselnd Wache an Deck haben. Für drei Wochen sind häufig zwei zweite Offiziere vorhanden, die mit dem ersten die Wachbefehlshaber sind; für zwei Wochen sind der erste und der zweite Offizier die Befehlshaber und haben sich auf der Brücke aufzuhalten. Sie führen deshalb auch die Bezeichnung „Brückenoffiziere,“ weil sie von der Brücke aus alle Arbeiten und die Navigation leiten. Die jüngern Offiziere dienen ihnen als Adjutanten und Stellvertreter, wenn sie gezwungen sind, auf kurze Zeit die Brücke zu verlassen. Die Art der Steuerleute, wie sie die Grathie hatte, als sie den Schnelldampfer Elbe in den Grund bohrte, ist, Gott sei Dank, auf deutschen Schiffen noch nicht angetroffen worden. Ob das Wetter gut oder schlecht, die Luft klar oder dick von Nebel, Regen oder Schnee ist, ob das Thermometer 20 Grad unter oder 30 Grad über Null zeigt, er wankt nicht vom Platze, denn je schlechter das Wetter ist, desto nötiger ist er da, bis er von seinem Kollegen abgelöst wird, oder bis eine Sturzsee ihn samt der Brücke über Bord segt und die See sein Grab wird.

Bei Nebel, Schnee oder dickem Regen kommt der Kapitän mit auf die Brücke, der Ausguck wird doppelt und dreifach besetzt, die Fahrt des Schiffes wird ermäßigt, und das Nebelhorn oder die Sirene stößt jede Minute ihren sechs Sekunden langen Schrei aus, der in den Ohren gellt und durch Mark und Bein dringt. Aller Augen suchen den Nebel zu durchdringen, das Ohr lauscht gespannt auf Töne des Nebelhorns eines andern Schiffes. Da tönt in das Ohr, das durch die eigne Dampfpfeife schmerzt, von einem Segelschiffe der schwache Ton des Nebelhorns! Wo ist es? Gerade voraus? nein an Steuerbord, nein an Backbord ist es! Der Maschinentelegraph fliegt auf „Stopp die Maschine,“ in einer Sekunde kommt die Antwort, daß das Kommando verstanden ist, nach zehn Sekunden steht die Maschine. Die Dampfpfeife stößt wieder ihren Schrei aus, und das Nebelhorn antwortet sofort schon unheimlich nahe, fast gerade von vorn ertönt es, aber zu sehen ist nichts. „Volle Kraft rückwärts“ lautet das nächste Kommando, das auch sofort ausgeführt

wird. Da ist der Segler gerade voraus nach links segelnd! „Hart rechts“ das Ruder! Der Dampfer mindert seine Fahrt von Sekunde zu Sekunde und gehorcht trotz rückwärts gehender Schraube dem Ruder. Wird er die Fahrt verlieren, ehe er den Segler erreicht, kommen wir hinter ihm herum? Der ganze Dampfer erbebt von der rasend arbeitenden Maschine. Alle an Deck stehn atemlos auf ihren Posten festgebannt, die Sekunden dehnen sich zu Minuten. Da ertönt von vorn der Ruf — er gleicht einem Jubelgesang —: Alles klar! Nicht fünf Meter weit gehn die Schiffe voneinander klar. Gott sei Dank! Nicht selten stoßen die Schiffe zusammen, eins von ihnen oder beide sinken auf den Meeresgrund, und Menschenleben gehn dabei verloren. Wer einmal diesen Unglücksfall mit erlebt hat, vergißt ihn nie wieder. Tritt dickes Wetter ein, so steht ihm die Szene wieder vor dem geistigen Auge, und die jüngern Offiziere sagen dann wohl: Bei dickem Wetter ist er doch recht nervös.

Bei Nebel, Schneefall oder dichtigem Regen muß das Schiff mit mäßiger Geschwindigkeit fahren, sagt das Gesetz. Ja, muß fahren! Aber wo bleibt der von der Reederei auf viele Monate hinaus festgestellte Fahrplan? Er soll und muß eingehalten werden, sonst — also —! Das Gesetz bekommt den Schiffer und den Offizier nur dann zu fassen, wenn ein Unglück geschieht, aber der Reeder hat ihn unter allen Umständen, also vorwärts. Es giebt Gegenden, in denen zeitweilig mehr als die Hälfte der Stunden eines Monats dicke Nebel herrschen, aber wenn gewisse Schiffe diese Gegenden passiren, ist es immer nur etwas neblig. Wenn ein Schiff übergerannt wird, macht das nicht allzuviel. Der Fahrplan wird eingehalten oder gar ein neuer Rekord geschaffen, die Reederei oder deren Versicherer bezahlt, und die Schiffsleitung mag sehen, wie sie sich mit dem Seeamt, mit dem Strafrichter und mit dem eignen Gewissen abfindet.

In dem schriftlich abzufassenden Mietkontrakt zwischen Reeder oder Kapitän und der Schiffsbesatzung, Musterrolle genannt, lautet ein Artikel: „Der Schiffsmann verheuert sich auf dem Schiffe von (Abgangshafen) nach X und weiter,“ sei es, daß eine Fracht von und nach diesen Häfen schon abgeschlossen ist, oder daß das Schiff in Ballast nach dem zweiten Hafen segelt, um dort Fracht zu suchen. Die Mannschaft muß dann mit dem Schiffe nach jedem Hafen, einerlei, in welcher Zone er liegt; ob er gesund ist oder nicht, macht nicht den geringsten Unterschied. Ist ein Hafen durch Cholera, gelbes Fieber, Malaria, Pest oder Ruhr verseucht, und unterliegen die Herkünfte in Deutschland oder irgend einem andern Lande der Quarantäne, hilft nichts, die Mannschaft muß mit, einerlei, ob sie dort ihr Grab findet oder nicht. Nach und von solchen Häfen steigen die Frachten sofort bei dem Ausbruch der Krankheit, und dies ist die Ursache, daß sie von Schiffen trotz der Verseuchung zahlreich aufgesucht werden. Als in Hamburg vor acht Jahren die Cholera wütete, weigerten sich die Mannschaften englischer Schiffe vielfach, dahin zu gehn, und die Richter entschieden, daß sie damit im Rechte seien. Mannschaften deutscher Schiffe

hätten ein solches Urteil nicht erstritten. In der letzten großen Gelbfieber-epidemie zu Santos sind viele Schiffsmannschaften, die gezwungen dahin mitgegangen waren, gestorben, nachgesandte Mannschaften ebenfalls, ja einige Schiffe sind von den Reedern dort sogar aufgegeben worden. Ob die Vorschrift des Entwurfs der neuen Seemannsordnung der Mannschaft etwas nützen wird, steht meines Erachtens sehr dahin. Sie lautet § 69, Absatz 1 Nr. 4: „Ein Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist, gegen dessen Herkunft schon zur Zeit der Anmusterung laut vorher erfolgter amtlicher Bekanntmachung der zuständigen deutschen Behörde wegen Pest-, Cholera- oder Gelbfiebergefahr die gesundheitspolizeiliche Kontrolle angeordnet war, sofern nicht der Schiffsmann sich in Kenntnis des Bestimmungshafens hat annustern lassen.“

In dem Entwurf der neuen Seemannsordnung heißt es in § 79: „Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt, der Schiffsjunge der väterlichen Zucht des Schiffers von Antritt des Dienstes bis dessen Beendigung unterworfen.“ Die Seemannsordnung von 1872 hatte die väterliche Zucht, die bis dahin bestanden hatte, abgeschafft, weil sie zu oft mißbraucht wurde, und verbietet überhaupt jede körperliche Züchtigung als Strafe. Sind denn in den verflossenen achtundzwanzig Jahren die Schiffsjungen so viel schlimmer geworden, daß mit ihnen ohne gesetzliche Prügel nicht mehr auszukommen ist? Daß die Verhezung der Arbeiter die aus diesen Kreisen stammenden Jungen vielfach roh und zügellos gemacht hat, zeigen uns freilich oft genug die Zeitungen und die eigne Erfahrung, denn überall, wo es Madagaskar giebt, sind die halbwüchsigen Herren Jungen die schlimmsten. Jedoch ist diese Sorte, Gott sei Dank, an Bord wenig zu finden, denn sie fürchten durch die dort herrschende Disziplin Einbuße an ihrer Menschenwürde zu erleiden. Wie mag es in Zukunft mit der Wiedereinführung der väterlichen Zucht werden? Ich befürchte nicht besser als früher. Wie wird sie auf den Nachwuchs wirken? Besser situierte Eltern und Vormünder werden sich noch zwei- oder dreimal mehr besinnen als früher, ehe sie ihre fünfzehn bis achtzehn Jahre alten Söhne und Mündel aus Tertia oder Sekunda zur See gehn lassen, wo sie im zwanzigsten Jahrhundert mit gesetzlich erlaubten Prügeln bedacht werden dürfen. Hoffentlich merzt der Reichstag die väterliche Zucht des Schiffers wieder aus, denn der notwendigen Vermehrung unsrer Seeleute ist sie absolut hinderlich.

Im vorstehenden habe ich versucht, den Binnenländern einige Schattenseiten des seemannischen Lebens zu schildern, aber ich will nicht verhehlen, daß es auch Lichtseiten hat, die meines Wissens in der deutschen Litteratur niemand anziehender geschildert hat, als der Kontreadmiral a. D. Werner in seinen Seebildern, die zuerst im Daheim erschienen und später in seinem Buche von der deutschen Flotte gesammelt herausgegeben worden sind. Ich bitte den Leser, auch diese nachzulesen und sich dann ein Urteil zu machen, ob die Bezahlung der Seeleute und ihre soziale und geschäftliche Stellung wirklich so gut sind, wie sie von Flotten- und Schulschiffschwärmern gerade jetzt

in überzeugungsvollem Brustton in die Welt hinausposaunt werden. Ein Beispiel dieser Art giebt Herr S in der Hansa Nummer 17 dieses Jahres, aus der im Eingange dieser Arbeit zwei Absätze entnommen worden sind. Herr S ist jedenfalls kein Seemann, sondern wird vom sichern Lande aus, nämlich vom Kontor oder Bureau aus, vielleicht gelegentlich auf Seereisen als Passagier seine seemännischen Kenntnisse erworben haben. Auf's höchste erstaunt hat mich Herr S bei seiner Anpreisung des Kadettenschulschiffs durch den Hinweis, „daß englische und französische Offiziere längst eine andre praktische Ausbildung wie englische und französische Matrosen genießen.“ Es ist wahr, daß wir von englischen Seeleuten manches gelernt haben, indem unsre jungen Seeleute auf englischen Schiffen gedient und später ihre Erfahrungen auf deutschen Schiffen verwertet haben, aber trotzdem ist der Gewinn für sie selbst — abgesehen von den Sprachkenntnissen — doch recht problematischer Natur. Jeder, der die Verhältnisse kennt, weiß, daß der englische Matrose ein ganz anderer Mensch als der deutsche ist. Sein Schulunterricht und seine Erziehung sind im Durchschnitt viel geringer als die des deutschen, dazu ist er viel roher und unzuverlässiger und unter Umständen brutal und streitsüchtig. Für den deutschen Matrosen ist es bisher ein wahres Glück gewesen, daß nicht selten junge Leute aus bessern Familien das Logis mit ihm geteilt haben; hält man diese daraus fern, dann fehlt für die andern Sauerteig und Salz zum Brotbacken, und die Gesamtheit unsrer Seeleute muß in jeder Hinsicht Einbuße an ihren guten Eigenschaften erleiden. Freuen wir uns nicht jedesmal, wenn in den Zeitungen unsre Seeleute vor denen andrer Nationen ihres gesitteten Betragens wegen gelobt werden? Wie wird es damit werden, wenn ihnen die guten Beispiele der Söhne aus bessern Familien fehlen, indem man diese durch die Kajütenfenster ins Schiff spazieren läßt und zweierlei Schiffs-offiziere schafft, von denen diese Art von dem Denken und dem Fühlen, von den Freuden und den Leiden des Matrosen keine Ahnung hat? Und wie wird es bei diesen feinen Herrchen mit der Disziplin bestellt sein? Ich habe oben gesagt: Die jungen Leute der Küstenbevölkerung gehn in der Hoffnung zur See, daß sie es später zum Kapitän oder doch zum Steuermann bringen. Durch Kadettenschulschiffe nimmt man ihnen diese Hoffnung, und durch Einstellung von zehn Kadetten hält man dreißig andre Jungen von der Seefahrt fern. Ob der Herr S seine Jungen, wenn er welche hat, wohl zur See gehn läßt? Ja Bauer, das ist ganz was andres!

Wie es auf See zwischendurch im neuen Jahrhundert noch hergeht, mögen zwei Zitate aus der Hansa Nr. 18 dieses Jahres illustrieren: 1. Die jüngst vor dem Hamburger Seeamt abgehaltne Verhandlung über die Kollision des deutschen Fischerkutters H F Nr. 194 Schwalbe Zinkenwärder mit dem holländischen Fischdampfer Holland I führt uns Zustände vor Augen, wie sie für die Wikingerzeit oder unter der schwarzen Flagge der Korsaren nicht zutreffender geschildert werden können. Das deutsche Fahrzeug fischt am hellen Tage bei klarem, schönem Wetter unter Norderney. Dann kommt ein Dampfer,

läuft den Fischer an, läßt einen Mann des genannten Fahrzeugs durchprügeln und geht wieder von dannen. Maschinenmanöver werden bei der ganzen Zeremonie nicht gemacht. Von der Dampferbesatzung sah man vor der Kollision nur einen Hut, der sich hinter dem Schutzkleid der Kommandobrücke hin und her bewegte. Nach der Kollision erschienen mehrere Wesen an der Reeling. Weil die Befürchtung vorlag, das angerannte Fahrzeug könnte unter den Füßen wegsinken, kletterte die aus drei Mann bestehende Besatzung schnell auf den Dampfer über, in der begreiflichen Voraussetzung, dort menschliche, mitfühlende Geschöpfe zu finden. Diese Annahme hat sich nicht bestätigt, denn statt die Flüchtigen, die durch die unentschuld bare Unaufmerksamkeit des Dampferführers schiffbrüchig geworden waren, wenn auch nicht freundlich, so doch wenigstens bemitleidend zu empfangen, schlug ihnen ein besonders verwildertes Geschöpf mit einer Kohlschaufel auf Kopf und Hände. Nach diesem Empfang blieb den Unglücklichen nichts andres übrig, als wieder auf ihr beschädigtes Fahrzeug zurückzukehren. Der Dampfer ging dann weiter. Glücklicherweise war der Kutter dicht geblieben und konnte mit Hilfe anderer Fahrzeuge nach Kuxhaven gebracht werden.

2. Ein würdiges Seitenstück zu dem Untergang des englischen Dampfers Scotsman bei Belle Isle ist der jüngst geschehne Verlust des ebenfalls englischen Dampfers Mexican an der südafrikanischen Küste. Dort wie hier eine vollständig demoralisierte Mannschaft. Unbegrenztes Verlangen nach Alkohol und auffallend unentwickeltes Unterscheidungsvermögen über Mein und Dein sind die hauptsächlichsten Merkmale. Anstatt die Passagiere zu retten, taumeln einzelne Leute total betrunken zwischen schreienden Frauen und Kindern umher, andre arbeiten mit Hammer und Brecheisen an Passagierkoffern, wieder andre verwerten erlernte Boxerkünste am Körper ihrer Spießgesellen, während der Rest mit einigen energischen Passagieren um den Besitz eines Bootes kämpft. Ob die Befehlenden in diesem Schauspiel mitgewirkt haben oder gar die Regie in Händen hatten, ist nicht bekannt. Nur so viel steht fest, daß ein an Bord des Winkfield (eines Dampfers in der Nähe, dessen Besatzung schließlich das Rettungswerk ausführte) anwesender Armeecoffizier mit dem Säbel in der Hand bemüht war, unter den schiffbrüchigen Trunkenbolden und Raufbolden Ordnung herzustellen. Die englische Presse, die sich mit der unliebsamen Affaire beschäftigt hat, glaubt, es werde sich bei der Untersuchung herausstellen, daß die Besatzung des Mexican zumeist aus Ausländern bestanden habe.

