Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter

Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart

Erster Band

Von Emil Fitger



Mit einer Vorbemerkung von Ernst Francke



Duncker & Humblot reprints

Die

wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt

von der Witte des 19. Iahrhunderts bis auf die Gegenwart.

Von

G. Fitger.

Mit einer Vorbemerkung von Professor Dr. E. Frande.



Leipzig, Verlag von Dunder & Humblot. 1902.

Alle Rechte borbehalten.

Vorbemerfung

zu der Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Die deutsche Seeschiffahrt hat in den letzten Jahrzehnten eine Ent= widlung bon außerordentlicher Bedeutung durchgemacht. Die Umwälzung im Bertehr und die Fortichritte im Schiffsbau haben bazu ebenfo beigetragen wie die Konzentration des Betriebes und die Anhäufung von Kapitalien in der Reederei. Das Dampfichiff hat das Segelschiff zurückgebrängt, an Stelle des Holzes als Baumaterial find Eifen und Stahl getreten, die Zahl der Schiffe ist gesunken, ihre Größe aber, Tragfähigkeit und Schnelligfeit enorm gewachsen, demgemäß auch die Bahl der Reisen, die Länge der durchmeffenen Strecken, die Bahl der beforderten Paffagiere und die Maffen der Frachtguter. Bon dem Binnenmeere der Oftsee ift der Schwerpunkt nach ber Nordfee, bem Bugang jum Weltverkehr, verlegt. Sier liegen Samburg und Bremen, in benen gwar nur ein Drittel unferer Seeschiffe, aber vier Fünftel des gesamten Tonnengehalts unserer Sandelsflotte beheimatet find. Und jeder diefer beiden Safen hat durch große Attiengesellschaften unter genialer Leitung Flotten geschaffen, die in jeder hinficht den ersten Rang unter allen handelsmarinen der Welt einnehmen.

Für den Socialpolitiker mußte sich angesichts dieser Entwicklung, bei dem Mangel an wissenschaftlichen Arbeiten auf diesem Gebiet die Frage auswersen: Wie haben diese Beränderungen auf die Zusammenssehung, die Lebensbedingungen, die Arbeitsverhältnisse der Schiffsbesahung gewirkt? Wie sind ihre Rechtsverhältnisse geordnet? Wie ist gegenswärtig ihre gesamte Lage? Der Antwort hieraus ist die wissenschaftliche Untersuchung gewidmet, die der Berein für Socialpolitik in seiner Ausschußsihung vom 6. Januar 1901 zu Berlin auf Antrag von Otto Wittelshöserswien anzustellen beschlossen hat. Zur Borsbereitung dieser Enquete wurde ein Unterausschuß gewählt, in den eintraten: Chesredakteur Fitger=Bremen, Dr. France=Berlin, Dr. Heckschus durch

IV Borwort.

ben Tod entrissen Wittelshöser), Dr. Sombart Breslau, Dr. Toen = nies Mittona (jett Cutin); mit der Leitung der Arbeiten wurde der Unterzeichnete betraut. Dieser Unterausschuß trat am 24. März 1901 in Hamburg zu einer Situng zusammen, der auch der Borsitzende des Vereins für Socialpolitik, Dr. Schmoller Berlin, beiwohnte. Der hier entworsene Arbeitsplan fand dann die Genehmigung des Hauptausschusse in der bei der Generalversammlung des Vereins am 22. Sept. 1901 in München abgehaltenen Situng; einige Ünderungen wurden dann noch in einer Ausschußstung vom 22. Dezember 1901 in Berlin beschlossen. Das Programm der Untersuchung ift nunmehr folgendes:

Als allgemeine Ginleitung follen der "Enquete über die Lage ber in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter" drei Abh andlungen vorausgeschickt werden, von denen die eine die wirtschaftliche und technische Entwicklung ber Seeschiffahrt von ber Mitte des vorigen Jahrhunderts bis auf die Gegenwart (Chefredakteur Fitger=Bremen), die zweite die historisch=rechtliche Gestaltung des Arbeitsverhältnisses bis zum Jahr 1860, bis zur Ginführung bes deutschen Sandelsgesethuchs (Dr. Bappenheim = Riel) und die dritte die Darstellung der gegenwärtigen Rechts= ordnung des Arbeitsvertrages (Dr. Frande=Berlin) schildern wird. Für die Untersuchung felbst ift das deutsche Gebiet in einzelne Abteilungen geschieden worden, die von Weften nach Often find: 1. Emshafen (Navigationslehrer Spillmann=Papenburg); 2. Bremen und andere Weferhafen (Dr. Böhmert, Direktor bes Statift. Amts in Bremen); 3. Samburg und Nachbarhafen (Dr. Sedicher- Samburg); 4. Oftfeehäfen in Schleswig-Holstein mit Lübeck (Dr. Toennies-Eutin); 5. medlenburgische Bafen (Synditus Dr. Rasmus-Roftod); 6. Stettin und Nachbarhäfen (Syndikus Dr. Meister=Stettin); 7. West= und oftpreuß. Bafen (Referent noch nicht bestimmt). Außerdem hoffen wir durch die freundliche Bermittlung des Deutschen Seefischereibereins eine Arbeit über die Berhältniffe der in der Seefischerei thatigen Arbeiter zu bekommen. Um jedoch für die Beurteilung der Lage der deutschen Seeleute den richtigen Makstab zu erhalten, follen auch die Verhältniffe in den Sauptschiffahrtsländern des Auslandes berückfichtigt werden. Für Großbritannien hat fich herr henry W. Macrosty London, für Frankreich Berr Leon de Seilhac vom Musée Social in Paris, für Norwegen die Herren R. Angg und A. Th. Riaer, Sefretare vom Statistischen Centralbureau in Christiania, bereit erklärt; für die Bereinigten Staaten von Amerika find die Berhandlungen noch nicht abgeschloffen. Endlich wird für Öfterreich, vielleicht auch mit Borwort. V

Hinzunahme Ungarns, auf Anregung Dr. v. Dorn's=Wien, eine eigene größere Abhandlung geliesert werden, bei der namentlich verschiedene herren der Seebehörde in Triest thätig sind.

Um eine einheitliche Ordnung der Untersuchung und eine gewisse übereinstimmung — schon wegen der Vergleichbarkeit der einzelnen Arbeiten — zu ermöglichen, wurde den Herren Mitarbeitern auf Wunsch des Unterausschusses ein Fragebogen übergeben, für dessen Absasslung wir Herrn Dr. Toennies zu großem Danke verpflichtet sind. Diese Ansleitung giebt einen erschöpfenden Einblick in die Art, wie die Enquete geplant ist, und möge darum nachstehend im Wortlaut solgen:

A. Es ift zunächst eine Nachricht über den Stand und die neuere Entswicklung der Seeschiffahrt in den einzelnen häfen erwünscht; es wird also um Daten sich handeln, betreffend a) Zahl und Art der Reedereien (Einzels, Gesellsschafts.), Altienkapital — Segelschiffahrt und Dampsschiffahrt; Arten der Fahrt — Größe und Ausrüstung der Schiffe — technische Neuerungen; b) Rentabilität der Reedereien — möglichst nach 10 jährigem Durchschnitt — mit Berücksichtigung der Ubschreibungsmethoden. — Hieran werden folgende Fragen in betreff der seesmännischen Arbeiter sich anknüpsen:

Wie groß ift bie Zahl (genaue ober annähernde) ber in ben Jahren 1901 und 1902 im hafen X ans bezw. abgemusterten

- 1. Matrofen (einschl. Leichtmatrofen und Jungen),
- 2. Beizer,
- 3. Rohlenzieher ("Trimmer"),
- 4. Stewards und anderes Bedienungsperfonal,
- 5. Schiffsköche und anderes Rüchenpersonal,
- 6. andere Personen im Range ber Gemeinen (Arbeiter)?

Besonders sind immer (für Dampsschiffe) die beiden großen Hauptgruppen ins Auge zu faffen: 1. Decks, 2. Maschinenpersonal.

B. Welche Heuern resp. Gagen wurden diesen Kategorien bewilligt? — Welche Unterschiede waren dabei bemerkbar? nach a) großer Fahrt, b) kleiner Fahrt, c) Küstensahrt, d) Seefischerei? — Welche Unterschiede zwischen Segel: und Dampsschiffen, Schnelldampfern, Fracht: und Postdampfern? — Wie verteilen sich die Ansmusterungen der Zahl nach auf die Arten der Fahrt und auf die Arten der Schiffe?

Bestehen Unterschiebe in Bezug auf die Heuersätze zwischen den einzelnen Reedereien? Zwischen großen Aktiengesellschaften und kleinen Reedereien? Finden Bereindarungen zwischen Reedereien in Bezug auf Lohnhöhe statt? — Werden irgendwo Kleider (Unisormen) geliesert? Wo es geschieht, werden diese auf die Heuersätze angerechnet? — Bestehen Unterschiede in der Heuer, je nachdem der betr. Dienst im ersten, zweiten oder einem späteren Jahre geleistet wird? Besteht im allgemeinen Überangebot oder Mangel an Arbeitskräften? besonders an geschulten? wirkt die allgemeine Lage der Industrie und des Arbeitskmarktes daraus? wird die Tüchtigkeit nur nach der "Fahrzeit" bemessen, oder welche anderen Kriterien gelten dassür? Werden unde sahrene Leichtmatrosen? Heizer? Kohlenzieher? Stewards? oder anderes Personal angemustert? zu welchen Heuersätzen? — Welche Bergütungen (Arbeitslöhne in Geld) werden außer und neben den Heuern gegeben? Wird Bergungslohn bes

VI Borwort.

williat? finden Anheuerungen mit Selbftbeföftigung ftatt? wie hoch wird biefe bann gerechnet? wie hoch wird fonft ber Geldwert ber Roft an Bord geschätt? - Befteht für bie Dauer bes Aufenthalts in Bafen fog. Lanbaage? von welchem Tage an gilt biefe? - Ober mird Stundenlohn für Arbeit im Safen gezahlt? Wie hoch ift bieser Stundenlohn? für die einzelnen Kategorien? — welcher Stundenlohn für Sonntagsarbeit? für Nachtarbeit? - Die ftellt fich bas Sahreseinkommen (annähernd) für die einzelnen Rategorien von Seeleuten, bei billiger Berechnung ber Roft (freies Logis an Bord kommt nur für Unverheiratete in Betracht und kann allgemein außer Ansat bleiben)? - Findet regelmäßig Abmufterung ber gesamten Mannschaft oder einzelner Teile (Ded- oder Maschinenpersonal) im Seimatshafen ftatt? ober in welchem Berhaltniffe? - Findet freie Beforderung nach den Schiffen ftatt, auch wenn diefelben g. B. im Strom liegen? — Bas gilt insbefondere über Lohnverhältniffe auf Fischereifahrzeugen und Seefchleppern? auf Bergnügungsbampfern? - Findet der Seemann in der Regel mahrend bes gangen Jahres Beschäftigung? wie weit wirkt fein eigener Wille ober wirken die Arbeitsverhaltniffe auf die Dauer feiner Richtbeschäftigung (bes Aufenthalts im Beimathafen oder fonft an Land)? geht die Tendens auf kontinuierliche oder biskontinuierliche Beschäftigung? - Sind Tarifverträge geschloffen? werden diese gehalten, und wie haben sie sich bewährt?

C. Welche Arbeitszeit ift Regel a) auf ber See ("Wachensuftem"), b) an Land? Wird für Überftun ben bezahlt? wie viel? Überftunden auf See? im Hafen? — Beftehen in dieser hinsicht Unterschiede - nach Fahrt - Arten der Schiffe -Reebereien u. f. w. (wie oben)? Welche Art der Berechnung und Ausgahlung bes Überstundenlohnes ift üblich? welche Unterschiede bestehen in dieser Beziehung? — Was wird unter "bringender bezw. Not-Arbeit" verftanden? auf See? im Safen? was ist "bringende Sonntagsarbeit"? - Wie ift im allgemeinen ber Bachdienst geregelt? Findet ein Unterschied ftatt zwischen ber Ginteilung bes Tages von 24 Stunden in Bachen für Zwede ber Nournalführung und bem mirklichen praktischen Wachdienst? Welche Unterschiede nach Fahrt? nach Art ber Schiffe? nach Reedereien? — Belde ununterbrochenen Ruhepausen find festgesett? werden diese eingehalten? Welche Zeiten werben für Mahlzeiten angesett? Wird Wache um Bache gegangen? wird bei schlechtem Better erlaubt, unter Ded zu gehen? Finden in Safen, besonders in auswärtigen, Nacht machen ftatt? Befreit die Nachtwache von der Arbeit am Tage? Wird Wachegehen als Überstunden gerechnet? (Bei diesen Fragen sind auch die Offiziere zu berücksichtigen, die in erster Linie als Wach= habende in Betracht fommen.) Wird das Wachspftem durch "Tagelöhnerei" durch= brochen? Hat dies Überanstrengung zur Folge? Gefahren für Schiff und Ladung? - Findet Entschädigung für Mehrarbeit bei Berringerung der Besatung durch Defertion ober Erkrankung ftatt? Wird die Mannschaft auch jum Stauen und Löschen angestellt? zum Berholen und Bertäuen? — Was gilt insbesondere über Arbeitszeit auf Fischereifahrzeugen und Seeschleppern? auf Bergnügungsbampfern?

D. Auf welche Art geschieht die Anheuerung? Haben die Heuerbase zusgleich Gastwirtschaft? gewähren sie den Seeseuten Logis? suchen sie die Seeseute in deren Logis aus? Ist der Kapitän oder sein Bertreter bei der Ans und Absmusterung zugegen? — Welche Heuergebühren werden bezahlt? Besteht eine Taxe? wird diese eingehalten? Wird Vorschuß gegeben? in welcher Höhe? in bar? oder in Form einer vom Heuerbas ausgestellten Rote? Werden Naturalien — Auss

Borwort. VII

ruftungsgegenstände? andere Waren? in Vorschuß gegeben? Wird die Vorschußnote in Geschäften an Zahlungs-Statt angenommen? welche Preiserhöhungen finden dabei statt?

Besteht ein allgemeines Heuerbureau? seit wann? ober (und?) besondere Heuerbureaus einzelner Reedereien? welcher? seit wann? — Wie ist die Art der Berwaltung? giebt es eine Beschwerde-Kommission? In welchem Berhältnisse tragen die Heuergebühren zur Unterhaltung des Bureaus bei? Welche Unterschiede sind in der Art der Anheuerung seit Bestehen des oder der Heuerbureaus hervorgetreten? Findet auch Anheuerung durch Umsrage direkt auf den Schiffen statt? — Unterhalten die Heuerbase oder Bureaus sogen. Runner? empfangen diese Extragebühren resp. Trinkgelder? — Findet Anheuern in Wirtschaften statt?

Auf welche Zeit geschieht die Anheuerung? welche Kündigungefriften bestehen? Sind Heuerbase jugleich Schlafbase? Ift dies polizeilich erlaubt? Dber in welchen Begiehungen fteben fie zu ben Schlafbafen? welche Begiehungen haben Beuer= refp. Schlafbafe ju anderen Schankwirten, fowie Bandlern (mit Augruftungsgegenftänden 2c.)? Machen Schlafbase und händler feste Diskontabzuge auf die Borschuknoten? oder in welcher Form suchen fie sich schablos zu halten resp. besonderen Gewinn zu erzielen? — Sind Beuerbase Inhaber ober Mitinhaber (offene ober ftille Gefellichafter) von Geschäften mit Ausruftungsgegenständen? - Ziehen die Beuerbase unbefahrene Leute vor? Suchen fie auf häufigen Bechsel ber Schiffsbesatung um ihres Borteiles willen hinzuwirken? Kommt es 3. B. vor. daß sie fremde Seeleute zur Desertion veranlassen? — Sind einzelne Heuerbase besonders für einzelne Reedereien thätig? in welchem Berhältniffe ftehen fie zu diefen? Tragen die Reedereien einen Teil ber Beuergebühren (g. B. bei zweiten Reisen)? Werden Beuern ober Überstundenlöhne durch die Heuerbase resp. Heuerbureaus ausbezahlt? Wie wirken Borschüffe auf Gagen? — Nehmen bie Heuerbase auch Unteroffiziere und Offiziere an? bestehen dabei besondere Bedingungen?

Läßt sich von seiten der Heuer- resp. Schlafbase eine besondere Behandlung der Leute, die bei ihnen verschuldet sind, beobachten und feststellen? — In welchem persönlichen Aufe stehen sonst die Heuer- und Schlafbase? ist dieser Auf für besgründet zu halten?

Wird bei Annahme von Heizern barauf gesehen, ob diese früher als Trimmer gesahren haben? — Wird sonst auf frühere Berufsthätigkeit Rücksicht genommen?

E. Was läßt sich über die Beschaffenheit der Kost an Bord der Schiffe seststeuen? wiederum mit obigen Unterscheidungen? Besteht eine Speisetaze? Wird diese eingehalten? überschritten? Wird mehr als eine warme Mahlzeit verabreicht? Wird die Zubereitung kontrolliert? geschieht eine Prüsung durch den Kapitän? Wird gegen etwaiges Berderben des Proviants Borsorge getrossen? für Ersat des frischen Wassers? Findet Anpassung der Kost an wärmeres Klima statt? Erhält der Kapitän ein Fizum zur Bestreitung der Verpsegung? Wie hoch wird der Aufwand für Besöstigung gerechnet pro Mann und Tag? Haben die Leute Unspruch auf Bier, Wein, Branntwein? Erhälten sie dei Verzicht darauf den Geldwert ihrer Ration entschädigt? Haben die Kapitäne Gelegenheit, an der Besöstigung zu sparen? Können Proviantmeister und Köche in dieser Beziehung den Leuten ihr Recht verstürzen? — Wird für Entbehrung insolge von Knappwerden des Proviants Verzätung gewährt?

VIII Vorwort.

- F. Was läßt sich über Beschaffenheit der "Volks-Logis" bezw. Schlafräume für die Mannschaft ausmachen? wiederum mit den obigen Unterscheidungen? Wie viel Kubiksuß Lustraum kommen auf den Mann? Sind hier Unterschiede in Bezug auf Deck- oder Maschinenpersonal? Wie ist für Reinlichkeit der Schlafräume gesorgt? für Desinsektion? für frischen Anstrich? Sind besondere Leute für Reinigung der Logis u. s. w. vorhanden? besondere Räume für Ablegen der schmuzigen Kleider? besondert Waschinene? ausreichende Baderäume? Klosetts? wie beschaffen? gehörig abgesondert? Ist für Bekanntmachung der Unsallverhütungsvorschriften gesorgt? ebenso für Bekanntschaft mit der Musterrolle? Werden Logis gelegentlich als Krankenstuden benutzt? dienen sie zum Durchgange nach anderen Räumen? besinden sie sich im Zwischendeck oder im Maschinenraum? in der Rähe der Heizdar? Haben sie Tageslicht? gehörige Bentilation? Beleuchtung? sind sie heizdar? Besinden sich in der Rähe Farbenspinde? Lampenkammern oder Betroleumtanks? Ist Zwischenraum zwischen den Kojen? sind diese in Etagen übereinander? in mehr als zwei Etagen?
- G. In welcher Beife ift für gehörige Rrankenpflege an Bord geforgt? Kindet ärztliche Behandlung ftatt? an Bord? im hafen? find Medikamente an Bord? in gutem Buftande? Werden bie Kranken, wenn nötig, an Land einem hofpital übergeben? Suchen fich bie Reebereien, bezw. die Kapitane als beren Bertreter, ber Koftenpflicht für Berpflegung und Beilung ber Rranten zu entziehen? wirfen fie auf Beitritt ju freien Silfstaffen? Sind Ralle von Storbut-Erkrankungen neuerbings bekannt geworben? andere auffallende Krankheiten, die auf unzureichende ober ichlechte Berpflegung ichließen laffen? Rommt es vor, daß auf Schiffen, die einen Argt an Bord haben, der fich frant Melbende gunächft an einen Borgefetten, 3. B. ben Maschinisten, gewiesen wird, bem bie vorläufige Entscheidung obliegt, ob Simulation anzunehmen fei? Sind Borkehrungen gegen Infektionen getroffen? Kindet eine besondere Behandlung der Geschlechtstranken ftatt? — Belche Krankheiten kommen als Tobesursachen seemännischer Arbeiter in auffallender Beise por? Ift die Sterblichkeit hoch in Anbetracht bes burchschnittlichen Lebensalters? macht fich in Bezug barauf bie Serkunft ber Mannichaft, frubere Beruffart, Borleben bemerklich? oder die Art und Intensität der Schiffsarbeit? — Wie steht es mit ber Sicherung und bem Rettungsmesen? Werden Boots-Manover gemacht? nach welcher Regel? find Boote in genügender Anzahl und mit genügender Ausruftung vorhanden? Rettungsgurtel und Korkwesten in gutem Zustande?

H. Wie sind die Rechtsverhältnisse des Schiffsmanns beschaffen? Inwiesern wirken diese auf die früher benannten Gegenstände ein? In welchen Beziehungen hat sich die Unzulänglichkeit der geltenden Seemannsordnung herauszestellt? (Eventuell, wenn inzwischen eine neue Seemannsordnung gesetliche Gültigkeit erhalten hat, wie bewährt sich diese? inwiesern hat sie auf Beränderungen des Gesamtzustandes gewirkt?) Wie geschieht die Disciplinarbestrasung? Was läßt sich über willkürliche Mißhandlungen der Leute durch ihre Vorgesetzen seksstellen? Mit welchen Instrumenten werden körperliche Züchtigungen vollzogen? Wie sind die Seemannsämter beschaffen? Wie ist das Versahren bei diesen?
— Ist ein "Wasserschaft vohr anders benannter Einzelrichter erste Instanz? ist eine Berusungsinstanz vorhanden? Ist das Versahren landesgesetzlich geregelt? Welcher Art und in welcher Höhe sind Strasen in den letzen Jahren verhängt worden?

Borwort. IX

I. Bestehen Bohlfahrtseinrichtungen, und wie bewähren sich biese? Versicherungen gegen Krankheit? Welche Besonderheiten haben sich bei Anwendung der Unsale, der Invaliden= und Altersversicherung herausgestellt? Bestehen Essekten- versicherungen? andere Hilfstassen? Wird von der Reederei Entschädigung für verslorene Essektl? auch den Erben des Schiffsmanns? Giebt es Pensionsberechtigungen? wird die Pension unter Umständen entzogen? Fürsorge für Witwen und Baisen? Welche eigenen Seemannskassen haben die Reedereien? Besteht ein Beitrittszwang?

K. Was läßt sich über die sittlichen Zustände der Schiffsleute ermitteln? über Böllerei bezw. Trunksucht? geschlechtliche Ausschweifungen? allgemeinen Leichtssinn in Geldverwendung an Land? wie wirken darauf die Umstände des Heuers und Schlasdwesens? Wie wirkt die Seemanns-Mission? Wie stellen sich die Reeder zu dieser? wie die Kapitäne und Offiziere? das übrige Personal? Wie ist das Berhältnis zum Seemanns-Verbande? wie wirkt dieser in sittlicher Hinsicht? (siehe unter N.).

Ift für Lektüre an Bord irgendwie gesorgt? für andere Unterhaltungen? Befteht irgendwelche Geselligkeit, die Offiziere und Mannschaften verbindet? Wie ist der Umgangston durchweg? von seiten der Borgesekten? zwischen den Leuten selber? herrscht ein "Klassengeist" auch zwischen den einzelnen Kategorien der Mannschaft? zum Nachteil der Feuerseute? — Macht das Klassenbewußtsein, das die Lohnarbeiter verbindet, und folglich der Klassengegensat zum Unternehmertum, Fortschritte auf Kosten des bisherigen seemännischen Standesbewußtseins und Corpsgeistes? Beginnt ein Bewußtsein gemeinsamer Interessen auch nach oben, d. h. auf Offiziere und Maschinisten, sich auszudehnen? Wie verhalten sich die Kapitäne dazu, und wie ist, beim heutigen Großbetriebe, deren und der übrigen Beamten Stellung zum Reeder bezw. zum Reedereikapital?

Wie ist das häusliche Leben verheirateter Schiffsleute beschaffen, der Matrosen? der Feuerleute? anderer Schiffsarbeiter? Erwerben die Frauen mit? in oder außer dem Hause? die Kinder? in oder außer dem Hause? Wie sind die Wohnungen beschsten? wie hohe Wohnungsmieten werden bezahlt? von den einzzelnen Chargen?

L. Was läßt sich im übrigen über die personlichen Berhältnisse ber in Seefchiffahrt beschäftigten Arbeiter ermitteln? Bie weit rekrutieren fich biefe aus ber heimischen Ruftenbevölkerung? wie weit aus bem Binnenlande? aus bem Auslande? Die weit unterscheibet fich in biesen hinfichten bie eigentliche feemannische Besatung von bem Maschinenpersonal, ben Stewards, Röchen und andern Arbeitern? Wie weit gehen diese aus andern Berufen hervor? Was weiß man über beren Borleben? Wie verhalten sich die einzelnen Kategorien zur Kriegs= marine? Die lange harren fie in der Sandelsmarine aus? Belden andern Berufen wenden fie fich zu? Wie weit findet noch der ehemals normale Entwicklungs= gang vom Matrofen jum Steuermann und Kapitan ftatt? wie weit nur jum "Offizier" als bauernder Lebensftellung? Birkt bie Qualität als Reserveoffizier der Kriegsmarine auf die Beförderung? — Bas läßt fich in betreff der Defertionen feftstellen? beren Ursachen? mirten barauf bie boberen Löhne, bie in fremben Safen gezahlt merben? Saben fie gur Folge, bag bie Arbeitslaft ber Burudbleibenben fich vermehrt? Werben fog. Übergeher in fremden Bafen angenommen? Berben farbige Beizer eingestellt? Rulis? wie wird dies gerechtfertigt? mas ift von ben X Vorwort.

angegebenen Gründen zu halten? — Wie weit hat sich eine Art von Beruf des unteren Maschinenpersonals (Feuerleute) ausgebildet? Was läßt sich über Ursachen der Selbstmorde des Schiffsvolkes, insbesondere der Heizer und Trimmer, sestesstellen? Welche Behauptungen bezw. gerichtliche Entscheidungen stehen in dieser Hinsch einander gegenüber? Wie darf man über deren Wahrscheinlichkeit urteilen? — Bringt gerade die Desertion die Seeleute in Abhängigkeit von Heuerbasen und Schlasbasen? in auswärtigen Häfen? so daß sie von diesen Vorschüsse erhalten und von den "Geschäftsfreunden" der Heuers und Schlasbase im Ankunstshasen gleich in Empfang genommen werden, wobei auf die Gage Beschlag gelegt wird, so daß sie sofort in neue Abhängigkeit geraten? In welchem Zusammenhange steht dies mit der Strase für Desertion im Heimatlande?

M. Belde Beränderungen haben in allen biefen ober in den michtigften Beziehungen a) im Laufe best letten Menschenalters, b) besonders im Laufe bes letten Decenniums ober Quinquenniums fich zugetragen? Wie hat die Berdrängung ber Segelichiffahrt burch Dampfichiffahrt im allgemeinen, ber Erfat hölzerner burch eiserne Schiffe, wie die Ausbildung ber Maschinentechnik, die Bergrößerung ber Dampfichiffe auf die Befatung gewirkt? wie auf bas Berhaltnis ber einzelnen Chargen zu einander, auf die Disciplin, auf die Berufsfreudigkeit? auf bas Berhältnis bes feemannischen Berufes gur ungelernten Arbeit? ju landwirtschaftlicher ober anderer Berufsthätigkeit, die etwa bisher (ober noch) mit bem Berufe bes Seemanns fich vereinigen ließ? wie auf die Arbeitslaft und Arbeitsdauer? u. f. w. hat in diefer hinficht, g. B. auch für bas Domigil ber Seeleute, ber Übergang pom Saisonbetrieb ber Segler jum kontinuierlichen ber Dampfer bebeutenbe Beränderungen hervorgerufen? Haben Lohnbewegungen und Ausstände darauf gewirkt? welche? Die weit haben die neuen Berhältniffe ber Dampfichiffahrt auf die Segelichiffahrt jurudgewirft? in welchem Sinne? Wie weit haben auch Segeliciffe maschinelle Ginrichtungen getroffen? Die verhalt man sich ju alten und feeuntuchtigen Schiffen? Sind Falle von Uberftauung bekannt geworben ober fonstatierbar? Wie benkt man über die Tiefladelinie und deren gesetliche Bestimmung? Giebt es Schiffsjungen=Schulschiffe? Erfüllen sie ihren Zweck? nach Meinung ber Kapitane und Offiziere? ber Leute felber? Wird bie Ausbilbung bes Deckversonals auf Segelschiffen noch für notwendig gehalten? Kann die Arbeit der Matrosen auf Dampsschiffen durch ungelernte Arbeiter gethan werden? Nähert fich ber Dienst der unteren Offiziere (z. B. dritten Steuerleute) dem Dienst ber Matrosen? derjenige der Maschinisten = Affistenten dem der Feuerleute? Läßt sich überhaupt beobachten, daß gelernte durch ungelernte Arbeit verdrängt wird? speciell in ber Maschinenarbeit? aus welchen Ursachen? Ift Mangel an tüchtigen gelernten Seeleuten vorhanden? - Die verhalt fich bie Starke ber Bemannung jur Größe, Bauart (eiferne oder holzschiffe), Technik bes Betriebes? Wieviel Reg .= Tons kommen auf ben Mann? welche Beränderung läßt sich in dieser hinsicht beobachten? Sind Berfuche mit Ölfeuerung gemacht worben? Belche Birfungen hat beren Ginführung auf die Arbeitsverhältniffe?

N. Besteht eine "Organisation" von Seeleuten in den häfen? seit wann? wie stark? Ist sie dem "Seemanns-Verband in Deutschland" angegliedert? Wie hat sie sich entwickelt? Fluktuiert die Mitgliedschaft stark? Wer sind die Führer? wie verhalten sie sich zur politischen Arbeiterbewegung? Wird die Zeitschrift "Der Seemann" gehalten? auch außerhalb des Vereins gelesen? Wie verhalten sich die

Borwort. XI

Reeber zu ber Organisation? wie die Kapitäne und Offiziere? die Maschinisten? wie die außerhalb stehenden (nicht organisierten) Arbeiter? Welche Wirkungen und Ersolge hat die Organisation gehabt? Welche allgemeinen und lokalen Beschwerden, Wünsche und Forderungen werden geltend gemacht? Lassen sich die im "Seemann" vom Hasen X aus gegebenen Berichte über Zustände an Bord und an Land kontrollieren? verisszieren? Was ist aus Gerichtsverhandlungen zu deren Bestätigung oder Widerlegung bekannt geworden? Wie verhält sich der Verband (oder sonstige Bereine) zur Frage des Streikes? Wie zum Gewerkschaftskartell? Welche Streiks von Seeleuten und Schissarbeitern haben in den letzten fünf Jahren stattgefunden? wie verliesen diese? welchen Ersolg hatten sie? Fand Unterstützung von auswärts her statt? vom Auslande? Wie stellten sich die Schissoffiziere dazu? wie die Reeder? wie die öffentliche Meinung? — Was läßt sich über die sittlichen Wirstungen der Organisation — auf Disciplin im Dienste, Lebenswandel außer Dienst — beobachtensoder vermuten?

Beabsichtigt ist, die sämtlichen Arbeiten im Lause der nächsten anderthalb Jahre, also bis Mitte des Jahres 1903, erscheinen zu lassen, damit die Ergebnisse der ganzen Untersuchung dann auf der Generals versammlung des Bereins sür Socialpolitik im Herbst 1903 besprochen werden können. Hoffentlich läßt sich dieser Arbeitsplan einhalten. Den Beginn der Beröffentlichung macht die nachfolgende Abhandlung des Herrn Chesredakteurs E. Fitger-Bremen, in der die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschissahrt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts behandelt wird.

Berlin, 26. Januar 1902.

E. Francke.

Die

wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt.

Don

E. Fitger, Bremen.

Inhaltsverzeichnis.

Erites Rapitel.

Die politischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen für den Aufschwung.

Einleitung S. 6. - Abhängigkeit bes Seemanns von politischen und mirtschaftlichen Berhältniffen. Napoleonische Zeit S. 7. — Englische Navigationsatte S. 8. — Ahnliche Beschränkung in anderen Ländern. Sundzoll S. 9. — Schelbezoll. Stader Zoll. Elsflether Zoll. Aufhebung berfelben S. 10. — Zollverein; Sicherung bes Privateigentums zur See durch den Pariser Kongreß S. 11. — Entwicklung ber fremben Weltteile S. 12. — Umfang bes Rolonialhandels früher und jest; noch jest der Sandel mit fremden Weltteilen der kleinere Teil des Gesamtverkehrs S. 12. — Besiedelung Amerikas S. 13. — Zunahme ber Produktion ber fremden Weltteile S. 13. — Übergang Deutschlands von einem kornausführenben zu einem korneinführenben Lanbe. Abhängigkeit ber Oftseereeberei bavon S. 14. — Das tragische Schicksal ber Oftseereeberei S. 15. — Glücklichere Berhaltniffe in ben Norbseehäfen S. 17. — Birkung ber Auswanderung S. 17. — Entwicklung ber beutschen Industrie, ber Gisenbahnen, ber Gin= und Ausfuhr S. 20. - Anteil bes Seehandels baran S. 21. - Brogeres Ansehen Deutschlands. Flaggenichut S. 23. — Wirkung ber Reichssubvention. Ankauf zweier Linien für ben Nordb. Llond S. 23. — Allgemeine Reederei genießt keine Subvention G. 24. — Zahlen ber hamburger und Bremer Reederei S. 25. — hannover, Oldenburg, Medlenburg S. 25. — Statistif ber Nordsee-Reeberei S. 25.

3 weites Rapitel.

Die Umgekaltung des Schiffes, des Schiffsbauwesens, der Hafeneinrichtungen und der Wasserstraßen (für Seeschiffe).

Sinleitung: ganz alte Zeit. Sloman über alte Zeit S. 27. — Kapitän Meyers Erinnerungen. Schiffsbau burch den Kapitän. Der Kapitän als Superscargo und Einkäufer von Ladungen für Schiffsrechnung S. 32. — Geringe Tiefe vieler Häfen S. 34. — Wenige: Marksteine der geschichtlichen Entwicklung S. 34. — Unwachsen der Segelschiffsgröße: Der "Great Castern" S. 35. — Glänzende Entwicklung der Segelschiffahrt. Die Klipper S. 36. — Einwirkung des ameriskanischen Bürgerkriegs S. 36. — Das eiserne Schiff S. 37. — Das Kompositionss

Drittes Rapitel.

Der Schiffsbau, die Handelsflotten, der Seeverkehr in ihrem außeren Umfange.

England maggebendes Land bes Schiffsbaus S. 54. - Konjunkturen in bemfelben S. 55. — Lifte ber Bauten in England von 1881 bis 1900 S. 56. — Rriegsfciffe S. 56. - Schiffsbau in Deutschland, seine technischen Fortschritte S. 57. -Schiffsbau in Frankreich und ben Berein. Staaten S. 59. — Berschiedene Größenflaffen S. 60. — Englischer Schiffsbau für frembe Länder S. 61. — Sandelsflotten ber Welt von 1874 bis 1900 S. 61. — Berlufte durch Untergang und Abbruch S. 62. — Zunahme bes Transportvermögens S. 63. — Englische Sandelsflotte S. 63. Englischer Schiffsverkehr S. 66. — Befatung ber engl. Banbelsflotte S. 67. — Berlufte derselben an Menschenleben S. 68. — Holländische Handelsflotte S. 69. — Norwegische Sandelsflotte S. 69. — Amerikanische Sandelsflotte S. 70. — Beteiligung berfelben am Außenhandel bes Landes S. 72. — Ankauf ber engl. Len= land-Linie S. 73. — Subvention in Amerika, alter, neuer Gesetzentwurf S. 74. — Amerik. Imperialismus S. 78. — Französische Handelsflotte S. 79. — Französ. Subventionsgesete von 1881-82 S. 80. — ReinErfolg S. 80. — Gefet von 1893. Abermals Mißerfolg S. 81. — Gesetzentwurf von 1899 S. 83. — Japanische handelsflotte S. 84. — Deutsche handelsflotte S. 85. — Segelschifffreederei S. 86. — Deutsche Dampfschiffsreederei S. 86. — Kapitalwert der deutschen Handelsflotte S. 87. — Subvention für Reichspostbampferlinien S. 87. — Subvention in anderen Staaten S. 89. — Ankauf englischer Linien S. 90. — Bahl ber in ber beutschen Sandelsflotte beschäftigten Bersonen S. 90. — Berlufte berselben an Menschenleben S. 91. — Seeverkehr in beutschen Safen S. 93. — Anteil ber verschiedenen Flaggen baran S. 94. — Regelmäßige Linien S. 95.

Viertes Rapitel.

Das perfonliche Element in der Reederei; Unternehmer und Lohnempfänger.

In alten Zeiten Reeber und Schiffer eine Person S. 96. — Auftreten von Reebern als Beteiligte neben ben Schiffern S. 97. — Der Kaufmann als Reeber S. 97. — Arbeitsteilung zwischen Schiffer, Reeber und Kaufmann. Partenreeberei S. 98. — Segelschiffsreeberei S. 99. — Die größeren beutschen Reebereien für eiserne Segelschiffs e. 100. — Andere Verhältnisse in der Dampsschiffsreeberei S. 101. —

hamburg-Amerika-Linie S. 101. — Nordbeutscher Lloyd S. 102. — Lifte der größeren beutiden Dampfergefellichaften S. 104. - Rapitalien und Geichäftsergebniffe ber hauptfächlichften Dampfergefellichaften C. 105. — Kapitalien und Geschäftsergebniffe ber hauptfächlichsten Schiffsbaugesellschaften S. 106. — Übergang ber Rapitalbeteiligung von ben Beimathafen auf bie großen binnenlanbischen Rapitalistentreise S. 107. — Berufestatiftit giebt feine Aufklarung über Arbeitgeber und Arbeiter S. 108. -Kachbilbung ber Kavitäne. Gewinnbeteiligung berselben S. 109. — Reine Gewinn= beteiligung ber Mannschaft S. 110. — Walfischfang mit Gewinnbeteiligung S. 110. — Ginheit ber technischen Ausbildung ber Seeleute beginnt zu weichen S. 111. - Arbeitsteilung. Besondere Mannichaften für Ent= und Beladen S. 112. - Die Ausbildung ber eigentlichen Seeleute; Maschiniften, Beizer, Kohlenzieher, Stemards S. 112. — Anmusterungen ber verschiedenen Gattungen in hamburg und Bremen S. 113. -Refrutierungsgebiet der Seeleute. Alte Zeit S. 114. — Neue Zeit S. 115. — Desertionen S. 116. — Sociale Rampfe S. 117. — Seemannsordnung S. 117. — Wie viel Ausländer? S. 117. — Lohnhöhe S. 118. — See-Berufsgenoffenschaft S. 120. - Magregeln gur Beichaffung bes erforderlichen Nachwuchses S. 124. - Berichiedenartige Zusammensehung ber Schiffsmannschaft S. 128. — Ersat für die Kriegsmarine S. 130. — Hochfeefischerei. Beringefischerei S. 130. — Frischfischfang ber Nordsee S. 132. - Fischerei der Oftsee S. 133. - Fischerei in der Beruffstatistik S. 133. — Schulschiffe S. 134. — Karitative Fürforge. Gefellschaft gur Rettung Schiffbruchiger S. 136. - Seemannsheime, Seemannsmissionen S. 138. - Ginzahlung bes Lohnes. Alte Zwangskaffen S. 140. — Neue fociale Berficherungsgesetzgebung S. 140. — Bereinsmefen S. 141. — Schluß.

Diefe tnappe Stigge barf in feiner Beife ben Anfpruch erheben, bas große Thema der Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt vollständig und gründlich zu behandeln. Schon der enge Raum macht fich fühlbar, noch mehr die ungenügende Detailfenntnis des Berfaffers auf dem Gebiete des Schiffsbaus, das eingehender Bearbeitung durch einen Fachmann bedürfte. Die Arbeit ift nicht Selbstaweck, sondern Mittel jum 3med. Sie foll der bom Berein für Socialpolitik unternommenen Erhebung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter dienen. Sie foll eine Aufgabe vorweg nehmen, die fich fonft jeder der an der Enquete beteiligten herren geftellt hatte, nämlich die Beranderung des Rahmens zu schildern, in welchem fich die materiellen Verhältniffe der genannten Bolksklaffe abmideln. Alfo die wichtigften Beränderungen des Schiffes, des Berkehrs, der Betriebs= und Gigentumsverhaltniffe, der Retrutierung ber Schiffsmannichaft, ber Arbeitsverfaffung und ber für alle diefe Dinge maßgebenden politischen und wirtschaftlichen Borbedingungen.

Erstes Kapitel.

Die politischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen für den Aufschwung.

Nachteiliger als die napoleonische Epoche fonnte kaum irgend eine Beit auf benjenigen Zweig menschlicher Betriebsamkeit einwirken, ber nach bes Pompejus Ausspruch notwendiger als das Leben ift. In unaufhörlichem Ringen verzehrten fich die Rrafte der Bolfer. Staaten brachen jusammen, womit die ihnen gebührende Pflege der Wohlfahrt, der Produktion, des Verkehrs zeitweilig erlosch. Das Vertrauen zu weitausgreifenden wirtschaftlichen Unternehmungen keimte nicht einmal. wo waren die Rrafte gewesen, wo die Burgichaft für den Frieden? Statt ihrer fah man Rriegsnot, verwüftete Felder, zerftorte Städte; die Mannschaften durch Rriegsdienst absorbiert, ebenso die Steuerkraft des Bolkes. Bur See litten die Neutralen neben den Kriegführenden, denn die Seerechtsverhältniffe waren noch gang ungeregelt. Die Engländer migbrauchten vielfach ihre Macht zum Nachteil der Neutralen. Antwerpen, das durch ben Frieden von Amiens den feit zwei Jahrhunderten versperrten Bugang zur See wiedergewonnen hatte, verlor ihn mit Erneuerung des Krieges. Bald waren die deutschen Häsen nicht besser daran. Die Kontinentalsperre und die englische Blockabe legten fie lahm. Der Zusammenbruch der frangösischen Macht war die erste Borbedingung für den Ansatzu einer gedeihlichen Fortentwicklung der Schiffahrt.

Der Friede heilte nur allmählich die Wunden, die der Krieg gesichlagen hatte. Zu tief und nachhaltig hatte dieser den Wohlstand gestroffen, zu spärlich waren die über die unmittelbarsten Ersordernisse der Landwirtschaft, des Handwerks und des noch schwächlichen Handels hinaus vorhandenen Kräste. Längere Sammlung und Erstarkung mußte solche

erst schaffen. Frieden und allgemeines Gedeihen mußten das Erwerbsleben zu Blüten höherer Art bringen; der Ackerdau mußte die Spuren
der Verwüstung und Vernachlässigung tilgen, die Industrie im neuzeitlichen Sinne ihre ersten Ansäge machen. Mit zunehmendem Wohlstande
und zunehmender Volkszahl wuchsen die Bedürfnisse und Erzeugnisse aller Länder. Das so lange verstockte Leben und Treiben der Handelsmärkte
begann endlich einen srischeren Zug auszuweisen, der im ganzen Jahrhundert immer mächtiger geworden ist. Für einzelne Gegenden sind wohl Schwankungen und schmerzliche Rückschläge eingetreten. Im großen und
ganzen aber war es eine ununterbrochene Vorwärtsentwicklung, die alle Hindernisse überwand. Die Heranbildung einer Produktions- und Konsumtionsgemeinschaft aller Völker der Erde hat seit den Ansängen der
Weltgeschichte keine solchen Fortschritte gemacht, wie allein im 19. Jahrhundert.

Und ihr Werkzeug ist von jeher in erster Linie die Seeschiffahrt geswesen. Nachbarn zu Lande hat jedes Bolk nur wenige. Die See ist die große Hochstraße des Weltverkehrs. Sie macht uns zu Nachbarn unserer Antipoden.

Beute ist taum ein Gewerbe fo frei, hat fich taum in einem eine folche internationale Gemeinschaft ausgebildet, wie in der Seeschiffahrt. Es ift daber schwer, fich bie alten Berhaltniffe wieder ju vergegenmartigen, die bis tief ins 19. Jahrhundert hinein unter bem Beift ber läftigften Berkehrshemmniffe litten. In England beftand noch die Navigationsakte, die Cromwell 1651 erlaffen hatte. die Einfuhr aller aus fremden Weltteilen stammenden Waren nach England in nicht englischen Schiffen und über fremde Bafen. Europäische Waren, laut einer fpeciellen Lifte, in fremden Schiffen ließ fie nur ju, wenn fie in einem unter der Flagge des Ursprungslandes fahrenden Schiffe eingeführt wurden, mas für die kleinen deutschen Seeftaaten befonders nachteilig war, ba ihre Schiffe ja nicht einmal die ganze deutsche Rufte, geschweige benn ganz Deutschland zum Heimatland hatten. englische Ruftenschiffahrt blieb der englischen Flagge vorbehalten. Bereinigten Staaten gewährte England ichon früher einige Zugeftandniffe. Für europäische Länder konnten fie erft unter dem Ginfluffe der von bustiffon geführten Freihandelsichule durchgefest werden. 1825 erreichten die Sanseftädte die bescheidene Erlaubnis, wenigstens hanseftädtische Waren einzuführen, mahrend bis dahin ein bremisches Schiff teine ber in ber Lifte verzeichneten hamburgischen Waren landen durfte. 1839 gestattete England fremden Schiffen den Verkehr mit Indien, jedoch nicht den

zwischen England und Indien; und höhere Zölle als unter englischer Flagge hatten die Waren unter fremder Flagge auch dann noch zu zahlen. Der Handelsvertrag mit dem Zollverein von 1841 erlaubte preußischen Schiffen die Zuführung von Waren aus Häsen zwischen Rotterdam und Hamburg. 1839 ließ England die höheren Ausgangszölle auf Waren unter fremder Flagge fallen; auch dann noch nicht einmal den auf Steinkohlen, sosen das fremde Schiff sie nicht nach seinem Heimatlande brachte. Erst 1849 wurde die Navigationsakte endgültig aufgehoben, der Ausschluß der fremden Flagge von der Küstenschiffahrt gar erst 1854. Da England längst das Welthandelsland par excellence geworden war, so hatten seine Beschränkungen schwer auf der fremden, namentlich auch auf der deutschen Schiffahrt gelastet.

Uhnliche Berkehrshemmniffe bestanden in den meisten gandern. Holland erhob einen Zuschlagszoll von 10 % von Waren in hanseatischen Schiffen. Spanien behielt fich anfangs ben Berkehr mit feinen großen Rolonien allein vor und gab ihn erst spät unter dem immerhin noch verbleibenden Nachteil eines Zollzuschlags frei. Im Berkehr mit Cuba und Puertorico hat er bestanden, bis sich diese Inseln am Ende des 19. Jahrhunderts losrissen. Frankreich begünstigt noch heute seine Ausfuhr nach den Rolonien gegenüber den fremden Waren. Die Ruftenschiffahrt ist noch heute in manchen Ländern, 3. B. Rufland und den Bereinigten Staaten, den fremden Schiffen verboten. Bedeutungsvolle Stadien in dem langen, schwierigen Wege der Befreiung der deutschen Schiffahrt von folchen hemmniffen waren die Losreigung ber Bereinigten Staaten von England und der kontinentalen Rolonien Spaniens vom Mutterlande. Run war endlich Amerika der deutschen Schiffahrt und dem direkten deutschen Handel zugänglich gemacht. Das Berfäumnis Deutschlands im 16. Jahrhundert mar wenigftens teilweife beseitigt, der Raum für eine neue Sansa freigeworden.

Noch bis tief ins 19. Jahrhundert hinein lasteten arge Nachteile in Europa und sogar in Deutschland auf der deutschen Schiffahrt. Bom Berkehr zwischen Kordsee und Oftsee erhob Dänemark den Sundzoll seit dem 13. Jahrhundert mit kurzer Unterbrechung, die durch die vorüberzgehende Macht der Hansa erzwungen war. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlten die Waren 2—12% von Werte. Danzig bezahlte noch 1854, als der Zoll schon (1841) revidiert war, 138249 Thaler, wovon 19937 Thaler auf Schiffsabgaben, der Rest auf Waren entsiel. Erst 1857 gab Dänemark den Verkehr gegen Entschädigung frei. Weniger wichtig sür die Allgemeinheit und sür deutsche Schiffe war der

Schelbezoll, der Antwerpen zu Gunsten der holländischen Häsen unterdrückte. Er war eingerichtet, als Frankreichs Macht gebrochen war, als die englische Blockade aushörte und Belgien mit Holland vereinigt wurde. Es hielt Antwerpen sast ebenso zuverlässig nieder wie die 1648 anerkannte staatsrechtliche Schließung der Schelde. Bon 1818 bis 1862 konnte sich Antwerpens Schissverkehr nur von 66649 t aus 407965 t entwickeln. 1863 siel — gegen Entschädigung, zu der auch die deutschen Küstenstaaten nach Maßgade ihres Berkehrs beitragen mußten — der Schelbezoll und nun erst konnte Antwerpen seine Flügel recken. Seitdem hat es seinen Schissverkehr aus 6872848 t im Jahre 1899 gebracht, womit es nächst Hamburg der erste Seehasen des Kontinents geworden ist. Sein Wachstum ist zum Teil aus Kosten der deutschen Häsen, namentlich Bremens, vor sich gegangen.

Richt nur das Ausland wirtte so dem Aufblühen der deutschen Reederei und Schiffahrt entgegen. Die deutschen Einzelstaaten sahen sie gleichsalls als ein fremdes Interesse an, dem man ruhig ein hohes Wegsgeld absordern könne. Es ist heute kaum zu sassen, daß Hannover bei Stade bis 1861 einen Zoll von den vorbeisahrenden Schiffen erheben durfte, sür die es doch gar nichts leistete. Hamburg gab jährlich etwa 500 000 Mk. kurant sür Stromverbesserung aus, Hannover that nichts und hatte statt einer Ausgabe jährlich 500 000 Mk. Einnahme aus dem Stader Zoll. 1824 hatte es sich zu einer Erleichterung drängen lassen, die den Verkehr Hamburgs noch nicht erheblich emporbrachte. Die gänzliche Aushebung im Jahre 1861 bewirkte indes ein start beschleunigtes Wachstum. Slück licher war Bremen in der Absindung Oldenburgs sür Aushebung des seit dem Dreißigjährigen Kriege bestehenden Elsslet her Zolles; er siel schon 1820.

Die Freiheit der Flußschiffahrt von Zöllen war durch den Wiener Frieden erreicht worden. Die zahlreichen Binnenzölle beseitigte allmählich der Zollverein. Er erleichterte den Verkehr mit sremden wie mit einheimischen Waren und kam daher auch dem Seeverkehr zu gute, längst ehe die übrigen Seestaaten sich ihm anschlossen. Hannover und Oldenburg traten am 1. Januar 1854 bei, Mecklenburg und Schleswig-Holstein 1867, Lübeck 1868, Hamburg und Bremen im Oktober 1888. Der Zollverein war auch insosorn ein großes Glück für

¹ Es ift indessen sehr zu berücksichtigen, daß das, was man gewöhnlich Zollanschluß von Hamburg und Bremen nennt, mit der Beibehaltung von Freihäfen vereinbar gesunden wurde. Nahezu der ganze Seeverkehr in Hamburg, Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake vollzieht sich im Freihafen. Und diese Einrichtungen haben sich so bewährt, daß verschiedene Zollhäsen Preußens noch nachträglich Freihäsen bekommen haben.

bie Schiffahrt, als die fremden Staaten einwilligten, mit ihm Handelsverträge zu schließen, während sie früher mit der Menge der Einzels
staaten nichts ansangen konnten. Verträge mit dem Zollverein und den Hanselsschule pflegten die fremden Staaten, in denen der Geist der Freishandelsschule mehr und mehr wirksam wurde, für gleichbedeutend mit Verträgen mit Deutschland anzusehen. Auch die dem Freihandel sonst abholden Vereinigten Staaten thaten das und streng genommen sind deren Verträge mit den Hanselsschule und Preußen aus den zwanziger Jahren noch heute nicht durch solche mit dem Reiche ersetzt, obwohl sie ohne weiteres aus Reich angewandt werden.

Auch die Sicherheit des Privateigentums zur See hat mächtig gewonnen. Im Unfang bes Jahrhunderts magten fich noch afrikanische Biraten in die Nordsee und nahmen dort deutsche Schiffe weg. ein Unjug, dem England ein Ende gemacht hat. Rach dem Rrimkriege regelten die Barifer Seerechtsbeklarationen in einigen wichtigen Bunkten das Recht der Kriegführenden gegen neutrales und feindliches Brivateigentum zur See. Der wichtige Grundfat: "das Privateigentum zur See ift frei", ben bie Bereinigten Staaten am warmften vertraten scheiterte am Widerspruch Englands, worauf die Bereinigten Staaten ihren Beitritt verweigerten, also auch das Recht der Kaperei für fich beanspruchten. Der Geist der Pariser Deklaration herrscht aber so sehr, daß mahrend des spanisch-amerikanischen Arieges beide Teile, obwohl fie ihr nicht beigetreten maren, ihr gemäß handelten. Bang am Schlug bes Jahrhunderts hat der judafrikanische Krieg noch die Frage brennend gemacht, wie weit ein friegführender Teil das Recht habe, Lebensmittel für Kriegskontrebande zu erklären und neutrale Schiffe mit neutralem Privateigentum — sei es Kriegskontrebande oder nicht — zwischen neutralen häfen aufzubringen und eventuell in Beschlag zu nehmen. Durch bas fraftige Auftreten Deutschlands anläglich ber Beschlagnahme deutscher Schiffe find die Streitfragen de facto ju feinen Bunften entschieden, principiell ift aber noch vieles ungeklärt geblieben.

So ift die Zeit von 1814 bis 1861 in ganz bedeutendem Maße der Wegräumung der von der Staatstunst vergangener Zeiten außegehenden Hemmnisse und Beschränkungen der Schiffahrt gewidmet. Runsmehr konnte sich die Schiffahrt im wesentlichen als frei ansehen. Sie konnte ihre Kräfte auf alles verwenden, was sich ihren Fähigkeiten darbot, und nach ihren Diensten verlangte. Doch kamen zu diesen vom bewußten Willen geleiteten Staatsaktionen noch schwerwiegende Umstände hinzu, um die Segel der Schiffahrt noch weit mehr zu blähen.

Die Entbedung ber fremben Weltteile und bes Seewegs um Ufrika hatte Jahrhunderte lang wenig Einfluß auf das Gros der Sandelsund Schiffahrtsthätigkeit. Bumeift wurde ber Sandel mit ben Rolonien Jahrhunderte hindurch mit großem Gewinn betrieben. Es wurde ichon in der erften Zeit teineswegs vorwiegend Lehrgelb bezahlt, wie zu Bunften unferer Kolonialpolitik meist angenommen wird, vielmehr meistens ein abnormer Gewinn erübrigt, der den Anlag ju den Rampfen um die neuen Weltteile und zu der Ausschließung der Fremden bot. 1599 fandten die Hollander zum ersten Mal Schiffe nach Oftindien aus: nur drei, und diese brachten den Unternehmern etwa hundert Prozent Gewinn. Die Unternehmerin war die holländisch-oftindische Compagnie, eine Art Parten= oder Aftienunternehmen; jedenfalls fette fich das Betriebstapital aus fehr vielen kleinen Anteilen zusammen, und zwar von Unternehmern, die ju Saufe blieben und mit den Schiffern durchaus nicht identisch waren. Die Hollander wie auch die anderen Rolonialmächte hatten nicht die Reigung, den Umfang des Berkehrs mit ihren Kolonien zu heben, fie wollten vielmehr die hohen Gewinne fich vorbehalten, felbst auf Roften ihrer Rolonien. Die Spanier haben biefes Syftem fo wenig abichütteln tonnen, daß fie noch am Ende des 19. Jahrhunderts den Reft ihrer Rolonien barüber verloren. Die Hollander erzeugten um 1630 auf ber Infel Banda Mustatnuffe ju 71/2 Cents das Pfund und vertauften fie in Amfterdam zu 31/4 Gulden 1. Solche Gewinne erzielten die Rolonial= mächte damals durch Beschränkung des Berkehrs. Der Umfang bes Sandels mit fremden Weltteilen mar daher bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts tlein gegen denjenigen des europäischen. Noch jest überwiegt - im Gegensatz zu den landläufigen Borftellungen - der europäische Verkehr. So kamen in Hamburg 1899 3 953 082 Tonnen Schiffsraum aus europäischen und nur 2826625 t aus nichteuropäischen häfen an. - In Bremen bagegen, bas einen weit geringeren Berkehr mit England unterhält, überwogen die Anfünfte aus den fremden Weltteilen mit 1365956 t bei weitem die aus Europa, welche nur 1040492 t erreichten.

Dieses Emporkommen des Schiffsverkehrs mit au Bereuropäischen Säfen verzog sich erft allmählich während des ganzen Jahrhunderts. Im Beginn desselben wurde der Verkehr mit der jungen nordamerikanischen Republik, mit Westindien bereits lebhafter, aber die maßgebende Rolle spielte der handel mit dem heimatlichen Weltteil. 1784 kamen in hams

¹ Busten-huet, Rembrandts Beimat. Deutsch, II. Bb., G. 69.

burg nur 6 Schiffe aus Amerika an, 1799 waren es bereits 199. Doch mar dies nur ein tleiner Teil des Gesamtverkehrs; diefer begifferte fich 1795 auf 2107 angekommene Schiffe; 1800 kamen allein von Liffabon 56, von England 198. Die große Umwälzung im Laufe bes Jahrhunderts ist auf verschiedene Ursachen zurudzuführen, u. a. auf die großartige Entwidlung der Schiffsbautechnit, auf die weiterhin gurudzukommen fein wird. Aber eben fo fehr auch auf die Befignahme von Amerika, Auftralien und Südafrika durch europäische Kolonisten. Von 1492 bis 1800 hat fich Amerita erft fehr wenig befiedelt. Erft die Auswandererftrome des 19. Jahrhunderts haben die großen Bölker im neuen Weltteil geschaffen. 1790 gählten die Vereinigten Staaten erft 4 Millionen Seelen, 1900 bagegen 76 Millionen. Die Auswanderung erforderte einen Schiffahrts. dienst, wie ihn frühere Jahrhunderte nicht geahnt hatten. Und boch mar fie der weniger bedeutende Teil bes Phanomens. Der größere liegt darin, daß die Millionen der Europamüden die fremden Weltteile in Rultur brachten, ungeahnte Mengen von Lebensmitteln und Rohstoffen produzierten, die ihren Weg nach dem alten Europa suchten. Und mit der wachsenden Produktion kam den fremden Weltteilen der Wohlstand, die Kauftraft für europäische Waren, die nun ebensalls in einem Umfange, der die fühnsten Träume der aufgeklärtesten Raufleute von 1800 hinter fich gelaffen hat, durch die Sandelsflotte von der alten nach der neuen Welt gebracht wurde. 1791 wurden in den Vereinigten Staaten 2 Millionen Pjund Baumwolle geerntet und das amerikanische Pjund kostete 26 Cents; 1895 belief sich die Ernte auf 4587 Millionen Pfund und der Preis war auf 6,3 Cents gewichen. Der Transport der ganzen heutigen Baumwollenernte nach Europa würde allein 2 200 000 Registertonnen Segelschiffsräume erfordert haben. Bor hundert Sahren machte ein Segelschiff im Jahre zwei Reifen von Liverpol nach Charleston und zurud. Es mare also mehr als eine Million Tonnen Schifferaum für je zwei Reisen erforderlich gewesen. Gine folche Sandelsflotte befagen alle Staaten zusammengenommen nicht. Bor reichlich einem Jahrhundert tam es vor, daß man fich in Baltimore bei andauerndem Weftwind vor einer hungerenot forgte, weil die Schiffe mit Mehl aus Europa ausblieben. Inzwischen find die Bereinigten Staaten bas Land ber größten Ausfuhr ber Welt von Brotforn, Mais, Fleisch, Speck und Schmalz geworden. Inzwischen find eben die ungeheueren Wälder und Prairien zwischen New-York und dem Felsengebirge besiedelt worden. Die Bodenschätze an Petroleum, Rupfer, Rohlen, Gifen find entdect und Amerika schickt fich gar an, Europa mit Gifen und Stahl und fogar

Steinkohlen auszuhelsen. Die Industrieerzeugnisse, die die Vereinigten Staaten bisher immer noch in großem Maßstabe aus Europa bezogen haben, möchten sie jeht gern ausschließlich selbst erzeugen, ja ihristreben geht dahin, das übrige Amerika wirtschaftspolitisch in ihre Klientel zu bringen.

Es ist nicht wahrscheinlich, daß sich jemals ein ähnlicher Aufschwung der Produktion von Lebensmitteln und Industrierohstoffen wiederholen wird. Neue Erdteile sind auf unserem Planeten nicht mehr zu entbecken. Zu der Bermutung, daß die Wüsten und trockenen Steppen sich dereinst in lachende Gefilde verwandeln ließen, liegt kein Anlaß vor. Ob die internationale Arbeitsteilung Fortschritte macht oder zurückgeht, hängt von der Wirtschaftspolitik der hauptsächlichsten Kulturstaaten ab.

Deutschland hat um die Mitte des Jahrhunderts den Übergang von einem kornaussührenden zu einem korneinsührenden Lande gemacht. Dieser Prozeß war sür die Schiffahrt von weitgehendster Besteutung. Wie der soeben erwähnte, hat er seine Ursache außerhalb der Schiffahrt, auch außerhalb der Landwirtschaft. Auf dem heutigen Gebiet des Deutschen Reiches lebten

1816 24 833 000 Einwohner, 1855 36 114 000 2 1901 56 806 000 2

Trot aller Vervollkommnung hat die deutsche Landwirtschaft mit einem berart wachsenden Bedarf nicht Schritt halten können, zumal auch der Bedarf pro Kopf infolge des wachsenden Wohlstandes noch gestiegen ist. Der Westen führte schon überwiegend Korn ein, als der Osten noch immer bei der Aussuhr blieb. Vor Einführung der Kornzölle in Deutschland sand das ostpreußische Getreide einen eben so guten und besseren Markt in London als in Berlin oder Köln, die Transportkosten dahin waren aber weit niedriger.

Die Kornaussuhr nach England und parallel mit ihr die Holzaussuhr bildete bis gegen 1880 hin das Rückgrat der Oftseeschiffahrt. Darum war für sie die englische Kornzollpolitik von entscheidender Bedeutung. Hatte England niedrige Preise, so hielt es seine Zölle hoch und Königsberg, Danzig, Stettin, Rostock konnten ihren Weizen, ihren Hafer, ihre Gerste nicht loswerden. Umgekehrt: wenn mit steigenden Preisen in Engsland die Kornzölle herabgeseht wurden, so blühte das ganze Geschäft an der Ostsee. Am meisten trat dies in den vierziger Jahren hervor. Da damals konkurrierende Faktoren sich noch wenig einmischen, so seien gleich hier die entscheden Zahlen angesührt.

Gang Preußen in der Größe von 1815 befaß an Seeschiffen (die alten Mage möglichst genau auf heutige Register-Tonnen umgerechnet) 1:

```
1805 168 700 Register=Tonnen, inkl. Neuvorpommern,

1815 115 700 = = (niedrigster Stand).

1825 87 000 = = (niedrigster Stand).

1832 117 600 = =
```

Seitbem flieg der Tonnengehalt der preußischen Handelsflotte uns unterbrochen bis

1848 202 300 Register Tonnen,

Nach kurzem Stillstande begann ein neues bescheidenes Anwachsen und dann ein sast ununterbrochener Rückgang. Man zählte in den drei Propinzen Ost- und Westpreußen und Pommern, die ja auch oben allein berücksichtigt sind:

Die Flotte der drei alten preußischen Oftseeprovinzen ist also unter den niedrigsten Stand, der seit 1805 vorgekommen ist, unter den des Jahres 1825 gefunken.

Der ungunftige Bang ber Reederei und Schiffahrt ber beutschen Oftseekuste murde im letten Viertel bes Jahrhunderts wesentlich durch politische Momente veranlaßt. Der Sieg des Freihandels in England und ber zunehmende Bedarf bes Inselreiches an beutschem und ruffischem Rorn und Holz tamen Dangig, Königsberg, Memel, auch ben pommerichen Bafen fehr zu gute. Die Unlegung von Gifenbahnen in Oftbeutschland und Rugland mobilifierte immer mehr Ausfuhrmaren und zog demgemäß auch Ginfuhrmaren heran. Der Rrimfrieg mit ber Sperre ber ruffischen bajen forderte fogar vorübergehend ben Seehandel ber Proving Preugen ganz ausnehmend. Stettin blühte als Seehafen ber rafch machsenben Landeshauptstadt erfreulich auf. Doch bald tam der Wendepuntt. Deutschland felbst absorbierte immer mehr von den oftbeutschen Lebensmitteln und dem oftbeutschen Holz und als es diesen Artikeln gar 1879 einen Schutzoll gemährte, hatten fie verdoppelten Anlag, im Lande zu bleiben. Die spätere Aufhebung bes Ibentitätsnachweises für Getreide hat bem beutschen Erzeugnis zugleich ben Vorteil des Schutzolls und ber billigen Fracht nach England gelaffen, aber die eingetretenen Nachteile in ihrem

¹ Nach Beters, Entwicklung der deutschen Rhederei.

vollen Umfange aufzuheben, war er außer stande. In den siedziger Jahren machte Stettin den Versuch, durch eine Passagierdampserlinie nach New-York Anteil an den Vorteilen der Auswanderung zu gewinnen; er schlug sehl. Bald kam durch die Zollpolitik eine Schwächung der Kapitalskraft der Ostseektäbte hinzu, und das in einer Zeit, wo der Übergang vom hölzernen Schiff zum eisernen, vom Segler zum Dampser nicht versringerte, sondern stark vergrößerte Kapitalkräfte ersorderte. Dazu traten insolge der Weltkonjunktur empfindlich sinkende Frachten ein. Nun saßen die so schwer betroffenen Ostseestädte mit einer ansehnlichen Flotte von meist alten hölzernen Segelschiffen da. Auf den Reisen brachten die Schiffe meist Verlust und zu verkausen waren sie auch nicht mehr.

An diesen Verhältnissen war die Oftseereederei unschuldig. Es brach über sie ein Verhängnis herein. Ihr wurde das Rückgrat gebrochen, zur selben Zeit, als die Kordseereederei so wunderbar ausblühte. An der Ostsee brauchte man ja auch allmählich mancherlei Dampser im Rachbarverkehr. Der dadurch geschaffene Ersat konnte die eingetretenen Schäden aber entsernt nicht decken. 1874 war die Segelssotte der Ostsee noch größer als die der Kordsee. 1900 beträgt sie nur noch den dreizehnten Teil der letzteren!

In den solgenden, der deutschen Reichsstatistik entnommenen Zahlen hat man die ganze Tragödie vor sich:

Anfang	ෙ	egler	I I	Dampfer		Zusammen	
anjung	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Netto=Tonnen	Schiffe	Tonnen	
1873	2007	434 270	102	20 646	2109	454 916	
1875	1985	438366	124	32548	2109	470 914	
1877	1964	$434\ 534$	141	35 973	2105	470 507	
1879	1880 l	413513	170	42545	2050	456 078	
1881	1710 i	388063	201	55 202	1911	443265	
1883	1493	341 795	253	82 445	1746	424 240	
1885	1369	315508	321	118 660	1610	421 366	
1887	1200	275922	331	120 744	1531	396 666	
1889	921	205575	342	120 102	1245	329 722	
1891	860	186032	378	149 130	1241	335 162	
1893	760	163 410	392	156 658	1152	317 608	
1895	630	118912	390	158 992	1020	277 904	
1897	509	76 703	389	142 818	898	219 521	
1899	431	48 861	427	170 857	858	219 718	
1900	397	38721	440	180 029	840	218 750	

Die Segelflotte der Oftsee ist taum mehr.

Ein Glück, daß sich wenigstens der Schiffsbau an der Ostsee kräftig entwickelt hat, vor allem in Stettin, Elbing, Danzig, Rostock, Flensburg und Kiel, aber auch noch in manchen anderen Plätzen. In den Nordseehäsen war der Gang der Dinge ein wesentlich anderer. Und zwar war er hier in Hamburg und Bremen wieder ganz verschieden von dem in den kleinen Häsen Geeftemünde, Elskleth, Emden u. s. w. Die Reeder der letzteren konnten nicht einmal in der Zeit, als die Auswanderung noch die Segelschiffe benutzte, die Auswandererschiffe stellen. Sie waren mit ihren Schunern, Briggs, später Barken wesentlich auf den Frachtverkehr zwischen europäischen, westindischen, südamerikanischen Häsen und auf ähnliche Reisen angewiesen. Es wird später darauf im einzelnen zurückzukommen sein. Hier soll nur betont werden, daß sich auf die Reederei der kleineren Häfen die sundamentale Einwirkung der Auswanderung nicht erstreckte.

Hamburg und Bremen atmeten auf, als ihnen durch den Absfall der Bereinigten Staaten vom Mutterlande mit einem Mal der Beretehr nach diesem bisher nur der englischen Flagge offen stehenden Lande gestattet wurde. Ihr zweiter großer Glückssall war die Losreißung der kontinentalen spanischen Kolonien und später Brasiliens vom Mutterlande; jetzt konnten ihre Schiffe auch in La Guahra, Buenos Aires, Balparaiso u. s. w. verkehren. Die Aushebung der englischen Navigationsakte, des Elsslether und des Stader Zolles tras sie also in einem ohnehin ihnen günstigen Zeitabschnitt.

Bon der außerordentlichen Tragweite für die beiden deutschen Rordseestädte erwies sich nun die Zunahme der Auswanderung, ein Phänomen, das vermutlich auf das 19. Jahrhundert beschränkt bleiben Was frühere Jahrhunderte gesehen haben, verschwindet neben der großen Flut, die fich nun in Bewegung feste und nach bescheidenen Unfängen und unter mehrsachen Schwankungen in den achtziger Jahren ihren Söhepunkt erreichte. Die englische Auswanderung und die feit 1847 fo bedeutsame irische ließen natürlich die deutschen Städte unberührt. Seit bem Anjange ber zwanziger Jahren tam hauptfächlich die deutsche Ausmanderung in Bang, und zwar nahm fie ihren Weg vorwiegend über hamburg und Bremen, über letteres noch mehr, weil, wie die hamburger Reeder klagten, ihre Vaterstadt mit Bezug auf diefen Geschäftszweig ungeeignete Befete erlaffen habe. In alteren Beiten ift die Statiftit unsicher. Bon 1820 bis 1850 follen 1600 000 Auswanderer Deutschland verlaffen haben. Von 1851-70 1 200 000. Seit 1871 liegen genaue Aufzeichnungen vor. In ben 30 Jahren bis 1900 inkl. betrug die überseeische Auswanderung Deutschlands 2495659 Bersonen. 3m ganzen also seit 1820 5 300 000 Personen!

Schriften CIII. - Seefchiffahrt I.

18 G. Fitger.

Von der deutschen Auswanderung gingen seit 1871 nachweisbar rund 80 Prozent über Hamburg und Bremen. In der ersten Hälfte des Jahrshunderts wohl etwas weniger, namentlich gingen vor Erbauung der Eisensbahnen die Westdeutschen viel auf Kähnen den Rhein hinab nach Holland. Doch darf man annehmen, daß seit 1820 4 Millionen Deutscher über Hamburg und Bremen in serne Westteile gewandert sind. 1871—90 gingen 95,5% allein nach Nordamerika, 3,2% nach dem übrigen Amerika.

Allmählich pflanzte sich die Auswanderungsluft von Westen nach Often fort, nach Ostbeutschland, Österreich, Ungarn, Polen, Rußland. In Deutschland ist sie allmählich beinahe zum Erlöschen gekommen, sodaß sie nur noch betrug:

```
1895 37 498 Perfonen,

1896 33 824 =

1897 24 631 =

1898 22 221 =

1899 23 740 =

1900 24 353 =
```

In den Hansestädten wirkte die nichtbeutsche Auswanderung sehr bedeutsam für den Passagierverkehr mit. In der letzten Zeit überwog sie die deutsche sogar ganz außerordentlich. Die Zahl der Richtbeutschen betrug in Hamburg 1899: 92,07 Prozent, 1900: 86,59 Prozent, in Bremen 1899: 89 Prozent, 1900 90,55 Prozent.

In Samburg und Bremen giebt es statistische Aufzeichnungen seit 1846 resp. 1832. Darnach find befördert im jährlichen Durchschnitt

Von	Hamburg	,	Zo:	n Bremen	;
			1832/41	11185	Perf.,
			1842/46	$\mathbf{2151}9$	5
1846/50	6 424	Perf.,	1847/51	30805	=
1851/60	24746	=	1852/61	39618	=

Von	Hamburg	ı	Vo	n Bremen	:
1861/70	34 4 66	Perf.,	1862/71	45 21 3	Perj.,
1871/80	$\mathbf{43092}$	=	1872/81	44 148	=
1881/90	90889	=	1882/91	97909	=
1891/95	81 200	5	1892/96	37 107	*
1896	$52\ 748$	=	1896	53986	=
1897	35 049	=	1897	38930	=
1898	39882	*	1898	56218	=
1899	64214		1899	86072	=
1900	87 153	5	1900	95961	=

Indem sich nun diese Millionen Europamüder in Bewegung setzten und über die deutschen Hansestäde die Wanderung über den Ozean antraten, gaben sie der Reederei Hamburgs und Bremens Kapitalien, um erst Segelschiffe hervorragender Güte, dann Dampser von stetig wachsendem Werte zu erbauen. Zugleich gaben sie den heimkehrenden Schiffen Gelegenheit, überseeische Waren, namentlich amerikanische, zu verhältnismäßig niedriger Fracht zurückzubringen. Reederei und Handel beider Städte haben also eine ganz wesentliche Förderung durch die Auswanderung ersahren; namentlich in Bremen. Der hochentwickelte Tabakhandel in Bremen ist zu einem wesentlichen Teil aus dieser Ursache entstanden.

Allmählich hat man statt Auswanderung Passagierverkehr zu sagen, benn auch die Heimkehrenden, die hin und her gehenden Geschäftsreisenden machen einen sehr bedeutenden Berkehr aus. Und dieser benutzt auch hersüber von Amerika in erster Linie die deutschen Dampsergesellschaften.

Die Auswanderung war es dann, die Hamburg und Bremen den Übergang von der Segelschifffahrt zur Dampsichiffahrt erleichterte, die ihnen die Möglichkeit gab, so große Flotten prächtiger, schneller Dampser zu schaffen, wie sie heute besitzen.

Doch wirkten auch hierfür zwei andere Umstände kräftig und viels leicht noch bedeutungsvoller mit. Der eine, die Zunahme der Bevölkerung in Deutschland, ist bereits kurz erwähnt. Immer wachsende Massen von Lebensmitteln mußten herbeigeschafft werden, um die anschwellenden Millionen zu nähren. Auch gekleidet mußten sie werden; die Einsuhr von Baumwolle, Wolle, Jute mußte wachsen. Diese Importartikel mußten bezahlt werden, natürlich mit Exportartikeln. An die Stelle der ursprüngslichen Aussuhrwaren, Korn und Schlachtvieh, traten ganz andere: Zucker, zeitweilig auch Sprit, vor allem aber Industrieartikel. Und da diese letzteren zum großen Teil aus stemden Rohstoffen — beispielsweise Baums

wolle, Wolle, Jute, Erzen — hergestellt werden mußten, so brachte das nicht nur die Aussiuhr, sondern auch die Einsuhr zum Anschwellen.

Die deutsche Induftrie hat in den letten Jahrzehnten großartige Fortschritte gemacht, auf dem Weltmarkt sowohl wie babeim. Es wuchsen ihr die Kapitalfrafte zu, gleichzeitig aber auch die geistigen und technischen Kähiakeiten, endlich auch — infolge der Bevölkerungszunahme — die Arbeitsfräfte. So hat fie es erreicht, einen ehrenvollen Plat auf dem Beltmartt einzunehmen und immer mehr anerkannt zu werden als die ebenbürtige Nebenbuhlerin der englischen. Auch die Entwicklung der Gifenbahn und ber Binnenschiffahrt find unerlägliche Borbedingungen für ben Aufschwung ber Seeschiffahrt gewesen. Denn fie vervollständigen die von diefer zu leiftende Transportarbeit. Die beutsche Ginfuhr und Ausfuhr find staunenswert gewachsen. Wenngleich die Zahlen nicht genau vergleichbar find — teils wegen Beränderungen in ber Wertberechnung mit bem Jahre 1880, teils wegen des Bollanschluffes von Samburg und Bremen 1888 - jo find fie doch in Baufch und Bogen zu charakteriftisch und für die Schiffahrt zu bedeutungsvoll, als daß fie hier nicht angeführt werben follten.

Die Ginfuhr in, die Ausfuhr aus dem freien Bertehr betrug:

	Einfu	h r	Ausf	uhr
	Mill. Tonnen	Mill. Mark	Mill. Tonnen	Mill. Mark
1872	13,3	3464	10,0	2492
1876	16,6	3911	12,9	2604
1880	14,1	2859	16,4	2946
1884 .	17,7	3284	19,1	3269
1888	21, 8	3435	20,7	3 35 2
1892	29, 5	4227	19,8	3150
1896	36,4	4558	25,7	3 753
18 98	42,7	5439	30,0	4010
1899	44,6	5783	30,4	4368
19 00	45, 9	5 833	32, 6	45 55

Diese Zahlen schließen den Handel über die Landgrenzen ein. Ansläßlich der Flottenvorlage vom Frühjahr 1900 hat sich die Regierung der Mühe unterzogen, sestzustellen, wiediel von diesem Außenhandel der Bermittlung des Seederkehrs bedarf und wiediel davon auf außerseuropäische Länder entfällt.. Sie ist dabei zu höchst interessanten Ergedsnissen gekommen. Nämlich

1. Daß die außereuropäischen Länder von der Einfuhr dem Werte nach bereits 34,2 % liefern und von der Aussuhr bereits 20 % empfangen.

- 2. Daß fernere 20,6 % der Einfuhr und 29,7 % der Ausfuhr eurospäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels bestreffen.
- 3. Daß für europäische Länder überwiegenden Seehandels 17,8% ber Einfuhr und 15,7% ber Ausfuhr verbleiben.
- 4. Daß europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Land = handels nur 27,4 % der Einsuhr und 34,5 % der Aussuhr absorbieren.
- 5. Daß demnach vom gesamten Außenhandel die Seeschiffahrt etwa zwei Drittel, der Landverkehr einschließlich der Flußschiffahrt etwa nur ein Drittel beansprucht.
- 6. Daß diese Verhältnisse sich zu Gunsten der Schiffahrt langsam verschieben.

Die Zahlen sind zu wichtig, um hier übergangen werden zu können: (Siehe die Tabelle S. 22.)

Die "europäischen Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landbandels" enthalten Belgien und Holland und zwar mit hohen Summen (1898 Einsuhr 385,5 Mill., Aussuhr 467, 4 Mill.). Die Zahlen entstammen natürlich nicht lediglich der Einsuhr belgischer und holländischer Erzeugnisse sowie der Aussuhr für den belgischen und holländischen Konsum; beträchtliche Summen betreffen transitierende Waren, die zu Schiff in Rotterdam und Antwerpen angekommen sind oder abgehen sollen. Andererseits stecken in den Einsuhren aus und den Aussuhren nach außerzeuropäischen Ländern, England, Portugal u. s. w. große Summen für Waren, die nicht direkt über deutsche Häfen, sondern als Transitgut über fremde Häsen gegangen sind.

Bur Erganzung ift die hanseatische Statistit heranzuziehen. Sie ergiebt für die überseeische

	i	n Millionen Ma	rf
Einfuhr	1897	1898	1899
nach Hamburg	1967	2130	2043
* Bremen	613	681	649
	2580	2811	2692
die Ausfuhr			
nach Hamburg	1443	1559	1642
* Bremen	385	3 85	394
	1828	1944	2036

Diese Zahlen schließen eine ansehnliche Warenbewegung ein, die nur vom Ausland fürs Ausland bestimmt ist. Das verringert ihre Bedeutung für die Schiffahrt nicht, aber dieser Teil der Warenbewegung ist nicht

Die Einfuhr		In Wi	In Millionen Mark	Mark		Su B	rozenten	der G	In Prozenten der Gesamteinsuhr	ıfuhr
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
a) von außereuropäischen Ländern	1376	1427	1509	1613	1862	32,0	33,6	33,2	33,2	34,2
b) von europäischen Ländern ausschlicklichen oder sast ausschließlichen Seehandels	842	781	915	952	1122	19,7	18,5	20,0	19,6	20,6
c) von europäischen Länbern überwiegenden Seehandels	763	793	837	921	696	17,8	18,6	18,3	18,9	17,8
d) von europäischen Ländern überwiegenden oder aus- schließlichen Landhandels.	1302	1243	1296	1376	1485	30,5	29,3	28,5	28,3	27,4
3ufammen	4285	4246	4558	4864	5439	100	100	100	100	100
Die Ausfuhr		In Mi	In Millionen Mark	Mark		Sr B	trozenter	ı des G	In Prozenten des Gefamthandels	ndels
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
a) nach außereuropäischen Ländern	609	795	846	828	804	19,9	23,5	22,6	21,7	20,0
d) nach europalchen Landern auslichleßlichen oder fast ausschaftlicklichen Sechandels	906	959	1004	1058	1195	29,7	6,72	9'92	28,1	29,7
c) nach europäischen Ländern überwiegenden Seehandels	364	407	549	547	628	6,11	11,8	14,7	14,4	15,7
d) nach europätligen Ländern überviegenden oder aus- ichließligen Landhandels	1172	1261	1353	1352	1382	38,5	36,8	36,1	35,7	34,5
Bufannnen	3051	3422	3752	3785	4009	100	100	100	100	100

auf die im Vorstehenden entwickelten Ursachen, die deutsche Politik, die deutsche Auswanderung, das großartige Emporkommen der deutschen Institute zurückzuführen.

Während der Handel, die Schiffahrt, die Reederei der Oftseestädte durch das — von der seit 1879 betriebenen deutschen Zollpolitik — besichleunigte Aufhören der Getreides und Holzaussuhr in schwere, noch am Schluß des Jahrhunderts nicht überwundene Bedrängnisse gerieten, wurden Hamburg und Bremen von einer kräftigen, wohlthätigen Welle gehoben. Der Schiffsverkehr der Häsen nahm in staunenswertem Maße zu. Schiffe aller Flaggen verkehrten in den Hanseltädten, namentlich in Hamburg.

Und noch in einer anderen Weise hatte der politische Aufschwung Deutschlands eine außerft wohlthatige Rudwirtung auf Die Schiffahrt. Die deutsche Sandelsflagge wurde seit der Einigung des Baterlandes ganz anders respektiert als vorher. Alle Welt fühlte, daß das mächtige Deutsche Reich hinter ihr stand und niemand sich an ihr vergreifen durfte. Es ist mahr, auch bis 1866 haben die hamburgischen und bremischen Schiffe taum irgendwo'fich über unfreundliche Aufnahme zu beklagen gehabt. Der gangliche Mangel politischer Gelüfte ftand ben hanseatischen Raufleuten an der Stirn geschrieben. Als tüchtige, solide, ruheliebende Bürger waren sie aller Welt willkommen. Namentlich in Nordamerika und den englischen Kolonien konnten sie und können sie noch heute auftreten wie Landesangehörige. Aber vor 1866 haftete ihnen boch bas Befühl an, fich auf große, weltumfpannende Unternehmungen gar nicht ober nur als bescheibene Privatleute unter dem Schute einer fremden Macht einlaffen zu durfen. Das Bewußtsein, von der Flagge einer Großmacht gedectt zu werden, hat Unternehmungen gezeitigt, an die man früher gar nicht benten konnte.

Im Verkehr mit Südamerika trat das wenig, mit Nordamerika gar nicht hervor; auch die Eröffnung der Kolonialpolitik hat Schiffahrt und kaufmännische Unternehmungen wenig beeinflußt. Aber eine so bedeutungsvolle Sache, wie die Errichtung regelmäßiger Dampferlinien
nach Oftasien, Australien und Ostasrika war nur möglich durch
ben unmittelbaren finanziellen Küchalt an dem Deutschen Keiche. Die
Subventionssrage wird im dritten Kapitel dieser Arbeit kurz zu berühren
sein. Hier ist nur die politische Seite hervorzuheben. Die Möglichkeit
regelmäßiger Postdampserlinien von Deutschland nach dem sernen Osten
ist erst durch den Reichszuschuß geschaffen worden. Und ebenso als Folge
davon der Ankaus zweier ganzer englischer Gesellschaften mit 26 Dampsern
im indischen und ostasiatischen Küstenverkehr, die Errichtung einer regel-

mäßigen Flußschiffahrt auf bem Jangtsetiang, die Ausdehnung des Küstensverkehrs nach Japan und dis Wladiwostok. Die deutsche Dampserslagge steht dort jest völlig ebenbürtig neben der englischen. Pessimistische englische Übertreibungen gehen sogar so weit, die deutsche Flagge in jenen Gewässern als die überlegene zu schildern und England vor Überslügelung zu warnen.

So rüchaltsloß dies anzuerkennen ift, so ist doch andererseits mit dem größten Nachdruck zu betonen, daß die Staatshilse unserer Zeit den eigentlichen Kern der Selbständigkeit, der wirtschaftlichen Unabhängigkeit und Selbstverantwortlichkeit unserer Handelsflotte nicht berührt hat. Nur die drei Linien nach Oftasien, Australien und Ostasieht, die nicht auß Rücksicht auf die Reederei, sondern auß anderen Gründen errichtet sind, genießen Unterstügung. In allem übrigen ist die deutsche Reederei auf Selbsthilse angewiesen.

So find denn die politischen Verhältniffe, die der Ostfeereederei im letten Vierteljahrhundert zum Unheil ausgeschlagen sind, einem erswärmenden Golfstrom vergleichbar, der Hamburg und Bremen aussnehmend begünstigt hat.

Zeitweilig hat sich Bremen eifriger der Reederei gewidmet als hamburg, zum Teil weil es mit glücklicherem Griff und angemesseneren obrigkeitlichen Bestimmungen das Auswanderungsgeschäft ergriffen hatte, zum Teil weil hamburg durch seine leichteren kausmannischen Gewinne mehr auf den handel als auf die Reederei gelenkt wurde. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten überslügelt hamburgs Reederei mächtig die der kleineren Schwesterstadt.

An dieser Stelle seien nur einige wenige Daten mitgeteilt; diesenigen für Hamburg beginnen erst mit 1836, da srühere nicht vorhanden sind. Es betrugen die Handelsslotten nach der Statistik der betr. Einzelstaaten:

	Ham bur	g \$		Breme	n 8
Ende	Schiffe	Reg.=T Netto	Ende	Schiffe	Reg.₌T Netto
			1805	173	$\mathbf{28500}$
			1825	99	$14\ 600$
			1836	13 3	24 900
1849	286	$61\ 540$			
			1852	279	12 3 63 3
1869	473	191 131		•	
			1872	252	$174\ 265$
1882	491	288 236	1882	344	299397
1892	605	591 180	1892	405	406172
1900	7 93	988854	1900	402	5 41 796

Die Reederei der medlenburgischen, schleswig-holsteinischen, hannoverichen und oldenburgischen Safen steht in ihren Schickfalen berjenigen ber pommerschen und preußischen Safen naber. Soweit diese Safen an der Oftfee liegen, bedarf das hier taum einer weiteren Begrundung. Flensburg macht eine bemerkenswerte Ausnahme. Durch große Rührigkeit ausgezeichnet, hat es sich (im Berein mit Apenrade) feit lange an ber dinefischen Ruftenfahrt beteiligt, aber auch, geftutt auf feinen Schiffsbau, viele andere Zweige ber Reeberei betrieben. Umgekehrt hat Lübeck seit Jahrhunderten die Reederei stark vernachläffigt. Ende 1899 besaß es nur noch 1 Segelschiff und 26 Dampfer von zusammen 14 503 Regiftertonnen Brutto. Unter den Nordfeehafen, abgesehen von den beiden Sanfestädten, hat fich namentlich ber oldenburgische Weserhafen Elsfleth, obwohl er fast allen Seeverkehr verloren hat, zu einem bedeutenden Reedereiplag emporgearbeitet. Er befigt allerdings faft nur Segelschiffe. Die 218 Segelschiffe von 70 055 Registertonnen, die Oldenburg Ende 1899 bejag, fallen wesentlich auf Elsfleth. Es find gum großen Teil mittlere und fleinere Schiffe, die auf Aventurejahrt ausgehen. Brate befist eine tleinere, auf europäische Safen gerichtete Dampischiffahrt, Nordenham eine kleine Fischdampferflotille. In Sannover besteht die Reederei aus vielen fehr kleinen Schiffen, nämlich 783 Seglern von zusammen nur 49 343 Registertonnen und 58 Dampfern (fast lauter Fischbampfern) bon 42 462 Registertonnen Brutto.

Es ist nun noch der Gang der Dinge in der Nordsee dem an der Ostsee gegenüber zu stellen. Die deutsche Rordseeküste besaß nach der deutschen Reichsstatistit:

Ceg	Segler		Dampfer		Zusammen	
chiffe	Tonnen	Schiffe	Netto= <u>Tonnen</u>	Schiffe	Tonnen	
2304 2318 2527 2573 2536 2362 2228 2127 21964 1894 1982 1982 1992 20043	435 367 440 019 488 170 535 954 577 704 573 651 564 837 554 867 525 740 523 729 564 232 541 944 550 914 552 300	114 175 177 181 213 262 329 363 408 518 594 653 737	108 875 157 450 144 973 137 117 160 556 228 759 295 283 333 170 382 477 574 522 629 739 734 054 747 142 867 534	2418 2493 2704 2754 2749 2624 2567 2490 2412 2576 2645 2780 2855	544 242 597 469 633 143 673 071 738 260 802 410 860 120 888 037 908 217 1 098 251 1 193 971 1 275 988 1 268 056 1 419 834	
	304 318 5527 5573 5366 362 2238 1127 964 982 992	1304	1304 435 367 114 1318 440 019 175 1527 488 170 177 1573 535 954 181 1536 577 704 213 1362 573 651 262 1238 564 837 329 12127 554 867 363 1964 525 740 408 894 523 729 518 1982 564 232 594 1992 541 944 653 1043 520 914 737 1059 552 300 796	3304 435 367 114 108 875 3318 440 019 175 157 450 3527 488 170 177 144 973 3573 535 954 181 137 117 3536 577 704 213 160 556 362 573 651 262 228 759 3238 564 837 329 295 283 3127 554 867 363 333 170 4964 525 740 408 382 477 894 523 729 518 574 522 982 564 232 594 629 739 992 541 944 653 734 054 3043 520 914 737 747 142 3059 552 300 796 867 534	14	

Der Kontrast zu den rückgängigen Verhältnissen der Oftse ist sehr stark. Sogar die Segelslotte der Nordsee ist unter Umständen, die ihr im allgemeinen nicht günstig waren, noch vorwärts gekommen und hat erst 1900 ihren höchsten Stand erreicht. Das machen die ganz großen eisernen Schiffe, die noch immer mit Gewinn bewirtschaftet werden können; deren Zunahme deckt die Einbuße an kleineren und mittleren Schiffen reichlich. Die Dampferslotte ist nur einmal, nur während der Handelsskrise um die Mitte der siebziger Jahre, in ihrem Voranschreiten untersbrochen worden.

Zweites Kapitel.

Die Umgestaltung des Schiffes, des Schiffsbauwesens, der Hafeneinrichtungen und der Wasserstraßen (für Seeschiffe).

Das 19. Jahrhundert hat tiefergreisende Umgestaltungen in der Seeschiffahrt gesehen als drittehalb Jahrtausende vor ihm. In diesem ganzen Zeitraum hat das Ruderschiff das Mittelmeer beherrscht. Die Entwicklung von der attischen Triere bis zur venetianischen Galeere enthält nur zwei Momente von Bedeutung. Das eine ift ber durch Andrea Doria bewirkte Erfat des unverftellbaren lateinischen Segels durch verftellbare Segel, welche Segelmanöber ermöglichten. Das andere betrifft nur den Seekrieg: die Einführung der Teuerwaffen. Für den Seehandel macht fie wenig aus. Das Segelschiff der Nord- und Oftsee und des atlantischen Ozeans hat fich von den gallischen Fahrzeugen zu Cafars Zeit, von den (angeblich verbedlofen) Wifingerichiffen ber Standinavier, ben Roggen bes Mittelalters und ber Renaiffance mit den hohen Deckaufbauten auf dem hinterteil und den Raben am Bugipriet zu den Schunern, Briggs, Barten und Fregatten emporgearbeitet: die nautischen Grundprincipien blieben dieselben. Astrolabium, Kompaß, Sextant und Chronometer (der beim Schwanken bes Schiffes ben gleichen Benbelgang bewahrt) einzugehen ift hier nicht der Ort. Alle Schiffe früherer Jahrhunderte find ausnahmslos von Holz, das 19. brachte das Eisen als Baumaterial; es brachte der Seeichiffahrt auch den Dampf, erft ben Radbampfer, bann bas Schraubenschiff. Es brachte auch eine Berkehrszunahme, die es ermöglichte, Riefen= fahrzeuge zu bauen, neben benen fich die großen Schiffe alter Zeiten recht wingig ausnehmen mußten.

Bur Schilderung der alten Zeit gebe ich zwei Mannern das Wort, die fie felbst erlebt und doch den Umschwung bis zur Gegenwart gesehen haben. Der erste ift der bekannte Hamburger Recder Rob. M. Sloman,

Sohn des gleichnamigen Gründers der ersten regelmäßigen Segelschiffahrt zwischen Hamburg und Amerika und Mitgründers der späteren Hamburger Packetsahrt Aktien-Gesellschaft. Er schreibt in einem Feuilletons Cyclus in der Hamburger Börsen-Halle vom September 1890, den ich hoffentlich hierdurch der Bergessenheit entreiße, solgendes:

"Nicht allein was Anzahl und Broge ber Schiffe anbetrifft, sondern auch in jeder anderen Beziehung ift taum eine Parallele zwischen der damaligen Reederei und der jetigen zu ziehen. Alles war verschieden, Material, die Sandhabung besselben, die Navigation, turz es maren die verschiedensten Zuftande verglichen mit der Gegenwart. Etwas besonders Charakteriftisches mar ber Umstand, daß es damals mit wenigen Ausnahmen teine Reederei im eigentlichen Sinne des Wortes Es waren mehr Schiffseigentumer als eigentliche Reeber. Saufer bon Bedeutung besagen ftets ein ober mehrere Schiffe; ich glaube faft, man war der Anficht, daß es jur Stellung derfelben gehöre. In wenigen Fällen mögen auch geschäftliche Intereffen vorgelegen haben, aber in den meisten Fällen hatten die fogenannten Reeder doch feine selbständige Renntnis von dem Geschäft. Sie waren mithin gang von dem Urteil ihrer Kapitane abhängig Es war zu komisch, wenn Kaufleute glaubten, ein gediegenes Urteil über ein gegebenes Schiff durch feine äußere Beschaffenheit abgeben zu fonnen. Gin bedeutendes Saus ftand im Begriff, ein Schiff ju faufen; der Senior besfelben, ein alter Berr, hielt fich für verpflichtet, es zuvor zu befichtigen. Nachdem er Rajute und mas baju gehört, in befter Ordnung befunden, das Schiff überhaupt einen guten Eindruck auf ihn gemacht hatte, wollte er fich noch von der Solidität der Bauart überzeugen, indem er wiederholt mit feinem fpanischen Rohr auf das Verdeck stampfte. Da diefes nicht davon bewegt murde, fprach er das Urteil: "ein ftartes Schiff", worauf es gefauft wurde." In Bremen fei eine wirkliche Reederei bereits mehr ausgebildet gewesen, namentlich habe man alte Schiffe meift für den Holztransport nach Norwegen verkauft und nicht den meist versehlten Versuch einer "Neureparatur" gemacht.

Das Normalschiff ber dreißiger Jahre sei 200, selten 300 Registerstonnen groß gewesen. "Seine Ladesähigkeit war aber nicht einmal diesem Maß entsprechend, da es gar keine Ausbauten auf dem Verdeck hatte und daher den besten Teil des Zwischendecks die Kajüte, Volkslogis, Segelsund Proviantkammern einnahmen. Außerdem nahm der große Pumpssood wegen der unbeholsenen Pumpen einen bedeutenden Kaum vom Oberdeck bis zum Boden des Schisses in Anspruch. Dasselbe Schiss nach

jetigen Principien gebaut, wurde unbedingt einen um 30 % größeren Laderaum haben als das damalige, und eine Fracht von 60 M. per Tonne entsprach also in Wirklichkeit nur einer gegenwärtigen von 45 M. Die Pumpen bestanden aus ausgebohrten Baumstämmen mit der einjachsten Bumpvorrichtung; es wurde mit einem Schwengel gearbeitet. Das Schiff wurde mit einer gewöhnlichen Binne gesteuert, ohne jegliche andere mechanische Silfe als bei schwerem Wetter gewöhnliche Blode und Taljen. Die größten Schwierigkeiten bot der Anker von der schwerfälligften Geftalt mit dem diden hanfenen Ankertaue. Derfelbe bing an einem ebenfo schwerfälligen und schwer zu handhabenden Rrahnbalken; ben Anker in Sicherheit zu bringen mar daher eine nicht leichte Arbeit. Das schlimmste aber war das $10-20\,$ Zoll dicke (d. h. im spiralischen Umfang gemeffen. E. F.) hanfene Ankertau. Dasfelbe mußte mit dem gewöhnlichen Bratfpill (b. h. einem horizontalen Wendebalten. E. F.), wie man fie jest noch bei Ewern und Leichterfahrzeugen fieht, aufgewunden werden und die einzige mechanische Silfe mar dabei ber Bebel des langen Sandipatens.

"Bon der Arbeit, Anker und Tau aufzuziehen, machen fich die jegigen Seeleute kaum einen Begriff. Man bente fich ein 12 Boll bides, 4-500 Fuß langes Tau vermittels einer folder mangelhaften mechanischen Silfe hereinzubringen und es zur felben Zeit im Rabelgat zu verftauen, fo wird es leicht erklärlich, bag bie bamaligen Schiffe mit fo großer Mannichaft fahren mußten. Diefe mar daher in den tleinen Schiffen am schlimmften baran und murde fo eng wie möglich zusammen-Gesetze bezüglich des derselben zu gebenden Raumes waren nicht vorhanden. Das Volkslogis befand fich in dem vorderen Teil des Schiffes, ber hinuntergang bom Ded war nur durch eine niedrige Rappe geschützt und da selbst die größten Schiffe nach unseren jetigen Begriffen fehr kleine Fahrzeuge maren, fo ftand bas Berded bei schlechtem Wetter, und auch ichon bei mäßigem, ftets unter Waffer; es war jolglich faft unmöglich, das hineindringen desselben in den Raum der Matrosen au verhindern. Alte Seeleute konnen ein trauriges Lied davon fingen und die jegigen Matrofen beneiden, die in geräumigen, gut ventilierten und dem Seewaffer nur unter gang abnormen Berhältniffen zugänglichen Räumen leben. Die Verproviantierung der Schiffe entsprach jenen Verhältniffen. Eiferne Tanks für die Ausbewahrung des Trinkwaffers wurden nicht angewandt, sondern nur hölzerne Fäffer, in welchen das Waffer bei längeren Reifen, namentlich wenn fie, wie es fo häufig damals geschah, mit dem gewöhnlichen hafenwaffer gefüllt worden waren, nicht felten

versaulte und, weil kein anderes Wasser vorhanden war, genossen werden mußte. Preserven und alle die jest angewandten nütlichen Borsichts: maßregeln gegen Storbut kannte man nicht, jedensalls kamen sie nicht in Anwendung. Die Kost bestand im wesentlichen aus gepökeltem Rindsund Schweinesseisch, Mehl und getrocknetem Gemüse. Die Kationen waren nicht durch eine Speisetaze vorgeschrieben, nichtsdestoweniger hatte Gebrauch und Sitte eine reichliche Kost eingeführt."

Rachdem Sloman dann die Geringwertigkeit der damaligen nautischen Hilfsmittel, der Segelanweisungen, Seekarten, Leuchttürme, Chronometer, den Mangel an Eisbrechern, die lange unfreiwillige Winterruhe gesschildert, fährt er fort:

"Das Beladen und Entladen der Schiffe geschah durch die Mannschaft, die lettere wurde also nicht, wie jett, sofort nach Ankunft abgelohnt, fondern blieb vorläufig für mehrere Reifen auf demfelben Schiffe. Die Arbeit murde in berfelben unbeholfenen Beife beschafft, wie alles übrige. Frgend andere mechanische Hilje als die eines Flaschenzuges wurde nicht angewendet. Von Winden mit Übersetzung, Krähnen und gar Dampfwinden fannte man garnichts; alle dieje mechanischen Rrafte mußten durch Menschenfräfte erfett werden. Wie langfam die Arbeit infolge beffen von statten ging, tann man fich benten. Die damalige Ufang, die den Ladungsintereffenten 14 Tage jum Empfange ihrer Ladung gab und unter welcher wir in späteren Jahren noch hart zu leiden gehabt haben, war den derzeitigen Leiftungen ber Schiffe vollftandig angemeffen. Die Matrosen pflegten bei ihrer Arbeit beständig zu fingen, und ihr lustiger Gesang, der schon von weitem gehört wurde, wird noch manchem in Erinnerung fein. Gin bedeutender Importartifel mar Buder aus Brafilien, in unhandbar großen Riften von 1600 bis 2000 Pfund; es war feine leichte Arbeit, diese über Bord ju fegen, und fonnte überhaupt nur durch Silfe eines zweiten Tatels an Raa vollführt werden. Je schwieriger die Arbeit, besto mehr erschöpften die Matrosen ihre Kräfte mit lautem Gesange. So unpraktisch die ganze handhabung auch war, so hatte fie doch etwas Gemütliches und Fröhliches; es war nicht wie jett die trockene Arbeit einer großen Fabrik.

"Die wirkliche Veränderung aller dieser Zustände hängt mit dem Zeitpunkte zusammen, wo das Eisen für die vielen Zwecke der Schiffahrt anfing, die weicheren Materiale, als Holz und Hanf, zu verdrängen. Der erste Schritt hierzu war die Einführung von Ankerketten an Stelle der Ankertaue. Dies ermöglichte sofort eine Vergrößerung der Schiffe, da, solange man sich mit Tauen behelsen mußte, die entsprechende Vergrößerung der

Mannschaft zur Unmöglichkeit wurde. Ich weiß mich noch lebhaft zu erinnern, welche Opposition gegen die Einführung der Ankerketten erhoben wurde. Selbst alte ersahrene Kapitäne zählten zu den eifrigsten Gegnern. Die Ketten, ohne jegliche Elasticität, würden das Schiff in Stücke reißen, und dergleichen Ginwendungen kamen ohne Ende. Gine zweite große Erleichterung war die Ersindung der Patent-Ankerwinden von Pow und Fawcus. Diese gaben einer kleinen Mannschaft die Krast, einen schweren Anker nebst seiner Kette zu heben und damit auch die Möglichkeit, die Schiffe entsprechend zu vergrößern. Die hölzernen Schiffspumpen und die schiffe entsprechend zu vergrößern. Die hölzernen Schiffspumpen und die schiffe entsprechen wurden allmählich durch eiserne erset, und in der Weise sührte eine Verbesserung zur andern.

"Die Bröße der Schiffe konnte also allmählich wachsen, und Schiffe von 500 Tons gehörten nicht mehr zu den Seltenheiten. In der Berbesserung des Schiffsbaues nahmen die Vereinigten Staaten die eigent= liche Führung. Bon dorther tam eine der größten Berbefferungen, nämlich für die Rajuten und das Bolkslogis Säufer auf dem Berdecke ju bauen. Richt nur, daß die Schiffe dadurch an Raum, namentlich für leichte Guter, gewannen, sondern es trug auch zur Bequemlichkeit und Gefundheit der Mannschaft sehr viel bei. Es wurde bei uns und in Bremen Sitte, hauptfächlich amerikanische Ronftruktion zum Mufter zu nehmen, auch äußerlich versuchte man den Schiffen das amerikanische Aussehen zu geben. In der Bergrößerung der Schiffe ging man ebenfalls dort voran. Schon zu Ansang der vierziger Jahre erregte der große Amerikaner "Rappahannock", der für die Baumwollfahrt gebaut war und, wenn ich nicht irre, über 4000 Ballen New-Orleans-Baumwolle laden konnte, ein besonderes Auffehen. Durch Ginführung vieler mechanischen Hilfeleistungen wurde es ihnen möglich, ihre Schiffe zu vergrößern, ohne die Besahung in dem Mage zu vergrößern. Batentblode mit Rugellagern für die Scheibe murben angewandt, Radwinden, um bas Steuer zu bewegen, ersetten bie einfachen Binnen; dazu famen noch die doppelten Margraben und beffere mechanische Vorrichtungen, um die Bumben zu bewegen. Mit einem Wort, wie man bis zum Anfang ber zwanziger Jahre an gar keine Berbefferungen gedacht hatte, so wurde es jest Aufgabe der Schiffsbauer — ich follte wohl fagen Architekten, denn die reine Empirik wurde allmählich durch wissenschaftliche Renntnisse ersett -, den Bau eines Schiffes womöglich zu verbessern. In der äußeren Form machten die fogenannten Klipperschiffe, welche junächst durch die Goldentdeckungen in Kalifornien und Auftralien hervorgerufen wurden, die erste große Beränderung. Die Fahrt mit diesen wurde

während vieler Jahre mit Erfolg betrieben, aber ihre Form war nicht die ganz praktische, und so wurden sie in kurzer Zeit modifiziert, indem man balb einsah, daß das prositable Kauffahrteischiff nicht allein ein rascher Segler, sondern auch ein Lastträger sein muß. Beides läßt sich ersahrungsmäßig nur bis zu einem gewissen Grade vereinigen. Unsere jezigen Schnelldampfer sind mehr oder weniger die Klipperschiffe der damaligen Zeit in ihrer höchsten Vollendung, aber sür allgemeine Zwecke werden sie ebensowenig wie jene dienen können, sondern nur sür den Transport von Passagieren und den allerseinsten Gütern. In jeder anderen Beziehung gehört ihnen wahrscheinlich nicht die Zukunst.

"Gleichzeitig entwickelte sich allmählich die Dampfschiffahrt, aber fie blieb neben ben Segelschiffen bis zu den letten zwanzig oder dreißig Sahren mehr ober weniger nebenfächlich und übernahm noch nicht wie jest die Führung. Ungefähr um das Jahr 1824 eröffneten die Londoner Dampfichiffe "Bilton Joliffe" und "Sir Edward Bants" die erfte regulare Seedampfichiffahrt von Samburg. Rlein und unbedeutend wie diefe Schiffe waren, erregten fie ju jener Zeit doch die größte Bewunderung. Das Paffagegelb mit einem dieser Schiffe nach London betrug 10 Guineen oder 210 Mf.; Guter bezahlten 1 Schilling pro Rubitfuß ober 2 Pfund Sterling pro Tonne. Jest ift das Paffagegeld in wirklich schönen und großen Schiffen 30-40 Mt. und die Fracht von 7 bis 10 Schilling pro Tonne. Allmählich wurden weitere Dampfichiffslinien eingerichtet, 3. B. nach Amfterdam, nach hull und anderen englischen bajen, sowie Leider nahm aber die hamburger Reederei noch bis jum nach Havre. Ende der dreißiger Jahre keinen Anteil daran. Im Jahre 1839 bilbete fich indeffen durch die Bestrebungen meines Baters die erste hamburgische, bie "Banfeatische Dampischiffahrtsgesellschaft", zwischen Samburg und Bull fahrend. Der große Verkehr zwischen diesen beiden Pläten war in den händen von verschiedenen englischen Dampfer-Compagnien, nichtsdeftoweniger war es hamburgisches Geschäft, welches fie unterhielt, und so lag der Wunsch sehr nahe, selbst die Beforderung der eigenen Guter zu übernehmen. Es mag als bezeichnend für die derzeitigen tleinen Berhältniffe dienen, daß es allgemeines Staunen erregte, wie mein Bater es wagen tonnte, für das Unternehmen die für jegige Berhältniffe unbedeutende Summe von 75 000 Mf. zu zeichnen. Das ganze Aftienkapital der Gefellschaft mar ungefähr 300 000 Mt. Banko."

Der andere Augenzeuge der alten Zeit ist der 1812 geborene Schiffskapitan Joh. Friedr. Mener, der am 19. Oktober 1895 seine diamantene Hochzeit seierte und an diesem Tage dem bremischen Senat

seine Lebenserinnerungen übergab. Sie werden im bremischen Staatsarchiv ungebrudt aufbewahrt. Un allgemeiner Bedeutung reichen fie nicht an die Slomanschen Mitteilungen heran. Doch ift als bemerkengwert hervorzuheben, daß Meyer, ohne eine Navigationsschule zu besuchen. Steuermann und Rapitan wird, sowie vor allem, daß er 1839 nach Finland gesandt wurde, um dort bei einer von ihm auszuwählenden Werft einen "großen Dreimafter" bauen ju laffen. Er reift bin, befucht alle Werften, fann aber feinen ihm aufggenden "Entrebreneur" finden und entschließt fich endlich, durch einen kleinen Werftbefiger ben Bau derart aussühren zu lassen, daß er, Meyer, alle Materialien kauft und der Werftbesitzer sie verarbeiten läßt. Er chartert ein Schiff von 100 Laft, fendet es mit Teer, Pech, Pottasche nach Bremen und läßt fich verschiedene erforderliche Baumaterialien, u. a. Rupferungsmetall. Eichenholz zu Steven, Bratfpill und Cfelshaupt, nach Finland fommen. Das Gifen bezieht er aus Stockholm, Segeltuch und Tauwerk kauft er perfönlich in Petersburg ein, lettere Waren werden mit Schlittenfarawanen hingebracht, die Segel schneidet er selbst zu, weil eigene Segelmacher in Finland noch nicht existierten. Das Schiff ist auch feetüchtig geworden und gelangt in 9 Tagen nach Bremen. Gegenüber der großgrtigen technischen und wissenschaftlichen Entwicklung des Schiffsbaus in unserer Zeit verdienen diese primitiven Verhältniffe wohl hervorgehoben zu werden.

Wie notialls ein Schiffsbauer, so war der Kapitän oft auch ein kausmännischer Bertrauensmann des Reeders, ein Superkargo sür ins Ausland gehende Waren, ein bevollmächtigter Einkäuser sür Importsladungen. Das Frachtgeschäft verband sich mit der Warenspekulation. Der Kapitän kauste gegebenensalls eine Ladung Roggen in Archangel, Weizen in Odessa, Pottasche in Petersburg, Hans in Riga, Guano in Callao, Salpeter in Valparaiso, Reis in Akyab. Er ging auch wohl mit Kohlen von Newcastle oder mit Salz von den Kapverdischen Inseln nach Gegenden, wo Bedars für solche Dinge vermutet wurde und wo eine Rücksracht nach der Heimat, nach Europa in Aussicht stand.

Der erwähnte Kapitan Meher erzählt manche Vorfälle dieser Art. 3. B. kauft er in Newcastle Steinkohlen zu 7 Schillinge die Tonne und verkauste sie in Odessa zu $38^{1/2}$ Schillinge, so daß er die Riesensracht von $31^{1/2}$ Schillinge macht, die heute nicht einmal für die größten Entssernungen bewilligt wird. Er errichtet sogar im Austrage seines Reeders in Odessa eine Ochsens und Schweineschlächterei und kommt mit dem gesalzenen Fleisch, dem Talg, den Häuten u. s. w. wohlbehalten in Schriften CIII. — Seeschissahrt 1.

Bremen an, wo die Waren mit gutem Nugen verkauft werden. Spater ift er für einen Duisburger Reeder als Auswanderungsagent in Gudrukland aufgetreten und hat die Paffagiere mit Fuhrwert und Gifenbahnen bis Mains gebracht, von wo fie zu Schiff nach Rotterdam gehen, um nach Amerika befördert zu werden. — Seitbem die telegraphischen Berbindungen die gange Welt umspannen, hat der Rapitan berartige Funktionen ohne Ausnahme abgegeben. In der großen Reederei wird ihm fogar meistens die Verfrachtung des Schiffes abgenommen. Der Reeder in Hamburg oder Bremen disponiert durch den elektrischen Draht — die große Centralborse berartiger Berfrachtungen ift in London — über ein Schiff, das von New-Port mit Betroleum nach Potohama unterwegs ist, und wenn das Schiff ankommt, findet der Rapitan meist die abgeschloffene Berfrachtung feines Schiffes bor, g. B. bon San Francisco, wohin er in Ballaft zu fegeln hat, mit Weizen nach "Falmouth for order"; in letterem Sajen erwartet ihn die telegraphische Nachricht, ob er nach Liverpool. London, Sabre, Rotterdam oder Samburg geben foll.

Ein sehr wichtiger Umstand für die Schiffahrt und den Schiffsbau bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus war die geringe Tiese vieler Häsen, namentlich der westindischen und südamerikanischen, auch zahlloser europäischer und selbst solcher nordamerikanischer wie Charleston und Savannah. — Sie zwangen dazu, im Tiesgang der Schiffe ganz mäßige Grenzen inne zu halten. Ebenso der mangeshaste Zustand vieler Zusahrtstraßen (Flußmündungen, Kanäle u. dgl.). Trockendocks kannte man nicht; zum Kupsern wurden die Schiffe schwimmend auf die Seite gelegt; für kleinere genügten sogar Erdwinden, um sie auf schlickiger schräger Usersläche bis ins Trockene emporzuziehen.

Wie sich die ganzen Verhältnisse aus diesem altertümlichen Zuschnitt emporgerungen haben, glaube ich hier nicht schilbern zu sollen, zumal sich das weniger in einzelnen Stadien und vollends nicht sprungweise, sondern allmählich vollzog. Nur ganz wenige Marksteine mögen aufsgestellt werden:

1807 wurde zum erstenmal (auf dem Hudson) die Dampfkraft zur Schiffsbewegung angewandt. Schon 1817 gab es Flußdampfer in regelsmäßiger Fahrt auf der Unterwefer.

1819 suhr das erste Dampischiff über den Ozean, noch ein Radsdampfer, der bei hohem Wellengang stets Gesahr lief, das aus dem Wasser auftauchende Rad wegen plöglich aushörenden Wasserwiderstandes durch vermehrte Schwungkraft zu verlieren.

Erst 1838 wagte sich das zweite Dampsschiff über den Ozean. In demselben Jahre gelang es nach vergeblichen Bersuchen, das erste Schraubensschiff zu erbauen. Bald sollte die Schraube ihren Siegeszug antreten. Der erste Schraubendampser, "Archimedes", maß nur 240 Tonnen.

1826 wurde die erste regelmäßige Segelpacketsahrt zwischen Bremen und den Bereinigten Staaten eingerichtet. 1828 eine solche (unter ameristanischer Flagge) zwischen Hamburg und den Bereinigten Staaten; letztere dauerte nur bis 1830.

1845 schrieb das amerikanische Postamt die erste Postdampsers verbindung mit dem europäischen Kontinent aus. Bremen erhielt die Berbindung. Die Gesellschaft wurde nach großen Schwierigkeiten als amerikanische Aktiengesellschaft mit europäischem und amerikanischem Kapital, größtenteils staatlichem, gegründet. 1847 mit nur 2 Dampsern der Betrieb eröffnet; 1853 erloschen.

1848 eröffnete die 1847 mit nur 465 000 Mt. Attienkapital gegründete Hamburgisch Mmerikanische Packetsahrt nur mit Seglern den Betrieb.

1850 ließ Sloman das erste Dampsichiff unter hamburgischer Flagge nach New-York abgehen. 1853 eröffneten zwei Dampser der ehemaligen deutschen Kriegslotte unter Bremer Flagge die Fahrt nach New-York; sie eigneten einem Privatreeder.

1856 Beginn der nordamerikanischen Dampsschiffahrt der Hamburgs- Amerika-Linie.

1857 Gründung des Norddeutschen Llond, der ersten transatlantischen Dampfergesellschaft unter Bremer Flagge.

In dieser Zeit wuchs das Segelschiff ununterbrochen. Bor zu großen Schiffen empsanden Reeder und Kapitäne eine starke Scheu. Dennzbei der Geringfügigkeit der zu verladenden Warenmengen wollte niemand der erste sein, der einem großen Schiff Ladung anvertraute. Man sürchtete, es könne lange Zeit, Monate lang, liegen bleiben, ehe es volle Ladung habe und segeln könne. Allmählich nahm das zu transportierende Güterquantum stark zu und jetzt ist kein Schiff zu groß, wenn es nur in der richtigen Fahrt ist. Wirklich versehlt war der Verssuch mit dem Raddampser "Great Castern", einem 1857 von Stapel gelassenen Riesenschiff, dessen Dimensionen erst heute wieder erreicht werden. Seine Länge betrug 207,25 Meter, seine Breite 36,6 Meter, das Deplacement 27 400 Tonnen, die Pserdestärken der Maschinen nur 3600, dennoch wurde die große Geschwindigkeit von 14 Knoten erreicht, freilich bei einem Kohlenverbrauch auf der Aus- und Heimreise nach New York

von 7200 Tonnen! Er war auch im Bau versehlt, hatte eine unsinnige Raumtiese und dabei war nach heutigen Berhältnissen die Anzahl von Pserdeskräften sehr klein. Damals schadete ihm auch sehr start der Umstand, daß kein Ablader auf eine baldige Absahrt zählen konnte. Es hat nur wenige Reisen über den Ozean gemacht, Jahre lang still gelegen, ist dann wiederholt zum Kabellegen benutzt und 1891 auseinander gesichlagen worden.

Erst 1890 erlangt die Dampserslotte, nach Brutto-Registertonnen, das Übergewicht über die Handelsslotte. Bis dahin behauptete das Segelschiff den Vorrang.

Lange war das hölzerne Segelschift ohne Nebenbuhler; erst zu Ende der fünfziger Jahre ging man zum Bau eiserner Segler über. So lange Holz das Baumaterial blieb, war Großbritannien nicht das begünstigtste Land für den Schiffsbau. Es mußte das Eichenholz samt Masten und Rahen importieren. Der Borrang siel den Bereinigten Staaten und Deutschland, in den siedziger Jahren in plötzlichem Auislammen noch einmal Italien zu, ehe der Holzbau für die große Reederei gänzlich erlosch. Die Bereinigten Staaten haben ausgiedigen Gebrauch von ihren damals noch wenig gelichteten Sichenwäldern gemacht. 1859 besaßen sie (einschließlich der damals noch nicht bedeutenden Flotte auf den großen Binnenseen) nahezu so viel Schiffsraum wie England, nämlich 5 145 000 Registertonnen: England und seine Kolonien 5 609 000.

Der Ausbruch bes amerikanischen Bürgerkrieges und die sübstaatslichen Kaubkreuzer ("Alabama", "Shenandoah" u. s. w.) sührten zu einer schweren Schädigung der nordamerikanischen Handelsflotte. Teils durch Zerstörung, teils durch Verkauf in neutrale Hand (aus Furcht vor Zerstörung) verlor sie 650 000 bis 700 000 Tonnen. Der zweite Grund war der Übergang zum Eisenbau, der die größten natürlichen Vorteile wieder auf die Seite Englands brachte.

In den fünfziger Jahren gelangte das hölzerne Segelschiff noch zu einem neuen Thpus, dem in Nordamerika poussierten "Klipper". Hauptstächlich für die Theeeinsuhr baute man diese scharsen, außerordentlich stark betakelten Schiffe, die Reisen von damals ungeahnter Schnelligkeit machten. Indes war ihre Ladesähigkeit sehr gering, ebenso ihre Sichersheit im Sturm, so daß man von dem Thpus bald zurückkam. Inzwischen errangen die Dampser die Herrschaft auch über dieses Gebiet, obgleich geweissagt wurde, Thee würde nie mit Dampsern besordert werden können, ohne den Geruch von der Maschine anzunehmen.

Bon 1840 bis 1870 sehen wir die Segelschifffahrt in ihrer glänzendsten Entwicklung. Die Dampferslotte wuchs erst ganz allmählich. Selbst 1874 war die Segelstotte noch mehr als viermal so groß wie die Dampsersslotte (Netto). Die weiten Reisen hatten der ersteren ganz neue Gebiete erschlossen: Transport von Auswanderern nach Kalisornien und Australien insolge der Goldsunde; Salpeters und Guanosrachten von der Westküsste Südamerikas nach Europa; Reis von Hinterindien; Wolle von Argenstinien, Kapland und Australien; Holz von Osts und Westkanada nach verschiedenen Ländern; seit 1866 spielen auch die Petroleumsrachten von Rordamerika um die ganze Welt eine große Kolle für die Segelschiffahrt, bis dann der Tankdampser den Segler auch hier verdrängt; endlich Steinskohlen von England um die ganze Welt.

Als die Frage des Gifenschiffsbaus aufs Tapet tam, nahm fo ziemlich der ganze alte Schifferstand gegen ihn Bartei. Bor allen Dingen befürchtete er, daß man auf hoher See den Leck eines eifernen Schiffes nicht wurde stopfen konnen, daß der Rompag durch die Gifenmaffe in Bermirrung gebracht murbe und daß die Innenfeite der Gifenmande Wafferdunft zum Niederschlag bringen und durch deffen Abtropfen die Ladung leiden muffe. Bon diefen Ubelftanden ift die Gigenwilligkeit des Rompaffes völlig überwunden, die beiden anderen hat man teilweise burch Erfahrung befiegt, jedenfalls haben fie den Sieg des Gifens nicht aufgehalten.) Uhnliche Rlagen ber Bertreter bes Alten ertonten gegen eiserne Masten, eiserne Raben, Drahttauwert und Antertetten; man murbe fie im Notjalle nicht "tappen", nicht "flippen" tonnen, um das Schiff von lihnen frei zu machen. Auch dafür find Bortehrungen getroffen. Das eiserne (später auch das stählerne) Schiff erwies sich als dem hölzernen weit überlegen, und jett werden in Ländern vorgeschrittenen Schiffsbaus wohl teine großen Solzsegler mehr gebaut.

Für die Besatung sind durch diese Wandlungen die Wohn- und Arbeitsverhältnisse immer besser geworden. Der Schilderungen der alten Zeit durch Sloman wurde schon gedacht. Größere Schiffe erhielten statt des glatten Deckes ausnahmslos Deckhäuser: Hinten die Kajüte sür die Ofsiziere, die Karten und die Navigation, auch sür etwaige Kajütspassagiere. Vorn die "Back" sür die Mannschaft; vom Dach des einen zum Dach des anderen gehend die "Brücke", auf der der dienstthuende Ofsizier steht. An die Stelle der Ruderpinne trat das Kad, dem alsbald auch ein Häuschen gebaut wurde, so daß der Mann am Steuer gegen Wind und Regen geschützt stand. An Stelle der hölzernen Wasserässer traten eiserne Wassertants, in denen sich das Wasser länger hielt. Die

38 C. Fitger.

Abfürzung der Reisen verringerte die Belästigung durch verderbendes Wasser, durch lange konservierte Lebensmittel und die daraus entspringenden Krankheiten. Früher mußte die Mannschaft in die Rahen hinaus, um die Segel auszusezen oder einzuholen. Das wird jetzt bei den neuen großen Schiffen, die Patentrahen haben, vom Deck aus besorgt, so daß die Mannschaft manchen Gesahren enthoben wird, obgleich die Besahung relativ schwächer ist als früher. In gleicher Richtung wirken eigene Dampsmaschinen zum Ausholen des Ankers, die jetzt auch auf großen Segelschiffen so gewöhnlich sind, daß Schiffe ohne solche manchmal keine Mannschaft bekommen können.

Ein weiterer Nachteil der eisernen Schiffe ist, daß sie nicht gekupsert werden können und daher nach einiger Zeit einen sehr starken Ansat von Muscheln und sonstigen maritimen Organismen bekommen, der ihre Geschwindigkeit verringert. Der Versuch, die Vorteile des Holzschiffsbaus mit denen des Eisenschiffsbaus zu verbinden, indem man Kompositionsschiffse konstruierte, hat sich nicht bewährt. Gbensowenig gelang es, des Übels durch besondere Schiffsbodensarben Herr zu werden. Die Reinigung des Bodens im Trockendock ist die einzige Hilse geblieben. Da Trockensdock sich jetzt in allen der Schiffahrt zugänglichen Teilen der Erde befinden, so ist hieraus kein entscheidender Grund gegen den Eisenbau erwachsen.

Ebensowenig hat sich der zu Ansang der neunziger Jahre gemachte Bersuch bewährt, Segelschiffen eine Hilzsschraube zu geben, um durch sie die Fahrt durch das windstille Rote Meer und die Überwindung sonstiger Windstillen zu ermöglichen, im übrigen aber beim Segeln zu bleiben. Ein prachtvolles Schiff dieser Art, "Maria Ricmers", ist auf der ersten Reise im Indischen Ozean verschollen, womit natürlich nicht gesagt sein soll, daß dies eine Folge der Hilzsschraube war.

Eins der vorzüglichsten Beispiele der Ersolge der neuzeitlichen Segelsschiffsbautunft ist der 1895 für Rechnung der Hamburger Privatreederei F. Laeiß bei F. Tecklenborg in Geestemünde erbaute Fünsmaster "Potosi". Dieses zu einer gewissen Berühmtheit gelangte Schiff ist 112 Meter lang, 15,1 Meter breit, hat eine Raumtiese von 8,7 Metern und in beladenem Zustande einen Tiesgang von 7,9 Metern. Es mißt 4026 Tonnen Brutto und 3854 Tonnen Netto und ladet nicht weniger als 6200 Tonnen Schwergut. Seine Besatzung beträgt 44 Mann. Die "Potosi" ist bisher immer zwischen Hamburg und der Westküsste Amerikas gesahren und gebraucht zu einer Aus- und heimreise nur etwa 6 Monate (vom 17. März bis 23. August 1900, also nur 5 Monate 6 Tage). Die

beiden letten Rundreifen find innerhalb eines Jahres zurückgelegt: eine einzig bastehende Leistung.

Nur furze Zeit murde die Segelschiffahrt des glanzenden technischen Fortschrittes froh. Ihr Überwinder war ihr auf den Fersen: die Dampfichiffahrt. Der Raddampfer magte fich von den Fluffen und Binnenfeen aufs Meer, anfanglich auf ruhige Gemaffer und furze Reifen, dann auch auf die Ozeane. Bald bot die Schraube ein wundervolles hilfsmittel, um den fteten Gefahren des Rades auszuweichen. Doch bedurfte es erst mehrerer Jahrzehnte, ehe der schon 1838 mit dem "Archimedes" erreichte Erfolg zur allgemeinen Ausruftung neuer Seedampfer mit Schrauben führte. 1845 wurde der erste eiserne Schraubendampfer "Great Britain" nach New-Dort in Fahrt gefett. Zuerft murbe ber Dampf nur für Bost- und Passagierschiffe angewandt und selbst dabei erhielt sich die Auswanderung auf Segelschiffen von Deutschland nach Nordamerika noch bis in die ersten siebziger Jahre. Dann eroberte sich der Dampf auch die Frachtsahrt und die weiten Reisen. Noch am Schluß des Jahrhunderts kämpst jedoch das große Segelschiff auf weiten Reisen (3. B. Reis von hinterindien, Salveter von Jauique, Weizen von San Francisco, Betroleum in Blechtiften von New-Port nach Oftafien, Rohlen von England nach vielen entlegenen Safen) nicht ohne Erfolg mit bem Dampfer.

Es kann unmöglich Aufgabe diefer Stizze fein, die Fortschritte des Dampfschiffsbaues hier näher darzulegen. Nur ein paar springende Punkte seien hervorgehoben.

Die alten einsachen Maschinen hatten einen sehr hohen Kohlensverbrauch, der weite Reisen sast unmöglich machte. Durch Mittelbrucksmaschinen reduzierte man den Kohlenverbrauch von 1,5—1,6 kg pro indizierte Pserdekrast und Stunde auf 1,3—1,4 kg. Dann kam seit 1860 die Compoundmaschine, die den Berbrauch auf 1—1,1 kg herunterbrachte; endlich seit 1882 die Triple-Expansionsmaschine, die nur noch 0,65—0,75 kg gebraucht; und neuerdings kommen gar Quadruple-Expansionsmaschinen auf. 1838 wagte man im Dampsdruck nicht über 10 englische Psund hinauszugehen. 1868 riskierte man 35 Psund, jest 200. Das alles brachte außer der Kohlenersparnis pro Reisestunde auch noch eine beträchtliche Abkürzung der Reisedauer hervor. Der ersorderliche Kohlenraum wurde stark verringert, die Ladesähigkeit der Schiffe vergrößert, die Zahl der Reisen vermehrt. Alles wirkte aus Erniedrigung der Gütersrachten, einen Umstand von der weittragendsten volkswirtschaft= lichen Bedeutung.

Diefer Begenftand mare ber forgfamften und eingehendften Special-

untersuchung wert, die ich mir leider versagen muß. Um aber ferner stehenden Lesern einen Begriff von der Tragweite des Umschwungs zu geben, gebe ich hier einen Handelsbericht der Weserzeitung aus Glasgow vom 7. Februar 1896 wieder. Es wurden u. a. notiert für Kohlen von Häsen der Clyde nach

•	im Janua 1874 18	r 896
m		
Barbadoes	19 10	Sh. pro Tonne,
St. Thomas	12 10	* : :
Havana	12 8	= = =
St. Jago de Cuba	14 9	= = =
Montevideo	40 10	= = =
Buenos Apres	40 10	:
Rio Janeiro	30 14	: * :
Santos	27 17	
Bahia	27 12	s = s
Pernambuco	27 12	: : :
Rio Grande	$37 \qquad 20$	* : :
Alexandrien	18 7	: : :
Konstantinopel	18 7	:
Gibraltar	10 6	: 1 s
Livorno	17 7	: * :
Malta	14 6	* = =
Odessa	$17^{1/2}$ $6^{1/2}$	2 = = =
Ferne	r:	
von Quebec nach Greenoch, Holz .	3 8 19	s s s
Duebec nach Glasgow, Dielen	105 40	s s s
nach San Francisco, Kohlen	30 12	: : :
= Callao, Stückgüter	40 16	= ; ;
= Valparaiso, Stückgüter	3 6 15	
= Sydney, N. S. W., Stückgüter	35 15	
= Singapore, Stückgüter	30 15	: = :
von Rangoon nach dem Ber. Kgr.,	•	
Reis	65 25	s : s
= Valparaiso nach dem Ber. Kgr.,		
Salpeter	55 22 ¹ /	2 = * *
= San Francisco nach dem Ver.		-
Agr., Weizen	$57^{1/2}$ 21^{1}	4 = = =

Auch augenblicklich, im Herbst 1901, herrscht wieder eine tiefe Depression auf dem Frachtenmarkt. Anfang September mar für Getreide von Rem-Pork nach England mehrmals 13/4-17/8 Sh. pro Tonne nicht zu erlangen. Dampfer in Reihenfahrt nahmen Korn noch billiger. Später haben bie letteren Getreide gang umfonft von New-Pork nach Liverpool befördert, da sie damit die Ausgaben für Ballast ersparten. Ja, es soll porgekommen fein, daß die Dampfer das Getreide als Ballaft mit nach Amerika nahmen, um für die abermalige Um- und Rückfahrt keine Ballasttoften zu haben; die Ware fuhr alfo umfonft dreimal über ben Ozean. Das find natürlich Ausnahmsfälle, Gelegenheitsverladungen für Ablader. Eigentliche Frachtdampfer brauchten fo billig nicht abzuschließen, konnten aber doch 11/2 Sh. pro Tonne schwer bedingen. — Anderwärts waren jeboch die Frachten beffer; fo g. B. Anfang September von Liverpool nach San Francisco 15 Sh. von dort für Getreide nach England 383/4 Sh. Von Valparaiso für Salpeter nach England 271/2 Sh. Die Frachten hatten also den Tiefstand von 1896 noch nicht wieder erreicht.

Diese Sähe stellen keineswegs die höchsten und die niedrigsten Punkte dar. In den siedziger Jahren waren die Frachten gegen srüher schon start gewichen und in Ausnahmefällen sind noch viel niedrigere Frachten gezahlt als 1896. Für die Konkurrenz von Massengütern (Lebensmitteln und Rohstossen) aus sremden Weltteilen spielt der Rückgang der Frachten eine geradezu entscheden Kolle.

Während der riefige "Great Castern" 1859 seine Fahrt mit nur 3600 Pferdestärken eröffnete, hat heutzutage der Rordd. Lloyd-Dampser "Kronprinz Wilhelm" 35000 und der Hamburg-Amerika-Dampser "Deutschland" 35600 indizierte Pserdestärken, obwohl sie ungesähr dieselbe Größe haben wie jenes Schiff. 1850 suhren die transatlantischen Ozean-dampser mit 9 Knoten (Reisedauer von England nach New-York 13 Tage); 1860 mit 11—11½ Knoten (11 Tage); 1870 mit 14 Knoten (9 Tage), 1881 sett die Entwicklung der Schnelldampser ein, an der sich stark der Lloyd beteiligte; seine "Elbe", das erste deutsche Schiff dieser Art, erreichte 16 Knoten. 1887 wurde die "Lahn" erbaut, die bei 9000 Pferdestärken durchschnittlich nur 7 Tage 13 Stunden gebrauchte. Neuerdings brauchen die Dampser "Deutschland", "Kaiser Wilhelm d. Gr." und "Kronsprinz Wilhelm" von Blymouth nach New-Nork nur 5 T. in 8—9 Stunden.

Die Hamburg-Amerika-Linie beteiligte sich ansangs nicht an der Berwendung dieses Schiffsthpus, machte dann aber mit den Doppelsschraubendampsern einen mächtigen Sprung vorwärts, den der Lloyd ansangs nicht mitmachen wollte. Augenblicklich (Frühjahr 1901) hat dieser indes schon 31 Doppelschrauber. Während die doppelte Schraube

42 C. Fitger.

doppeltes Maschinen- und Beigpersonal ersordert, bringt fie den großen Borteil mit fich, daß ein Schraubenverluft ober Wellenbruch die Fortbewegung nur verlangsamt, aber nicht bas Schiff hilflos macht. der Schiffe mit fo riefigen Maschinen, Reffeln und Rohlenräumen ist natürlich sehr reduziert. Bei ben erften Doppel= schraubendampfern war er fast verschwunden. hernach hat man verftanden, ihn wieder zu erobern, namentlich durch größere Schiffslänge. Rriegsschiffe find in den letten Jahren jur dritten Schraube übergegangen. - Die Anwendung der Barfonichen Dampfturbine an Stelle der Dampfchlindermaschinen ist auf Torpedoboote beschränkt geblieben, hat hier aber Geschwindigkeit von 323/4 Seemeilen die Stunde erreicht.

Ein anderer Fortschritt, der vor allem für die Verringerung des Verlustes an Menschenleben wichtig ift, ist die Einführung von mafferdichten Schotten im Schiffsraum. Der Raum wird in eine ganze Anzahl wasserdichter Kompartments zerlegt, so daß das Schiff nicht zu finken braucht, wenn jelbst mehrere derselben durch Led, Strandung oder Rollifion voll Waffer laufen. Die Fortschritte auf diesem Gebiete find ununterbrochen. Sie vollständig zu schildern, mare die Aufgabe einer besonderen Abhandlung. Doch dürsen auch hier einige Mitteilungen der Weser-Zeitung vom 12. September 1901 über die neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiete Plat finden. Sie betreffen den 1901 auf der Werft des Bulcan in Stettin erbauten Lloyddampfer "Kronpring Wilhelm": "Bon der Rommandobrude aus geben Telephonleitungen, Siemens und Salskesche Lautsprecher (eine neue Erfindung) nach der Maschine wie nach dem Steuerhause am heck des Schiffes. Ebenso geht von der Brücke aus ein hydraulisch-automatischer Apparat nach allen Schotten hinunter. durch den diese letteren von der Brude aus auf einen Schlag geschloffen werden fonnen. Gin Glodenfignal geht gehn Sefunden vorauf, um Leute zu warnen, die sich etwa gerade in einem Schottenthor befinden. Lichtfignale von jedem einzelnen Kompartment jolgen und melden den Schluß bes Schotts. Nur bei völligem Schluß des Schotts kann bas Lichtfignal ericheinen; das Nichterscheinen fündigt an, daß das betreffende Schott noch nicht ordnungsmäßig geschloffen ift. Sodann ift eine wichtige Neuerung, daß das Schiff an vielen verschiedenen Stellen Feuermelder nach Art derjenigen der Feuerwehr hat; ist irgendwo Feuer ausgebrochen und durch Ginschlagen der Scheibe des Apparats und Ziehen am Bügel gemelbet, fo weiß man auf ber Brude, wo das Unglud eingetreten ift. Daß es an Schläuchen nicht fehlt, die man nur anzudrehen braucht, um Spritenwaffer zu haben, und ebenfowenig an Bandfeuerlöschapparaten, versteht sich von felbst. Weiter sei erwähnt, daß der Weg zum Ausguck

am Mast (bem Mastkorb der altmodigen Schiffe) nicht mehr außen am Maste hinaussührt (was immer mit Gesahren sür den Seemann verbunden ist), sondern in dem hohlen eisernen Maste selbst; eine eiserne Leiter giebt dem Matrosen einen sicheren Weg. Von diesem Ausguck geht ein Sprachsrohr zum Navigationszimmer hinunter, so daß die Stimme des Matrosen nicht mehr von anderem Lärm übertönt werden kann. Die Treppe im Mast ist sür Kriegsschiffe nicht neu, wohl aber sür Handelsschiffe. Gine neue Einrichtung ist auch noch die Telephonleitung von den Luzuszimmern nach dem Zimmer des Oberstewards. Ein Apparat sür Marconissche drahtlose Telegraphie besindet sich im Steuerhause am Heck."

Die Größe der Dampfer hat unter diesen Umständen stark zugenommen, immer abgesehen von dem einen versehlten Bersuch mit dem "Great Castern". Die höchsten Größenklassen kommen nicht bei Postund Schnelldampsern in Anwendung, sondern bei Frachtdampsern, die zugleich Passagiere von etwas geringeren Ansprüchen befördern. Sie sahren zwischen Häsen von starkem Güteraustausch wie New-York und Liverpool oder New-York und Hamburg-Bremen. Bei sehr großer Ladesähigkeit haben sie schwächere Maschinen und daher geringere Geschwindigkeit.

Der Bergleich des augenblicklich größten Frachtdampfers dieser Art, des am 4. April 1901 in Belfast von Stapel gelassenen Doppelschraubens dampfers "Celtic" mit dem größten Schnelldampser, dem beim "Bulcan" in Stettin im Bau befindlichen Lloyddampser "Kaiser Wilhelm II." erzgiebt folgende bezeichnende Unterschiede:

	"Celtic"	"Raifer Wilhelm II."
Registertonnen (Brutto)	20880	$\boldsymbol{19500}$
Wasserberdrängung (in Tonnen)	36700	26 000
Länge (in engl. Fuß)	700	707
Breite (in engl. Jug)	75	72
Raumtiefe (in engl. Fuß)	49	41
Maschinenstärke (Pferdekräfte) .	14000	40 000
Geschwindigkeit (Knoten)	16—17	$23^{1/2}$
Raum für Passagiere, Kajüte	500	1 000
= = Zwischendeck	2 35 2	800
Befatung (Perfonen)	3 35	585

Mit diesen Dimensionen ist der "Celtic" dem "Great Castern" noch um fast 1400 t Ladesähigkeit überlegen. Um die Wandlung in den Reedereiverhältnissen richtig zu ersassen, muß man bedenken, daß ein einziges Schiff wie der "Kaiser Wilhelm II." so groß ist wie zu gewissen Zeiten im Ansang des Jahrhunderts die ganze Handelsstotte Bremens

oder Hamburgs. Ende 1805 betrug der Raumgehalt der bremischen Flotte 28 500 Registertonnen, also nur um die Hälfte mehr als das genannte Schiff. 1825 blieb sie mit 14 600 Registertonnen um reichlich ein Viertel hinter ihm zurück. Die Ladesähigkeit der damaligen Schiffe war nicht durch Kessel, Maschinen, Kohlenraum beeinträchtigt. Die größere Geschwindigkeit der Schiffe unserer Zeit gleicht dies reichlich wieder aus.

Bu solchen Ergebnissen hat die wissenschaftliche Entwicklung der Schiffsbaukunst wesentlich beigetragen. Man vergleiche nur einmal den Bremer Schiffskapitän, der nach Finland auszieht und selbst die Baumaterialien kauft, um gleichsam im Tagelohn ein Schiff zimmern zu lassen, oder später die phantastische Konstruktion des "Great Castern" mit der wissenschaftlichen Durchbildung der heutigen Schiffsbautechniker. Die Entwicklung des Maschinenbauwesens, die Organisation der technischen Hochschulen gehörte zu den Vorbedingungen der heutigen Zustände. In England besteht schon seit einer Reihe von Jahren die Institution of naval architects; nach ihrem Vorbilde hat man 1899 in Deutsch-land die Schiffsbautechnische Gesellschaft gebildet.

Noch eine ganz andere Kategorie von Vorbedingungen war erforderlich, um folche technische Fortschritte zu ermöglichen. In alteren Zeiten gab es, wie ich schon turg erwähnte, nur gang wenige Bafen, die für heutige Schiffe die erforderliche Waffertiefe hatten. Die meiften genannt feien nur Rotterbam, Amfterdam, Glasgow -, mußten erft burch fünftliche Unternehmungen (Baggerungen, Strombauten, Kanäle) auf entsprechenden Stand gebracht werden. Und wo die Bafen felbst ausreichten, wie g. B. bei hamburg, war durch Untiefen der Bugang gesperrt. Tiefgebende Schiffe konnen Samburg noch heute nicht erreichen; fie muffen in Curhaven bleiben ober auf dem Strom einen Teil ihrer Ladung an Fluffahrzeuge abgeben ("leichtern"). schüttelte einen Teil der Nachteile seiner weiten Entfernung von der See durch die Gründung Bremerhavens ab, das 1830 eröffnet wurde. Rotterdam und Amsterdam bauten in den erften Jahrzehnten des neuen Jahrhunderts Seekanäle von ca. 5-51/2 m Waffertiefe, ausreichend für die damaligen Schiffe. Dann entstand in den fiebziger und achtziger Jahren ber "Nieume Watermeg" von Rotterdam jur See, burch ben 1899 45 Schiffe von 24—25 Fuß (7,32—7,63 m), 22 von 25—26 Fuß (7,63 bis 7,93 m) und 5 von 26-27 Fuß (7,93-8,24 m) einfegelten. Cbenfo der "Noordzee-Ranaal" von Amfterdam nach See, durch den feit 1897 vereinzelte Schiffe über 7,40 m hereinkommen. So find in Glasgow

und Middlesborough durch Flußkorrektionen treffliche Berbindungen mit der See geschaffen.

Bremen hat von der Mitte der achtziger bis zur Mitte der neunziger Nahre mit einem Aufwand von 30 Millionen die vorher nur 28/4 m betragende Tiefe der Unterweser auf 5—5½ m gebracht. Früher von der See jo gut wie abgeschnitten und gang auf ben Leichterverkehr mit Bremerhaben angewiesen, hat es jest einen eigenen Seeberkehr bon etwa 2100 angekommenen Seefchiffen im Tonnengehalt von etwa 900 000. Außerdem hat es die Außenweser von Bremerhaven bis zur See bebeutend vertieft. Wenn auch das Ziel, nämlich 10 m bei gewöhnlichem Sochwaffer, noch nicht erreicht ift, so wird doch allen Anforderungen der augenblidlichen Schiffahrt genügt. Auch die Safeneinrichtungen in Bremerhaven find neuerdings diefem Biel entsprechend geftaltet. Die 1897 eröffnete große Kammerschleuse, die die Einfahrt zum Kaiserhafen bildet, hat folgende Dimenfionen: Länge 220 m, Breite 28 m, Tiefe zwischen ben Thürflügeln bei gewöhnlichem Hochwasser 10,53 m. Sie ist eines der großartigften Werte diefer Urt in der gangen Welt. Ohne den Bunfch der Kriegsmarine, die für im Rampfe beschädigte, daber mit vergrößertem Tiefgang fahrende Schiffe einen Zufluchtsort zu haben wünschte, hätte man die Tiefe etwas geringer gewählt. Aus gleichem Grunde ift denn auch das hauptsächlich für die großen Lloyddampfer erbaute Trockendock am Kaiserhaven in den gleichen Dimensionen gehalten. Die Kriegsschiffe bedürsen nur der erwähnten großen Tiese, ihre Länge ist weit geringer als die der neuesten Schnelldampfer. Der foeben erwähnte, jest in Stettin im Bau befindliche Llopddampfer "Kaifer Wilhelm II." erhält bereits eine Länge von 215,63 m und eine Breite von 25,2 m, fo daß Schleuse und Dock nur noch eben für ihn ausreichen.

Hamburg hat mit der Korrektion der Unterelbe später und vorläufig in kleinerem Umfange angesangen. Dagegen hat es Cuxhaven ausgebaut und hier am stets offenen Fluthafen Kais für die größten Schnelldampfer gebaut; auch eine Eisenbahnverbindung nach Cuxhaven ist geschaffen.

In ähnlicher Beise sind benn auch in vielen Belthandelshäfen die Zugänge vertiest und verbessert und die Hasenbeden den wachsenden Schiffsgrößen entsprechend gestaltet.

Bon der größten Tragweite jür die Schiffahrt der Welt ist der Suez-Ranal geworden. Er hat die Verbindung zwischen Europa und dem sernen Often beträchtlich verkürzt und den weitaus größten Teil des Verkehrs den Segelschiffen entrissen und den Dampsern zugeführt. Denn in dem sast immerwährend windstillen Roten Meer können Segelschiffe nicht sahren. Die Besürchtung, auf Grund deren England dem Bau des

Kanals widerstrebte, nämlich, daß er dem englischen Handel und der engslischen Schiffahrt einen großen Teil des Berkehrs mit dem sernen Osten rauben würde, hat sich nicht erfüllt. Vielmehr ist England an dem sich riesig entsaltenden Verkehr weitaus das meistbeteiligte Land. Doch hat sich auch die deutsche Flagge seit Eröffnung der Linien nach Ostasien und Australien einen sehr ansehnlichen Teil erobert. 1870 betrug der Verkehr nur 486 Schiffe mit 436 000 Registertonnen. 1900 dagegen 3441 Schiffe mit 9738 000 Registertonnen Netto. Die deutsche und englische Flagge behaupteten bei weitem den größten Verkehr, und zwar mit solgender Beteiligung:

	Englis	che Flagge	Deutsche Flagge		
	Reg.=Tonnen Netto	Brozente des Gesamtverkehrs	Reg.=Tonnen Netto	Prozente des Gefamtverkehrs	
$\boldsymbol{1895}$	6059000	71,6	$\boldsymbol{696000}$	8,2	
18 99	6586000	66,6	$1\ 070\ 000$	10,8	
1900	$5\ 605\ 000$	57,6	1466000	15,1	

Das find für Deutschland glänzende Bahlen!

Auch der deutsche Kord-Ostsee-Kanal, obgleich weit weniger weltbewegend, darf für die deutschen Schiffahrtsverhältnisse nicht übersgangen werden. Sein Verkehr war in beiden Richtungen im Jahre 1896 20068 Schiffe, 1751065 Retto Registertonnen, 1900 29571 Schiffe, 4292258 Netto Registertonnen.

Der Nord-Oftsee-Kanal hat sogar eine fühlbare Folge für die Gestaltung der Schiffe gehabt. Er hat einen ganz neuen Typus, wenn auch nicht gerade geschaffen, so doch fehr emporgebracht, die Seeleichter. Diese weder durch Dampf noch durch Segel mit eigener Bewegung verfebenen, meift eifernen Sahrzeuge werden durch kleine Schleppdampfer weit durchs Meer geschleppt, u. a. von Emden bis Königsberg. Zuerst burgerten fie fich im Berkehr zwischen der Elbe und Wefer ein, bann find fie namentlich im Bertehr zwischen Samburg und einer ganzen Unzahl Oftseehäfen in Aufnahme gekommen. Ihr Tonnengehalt geht bis au 800 und da fie nur für turze Fahrt bestimmt find, nicht felbst navigiert werden follen, daher auch nur geringer Befahung und für diefe nur bescheibener Raume bedürfen, fo tann fast ihr ganger Raum mit Ladung vollgestopft werden. Das Anlagekapital und die Betriebskoften find also fehr niedrig. Dagegen find fie unbedingt auf gutes Wetter angewiesen; fie muffen unter Umftanden folches abwarten und keinenfalls dürfen fie fich auf Reisen einlaffen, die nicht entweder gang turg find oder gahlreiche Zufluchtshäfen darbieten. Die Zahl der deutschen Seeleichter hat sich von 63 im Jahre 1889 auf 178 im Jahre 1900 vermehrt.

In den sechziger und siebziger Jahren war die Frachtsahrt mit Betroleum und leeren Betroleumfässern mit einem Mal eine Quelle schönen Berdienstes für die Seegelschiffahrt. Diese Ladung schien dem Segelschiff niemals geraubt werden zu können, zumal als in den siebziger Jahren der erste Bersuch, ein Petroleum Tankschiff zu erbauen, gänzlich sehlschlug; das von Rordamerika nach Antwerpen bestimmte Schiff kam dort niemals an. In den achtziger Jahren hat man das Problem, den ganzen Laderaum eines Schiffes, sogar eines Dampsers, für Ausnahme von Petroleum herzurichten und diesen gegen Kessel und Masschine hermetisch abzuschließen, aber doch gelöst. Seitdem ist beinahe der ganze Transport von Petroleum von Amerika nach Europa auf diese Fahrzeuge übergegangen; sie haben sich als durchaus seetüchtig bewährt. Solcher Tankdampser giebt es in Hamburg Ende 1900 11, in Bremen 2, in Geestemünde 9.

Eine wichtige und eigenartige Erfindung wurde durch die Maffenproduktion von Erdöl am Raspischen Meer veranlagt. Die dortige robe Naphtha enthält viel bictes, schweres Ol, bas ju anderen 3meden feine Berwendung findet und daher zur Feuerung von Dampfkesseln benutt wird. Bald nach der Eröffnung des Großbetriebes in Baku wurden die Dampfer auf dem Kaspischen Meer und alsbald auch auf den ruffischen Fluffen mit diesem "Mafub" genannten Brennmaterial geheizt. Die Erfindung mar ein großes Glud für jene tohlenarmen Gegenden. Run hat man auch den Versuch gemacht, auf den Weltmeeren solche flussige Feuerung zu benutzen. So hatte das deutsche Rriegsschiff "Raiser Friedrich III." folche an Bord, und zwar in seinem Doppelboden. Beim Aufstoßen auf dem Adlergrund im Frühjahr 1901 wurde der Doppelboden zusammengepreßt, das Majud tam durch die Bentilatoren in den Feuerungsraum und es entstand ein Brand. Das ift indes fein Ubel, das nicht zu vermeiden mare. Der Ginburgerung der flüffigen Feuerung hat im Wege geftanden, daß es nur wenige Safen giebt, wo die Dampfer folche kaufen konnen. Doch find neuerdings viele Berfuche angeftellt, die in technischer Beziehung durchaus gunftig ausgefallen find; auch auf deutschen Schiffen hat man gute Erfahrungen gemacht. Wenn die Produktion geeigneter Ole, die in letter Zeit auch in Ceylon und Teras Plat gegriffen hat, so zunimmt, daß die wichtigsten Anlaufhafen den Dampfern zuverläffige Gelegenheit bieten, fich mit fluffigem Brennstoff zu versorgen, so wird die Sache eine vermehrte Bedeutung für die Schiffahrt gewinnen.

Rordamerika hat zwei besondere Typen von Dampsern ersunden: die Whalebacks und die ganz ähnlichen Turret Ships. Es sind

dies Schiffe, die eine ftarte Uhnlichkeit mit einem Walfisch haben; namentlich besitzen fie nur ein gang kleines, schmales, eigentliches flaches Berbed. Ihr Ruden ift rundlich und nur mitschiffs ift ein tleines Berbed ohne Maften und Aufbauten. Sie fahren bis jest ausschließlich zwischen Liverpool und Nordamerika: meist gehen fie durch den Welland-Kanal (neben dem Niagara - Fall) in die großen Seen hinauf, um in Chicago ober Milmautee Getreide zu laden. Sie haben fich nicht schlecht bemährt, jedoch nicht fo rasch zugenommen, wie das wohl vorausgeset wurde. Auf dem Michigan-See hatte man anläglich ber Weltausstellung von Chicago einen Walrudenbampfer von 362 Fuß Länge und 42 Fuß Breite, der 7 Stahlturme und 3 Verdecke hatte. Auf 4000 Personen eingerichtet, foll er einmal 5700 an Bord gehabt haben. Gin Dzeanschiff ist das natürlich nicht. Dagegen ist, ohne eine neue Stufe im Schiffsbau zu bedeuten, ein neues Unternehmen im Verkehr zwischen Chicago und Europa (Hamburg, London, Liverpool) hervorgetreten. In Chicago sind für eine amerikanische Reederei = Gesellschaft (Rorthern Steamship Company) vier Dzeandampfer von 3200 Tonnen Raumgehalt (256 engl. Fuß Länge, 42 Fuß Breite, 261/2 Fuß Tiefgang) und 12 Anoten Geschwindigfeit gebaut. Sie paffieren gleichfalls den Welland=Kanal, der durch einen Umbau im Jahre 1899 Schleusen von den erforderlichen Dimenfionen erhalten hat, und geben dann den Lorenzstrom hinab zum Ozean. Allerdings ist diese Fahrt im Winter durch Gis gesperrt, dann follen die Dampfer in der Ruftenschiffahrt Berwendung finden. Der erste Dampfer ift am 24. April 1901 von Chicago mit einer großen Sendung landwirtschaftlicher Maschinen und Fleischwaren nach Hamburg abgegangen. Der deutschen, vorzugsweise auf New = Nork gerichteten atlantischen Dampferreederei ist diese Ronkurrenz wohl nachteilig, doch follen die Ergebnisse der ersten Reisen die Unternehmer fehr enttäuscht haben.

Wieder einen andern Thpus bilden die Fisch dampfer, auch ein Erzeugnis der Schiffsbaukunft, das erst etwa ein Jahrzehnt alt ist, sich jedoch sehr gut bewährt hat. Diese seetüchtigen Schiffe sahren mit schwacher Bemannung von der Weser und Elbe dis nach der isländischen Küste hinauf und bringen ihren Fang auf Gis in gutem Zustande heim.

— Auf die Heringslogger wird weiterhin zu verweisen sein.

Während im allgemeinen die für bessere Fahrten abgängigen Dampser allmählich zur Kohlensahrt heruntersinken wie ein stolzes Reitspserd zum Karrengaul, und namentlich für kurze Fahrten zwischen Engsland und benachbarten Ländern noch gute Dienste thun, hat man in neuester Zeit auch angesangen, neue Kohlendampfer zu bauen.

Durch Weglaffung jeglichen Luxus' und ausschließliche Gestaltung für ihren 3med hat man auch diefe neuen Schiffe rentabel machen können. Bur Umgeftaltung bon älteren, ftart entwerteten Dampfern in Solatransportschiffe bedarf es meist eines Umbaues; sie müssen viel größere Luken erhalten. Da notfalls das Schiff auf der Ladung schwimmt, auch die Beschädigung der Ladung durch Seewasser nicht allauschlimm au werden pflegt, so find solche Fahrzeuge noch lange dienstfähig, por allem, wenn man ihnen nicht zu ichwere Decklast giebt. das Gewicht der Holgladung die Tragfähigkeit des Schiffes nicht ausnutt, jo pflegt man einen Teil des Holzes auf Deck zu verladen. Dadurch erhält ber Schwerpunft zuweilen einen zu hohen Plat, fo daß "Schlagfeite" entsteht. Im Nordostfee-Ranal erschien jungst ein Schiff fo schief überhängend, daß es auf Berlangen der Behörde erft einen Teil feiner Deckladung löschen mußte, ebe man es zuließ. Man baut heutzutage auch neue Dampfer für den Holztransport; fie erhalten bon bornherein die erforderlichen großen Luten.

Für längere Zeit hat die Tiefladelinie ein Streitobjekt gebildet. In England war die Bezeichnung des größten, einem Schiffe zu gebenden Tiefganges von Staatswegen 1890 eingeführt. Die deutschen Reeder, unterstützt durch das Gutachten der Kapitäne, widerstrebten dem. Sie machten geltend, daß eine solche Bezeichnung nur zu einer falschen Sicherheit verleiten könne. Die Sicherheit des Schiffes hänge von ganz anderen Dingen ab: richtiger Stauung, richtiger Lage des Schwerpunktes, Beschaffenheit der Ladung u. s. w. Indessen haben einige große Gesellsschaften den Zwang gar nicht einmal abgewartet und die Tiefladelinie einsach eingeführt, damit einer bereits weit gediehenen Agitation die Spitze abbrechend.

Als zuerst der Eisenschiffsbau auftam, war das siegende Metall nur Sisen. Bald trat indes der Stahl an die Stelle des Eisens, und heutzutage ist der Stahlbau ganz überwiegend geworden. Die Dicke der Wandungen hat sur Stahlschiffe noch niedriger bemessen werden können als für Eisenschiffe. Schlechte Ersahrungen hat man damit nicht gemacht.

Staatliche Aufsicht über die zu mählenden Stärken wie übershaupt über den Schiffsbau giebt es nicht. Eine jolche ist wohl verslangt worden, aber in den legten Jahren ist es wieder ganz still davon geworden, weil die deutschen Reeder und Schiffsbauer darauf verweisen konnten, daß kein Vorsall, keine Ersahrung eine solche in keinem anderen Lande geübte Aufsicht rechtsertigten. Vielmehr stehe die deutsche Handelssssotte in Bezug auf ihre Beschaffenheit und ihre Verluste und Unfälle

Schriften CIII. — Seeschiffahrt I.

hervorragend gut da. Thatsächlich liegt die Aufsicht in den Sänden einiger großer Schiffstlaffifigierungs-Institute, unter benen vor allem British Lloyd in London, Bureau Beritas in Bruffel und hamburg, Germanischer Lloyd in Berlin, der Record of American and Foreign Shipping in New York und Norske Beritas in Norwegen zu erwähnen find. Diese Institute find fehr mächtig, weil nach ihren Rlaffen und Certifitaten fich die Ablader bei der Auswahl der Schiffe und die Berficherer bei der Übernahme von Berficherungen richten. Davor, daß fie ihre Macht nicht parteiisch zu Ungunften der Reeder ausüben, schüten fich diefe durch die Konkurrenz der Gesellschaften, die z. B. in Deutschland sich der Germanische Lloyd und Beritas machen. Anderseits murben die Certifitate bald nur noch geringen Wert haben, wenn die Institute, um die Schiffe heranzuziehen, zu nachgiebig wären. Bor allem würden die fehr fachfundigen und icharf rechnenden Verficherer bald herausfinden, ob ein Inftitut zu lar in feinen Ansprüchen mare (mas in der That dem Bermanischen Lloyd in den ersten Jahren vorgeworfen wurde). Es liegt also in der Natur der Sache, daß diese nur mit Wahrheitsliebe und ftrenger Berechtigkeit ihre Aufgabe erfüllen und fich felbst behaupten tonnen. In der That find die fämtlichen beteiligten Rreife trot diametral entgegengesetter Intereffen mit bem Stande der Dinge gang gufrieden.

Die Klassistations. Institute schreiben vor, welche Stärken bei gewissen Schiffsgrößen der Kiel, die Spanten, die Deckbalken, die Wandungen u. s. w. haben müssen, damit die Schiffe gewisse Klassen erhalten
oder überhaupt klassististert werden können. Ihre Vorschriften sind der
öffentlichen Kritik ausgesetzt; sie werden stetz von den entgegengesetzten
Standpunkten der Schiffsbauer und Reeder einerseitz, der Versicherer (die
zugleich stillschweigend Anwälte der Besatungen, der Passagiere und der
Ladungsinteressenten sind) anderseitz geprüst.

Von tiefgreisenbster Einwirkung auf die Schiffahrt ist die vollstäns dige Umgestaltung der Ausstattung der Häsen mit Entsund Beladungseinrichtungen und allem, was dazu gehört. Die alte Zeit wurde schon charakterisiert durch die am Eingange dieses Kapitels wiedergegebenen Slomanschen Erinnerungen. Die Schiffe lagen am User, das erst allmählich mit einsachen, drehbaren Handkrähnen ausgerüstet wurde, oder auf dem offenen Strom (wie es dis etwa 1880 noch in Hamburg vorwiegend war), wo sie natürlich völlig auf sich selbst ans gewiesen waren. An eine Kahe wurde die Schiffswinde (die Schiffstakel) besestigt und Matrosen bedienten sie beim Eins und Ausladen der Güter. Lag das Schiff auf dem offenen Strom, so mußten kleine Heine Hilfsschiffe

(Leichter, Schuten, Kähne) sich langseits legen und die Ladung bringen oder holen. Noch heute vollzieht sich ein Teil des Hamburger Hasenverkehrs auf diese Weise, wenn auch ohne die Arbeit der eigentlichen Seeleute, und vor allem geht die Sache noch heute in der unteren Elbe
so vor sich, wenn die Schiffe zu ties gehen, um nach Hamburg herauf
zu kommen, wenn sie also weit unterhalb einen Teil ihrer Ladung löschen
oder einnehmen müssen. Auch in Bremerhaven löschen und laden die
Schiffe sast nur mit der Schiffstakel. — An Berbindung der Hasenkais
mit der Eisenbahn dachte man erst, als die Eisenbahnen schon ein eins
gebürgertes Mittel sür den Güterverkehr waren.

Die s. It. vielberühmten Londoner Docks (Dock bedeutet forrekt nur einen mit Schleusen abgeschlossenen Hafen, feineswegs Trocken dock, wofür das Wort im Deutschen meist gebraucht wird) nahmen mit den St. Catherines Docks im Jahre 1828 ihren ersten reellen Ansang. Sieht man sie heute, so kommen sie einem höchst altertümlich, fast kindlich vor. Die Wasserstäche ist nur 4 ha groß (das erste Freihafenbassin in Bremen 20), mit ihnen verbunden sind jedoch 5 ha vielstöckige Speicher, die hart am tiesen Wasser stehen und eine bedeutende Lagergelegenheit darstellen. Aber von Zurüstungen sür Durchgangsversehr, sür raschen Umschlag, sür sosortigen Übergang vom Schiff auf die Eisenbahn keine Spur. Das verlangte die alte Zeit gar nicht. Eile war noch nicht so notwendig.

Damit vergleiche man einen Safen vom Schluffe bes Jahrhunderts. Berbindung mit der Eisenbahn ist das erste aller Ersordernisse. Schienenstrang gebührt ber erfte Plat bicht am Ufer, einem zweiten zum Rangieren der zweite. Mächtige Bortalkrähne stellen fich breitbeinig über die Geleise und laffen die Eisenbahnzuge unter fich hindurchsahren, oder fie fegen ein Bein auf die Ufertante und das zweite auf bas Besimse bes nahen Schuppens. Ihre erfte Aufgabe ift, die Waren aus dem Schiff birekt in ben Baggon zu heben oder umgekehrt. Bleich nach ben Eisenbahngeleisen tommen einstödige ober felten zweiftödige Schuppen mit großer Grundfläche und möglichst allseitigem Licht. Sie find nicht jum Lagern der Waren bestimmt, sondern nur jur vorübergehenden Aufnahme der ankommenden und abgehenden Guter. Die Rrahne werden nur noch felten mit ber Sand bedient, felbst ber Dampftrahn mit eigenem Reffel und eigener Maschine beginnt zu veralten, die hydraulische oder elektrische Bedienung, von einer Centralstation ausgehend, stellt den neuesten Typus dar. 3m fleinen Glasverschlag auf dem Rrahn fitt der Mann, der die Rraft ansett, die Rette anziehen oder abrollen, den Rrahn

fich drehen läßt. Er hebt die Ware aus dem Schiff oder ins Schiff, setzt sie in den bereitstehenden Waggon ab oder hebt sie über diesen hinweg in den Schuppen. Handelt es sich um Getreide, das im Schiff lose (ungesack) verladen ist, so greisen baggerähnliche Paternosterwerke oder aber Greisdagger direkt in die Ladung hinein und heben sie empor. Entweder sühren sie das Korn automatischen Wagen zu, die ununters brochen Quantitäten von 100 kg abwiegen und in bereitstehende Säcke abschütten, oder sie bringen sie auf Bänder-Transporteure, die sie auf die verschiedenen Lagerplätze der Böden verteilen. Silos mit einem System von Vertikalzellen anstatt der horizontalen Lagerböden sind meines Wissens in den deutschen Seehäsen noch nicht in Gebrauch. Es ist streitig, ob sich diese amerikanischen Verhältnissen entsprungenen und in England vielszach angewandten Einrichtungen für uns eignen.

Die Schuppen dienen vorzugsweise zur Sonderung der soeben mit der Eisenbahn, mit Ruhrwert ober mit dem Schiff angekommenen Waren. Auf der Landseite der Schuppen pflegen zunächst wieder zwei Schienenftränge für die Eisenbahn zu liegen, mährend das Fuhrwerk Gelegenheit hat, auf die eine oder andere Beife in den Schuppen zu fahren. Bielerwarts, 3. B. in Bremen, giebt man Schuppen in Perronhohe ben Borzug, damit die Ware unmittelbar auf das Fuhrwerk oder in den Waggon rollen kann. Anderwärts, 3. B. in Antwerpen, wird ber "ebenerdige" Schuppen bevorzugt. Rommt nun ein Seedampfer, groß ober flein, an, fo öffnet er alle feine Luken zugleich, jede wird von einem oder mehreren mechanisch angetriebenen Rrähnen bedient, die Ladung wird Sals über Ropf herausgenommen und, sofern sie nicht sogleich in den Gisenbahnwaggon übergehen kann, in den Schuppen geworfen, wo fie nach den verschiedenen Empfängern und Beftimmungen geordnet wird. Letteres geschieht oft unter Obhut der Schuppenverwaltung. Ift das Schiff leer - oft fogar noch vorher -, fo wird mit der Übernahme der neuen Ladung begonnen, die schon in Waggons oder im Schuppen bereit steht. Auch die Kohlen werben eingenommen, etwaige fleinere Reparaturen werden ausgeführt, bas Schiff wird gereinigt, gemalt, frischer Proviant wird eingenommen, unter Umftanden die Mannschaft gewechselt. Das alles vollzieht fich je nach der Größe des Schiffes in gang furger Zeit, manchmal in ein bis zwei Tagen. Das Schiff geht ichon wieder in See, ehe noch feine Ladung den Empfängern zugeteilt ift. Das besorgt die Reederei in Berbindung mit der Schuppenverwaltung oder an ihrer Stelle die Agentur der Reederei.

Doch das Räderwerk dieses komplizierten Mechanismus geht noch weiter. In zweiter Linie hinter den Schuppen steht eine Reihe zweistöckiger

Speicher zur Aufnahme der Waren bestimmt, die für längere oder kürzere Zeit gelagert werden sollen. Krähne reichen mit ihren langen Armen vom Erdboden des Schuppens hinweg nach den hohen Speicherböden hinauf oder nach den Speicherkellern hinunter, also über Eisenbahnzüge und Fuhrwerk hinweg, das zwischen Schuppen und Speicher verkehrt. Rutschs bahnen für Waren, die aus oberen Stockwerken der Speicher in Waggons, Fuhrwerk oder Schiffe verladen werden sollen, vervollständigen den Mechanismus. Das Schiff hat von diesem den großen Vorteil, daß es am Lande möglichst kurze Zeit ausgehalten wird und seine Zeit möglichst ausschließlich der Fahrt widmen kann. — Aus diese oder ähnliche Weise sind sast alle großen Seehäfen der Neuzeit ausgestaltet, so namentlich Hamburg, Vremen, Stettin, Antwerpen, Kotterdam, Amsterdam, London und Liverpool. Letztere beiden besitzen auch Getreidesilos.

Welchen Einfluß dieser Gang der Dinge auf die Besatzung, auf die Arbeitsteilung zwischen Besatzung und am Lande befindlichen Hafenarbeitern (Schauerleuten) ausgeübt hat, wird an anderer Stelle darzulegen sein.

In Verbindung mit der Schiffahrt und dem Schiffsbau steht eine ganze Menge von Hilfsindustrien, worauf hier nur furz hingewiesen werden kann. Der Schiffsbau ist einer der wichtigsten Abnehmer für Eisen und Stahl geworden. Wenn er die großen Maschinen auch selbst herstellt, so werden doch viele kleinere, z. B. Dynamos, von Specialfabriken geliesert. Sodann werden Wellen, Anker, Retten ersordert, neuerdings Masten und Rahen aus Hohleisen. Daran schließen sich Tauwerksabriken (Hanse und Drahttauwerk), Segeltuchwebereien, Segelmachereien, Netzsabriken für die Seessscheie, Eissabriken ebensalls für den Fischsang, Chronometersabriken, Brotsabriken (Schiffszwiedad und Hartbrot), Konservensabriken, Wurstssabriken. Salzskeisch vom Rind und Schwein bezieht der Schiffer wo er kann, lieber aus Amerika, wo es billiger ist und als setter seinem Bedürsnis mehr entspricht. Den Ersat der so leicht verderblichen Butter durch Margarine — die letztere ist außerordentlich haltbar — betrachtet der Matrose als ein Glück.

Drittes Kapitel.

Der Schiffsbau, die Handelsflotten, der Seeverkehr in ihrem äußeren Umfang.

Auf Grund des politischen Friedens, der wachsenden Entwicklung der fremden Weltteile, der junehmenden Arbeitsteilung, der technischen Fortschritte konnte fich der Schiffsbau mächtig entfalten. Wenn die Fortschritte seines Umfangs zuweilen unterbrochen werden, fo hat er das vor allem feiner eigenen Überfturzung zuzuschreiben. Beranlagt burch machfende, gelegentlich rafch wachsende Nachfrage nach neuen Schiffen vergrößerten die Schiffsbauer zuweilen allzu haftig ihre Werften und brachten die Produttionsfähigkeit über das berechtigte Mag hinaus. Dann wurden Schiffe weit über den Bedarf erzeugt, fie suchten verzweiselt nach Frachten und drudten beren Stand tief herunter. Die unausbleibliche Folge, nämlich ichlechte Geschäftsergebniffe, zwangen bann bie Reeder zur Ginschränkung ihrer Aufträge. Namentlich um die Mitte der achtziger Jahre war eine folche rudgangige Ronjunktur hervorgetreten. Um meiften in England. England ift ja in Bezug auf ben Schiffsbau bas maßgebende Land. Es war auch bis vor wenigen Jahren bas einzige, bon dem eine genügende Statistit vorlag. Als nun in der erwähnten höchst ungunftigen Konjunktur die Bauausträge stark zurückgingen, konnten fich die Schiffsbauer noch nicht fogleich entschließen, den Betrieb entsprechend einzuschränken. Sie bauten weiter in ber hoffnung, die Schiffe über furz ober lang vertaufen zu konnen, und bauten beshalb vorzugsweise bas "gewöhnliche Schiff", ben Dzeanfrachtbampfer. Naturlich war gerade diefer Typus bald am allerstärksten vertreten, am schwersten zu verkaufen und am wenigften ju berwenden. Um fich aus der Berlegenheit zu reißen, bildeten fie Aftiengesellschaften und übertrugen diesen bas Eigentum an ben Schiffen; Aftiengesellschaften von ber in England möglichen Form der Zerlegung des Kapitals in Einpfund-Attien. Mit diesen wurden Emissäre in das Binnenland und in die der Schiffahrt sernstehenden Kreise gesandt und es gelang, sehr viele davon bei dem "Outsider"-Publikum unterzubringen. Dieses hat die denkbar schlechtesten Geschäfte gemacht. Der Betrieb dieser Schiffe erlitt bei den stark gessunkenen Frachten große Verluste, man ließ sie lieber still liegen. Zeitsweilig besanden sich in den englischen Häfen Hunderte von Handelssdampsern "ausgelegt", d. h. ohne Besatzung auf besser Zeiten wartend. Die Aktionäre verloren zum Teil das ganze eingezahlte Aktienkapital. Auch in Deutschland haben wir solche Fälle gehabt.

Indes dauerte diese ungunftige Konjunktur nicht fehr lange. Schon 1890 hatte die ganze Geschäftslage eine andere Physiognomie gewonnen. Die transportbedürftige Gutermenge wuchs reißend ichnell an, alle Fahrzeuge fanden wieder Bermendung, die Frachten ftiegen, die Reedereien ge= langten wieder zu schönen Überschüffen. 3u Zeiten konnte ber Schiffsbau ber Rachfrage nicht genügen. Die gunftige Ronjunktur hat heute, Ende 1901, stark nachgelassen. Zuerst traf der Rückgang des Frachtenmarktes die Reeder, namentlich folche, die noch mit alten, ju teuren, ju koftspielig fahrenden, unprofitabel gebauten Schiffen belastet maren. Unter diefen haben natürlich die Segelschiffsreeder ichon feit lange am meiften zu tampfen. Das wird fich natürlich auf ben Schiffsbau fortpflanzen; wenn es auch augenblidlich nicht an ber Beschäftigung felbst zu spuren ift, fo macht es fich ihm boch schon an dem Nachlaffen neuer Aufträge fühlbar. Bisher ift er u. a. ftart beschäftigt mit der Herstellung von Specialitätsschiffen, g. B. großen Schnell- und Paffagierdampfern, Tankbampfern für Betroleum, Holz- und Rohlendampfern, Fischdampfern, auch namentlich Kriegsschiffen. So ist denn der Raumgehalt der von Stapel gelassenen Schiffe in England seit 1889 nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen, die noch dazu meift bon äußeren Grunden, g. B. dem großen Maschinenbauers îtreife herrührten.

Ich besitze die Zahlen seit 1881 und glaube, sie geben ein lebendiges Bild, das keiner weiteren Erläuterung bedars.

An Handelsschiffen einschließlich Baggerschiffen, Eisbrechern, Schleppern und Flußdampfern find in Großbritannien und Jrland von Stapel gelaufen — sämtlich in Brutto-Registertonnen 1:

¹ Die Brutto-Registertonne bezeichnet den gesamten Innenraum des Schiffes einschließlich der Deckbauten. 1 Tonne = 2,83 Kubikmeter. Nach Abzug der Kohlenräume, Kessels, Maschinens, Hilfsmaschinens, Offiziers und Mannschaftsräume ergiebt sich die Netto-Tonne.

56 C. Fitger.

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahi	Tonnen	Zahi	Tonnen	Zahl	Tonnen
1881	416	651 000	137	85 000	553	737 000
1882	493	820 000	140	125 000	663	946 000
1883	637	929 000	14 8	134 000	785	1 063 000
1884	463	597 000	190	157 000	653	754 000
1885	230	257 000	233	200 000	463	458 000
1886	226	236 000	146	137 000	372	373 000
1887	257	393 000	90	70 000	347	463 000

Bis soweit umfassen die Zahlen nur die in Großbritannien und Frs land gebauten und zugleich in "Llopds Register" klassifizierten Schiffe. Es sind das etwa 100- dis 150000 t weniger als die überhaupt ers bauten. Die folgenden Zahlen umfassen alle in Großbritannien und Frs land gebauten Schiffen:

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1888	458	757 000	81	80 000	539	838 000
1889	595	1 083 000	95	125 000	690	1 209 000
1890	651	1 061 000	92	133 000	743	1 194 000
1891	641	878 000	181	252 000	827	1 130 000
1892	512	841 000	169	268 000	681	1 109 000
1893	438	718 000	98	118 000	536	836 000
1894	549	964 000	65	81 000	614	1 046 000
1895	526	904 000	53	45 000	579	950 000
1896	628	1 113 000	68	45 000	696	1 159 000
1897	545	924 000	46	28 000	591	952 000
1898	744	1 363 000	17	4 000	761	1 369 000
1 89 9	714	1 414 000	12	2 000	726	1 416 000
1900	664	1 432 000	28	9 800	692	1 442 000

Wir sahen die erste Depression 1888 und endgültig 1889 aushören, dann nach vier glänzenden Jahren eine neue, jedoch viel mattere Depression eintreten, die 1898 endgültig überwunden ist. In die Jahre 1889 bis 1893 fällt noch einmal ein Ausstaaten des Segelschiffsbaus, verursacht durch abnorme Kohlenpreise und den Glauben, daß dadurch die Segelschiffsreederei zu neuer Blüte kommen werde. Namentlich wurden damals viele sehr große eiserne oder stählerne Schiffe für Massengüter auf weite Reisen hergestellt. Allein der freundlichere Stern für die Segelschiffsreederei ging bald wieder unter.

Welchen Umfang daneben der Bau von Kriegsschiffen noch einnimmt, mögen die folgenden Zahlen für die letten 3 Jahre belegen. Die Kriegsschiffsbauten betrugen in Tonnen Deplacement:

			1898	1899	1900
für	englische	Rechnung	140120	121140	35050
=	fremde	*	5 1 43 5	44 450	33 314
		Zufammen	191 555	165 590	68 364

Die Zahlen für die Handelsdampfer sind um einen kleinen Betrag größer als sie sein sollten, wenn man wirklich nur die Fracht- und Bassagierschiffe betrachten will. Aus Reklamerücksichten führen die Wersten in ihren Aufstellungen auch Eisbrecher, Bagger, Prähme und Baggersschuten mit aus, auch Flußdampser, doch kommen diese in nennenswerter Zahl in England nicht vor.

Im produzierten Quantum steht England immer noch weitaus obenan. Und geftügt auf feine Rohlenprodukrion und feine hochentwickelte Eisenindustrie, auch auf die Tradition und die im Schiffsbau angewandten geistigen Kräfte dürfte es diesen Plat wohl nicht sobald verlieren. gegen hat fich in den Leiftungen im einzelnen der deutsche Schiffsbau einen dem englischen vollkommen ebenburtigen Rang erobert. Ja, die hervorragendsten Leistungen, die der Schiffsbau der Welt überhaupt in ben letten Jahren aufzuweisen hat, fallen Deutschland gu. Es find bas die großen Schnelldampfer "Kaifer Wilhelm der Große", "Deutschland" und "Kronpring Wilhelm", fämtlich auf ber Werft des "Bulfan" ju Bredow bei Stettin erbaut. Englische Nachblätter geben mit schmerzlichem Bedauern der Wahrheit die Ehre, indem fie anerkennen, daß auf diefem Gebiet zur Zeit das Preftige von England auf Deutschland übergegangen ift. England hat fich in den letten Jahren weit weniger auf die schnellen Brachtdampfer geworfen. Die feit etwa 1880 auftommenden ersten Schnelldampfer des Nordd. Lloyd ("Elbe" u. f. w.) wurden noch fämtlich in Blasgow bei John Elder gebaut. Jest aber leiftet der deutsche Schiffsbau Vorzüglicheres als der britische.

Im Um fang steht der deutsche Schiffsbau noch sehr beträchtlich hinter dem britischen zurück. Die Statistik darüber ist nicht so durch-gebildet wie die englische; über Kriegsschiffe sagt sie gar nichts. Doch kann folgendes verzeichnet werden:

(Siehe die Tabelle S. 58, oben.)

Ein wesentlicher Umstand für den deutschen Schiffsbau ift, daß er das Recht hat, ausländische Materialien zollfrei zu verwenden.

Llopds Register giebt regelmäßig in Verbindung mit seiner britischen Schiffsbaustatistik auch eine solche vom Schiffsbau in den fremden Ländern. Sie ist zwar nicht sehlerfrei, dennoch nicht ohne Interesse, wobei es dem Leser überlassen bleibt, anzunehmen, daß die Fehler bei allen Ländern

58

An handelsschiffen find in Deutschland gebaut, — alles in Brutto-Registertonnen:

	Dampfer	Segler	Zusammen
	Zahl Tonnen	Zahl Tonnen	Zahl Tonnen
	a) nach dem Bu	reau Veritas in Hambu	irg:
1892 1893 18 9 4	48 29 767 48 57 552 51 97 208	$\begin{array}{ c c c c c } \hline 20 & 27914 \\ 13 & 8922 \\ 8 & 5043 \\ \hline \end{array}$	68 57 681 61 66 474 59 102 251
	b) nach der Denksch	rift des Reichs-Marine	amts:
1895 1896 1897			$\begin{array}{ c c c c c }\hline & 63 & 81000 \\ 54 & 80000 \\ 74 & 153000 \\ \hline \end{array}$
	c) nach bem German	ischen Lloyd (exkl. Flus	sschiffe):
1898 1899 1900 1901	222 196 738 169 223 423 168 219 346	85 13 163 113 19 039 66 13 513	178 154 865 307 209 891 282 242 462 234 232 859

etwa die gleichen seien. Es hatte in allen fremden Ländern an Stapelsläusen im Jahre 1900 1053000 Tonnen ermittelt gegen 881000 im Jahre 1899. Diese Zahlen schließen jedoch die Kriegsschiffse ein. Großbritannien hatte in den beiden Jahren einschließlich der Kriegsschiffs 1510000 bezw. 1582,000 T. Sein Schiffsbau war also weit größer als der der ganzen übrigen Welt zusammen. Von der Zahl des Jahres 1900 entfallen auf die übrigen hauptsächlichsten Länder:

	Total Tonnen	davon Kriegsschiffe (Tonnen Deplacement)
Verein. Staaten	358000	25000
Deutschland	260000	56000
Frankreich	$\boldsymbol{165000}$	48 000
Holland	51 00 0	5 800
Italien	67000	
Rußland	39000	32000
Norwegen	33000	260
Österreich	25500	10600

Die bedeutende Stellung der Vereinigten Staaten ist noch sehr jungen Ursprungs. Bisher hatte lange Jahre hindurch Deutschland die Führung nächst England. Das mächtige Anschwellen der Eisenindustrie, das Herabdrücken der srüher durch Schutzoll hochgehaltenen Eisenpreise, das Anschwellen des Kapitalismus, des wirtschaftlichen Chauvinismus haben bewirkt, daß Nordamerika den ersten Plat erreicht hat. — Dort nimmt auch eben jett der Schiffsbau unter dem Einfluß des Riesenkapitals großkapitalistische Formen an, wie man sie weder in England noch in Deutschland kennt.

Wie lange indes bieses Berhältnis zwischen Deutschland und ben Bereinigten Staaten bauern wirb, ist ganz unsicher. Bei den Schiffen, die Ende Dezember 1900 im Bau waren, war es zu Gunsten Deutschs lands verschoben, nämlich (nur Handelsschiffe):

	Dampfer	Segler
in Deutschland	196 000 Tonnen,	7700 Tonnen,
= den Berein. Staaten	185 500	12 300
= Frankreich	66 700 =	54 300

Ende September 1901 war dagegen ein noch größeres Übergewicht Rordamerikas hervorgetreten:

	Dan	ıpfer	Segler	
Deutschland	193700	Tonnen,	4 800	Tonnen,
Verein. Staaten	220400	s	$12\ 200$	=
Frankreich	58000	=	84800	=

In Frankreich ift ber andauernd ftarte Bau von Segelschiffen eine fehr bemerkenswerte Erscheinung. In England und Deutschland wird von diesem rudftandigen Thpus fast nichts mehr hergestellt. Holland baut noch manche von ben in feinen Gewäffern fo wohl angebrachten Fischer- und Küftenschiffen (1900: 27 Schiffe 9093 T.). 3m übrigen feben wir bas Segelschiff bor allem in benjenigen beiben Ländern im Bau, die durch Bau- und Schiffahrtsprämien ihm das Fortleben ermöglichten. Die Vereinigten Staaten bauten 1900 125 Segelschiffe von zusammen 122 745 T., von benen 87 mit 81 046 T. an ber atlantischen Rufte, 32 mit 21 039 T. an der pazifischen Rufte und 6 mit 20 660 T. an den großen Seen entstanden, deren handeleflotte im übrigen in dieser gangen Arbeit nicht mit berücksichtigt ift. Und mas bas mertwürdigfte ift: Die Vereinigten Staaten bauen immer noch holgerne Schiffe; nicht etwa an den großen Seen; die hier gebauten 6 Segelschiffe, vermutlich riefige Schleppfahrzeuge, waren fämtlich von Gifen ober Stahl; wohl aber an ben Ruften. 77 Segler von zusammen 69053 T. wurden an der atlantischen Kuste, 32 von zusammen 21 039 (also sämtliche dort überhaupt gebauten Segler) an der pazifischen Rufte aus Bolg konftruiert. Sogar holzerne See bampfichiffe bauten die Bereinigten Staaten noch,

und zwar 32 von zusammen 17454 T. — Am Jahresschluß waren jes doch überhaupt nur 17 Segler aller Art von zusammen 12 300 T. im Bau.

Frankreich baute 1900 40 eiserne Segler von zusammen 94 131 T. und 13 hölzerne von zusammen 2833 T.

Die Rudftandigkeit der beiden Lander in Bezug auf die Schiffsthpen, denen sich ihre Bauthätigkeit widmet, ist daher offenbar.

Auf den Schiffsbau der übrigen Länder einzugehen, würde hier zu weit führen, nur die eine bemerkenswerte Erscheinung darf hier nicht übergangen werden, daß ganz neuerdings auch Japan unter den Ländern erscheint, die Schiffe nach europäischem Typus bauen. 1900 liefen dort 3 Dampfer von zusammen 4543 T von Stapel und am Jahresschluß waren nicht weniger als 7 von zusammen 18034 T. im Bau.

Unter den verschiedenen Größenklassen treten immer mehr die Riesendampfer in den Bordergrund. Für Großbritannien und Irland versteilt sich der Schiffsbau im Jahre 1900 auf folgende Größenklassen, wobei Kriegsschiffe ausgeschlossen sind:

		9	Dampfer	Segler
Unter 50	Tonne	n	1	5
50— 99	=		17	3
100— 199	=		143	10
200 499	=		111	5
500 999	=		41	1
1000 1999	=		60	4
2000 2999	=		47	_
3000 3999	=		11 9	
4 0 0 0 — 4 999	=		56	
5000- 5999	*		26	
6000— 6999	=		17	_
7000— 7999	:		12	
8000 8999	=		2	_
9 000 9 9 9 9 9	*		4	
10000-10999	=		4	_
Über 12 000			4	
		Zusammen	664	28

Der englische Schiffsbau ist in den ersten Jahrzehnten der Herrschaft des Eisens die Rährmutter für die Handelsflotten der Welt gewesen, nicht nur für die britische Flagge, sondern für alle. Er ist es in beschränktem Umsange noch. Von den Neubauten auf britischen Wersten entsielen auf Reeder in

Großbritannien und Irland	1 109 000	Tonnen	Brutto,
die britischen Kolonien	18 000	=	=
also für engliche Flagge	1 127 000	Tonnen	Brutto,
für fremde Flagge	315 000	*	=
Zusammen	1 442 000	Tonnen	Brutto.

Unter den fremden Ländern, für die der englische Schiffsbau thätig war, hat lange Jahre hindurch Deutschland fast ohne Unterbrechung obenan gestanden. So auch im Jahre 1900. Die wichtigsten fremden Länder sind

Deutschland	104000	Tonnen	Brutto,
Öjterreich	80 000	=	=
Holland	$24\ 000$	=	=
Frankreich	21000	=	=
Spanien	19000	=	=
Rußland	13000	=	=
Südamerika	$\boldsymbol{12000}$	=	=
alle übrigen	42000	=	=

Zusammen 315 000 Tonnen Brutto.

Dagegen war Ende September 1901 die englische Bauthätigkeit für deutsche Rechnung stark zurückgegangen.

Die gesamte handelsflotte der Welt hat unter dieser starken Bauthätigkeit einen fast ununterbrochen wachsenden Umsang angenommen. Jedoch haben die Zahlen der Dampser und der Segelschiffe einen entgegensgeseten Weg versolgt, jene einen steigenden, diese einen sinkenden. Nach der Statistit des Bureau Veritas betrugen unter Weglassung der Schiffe unter 100 Tonnen die

(Siehe die Tabelle S. 62.)

Die Aufstellung weist einige jähe Sprünge auf, die nicht in der Sache selbst, sondern nur in der Statistik liegen können. So den plöß-lichen Rückgang der Segler in den Jahren 1877, 1884 und 1890; ebenso 1898 die Geringsügigkeit des Zuwachses der Dampfer an Netkotonnen gegenüber dem starken Zuwachs an Bruttotonnen. Eine Revision der Listen scheint zur Ausmerzung von Fehlern geführt zu haben. Für 1893 ist dies ausdrücklich bei den Seglern vermerkt.

¹ Diese ist besser als die ofsiziellen der Staaten; sie umsaßt nur die wirklichen Handelsschiffe, während manche Staaten die Schleppschiffe, Gisbrecher, Fährboote mitzählen. — Bei Kjaer, Les Marines marchandes, S. 27, sehlen verschiedene Länder, 3. B. Rußland, Spanien, Portugal, ganz Südamerika.

1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882	5 365 5 519 5 771 5 471 5 462 5 897 6 392 6 857 7 301	in 1000 Reg.=Ton. Brutto 5 226 5 364 5 686 5 507 5 595 6 179 6 745 7 475	in 1000 Reg = Ton. Netto 3 471 3 590 3 748 3 595 3 650 4 021 4 401	Anzahi 56 289 57 258 58 208 51 912 49 524 49 024	in 1000 Tonnen 14 523 15 099 15 553 14 799 14 317 14 103	Segler u. Retto- Dampfertonnen in 1000 17 994 18 689 19 301 18 394 17 967
1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882	5 519 5 771 5 471 5 462 5 897 6 392 6 857	5 364 5 686 5 507 5 595 6 179 6 745	3 590 3 748 3 595 3 650 4 021	57 258 58 208 51 912 49 524 49 024	15 099 15 553 14 799 14 317	18 689 19 301 18 394 17 967
1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882	5 771 5 471 5 462 5 897 6 392 6 857	5 686 5 507 5 595 6 179 6 745	3 748 3 595 3 650 4 021	58 208 51 912 49 524 49 024	15 553 14 799 14 317	19 301 18 394 17 967
1877 1878 1879 1880 1881 1882	5 471 5 462 5 897 6 392 6 857	5 507 5 595 6 179 6 745	3 595 3 650 4 021	51 912 49 5 2 4 49 024	14 799 14 317	18 394 17 967
1878 1879 1880 1881 1882	5 462 5 897 6 392 6 857	5 595 6 179 6 745	$\frac{3650}{4021}$	49 5 2 4 49 024	14 317	17967
1879 1880 1881 1882	5 897 6 392 6 857	$\frac{6179}{6745}$	4021	49024		
1880 1881 1882	6 392 6 857	6745			14 103	
1881 1882	6 857		4401			18124
1882		7 475		48 584	13 872	18 273
	7 201 4		4 880	49 037	13 911	18 791
		8 404	5 479	48 487	13 739	19 318
	7 764	9 232	6 037	48 074	13 647	19 684
	8 433	$10\ 209$	6 675	44 734	13 010	19 685
	8 394	10269	6719	43692	12 867	19 586
	8 547	10 403	6817	42545	12571	19 388
	8718	10632	6954	41 281	12 174	19 128
	8 835	11045	$7\ 251$	39 663	11 636	18 887
	9 256	11 913	7 748	37 567	11 081	18 829
	9 638	12825	8 286	33 879	10 540	18 826
	0 103	13805	8872	31666	10217	19089
	0 362	14380	$9\ 226$	30 711	10093	19 319
	0 629	15 134	9674	29756	9829	19 503
	0 744	15 657	9994	$29\ 333$	9547	19541
	0 896	16338	10 360	$29\ 570$	9323	19 683
	1155	17089	10 761	29 3 4 8	9 136	19897
	1 271	17889	11427	29315	8 894	20321
	1 576	18887	11687	28 885	8 693	20 380
	1 456	19 711	$12\ 165$	27867	8 347	20 512
	2 289	21 787	13465	27982	8 205	21671
1901 1	2702	23 379	14663	27854	8 119	22782

Bu einer vollständigeren Einsicht gehört auch die Berzeichnung der Berlufte, die die Handelsflotte durch Untergang und Abbruch der Schiffe erleidet. Die Nachweise des Bureau Beritas gehen nicht soweit zurück, doch dürste hier auch folgendes genügen:

(Siehe die Tabelle S. 63, oben.)

Die Tabelle über die Tonnenzahl der gesamten Dampsers und Segelsflotte zeigt eine überraschende Erscheinung: eine überaus geringsügige Zunahme. Mit der Vorstellung vom bedeutenden Anwachsen der Schiffahrt steht sie wenig in Einklang. Sie kann aber nur für den ersten Augensblick verblüffen. Denn der Schwerpunkt liegt darin, daß das Segelsschiff immer mehr durch das Dampsschiff ersest wird und daß das letztere wegen seiner raschen Reisen und der Geschwindigkeit seines Ent= und Beladens srüher das dreisache, später das viersache Transportsverwögen des Segelschiffes erlangt hat.

	Dai	npfer	ෙ	egler	Zus	ammen
Im Jahre	Zahl	1000 Netto= Tonnen	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen
1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901	190 214 238 205 230 245 319 337 302 331 338 893 1 363 279	145 148 184 171 183 169 232 215 230 267 287 314 295 398	1391 1195 970 1568 2057 2288 1672 1568 1454 1538 1687 1656 1514 1092	529 428 358 477 634 646 574 470 480 506 440 486 431 359	1581 1409 1208 1775 2387 2533 1991 1905 1756 1869 2025 2549 1877 1371	674 576 542 658 827 815 806 685 710 773 727 800 726 757

Berückfichtigt man dies, so ergiebt sich ein stetiger, starker Fortschritt bes Transportvermögens der Handelsflotten, das hier nur an einigen Stichproben gezeigt werden soll:

	Transportvermögen in 1000 Tonnen					
Verhältnis	im Jahre	der Dampfer= flotte	der Segel= flotte	Zusammen		
1:3 1;3 1:3 1:4 1:4	1875 1880 1885 1890 1895 1900	10 770 13 203 20 157 33 144 41 440 53 860 58 652	15 099 13 872 12 867 10 540 9 323 8 205 8 119	25 869 27 075 33 024 43 684 50 763 62 065 66 769		

Die Segelflotte, die 1876 ihr absolutes Maximum erreicht, wird schon um 1880 an Transportvermögen von der Dampserflotte eingeholt und am Schluß des Jahrhunderts ist die Leistungsfähigkeit der letzteren im Dienste des Handels beinahe sieben Mal so groß wie die der Segler.

Die einzelnen Flaggen haben ganz verschiebenartige Schicksale durchs gemacht. Immer an erster Stelle geblieben ist die englische. Sie hat ihr Übergewicht im allgemeinen noch gesteigert, wenn auch neuerdings einige andere Flaggen, namentlich die deutsche und die noch sehr kleine japanische relativ schnellere Fortschritte gemacht haben. Die englische

¹ Die verblüffend große Zahl ist in der Beritas-Statistik so angegeben; soll mahrscheinlich 398 heißen.

Reederei ist am entschlossensten mit der Abstoßung der Segelschiffe und ihrer Ersezung durch Dampser vorgegangen. Die glückliche geographische Lage Englands, der politische Ausschwung im 18. und 19. Jahrhundert, die Erwerbung der vielen und großen Kolonien, die Brutalität der Navigationsakte, die jedoch dem weiseren System der Verweisung der Reederei aus ihre eigene Krast Plat machte, die riesenhaste Junahme des britischen Außenhandels sind Momente gewesen, die den Siegeszug der britischen Habenbandels sind Momente gewesen, die den Siegeszug der britischen Handelsklotte bewirkt haben. Auch die unerschütterliche Juversicht aus das Britannia rules the wave trug dazu bei, den englischen Reeder zu bewegen, sein Privateigentum den sernsten Meeren anzuvertrauen. Schon allein die britische Kohlenaussuhr hat der Frachtschissährt sehr bes deutende und wachsende Verdiensttgelegenheit verschafst; zwar nicht der britischen allein, aber doch ihr in erster Linie. Die Kohlenaussuhr aus Großbritannien betrug

1860 7 321 000 Tonnen, 1890 28 738 000 = 1900 ca. 45 000 000 =

In ähnlichem Maße ist denn auch die Einsuhr von Lebensmitteln und stemden Industrierohstoffen und auf Grund der stetigen Zunahme der industriellen Leistungssähigkeit auch die Aussuhr von Fabrikaten gewachsen. Ein wichtiges Kapital besteht aus den regelmäßigen Dampserlinien, die zahlreiche Berbindungen über den ganzen Erdball herstellen und als Postdampserlinien teils vom Mutterlande, teils von den Kolonien, teils von fremden Staaten Subvention beziehen. Die Summe, die von England (British Government) als Subvention bezahlt wird, giebt der Jahresbericht der Londoner Schiffsmaklersirma John White vom 1. Januar 1901 auf 742 300 Psb. Sterl. an, wozu noch 65 000 Psb. für Schiffe kommen, die unter Aussicht der Kriegsmarine so gebaut werden, daß sie im Kriegssall als Kreuzer dienen können. Das wären 16 489 000 Mark. Das Fachblatt Fairplay vom Mai 1901 nennt 764 117 resp. 63 200 Psb. Sterl., also ganz ähnliche Zahlen.

Trothem gilt für das Gros der englischen Handelsflotte der Grundsiah vollkommener Selbstverantwortlichkeit und des Berzichts auf Staatsbilse. Die gewöhnliche Frachts und Passagersahrt wird in keiner Weise unterstützt, auch nicht einmal durch Hasenbauten; diese sind entweder durch reine Aktienunternehmen (wie z. B. sämtliche Docks in London; sie gehören 4 oder 5 Gesellschaften) oder durch vom Staate konzessionierte "Boards" geschaffen, die ihre Gelder nur vom Schiffsverkehr und etwaigen

Speicherunternehmungen erheben (wie z. B. in Liverpool und Glasgow). Die Masse der Reedereien hat zum Wettkampse mit englischen wie mit fremden Reedereien nichts als die eigene Krast, den eigenen kühnen Mut, die ungehemmte Einwirkung guter und böser Ersahrungen. Gleichzeitig hat sie auch (bisher wenigstens) den Vorteil der billigsten Preise sür Sisen, Stahl und Steinkohlen, so daß ihr die Schisse am billigsten zu stehen kamen; an diesem Vorteil haben jedoch die Reedereien solcher Länder Anteil, die aus Schisse oder Schissdaumaterialien keinen Zoll erheben, also z. B. Deutschland, Holland, Standinavien im Gegensatzu Franksreich und den Vereinigten Staaten.

über die englische Handelsstotte liegen wohl die forgfältigsten und mannigsaltigsten statistischen Auszeichnungen vor, ohne jedoch, wie es das Berhängnis der Schiffahrtsstatistit zu sein scheint, unter sich völlig übereinzustimmen. Es kann unmöglich der Zweck dieser Zeilen sein, auf ihre Abweichungen einzugehen. Hier seien nur zur Ergänzung der mir vorliegenden Beritasstatistit einige ältere Daten aus Kjaer, La marine marchande, die ihrerseits mit 1880 aushört, wiedergegeben.

Die britische Flagge besaß darnach einschließlich der Schiffe der britischen Kolonien:

	Segler	Dampfer	
1815	2 368 000 T.	427 T.	
18 30	2 000 000 =	30 000 -	
1840	2698000 $=$	81 000 =	
1850	3 5 7 0 0 0 0 -	165 000 =	

Die folgenden Zahlen sind einem am 15. März 1892 von John Glover vor der Royal Statistical Society in London gehaltenen Bortrag entsnommen. Sie beziehen sich nur auf Großbritannien und Frsland, schließen also die Kolonien, die Kjaer für 1850 mit 559000 T. Seglern und 16000 T. Dampsern verzeichnet, auß:

Segler			Da	mpfer
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1850	$\mathbf{24797}$	3396000	1187	168000
1860	$25\ 663$	4204000	2000	454000
1870	2 3 1 89	4577000	3178	1112000

Ich kehre nun wieder zu den Zahlen des Bureau Beritas zurud, die Großbritannien mit allen seinen Besitzungen umfassen (Segler nur über 50 T., Dampfer nur über 100 T.):

Schriften CIII. - Seefchiffahrt I.

	Seg	ler	Da	mpfer	Zusc	ımmen
Herbst	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 T. Netto	Zahl	1000 Tonner
1875	19 709	5543	3152	2088	22861	7 621
1880	18 352	5486	3787	2773	$22\ 139$	8259
1885	14 939	4714	4852	4159	19 791	8 873
1890	10 559	3693	5302	5106	15861	8 799
1895	8 793	3333	5771	6231	14 564	9 564
1898	8 125	2910	5707	6739	13 832	9 649
1899	7 706	2662	5453	6758	13 159	9420
1900	7 326	2513	5649	7395	12 975	9 908
1901	7 134	2352	5621	7817	12755	10 169

Das ist eine Entwicklung, die — wenigstens nach absoluten Ziffern — die aller anderen Handelsflotten tief in Schatten stellt.

Dem Gloverschen Vortrag entnehme ich noch folgende Zahlen betreffs des Unwachsens des Schiffsverkehrs in Großbritannien und Irland. Sie umfassen Ankunft und Abgang zusammen; ebenso beladene und unbeladene Schiffe:

	1000 Tonnen
1850	39 634,
1860	58 707,
187 0	73 198,
1880	133 250,
1890	164 340,
1899	203 428 ¹ .

Ankunst von und Abgang nach Häfen fremder Länder und britischer Kolonien, also unter Ausschluß des Küstenhandels, ergiebt solgende Zahlen, gültig für beladene wie sur unbeladene Schiffe:

	1000 Tonnen	Davon britische Schiffe in 1000 Tonn.	Davon fremde Schiffe in 1000 Tonn.
1850	14505	$9\;442$	5062
1860	$\mathbf{24689}$	13914	$\boldsymbol{10774}$
1870	36640	$25\ 072$	11 568
1880	$\mathbf{58736}$	41 348	$\mathbf{17387}$
1890	74283	$\boldsymbol{53973}$	20310
1899	91864^{1}	61833^{1}	30 031 ¹ .

Die Gesamtheit des neuerlichen Schiffsverkehrs von Großbritannien und Irland erhellt aus folgenden Daten der angeführten amtlichen eng-

¹ Offizielle Zahlen nach bem Annual Statement of Navigation and Shipping, 1899.

lischen Statistik. Sie umsaßt alle angekommenen Schiffe (im Gegensatz zum vorigen also unter Weglassung des Abgangs) in Ladung wie in Ballast, vom Inlande wie vom Auslande, britische wie fremde:

1895	$384\ 330$	Schiffe,	94306000	Tonnen,
1899	359 821	=	105 188 000	=

und zwar für 1899:

	Brit	ische Flagge	Frem	Frembe Flagge		
	Schiffe	1000 Tonnen	Schiffe	1000 Tonnen		
Segler	$\mathbf{85669}$	6990	10508	3202		
Dampfer	240474	79824	23170	15 171		

Selbst in dem kolonienreichen England steht jedoch der Schiffsverkehr mit den eigenen Kolonien weit zurück gegenüber dem sonstigen. Bon den Ankunsten des Jahres 1899 entsallen auf:

den Rüftenverkehr	56312000	Tonnen,
britische Kolonien	5399000	=
fremde Länder	43 477 000	=

Über die Besahung der Handelsflotte Großbritanniens und Irlands, auch Insel Man und Kanalinseln, liegen in ein und demselben Bande des Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the year 1899 zwei stark abweichende Angaben vor. Auf S. IX. wird solgendes angegeben, und zwar für 15197 Schiffe:

Persons employed:

			Total
	Engländer	Frembe	(nur hier Laskaren einbegriffen)
Segler	$\mathbf{44328}$	9934	543 33
Dampfer	$\boldsymbol{129938}$	26 1 30	189802
Zusammen	174 266	36064	244 135

Dagegen S. 275 als am 15. Dezember 1899: Persons under agreement, jedoch nur für 12849 Schiffe:

	Engländer	Fremde	Laskaren	Total
Segler	$\mathbf{44368}$	$\mathbf{8549}$	52	52 95 1
Dampfer	$\boldsymbol{163704}$	$22\ 765$	31425	217894
Zusammen	208 072	31 314	31 477	270845.

Die Kapitane sind eingeschlossen, ebenso 11748 Fischer. Die besträchtliche Zahl der Fremden, namentlich der Lastaren ist ein sehr bes

achtenswertes Moment. — Die Differenz der Zahlen kann ich nicht aufklären.

Für die ältere Zeit giebt der mehrsach citierte Gloversche Vortrag noch folgende Daten:

	•	Mannschaften (1	men employed)	
	auf Seglern	Dampfern	Total	davon Frembe
1850	$\boldsymbol{142730}$	8 700	15 1 430	
1860	$\boldsymbol{145487}$	26105	171592	14280
1870	147207	$48\ 705$	195962	18 011
1880	108668	$\mathbf{84304}$	192972	23280
1890	84008	12 9 36 6	21 3374	27 227.

Darnach hat zwischen 1890 und 1900 die Zahl der in der britischen Seeschiffahrt beschäftigten Engländer um ca. 5300 abgenommen, die der Fremden um ca. 35 500, meist Laskaren, zugenommen.

Endlich fei hier nach Glover noch eine Überficht der Berlufte an Menschenleben, jedoch nur der Seeleute, nicht der Paffagiere, in der britischen Schiffahrt wiedergegeben:

	und Unglücke and casualty) genommen,	Totalverluften kfällen (wreck , Fischer auß= verlorenen enleben	Großbritannies und abgegan	je 100000 T. in n angekommener gener britischer hiffe
	auf Seglern	auf Dampfern	für Segler	für Dampfer
1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890	1354 1508 1146 1200 540 734 773 687 557 480	468 916 774 492 718 155 646 581 418 482	4.17 4.84 3.81 4.30 1.93 2.76 2.89 2.63 2.20 2.06	0.57 1.05 0.82 0.51 0.73 0.16 0.62 0.52 0.36 0.41

Die Verluste zeigen sowohl im Total wie im Verhältnis zum Schiffsverkehr eine finkende Tendenz; sie tritt allerdings bei Seglern viel stärker hervor als bei Dampsern.

Bon den übrigen Handelsmarinen erregen nur einige wenige ein specifisches Interesse. Die holländische, die im 17. und noch zu Ansang des 18. Jahrhunderts drei Fünstel aller Handelsschiffe Europas besessen soll — so heißt es in einer Eingabe Colberts an Ludwig XIV. —, hat ihren Plat eingebüßt und ift, seitdem sie im Jahre

1859 nach Kjaer rund 550 000 T., dann nach einem Rückgang t	bon	neuem
auf 517 000 T. gestiegen war, beträchtlich zurückgegangen.	Erst	ganz
neuerdings wächst auch sie wieder (Zahlen nach Beritas):		

	Segler		D	ampfer	Zusammen	
	Zahí	in 1000 Tonnen	Zahl	in 1000 Tonn. Netto	Zahl	in 1000 Tonnen
1874 1880 1898 1899 1900 1901	1418 1112 541 663 676 681	385 332 121 118 120 121	107 111 227 224 257 269	69 80 250 251 306 326	1525 1223 768 887 933 947	454 412 371 369 426 447

Holland hatte fich en depit von der Reederei abgewandt, namentlich in den fiebziger und achtziger Jahren, als fich der luzuriöse Betrieb der alten "Oftindiensahrer" fernerhin unmöglich erwies.

Norwegen hat von jeher eine eigene Stellung eingenommen. Seine Beteiligung am Welthandel konnte nur gering sein. Das Land hat nur 2 Millionen Einwohner und sehr wenig eigene Aussuhrerzeugsnisse. Dagegen eignet sich der körperlich so hervorragende skandinavische Stamm vortrefflich für die Seesahrt. Kühnere und tüchtigere Seeleute als die Rorweger giebt es wohl nicht. Sie sind also auf die Schiffahrt im Dienste anderer Länder und auf Engagement auf sremden Flotten angewiesen. Da sie an Kapitalskrast mit vielen anderen seesahrenden Nationen nicht konkurrieren können, so mußten sie sich auf den Ankauf älterer, minder wertvoller Schiffe verlegen, die sich sür den Transport weniger wertvoller Waren eignen, vor allem sür Holz, das von Schweden, Rußland, Canada nach allen holzärmeren Gegenden Europas, neuerdings auch viel von West-Canada nach Ostasien geht. Da Holzschiffe auf ihrer Ladung schwimmen können, so wird bei ihnen die Gesahr des Untersanges sehr verringert, wenn nicht eine zu große Decklast geschaffen wird.

Lange Zeit war die norwegische Handelsflotte nächst der englischen die größte in Europa. Erst in den letten Jahren ist sie von der deutschen überflügelt worden. Ihr Umfang betrug:

(Siehe die Tabelle S. 70.)

Seit dem Höhepunkt im Jahre 1890 ist also auch die norwegische Segelflotte beträchtlich zurückgegangen. Die Dampferstotte hat sich wohl im wesentlichen auf gleiche Weise gebildet.

	୍ର ଞ	egler		Dampfer		
	Zahi	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn Netto	
1850 (nach Kjaer)	?	288	?	?	?	
1880 = Veritas)	4160	1371	14 8	67	49	
1890 = =	3567	1409	371	245	176	
1899 = =	2306	956	657	672	417	
1900 = =	2123	898	719	769	479	
1901 = =	2002	883	75 8	779	499	

Das Schickfal ber nordamerikanischen Flotte in seinen Sauptpunkten habe ich schon berührt: die Begunftigung des Schiffsbaus durch die reichen Waldbeftande, das Aufhören diefes Vorteils durch das Emportommen bes Gifenichiffsbaus, Die Berftorung vieler Schiffe mabrend bes Bürgertrieges durch die füdstaatlichen Kreuzer und den Verkauf vieler berfelben aus Furcht vor folcher Zerftörung. Der Sieg ber Nordstaaten war zugleich ein Sieg des Schutzolls. Die Gifenproduzenten machten ihre Macht nun rudhaltlos geltend. Bolle auf Schiffsbaurohftoffe verteuerten die Erzeugniffe des Schiffsbaus fo, daß fie mit auswärts gebauten Fahrzeugen nicht konkurrieren konnten. Um den Schiffsbau schablos zu halten, murbe es ganglich verboten, Schiffe ausländischen Ursprungs unter nordamerikanische Flagge zu bringen. Da zugleich die gesamte Ruftenschiffahrt ber nordameritanischen Flagge vorbehalten blieb - fogar einschließlich ber Reifen zwischen atlantischen und pazifischen Häfen —, so hatte der Schiffsbau in der That einen Ersat daran, auch abgesehen bon bemjenigen an ben großen Seen.

Aber der Zuwachs der Küftenslotte reichte im allgemeinen nicht weiter als um die fortwährenden Berluste der Dzeanslotte zu decken. Dem konnten auch die in den letzten Jahrzehnten sreigebig verteilten Postkontrakte sowie die Subvention von 1891 nicht steuern. Bielmehr geht zeitweilig sogar die Dampserslotte erheblich zurück. Und die Segelsslotte erleidet von 1887 bis 1898 ein volles Drittel ihres Bestandes. Erst die außerordentlichen Anstrengungen der allerletzen Jahre, auf die sogleich zurückzukommen sein wird, haben die Dampserslotte wieder etwas herausgerissen.

Für die alte Zeit gebe ich hier die Zahlen nach Kjaer, die jedoch die Ruftenfahrzeuge nicht mit umschließen:

	Segler in 1000 Tonnen	Dampfer in 1000 Tonnen	Total in 1000 Tonnen	Walfischfänger (Segler) in 1000 Tonnen
1850	1234	30	1265	125
1858	1922	52	1975	170
1861	1833	61	1894	125
1864	1195	83	1278	81
1870	1172	138	1310	65
1879	1243	115	1359	38

In Heft III (Navigation maritime) giebt Kjaer mit einem Mal völlig andere Zahlen, bei denen jedoch die Küstenschiffahrt eingeschlossen ist.

1879 | 2031 | 534 | 2565 |

Beritas giebt Zahlen auf ganz anderer Grundlage. Die Küftensahrt ist eingeschlossen, dagegen sind die Walfischsänger nicht ausgesondert. Auch sind, wie immer, Segler unter 50 Tonnen und Dampser unter 100 Tonnen ausgeschlossen. Seine Zahlen lauten:

	Se	gler		Dampfer		Segler und
Herbst	Zahi	in 1000 Tonnen	Zahl	in 1000 T. Brutto	in 1000 T. Netto	Netto Dampfers tonnen in 1000
1874 1880 1890 1898 1899 1900 1901	6869 5958 3406 3697 3497 3671 3726	2181 2048 1445 1285 1291 1360 1397	613 548 419 502 551 674 747	768 634 533 810 970 1183 1369	503 384 375 546 672 808 913	2684 2427 1920 1831 1963 2168 2310

Die amtliche Statistik vom 30. Juni 1899 lautet:

Dampfer 6837 Schiffe, 2476011 Tonnen, Segler 15891 : 2388237 :

22728 Schiffe, 4864238 Tonnen (Brutto?).

Berteilung:

Atlantische Rüste	2614869 T	., Auswärt. Handel	837229	T.,
Pazifische =	539 937 🔹	Rüstenhandel	3965313	*
nördliche Seen	1 446 348 =	Walfischfang	11017	=
Flüffe	263 084 =	- Rabeljaujang	$50\:679$	=
-	4 864 238 T		4 864 238	T.

Die Zahlen aus den verschiedenen Quellen stimmen, wie man sieht, sämtlich sehr schlecht überein. Meinerseits schenke ich am meisten Berstrauen den Beritas-Zahlen; sie genießen in kausmännischen Kreisen mehr Ansehen als die übrigen. Gewiß ist der Rückgang der amerikanischen Flagge für den Welthandel. Ein amerikanisches Schiff war das erste, das in den Hasen zu Bremerhaven legte; jest ist gewiß seit Jahrzehnten das Streisen- und Sternenbanner dort nicht mehr gesehen. Nach Glover kamen in England an beladenen Schiffen unter amerikanischer Flagge an:

1850			1215000	Tonnen
1860			2734000	=
1870			1134000	=
1880			882000	=
1890		•	272000	=
1900	(offizielle	Statistit)	196000	=

Das erläutert den Rückgang Amerikas beffer als alles übrige.

Und sogar in der Beteiligung an dem Verkehr des Außenshandels des eigenen Landes ift die amerikanische Flagge immer mehr zurückgegangen:

	Gesamt=Außen= handel der Verein. Staaten Mill. \$	Davon auf ameri t. Schiffe Mill. \$	Prozentualer Anteil der amerik. Flagge
1869	876	2 89	23,1
1879	1183	272	2 3
1889	142 0	203	14,3
1899	1806	1 60	8,9.

Amerikanische Politiker haben berechnet, daß die Verein. Staaten an Frachten sür den Außenhandel an Schiffe fremder Flaggen jährlich 175 Mill. Dollar zahlen. Man schiebt den Rückgang der amerikanischen Reederei in dem Bericht des Senats vom Sommer 1900 über die vorgeschlagene neue Subvention auf solgende Ursachen: Eine Bruttodampfertonne koste auf amerikanischen Wersten 160 Dollar, während sie in England schon zu 140 Dollar zu haben sei. Der höhere amerikanische Zinssuß auf dieses höhere Anlagekapitel und demgemäß auch Versicherung und Abschreibung verteuern den Betrieb im Vergleich zu England um jährslich 4,60 Dollar pro Tonne. Außerdem sei in Amerika die Besoldung der Schiffsmannschaft höher. Zulezt wird noch hervorgehoben, daß fremde Flotten höhere Subvention genöffen. Europa und Japan verwendeten angeblich darauf 26 Mill. Dollar, die Verein. Staaten im letzten Fiskaljahr nur 998 211 Dollar.

Die ungeheuren natürlichen Hilfsquellen bes Landes an fruchtbarem Gelände und Bodenschäßen gestatteten dem nordamerikanischen Bolke, seine Handelsflotte zu vernachlässigen. Es überließ den Seeverkehr genügsameren Bölkern und wandte sich selbst den günstigeren Erwerbssgelegenheiten seiner Landwirtschaft, seiner Industrie und seines Bergbaus zu.

Seit dem spanischen Kriege ist dem nordamerikanischen Volke die Minderwertigkeit seiner Handels= und Kriegsslotte recht zum Bewußtsein gekommen. An der Verstärkung der Kriegsslotte wird mit Eiser gearbeitet. Man hat sich sogar entschlossen, im Auslande gebauten Handelsschiffen die amerikanische Flagge zu gewähren, wenn auch unter der Bedingung, daß die Eigentümer ein gleich großes Schiff auf amerikanischen Wersten bauen lassen; zugelassene Schiffe behalten zwar die Flagge, aber der Kongreß hat sich vorbehalten, eine solche Möglichkeit immer von neuem durch besonderen Entschluß zu schaffen. Das Riesenskapital wirst sich auf den Schiffsbau. Ob das nur geschieht, um dem Stahltrust Absaz zu schaffen, läßt sich nicht beurteilen.

Bu Anfang Mai 1901 ift eine wichtige Begebenheit eingetreten: ber Ankauf einer ganzen englischen Dampferlinie durch amerikanisches Rapital. Es handelt fich um die Leyland-Linie. Diefe in London domizilierte, jedoch von Liverpool aus betriebene Linie besaß 34 Dampfer von 700 bis 10 000 Tonnen, zusammen 300 000 Tonnen, und unterhielt regelmäßige Fahrten nach dem Mittelmeer und Weftindien. Ihr Attienkapital betrug 1 200 000 L. Die Gesellschaft wurde in England an Große nur bon der Beninfular and Oriental=Line über= troffen, steht jedoch hinter der Hamburg-Amerika-Linie und dem Nordd. Lloyd weit zurud. Ihre Aftien murden bor dem Ankauf mit etwa Pari bewertet. Run tam das Pierpont-Morgan-Synditat in New-York und bot für die Gesamtheit der gewöhnlichen Aftien 145 Prozent oder 1760 000 £. Dazu schlossen die alten Attionäre den Verkauf ab. Reederei wird einstweilen für amerikanische Rechnung unter englischer Flagge weiter betrieben. Man fagt, daß die Spekulation auf amerifanische Subvention bei diesem Besikwechsel mitgewirft habe. Angegeben wird nur die Abficht, gewiffen amerikanischen Gifenbahnen, über die bas Syndikat die Berfügung hat, Frachtgüter zuzuführen. Amerikanischer Enthufiasmus fieht bereits den größeren Teil der europäischen Flotte durch das amerikanische Riefenkapital erworben. Wenn es dazu folche Buschläge ju ben in Europa für erforderlich gehaltenen Summen bewilligen will, wie beim Ankauf der Leyland = Linie hervorgetreten, fo wird es viele Attien rejp. gange Gefellschaften taufen tonnen. Wie es dabei aber gu

einem wirtschaftlichen Erfolge kommen möchte, ist nicht abzusehen, trot der amerikanischen Subvention.

Schon einmal haben die Amerikaner mit einer Subvention einen vollständigen Mißerfolg gehabt. Im Jahre 1891 ermächtigte ein Gesetzten General=Postmeister, Postkontrakte auf 10 Jahre unter folgenden Bedingungen abzuschließen: die Schiffe sollten in Nordamerika gebaut und ganz mit Nordamerikanern bemannt sein, dann sollten sie für die Ausereise (für die Heimreise nicht) eine Prämie erhalten pro Meile von

4 Dollar bei 8000 Tonnen Brutto und 20 Anoten Geschwindigkeit,

2	=	=	5000		=	=	16	=	=
1	=	=	2500	=	=	=	14	=	=
$^{2}/_{3}$	•	~	1 500	=		=	12	s.	=

Nach England sollte die Post nur Schiffen erster Klasse gegeben werden, wie die Verein. Staaten sie damals gar nicht besaßen und auch jetzt nur ganz spärlich ihr eigen nennen. Diese sehr hohe Unterstützung hat an dem Thatbestand, daß die amerikanische Postverwaltung sast die ganze Post ausländischen Schiffen zur Besörderung übergeben mußte, sast nichts geändert. Sie ist dabei geblieben, die Post dem jeweils die schneuste Reise versprechenden Dampser auszuliesern, ohne Rücksicht auf die Flagge, während trot der Klagen seiner Kausleute England nur englische Schiffe benutzt. Die Geringfügigkeit des Einflusses auf die amerikanische Keederei erhellt aus den oben gegebenen Zahlen.

Das hat jedoch nicht verhindert, daß die Interessenten, wahrscheinlich die Eisens und Stahlleute, verbündet mit Schiffsbau und Reederei, von neuem mit dem Ansinnen auf höhere Subvention gekommen sind. Im Senat wurde im Sommer 1900 ein Gesehentwurf eingebracht, über welchen dem Deutschen Reichstag in einer Denkschrift solgende Mitteilung gemacht wird:

"Die in Aussicht genommenen Bergutungen bestehen:

- 1. in einer Schiffahrtsprämie, welche gleichmäßig sämtlichen im Auslandshandel beschäftigten, in Amerika gebauten und amerikanischen Bürgern ober einheimischen Gesellschaften gehörigen Schiffen sowohl Segels wie Dampsschiffen gewährt wird, und
- 2. in einer Zuschlagsprämie, die nur Dampfschiffen zu gute kommen soll.

"Die Schiffahrtsprämie (1) beläuft sich auf $1^{1/2}$ Ct3. pro Tonne Brutto (gross ton) für je 100 zurückgelegte Seemeilen; überschreitet die Länge der Fahrt 1500 Meilen, so verringert sich der Satz pro Tonne Brutto und für je 100 Meilen auf 1 Ct2. Die Länge des Reiseweges wird für Ausreise und Heimreise gesondert berechnet.

"Als Grundlage für die Prämienberechnung (1) dient in der Regel (bei Frachtdampfern ausschließlich) der Brutto-Tonnengehalt des Schiffes. Bei Passagiers und Postdampsern aber soll zunächst vom Brutto-Tonnengehalt der Raum, welcher dauernd für die Aufnahme der Passagiere und Postsachen bestimmt ist, in Abrechnung gebracht werden. Erst der hieraus sich ergebende Rest des Tonnengehalts wird bei Berechnung der Prämie berücksichtigt.

"Die Zuschlagsprämie (2) für Dampsichiffe ist je nach Eröße und Schnelligkeit des Schiffes verschieden bemessen. Sie wird für die Außereise pro Tonne Brutto der gesamten Tonnage (ohne Raumadzug für Passagierraum) berechnet; dagegen werden bei Berechnung der Prämie für die Heimreise nur 80 pct. der Tonnage in Anrechnung gebracht.

"Die einzelnen Sätze sind folgende für je 100 Seemeilen und pro Tonne bei Schiffen von mehr als 2000 Tonnen:

1. mit 11 Seem. und weniger als 12 Seem. 4/10	1.	J	uno	meniger	alg	,	12	Geem.	*/10		Qt9
---	----	---	-----	---------	-----	---	----	-------	------	--	-----

2.
$$= 12$$
 $= = 13$ $= 6/10$

$$3. = 13 = 14 = 8/10 = 14$$

5. = 15 = = =
$$16$$
 = $1^{1}/_{10}$ = 6. = 16 = $1^{2}/_{10}$ =

Bei Schiffen von mehr als 4000 Tonnen:

$$8. = 18 = 10 = 16/10 = 10$$

Bei Schiffen von mehr als 10000 Tonnen:

10. mit 20 Seem. und weniger als 21 Seem. 2 Cts.

11. = 21 = mehr =
$$2^{3/10}$$
 =

"Die Prämien (1 und 2) werden jür Schiffe, welche vor dem 1. Januar 1900 vom Stapel gelassen sind, auf 10 Jahre, für Schiffe, welche nach dem 1. Januar vom Stapel gehen, auf 20 Jahre bewilligt. Während der 20 Jahre vermindert sich aber vom 11. Jahre ab die Prämie jährlich um 5 pCt.

"Die Gesammtsumme, welche zur Unterstützung der amerikanischen Handelsflotte in Form von Schiffahrts- und Zuschlagsprämien verwendet werden soll, ist auf 9 Millionen Dollars jährlich (36,8 Mill. Mark) settgesett. Die Verwendung der Prämiengelder hat in der Weise zu ersfolgen, daß auf die im Atlantischen Ozean (und im Golf von Mexiko) am Seehandel beteiligten Schiffe 70 pCt., auf die an der Pacificküste beschäftigten Schiffe 30 pCt. entfallen. Nach einer Zusammenstellung im Report des Secretary of the Treasury 1899 waren an der atlantischen

Küste (einschließlich bes Golses von Mexiko) 16275 Schiffe beschäftigt (1898: 16442), an der pacifischen Küste 1970 Schiffe (1898: 1754). In Prozenten entfallen somit auf die Oftküste 90,3 pCt., auf die Westsküste 9,7 pCt. Die obige Bemessung der Anteile (70 pCt. und 30 pCt.) entspricht somit nicht dem derzeitigen Stande der geographischen Versteilung der Schiffe. Die Erklärung aber für die Bemessung der Anteile liegt darin, daß von amerikanischer Seite ausgesprochenermaßen auf eine starke Ausdehnung des Schiffsverkehrs zwischen der Pacificküste und dem assiatischen Kontinent hingearbeitet wird. Jur Unterstützung des Sees verkehrs nach Ostasien soll daher von Ansang an ein größerer Teil der Gesamtunterstützung zur Berwendung gelangen, als der Schiffsbestand zur Zeit bei gleichmäßiger Verteilung nach Anzahl der Schiffe ersordern würde.

"Die Prämien (1 und 2) werden unter folgenden Bedingungen ausgezahlt:

"Das Schiff muß sich im Besitz eines Amerikaners, bezw. einer amerikanischen Gesellschaft befinden und muß vorschriftsmäßig für den Auslandshandel registriert sein.

"Nur solche Schiffe, welche ber ersten Klasse ber Schiffstlassifitation (A 1) angehören, find zum Prämienempfange berechtigt.

"Das Schiff muß (in der Regel) in Amerika gebaut sein. Im Ausslande gebaute Schiffe erhalten nur 50 pCt. der Prämien. Eine Übergangsbestimmung ist aber vorgesehen, nach welcher ausnahmsweise im Auslande erbaute Schiffe ein Anrecht auf die volle Prämie haben sollen, wenn sie am 1. Januar 1900 von einem amerikanischen Hafen nach einem auswärtigen Hasen in Fahrt begriffen waren, oder am 1. Januar 1900 sich im Bau besanden. Vorbedingung soll auch in diesem Falle sein, daß sich die Schiffe im amerikanischen Besitz besinden. Außerdem müssen die Schiffseigentümer das Versprechen abgeben, daß sie innerhalb der nächsten zehn Jahre ein gleichwertiges in Amerika gebautes Schiff als Ersatz des sremden Schiffes in die amerikanische Handelsmarine einsstellen werden.

"Die Schiffe können zu jeder Zeit von der Regierung als Kreuzer, Transportschiffe oder für sonstige öffentliche Zwecke zu angemessenm Preise angekauft werden. Die prämienberechtigten Schiffe sollen hiernach nicht nur Handelszwecken dienen, sondern auch zur Vermehrung der Seemacht der Vereinigten Staaten beitragen.

"Jederzeit sind sie verpflichtet, unentgeltlich auf Berlangen des Generals Postmeisters Postsendungen mitzunehmen und (salls das Schiff auf einer der Postschiffahrtsrouten fährt) nötigensalls den begleitenden Postbeamten den ersorderlichen Arbeitss und Aufenthaltsraum zur Berfügung zu

stellen. Die Verpflichtung gilt aber nur für die Strede und Fahrt, für welche die Prämie gezahlt wird.

"Offenbar geht die Absicht der amerikanischen Regierung dahin, durch Schaffung einer leistungssähigen Handelsstotte die Einnahmen aus dem überseeischen Frachtverkehr den heimischen Reedereien in größerem Maße als bisher zuzuwenden. Wenn man bedenkt, daß der Anteil der ameriskanischen Reederei am Eins und Ausstuhrhandel im Jahre 1899 nur 9 % betrug, so erscheint das Bestreben der Regierung wohl verständlich.

"Um die Wirkung des neuen amerikanischen Gesetzentwurses noch näher zu erläutern, möge hier als Beispiel dienen, daß ein Schiff von der Art und Ausmessung des deutschen Dampsers "Kaiser Wilhelm der Große" für eine Aus- und Heimreise zwischen New-York und Bremerhaven eine Prämie von rund 125 000 Mk. erhalten würde, serner ein Schiff von den Dimensionen der "Königin Luise" für eine gleiche Fahrt ca. 53 000 Mark und "Fürst Bismark" in gleichem Falle ca. 60 600 Mk. Mit der Schnelligkeit eines Dampsers steigt auch die Prämie wesentlich, da auf die Höhe der betressenden Juschlagsprämie, wie aus den oben wiedersgegebenen Einzelsätzen ersichtlich, außer der Schiffsgröße in erster Linie die Schnelligkeit des Schiffes einwirkt. Jum Beispiel würde ein Dampser von der Art der "Königin Luise" für die Strecke New-York—Bremerhaven bei 13 Seemeilen Geschwindigkeit ca. 53 000 Mk., dagegen bei 16 Seemeilen sür die gleiche Strecke ca. 64 500 Mk. als Prämie erhalten.

"Aus einem Bergleich weiterer berartig berechneter Prämiensätze ersgiebt sich, daß der amerikanische Gesetzentwurf den Zweck verfolgt, neben der Vermehrung der Schiffszahl namentlich den Bau schnellsahrender Tampier nach Kräften zu unterstützen.

"Erscheint es auch mit Rücksicht auf die bisher von den amerikanischen Postschiffen erzielten Ersolge fraglich, ob das von der Bill versolgte Ziel in vollem Umfange erreicht wird, so hat die deutsche Reederei doch damit zu rechnen, daß, salls der Gesehentwurf angenommen wird, die amerikanische Handelsmarine, zuzüglich der Subventionszahlungen sür Postdampser auf eine staatliche Unterstühung von jährlich wenigstens 41 500 000 Mt. wird rechnen können. Dazu kommt, daß die Abschnitte 12, 13 des Zollgesehes vom 24. Juli 1897, betreffend die zollsreie Einsuhr von Erzeugnissen sür die Schiffsreparatur, sowie von ausländischem Material, das beim Bau von Schiffsmaschinen verwendet wird, neben dem Schiffsprämiengeseh in Krast bleiben würde."

Der Gesetzentwurf ift im Winter 1900/1901 nicht zur Berabschiedung gelangt. Er fand so heftigen Widerspruch, er wurde so bitter angegriffen als eine Bill zu "einer unverschämten Bereicherung eines ganz kleinen

Kreises von Großkapitalisten", daß man nicht wagte, ihn durchzuberaten. Er wird jedoch im Winter 1901/1902 sicher die amerikanische Gesetzgebung von neuem beschäftigen. Amerikaner haben manchmal dunkle Mittel, um gesetzgeberische Akte durchzusehen. Ob dieselben dieses Mal versangen werden, muß die Zukunft lehren 1.

Natürlich ift sehr wohl möglich, daß etwas, was vom amerikanischen Standpunkt aus eine Verschwendung ift, der europäischen Reederei Schaden zufüge.

Es tritt indessen ein ganz neuer Gesichtspunkt hinzu. Seit dem spanischen Kriege sind die Bereinigten Staaten auf die Bahn der Weltspolitik gedrängt. Sie haben nach leichter Anstrengung Puertorico, die Philippinen und vielleicht Kuba erworben und sind sich der Notwendigsteit bewußt, diese Besignngen durch eine kräftige Kriegsflotte zu versteidigen, vielleicht auch eine etwaige panamerikanische Politik mit einem solchen Machtmittel zu versechten. Woher aber eine Kriegsflotte ohne den Untergrund einer Handelsflotte? Woher die Mannschaften der ersteren uehmen, wenn nicht die Handelsflotte Seeleute heranbildet?

¹ Während des Druckes biefer Schrift, Dezember 1901, hat ber amerikanische Bundessenator Frye dem Senat einen abgeänderten Gesetzentwurf eingereicht, über ben nach Zeitungsnachrichten Folgendes zu bemerken ift: Ausländische Schiffe, welche fich im Besitz von Amerikanern befinden, brauchen nicht in Amerika registriert zu werden, um der Subvention teilhaftig ju werden. Die Bostfontratte follen fortan auf 15 statt auf 10 Jahre vergeben werden. Statt ber auf S. 74 verzeichneten 4 Rlaffen des gegenwärtigen Gesetzs werden 7 eingeführt, und zwar 6 🕏 Subvention für Dampfer von minbeftens 10000 T. und 20 Knoten Geschwindigkeit, 3 \$ für Dampfer von 8-10 000 T. und 16 Knoten u. f. w. Beraltete Schiffe icheiden aus bem Dzeanpostdienst ganz aus. Die im Entwurf aufgestellten Sate find Maximalfäte, die unter der Einwirkung der Konkurrenz verringert werden können, sofern es mit einem sicheren amerikanischen Bostdienst vereinbar ift. Die vorgeschlagenen Maximalpostraten stellen sich pro Bruttotonne auf 100 Seemeilen wie folgt: Über 10000 T., 20 Knoten 2,7 c.; 19 Knoten 2,5 c. Über 5000 T., 18 Knoten 2,3 c.; 17 Knoten 2,1 c.; 16 Knoten 1,9 c.; 15 Knoten 1,7 c.; über 2000 T., 14 Knoten 1 c. Die Raten für die Boftbampfer nach Westindien, Centralamerika und Mexiko durfen wegen ihrer fürzeren Reisen und folgeweise geringeren Kohlenvorräte 70 c. nicht übersteigen. — Der zweite Teil, General-Subven tion, behandelt die allgemeine Subvention für alle Fahrzeuge, Dampf= oder Segelschiffe, welche keine Lostkontrakte erlangen. Diese allgemeine Subvention ist gleichförmig und beträgt 1 c. für die Bruttotonne auf 100 Seemeilen bei nicht mehr als 16 Anmelbungen pro Jahr. Um ben Bau neuer Dzeanschiffe zu fördern, wird für fie eine weitere Bergütung von 1/4 c. pro Bruttotonne auf 5 Jahre bewilligt. - Der dritte Titel, Tieffeefischerei, bestimmt, daß eine jährliche Brämie von 2 & pro Tonne für Schiffe gezahlt werden foll, welche der Tieffeefischerei obliegen. Dazu foll noch eine Brämie von 1 \$ pro Monat für jeden amerikanischen Bürger kommen, welcher fich mit Tiefseefischerei beschäftigt. — (Soweit die nicht in allen Punkten klaren Zeitungsmitteilungen.)

Dienstpflicht giebt es in Amerika nicht und ist wohl noch für lange Zeit ausgeschlossen. Da findet der Gedanke, selbst große Opser sür die Handelssklotte zu bringen, um durch sie der Kriegsflotte das Personal zuzuführen, denn doch eine ganz andere Beachtung. Die unverkennbaren wirtschaftslichen Opser werden als erträglich geschilbert, namentlich einem Lande von so unverkennbaren Zeichen wachsenden Wohlstandes. Daß sich Katesgorien von Unternehmern das zu Ruze machen und selber große Geswinne machen, indem sie dem Bedarf des Staates Genüge leisten, sindet in Nordamerika seine höchste Ausbildung.

Frankreich ist das klassische Land der Staatsunterstügung für die Schiffahrt. Hier hat sie ihre höchste Ausbildung ersahren. Mit baren Zuschüffen, die an keine Gegenleistung gebunden waren, mit hohen Summen für die Besörderung der Post, endlich (vorübergehend) mit der indirekten Förderung der Erhebung höherer Einsuhrzölle von Waren, die mit sremden Schiffen kamen (droit de pavillon) und auf Waren über sremde Häsen (Surtaxe d'Entrepôt) hat der französische Staat sein Möglichstes gethan, um eine kräftige Handelsslotte und eine starke seemännische Bevölkerung zu erzeugen. Der Ersolg blieb stets aus — nichtsdestoweniger vermehrte Frankreich nur seine Anstrengungen in der Richtung der Protektion.

Der Zuschlagszoll auf Waren unter fremder Flagge fiel 1869 weg, weil er sich als wirkungslos erwiesen hatte. 1872 setzte Thiers seine Erneuerung durch, doch wurde er 1873 aufgehoben, weil die Vereinigten Staaten mit Repressalien drohten. Von da bis 1881 bestanden nur die Surtaxe d'Entrepôt und hohe Postkontrakte.

Durch Geset vom 20. Januar 1881 wurde die Staatsunterstützung zum Princip erhoben. Den Schiffsbauern legte man die Last auf, fremde Baumaterialien nach dem allgemeinen Tarif zu verzollen oder teure französische zu verwenden. Dafür entschädigte man sie 1. mit einem Schutzzoll auf fremde Schiffe von 2 Fr. pro Tonne, 2. mit folgender Bausprämie, die nur im Inlande gebauten Schiffen zu teil wurde:

- 60 Fr. pro Tonne für eiserne Schiffe,
- 40 = = = Rompositionsschiffe,
- 20 = = = hölzerne Schiffe über 200 Tonnen,
- 10 = = = unter 200 Tonnen,
- 12 = 100 kg für Maschinen, Kessel, Pumpen, Bentilas toren u. s. w.

Auch die Reeder erhielten eine Staatssubvention und zwar 1. in Gestalt von ungebührlich hohen Postkontrakten und 2. eine Reiseprämie "dur Ausgleichung der der Handelsmarine für die Rekrutierung und den

Dienst in der Staatsmarine auferlegten Lasten." Diese Reiseprämie bestand in einer Grundprämie von $1^{1/2}$ Fr. für jede Retto-Registertonne und für je 1000 zurückgelegte Meilen. Bon Jahr zu Jahr nahm sie ab, bei hölzernen Schiffen um $7^{1/2}$ Cts., bei eisernen um 5 Cts., so daß sie nach 20 resp. nach 30 Jahren erlosch. Unter Staatsaufsicht gebaute Schiffe genossen einen Zuschlag von $15^{0/6}$. Im Auslande gebaute ers hielten dagegen nur die halbe Prämie.

Auf Grund dieses Gesetes gahlte die Republik folgende Summen:

•	Bauprämie	Reiseprämie	Zusammen
1881	869 000 Fr.,	3 013 000 Fr.,	3883000 Fr.,
1882	4 484 000 =	6 483 000 =	10 967 000 =
1883	3 158 000 =	8 468 000 =	11 627 000 =
1884	4 484 000 =	8 592 000	13076000 =
1885	1 129 000 =	7 5 7 0 0 0 0 =	8 699 000 =
1886	3005000 =	7 580 000 -	10586000 =
1887	1457000 =	8 216 000 =	9 674 000 =
18 8 8	2216000 s	8 194 000 =	10 411 000 =

Busammen in 8 Jahren 78 923 000 Fr.

Das Gesetz bestand aber noch weiter bis 1893, so daß in 12 Jahren extl. 1893 rund 120 Mill. Fr. anzunehmen sind.

Dazu kommen noch Postkontrakte im Betrage von jährlich ca. 25 Mill. Franken. Diese kann man nicht ohne weiteres als Subvention ansehen; wenn man aber bedenkt, wie wenig z. B. Deutschland und England dafür ausgeben, so stedt auch in diesem Posten noch eine beträchtliche Unterstützung.

Endlich zahlte Frankreich noch eine besondere Subvention an seine Sochseefischerei.

Sehen wir nun den Erfolg! Bor diefem Gesetze hatte die franzöfische Handelsflotte folgenden Umfang:

1854	819 762	Tonnen,	
1859	reichlich 1000000	*	
Ende 1863	985000	5	
Seafer	Damnfer		

Segler Dampfer Zufammen

1874 736 000 Tonnen, 205 000 Tonnen Retto, 941 000 Tonnen,

1880 542 000 = 278 000 = \$820 000 =

Rach dem Geset; Herbst des Jahres 1892 Segler 269000 Tonnen, Dampser 477000 Tonnen Netto, zusammen 746000 Tonnen.

Statt eines Aufschwungs war ein Rückgang eingetreten. Die Dampsersflotte hatte zwar zugenommen, aber um noch mehr hatte die Segelflotte verloren. Noch 1888 hatte die französische Dampserslotte den ersten Plat

nach der englischen besessen, also die deutsche übertroffen. Dann übersstügelte die letztere sie weit und schon Herbst 1892 betrug sie 773 000 T., also rund 300 000 T. mehr als die französische.

Gleichzeitig hatten sich andere sehr üble Erscheinungen eingestellt. Die Beschäftigung der seemännischen Bevölkerung hatte sich sühlbar versichoben. Die Fischerei und Küstenschiffahrt übte eine wachsende Anziehungsstraft aus, die europäische und große Fahrt sand abnehmende Beteiligung. Auch ging im Verkehr des eigenen Landes die französische Flagge immer mehr zurück; sie erreichte z. B. im Jahrzehnt 1867/76 noch $29^{0}/0$, 1877/80 nur noch $26^{0}/0$, 1898 gar nur $22,5^{0}/0$.

Dieser Mißersolg schreckte die französische Republik nicht von einem Fortschreiten auf dem einmal betretenen Wege zurück. 1893 erließ sie ein neues Geset, durch das sie die Bauprämie von 60 auf 65 Fr. pro Tonne und von 12 auf 15 Fr. pro 100 kg Kessels und Maschinens gewicht erhöhte. Die Reiseprämie wurde zwar sür im Auslande gebaute Schiffe aufgehoben und für Dampser von 1,50 auf 1,10 Fr. pro Tonne und 1000 Seemeilen herabgesetzt, dagegen auch die jährliche Verminderung von 5 Cts. auf 4 Cts. herabgesetzt. Für Segelschisse erhöhte man jedoch die Reisegewinne auf 1,70 Fr. (jährliche Abnahme 6 Cts.) Der internationalen Küstensahrt gewährte man ²/s der Prämie für große Fahrt. Den Zuschlag der Schissahrtsprämie sür Schisse, deren Pläne von der Marine gebilligt wurden, steigerte das Gesetz von 15 auf 25 %.

Die Zahlungen des französischen Staats für die Handelsflotte wohlgemerkt: immer ohne Gegenleistung der letztern mit Ausnahme der Post — wurden nun noch höher. Sie betrugen in Millionen Franken:

	Bau= prämie	Reise= prämie	Fischerei= prämie	Post= kontrakte	Zusammen
1893	2 ,1	6,8	3,5	25, 0	37,4
1894	2,0	7,8	3,7	24,0	37,5
1895	2,8	8,6	3 ,5	25,9	40, 8
1896	4,1	9,6	5,6	25,9	45,2
1897	5,2	11,3	5,5	25,9	47,9
1898	3,0	8,6	3,9	26,9	42,4
1899	4,0	10,6	5,0	26,9	46,5
_	23.2	63.3	30.7	184.5	296.7.

Also in sieben Jahren sind abermals 300 Millionen Franken außegegeben; da das Gesetz noch besteht, so sind inkl. 1901 etwa 385 Mill. Franken der Handelsstotte zu gute gekommen. Die Wirkung können wir an dem Bestande der sranzösischen Flotte ablesen: Zahlen nach Beritas:

Schriften CIII. - Seefchiffahrt I.

Herbst	Se	gler	I)ampfe r	Zusammen		
Serolt	Zahl	Tonnen	Zahl	Netto=Tonn.	Zahl	Tonnen	
1893	1490	257 000	500	480 000	1990	737 000	
1895	1454	255 000	501	461 000	1960	716 00	
$1897 \\ 1899$	$1360 \\ 1371$	270 000 310 000	$\frac{539}{526}$	499 000 516 000	$\frac{1899}{1897}$	769 00 826 00	
1900	1396	341 000	545	563 000	1941	904 00	
1901	1406	401 000	560	535 000	1966	936 00	

Ein Zuwachs ift ja nun eingetreten, aber er ist ganz verschwindend gering gegenüber demjenigen der englischen und der einst hinter der fransösischen rangierenden deutschen Flotte. Ja, der Zuwachs an Dampsern betrifft lediglich die kleine Fahrt, die Dampser großer Fahrt haben sogar um 4 Schiffe abgenommen. Troz der Erhöhung der Bauprämie ging die Schiffsbauthätigkeit in Frankreich stark zurück. 1882—84 sind 151 000 T. Brutto eiserne Schiffe gebaut, 1894—96 nur 76 000 T., troz günstiger Konjunktur. Und soweit sie bestehen blieb, bevorzugte sie die Herstellung ganz großer Segelschiffe, um die Reiseprämie möglichst außzunußen. Die Reiseprämie bildete einen ganz wesenklichen Teil der Einsnahmen, auf die der Reeder zu rechnen hatte.

Mit dem Rückgang der Reederei der "großen Fahrt" schmolz auch die dafür vorhandene schiffahrttreibende Bevölkerung zusammen. In großer Fracht zählte man nach der Begründung des Gesehentwurfs von 1901:

1875	1240	Schiffe,	534000	Tonnen,
1885	732	=	507 000	<
1895	444	5	$403\ 000$	*
1898	445	=	448 000	5

Auch die europäische und Mittelmeersahrt nahm um eine Kleinigkeit ab. Die Befagungen betrugen:

	in großer Küstenfahrt	in großer Fahrt
1875	$\boldsymbol{10725}$	19487
1885	8 683	16543
1895	8 061	$\boldsymbol{13879}$
1898	7 370	13099.

Sanz befonders fühlt man eine Abnahme der Matrosen und Heizer. 1899 trat man in Frankreich daher abermals an die Frage heran, wie man eine kräftige Handelsflotte und eine starke seemännische Be-völkerung schaffe, die einer machtvollen Kriegsflotte als natürlicher Rährboden diene. Es wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, der die Abhilse abermals nur in erhöhter Staatsunterstützung sucht. In dem Kommissions-berichte hierüber wird mit Kummer konstatiert, daß die sranzösische Dampserssotte sich von 1886 bis 1896 um 1 % verringert habe, während konsturrierende Länder solgenden Zuwachs auswiesen: England 53 %, Deutschsland 107 %, Spanien 30 %, Holland 57 %, Italien 68 %, Rußland 65 %, Norwegen 191 %, Schweden 64 %, Österreich 60 %, Dänemark 76 %, Portugal 110 %, Griechenland 158 %, Japan 231 %. Rur Rumänien stehe mit 7 % Zunahme Frankreich einigermaßen nahe. — Bon 1893 bis 1898 habe Frankreich wieder nur 7,3 % Junahme auszu-weisen, Deutschland 47 %, England 17 %.

Der Inhalt des Gesehentwurss von 1899 geht dahin, daß jedes aus Eisen oder Stahl gebaute Seeschiff, das unter französischer Flagge auf großer Fahrt oder im internationalen Küstenhandel außegerüftet wird, über 100 T. Brutto hat und nicht über 20 Jahre alt ist, unter dem Namen Compensation d'armement pro Tag der Ausrüstung und pro Bruttotonne solgende Entschädigung erhält:

			U		, , ,	, ,	
5	Cts.	für	jede	Tonne	bis zu	2000	Tonnen,
4	=	=	,	5	von 2-	-300 0	*
3	=	=	=	2	= 3-	-4000	=
2	=		=		iiher	4000	

Außerdem ist eine andere Prämie in Vorschlag gebracht. Jedem solcher Schiffe bis zu beendetem 15. Jahre soll eine Prämie, genannt Prime de navigation gewährt werden und zwar pro Bruttotonne und pro 1000 Seemeilen:

- a) für Dampfer 1,70 Fr. (statt bisher 1,10) mit entsprechender Abnahme.
 - b) für Segler 1,70 Fr. (wie bisher) mit entprechender Abnahme.

Jedoch werden Compensation d'armement und Prime de navigation nicht gleichzeitig gewährt, sondern nur die höhere. — Die interenationale Küstensahrt erhält nur ²/3 der Prämie. Französische Schiffe dürsen nur in Ausnahmesällen im Auslande docken. — Die Bauprämie und die Prämie sur die Fischerslotte werden durch das neue Gesetz nicht berührt.

Die Tendenz dieses Gesetzentwurss ist eine bedeutende Erhöhung der Prämie für Dampser und eine Verminderung für Segler. Die Kommission bezissert die vermutete pekuniäre Wirkung wie solgt (wobei ihre Zahl für 1898 mit der obigen für 1897, jedoch nicht für 1898 sast übereinstimmt):

		bezahlt 1889	nach dem neuen Gefet
Große Fahrt:		Fr.	Fr.
Dampfer, in Frankreich	gebaut	5513000	$\mathbf{6930000}$
= im Ausland	*	806 000	$\boldsymbol{972000}$
Segler, in Frankreich	=	3 785 000	2317000
im Ausland	*	346000	169000
Rüsten jahrt:			
Dampfer		1087000	1356000
Segler	<u></u>	27 000	16 000
	Zusammen	11 564 000	11 760 000.

Es bleibt abzuwarten, welchen Erfolg Frankreich nun mit seiner Subventionspolitik erzielen wird 1.

Reben allen vorgenannten Maßregeln zur Förderung der Schiffahrt besteht auch die Begünstigung der direkten Einfuhr, die Surtaxe d'Entrepôt auf die indirekte Einfuhr noch fort. Außereuropäische Waren, eingesührt über europäische Häsen, zahlen meist 3,60 Fr. pro 100 kg Surtaxe.

Die japanische Flagge erscheint in den Veritas-Registern zum ersten Mal im Herbst 1885 und zwar sogleich mit einer ganz respektablen Flotte. Sie hat sich seitbem auch noch ganz beträchtlich gehoben, wie es der unternehmungslustigen Natur Japans entspricht. Verzeichnet sind nur Schiffe europäischer Bauart:

¹ Während bes Druckes biefer Arbeit hat die zweite Rammer bas Befet erlebigt und - am 10. Dezember 1901 - im wesentlichen nach bem Gefetentwurf angenommen. Hervorzuheben ift: Aus Art. I: "Jede Brämie (prime) für im Auslande gebaute Schiffe ift und bleibt abgeschafft. Reine Rompensation oder Protektion (compensation ou protection) wird für im Auslande gebaute Schiffe gegablt merben. Beboch foll die Rompensation unter folgenden Bedingungen gemährt merben: Aftiengefellichaften, welche Eigentumer prämiierter Fahrzeuge find, muffen einen Berwaltungs= rat haben, deffen Mehrheit aus frangösischen Burgern besteht. Prafident bes Ber= waltungsrats und Direktor muffen Franzofen sein. Wenn fich herausstellt, daß der die Borteile des Gesetzes einziehende frangofische Eigentumer eine vorgeschobene Berson für einen fremden mirklichen Gigentumer ift, fo follen die Bramien fofort aufhören." Art. II enthält als "compensation de charges", was im Entwurf als compensation d'armement aufgeführt ift, mit ber ausbrücklichen Beftimmung, daß die Bergunftigung im Auslande gebauten eisernen und ftählernen Dampfern zukommen soll. Art. III enthält die im Entwurf als prime de navigation bezeichnete Unterstützung. Art. IV beftimmt, daß 5 % ber Prämie den Mannschaften zukommen sollen. Art. V regelt bie Unterftugung ber Ruftenfahrt. Urt. VI lagt ben in Frankreich gebauten Schiffen bie Bahl zwischen ber Subvention von Art. II und III. Art. VII beschränkt die Subvention auf eine Gesamtflotte von 500 000 T. Dampfern und 100 000 T. Seglern. Für den Überschuß an Tonnen wird an im Auslande gebaute Schiffe nur ²/5, an in Frankreich gebaute nur ³/5 der Subvention gezahlt. Rach Art. XI genießen im Auslande gebaute, schon früher nationalifierte Schiffe die neue Subvention.

	Seç	gler -		Dampfer		Zusammen Segler=u. Netto=
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn. Netto	Dampfer=Tonn. in 1000
1885 1890 1895 1899 1900 1901	105 104 255 310 1053 1502	29 27 37 40 117 170	102 147 242 332 338 366	94 123 274 455 477 518	59 76 172 282 296 326	88 103 209 342 413 496

Unter den Dampferflotten der Welt nimmt die japanische bereits den neunten Plat ein.

Ich komme nun endlich zur deutschen Reeberei und knüpse an ben Schluß des ersten Kapitels dieser Arbeit wieder an. Die hauptsjächlich durch politische und geographische Ursachen veranlaßten start absweichenden Schicksale der Ostseereederei, der hamburgischen und bremischen und endlich der sonstigen Rordseereederei sind dort bereits behandelt. Hier erübrigt nur die Zusammensassung der Reederei unter deutscher Flagge.

Für die alte Zeit benutze ich wieder die Angaben von Kjaer. Bon 1874 bis 1880 kann ich sie mit Veritas vergleichen und finde keine sehr erhebliche Abweichung. Kjaers Tonnen sind Nettotonnen.

	Seg	gler		Dampfer		Zusammen
	Zahi	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn. Netto	1000 Tonnen
1850		493		Ī —	5,4	498
1860	_	778		_	29,4	807
1870		923		_	81,6 196,3	1004
1880	_	974	_	_	196,3	1170
1886	3471	861	664	_	420,6	1282

Beritas schließt, wie immer, Segler unter 50 und Dampfer unter 100 T. aus. Seine Zahlen mögen hier etwas vollständiger wiedergegeben werden:

(Siehe die Tabelle S. 86.)

Die amtliche deutsche Statistik ist im ersten Kapitel berücksigt worden, kann also hier übergangen werden. Die vorstehenden Zahlen sind besser mit den Beritasdaten sür die anderen Länder vergleichbar, als die amtslichen. Groß sind die Abweichungen übrigens nicht. — Berwiesen sei dagegen auf die im vierten Kapitel mitgeteilte Statistik der Seeberussegenossenschaft.

	 ⊗	Segler		Dampfer			Zusammen	
Herbst	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen Brutto	1000 Tonnen Netto	Zahi	Segel= u. Netto: Dampfer=Tonn in 1000	
1874	3483	852	220	268	187	3703	1039	
1876	3456	875	226	226	176	3682	1051	
1878	3201	914	220	253	172	3421	1086	
1880	3113	953	277	289	203	3490	1156	
1882	2871	933	354	411	292	3285	1225	
1884	2471	8 64	488	550	397	2959	1261	
1886	2328	849	529	601	431	2857	1280	
1888	1907	737	559	662	476	2466	1213	
1890	1698	706	689	930	656	2387	1362	
1892	1444	6 76	765	1091	737	2209	1413	
1894	1265	624	810	1216	860	2075	1484	
1896	1096	566	831	1360	896	1927	1462	
1898	1000	535	878	1625	1017	1878	1552	
1899	981	54 8	900	1873	1166	1881	1714	
1900	955	551	1031	2169	1352	1986	1903	
1901	966	536	1115	2430	1548	2081	2084	

Die deutsche Segelschifffreederei erreichte 1880 mit 953 000 T. ihren Höhepunkt. Seitdem ist sie nach Tonnengehalt auf beinahe die Hälfte ihres damaligen Bestandes gesunken. Die Zahl beträgt nur noch wenig mehr als ein Biertel. Reuerdings macht sich wieder eine kleine Zunahme im Tonnengehalt bemerkbar, zurückzusühren auf die Erbauung ganz großer Viers und Fünsmaster, die noch Betriebsgewinne bringen können.

Die beutsche Segelslotte stand 1874 auf dem fünften Play. Seitdem ist die italienische noch weit mehr zurückgegangen als die deutsche und seit 1880 wird die deutsche nur noch von denjenigen Englands, Nordsamerikas und Norwegens übertroffen.

Die Zunahme der Dampferflotte ist nur während der ungünstigen Geschäftszeit Ende der siebziger Jahre unterbrochen gewesen. In dem letzten Vierteljahrhundert ist die Bruttotonnenzahl mehr als acht Mal, die Nettozahl mehr als sieben Mal so groß geworden. Ihren höhepunkt hat sie hoffentlich noch lange nicht erreicht.

Die deutsche Dampserslotte stand 1874 an vierter Stelle und wurde damals weit übertroffen von denen Englands, Nordamerikas und Frank-reichs. Die amerikanische sank 1883 unter die französische und 1884 unter die deutsche, überholte jedoch 1900 wieder die französische. 1888 stand die französische noch ein wenig über der deutschen; im solgenden Jahre wurde sie überwunden. Seitdem hat sich die deutsche fast verdreissacht, die französische noch nicht einmal um die Hälste gehoben. Die

beutsche steht auf dem zweiten Plat und übertrifft ihren Hintermann um beinahe das Doppelte. Nur die englische ist ihr mit etwa dem sechstachen Betrage weit voraus. Wenn auch der Zuwachs der deutschen etwas schneller gewesen ist, so ist der Unterschied doch einstweilen so groß, daß an ein Einholen gar nicht gedacht werden kann. An Segler- und Nettodampsertonnen zusammengerechnet steht die deutsche Flotte an dritter Stelle; sie wird dabei von der englischen und amerikanischen überragt; an Seglern und Bruttodampsertonnen ist ihr Plat der zweite.

Die vorstehend gegebenen Zahlen lassen den Ausschwung der deutschen Reederei noch nicht ganz zur Erscheinung kommen. Bor dem 1. März 1895 besaß Deutschland eine Schiffsvermessungsordnung, auf Grund deren seine Dampser um etwa 14%, seine Segler um etwa 5% zu groß gemessen wurden und insolgedessen nutzloß hohe Abgaben, Tonnensgelder, Kanalgebühren, Lotzgelder u. s. w. im Auslande zu zahlen hatten. Das ist seit jenem Datum in 2—3 Jahren allmählich gesändert und dem Versahren der meisten anderen Länder gleich geordnet. Das zahlenmäßige Anwachsen der deutschen Handelssslotte erscheint dadurch etwas langsamer als es war, ebenso der Seeversehr in deutschen Häsen, soweit deutschen Schiffe in Frage kommen. Rach Band 130 der Statistit des Deutschen Reiches würde die deutsche Handelssslotte, nach altem Messungsversahren um 217 400 T. größer sein, als sie jeht verzeichnet ist.

An Kapitalwert steht die deutsche Handelsflotte noch viel unbeftrittener an zweiter Stelle; fie befigt relativ weitaus am meiften toftbare Paffagier- und gang befonders Schnelldampfer. Die konkurrierende amerikanische Flotte steht darin weit zurud; noch viel mehr die norwegische und frangösische. Die dem Reichstag anläglich der Flottenvorlage von 1899 übergebene Dentschrift: "Die Steigerung der deutschen Seeintereffen von 1896 bis 1898" giebt eingehende Berechnungen über ben Rapitalwert. Sie nimmt den Wert der Dampfertonne Brutto Ende 1896 auf 175 Mf., Ende 1898 auf 220 Mf. an; ben Wert ber Dampfer, flotte daher für diesen dreijährigen Zeitraum als von 238,0 auf 357,6 Mill. geftiegen an. — Der Wert der eifernen Segelschiffe wird für diefelben Jahre auf 120 refp. 152 Mt. pro Tonne; der Gesamtwert auf 47,2 refp. 65,6 Mill. Mt. angegeben. — Der Wert ber holzernen Schiffe (die ja fast ausnahmslos alt find) ist nur noch 30 Mt. pro Tonne, der Gefamtwert Ende 1898 nur 3,1 Mill. Mt. — Das wäre für Ende 1898 ein Gesamtwert der deutschen Sandelsflotte von 426 Mill. Mt. gegen 290 Mill. Mf. drei Jahre vorher. Bis Ende 1899 mar die Berechnung durch Rumachs neuer Schiffe auf 465,7 Mill. gelangt.

88 C. Fitger.

"Zieht man nun noch", so sagt die Denkschrift weiter, "die erhebsliche Preissteigerung des Jahres 1899 in Betracht, so ist eine Schätzung des derzeitigen Wertes (Ende 1899) der deutschen Handelsslotte auf 500 Mill. Mt. zu wenig. In drei Jahren hat sich ihr Wert um $66^2/s$ % oo erhöht. Der Neubeschaffungswert im Falle eines Berlustes ist heute auf mindestens 3/4 Milliarden anzuschlagen." — Für Ende 1900 veranschlagt "Nauticus" die Summe auf 566 Millionen.

Seitdem hat sich — in einem Jahre — die Dampserslotte wieder um 14 % vergrößert, die Segelflotte um 3 % verkleinert. Der Wert der deutsschen Handelsflotte beträgt demnach Ende 1900 etwa 640 bis 650 Mill. Mf.

Die so viel erörterte und so vielsach falsch dargestellte Frage der Subventionierung deutscher Dampferlinien tann bier nicht näher behandelt werden. Deutschland tennt das Syftem der Schiffahrts. fubvention im französischen und amerikanischen Sinn so wenig wie England. Es gemährt feine Geschenke an Reedereien, fondern nur Leiftungen für ganz genau bestimmte Gegenleiftungen der Dampfergesellschaften, welch' lettere erfüllt werden müffen, auch wenn der Unternehmer sehr schlechte Geschäfte dabei macht, wie dies denn dem Nordd. Lloyd in der erften Zeit des Subventionsvertrages für die Fahrten nach Oftasien und Auftralien in verhängnisvollster Beife widersahren ift. Auch nach Anrechnung der Subvention verblieben dem Lloyd Berlufte, die fich für die 71/2 Jahre vom Sommer 1886 bis Ende 1893 auf mehr als 10,4 Mill. Mf. beliefen — ungerechnet die Zinfen auf das Anlagekapital von ca. 20 Millionen, jedoch unter Berücksichtigung einer Schiffsentwertung von 5 %. — Nach diesem schmerzlichen Lehrgelde haben sich die geschäftlichen Ergebniffe beffer geftaltet.

Die Zwecke, die Deutschland mit seinen "Schiffahrtssubventionen" versolgt, bestehen nicht in der Hebung seiner Reederei — die Reederei hat solche nie verlangt — sondern ausgesprochenermaßen in der Hebung des Absahes seiner Aussuhrartikel, in der Berbesserung seiner Postversbindungen, in Leistungen für die Kriegsmarine und für das Kolonialswesen. Die Reederei hat stets den Begriff der Unterstützung zurücksgewiesen; wenn der Staat ein Universitätsgebäude errichte, so subventioniere er doch nicht den Baumeister und die Bauhandwerker.

Rur 3 Linien "subventioniert" Deutschland, nämlich

1. Eine vierzehntägige Dampferlinie von Bremen und Hamburg nach China und Japan nebst Anschluß-linien nach beutsch-australischen Kolonialhäfen und holländischen Sundahäsen; betrieben zu ⁸/4 vom Rordd. Lloyd, zu ¹/4 von der Hamb.-Amerikalinie.

2. Gine vierwöchige Dampferlinie von Bremen nach bem australischen Festlande.

Buf. für 1 u. 2: Jährliche Leistung vom Reiche

5 590 000 Mt.

Der erste, mit Mitte 1886 beginnende und 1901 endigende Subventionsvertrag ist am 30. Okt. 1898 auf Grund des neuen erweiterten Subventionsgesetzs bis Ende September 1914 ausgedehnt.

3. Eine vierzehntägige Dampferlinie von Hamburg um Afrika, betrieben von der Deutsch-Oftafrika-Linie in Hamburg. Jährliche Leiftung vom Reiche

1 350 000 Mt.

Diese Linie war zuerst am 9./5. Mai 1890 abgesschlossen. Der Vertrag ist am 21./9. Juli 1900 durch einen sich bis zum 1. April 1916 erstreckenden Vertrag ersett.

Rufammen 6 940 000 Mf.

Außerdem zahlt das Reich an nicht subventionierte deutsche und ausländische Dampsergesellschaften für die Besörderung der Post Beträge, deren Höhe ich nicht habe ermitteln können. Im Etat des Reichspostsamts für 1901 sindet sich solgender Posten: Bergütungen an Eisensbahnen und Schiffahrtsunternehmungen 2024 000 Mk.

Der ziemlich weit verbreitete Glaube, daß Reederei und Schiffsbau durch die Subvention einen großen Aufschwung genommen haben, ist positiv unrichtig. So hat z. B. der Lohd in 9 Jahren deutschen Wersten Aufträge im Umsange von 176886700 Mt. erteilen können; für die subventionierten Linien waren nur 22,1 Mill. Mt. darunter.

Über die "Subventionen" — der Ausdruck gilt teils mit Recht, teils mit Unrecht —, die fremde Länder ihren (unter Umftänden auch fremden) Linien zahlen, ist Amtliches nicht zu ermitteln. Mir stehen darüber zwei Quellen zu Gebote: John White's Annual Shipping Review, London 1. Januar 1901, und das englische Schiffahrtsblatt "Fairplah" vom Mai 1901. Als Maßstab ihrer Zuverlässigkeit sei angeführt, daß für Deutschland White 325 000 Pid. St., "Fairplah" 339 839 Pid. St. ans sührt. Weiter verzeichnen sie solgendes:

England, White: für Postzwecke 742 300 Pfd., für Einrichtung großer Dampfer als Gilfskreuzer für Kriegszwecke 65 000 Pfd. Fairplan: 764 117, bezw. 63 200 Pfd.

Frankreich, White: für Schiffahrtssubvention 496 880 Pib. Schiffsbauprämien 294 356 Pib. Fairplat für Schiffsbauprämien 232 000, für die Handelsmarine 232 000 Pib. für verschiedene Postlinien 1 046 409 Pfb. St. — Beide Angaben sind unrichtig und viel zu niedrig gegenüber

den weiter oben mitgeteilten, jum Teil auf dem neuesten französischen Rammerbericht über den neuen Gesetzentwurf beruhenden Daten.

Italien, White: Schiffsbauprämie im Jahre 1898 400 000 Pib. deren Anwachsen auf 1 Mill. Pid. erwartet wurde; serner eine Schiffshrtssprämie nach Maßgabe der zurückgelegten Meilen. — Fairplay: Schiffsfahrtssund Schiffsbauprämien 100 000 Pid.; Postdienst 345 675 Pfd. — Im Frühjahr 1901 ist indes ein neues Subventionsgeses mit völlig veränderten Bestimmungen erlassen.

Öfterreich-Ungarn Fairplay: 354 783 Pfd.

Spanien, Fairplay: 335 375 Pfd.

Rugland, Fairplan: 282 140 Pfd. einschließlich der Rückserstattung der Suez-Kanalgebühren.

Japan, Fairplay: 682 403 Pfb.

Vereinigte Staaten, White: 200 000 Pfd. — Fairplay: 357 723 Pfd. Jedoch gaben amerikanische Zeitungen, die für die Ershöhung sprachen; die jehige Zahlung auf nur 1 Mill. Dollar an.

Man sieht: alle diese Staaten sind mit Leistungen der angegebenen Art sehr stark belastet, doch weichen die Angaben im einzelnen sehr von einander ab.

Auch die deutsche Handelsssotte hat in den letzten Jahren beträchtlichen Zuwachs ersahren durch den Ankauf ganzer Linien, die bisher unter englischer Flagge gestanden hatten. Den ersten Ankauf vollzog im Jahre 1898 der Nordd. Lloyd, nämlich die Scottish Oriental Steamship Company und die East India Steamship Company, beide in der indischesssssssschaften Küstensahrt engagiert. Durch diesen Ankauf sind 39 Dampser von zusammen 58193 T. Brutto und 35310 Pserdekrästen, also kleine und mittlere Schiffe von höchstens 2111 T. auf die deutsche Flagge übergegangen. Die Schiffe bleiben in ihren bisschergen Linien, schließen sich aber mehr an die großen ostasiatischen Hauptelinien des Nordd. Lloyd an.

Sodann hat fürzlich die Hamburg-Amerika-Linie die englische Atlas-Linie, eine Flotte von 7 Dampsern von zusammen 14975 T. Brutto angekaust; die Gesellschaft betrieb unter englischer Flagge wöchentliche Linien: New-York-Haith und New-York-Centralamerika. Wie verlautet, beabsichtigt die Hamburg-Amerika-Linie den Betrieb durch Einstellung neuer Schiffe wesentlich zu verbessern und durch Anschluß an ihre Hamburg-New-Yorker Fahrt der letzteren Frachtgut zuzusühren.

Trogdem die deutsche Handelsflotte im ganzen ftart gewachsen ift, macht die Zahl der in derfelben beschäftigten Personen nur

langsame Fortschritte. Die wachsende Größe der Schiffe und die sich immer mehr einbürgernden maschinellen Hilfsmittel (Patentrahen mit Segelaussehen von Deck aus, Dampswinden für Anker u. f. w.) und vor allem der Übergang vom Segel zum Damps bewirtt eine stetige Abnahme von Menschenkrast pro Schiffstonne.

Nach der amtlichen deutschen Statistit belief sich die regelmäßige Besigkung der deutschen Handelsflotte auf

	bei Seglern	bei Dampfern	zusammen
1871	34739	4736	39457
1876	3 3 215	9147	$\mathbf{42362}$
1881	31003	8657	$\mathbf{39660}$
1886	24925	14 006	38931
1891	18 132	22 3 17	40 449
1896	14858	$25\ 139$	39 997
189 9	14035	29111	43146
1900	13845	31027	$\mathbf{44872}$

Im letigenannten Jahre famen

	bei Seglern	bei Dampfern	zusammen
auf das Nordseegebiet	12384	$25\ 397$	37 781
= = Oftseegebiet	1 461	5630	7 091
davon auf Hamburg	384 2	13 88 8	17 730
= = Bremen	302 2	9828	$\boldsymbol{12850}$

Auch in personeller Beziehung ist also das Schwergewicht ganz auf die Nordsee übergegangen.

Die Besahung der Segelschiffe mußte ganz selbstverständlich mit dem Rückgang der Segelstotte zurückgehen, die der Dampser rapide zunehmen.

Die Verunglückungen von Menschenleben durch Totalverluste sind trot der wachsenden Flotte im ganzen rückgängig gewesen, wenn auch nicht ohne Schwankungen. Bei den Totalverunglückungen waren beteiligt (ungerechnet die Passagiere):

		Shiffe	Besatung derselben	Menschenleben gingen verloren
1873/75	durchschnittl.	174	1456	301
1876/80	=	191	147 7	351
1881/85	*	187	1553	313
1886		147	1287	161
1887		17 3	1473	242
1888		1 58	1367	$\boldsymbol{202}$
1889		117	1015	208
1890		92	937	169

	Shiffe	Besatzung derfelben	Menschenleben gingen verloren
1891	118	1210	178
1892	104	934	259
189 3	125	1169	27 8
1894	122	$\boldsymbol{1252}$	26 9
1895	155	1497	384
1896	86	794	178
1897	74	$\boldsymbol{682}$	194
1898	111	$\boldsymbol{1002}$	231
1899	87	917	158.

Daraus ergeben sich, berechnet nach Art der für England auf S. 68 verzeichneten relativen Berlustziffern, folgende Verluste an Menschenleben auf je 100 000 Tonnen in Deutschland angekommener und abgegangener deutscher Seeschiffe:

· (4) (+ -			
7 7 11 -		Total	pro 100000 Tonnen
1873/75	durchschnittlich	301	5,09
1876/80	=	3 51	5,04
1881/85	=	313	3,47
1886		161	1, 55
1887		242	2,1 6
1888		202	1, 91
1889		208	1,64
1890		16 9	1,24
1891		178	1, 11
1892		259	1,74
1893		278	1,81
1894		26 9	1,61
1895		384	2,41
1896		17 8	1,10
1897		194	1,11
1898		231	1,20
1899		15 8	0,77.

Genau laffen sich die Zahlen mit den englischen nicht vergleichen, da bei uns die Verluste nicht nach Dampsern und Seglern gesondert sind. Auch abgesehen davon, ist die Vergleichbarkeit fragwürdig, da man nicht weiß, wie viele Verluste auf die Küstensahrt und wie viele auf weite Reisen entsallen; naturgemäß müssen die Verluste für die ersteren viel geringer sein. Gin Schiff von 2000 Tonnen, das die Reise zwischen Dober und Calais im Jahre 365 mal macht, ist nicht mehr, sondern viel

weniger Seegesahren ausgesetzt als ein solches, das dreimal die Reise nach Honkong und zurück macht. Ersteres bringt einen jährlichen Tonnenverkehr von 730 000, letzteres nur von 6000. In England machen die Küstensahrten (wegen der täglichen Verbindung mit Irland und den anderen Inseln), sowie die kurzen Fahrten (Boulogne, Calais, Vlissingen, Ostende) einen ungleich größeren Prozentsatz aus als in Deutschland. Der von Glover angewandte Maßstab ist also eigentlich recht ungeeignet. Tropdem erscheint das Vild für die deutsche Schiffahrt nicht ungünstig. Vor allem springt der absolute und der relative Kückgang in die Augen. (1900 war aber wieder ein böses Jahr.)

Eine vergleichende Berechnung der Verluste auf die Besatzung ist wegen der schwankenden englischen Zahlen unsicher. Rehmen wir nach Glover die Totalziffern für die Besatzung der englischen Flotte für 1890, das letzte von ihm verzeichnete Jahr, auf 213 374 Mann an, auf welche 962 verlorene Menschenleben entsallen, so ergiebt das pro 1000 Mann einen Verlust von 4,51 Mann. In demselben Jahr entsielen in Deutschland auf 37 857 Mann Besatzung 169 verlorene Menschenleben, also pro 1000 Mann ein Verlust von 4,46 Mann. 1890 war für beide Flotten ein Jahr niedriger Verluste. Der Verlustquotient ist bei beiden sehr ähnlich.

Wohl aber können wir für die deutsche Schiffahrt selbst die Verunglückungen durch Totalverluste in den verschiedenen Jahren auch nach der Besahung vergleichen. Das ergiebt pro 1000 Mann Besahung

1873/75	durchschnittlich	jährlich	7,3	Mann,
1876/80	=		8,3	=
1881/85	*	*	7,9	r
1886/90	*	=	5,2	=
1891/95	=	=	6,7	=
1896/99	=	=	4,6	=

Ein Rückgang der Verunglückungen ergiebt sich auch daraus ganz unbestreitbar. Er würde noch schärfer hervortreten, wenn man zur Erscheinung bringen könnte, daß die Reisezeit der Schiffe im Jahre immer zunimmt. Die Absertigung am Lande beschleunigt sich immer mehr, so daß dem Schiffe immer mehr Zeit sür die Reise selbst bleibt, auf welche sich ja die Gesahr konzentriert.

Rach allem Vorausgegangenen ist es selbstverständlich, daß auch der Seeverkehr Deutschlands einen kräftigen Ausschwung nehmen mußte. Er ist vor allem in den letzten Jahrzehnten derart gewachsen, daß die Schwankungen srüherer Zeiten ganz dagegen verschwinden. Für die Zeiten vor der Gründung des Deutschen Reiches ist es wohl schwer, Material für

ganz Deutschland zu beschaffen. Allein es genügt auch wohl, Hamburg und Bremen anzusühren; relativ ift das Bild ziemlich dasselbe. Die Statistit der angekommenen Seeschiffe besagt (für Bremen bis 1896 um je ein Jahr später, von da ab übereinstimmend mit Hamburg)

	für H	amburg	für ⁹	Bremen
	Zahi	in 1000 RegTonn.	Zahl	in 1000 Reg.=Tonn.
1815	1 717	_		_
1816—20 burchschn.	2211		i —	
1831—35	2579	232	<u>-</u>	
1836—40 =	2735	288	-	
1841—45	3462	392		_
1846—50 <i>=</i>	3763	461	2557	234
1851—60 =	4649	756	2881	360
1861—70	5092	1260	2871	545
1871—80 =	5502	2206	3010	995
1881—90 =	7 015	3870	2923	1470
1891-95	8928	5954	4074	2078
1896	10477	6445	4781	2008
1897	11 173	6708	4826	2245
1898	12523	7354	49 88	2502
1899	13 312	7765	4545	2457
1900	12 103	8041	4219	2538

In allen deutschen Safen betrugen die Untunfte:

	alle F	laggen	davon	deutsche
	Schiffe	in 1000 Reg.=Tonnen	Schiffe	in 1000 Reg.=Tonnen
1873/75 burchschn. 1876/80 = 1881/85 = 1886 1887 1888 1889 1890 1891	46 631 51 050 56 517 57 014 59 892 60 081 64 818 64 875 66 738	6 228 7 141 9 174 10 148 10 733 11 621 12 588 13 080 14 480	29 511 34 721 41 529 42 360 44 100 42 406 45 784 46 942 48 620	2 972 3 224 4 500 5 164 5 591 5 771 6 323 6 793 7 539
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899	65 927 66 555 71 453 66 688 73 490 77 117 86 614 88 646	14 188 14 622 15 857 15 183 15 633 16 490 17 705 17 990	48 680 48 680 52 078 48 408 53 108 56 889 65 014 67 804	7 451 7 267 8 271 7 907 8 138 8 738 9 527 10 254

Der Anteil der deutschen Flagge hebt sich im Gegensatz zu den Ersscheinungen in Frankreich und Nordamerika langsam, aber beständig. Er betrug nach Tonnenzahl 1873/95 47,7 %, 1899 56,8 %.

Für das Jahr 1899 verteilt sich der Verkehr auf die beiden großen Hälften der deutschen Kuste wie folgt:

Angekommen im Oftseegebiet 35818 Schiffe, 5943874 Tonnen,
= Rordseegebiet 53017 = 12080397

Der Küstenverkehr, d. h. der Seeverkehr zwischen beutschen Häsen, bildet nur einen kleinen Teil des deutschen Seeverkehrs. Er erreichte in Ankunst im Jahre 1899 3918387 T. = 21,7 % der Tonnenzahl, während die Schiffszahl (54735) sast zwei Drittel ausmacht. Auf nichts beutsche europäische Häsen entsielen 8363412 T. = 49,4 %. Der Rest auf sremde Weltteile.

Unter den Flaggen steht nächst der deutschen die britische mit 4 197 000 T. weit obenan; dann solgen die schwedische mit 910 000, die dänische mit 843 000, die norwegische mit 661 000, die holländische mit 281 000 u. s. w.

Einen immer größeren Anteil am Schiffsverkehr nehmen die regelsmäßigen Linien in Anspruch. Wie groß dieser Anteil in einem neuzeitlichen Hafen ersten Kanges bereits ist, zeigt uns die Hamburger Statistik. Sie verzeichnet im Hamburger Verkehr 118 Dampsschiffsklinien, die über 949 Dampser versügen, und 1900 in Hamburg 7213 Schiffsankünste von zusammen 5520404 T. hatten. Die Gesamtankünste betrugen 8450 Dampser von zusammen 7239385 T. Folglich entsielen drei Viertel des Dampserverkehrs (nach Maßgabe des Tonnengehalts) bereits auf die regelmäßigen Linien. 71 von diesen Linien mit 615 Schiffen, 3932 Fahrten und 3612203 T. waren unter deutscher Flagge. Von der Gesamtzahl entsielen

, , , ,	Zah	l der	der Ankunfte	
	Linien	Dampfer	Dampfer	Tonnen
auf außereuropäische Fahrt	32	404	900	2 316000
darunter deutsche	2 8	347	785	2124000
auf europäische Fahrt	86	545	6313	3204000
darunter deutsche	43	268	3147	1 487 000.

Die außereuropäischen Linien werden also saft ganz unter deutscher, die europäischen zur größeren Hälfte unter fremder Flagge betrieben. Unter den europäischen wird die größere Hälfte nach Großbritannien betrieben. Namentlich die Kohleneinsuhr ersordert viele Linien.

Viertes Kapitel.

Das persönliche Element in der Reederei; Unternehmer und Lohnempfänger.

Noch heutzutage ist in der Aleinschiffahrt der Schiffseigentümer in vielen, vielleicht in den meisten Fällen zugleich Schiffer. Wie der Bauer und sein Knecht denselben Pflug führen und in derselben Weise das Bieh pflegen, so steht der Schiffer der kleinen Fahrzeuge, der Kähne, Kuffen, Tjalken u. s. w., die mit ganz geringer Besahung sahren, abwechselnd mit seinen wenigen Leuten am Steuer; im Aussehn, Keffen, Einholen der Segel, im Auswinden des Ankers thut er dieselben Dienste. In alten Zeiten ist das in der damals weit mehr vorwaltenden Kleinschiffahrt ebensalls das hervorstehende Element gewesen. Schiffe dieser Art ersordern einen geringen Kapitalauswand, eine geringe kausmännische Leitung und auch die nautischen Kenntnisse der Schiffssührer können sich auf ein bescheidenes Maß beschränken, weil immer nur Küstenschiffahrt betrieben wird.

Die nächsten Größenklassen, Gallioten, Schauergallioten, Schuner, Schunerbriggs, Briggs u. bgl. sind heute an Zahl und Bedeutung sehr zurückgegangen. Auch sie sind aus der großen Fahrt, in der sie früher (nach Westindien, Südamerika, dem Mittelmeer, Archangel sowie in der chinesischen Küstensahrt) stark beteiligt waren, sast verschwunden. Die Kapitalauslage war größer, weshalb oft dem Schiffer (Kapitän) andere Kräste zur Seite trateu. Er mochte mit geliehenem Gelde arbeiten, das in dem Schiffe hypotheziert war (Bodmerei), oder Verwandte und Freunde zu Mitunternehmern (Mitreedern) haben. Oft auch war er nur der Schiffer auf dem Fahrzeuge, das einem anderen Reeder gehörte. Dabei kann er einsacher Lohnschiffer gewesen sein oder einen kleinen oder großen

Anteil am Gewinn gehabt haben. Alle Abstufungen dieser Art find bei der Arbeitsversaffung vorgekommen.

Ebenso ist die Beteiligung des Unternehmers in allen Abstusungen und Barianten vorhanden gewesen. Bald hat der Reeder das Schiff aus eigenen Witteln gedaut, bald hat er Freunde oder Geschäftsgenossen zu Mitreedern gehabt; namentlich häusig ist wohl die Beteiligung des Schiffers gewesen; dieser hat ost die Initiative zu einem Reedereiuntersnehmen ergriffen, in dem er ja an erster Linie die seste Anstellung sand; Berwandte und Freunde liehen ihm das Geld zu einem Kapitaleinschuß, der ihm verdürgte, daß er gar nicht oder nicht leicht an die Luft gesetzt werden konnte. Schiffsmakler, Provianthändler, Bersicherer und sonstige Beteiligte, die an dem Geschäft mit dem Schiffe verdienten, gaben gleichsalls Geld her. Auch der Schiffsbauer hat sich ost beteiligen müssen, wenn er auf den Bau nur einging, um seinen Betrieb nicht ruhen zu lassen.

Von gang anderer Seite trat der Raufmann an die Sache heran. Er versprach fich oft wohl wenig von dem Reedereigewinn, mußte aber den dringenden Wunsch haben, für seinen Import von Roggen von Archangel, Zucker von Auba, Kaffee von Laguahra oder Rio de Janeiro, Tabat von S. Domingo ober Bahia geeignete Schiffe zur Verfügung ju haben. Eben jo oft mar biefes Intereffe auf fein Beschäft beschränkt, wie freundnachbarlich bei feinen Konkurrenten vertreten. Im letteren Falle trat man zusammen, kaufte für gemeinschaftliche Rechnung ein ober mehrere Schiffe und überließ einem Beteiligten ober einem Unbeteiligten (etwa dem Schiffsmakler) die Verfügung über das Schiff. Cbenfo oft war die Reederei Selbstawed wie Mittel jum Zwed. Manchmal wurde der Reeder im Intereffe feines Schiffes jum Raufmann. Er hatte bas Schiff nach irgend einem Blate gefandt in der hoffnung, dort lohnende Fracht zu finden. Statt beffen ift gar teine Fracht zu erhalten ober nur eine gang elende. Unter Umftanden entschließt fich dann der Reeder durch ben Rapitan ober durch ein befreundetes Saus eine Ladung faufen gu laffen und mit ihr zu spekulieren. Solche Beschäfte macht er oft auch "für Schiffsrechnung", fo daß er feine etwaigen Mitreeder als Partner auch an der Ladung hat.

Nach Zeit und Ort haben sich diese Geschäfte stets in größter Mannigsaltigkeit gestaltet. Bestimmte Then lassen sich gar nicht aufstellen. Ebensowenig läßt sich sagen, welche Then zu gewisser Zeit und an gewissen Orten vorwiegend gewesen sind. Das Gine liegt allerdings auf der Hand: Die wach sende Größe der Schiffe, der Überschriften CIII. — Seethissatt I.

gang jur Dampfichiffahrt, der Übergang von der Gingelfahrt zur Reihenfahrt, die Errichtung fester Linien und gar tomplizierter, vielgestaltiger Dampfergefellschaften mußte alledem immer mehr ein Ende machen und immer vollscändigere Arbeitsteilung zwischen Schiffer und Reeber, zwischen Reeder und Raufmann berbeiführen. Der Schiffer als Schiffseigentumer ift bei Barken und Fregatten ein Ausnahmefall, bei Dampfern tommt er nur noch im Fahr- und vielleicht im fleinen Ruftendienft bor. Er felbst ift in Gemeinschaft mit feinem Steuermann (ober Steuerleuten) der Mannschaft gegenüber der Offizier, der die Arbeiten befiehlt, aber nicht felbst mit ausführt, der Rautiker, ohne ben die Mannschaft bas Schiff gar nicht über weite Meere bringen fann, jo daß diefe auf ibn zur Erhaltung ihres eigenen Lebens ebenso angewiesen ift, wie er auf Meutereien find daher außerordentliche Seltenheiten. höheren Dampferdienst tritt der Maschinist als Specialoffizier dem Rapitan und den Steuerleuten zur Seite; auch er ist ein gelehrter Mann, ohne den das Dampfichiff mit boch ausgebildeter Maschine nicht zu nabiaieren ist.

Daß bei Segelschiffen der Schiffer Mitreeder ist, kommt auch heute noch ost vor, selbst bei großen Fahrzeugen von 2000 T und darüber. Aber die Verfügung über solche Schiffe liegt wohl immer in den Händen eines Reeders, des Korrespondentreeders, der alle Geschäfte der Reederei gegen Erstattung der Unkosten und eine seste Kommission besorgt. Zwei Prozent von der Bruttosracht ist ein sehr häusig vorskommender Sah.

Die Partenreederei ist eine sehr alte Form der Association des Kapitals. Sie hat in der Schiffahrt der Holländer schon bei ihrer ersten großartigen Entsaltung am Ende des 16. Jahrhunderts, als man zum Walfischsang und zu den Fahrten nach Ostindien überging, eine große Rolle gespielt. Daneben kann man wohl die holländischerstindische Compagnie der damaligen Zeit als eine Aktiengesellschaft ansehen. Sie war Reeder, Kausmann und Souverän über großen Kolonialbesit in einer Person. Ebenso die späteren Kolonialgesellschaften in England und Frankreich. Zu allen Zeiten sind die Ergebnisse des Geschäfts wohl sehr schwankend gewesen. Zu allen Zeiten sind auch wohl Unkundige, Outsiders, bis zu Bauern und Handwerkern, als Partner herangezogen, im allgemeinen wohl die Unkundigen zu den gewagten und weniger aussichtsereichen Geschäften. In den Seestädten und Küstengegenden ergab sich solche Mitreederschaft leicht aus den vielgestaltigen persönlichen Beziehungen;

so namentlich auch bei ben reichen Bauern in Oftfriesland, den Besers und Elbemarschen und Schleswig-Holstein.

Das Eigentumsrecht am Schiffe beruht (wenigstens heutzutage in Deutschland) auf bem Schiffsregifter. Es werden feine Inhaberpapiere ausgegeben, auch nicht wo der Befit ftark zersplittert ift. Das macht Schiffsparte fehr schwer veräußerlich. In der Partenreederei wird der Gewinn ganglich zur Verteilung unter die Mitreeder gebracht. es wird alfo teine Rudlage für Entwertung, Abnugung, junehmendes Alter gemacht. Das muß jeder Mitreeder felbst berücksichtigen. Attiengesellschaft muß bei Aufstellung der Bilanz folche Entwertung berücksichtigen, sie muß abschreiben, eventuell einen Reservesonds anlegen. Bewinne darf fie erft verteilen, nach dem bies geschehen ift. Daber feben Dividenden von Partenreedereien stets nach viel mehr aus, als sie bedeuten und nach viel mehr als Dividenden von Aftiengefellschaften. Ift etwa eine Abnuhungsrate von 5 % als angemessen anzunehmen, so bedeuten 10 % Dividende der Partenreederei gerade so viel wie 5 % der Aftiengesellichaft.

Die Partenreederei hat sich bis zur Gegenwart erhalten, namentlich für Segelschiffe, in seltenen Fällen auch wohl sur Dampfer. Neuerdings geht man auch in der Segelschiffahrtsreederei zur Aktiengesellschaft über, um den Teilnehmern die Gelegenheit zu geben, ihren Besitz zu verkausen, zu verkleinern oder zu vergrößern. Es bildet sehr ost einen der hauptsächlichsten Sinwände gegen die Beteiligung an einer Partenreederei, daß Schiffsparte in der Regel gar nicht zu veräußern sind, selbst nicht mit einer namhasten Sinduße im Preise. Der Partner muß in der Regel das Ende der Unternehmung abwarten, den Berkauf oder den Untergang. Die durch Inhaberaktien repräsentierten kleinen Anteile, die ja meistens sogar einen Börsenkurs haben, kann man viel leichter zu Gelde machen. Daher haben sich neuerdings alte Partenreedereien in Aktiengesellschaften verwandelt.

In der Segelschiffahrtsreederei ist die persönliche Beziehung des Kapitalisten zum Schiffe noch sehr stark vorhanden. Viele einzelne Reeder und Kausleute haben noch ansehnliche Flotten zur See. Dabei mag ja auch wieder Beteiligung von Mitreedern vorkommeu, aber diese pstegen der Sache viel näher zu stehen als die Inhaber von Reedereiaktien; diese bestehen ja zum Teil aus Leuten, die zur Schiffahrt keine eigenklichen Beziehungen haben, die sich nur aus irgend einer Konjunktur-Kombination eine Anzahl von Aktien kausen, um sie möglichst bald mit Borteil wieder loszuschlagen; von der Berwaltung pslegen sie sich ganz sern zu halten,

die Generalversammlungen besuchen fie selten. Ihr ganzes Interesse an bem Gang der Dinge beschränkt sich auf den Kurszettel. Der Unternehmer der Segelschiffsreederei ist durchweg ein Fachmann, der entweder allein steht oder sachmännische und nichtsachmännische Mitreeder zur Seite hat.

Einen Einblick in die Eigentumsverhältnisse gewährt die folgende dem Register des Bureau Beritas entnommene Thatsache, daß es im Herbst 1901 115 deutsche Reedereien für eiserne Segelschiffe gab. Unter diesen hatten die folgenden 19 mehr als fünf größere eiserne Schisse (Fischereisahrzeuge, Fährschiffe, Schleppschiffe, Seeleichter nicht berücksichtigt):

Aftien-Gesellschaft Alfter, Hamburg	6	Schiffe
M. G. Amfint, Hamburg	6	*
Reederei-Aftien-Gesellsch. v. 1896	6	=
Knöhr & Burchard, Hamburg	12	5
F. Laeisz, Hamburg	17	=
C. M. Matsen, Hamburg	7	=
Ment, Decker & Co., Hamburg (dar-		
unter nur 1 größeres)	6	*
H. H. Schmidt, Hamburg	8	*
R. M. Sloman & Co., Hamburg (dar-		
unter 7 größere)	8	=
Wachsmuth & Aroghmann, Hamburg		
(darunter 5 größere)	8	2
B. Wende & Söhne, Hamburg	16	=
Gildemeifter & Ries, Bremen	8	=
J. C. Pflüger & Co., Bremen	5	5
E. C. Schramm & Co., Bremen	5	=
Reederei "Vifurgis" AttGef., Bremen .	7	\$
Ridmers Reismühlen, Reederei u. Schiffs-		
bau Aft.=Ges., Bremen	7	5
D. H. Wätjen & Co., Bremen (barunter		
9 größere)	13	=
Ab. Schiff, Elsfleth (barunter 4 größere)	6	=
C. H. Winters, Elsfleth (darunter		
6 größere)	5	=
C. D. G. Hanl, Brake	6	=
Zufammen	162	Schiffe.

Es giebt noch manche Firmen, die zum Teil eiserne, zum Teil hölzerne Schiffe, zusammen mehr als fünf größere Fahrzeuge haben; es führt zu weit, sie alle auszusühren. Reedereien mit mehr als 4 hölzernen Segelsschiffen kommen gar nicht vor. Bon der Gesamtzahl von 955 deutschen Segelschiffen bilden die obigen 162 nur den sechsten Teil, doch ist ihr Größenanteil viel bedeutender. Die Liste giebt also einen ganz guten Einklick in die derzeitige deutsche Großreederei mit Segelschiffen.

Die Dampfschiffsreederei hat die älteren Formen Unternehmertums von born herein faft vollftandig überfprungen. Schon die ersten mit Dampf getriebenen Seeschiffe ersorderten ein so bedeutendes Rapital, daß fich felten Ginzelunternehmer hinanwagten. Bezeichnend ift. daß die erste amerikanisch-deutsche Dampserlinie ein Aktienunternehmen war. Dann kommen auch noch kleine Dampferreedereien von einzelnen Raufmanns- oder Reederfirmen vor. So erwarb z. B. ein Bremer Haus awei der Dampier der verauktionierten deutschen Flotte und ließ sie als Aventureschiffe sahren. Auch machten einzelne Firmen um 1880 herum den Versuch, mit wenigen Schiffen die Aventurefahrt zu betreiben durchweg mit hochft ungunftigem Ergebnis, zumal fie in eine überaus nachteilige Konjunktur gerieten. Sehr balb erwies fich bei ber Dampfschiffsreederei die Verteilung des Rifitos auf viele Schultern und viele Schiffe als die weitaus überlegene Betriebsform; ebenfo die regelmäßige Linie gegenüber ber Aventurefahrt; endlich auch die Kombination von Linien gegenüber der vereinzelten Linie.

So ist denn die Tendenz unverkennbar, die einzelnen Attiengesell= schaften mit einander zu verschmelzen und einen einheitlichen Central= betrieb herzustellen, beffen Zweige einander in die Sande arbeiten konnen. Sie ift bor allem in hamburg jum Ausdrud gekommen. Die hamburg-Amerika-Linie hat nach und nach folgende Dampferlinien angekauft und ift dadurch jur größten Dampfergesellschaft ber Welt geworden: 1. April 1875 die Adlerlinie Hamburg-Rew-Aork, 6 Dampfer; 2. 1888 die Carr-Linie Samburg-Rem-Port, 4 Dampfer; 3. 1896 die Sansa-Linie Samburg-Montreal-Boston, 4 Dampfer; 4. 1898 die Ringfin-Linie Samburg-Oftafien, 6 Dampfer; 5. November 1899 die Reederei De Freitas Samburg-Südamerika, 14 Dampfer, 43000 T. Diefe 5 Linien domizilierten auch vorher in hamburg; 6. Chinesische Ruftenlinie, 1 Dampfer ber Firma Diederichfen, Jebfen & Co. in Apenrade: 7. Frühjahr 1901 die englische Atlas-Linie, New-Port-Westindien und Centralamerika, 7 Dampfer. — Die Gesellschaft betreibt augenblidlich folgende regelmäßigen Linien :

1. Hamburg-Rew-York, 2. Hamburg-Baltimore, 3. Hamburg-Philadelphia, 4. hamburg-Bofton, 5. hamburg-Portland, 6. hamburg-Philadelphia, 7. Hamburg-New-Orleans, 8. Hamburg-Montreal, 9. New-Nork-Stettin, 10. Gine Gruppe von Linien von hamburg nach S. Thomas, Saith, Mexiko, 11. Gine Gruppe von Linien nach S. Thomas, Portorico, Ruba, Benezuala, Curação, Columbien, 12, Sambura—Benana. Singapore, Hongkong, Changhai, Pokohama, Siogo (Frachtdampfer), 13. hamburg - Nordbrafilien, 14. verschiedene bisher von der Firma De Freitas & Co. in hamburg betriebene Linien von hamburg nach Brafilien, 15. Antwerpen—Laplata, 16. Genua—Laplata, 17. hamburg— Westküste Südamerikas, 18. Canton— Hongkong—Shanghai, 19. Shanghai—Kiautschou—Tschiju—Tientsin, 20. Subventionierte Postdampser= linie Deutschland—Oftafien in Gemeinschaft mit dem Nordd. Lloyd, 21. New-York-Oftasien, 22. New-York-Westindien, dazu kommt 23. eine in der Errichtung begriffene Linie San Franzisko-Oftafien, endlich 24. Flugdampferlinie auf bem Jangtfekiang in Berbindung mit dem Llond.

Die Gruppen 9 und 10 umfaßten bisher 8 Linien, die jett auf 7 reduziert find.

Die bisher von der Gesellschaft betriebene Linie Genua — New-York ist unter dem Namen "Italia" in eine zu Genua domizilierte Gesellschaft verwandelt, damit die Unternehmung der Borteile genieße, die die italies nische Flagge in diesem Berkehr besitzt. Die Hamburg-Amerika-Linie hat sich in der Generalversammlung derselben den maßgebenden Einfluß gesichert.

Die hamburg. Amerika-Linie arbeitete im Frühjahr 1901 mit einem Aktienkapital von 80 Millionen und Anleihen von $12^3/8$ Mill., wozu $27^1/2$ Mill. Mk. kommen, die im Frühjahr 1901 aufgenommen find. Ihre Reservesonds, Erneuerungssonds und Asseluranzreserven betrugen 20,3 Mill. Das Gesamtkapital 140 Mill. Mk. Sie hatte in der Fahrt 98 Ozeandampser von zusammen 486 528 T. Brutto, im Bau 15 Ozeans Dampser von zusammen 98 600 T. Brutto. Ferner 24 Flußdampser, 14 Barkassen, 82 Leichter, endlich 15 kleine Schiffe im Bau. Die Gessamtheit der kleinen Schiffe hatte einen Raumgehalt von 30 050 T. Unter den Leichtern besinden sich 19 dem brasilianischen Dienst gewidmet.

Alles in allem 615 178 T. Brutto.

Der Nordbeutsche Llob in Bremen, die zweitgrößte Reedereis Gesellschaft ber Welt, früher sogar längere Zeit die größte, hat bremische oder deutsche Gesellschaften nicht übergeschluckt. Er hat vielmehr einen anfänglichen Geschäftszweig, die Englandsahrt, an die zu diesem Zweck

gebilbete Gesellschaft "Argo" abgestoßen. Aber er hat von Ansang an mannigsaltige Ziele im Auge gehabt: die Dzeansahrt nach New-York, die Passagier- und Frachtsahrt auf der Unterweser und Oberweser, die Schlepperei zwischen Bremerhaben und der See. Dazu kamen 1868 eine Linie nach Baltimore, 1870 eine Linie nach Westindien, die erste als eigenes (jedoch vom Loyd betriebenes) Aktienunternehmen, das sich später nach ungünstigen Ergebnissen mit der Hauptlinie verschmolz. 1886 wurden die neuen, vom Reiche subventionierten Linien nach Ostasien und Australien eröffnet. Dann kamen die südamerikanischen Linien hinzu. 1898 ersolgte der schon erwähnte Ankaus der Scottish-Oriental und der Eask-India-Ocean-Comp. — Der Kordd. Lloyd betreibt zur Zeit solgende Linien:

- 1. eine Linie von Bremerhaven ober hamburg nach Shanghai,
- 2. eine Linie von Bremerhaven ober Hamburg über Hongkong nach Nokohama mit einer Anschlußlinie nach Shanghai,
- 3. eine Anschluflinie von Singabore nach Neu-Guinea,
- 4. eine Linie bon Bremerhaben nach Sponen.

Diefe vier sind vom Reiche unterftütt. Außerdem folgende nicht unterstütte Linien:

1. Bremen-New-York, Schnells und Postdampserlinien, 2. Bremen-Baltimore, 3. Bremen-Galveston, 4. Bremen-Brasilien, 5. Bremen-La Plata, 6. Bremen-Hamburg-Ostasien (Frachtbampserlinie), 7. Genua-Neapel-New-York (Schnellbampserlinie), 8. Singapore-Bangtok, 9. Singapore-Borneo-Manila, 10. Bangkok-Swatow-Hongkong, 11. Swatow-Hankow, 12. Fahrten auf dem Yangtsekiang, 13. verschiedene kleinere Zweiglinien in den ostindischen und chinesischen Gewässern, 14. vier europäische Linien nach den Nordsee-Bädern, 15. Berbindungen zwischen Reapel und Capri (Winterdienst), 16. Passagier- und Schleppdampser- verkehr auf der Unterweser und nach Hamburg.

Das Aftienkapital des Lloyd betrug Ansang 1901 80 Mill., doch hat im Frühjahr 1901 die Generalversammlung die Erhöhung auf 90 Mill. genehmigte; die letzten 10 Mill. Mt. Aftien sind dis Januar 1902 noch nicht ausgegeben. Die Anleihe betrug 30 173 000 Mt., welcher Bestrag sich noch um 20 Mill. Mt. erhöht, die im Frühjahr 1901 ausgegeben sind. Die Reservesonds, Asserbetrungsfonds, Bersicherungssonds 18 745 000 Mt. Das Gesamtkapital also 158 918 000 Mark, einschließlich der Kapitalvermehrung im Frühjahr 1901.

Die Ozeanstotte des Lloyd bestand im März 1901 aus 63 Ozeans dampfern von zusammen 366 282 T. Brutto, ferner 7 im Bau besindlichen von zusammen 73 000 T.; sodann im Betrieb 40 Dampser der indischs

chinesischen Küstensahrt von zusammen 58 193 T. und 5 im Bau besinde lichen für diese Fahrt von zusammen 5350 T. Außerdem 35 Fluße dampfer von zusammen 5469 T. und 116 Leichtersahrzeuge von zusammen 29 244 T. Endlich das Schulschiff "Herzogin Sophie Charlotte" 2581 T. Alles in allem 540 119 T.

Auf die weiteren Dampsichiffsreedereien ist hier im einzelnen nicht einzugehen. Einschließlich der Fischerei gab es ihrer nach Beritas im Herbst 1901 256. Darunter befanden sich, wenn man die Fischereis und Fährunternehmungen wiederum außer acht läßt, folgende 47 mit 5 und mehr Schiffen:

C. Andersen, Hamburg	5	Dampfer,
Chinesische Küstenfahrt, Hamburg	7	=
Dampfichiffsreederei von 1889, hamburg	8	=
De Freitas & Comp., Hamburg (neuer-		
dings zur Hamb. Amerika-Linie gehörig)	5	=
Deutsch-Austral. D.=Gef., Hamburg	25	=
Kosmos-Linie, Hamburg	2 9	*
Levante-Linie, Hamburg	22	*
Deutsch-Oftafrika-Linie, Hamburg	14	*
H. M. Gerkens, hamburg	8	*
hamburg-Amerika-Linie, hamburg	123	=
hamburg-Südamerika-Linie, hamburg .	3 3	=
Hanseat. Dampfer-Ges., Hamburg	8	=
Abolf Kirsten, Hamburg	22	=
L. F. & W. Matthies, Hamburg	6	=
Nord-Oftsee=Reederei, Hamburg	10	*
Rob. M. Sloman & Co., Hamburg	12	s
Rob. M. Sloman jun., Hamburg	2 0	=
Woermann-Linie, Hamburg	28	=
DampfichGef. Argo, Bremen	28	*
s s Neptun, Bremen	50	=
= = Hansa, Bremen	43	=
Norddeutscher Llogd, Bremen	115	*
Deutsch-Amerik. Petrol-Gef., Geeftemunde	17	*
heinr. Diederichsen, Riel	10	=
Flensb. DampiComp., Flensburg	12	=
= = s bon 1869, Flensburg	10	=
holm u. Molgen, Flensburg	11	*
Franz Griebel, Stettin	19	=
Zusammen	700	Dampfer.

Übertrag	700	Dampfer,
E. Haubuß, Stettin	5	=
F. Jvers, Stettin	5	=
H. C. Horn, Schleswig	13	5
Oldenburg-Portugief. DReederei, Olden-		
burg ,	15	=
M. Jebsen, Apenrade	20	=
Memeler Dampfich.=Aft.=Gef., Memel	6	5
Behn & Sieg, Danzig	5	=
F. G. Reinhold, Danzig	10	=
Th. Rademacher, Danzig	12	=
Marc Cohn & Sohn, Königsberg	6	\$
W. Runstmann, Stettin	7	=
Reue Dampfer-Comp., Stettin	25	=
Stenzel & Bolte, Stettin	11	5
Paulsen & Ivers, Riel	1 0	=
Sartori & Berger, Riel	22	=
Schmidt & Hansen, Flensburg	11	=
H. Schuldt, Flensburg	10	=
H. W. Podens, Wismar	8	=
Berffen & Co., Rendsburg	6	=

Bufammen 907 Dampfer.

Eine Zusammenstellung der Kapitalien, mit denen die hauptsächslichsten Dampsergesellschaften arbeiten, mag hier noch Plat finden. Für die beiden größten gelten die Zahlen vom Frühjahr 1901 wie vorserwähnt; für die übrigen diejenigen vom Frühjahr 1900. — Zahlen in Millionen Mark:

	Aftien= Rapital	Anleihe	Referven
Samburg-Amerika-Linie, Damburg Deutsch-Austral. DGes. Hamburg Rosmos-Linie, Hamburg Levante-Linie, Hamburg Deutsch-Linie, Hamburg Deutsch-Linie, Hamburg Damburg-Südamerika-Linie, Hamburg Chinesische Küstenschrt, Hamburg Rordd. Lloyd, Bremen Dmps-Ges. Argo, Bremen Reptun, Bremen " Reptun, Bremen Hensb. OpfComp., Flensburg OldenbBortug. DReederei, Hamburg	80 9 11 4 10 11,25 2,4 90 7 3,5 15 3 2	40 2 0 0,75 0 5 0 30,2 0,5 2,35 5,5 0	20,3 1,6 3,1 0,5 1,0 5,0 0,2 38,7 0,1 1,4 4,0 0 0,3 0,4

106

	Eine	furze	Übersicht	über	die	geschäftlichen	Ergebniffe	liefert	folgende
Liste	der	gezahli	ten Divid	enden	-Pr	ozente:			

					Fü	r				
	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Samburg-Amerika-Linie 1. Deutsch-Austral. DGes. Kosmos-Linie . Levante-Linie 2. Deutsch-Linie 3. Hender Güscherika-Linie 3. Hender Küftensahrt Kordd. Lloyd . DmpfGes. Argo .	$ \begin{array}{c} 5 \\ 0 \\ 8^{1/2} \\ 0 \\ \hline 10 \\ 3 \\ 0 \\ \hline 8 \\ 4^{1/2} \\ \hline 7^{1/2} \\ 8 \end{array} $	$ \begin{array}{c c} 0 \\ \hline 10 \\ 0 \\ 1^{1/2} \\ \hline 6 \\ 3 \\ 0 \\ \hline \end{array} $	$\frac{0}{10}$	$\begin{bmatrix} 0 & 0 & 4 & 0 & 0 & 12 & 3 & 0 & 0 & 13 & 1/$	5 0 8 0 6 7 7 0 -10 6 -2 10	8 5 11 4 6 10 0 4 7 11 0 7 6 14	6 8 7 ¹ / ₂ 6 3 12 0 5 7 10 8 7 4 15	8 10 9 9 3 16 3 7 6 12 14 8 10 16	$\begin{vmatrix} 8 \\ 10 \\ 11 \\ 7 \\ 6 \\ 10 \\ 4 \\ 7^{1/2} \\ 6 \\ 9 \\ 14 \\ 10 \\ 10 \\ 20 \\ \end{vmatrix}$	10 12 15 10 8 10

Die Liste zeigt, wie launisch und wetterwendisch das geschäftliche Glück in der Reederei ist. Die Gesamtergebnisse des Jahrzehnts sind nicht glänzend, namentlich wenn man berücksichtigt, daß gerade die beiden großen Gesellschaften eine Reihe sehr schlechter Jahre hatten. Mit 1895 und 1896 trat eine Wendung zum Bessern ein und die letzten Jahre sind ja in der That glänzend gewesen.

Was wegen Reichssubvention zu sagen ift, habe ich im britten Kapitel S. 87 ausgeführt.

Einigermaßen parallele Berhältniffe kommen bei den Schiffsbau= Aktiengesellschaften zu Tage. Ein Blick auf fie wird zur Bervolls ständigung des allgemeinen Bildes beitragen:

(Siehe die Tabelle S. 107.)

Außer der Hamburg = Amerika - Linie und dem Lloyd werden noch solgende Seeschiffahrtsgesellschaften an der Berliner Börse gehandelt: Chinesische Küstensahrt-Gesellschaft, Hamburg, Deutsch-Austral. D.=Ges., Hamburg, Dampsch.=Ges. Hansa und Argo, Bremen, Neue Stettiner Dampsch.=Ges., Stettin.

^{1 1877} murde das Kapital von 221/2 auf 15 Mill. Mk. herabgesett.

² 1892 Kapital von 1650000 auf 1100000 Mf. herabgesett.

^{3 1895} Kapital von 6 auf 5 Mill. Mt. herabgesett.

^{4 1885} Kapital von 5 auf 3 Mil. Mf. herabgesett. Bis 1894 mar bie Unternehmung in zwei gesonderte Rechnungen gespalten.

⁵ Kapital 1887 und 1890 von 2750 000 Mf. auf 1650 000 Mf. herabgesett.

2 - 22 de de de management anagement de la composition della compo	AktieneKapital in Millionen Mt. im Jahre 1900					Div	ibenber	n			
	Aftie in Wil im I	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Bulcan, Stettin Oberwerke, Stettin . Blohm & Boß, Ham=	10 ?	9	9	71/2	6	6 51	6 51	10 5 1	14 1/6 1	12 5 1	14 ?
burg	6,0 2,5	0 10	4 10	5 10	6 9	7 7	8 5	5 10	5 9	8 10	? 10
Hamburg Germania, Riel Howalotwerke Riel .	0,3 5,5 5,0	10 0 6	$\begin{array}{c c} 6 \\ 6^{1/2} \\ 7 \end{array}$	2 4 ¹ / ₂ ¹ 8	2 0 8	5 ¹ / ₂ 0 8	$\begin{array}{ c c }\hline 2\\ 4^{1/2} \\ 6\\ \end{array}$	$\begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$	4 4 ¹ / ₂ ¹ 7	5 4 ¹ / ₂ 1 8	0 4 ¹ / ₂ ¹ 8
Flensburger Schiffs- bau-Gesellschaft Weser, Bremen Bremer Bulcan	3,3 2,2 4,0	$\begin{bmatrix} 6 \\ 9 \\ - \end{bmatrix}$	14 8 —	9 3 6	10 0 12	10 0 9	8 6 10	13 9 10	18 8 12	18 8 12	? 12 12
G. Seebeck, Bremers haven	1,0	_	_	_	-	_	$7^{1/2}$	71/2	0	0	8
Joh. C. Tecklenborg, Bremerhaven Neptun, Rostock	1,4 1,65	_0	<u> </u>	0	-0	_0	0	0	0 4	9 8	12 9
Zusammen	42,85	Mill.	Mf.	erfl. C	derw	erfe.					

Alle Dampsergesellschaften sind ursprünglich von ihren Heimatshäsen (die Oldenburg.-Portug. von Oldenburg auß) selbständig und unabhängig erzeugt worden. Erst bei ihrem beträchtlichen Wachstum mußte man sich an die großen Geldträste, an die Banken in Berlin wenden. Diese haben ein größeres Kapitalistenpublikum in Deutschland für die Unterenehmungen gewonnen und wohl auch einen Teil der Gelder selbst herzgegeben. Un den Emissionen von Aktien und Anleihen waren sie seit Jahrzehnten start beteiligt; auch haben sie ihre Bertreter in den Verwaltungsräten, deren große Mehrheiten jedoch aus den Kausleuten, Reedern und Kapitalisten der Heimatshäfen selbst gebildet ist. In Bremen ist die Ansicht allgemein, daß der größere Teil des jezigen Lloydkapitals vom Binnenlande dargeboten ist. Gewißheit läßt sich darüber nicht erbringen. Die kleineren Gesellschaften sind noch jezt ausschließlich oder ganz überwiegend in den Händen der Heimatshäsen.

Die entscheidende Leitung aller Gesellschaften liegt in den seestädtischen Kreisen selbst und ist keineswegs auf die haute finance übergegangen. Diese scheint auch mit der Berwaltung ihrer Kapitalien durch die sees

¹ Nur für Borzugsaktien. — Die Rechnungsjahre verschiedener Gesellschaften schließen mit dem 30. Juni.

städtischen Kreise ganz einverstanden zu sein. Vom Austreten des amerikanischen Riesenkapitals hat man noch nichts gespürt. Gerüchte dieser Art, die im Mai 1901 in Umlauf waren, erwiesen sich als uns begründet. Später tauchten sie von neuem ans.

Mitversügung der Ortsbehörden, der Kommunalverwaltungen oder — für Hamburg und Bremen wäre so etwas denkbar — der Staatsverwaltungen besteht bei den größeren Reedereigeselschaften nicht. Ob bei Fährgesellschaften so etwas vorkommt, ob bei kleinen Schiffspostbetrieben die Reichspost Mitunternehmerin ist, entzieht sich meiner Kenntnis und ist wohl nicht generell zu beantworten. Am meisten aus einander angewiesen sind Bremen und der Rorddeutsche Lloyd. Die letzten großen Hasenbauten in Bremerhaven (Erweiterung des Kaiserhasens, Kammerschleuse, Trockendock) hat der bremische Staat geradezu sür den Rordd. Lloyd hergestellt, jedoch aus Grund eines besonderen Bertrages, mittels dessen sich der Lloyd zur Zahlung eines bestimmten erhöhten Hasengeldes verpflichtete, aus welchem man die Verzinsung der Rosten decen konnte. Im übrigen sind die Rechnungen gänzlich getrennt, der Staat bleibt Herr seiner Häsen, der Lloyd ist unabhängig in seinen Unternehmungen.

Auf die interessante Frage, wie viel Arbeitgeber und wie viel Arbeiter in der Seeschissahrt thätig sind, giebt uns die Berusssstatistik keine brauchbare Antwort. Während die Schissahrtsstatistik des Reichs für 1895 in der deutschen Handelsstotte 40 984 Mann Besahung

¹⁾ Aus der noch (Januar 1902) im Druck befindlichen Reichsstatistik ber Seefciffahrt im Jahre 1900 verlautet halbamtlich Folgendes: "Die regelmäßige Be= fatung ber beutschen Seeschiffe bezifferte fich am 1. Januar 1901 auf 50556 Mann gegen 44 872 am 1. Januar 1900, hat also mahrend bes Jahres 1900 eine nicht unbedeutende Steigerung (12,7 v. g.) erfahren. Diese ist hauptsächlich burch den verhältnismäßig bedeutenden Zugang großer, mit einer ftarken Befatung verfebener Dampfer in hamburg und Bremen hervorgerufen worben. Bon ber Befamtbesatung maren am 1. Januar 1901: 12 922 Mann für Segelschiffe, 773 Mann für Schleppschiffe (Seeleichter) und 36 861 Mann für Dampfichiffe bestimmt; Die entsprechenden Bahlen für ben 1. Januar 1900 ftellten fich auf 13268, 577 und 31027 Mann. Für den 1. Januar 1901 fanden zum erstenmale Erhebungen über bas Dienstwerhältnis bes Bersonals ber beutschen Seefchiffe ftatt. Danach glieberte fich bieses in 28 479 Mann seemännisches Bersonal, 14 582 Mann Maschinenpersonal und 7495 Mann, die zu anderen dienstlichen Berrichtungen (für die Berwaltung, Berpflegung, Aufwartung 2c.) beftimmt maren. Un Offizieren ober in Offiziers= ftellungen befindlichen Personen murben gegählt unter bem feemannischen Bersonal 7061 (Schiffer und Steuerleute), unter dem Maschinenpersonal 3178 (Maschineningenieure und Maschinisten) und unter bem übrigen Bersonal 762 Bersonen (Arzte, Rahlmeister 2c.).

verzeichnet, fennt die Berufsstatistist überhaupt nur 16256 Erwerbsthätige in der See- und Küstenschissahrt und außerdem 10144 Erwerbsthätige in der "Fischerei auf offener See und an den Küsten (Hauptberuf)". Die Seesischerei rechnet sie bezeichnenderweise zur — Landwirtschaft. Dazu kämen noch 239 Leute, die die Seeschissahrt, und 2080, die die Seessicherei als Rebenberuf ausüben. Die Berufszählung bleibt
also um ein volles Drittel hinter den Zahlen sür die Besatzung der
Seeschisse zurück. Sie hat ganz naturgemäß die am Zählungstage abwesenden Leute nicht berücksichtigen können. Anderseits hat sie doch die
im Hasen anwesenden Ausländer einbegriffen. — Die Reederei wird in
der Berufszählung mit der Schissesrachtung zusammengesaßt, so daß
auch mit dieser Rubrit nichts anzusangen ist.

Man müßte eine Geschichte der Steuermannstunst schreiben, wollte man darlegen, in welchem Maße die Fachbildung der Kapitäne sich mit den wachsenden Ausgaben, dem Wert und der Größe der Schiffe, der Länge der Reisen gehoben hat. Bei den Dampserkapitänen ist die Nautik im älteren Sinne bis zu einem gewissen Grade zurückgetreten, dasür aber eine gewisse Kenntnis des Maschinenwesens und vollständige Beherrschung der Einwirkung dieser Krast auf das Schiff notwendig geworden. Der Thpus des "alten Seebären" ist durch die regelmäßige Passagiersahrt stark abgeändert. Der Bildungsgang — auch des Kapitäns eines größeren Segelschiffes — ist nicht mehr wie in den altväterischen Zeiten und wie auf den Küstenschiffen noch heute wesentlich derselbe wie der des Schiffsmannes. Er ist von Ansang an ein anderer und durch den Besuch der Navigationsschulen bestimmt. Die Lausbahn des Steuermanns und Kapitäns hat der des Schiffsvolks gegenüber etwas von der Ofsiziersstarriere an sich.

Der Kapitän hat neben einer sesten Gage in der sehr großen Mehrzahl der Fälle noch Anteil am Gewinn. Beim Segelschiff sind das seit altersher die "Kaplaken", d. h. ein Anteil von 5—8% vo von den Frachteinnahmen nach Abzug gewisser unmittelbarer Ausgaben (Tonnenzgelder, Stauerlohn, Entladung, Kommission). Die Festsehung dieses Berzbienstes unterliegt lediglich dem Einzelvertrag. Daneben hat der Kapitän, namentlich auf Passagierschiffen, noch Nebeneinnahmen, wenn er seine Kabine abgeben kann. Mancher Kapitän hat sich so viel erworben und erspart, daß er Partner am Schiffe werden konnte. Oder er gab die Seesahrt auf und errichtete am Lande ein Reedereigeschäft (eventuell mit Partnern) wobei er Korrespondentreeder wurde und davon den Berdienst hatte. Oder er beteiligte sich am Schiffsbau, gründete ein Geschäft mit

Schiffsutenfilien ("Shipchandler") ober Proviant, ober Kohlen ober Holz oder mit fonftigen feinem früheren Beruf nabeliegenden Dingen. wohl in felteneren Fällen mit gang berufsfremben Dingen. In fleineren Berhältniffen ift auch wohl der Übergang zum Schankgewerbe (bis herunter zur Matrofenkneipe) vorgekommen. Reederei-Gefellichaften berwenden vorzugsweise ihre alten Kapitane zu Stellungen am Lande (als Infpektoren ihres Betriebes ober an ihren Kontoren). Ebenfo machen es die Raufmannschaften mit Stellen, die fie ju vergeben haben, offizielle und inoffizielle. Auch die Ortsbehörden haben manche kleinere Umter, ju benen fich gewesene Seeleute hervorragend eignen und ju benen biese (nicht bloß die Rapitane) vorzugsweise berücksichtigt werden; so g. B. im Safen- und Lagerhausdienft, auf Leuchtturmen, im Lotfenwefen u. f. w. u. f. w. - Der Rapitan bes großen Dampfers hat wohl meiftens einen fleinen Anteil am Reingewinn. Mit ber Größe und dem Anlagekapital des Schiffes finkt natürlich prozentualiter der Gewinnanteil des Rapitans. Tropdem ift das Einkommen der Führer großer Schnelldampfer weit beffer als das ihrer Kollegen von kleineren Fahrzeugen.

Steuerleute haben wohl durchweg keinen Anteil am Brutto- ober Nettogewinn.

Ebensowenig die Maschinisten, die einen völlig selbständigen Zweig bes Schiffsoffizierstandes bilben.

Auf Arzte, Oberköche, Oberstewards u. f. w. brauche ich hier nicht einzugehen.

Um die Frage der Bewinnbeteiligung hier gleich zu erledigen, sei auf den einzigen Fall verwiesen, in welchem solche auch für die Mannichaften in organisierter und umfaffender Beife vorgekommen ift, und zwar feit Jahrhunderten und bis auf den heutigen Tag noch vorkommt, nämlich die Fischerei, in erster Linie den Balfischjang. Dr. Morit Lindeman hat über diefes eigenartige und einft auch für Deutschland bedeutungsvolle Gebiet nautischer Thätigkeit zwei umfaffende, weit ausholende Arbeiten geschrieben: Die arktische Fischerei der deutschen Seeftädte von 1620-1868. Ergänzungsheft Ar. 26 zu Petermanns Mitteilungen, 1869, Gotha, Berthes. Und: Die gegenwärtige Gismeerfischerei und der Waljang. Band IV. der Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Berlin, Salle. Man findet in der ersteren auf Seite 29 Näheres über die holländische Partenreederei und Beteiligung von berufsfremden Leuten. Auf Seite 20, 21, 36, 86, 105 Näheres über die Anteile der Unternehmer und der Besatzung. Auf Seite 113 ist sogar wörtlich eine vollständige Mufterrolle vom Jahre 1867, ausgestellt zu Geestemünde über die Grönlandssahrt des Dampsschiffes "Albert", mitgeteilt. Die Gewinnbeteiligung ist in holländischen Stübern pro Faß Thran, also vom Bruttogewinn, ausbedungen. Auf Seite 49/50 der zweiten Abhandlung ist Näheres über die Gewinnbeteiligung auf den heutigen kanadischen Seehundsschiffen des St. Lorenz-Golses mitgeteilt. Während in dem erwähnten deutschen Fall (wie in Europa wohl immer) neben der Gage ein kleiner Gewinnanteil bezahlt wurde, ist die kanadische Mannschaft ganz auf einen solchen angewiesen. Die Ofsiziere erhalten Gage und einen Mannesanteil, die Matrosen u. s. w. nur den Mannesanteil. Der Bruttoerlös wird derart verteilt, daß das Schiff zwei Drittel erhält, die Mannschaft ein Drittel, und zwar wird letzteres nach Kopszahl verteilt; auch die Ofsiziere erhalten nur einen Mannesanteil; nur beim Kapitän ist derselbe im voraus auf 10 Cents sür jeden getöteten Seehund bestimmt.

Beim Walfisch- und Seehundsang war die Gewinnbeteiligung naturgemäß und geboten. Sie allein steigerte ben Gifer ber Mannschaft aufs höchste, und auf ihn fommt hierbei unendlich viel mehr an als bei der Frachtfahrt, die sich vielmehr durch einfache Pflichterfüllung erledigt. Lindeman schildert auch anziehend, wie die Walfischfänger im Winter in der Beimat gemütlichen Nebenberufen oblagen, wie 3. B. ein Speckschneider (eine der wichtigsten Personen an Bord) im Winter Dorfmusikant war; ferner wie die bäuerlichen Familien der Ruftengegenden fich durch jungere Mitglieder am Walfischfang beteiligten. — Best ift bas einft blühende und zu Zeiten fehr lutrative Gewerbe des Balfifchjangs und der Seehundsjagd — der erstere wurde auch vielsach von Samburg und namentlich Bremen aus bis in den nördlichen ftillen Ozean und fogar nördlich von der Behringstraße ausgedehnt — in Deutschland und holland ganglich erloschen. Statt beffen ift die hoch feefischerei emporgekommen, auf die weiterhin gurudgutommen fein wird. Nur was die Gewinnbeteiligung anbelangt, fei erwähnt, daß fie noch heute üblich ift. Siehe g. B. Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Bereins, Oftoberheit 1900.

In der Schiffsmannschaft ist die alte Einheitlichkeit der technischen Ausbildung stark in die Brüche gegangen, jedoch unter den Segelschiffsleuten noch immer völlig erhalten. Auf Dampsern dagegen hat sie sich stark differenziert. Und Dampserleute wie eigentliche Seeleute haben einen ihnen früher obliegenden Thätigkeitszweig gänzlich abgegeben: das Ent= und Beladen des Schiffes. Der oben citierte Sloman schildert, wie in alten Zeiten die Matrosen diese Arbeit besorgten.

Das hat lange aufgehört. Die "Schauerleute", (bas Wort ift aus shoremen korrumpiert) übernehmen gleich nach der Ankunft des Schiffes die Entladung, sei es nun, daß der Hafen mechanische Hilssmittel hat oder daß die alte Schiffstakel das Werk verrichtet. Sie nehmen die neue Ladung über, verstauen sie kunftgerecht und bringen auch neue Kohlen an Bord. Sie verstehen diese Arbeiten ungleich besser und schaffen weit mehr als die Seeleute. — Die Kontrolle über die an Land gehende und die an Bord gehende Ladung übernehmen die Untersteuerleute und zwar unter verantwortlicher Haftung.

Der eigentliche Seemann wird auch heute nur an Bord des Segelschiffes herangebildet. hier tritt er als Schiffsjunge ein, hier lernt er die gewöhnlichen Hantierungen, Segel ansehen, reffen, einholen; Unter loslaffen und hieven; die Segel in den richtigen Winkel ftellen; am Ruder das Schiff im vorgeschriebenen Rurfe halten u. f. w. u. f. w. Er macht seinen Aufstieg zum Leichtmatrosen und Matrosen durch. Eine kleine Aristokratie ragt noch aus der Menge der Matrosen hervor: ber Segelmacher, ber Roch, ber Bootsmann, und vor allem ber Bimmermann. Die Stufe, um die diefe höher fteben, ift gering. Sie haben diefelbe Roft wie die Matrofen und fchlafen mit ihnen im Bolfslogis. Das wichtigfte ift, daß fie alle Matrofenbilbung haben und alle Matrosenarbeit mitmachen muffen. Rur diejenigen unter den Mannschaften, die die Navigationsschulen besuchen wollen, also nur zeitweilig unter den Matrofen weilen, wollen höher hinaus. Für die übrige Mannichaft ift Bootsmann ober Zimmermann die hochfte erreichbare Staffel. Andere Mannichaften als diefe braucht das Segelschiff nicht, höchstens den Steward, und auch diefer wird gleichsam von felbft jum Seemann.

Ganz anders das Dampfschiff. Es kann zwar eines Stammes eigentlicher Seeleute nicht entbehren. Allein deren Hauptfunktionen, die Beshandlung der Segel, fallen doch zum größten Teile weg. Statt dessen treten ganz andere Gruppen von Mannschaften auf: die Maschinisten, Heizer und Kohlenzieher und die Stewards. Auf dem Frachtbampser, der keine Passagiere besördert, braucht man nur einen Steward. Auf Passagierdampsern wächst mit der Zahl der Passagiere und ihren Ansprüchen an Bedienung die Zahl der Stewards, so daß diese einen sehr erheblichen Teil der Besagung bilden.

Leider ermittelt nirgends die Statistik, wieviel Mann der Besatzung auf die einzelnen Mannschaftsgattungen entsallen 1. Ginen ungefähren

¹ Siehe auch Anm. S. 108.

Überblick kann man jedoch aus der Statistik der Anmusterungen vor den Seemannsämtern zu Hamburg und Bremen entnehmen. Dabei ist jedoch sestzuhalten: 1. daß insolge des hier überwiegenden Passagierdienstes die Zahl der Auswärter und Ärzte, insolge der vielen Schnelldampser die der Maschinisten und Heizer unverhältnismäßig groß ist; 2. daß diesselben Personen sehr wohl mehrmals in einem Jahre angemustert sein können. Anmusterungen sanden statt in Hamburg 1900 für 2625 Schiffe 50574 Personen. Davon:

eigent liche 🤄	Seeleute:	nicht eigentliche	Seeleute:
Steuerleute	3201	Ärzte	$\bf 322$
Zimmerleute	$1\ 124$	Köche u. Bäcker 1 348	
Bootsleute	1458	Stewards und	
Segelmacher	86	Stewardesses	6565
Matrosen	9046	Maschinisten un	Ъ
Leichtmatrofen	2471	Affistenten	4485
Jungen	1 456	Feuerleute	1 5 4 19
Quartermasters	231	Diverse	1049
Verwalter	228		

Zusammen 19301

Zusammen 31 273.

Von der Gesamtzahl der angemusterten Leute entsielen auf Dampfschiffe 47 829 Personen, auf Segler nur 2745.

Bremen 1900 1582 Schiffe, 25847 Berfonen. Davon

eigentliche S	eeleute:	nicht eigentliche	Seeleute:
Steuerleute	973	Röche 1	1 013
Bootsleute	620	Aufwärter	$\mathbf{6336}$
3immerleute	432	Aufwärterinnen	359
Matrojen, Segel=		Proviant= und	
macher	4704	Zahlmeister	199
Leichtmatrofen	1123	Ürzte	200
Jungen	841	Maschinisten	$\boldsymbol{1702}$
-		Heizer	4260
		Rohlenzieher	3 085

Busammen 8693 Zusammen 17154. Davon für Dampfschiffe 24081, für Segelschiffe 1766 Personen.

Welche Bevölkerungsschichten, welche Gegenden find früher und jest bas Rekrutierungsgebiet ber feemannischen Bevölkerung?

Schriften CIII. - Seefchiffahrt I.

¹ Segelschiffsköche find eigentliche Seeleute. Bei ben Dampfen überwiegen bagegen die nicht seemannischen Röche weitaus.

Darin hat fich ein erheblicher Wandel vollzogen. Etwa bis 1870 bin lieferten bie Ruftengegenden weitaus die meiften Seeleute, mahrend das Binnenland seine Söhne wenig für die Seeschiffahrt bestimmte. Und zwar waren es neben den kleinen Safenstädten auch vor allem bäuerliche Rreise, denen die Seeleute entstammen. In den kleinen Safenftadten, die übrigens früher meift ein fehr beschauliches Dafein führten, lenkt sich die Ausmerksamkeit des heranwachsenden Anaben, oder des Baters, der die Berufswahl für seinen Sohn zu treffen hat, von selbst auf die Seefahrt. Bezeichnend dafür ift, dag das kleine Weferuferstädtchen Begefact, das 1875 3800 Einwohner gahlte, damals der bremischen Flotte 155 Seeleute lieferte, Bremen felbst mit 104 000 Einwohnern dagegen nur 226. Für Hamburger und Bremer erschien der seemannische Beruf damals wenig verlockend. — Un der ganzen Nordfee bis gegen das fübliche hannover bin ift die Bevölkerung bäuerlich. Das Rittergut mit feinem herrn und den Tagelöhnern kommt dort kaum vor. Überall herrschte feit altersher das Anerbenrecht, später und noch heute die Boferolle. Die Boje wurden dadurch zusammengehalten, die Kinder mit Ausnahme des Anerben ftark benachteiligt. Die übrigen Sohne waren nun in der Notlage, einen eigenen Broterwerb zu fuchen, und wandten fich in Menge der Seeschiffahrt und dem Walfischsang zu. Reiche Bauern ließen solche Söhne auf die Navigationsschule geben, kleinere Leute begnügten fich mit dem Beruf des Matrosen. Diese letteren verdienten sich im Alter von 15—35 Jahren, auch wohl noch länger hin etwas Bargeld, um damit fpater einen kleinen Grundbefit, eine Mühle, eine Dorfichente gu faufen, auch wohl um ein dörfliches ober kleinftädtisches Gewerbe anzusangen, bas nicht gerade eine hohe Fachbildung voraussett. Zuweilen mag die Hoffnung, durch Beirat mit einer Erbtochter, fich "eine Bauernstelle au befreien" (anguheiraten), mitwirkend gewesen fein. Die jungen Seeleute waren etliche Monate abwesend, manchmal auch Jahre, kehrten beim, besuchten ihre Eltern und gingen wieder fort. Biel tam es vor, daß fie aus Unhänglichkeit an den Kapitan für viele Reifen immer wieder auf demfelben Schiff Engagement nahmen. Manchmal heirateten fie auch schon in jungen Jahren, ließen die Frau daheim bei ihren Eltern oder tauften ein kleines häuschen mit wenigen Morgen Land, das die Frau bewirtschaftete, während der Mann nach New-Nork oder Rangun fuhr oder in der Behring-Straße Robben schlug. Mitunter schickte er ihr von feinem Lohn eine Vorschuß-Anweisung, vom Kapitan auf die Reederei ausgestellt. Im fremden hafen gab er wenig Gelb aus. Dauerte die Reise 6 Monate und betrug die Monatsheuer 45 Mark, so brachte der

Matroje einschließlich der empfangenen Vorschüffe sicher 250 Mark mit Reichtumer konnten auf diese Weise nicht erworben werden, aber da unterdeffen der Mann für Wohnung und Koft nichts auszugeben hatte, da die Frau für ihren Unterhalt ungefähr selbst forgte, so kamen Ersparniffe zustande, die bei fortdauerndem Fleiß ben Brund zu einem bescheidenen Wohlstand legten. Ganze Dörfer widmeten sich vorwiegend bem feemannischen Beruf, fo g. B. Gandertefee im Oldenburgischen und die hannoverschen Geeftdörfer rechts ber Weser und links ber Elbe. Schon bon weitem fonnte man den Bauschen ansehen, wenn fie bon Seeleuten bewohnt waren. Thüren, Fenster und Fensterläden waren in grüner Ölfarbe gehalten und häufig wurde der Anstrich erneuert. 1876 lieferte bon ben 4090 Mann Befatung, die die bremische Sandelsflotte gablte, ber bremische Staat nur 627 Mann, das Großherzogtum Oldenburg das gegen 758, also fast den fünften Teil; Preußen (zur Sauptfache wohl Hannover) 1881 oder nahezu die Sälfte; das übrige Deutschland nur 329, das Reichsausland 495.

Diese Verhältnisse existieren beinahe nicht mehr. Mir erzählte ein Kapitän, der jett 65 Jahre zählen mag: "Als ich in Vegesack die Schule verließ, fragte der Lehrer uns, was wir werden wollten; und alle antworteten wir stolz: wir wollen zur See; nur einer ergriff einen anderen Beruf; auf den sahen wir alle mit Verachtung herab. Im Jahre 1900 fragte der Vegesacker Lehrer abermals seine Zöglinge nach ihrem zustünstigen Beruf: nur noch einer wollte Schisser werden." Das darf allerdings nicht generalisiert werden, denn, wie ich weiterhin zu zeigen habe, gehören noch viele Vremer dem Seemannsberuf an. Der Kapitän erzählt weiter: "Die Keichhaltigkeit und Sauberkeit unserer Schissessischen war unser Stolz; wenn wir als Matrosen an Bord kamen, wurden wir von eigenem Eiser getrieben, den Steuerleuten, dem Zimmermann, dem Segelmacher zu helsen. Es war ein kleines Fest, wenn es losging." Auch das ist anders geworden.

Die Industrie hat der Schiffahrt diese vortrefflichen Leute weggeholt und giebt ihnen reichlicheren Berdienst. Der Nachwuchs des Dorfes Ganderkese wie der ganzen oldenburgischen Dörser in der Nähe Bremens — ich schildere wieder die dortigen Berhältnisse, weil sie mir von Jugend her ganz genau bekannt sind — findet Engagement in den Spinnereien, Webereien, Linoleumsabriken u. s. won Delmenhorst. Statt dessen schickt heutzutage das Binnenland eine Menge von Leuten; sie kommen aus Gegenden, wo früher an die Seeschiffahrt nicht gedacht wurde.

Leider bricht die bremische Statistik, die die herkunft der Besatzung

ber bremischen Flotte verzeichnet, mit dem Jahre 1885 ab. Es seien nur noch kurz die Daten von 1885 angeführt: Aus dem bremischen Staate 882, Olbenburg 696, Preußen 3069, das übrige Deutschland 526, das Ausland 655.

Die tiefgebende Underung der früheren Berhältniffe kann hier nur angebeutet werden. Die gegenwärtigen Lebensberhältniffe ber in der Seeschiffahrt thätigen Personen soll der Gegenstand der bevorstehenden Untersuchung fein. Es fabe wie ein Bersuch aus, ihr vorzugreifen, wenn ich näher auf ben jetigen Stand ber Dinge eingreifen wollte, soweit mir diefer bekannt ift. Nur gang wenige Bemerkungen mögen hier Plat finden. Die höchst schätenswerte Verbindung zwischen dem Bauernstande und dem Seemannsberuf ist geschwunden, die gemütlichen Begiehungen zwischen bem Rapitan und bem Jungen, Leichtmatrofen und Matrofen mit ihnen. Der Kapitan eines großen Paffagierdampfers kennt wahrscheinlich gar nicht mehr alle feine Leute. Die Beizer und Kohlenzieher fieht er selten. Sind fie gar nur eine oder wenige Reisen an Bord, so bleiben fie ihm fremd. Ratürlich kommen treue Dienste auch heute noch vor. Im gangen aber ift die feemannische Arbeiterschaft einschließlich des Maschinenpersonals und der Auswärter viel fluttuierender geworden. Richt so groß wie es zeitweilig wohl schien, ift die Internationalität geworden. Dagegen fommt es häufig bor, daß die Seeleute gang ausgeplündert und fast ohne andere Rleidung, als die fie auf dem Leibe tragen, an Bord kommen. Rommt bann ein Witterungswechsel zur Ralte ober ber Eintritt in eine talte Region, fo find die Leute außer ftande, Dienft gu thun. Sie bleiben "frant" in der Roje. Mancher verständige Rapitan versieht sich daher mit warmen Unter- und Oberangugen, um sie ber Mannschaft zu überlaffen. Ungleich größere Tragweite haben die Folgen bes Rontraktbruchs, ber Defertion. Im fremden hafen geht ber Seemann, vielleicht nach langer Seefahrt, an Land. Der Augenblick, wo mit einem Mal wieder alle die bedenklichen "Genüffe" des Safenlebens locken, ift ein fritischer. Im Rausch verfaumt der Seemann guweilen die rechtzeitige Rückfehr an Bord; er fürchtet Strafe oder das Schiff ist gar schon fort. Ober er wird — nüchtern ober trunken von den Werbern eines anderen Schiffes verführt, in ein anderes, vermeintlich beffer lohnendes Engagement einzutreten und wird nun seinem Schiffe untreu. Run ift ihm die Rückfehr in die Beimat verleidet, benn bort harrt feiner eine gerichtliche Beftrafung. Jest haben ihn ausländische Schlas- und Heuerbaase in ihren Krallen. (Ich will natürlich nicht alle Leute diefer Berufe verdammen, noch weniger ohne Prozeß,

am wenigsten die deutschen, aber daß es gewissenlose Ausbeuter im Auslande giebt, wird niemand bestreiten). Sie behalten ihn so lange bei sich, bis er für Zeche und Logis gehörig im Borschuß ist, dann erst erhält er ein neues Engagement; die vorgeschossene Monatsheuer geht an den Schlasdas. Dessen "Geschästsseunde" harren bei Abmusterung des Seemanns schon seiner und legen Beschlag auf den verdienten Lohn, nehmen auch den Mann aufs neue in ihre liebevollen Arme, bis das Opser so weit ist, daß es wieder an Bord muß. Aus diesen Fesseln sich wieder loszureißen, ist manchem braven Seemann schwer, der zu spät bereut, daß er sich zum Kontraktbruch, zur Desertion verleiten ließ.

Auch die socialen Kämpse der Gegenwart haben einen besträchtlichen Einfluß auf die Beziehungen zwischen den Seeleuten einersseits und den Reedern und Schiffsofstieren andererseits ausgeübt. Die großen Streiks in England, in Hamburg, neuerdings in Genua und Marseille sind Erzeugnis der veränderten socialen Anschauungen und zusgleich Ursache der Ausbreitung der letzteren. So überaus bedeutungssvoll sie für das vom Verein für Socialpolitik zu bearbeitende Gesamtthema sind, so würde ein näheres Eingehen auf sie den Rahmen dieser Stizze durchbrechen.

Bor der Einigung Deutschlands beruhte die Arbeitsversaffung an Bord des Schiffes auf zerstreuten Gesetzen und Berordnungen der einzelnen Userstaaten und auf Herkommen. Mit der deutschen Seesmannsordnung vom 27. Dezember 1872 wurde der erste gemeinsame, umsassende und rechtsklare Boden geschaffen. Augenblicklich sind die gesetzebenden Faktoren des Reiches mit einer Resorm beschäftigt: sie ist im Sommer 1901 in langen Kommissionsberatungen weit gesördert, jedoch durch die Bertagung des Reichstags unterbrochen, und beschäftigt gegenswärtig wieder das Varlament.

Wieviel Ausländer unter der regelmäßigen Besatzung sind, läßt sich nicht angeben. Angemustert wurden in Hamburg unter 50574 Personen 1959 Ausländer, und zwar von 22 verschiedenen Ländern, darunter 189 Amerikaner, 28 Araber, 36 Chinesen, 349 Dänen, 21 Engsländer, 124 Holländer, 6 Japaner, 92 Indier, 168 Norweger, 239 Österreicher, 179 Russen, 324 Schweden, 127 Schweizer.

Erlaubnis zur Anmusterung für nichtbeutsche Schiffe wurde in Hams burg 2333 deutschen Seeleuten erteilt.

Bremen verzeichnet viel dürftiger, daß unter den 25 847 Personen 3096 Bremer, 21 961 sonstige Deutsche und 790 Ausländer waren.

Die Nachmusterungen im Auslande sind natürlich nicht mit einbegriffen.

An Defertionsfällen gelangten 1014 zur Kenntnis des Hams burger, 1413 zur Kenntnis des Bremer Seeamts. Bon letzteren betrafen 66 Fälle Bremer, 1281 sonstige Deutsche und 66 Ausländer.

Bremen verzeichnet noch das Alter der angemufterten Leute:

Von	14—2 0	Jahren	4 118	Personen,
=	20 - 30	=	13648	=
=	30 - 40	=	5 68 2	=
=	40 - 50	=	544	=

25 847 Berfonen.

Sterbefälle kamen zur Kenntnis: in Hamburg 355, davon durch Selbstmord 27, in Bremen 220, davon durch Selbstmord 5.

heimschaffung hilfsbedürftiger: hamburg 144, Bremen 43. Die Gesamtzahl ber tödlichen Verunglückungen habe ich im 3. Kapitel Seite 91 angegeben.

Seeleute werden von den Seeämtern "angemustert", d. h. in die Musterrolle aufgenommen, ihr Engagement wird amtlich sestgestellt. Nach vollendeter Reise, nach abgelausenem Engagement werden sie von den Seeämtern "abgemustert". Bei keiner Kategorie von Lohnempfängern kennt man die Lohnhöhe oder Monatsheuer so genau wie bei ihnen. Allein man kennt sie amtlich nur sür die Zeit des Engagements. Keine Statistik sagt uns, wieviel Tage im Jahre durchschnittlich die Seeleute engagiert sind und wie lange sie verdienstlos am Lande leben; mithin wissen wir wenig von ihrem Jahreseinkommen. Der Gage oder Heuer ist hinzuzusügen die vom Schiff unentgeltlich gelieserte Kost und die freie Behandlung in Krankheitssällen nebst freien Medikamenten sowie unter Umständen die Ausnahme ins Krankenhaus im Auslande. Das Schiff hastet sür 3 Krankheitsmonate im Insande und sür 6 Monate im Auslande.

Außer diesen von der Natur gegebenen Unklarheiten begegnen uns bei der Statistik der von den Seeämtern — übrigens nur für Matrosen und Schiffsjungen — ermittelten Monatsheuer noch offenbare Rätsel. Daß der Berdienst der Seeleute in der Ostseereederei niedriger ist als in der der Nordsee, wird niemand überraschen. Daß er zwischen Hamburg und Bremen gelegentlich bis zu 9 % differiert, während doch die Seeleute beständig von der einen Hasenstadt nach der anderen hinüber fluten, bezw. von den beiderseitigen Heuerbaasen herübergeholt werden, ist schon auffallender. Mehr noch, wenn man sieht, daß im Jahre 1893 die Monatsheuer sür Vollmatrosen in Hamburg 55,78 Mt., in Bremen das gegen 53,88 Mt. betragen haben soll, während sich im nächsten Jahre

(1894) das Verhältnis so geändert haben soll, daß Hamburg nur 50,53, Bremen dagegen 55,12 Mt. zahlte und letzteres Verhältnis die beiden solgenden Jahre noch andauerte. In Hamburg sank die Heuer um 9,4% in Bremen stieg sie um 2,3%. Es ist schwer einzusehen, daß das Cholerajahr (1892) einen solchen Einsluß ausgeübt haben sollte, zumal der Unterschied erst 1894 hervortrat und die Ende 1896 sast unvermittelt angedauert haben soll. Noch schwerer ist zu begreisen, daß in Hannover, Oldenburg und den Rheinhäsen die Heuer 1895 und 1896 10—11½ Mt. höher gewesen sein soll als in Hamburg und in den letzten 3 Jahren noch 5—9 Mt. höher als in Hamburg und Bremen. Die Ausstlärung dieser ausstlägen amtlichen Angaben wird Sache der Einzeluntersuchung sein.

Ich kann hier nur kurz die Monatsheuern nach den von den Sees ämtern gemachten Angaben für die sieben Einzelreviere des deutschen Rüftengebiets und nach den vom kaiserl. statist. Amt berechneten Durchsschnitten anführen.

Darnach beträgt diefelbe:

	bei freier	Beköftigung	bei Selbst	beköstigung
	für Bollmatrosen M	für Schiffsjungen <i>M</i>	für Vollmatrosen <i>M</i>	für Schiffsjungen <i>M</i>
1874/75	57,93	19,55	80,48	_
1876/80	50,27	17,20	87,35	_
1881	43,13	14,71	97,36	46,80
1882	45,13	15,37	72,94	40,00
1883	47,74	16,02	73,89	42,00
1884	47,61	15,76	74,47	45,00
1885	46,63	14,75	75,99	36,60
1886	45,01	14,10	74,44	46,83
1887	44,30	14,25	72,99	45,—
1888	46,53	15,26	77,35	38,67
1889	53,87	15,97	76,36	43,50
1890	56,49	16,91	72,88	50,13
189 1	56,81	16,64	73,89	48,00
1892	55,48	15,41	75,29	42,25
1893	53,70	14,50	76,44	45,14
1894	51,16	14,13	75,73	49,75
1895	51,47	13,98	74,81	41,50
1896	51,74	13,69	69,17	55, –
1897	54,03	14,91	74,16	46,66
1898	56,52	14,49	76,23	43,05
1899	57,70	14,53	80,37	$49,\!54$

Die Selbstbeköstigung spielt im ganzen nur eine geringe Rolle; indes nimmt sie doch zu. Vor 1890 wurden selten mehr als 100 Vollsmatrosen auf diese Weise angemustert; allmählich ist die Zahl auf 480

gestiegen, vermutlich bei Schiffen auf ganz kurze Reisen wie nach den Seebädern, Riel-Rorför u. bergl.

Noch ist der Unterschied zwischen Rordse und Oftsee zu erswähnen. Ich vereinsache die Sache durch folgende Durchschnittsermittlung für Vollmatrosen

	Nordsee		
1876/80	46,92 Mf.,	51,88 Mf.,	
1881/90	42,77 =	49,50 =	
1891/99	49,01 =	56 , 18 =	

Der Unterschied ist also um ein geringes gewachsen.

über die Zahl der beschäftigten Kulis giebt die mir zugängliche Statistik keinen nennenswerten Ausschluß; auch die Angaben des Hamburger Seemannsamtes sind nicht entsernt ausreichend. Wie viele Kulis etwa im Auslande an= und abgemustert werden, bedars der Klarheit. Sie kommen wohl nur an Bord sder Tropenschiffe vor und nehmen hier als Heizer und Kohlenzieher den Weißen eine Arbeit ab, die diese nur schwer leisten können. Läge sie der weißen Besahung ob, so würden deren Klagen sicherlich viel lauter sein als heute über die Konkurrenz der sarbigen Heizer und Kohlenzieher.

Interessante Aufschlüsse giebt der Jahresbericht der deutschen Seesberufsgenossenschaft. Sie mögen hier auf einmal zusammengesaßt werden. Die Zahl der eingetragenen Schiffe ist ansehnlich größer als nach der auf Seite 85 mitgeteilten Beritas-Statistik. Jene umfaßt auch die Segler unter 50 und die Dampser unter 100 Tonnen, die bei den Beritaszahlen sehlen. Es waren eingetragen:

				Rauffa	hrteischiffe	!		Боф	feefischer	-,
_			Höl= zerne Segler	eiserne Segler	Dampfer	zu= fammen Schiffe	höl= zerne Segler	eiferne Segler	Dampfer	zu= fammen Schiffe
1.	Jan.	1888	2332	174	683	3189	_		<u>.</u>	
ī.	.0	1889	2132	196	721	3049	l —		_	
1.	=	1890	2069	227	813	3109	_		- 1	_
1.	=	1891	2003	251	879	3133	_		_	
1.	=	1892	1885	278	876	3039			! -	
1.	=	1893	1780	333	888	3001	- 1		! -	
1.	=	1894	1677	338	911	2926	_	_	! !	
1.	=	1895	1547	351	926	2824	-	_	:!	_
1.	=	1896	1402	344	933	2679			93	93
1.	=	1897	1358	348	981	2687	58	16	105	179
1.	=	1898	1285	343	1003	2631	60	21	120	201
1.	=	1899	1208	378	1041	2627	59	25	124	208
1.	=	1900	1139	396	1107	2642	70	28	127	225
1.	=	1901	1082	409	1208	2699	82	28	122	232

Berloren und verschollen waren im Jahre 1900 22 hölzerne und 15 eiserne Segler, 15 Dampser und 6 Fischdampser; zusammen 58 Schiffe. — Nach dem Auslande verkauft 30 hölzerne, 15 eiserne Segler, 20 Dampser und 1 Fischdampser, zusammen 66 Schiffe. Endlich absewrackt, kondemniert, aus der Versicherungspflicht ausgeschieden 36 hölzerne, 3 eiserne Segler, 9 Dampser, 1 eisernes Segelfischersahrzeug, und 1 Fischdampser, zusammen 49 Schiffe. Gesamtabgang 115 Schiffe. — Der Zugang (worüber a. a. D. Ginzelheiten) betrug: neu gebaut in Deutschland 93, im Auslande gebaut 43 Schiffe; vom Auslande gekauft 104 Schiffe, von der Vinnenschiffahrt zur Seeschiffahrt übergegangen (Seeleichter und hölzerne Segelssischsahrzeuge) 20 Schiffe.

Die Zahl ber versicherten Personen ist um ca. 3700 höher als die im Kapitel 3 nach der amtlichen Reichsstatistit angegebene Besatzungsziffer. Die Zahlen sind nicht vergleichbar, weil hier viele Kapitäne ausgeschlossen sind, die dort einbegriffen sind, wogegen in der Berussegenossenschaft viel Hafenpersonal, (Bootsührer, Kontoristen u. dergl.) mit umfaßt sind. Immerhin ist das Ergebnis interessant:

	1900. Seftion		Arbeits: gerdienst gernugs: gerungs:	3ahl Bazz	Arbeitig= licherung verdienst	Jahresarbeitis= verbienst zusammen	Abefür Berkauf, Berluft, Still= liegen 2c. 3u ver= gütende Beträge		Anrechnungs= fähiger Jahresarbeits= verdienst	Beitra pro 190	
II			12659607	80	112655	# 1 831 849 12 772 262	1 772 813	18 918	10 999 449	$34847 \\ 279385$	96
III IV V VI	(Hamburg) (Kiel) (Stettin) (Danzig)	$ \begin{array}{r} 23 324 \\ 3 698 \\ 3 126 \\ 1 170 \end{array} $	2472003	79 94			475 497 606 735	3220	$2528065 \\ 1979654$	$66235 \\ 53252$	$\frac{35}{71}$
	Busammen	$52\ 655$	37 860 363	581	687 652	38 548 015	5 981 967	53 236	32 566 048	836 134	07

Die Beiträge beliesen sich auf burchschnittlich 2,57 Psennig pro Mark Heuer vom anrechnungsfähigen Jahresverdienst oder auf 15,71 Mk. pro Kopf.

Unfälle wurden in den Jahren 1888 bis 1900 gemeldet: (Siehe die Tabelle S. 122.)

Renten wurden gezahlt an 901 Witwen, 1396 Kinder, 217 Ascensbenten, 1490 Berletzte. 3 Witwen, welche sich wiederverheirateten, ershielten die gesetzliche Absindung mit zusammen 12998 Mk.; ebenfalls wurden 10 Ausländer mit zusammen 5368,50 Mk. abgesunden.

		Rauffah Schiffen	rtei=		etrieb		Auf	Hoch ischerr	fee=	31	ıfammeı	ı
0. 7	a)	Dar	on		Da	von	ه	Dar	on	9	Dav	on
Jahrgang	Emeldete Unfälle	Rer= lehungen	Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Ber≠ lehungen	Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Ber: lehungen	Todesfälle	Gemeldete Unfälle	Ber≈ lehungen	Tobesfälle
1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900	848 1 349 1 501 1 873 1 866 2 062 1 996 2 140 2 190 2 264 2 265 2 473 2 824	1 570 1 796 1 927 1 838 2 077	198 447 391 432 468 491 408 570 394 337 427 396 605	6 3 8 2 6 5 12 8 13 7 10 11 10	4 1 2 2 5 8 6 10 7 8 11 10	2 6 -1 -4 2 3 -2 -		- - - - 23 75 100 111 85 72	 14 9 5 33 25 65	854 1 352 1 509 1 875 1 872 2 067 2 008 2 185 2 287 2 376 2 419 2 594 2 971	654 903 1 112 1 443 1 403 1 576 1 596 1 881 2 034 1 957 2 173 2 301	449 397 432 469 491 412 586 406 342 462
Zusammen	25 651	20 087	5564	101	79	22	617	466	151	26 369	20 632	5737

Durch die Unfälle der einzelnen Jahre wurde die Genoffenschaft wie folgt belaftet:

(Siehe die Tabelle S. 123.)

Die Genoffenschaft hat demnach bis 31. Dezember 1900 an Ent= schädigungen gezahlt:

für	Unfälle	des	Jahres	1888			235 151,96	Mf.
=	=	=	*	1889			398 753,96	=
5	=	=	*	1890			387 882,53	\$
=	\$	=	\$	1891			337 136,29	=
=	=	=	=	1892			360 579,64	*
=	=	=	=	1893			388 938,14	s
=	\$	5	=	1994			285 485,14	=
:	\$	=	=	1895			355 732,69	=
*	=	=	=	1896			269 126,47	=
=	=	=	=	1897			228 647,78	=
5	=	=	, =	1898			203 970,87	=
\$	=	=	=	1899			158 90 5, 13	=
=	*	=	=	1900			76 400,77	=

Bufammen 3686 711,37 Mt.

	1900									•					76 400	76 400
	1899						•							61980	96 925	158 905
	1898												44 493	92054	67 422	203 970
	1897											$39\ 922$	78518	59 457	50 749	228 647
es.	1896										34 086	76 497	61 433	51032	46 076	285 485 355 732 269 126 228 647 203 970 158 905 76 400
dem Zah	1895									46056	76481	66109	60279	55091	51 714	355 732
che aus	1894	in Mark							32313	58 587	49575	89 603	37918	33 266	34 220	
Für Ansprüche aus dem Jahre	1893	i n						33 936	72562	$54\ 110$	51596	46439	45 085	44 384	40 821	388 938
Sün	1892						34628	58001	47 780	43 804	37352	36 873	36 163	33 283	32 692	337 136 360 579 388 938
	1891					27314	54 148	41 476	39544	33 444	31282	30 018	26967	27 066	25 872	337 136
	1890				27523	58065	45 633	37175	34 771	33667	31 481	32046	28320	26 691	32 505	398 753 387 882
	1889			28894	50 608	41652	40165	37453	33 080	31994	30468	29 531	26817	25 011	23 077	398 753
	1888		10 402	37394	27 090	23 508	20 122	17136	16402	16056	14 278	13857	13 274	12530	13 098	235 151
mi roc rdajep -tnD r nogni	unuģ	કુક કુક	10 402	68 589	105 222	150 540	194 697	225 179	276 454	317 722	356602	410 899	459 271	521 850	501 579	3 686 711
	Rechnungs- jahr		1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	Zusammen

Die Verwaltungskosten der Genossenschaft betrugen 1900 180 371 Mt. Der Reservesonds am Schlusse des Jahres 1899 1575 761 Mt.

Einen weiteren wichtigen Einblick in die Lage der Seeleute gewährt der folgende Abschnitt aus dem Jahresbericht der Seeberufsgenoffenschaft für 1900:

"Von einem überaus schweren Schicklasschlage wurde die deutsche Handelsmarine am 30. Juni 1900 durch die bekannte Brandkatastrophe im Hasen von Hoboken betroffen, welche nicht weniger als 147 wackere, durch unerschrockene treueste Pklichterfüllung sich auszeichnende Seeleute als Opser ihres Beruses dahingerafft und weitere 34 zum Teil schwer verlet hat. Um nach Möglichkeit zur Linderung und Heilung der durch diese Katastrophe geschlagenen Bunden beizusteuern, hat der Genossenschafts vorstand den hierbei Berunglückten bezw. ihren Hinterbliebenen bereits die erweiterten Wohlthaten des mit dem 1. Oktober 1900 in Krast gestretenen neuen Seesunsalversicherungsgesetzes zu Teil werden lassen. Als Opser dieses Schickschlages gelangten zur Entschädigung 45 Witwen, 86 Kinder und 7 Ascendenten und stellt sich die hierdurch unserer Genossenschaft erwachsene jährliche Belastung gegenwärtig auf 17 628,80 Mt. Außerdem sind zur Zeit an 3 Verletze Kenten im Jahresbetrage von 1195,35 Mt. zu zahlen.

"Das hervorragendste Ereignis des Berichtsjahres bildete das Zustandekommen des neuen See-Unsalversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, bessen Wirksamkeit mit dem 1. Oktober 1900 begonnen hat. Über die finanzielle Tragweite dieses Gesetze, welches eine auf 50% sich stellende Mehrbelastung im Gesolge hat, haben wir den Mitgliedern der Genossensichaft bereits durch Rundschreiben vom 4. Oktober 1900 näheren Aufschluß erteilt. In dessen Ergänzung geben wir nachstehend nur noch eine Zusammenstellung, aus welcher die Berschiedenheit der einzelnen Kenten, je nachdem deren Berechnung unter Zugrundelegung der Bestimmungen des alten oder des neuen Gesetzes sowie der verschiedenen in den Besanntsmachungen des Reichskanzlers vom 22. Dezember 1887, 22. August 1899 und 22. Dezember 1900 sestgesetzen Durchschnittsheuern zu ersolgen hat, des näheren erhellt:

(Siehe die Tabellen S. 125 und 126.)

Soweit der Bericht der Seeberufsgenoffenschaft.

Die Beschaffung des Ersates an Bemannungspersonal der Seeschiffe ift eine Frage von großer Tragweite, zumal der Bedarf der Kriegsmarine hierbei eine sehr große Rolle spielt. Hierbei ist dreierlei zu unterscheiden:

Rtaffe	Bezeichnung der zur Schissesahung gehörenden Personen.	Mo nach ber Hetr	Monatliche Heuer der Vefanntmachung Heren Neichskanzlers vom	uer hung des zers	Monatlige Renten für völlige Erwerbsunfähigfeit auf Erund des See-Unfall- verjigerungsgeletes vom 13. Juli 1887. Bekanntmachung vom	Monatliche Kenten für llige Erwerbsunfkligteit f. Erund des See-Unfallserlicherungsgefetes vom 13. Juli 1887. Bekanntmachung vom	Mo fiir völlig al See-Unfal vom	Monatliche Nenten für völlige Erwerbsunfähigkeit auf Erwer den bes See-Unfallverlicherungsgeletes vom 30. Juni 1900. Bekanntmachung vom	nten unfähigkeit es qsgefehes 1900.
		22./12. 1887	22./12. 1887 22./8. 1899 22./12. 1900	22./12. 1900	22./12. 1887	22./8, 1899	22./12. 1887	22./12. 1887 22./8. 1899	22./12. 1900
		Me	W	W	W	W	"	*	%
Ia	Schiffer	300,—	335,-	335,—	81,50	81,50	111,15	111,15	111,15
$_{ m Ip}$		-160,-	180,-	200,—	74,15	77,80	91,85	96 35	100,80
$_{ m Ic}$		120,—	135,-	135,—	67,45	70,30	83,70	87,20	87,60
Id		- '08	'06	-/06	49,—	55,—	29,90	67,25	68,45
IIa	Steuerleute	160,—	180,	-190,-	74,15	08'22	91,85	96,35	08'86
II b		120,—	135,—	128,—	67,45	70,30	83,70	87,20	86,15
IIc	•	'06	100,—	100,—	54,—	-'09	– ′99	73,35	74,60
II d		-/02	80,—	-/08	44,—	20,—	53,80	61,15	62,35
III a	Maschinisten	300,	335,—	335,—	81,50	81,50	111,15	111,15	111,15
III b	•	160,—	180,—	7002	74,15	77,80	91,85	96,35	100,80
III c		100,—	110,-	132,—	59,—	65,—	72,15	79,45	86,95
III d	•	-/08	- '06	106, -	49,—	55,—	59,90	67,25	78,25
IΛ	Bootsleute, Köche mittl. Ord=								
	nung 2c	65,—	70,—	72,—	41,50	45,—	50,75	55,—	57,45
>	Heizer	-/09	55,—	62,—	34, -	37,50	41,60	45,85	51,35
ΙΛ	Matrosen, Segelmacher 2c	45,—	50,—	55,-	31,50	35,—	38,50	45,80	47,10
VII	Kohlenzieher, Trimmer	40,—	45,—	749	29,—	32,50	35,45	39,75	46,45
VIII	Leichtmatrosen 2c	30, –	34,-	35'-	24,—	27,—	29,35	33,—	33,-
X	Schiffsjungen	15,—	17,—	16,-	16,50	18,50	20,20	22,65	23,25
	-		_					_	

Rlaffe	Bezeichnung der zur Schiffsbelaßung gebörenden Rerlonen.	Monc nach 1 machul Reichs	Monatliche Heuer nach der Bekannt= machung des Hern Reichskanzlers vom	deuer annt= Herrn derrn	Moi Grui verfic	Monatlige Renten auf Erund des See-Unfall- versigereiges von 13. Juli 1887. Bekanntmahung vom	Renten See=Un gefehes i 1887. hung va	auf fall± vom om	auf C	N Brund 1 gefekeë Be	Monatlige Renten rund des See-Unfalversicher geleges vom 30. Juni 1900 Bekanntmagung vom	he Rent Linfalli 30. Jun achung	Monafliche Renten auf Grund des See-Unfallverficherungs. geletzes vom 30. Juni 1900. Bekanntmachung vom	#gbu1
		22./12. 1887	22./8. 1899	22./12. 1900	22./12. Witne	1887 Rinb	22./8. Witwe	1899 Rinb	22./12. Witwe	1887 Rinb	22./8. Witwe	1899 Rinb	22./12. Witme	1900 Rinb
		*	W	M	W	W	W	¥	*	*	×	W	W	*
Ia	Schiffer	300,-	335,—	335,—	24,45	18,35	24,45	18,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35
q 1		160,—	180,—	200,—	21,35	16,-	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	30,25	30,25
ρI		80,1	1,06 1,06	90,1	12,—	9.6	13.50	10,15	25,10 18.—	01,62 18.—	20,13	20,15	20,55	20,55 20,55
IIa	Steuerleute	160,—	180,—	190,—	21,35	16'-	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	29,62	29,62
IIb		120,—	135,-	128,—	18,—	13,50	20,10	15,10	25,10	25,10	26,15	26,15	25,85	25,85
IIc		 ′_6	100,-	100,—	13,50	10,15	15,	11,25	19,80	19,80	22,—	22,—	22,40	22,40
IId		70,—	- 08	- /08	10,50	2,90	12,-	-/6	16,15	16,15	18,35	18,35	18,70	18,70
IIIa	Maschinisten.	300,—	335, -	335,—	24,45	18,35	24,45	18,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35
IIIb		160,—	180,—	200,	21,35	-'91	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	30,25	30,25
IIIc		-100,	110,-	132,—	15,-	11,25	16,50	12,40	21,65	21,65	23,85	23,85	26,10	26,10
IIId		'08	-,06	106,	12,—	9,—	13,50	10,15	18,—	18,—	20,20	20,20	23,50	23,50
<u>~</u>	Bootsleute, Köche mittlerer												_	
	Ordnung 2c	65, -	70,—	72,—	9,75	7,35	10,50	7,90	15,25	15,25	16,50	16,50	17,25	17,25
>	Heizer	-'09	55,—	62,—	7,50	5,65	8,25	6,20	12,50	12,50	13,75	13,75	15,40	15,40
ΙΛ	Matrofen, Segelmacher 2c	45,-	20,—	55,—	6,75	5,10	7,50	5,65	11,55	11,55	12,85	12,85	14,15	14,15
ΙΛ	Kohlenzieher, Trimmer	40,—	45,—	54,—	– ′9	4,50	6,75	5,10	10,65	10,65	11,95	11,95	13,95	13,95
1111	Leichtmatrofen 2c	30,—	34,—	32,-	4,50	3,40	5,10	3,85	8,80	8,80	06'6	06'6	06'6	9,90
ΧI	Schiffsjungen	15,	17,—	16,—	2,25	1,70	2,55	1,95	6,05	6,05	08′9	08′9	1,-	7,—
•		_	-	-	-		•	-	_	=	_	=	_	

- 1. Der Erfat an Seeoffizieren.
- 2. Der Ersat an nautisch gebildetem Unterpersonal (Matrosen, Zimmerleuten, Segelmachern u. f. w.).
- 3. Der Ersat an nicht nautisch gebilbetem Personal (Maschinisten, Heizern, Kohlenziehern, Aufwärtern, Ürzten).

Hier können darüber nur einige Hauptpunkte berührt werden. Die Beschaffung des Nachwuchses an Seeossizieren bereitet meines Wissenskeine großen Schwierigkeiten. Die Lausbahn des Dampserkapitäns ist eine so günstige, daß sie viele junge, tüchtige Elemente anzieht. Die Borbildung zum Matrosen auf Segelschiffen, dann auf den Navigationsschulen und endlich der Steuermannsdienst auf Segelschiffen, der auch dem Dampserkapitän eine notwendige Vorbedingung ist, hat auch sur Segelschiffe das Gute, ihnen tüchtigstes Personal zu liesern, tropdem sie selbst weniger günstige Aussichten bereiten können. Die großen Gesellschaften eröffnen die beste Karriere, zahlen etwas höhere Gage und suchen sich daher das beste Personal aus.

Die Maschinisten haben keine Aussicht auf Kapitänsstellungen und haben daher ein besseres Einkommen als die Kautiker, abgesehen von den am Gewinn beteiligten Kapitänen. Sie sind Techniker und stehen wesentlich auf dem Bildungsniveau und daher auch dem Einkommensstande der Maschinentechniker am Lande. Zu specieller Ausbildung von Seemaschinisten haben die technischen Lehranstalten in den Seestädten wohl besondere Kurse eingeführt.

Das Unterpersonal an Untermaschinisten und Heizern ist für den Seedienst unerheblich vorgebildet und kann daher ziemlich leicht aus den am Lande vorgesundenen entsprechenden Leuten ergänzt werden. Roch leichter ist das bei den Heizern und vollends den Kohlenziehern der Fall. Diese waren lange Zeit hindurch auf einer sehr niedrigen Stufe des Arbeiterstandes. Und oft genug ergriffen verkrachte Existenzen auch aus höheren Ständen ein Engagement als Kohlenzieher auf einem Dampser als letztes Rettungsmittel, um aus der alten Welt nach Amerika zu kommen. Daß unter solchen Leuten ein hoher Prozentsatz von Desperados, Trunksüchtigen, Deliranten vorkommen mußte, liegt auf der Hand. Der plögliche stramme Dienst in den heißen Maschinenräumen mußte manchen zum Selbstmord, zum raschen Sprung in die kühle Flut veranlassen. Ebenso spielen Highlag und Herzschlag bei ihnen eine große Kolle. Die Einzeluntersuchung wird ermitteln, in wie weit sich diese Verhältznisse dadurch gebessert haben, daß die großen Reedereien derartige Ele-

mente garnicht mehr anheuern, sondern nach ständigem, widerstands- fähigerem Personal sahnden.

Auch das Auswärterpersonal rekrutiert sich aus den am Lande vorshandenen, nicht für den Seedienst sachmännisch vorgebildeten Kräften. Hervorzuheben ist, daß im Passagierdienst auf ein Stewardcorps geachtet wird, das einsache Orchestermusik aussühren kann.

Der ganze Schwerpunkt liegt im seemännischen Unterpersonal, da dieses einer ausgesprochen sachmännischen Vorbildung bedark. Wir sahen im vorhergehenden Kapitel, daß bei den deutschen Seglern 1871 die Bessahung 34739 Mann betrug, 1900 nur noch 13845. Mit verschwindens den Ausnahmen sind dies sämtlich sachmännisch ausgebildete Seeleute geswesen. 21000 Mann hat die Segelssotte verloren. In derselben Zeit ist die Dampserslotte von 4736 auf 31027 Mann, also um 26300 geswachsen. Unter diesen sind jedoch sehr viele Nichtnautiker. Könnte man — was indes zweiselhaft ist — die auf Seite 113 mitgeteilten Anmusterungen als maßgebend ansehen, so wären etwa zwei Drittel des Dampserspersonals nicht sachmännisch gebildet. Danach hätte die Dampserslotte heute nur 10—11000 eigentliche Seeleute. Das Verhältnis hätte sich also etwa solgender Art gewandelt:

	Segelschiffs=	Damp	fschiffsbesatzung
	besatzung	Nautiker	Nichtnautiker
1871	34739	ca. 3000	ca. 1736
1900	13845	= 10-110	20—21 000.

Ich wiederhole, daß die Rechnung unsicher ist. Immerhin kann man die Abnahme der Zahl der sachmännisch gebildeten Seeleute nicht bestreiten. Ein Rückgang derselben um etwa 10000 Mann ist sehr besdeutungsvoll. — Wiediel Deutsche auf sremden, vor allem englischen Schiffen in Dienst stehen, ist unbekannt. Da aber das Hamburger Seesmannsamt im Jahre 1900 2333 deutschen Seeleuten Erlaubnis zur Anmusterung auf sremden Schiffen erteilte, so kann ihre Zahl nicht klein sein.

Über heutige Besatungsverhältnisse bei großen Dampsern machen bie unter der Ägide der Hamburg-Amerika-Linie stehenden "Hamburger Beiträge" vom 5. Juni 1901 solgende zweisellos auf authentischen Insformationen beruhende Mitteilungen:

"Sehen wir uns das größte der deutschen Schiffe an, den Hamburger Schnelldampfer "Deutschland", der in seinen Kajüten bis nahezu 800, im Zwischendeck gegen 300 Reisende über den Ozean befördert, außerdem eine umsangreiche Post und kleine Mengen hochwertiger Güter.

Er hat eine Besatung von nicht weniger als 547 Mann. Dem Rapitan fteben 6 Schiffsoffiziere (ein I., drei II., ein III. und ein IV. Offizier) jur Seite und jeder Rapitan hat als IV. Offizier anfangen und die ganze Laufbahn, Stufe um Stufe aufrückend, praktisch durchmachen muffen. Gin Bahlmeifter mit einem Affiftenten und ein Bermalter führen die Berwaltung. Eigentliche Seeleute finden wir in verhältnismäßig bescheidener Bahl: 2 Bootsleute, 6 Quartermeifter, 22 Bollmatrofen, 12 Leichtmatrofen, 6 Schiffsjungen. Richt viel geringer an Bahl find die Berpflegungsbeamten: 1 Obertoch, 2 erfte und 7 zweite Röche, 2 Dampftoche, 3 Konditoren, 4 Bäcker, 3 Schlachter, 16 Rochmaate, 16 Aufwäscher. Der Bedienung der Reifenden widmen fich unter Leitung von 3 Oberstewards, 1 Gepäckmeister und 3 Affistenten ber Oberstewards, 123 Stewards, 4 Badestewards, 5 Pantrystewards, 10 Stewardessen und 4 Zwischendeckstewards; 7 besondere Telegraphenstewards ersordert der überallhin fich erstreckende komplizierte Ruf- und Signalapparat an Bord und 12 Mufiker bilben die Schiffskapelle. Bon Sandwerkern find weiterhin 1 Klempner, 1 Tischler, 2 Zimmerleute, 3 Küper, 3 Barbiere, und 1 Drucker auf dem Schiff thätig. Für das Wohlergehen des großen Gemeinwesens wichtig ist ber Arzt, ber zu ben Schiffsoffizieren zählt und bem ein Arztgehilse beigegeben ist. Im ganzen find das 295 Bersonen.

"Ihnen steht als geschlossene Schar von 252 Mann das Maschinenspersonal gegenüber, das die stärksten Schiffsmaschinen der Welt, die mit 35 600 Pserdekräften arbeiten, so zu bewachen und zu bedienen hat, daß sie das mächtige Schiff sicher und ruhig mehr als 23 Seemeilen in der Stunde vorwärts treiben. Wir verzeichnen 1 Ingenieur, 1 Obermaschinisten, 1 ersten, 3 zweite, 7 dritte, 5 vierte Maschinisten, 4 Elektriker, 12 Assisten, 12 Oberheizer, 2 Materialverwalter, 18 Schmierer, 84 Heizer, 96 Trimmer (Kohlenzieher), 6 Jungen.

"Das Bild der Bemannung ändert sich sosort, wenn wir anstatt eines Schnelldampsers ein Schiff nehmen, bei dem die Ladung die Hauptssache ist, das langsamer sährt und erheblich kleinere Maschinen hat, unter dessen Reisenden die Zwischendecker überwiegen, die bei Verteilung ihres einsachen Essens und bei Ordnung ihres Wohnraumes selbst mit zusgreisen. Der Postdampser "Graf Waldersee" der Hamburg-Amerika-Linie ist einer der vier großen P-Dampser der Linie, eines der geräumigsten Frachtschiffe Deutschlands; er nimmt 140 000 D.-C. Schwergut, außerdem 400 Reisende in den Kajüten und, wenn nötig, 2000 im Zwischendeck mit. Er hat 218 Mann Besahung: 1 Kapitän, 5 Offiziere, 2 Arzte, 1 Arztgehilsen, 2 Zahlmeister, 1 Barbier, 1 Küper, 2 Zimmerleute, Spristen CIII. — Seeispissahrt I.

2 Bootsleute, 4 Quartermeister, 22 Matrosen, 3 Jungen, 19 Mann an den Kochtöpfen, 7 Auswäscher, 89 Oberstewards, Stewards und Stewardessen, 8 Musiker, 12 Maschinisten und Afsistenten und 37 Mann genügen hier jür Bedienung der Maschine von 5500 Pserdekrästen.

"Zu den größten deutschen Schiffen gehören auch die großen oftsasiatischen Postdampser, deren neuester, die "Kiautschou" der Hamburgs Amerika. Linie, 259 Mann Besatung hat. Sie trägt 10 000 Tonnen Schwergut, beherbergt etwa 430 Passagiere I. und II. Klasse und bis 830 Reisende in III. Klasse und im Zwischendeck. Ihre Maschine arbeitet mit 9000 Pserdekrästen. Ihre Besatung setzt sich ungesähr ebenso zussammen wie beim "Gras Waldersee", nur sinden wir mit Kücksicht auf die lange Fahrt in den Tropen als Heizer und Trimmer 57 Chinesen, die unter 3 chinesischen Oberheizern arbeiten und 2 Köche und 2 Jungen für sich haben. Eine Waschanstalt mit 6 chinesischen Waschleuten ist aus der langen Fahrt den Reisenden und Ofsizieren eine angenehme Beigabe."

Die Kriegsmarine ist in einer anderen Lage als die Handelsflotte. Sie kann die dienstpssichtigen Mannschaften einreihen und sachsmännisch möglichst ausbilden. In zwei Jahren macht sie indes aus
zwanzigjährigen Leuten keine Matrosen und daher ist auch sie stets von
einem Mangel an seemännischem Personal bedroht. Es sind daher seit
längerer Zeit mancherlei Maßnahmen getrossen, um dem seemännischen
Berus einen höheren Reiz zu gewähren. Schon vor mehr als zwanzig
Jahren hat das Reich der Heringssischere in Emden eine Unterstützung zugewandt und man hat sogar die Freude gehabt, daß diese
Internehmung recht gut rentabel wurde. Mehr indirekt besördert, hauptsächlich aber aus eigener Krast emporgesommen sind die Hochses
sischere und Weser.

Das ganze wichtige Gebiet der Seefischerei wird im Zusammenhange mit den Erhebungen des Bereins sur Socialpolitit über die Lage der Seeleute von berusenster Seite eine eingehende Darstellung sinden. Hier kann nur in aller Kürze die Lücke ausgesüllt werden, die in dieser Stizze entstände, wenn die Seefischerei unberücksichtigt bliebe. Die einst blühende Heringssischerei war sur Deutschland ganz erloschen. 1814 ging der letzte Emder Betrieb ein. 1872 wurde ein neuer Versuch gemacht, sie wieder ins Leben zu rusen, und zwar als Aktiengesellschaft. Diese hatte erst mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu fämpsen und wäre ohne mehrmalige Unterstützung durch den preußischen Staat zu Erunde gegangen. Sie kam aber zu Gedeihen. Jest giebt es in Emden, das

burchaus an der Spite der deutschen Heringsstischerei steht, 65 Hochseessahrzeuge. Das ersolgreiche Vorgehen Emdens hatte zur Folge, daß sich auch in Elssleth, Begesack, Altona, Glückstadt Attiengesellschaften der Heringsstischerei bildeten. 1898 wurde der gesamte Brutto-Erlöß der deutschen Heringssischerei auf 1723000 Mark angegeben. Diese wird bis jett noch ausschließlich mit Segelsahrzeugen (Loggern) betrieben. Erst ganz neuerdings kommen Heringsdampser auf; Emden hat den Bau eines solchen in Austrag gegeben. Der Hering wird gleich nach dem Fange gesalzen und in Fässer gepackt. Ein "Jager" holt den Loggern den Fang ab und bringt ihn nach Hause. Eben diese Thätigkeit sällt natursgemäß am ersten dem Dampser zu.

Der Frischfischjang ift ein Betrieb völlig anderer Art. Er ist niemals gang erloschen gewesen. Blankenese, Norbernen, Belgoland, auch die kleineren Rordseeinseln haben mit ihren Schaluppen immerfort ben Angeljang (Schellfisch, Rabeljau) und den Netjang (Schollen, Steinbutt, Seezungen, auch Stör) betrieben. Ghe die Gifenbahnen den Fischereien mit Bulaffung eines wohlfeilen, geordneten Gilbetriebes entgegenkamen, hatte der Frischfischfang nur in den nächsten Ruftengegenden Absak. Die erzielten Preise blieben niedrig, ber Ausdehnung des Betriebes maren enge Grenzen gesett. Der Wert des jährlichen Fanges soll nicht über 250 000 Mt. hinausgegangen fein. Das hat sich gründlich geändert, feitdem die Gifenbahnen durch höhere Rückfichten genötigt wurden, den Eilbetrieb aufzunehmen. Großartiger Berkehr mit dem Fang ift an der Weser- und Elbmündung entstanden. Vor allem seitdem das Problem ber Dampffischerei gelöft ift. 1884 murde ber erfte Fischbampfer in See gefandt, und zwar von Geeftemunde. 1901 hatte Deutschland eine Fifchdampferflotte von 130 Fahrzeugen. Diefe find gang überwiegend an der Weser beheimatet. Rach dem Seefischerei-Almanach für 1902 lautet das Berzeichnis der Heimathafen von 133 Fischdampfern, alphabetisch geordnet:

Altona	11	Geestemünde	38
Blankenefe	2	Hamburg	8
Bremen	28	Memel	4
Bremerhaven	39	Rojtock	1
Cranz a. d. Elbe	2 4	Wilhelmshaven	6
Cuxhaven	1	Vegesack	1
Emden	1	-	

Gegen Großbritannien, das 1899 1074 Seefischdampfer besaß, ist die Zahl immer noch klein.

Der Erlös auf den öffentlichen Berfteigerungen in hamburg, Altona,

Geeftemünde und Bremerhaven an Frischfischen betrug 1898 8,2 Mill. Mk., 1899 9,6 Mill. Mk. Der Gesamtwert des deutschen Kordseefischsanges wird auf mindestens $11^{1/2}$ Mill. Mk. geschätzt.

Die Hochseefischerei steht der ernsten Thatsache gegenüber, daß die Nordsee wegen übermäßigen Fischens bereits eine starke Abnahme ihres Fischreichtums fühlen läßt. Der Fischer muß immer entserntere Gründe aufsuchen. Die Dampser gehen bereits bis nach der isländischen Küste und bringen von dort ihren Fang auf Eis nach der Weser= und Elb=mündung. Darin liegt zum Teil ihre Überlegenheit gegenüber den Seglern, denn diese können solche Reisen nicht machen.

An der Ostsee ist keine Resorm dieser Art eingetreten. Dort wird wenig Hochseefischerei, vorwiegend vielmehr Küstensischerei betrieben, und zwar mit ganz beträchtlichem Personal.

Die amtliche Statistik des Deutschen Reichs verzeichnet für die Rordse an Fischerei-Fahrzeugen:

	Segler	Dampfer	Zufammen Kubikmeter	Regelmäßige Segler	Besatzung Danipfer
1897	443	103	$\mathbf{86526}$	2227	1044
1898	446	117	94888	2318	1185
189 9	441	126	9 9 5 71	2337	1322

Der vom deutschen Seefischerei Berein herausgegebene "Deutsche Seefischerei-Almanach für 1902" macht dagegen folgende Angaben für ganz Deutschland:

		Anzahl	Befatung
Registrierte	Segler	427	2593
=	Segel-Fischhandelsfahrzeuge .	17 2	360
•	Dampfer	1 30	1230
*	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge .	1	8
	Zufammen	730	4191.

Außerdem waren an nicht registrierten Sees und Küstensahrzeugen vorhanden: 6 Dampser mit 13 Mann Besatzung, 1150 gedeckte Fahrseuge mit 2710 Mann, 973 halbgedeckte Segels-Fahrzeuge mit 2152 Mann und 15 220 offene Boote und Kähne mit 37 079 Mann, zusammen 17 349 Fahrzeuge mit 41 954 Mann Besatzung.

In der Oftsee murden verzeichnet:

		halbgeb	• •,	gedectte, gler, offene Kähne	Gesamtstärke der Besatzung
Oftpreußen			466	6	1322 6
Westpreußen			163	3	3 572
Pommern:					
R.=B. Köslin		•	74	2	2085
= Stettin			332	2	7327
s Stralfund .			7 9	4	1898
Schleswig-Holstein (Of	ttüşte	e)	1 5 5	1	3783
Mecklenburg-Schwerin .			52	1	818
Lübeck	•	•	14	1	422
3	Zufai	mmen -	13 3 6	5	33 131.

Der Wert des Fanges auf der Ostsee wird (wohl unvollständig) auf 7,7 Mill. Mt. jährlich angegeben.

Die Fischerbevölkerung mit rund 68 000 Mann ift also rund um die Hälfte ftarker als die Besatzung der Handelsflotte.

Für die Seehandelsstotte kommen die Küstensischer als Besatzungsmannschaften unmittelbar wohl nicht in Frage. Sie sind keine ausgebildeten Rautiker, wenn auch ihr Nachwuchs, der sozusagen auf dem Wasser groß wird, ein ganz hervorragendes Rekrutierungspersonal der Seehandelsstotte abgiebt. Die Küstensischer sind auch wohl ganz überwiegend nur im Nebenberuf Fischer.

Die Berufszählung liefert Daten, die von denen der Bereine gang enorm abweichen.

Fischerei auf offener See und an den Ruften:

	Erwerb= thätige	Dienende im häuslichen Dienst	Angehörige	In der Fischerei als Nebenberuf
Selbständige	6 801 12 38 11 1 005 1 617 660	400 2 2 1 1 — 14 7	20 813 43 115 5 60 1 534 551	1321 2 1 1 1 453 148 154
	10 144	426 Zusammen 33 6	23 121	2080

Die Gesamtzahl der den Beruf der Sees und Küstenfischerei aussübenden Personen beträgt nur 12224, also wenig mehr als den sechsten Teil der von den Vereinen bezeichneten Zahl. Manche Vermutung zur Lösung dieses Widerspruchs liegt nahe, doch kann hier nicht darauf einsgegangen werden.

Die Beschaffung der Mannschaften sür den Schissdienst in Krieg und Frieden ist ost so schwerig gewesen, daß staatsseitig Maßregeln zu diesem Zwecke getroffen wurden. Ihre höchste und brutalste Ausbildung hatten sie wohl in England zur Zeit der napoleonischen Kriege, als man die Matrosen wie Verbrecher aufspürte und mit Gewalt an Bord brachte. Lange Zeit brachte England Waisenknaben einsach an Bord von Schulzschiffen und bildete sie ungesragt zu Seeleuten heran. In deutschen Staaten (z. B. in Bremen) bestand bis in die siedziger Jahre für die Schiffe der Zwang, eine ihrer Größe entsprechende Zahl von Schiffszungen mitzunehmen, salls sich solche andoten. Diese Gesetze erloschen. Da Reeder und Kapitäne wenig Reigung hatten, Schiffszungen mitzunehmen, weil sie wenig leisten und viel Mühe und Kosten verursachen, so wurde der Nachwuchs an eigentlichen Seeleuten (Matrosen u. s. w.) immer spärlicher. Abhilse wurde immer notwendiger.

Unter dem Protektorat des damaligen Erbgroßherzogs, jegigen Großherzogs von Oldenburg bildete fich 1900 der De utiche Schulichifisverein. Durch 17 Stiftungen gelangte er in den Befit von 270 500 Mt., ferner gahlte er 12 lebenslängliche Mitglieder mit Beiträgen zu 3000 Mt., endlich eine ganze Anzahl Mitglieder mit Beiträgen zu 200 Mf. Berein ließ bei J. C. Tecklenborg in Geeftemunde das dreimaftige Fregattichiff "Großherzogin Elisabeth", ein Schiff von 1530 Tonnen, erbauen, das im Mai 1901 in Dienst gestellt murde. Sein 3med mar ursprünglich die Ausbildung von Schiffsjungen zu Leichtmatrofen. Mit 14-15 Jahren treten diese ein. Sie haben 250 Mt. Beitrag und 120 Mt. Kleidergeld zu zahlen und werden dafür fo weit gebracht, daß fie als Leichtmatrofen Stellung nehmen können. Difiziere heranzubilben war nicht Zweck diefes Schiffes, doch fanden fich fo viel junge Leute für die Offizierslaufbahn ein, die auf dem Schulschiff des Nordd. Llond nicht mehr hatten angenommen werden fonnen, daß der Berein 32 von ihnen neben 118 als erften Jahrgang der für die Matrofenlaufbahn bestimmten Schiffsjungen Aufnahme gewährte. Mit diesen und feiner eigentlichen Befatung, worunter auch ein Argt nicht fehlt, hat die "Großherzogin Elisabeth" Ende Mai 1901 von Elefleth nach Swinemunde ihre erfte Reise angetreten. Auf See finden die Schiffsjungen ihren Unterricht im praktischen Dienst durch die Offiziere und Matrosen.

Etwa ein Jahr früher setzte der Norddeutsche Llond ein eigenes Schulschiff in Betrieb, Die angekaufte Bart "Albert Ridmers", Die nach erfolgtem Umbau den Namen "Berzogin Sophie Charlotte" erhielt. Der Zweck dieses Schiffes ift gerade die Heranziehung von jungen Leuten zum späteren Dienst als Schiffsoffiziere. Daber wird nur eine verhältnismäßig kleine Bahl von Rabetten angenommen (45) und von diefen das Zeugnis jum einjährig = freiwilligen Dienft als Borbedingung berlangt. Auch erhalten die jungen Leute durch einen an Bord befindlichen Navigationslehrer die praktische und theoretische Ausbildung, die ihrer Butunft entspricht. Späterer Besuch auf einer Navigationsschule vollendet ihre Ausbildung jum Seeoffizier. Am 21. Mai 1900 hat das Schiff feine erfte Reife um die Welt angetreten. Nach Jahresfrift foll ein zweites gleich ftarkes Rabettenkontingent eingestellt werden; ebenso nach Ablauf bes zweiten Jahres. Am Ende bes dritten Jahres hat der erste Jahrgang seine praktische und theoretische Vorbildung auf dem Schulschiff vollendet und die Böglinge diefes Jahrgangs versehen bann ein Jahr lang an Bord eines Llonddampfers den Dienft als Unterbezw. Hilfsoffizier. Rach mehrmonatigem Besuch der Navigationsschule erhalten fie Unftellung als vierte Offiziere beim Llond.

Schon jetzt hat der Lloyd ein zweites, sehr großes Schulschiff bei der Rickmersschen Werft in Bremerhaven in Bau gegeben, das 4400 Tonnen meffen soll.

In der faritativen Seite der Fürforge für die Schiffahrt fteht an erfter Stelle die Deutsche Befellschaft gur Rettung Schiffbrüchiger. Bon jeher haben die Leiden Schiffbrüchiger, die gablreichen Källe ihres Unterganges und Todes die Gemüter lebhaft erregt, nicht nur der unmittelbar beteiligten, fondern auch weiterer Rreife. Bon der Odpffee bis zur zeitgenöffischen Dichtung und Beschreibung haben fie ein Bublitum gefunden, das gespannten Ohres und teilnehmenden Bergens lauschte. Die Litteratur dieser Art hat das Mitgefühl auch des fernften Binnenländers wachgerufen. Paffagiere haben durch ihre Erzählungen die Unmittelbarkeit der Empfindungen gefteigert und die Silfsbereitschaft In alten Beiten mar bem Ruftenbewohner bas antreibenbe Strandgut ein willtommener Zuwachs jum Gintommen. Un einzelnen Orten betete gar ber Prediger regelmäßig am Sonntag in der Rirche: "und gieb uns einen gesegneten Strand", b. h. lag viele Schiffe an unserem Strande untergeben! Anderwärts trieb man es noch ärger. In fturmischen Nächten löschte man die richtigen Leuchtseuer aus und zündete folche an falfcher Stelle an, um Schiffe auf den Strand zu locken.

Das ift völlig ins Gegenteil umgeschlagen. Die Ruftenbevölkerung beteiligt fich mit hingebung, ja mit rührender Befährdung des eigenen Lebens, an dem Rettungswerk. 1866 ift die Deutsche Gesellschaft gur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen gegründet worden und feitdem ift hier immer ihr Sitz geblieben. Ihr Werk gilt nicht allein ben beutschen Schiffen, sondern allen, die im Bereich unserer Kuften Rot leiden. Über unsere Kuften hinaus tann fie ihre Thätigkeit nicht ausbehnen. Dafür treffen deutsche Schiffe an den Ruften vieler civilifierter Länder gleiche Vorkehrungen zur Rettung Schiffbrüchiger: ein wahres System internationaler Brüderlichkeit hat fich hier herausgebildet. Diefe Internationalität zeigt fich in der warmen Unterftugung, die der Franzose Herr Emile Robin der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger widmet. Der lette Jahresbericht für 1900/1901 fagt darüber: "Wiederum hat herr Emile Robin fein warmes Intereffe für unfere Gesellichaft durch eine neue Stiftung bethätigt. Nachdem er uns ichon feit einer Reihe von Jahren ein Weihnachtsgeschent von 200 Mt. für Sinterbliebene von im Rettungedienst verunglückten Rettungeleuten überwiesen hatte, foll die neunte Emile Robinstiftung, die unser Chrenmitalied im Dezember 1900 aussette, jenes Weihnachtsgeschent dauernd fichern, indem von den Auffünften des Stiftungskapitals von 6000 Mt. jährlich zu Weihnachten 200 Mt. an Bootsleute ober Frauen von Bootsleuten, die krank ober gebrechlich ober in Rot find, nach dem Ermeffen des Borftandes verteilt werden follen.

Der Borftand hat auch diese Stiftung mit herzlichem Dank an den Stifter angenommen."

Weiter entnehme ich dem Jahresbericht: "Die Zahl unserer Rettungsftationen beträgt 120 gegen 116 im Borjahre. Davon befinden sich 76 an der Ostsee und 44 an der Nordsee. 54 sind Doppelstationen, außegrüftet mit Boot und Raketenapparat; 50 Books- und 16 Raketensstationen. Die neu errichteten Stationen sind die Doppelstationen Heiligenhaven im östlichen Holstein und Heiligendamm in Mecklenburg und die Booksstationen Thiessow-West auf Rügen und Ruden auf der gleichnamigen südlich Rügen belegenen kleinen Insel.

"Unfere Gesamteinnahme belief sich auf 295 671,30 Mf. gegen 316 469,28 Mf. in 1899/1900. Die Jahresbeiträge betrugen von 53 490 Mitgliedern 150 006,53 Mf. gegen 151 383,70 Mf. von 53 896 Mitgliedern in 1899/1900. Die außerordentlichen Beiträge betrugen 68 348,30 Mf. gegen 102 353,37 Mf. in 1899/1900. Davon lieferten die Sammelschiffchen 22 290,01 Mf. gegen 23 583,09 Mf. in 1899/1900.

Die Gefamtausgabe belief sich auf 266 370,25 Mt. gegen 213 629,37 Mt. in 1899/1900.

"Der nach dem Beschlusse bes Gesellschaftsausschuffes im Jahre 1897 gebildete Unterstützungssonds betrug am 31. März 112 195,25 Mt. Im Berichtsjahre find aus diesem Fonds an sechs Vorleute, zwölf Bootsemänner und zwölf Witwen Unterstützungen von zusammen 3650 Mt. geszahlt worden."

An Stiftungsgeldern fielen der Gefellschaft im Jahre 1900/1901 36 845 Mf. zu gegen 65 230 Mf. im Borjahre.

Dem vorigen Jahresbericht entnehme ich noch folgendes: "Rach den bem Borftande feit dem Bestehen der Deutschen Gesellichaft (bis einschließlich 1898) jur Rettung Schiffbruchiger zugegangenen Melbungen über Seeunfälle, find an ben deutschen Ruften 2434 Schiffe mit 13287 Berfonen verunglückt. Bon diesen gefährdeten Personen find nachweislich gerettet 12187, nachweislich umgekommen 1100. Es wurden gerettet burch Selbsthilfe 4817, durch Silfe seitens anderer Schiffe 2629, durch Brivathilje bom Lande 2024 und burch Rettungsftationen unserer Gefellschaft 2717 Personen, davon 2314 durch Rettungsboote und 403 durch Rafetenapparate. Infolge ber Witterungsverhältniffe ift die Bahl ber in den einzelnen Jahren in Seenot geratenen Schiffe und Bersonen naturgemäß eine fehr verschiedene. Die hochste Bahl zeigt bas Jahr 1872 mit 129 Schiffen und 793 Personen, die niedrigste das Jahr 1886 mit 28 Schiffen und 148 Personen. Die größte Zahl der durch Rettungsstationen der Gesellschaft Geretteten zeigt das Jahr 1899/1900 mit 207 Personen, die kleinste das Jahr 1886 mit 10 Personen. Im Durchschnitt find feit dem Bestehen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger jährlich durch Schiffbrüche an den deutschen Ruften 391 Berfonen in Seenot geraten; davon find durchschnittlich gerettet 358, umgekommen 32 Personen. Bon den geretteten Personen wurden durchschnittlich 142 durch Selbsthilfe, 77 durch Silfe seitens anderer Schiffe, 60 durch Privathilse vom Lande und 80 durch Rettungsstationen unserer Bejellschaft gerettet. — Unter den 2434 verunglückten Schiffen befanden sich 1576 deutsche, 253 englische, 208 schwedische und norwegische, 159 niederländische, 106 dänische, 63 ruffische, 18 frangofische, 7 amerikanische, 5 spanische und portugiesische, 3 italienische, 1 österreichisches und 1 griechisches Schiff, mahrend die Nationalität von 34 Schiffen nicht hat ermittelt werden konnen. Der Rlaffe nach verungludten 938 Seefchiffe, 155 Dampfichiffe und 1341 Ruftenfahrer. Bon biefen Schiffen berunglüdten in der Rordfee: 554 zwischen Ems und Wefer, 234 zwischen

Weser und Elbe, 524 vor der Elbe und an der schleswig-holsteinischen Küste; in der Ostsee: 186 an der schleswig-holsteinischen Küste, 72 an der Küste von Mecklenburg, 311 an der Küste des Regierungsbezirks Stralsund, 263 an den Küsten der Regierungsbezirks Stralsund, 263 an der Küsten der Regierungsbezirks Danzig und 155 an der Küste des Regierungsbezirks Danzig und 155 an der Küste des Regierungsbezirks Königsberg."

Im Rechnungsjahre 1900/1901 sind an deutschen Küsten 23 Schiffe mit 172 Personen verunglückt, von diesen 163 gerettet und 9 ums Leben gekommen. Bon den Geretteten verdanken 100 der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihr Leben. Die Gesamtzahl der durch sie gesretteten Personen ist damit auf 2817 gestiegen.

Ein anderer Punkt der karitativen Fürsorge für die Seeleute, der der Weiterentwicklung bringend bedürftig ift, besteht in der Errichtung von Seemannsheimen in den hafenftadten. In teinem Beruf tonzentrieren sich die Versuchungen so start wie für den Seemann bei der Anfunft im Hafen. Zuweilen hat er eine Reise von 4-6 Monaten hinter sich, ohne an Land gekommen zu sein, ohne einen Trunk frischen Waffers genoffen zu haben. Salzfleisch, trodnes Gemuse und Dauerbrot waren feine hauptnahrung; das Schiff wurde ihm immer mehr jum Befängnis. Mit einem Mal ift er im hafen und zwar mit einem Beutel voll Geld, der um fo schwerer ift, je langer die Entbehrungen dauerten. Überall bieten sich ihm Veranlassungen zu Vergnügen, selbst zu rohen Ausschweifungen dar. In vollen Zügen genießt er die Freiheit und nur zu leicht beraubt ihn die Trunkenheit des Urteils. Kommt er mit der Bezahlung einer Reihe von Champagnerflaschen davon, die er in lockerer Gefellschaft getrunken haben foll, und die ihm der Aneipwirt am anderen Morgen nach ausgeschlasenem Rausch zeigt, so ist bas schon schlimm. Schlimmer ift der daran, dem auch noch die gange Barichaft geraubt ift, Natürlich verfällt nicht jeder Seemann folcher Versuchung. Die oben gekennzeichneten Seeleute aus dem Bauernstande waren auch in diefer Beziehung vortreffliche Elemente, vor allem wenn sie liebe Familienverhältniffe daheim hatten. Die Abkurzung der Reifen durch die Dampfer verringert die Gesahren. Wer alle 14 Tage eine solche Ankunft im Hafen erlebt, stumpft gegen die Reizungen ab. Dennoch bleibt viel zu thun übrig, wenn man dem Seemann in jedem hafen ein redliches Wirtshaus, ein anftändiges Unterkommen, einen geiftigen Salt geben will.

Schon vor vielen Jahrzehnten hat man sich an verschiedenen Orten bemüht, dem Seemann derartiges zu verschaffen. "Seemannsheime" wurden namentlich von firchlich start empfindender Seite gegründet, auch wohl mit einer religiösen Tendenz. Ich kann nicht übersehen, wieviel

davon übrig geblieben ist. Zum Teil sind sie wieder eingegangen, weil solche Tendenz sich dem Besucher unangenehm bemerkbar machte. Auch war es wohl nicht immer leicht, die geeigneten Elemente als Hausdier und Hausmütter zu gewinnen. Mir ist ein Fall bekannt, daß die selbstelosen Unternehmer eines Seemannsheims im Zorn die Sache aufgaben, weil die Herbergsmutter des öfteren mit den Matrosen betrunken auf dem Gaststubensopha angetrossen war.

Nachdem man einige Jahrzehnte lang die Hände in den Schoß geslegt hatte, ist sie mit frischen Kräften wieder ausgenommen, sowohl in heimatlichen Häsen wie mit heimatlichen Kräften im Auslande; in letzterem Falle handelt es sich um deutsche Seemannsheime. Entsprechend dem stark gewachsenen Berkehr hat man weit größere Einrichtungen tressen müssen. Das Hauptaugenmerk ist darauf gerichtet worden, dem Seemann ein behagliches Heim zu schaffen, wo er ehrlich, anständig und wohlseil behandelt wird. Böllereien können nicht geduldet werden, ebensowenig aber kann man Abstinenz oder auch nur "Temperenz" (im englischen Sinne) sördern wollen. Dagegen wird sür Zeitungen und sonstige Lekstüre nebst Gelegenheit zum Briefschreiben gesorgt.

Im Auslande sind mancherorten ähnliche Einrichtungen getroffen worden, teils generelle für alle in den betreffenden Häsen verkehrenden Seeleute, teils speciell deutsche für unsere Mannschaften. In England besteht seit 1884 die Deutsche evangelische Seemannsmission. Der Zweck ist laut § 2 des Statuts, die deutschen Seeleute in den britischen Häsen vor den ihnen drohenden Gesahren möglichst zu schützen und sür ihr geisteliches und leibliches Wohl in geeigneter Weise zu sorgen. Ihr Jahresbudget, dessen Ginnahmen nur aus Gaben bestehen, bezisserte sich 1898/99 auf 810 Psd. Sterl. Außerdem hatten sünf Stationen (Sunderland, Thne-Distrikt, Tees-Distrikt, Humber-Distrikt, London Seemission und Seemannsheim) besondere Budgets, deren Einnahmen sich 1. aus Beisträgen vom Generalkomitee, 2. aus besonderen Gaben und 3. aus Kostzgeldern von Seeleuten zusammensetzen. Außer den genannten Stationen wurden noch solche am Firth of Forth und in Cardiss unterstützt. Diese englische Seemannsmission vertritt specifisch kirchliche Zwecke.

Es handelt sich je nach der Größe des Hasens um Schöpfungen von großem Umfang. So sind z. B. in Hamburg 1899 an Besatzung von 8450 Dampsern nicht weniger als 185 792 Personen angekommen. Darunter sind natürlich 1. viele Ausländer an Bord ausländischer Schiffe, 2. viele Hamburger, die ihre Häuslichkeit im Ankunstshasen haben. Sosdann sind 3. viele Personen zehns, zwanzigmal gezählt, ja die Besatzung der Seebaddampser in der Badesaison täglich. Trozdem verrät die hohe

Zahl, daß man es mit einem sehr bedeutenden Verkehr zu thun hat, der eine umfaffende Fürsorge ersordert. Auch ist zu bedenken, daß die Besahung der Flußschiffe hinzukommt.

Mit Bemühungen, den heimgekommenen und abgemusterten Seesmann zu veranlassen, seinen Berdienst sofort ganz oder zum größten Teil einer Einzahlungsstelle zu übergeben, die ihn nach seinen Ansordnungen verzinst, einer Sparkasse übergiebt, oder in die Heimat sendet, hat man Ersolge erzielt, die von den Umsragenden im einzelnen zu schildern sein werden. Ginige Gesellschaften nehmen dem Seemann auch in dieser Beziehung jegliche Mühe ab, um ihn im Besitze des erworbenen Lohnes zu erhalten und vor den Gesahren des Ankunftstages zu behüten.

Altere Zwangskassen für Seeleute gab es verschiedenerwärts. B. in Bremen seit 1854; hier beruhte sie wesentlich auf Beiträgen der Seeleute und geringen Zuschüssen der Reeder. Sie zahlte Ersat für verlorene Effekten und gewährte für Erwerbsunsähigkeit wegen Alters oder Invalidität eine Rente, auch Hinterbliedene hatten Anspruch auf Rente. 1873 wurde (wenigstens in Bremen, wahrscheinlich wohl überall) die Seemannskasse geschlossen, weil die neue Reichse Seemanns Ordnung die Berhältnisse zwischen Reeder und Seeleuten umgestaltet hatte. Neue Mitzlieder wurden nicht aufgenommen, die alten ihrer Beitragspflicht entbunden. Die Kasse wurde jedoch und wird noch heute weiter verwaltet zu Gunsten der bisherigen Mitglieder. Die Zinsen und das Kapital werden durch die Kenten allmählich aufgezehrt.

Ein Unikum ist die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in Bremen bestehende Stistung "Haus Seesahrt" mit ihrer ost citierten Inschrift: "navigare necesse est, vivere non est necesse". Sie erstreckt sich nur auf Kapitäne und Steuerleute und ist eine freie Kasse mit beträchtlichem Bermögen und althistorischen Einrichtungen.

Zwischen der Aushebung der alten auf Zwang beruhenden Seesmannskassen und der neuen Socialgesetzgebung mit der Kasse der Seesberussgenossenschaft entstand in gesetzlicher Beziehung ein Bakuum. Die Seeleute waren in dieser Zeit rein auf die Selbsthilse angewiesen, haben aber wohl (mit Ausnahme von Kapitänen und Steuerleuten) sehr selten durch freiwillige Bersicherung Fürsorge für sich und ihre Hinterbliebenen getrossen. Dann singen die großen Gesellschaften an, eigene Kassen aub bilden, denen alle in ihren Diensten stehenden Seeleute beitreten mußten und die von den Gesellschaften durch regelmäßige wie durch außerordentsliche Zuwendungen dotiert wurden. Der Nordd. Lloyd z. B. hat drei Kassen: die im Jahre 1873 gestistete Seemannskasse, die seitdem 1538 957 Mark für Pensionen, 576 132 Mk. für Krankenunterstützungen und

295 879 Mt. für eingebüßte Effekten ausbezahlt hat. Die Gesellschaft selbst hat 556 771 Mt. Zuschüsse dazu geleistet. Die zweite Kasse ist 1894 für Witwen und Waisen der Mitglieder der ersten gegründet: ihre Auszahlungen seitdem betrugen 126692 Mk., der Beitrag der Gessellschaft 120000 Mk., das Vermögen 375 350 Mk. Endlich besteht als dritte Kasse die Clisabeth WiegandsStiftung mit einem Vermögen von 200000 Mk. ohne Mitgliederbeiträge.

Dagegen hat die kleinere Reederei, namentlich die Segelschiffsreederei wohl die Seeleute ganz und gar der Selbsthilse überlassen, bis dann die Zwangsversicherung der neuen Socialgesetzgebung kam.

In Bezug auf die Versicherung seiner Effekten ist der Seesmann gesetzlich auf sich selbst angewiesen. Die größeren Reedereigesellsichaften haben wohl die Bersicherung in die Hand genommen. Sie versytten dem Manne für Effektenverlust eine bestimmte Summe, seinem Range entsprechend und erheben dafür eine kleine Prämie. Um die Aufschung der letzteren wird gekämpst.

Das Bereinswesen unserer Zeit hat auch auf dem Gebiet bes Seewesens viele Schösse getrieben. Der älteste ist wohl der Deutsche nautische Berein, der nur der Technik des Seewesens (dem Straßenrecht, der Beseurung und Betonnung der Küsten, Fragen wie der Staatsaufsicht über den Schissedau und der Tiesladelinie, den guten und schlechten Ersighrungen mit technischen Einrichtungen u. s. w. u. s. w.) gewidmet ist. Die im Lohnverhältnis stehenden Leute haben sich zu ihren Bereinen, Fachvereinen und dergleichen zusammengeschlossen und mit den Reedern gekämpst, die alsdann sich auch ihrerseits zu Bereinen zusammengeschlossen haben. Ein wissenschaftlicher und als solcher sehr hochstehender Berein ist die Deutsche Schissbautechnische Gesellschaft, die 1899 nach dem Muster der britischen Institution of naval architects gebildet ist und mit dieser bereits mehrere Gesellschaftsbesuche ausgetauscht hat. Die hervorragenden Leistungen dieser wissenschaftlichen Behandlung des Schissbaues sind auch in England sreimütig, ja mit Neid anerkannt.

Schiffahrt, Reederei und Schiffsbau bilben einen hochentwickelten, wichtigen Aft an dem weitverzweigten Baum des Wirtschaftslebens unserer Zeit. Das deutsche Bolk hat seit einem halben Jahrhundert viel wieder nachgeholt von dem, was es während der Zeit seiner politischen Lethargie gerade in Bezug auf die See versäumt hatte. Möge ihm nun auch Einsicht und Kraft beschieden sein, um alle sür seine Bethätigung zur See maßgebenden Verhältnisse gesund zu gestalten und gesund zu erhalten!

Bierer'sche Hosbuchbruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.