

Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter

Zweiter Band

Erste Abteilung



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 1.

**Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter.
Zweiter Band.**

Erste Abteilung.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweiter Band. Erste Abteilung.

Sieben Abhandlungen:

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen (G. T. Chamberlain). Wirtschaftliche und sociale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes (N. Th. Riær und N. Rygg). Die Lage der in der Seeschifffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter (Dr. S. Hecksher). Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten (Dr. B. Nocht). Die Seeschifffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland (Dr. R. Thieß). Die Lage der Seeleute im Wesergebiet (Dr. Böhmert). Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck (Dr. Tönnies).



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Alle Rechte vorbehalten.

Vorbemerkung.

Mit dem sieben Arbeiten enthaltenden Bande CIV 1 der „Schriften“ schließt der Enquetebericht über die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter, soweit die Untersuchungen direkt vom Verein für Socialpolitik veranstaltet worden sind. Es steht jetzt noch aus Band CIV 2, der die Verhältnisse in Österreich-Ungarn behandeln soll; diese werden auf Anregung unserer Freunde in Wien unter Mitwirkung von Beamten der Seebehörde in Triest bearbeitet.

Der Plan der Erhebung ist in der Weise, wie er vor mehr als zwei Jahren entworfen wurde, fast ohne Abweichung zur Durchführung gelangt. Neben den beiden einleitenden allgemeinen Arbeiten über die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt und die Entwicklung des Seehandels und seines Rechts sind die Verhältnisse der sämtlichen Hafen- und Küstengebiete des Deutschen Reichs von Emden bis Memel, soweit sie für die Seeschifffahrt in Betracht kommen, in nahezu lückenloser Vollständigkeit untersucht und dargestellt worden. Dazu sind noch zwei weitere Aufträge allgemeiner Natur getreten, über die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten und die Beziehungen der Seeschifffahrt zur bäuerlichen Bevölkerung. Weggefallen ist dagegen die ursprünglich geplante Arbeit über die neue Seemannsordnung; hierfür war einerseits bestimmend, daß der Bundesrat einige, socialpolitisch besonders wichtige Verordnungen noch nicht erlassen hat, andererseits, daß verschiedene Mitarbeiter in ihren Beiträgen, und zwar zum Teil sehr eingehend, die durch die neue Seemannsordnung geschaffenen Verhältnisse erörtert haben. Dagegen sind die im Arbeitsprogramm vorgesehenen Untersuchungen über die fremden Staaten mit ausgedehnter Schifffahrt und starker Seemannsbevölkerung sämtlich durchgeführt worden; Band CIII 2 enthält England und Frankreich, Band CIV 1 die Vereinigten Staaten

von Amerika und Norwegen; dazu kommt noch in Band CIV 2, wie erwähnt, Österreich-Ungarn.

Da zwischen dem Termin der Einlieferung und dem Zeitpunkt der Veröffentlichung bei einigen Arbeiten eine Reihe von Monaten lag, so konnten weder die neuesten statistischen Feststellungen noch auch die inzwischen erfolgten Veränderungen immer ganz berücksichtigt werden; hier und da ist einzelnes in Zusätzen und Nachträgen noch eingefügt worden. Im übrigen wird es die Aufgabe der Verhandlungen auf der in Hamburg Mitte September ds. Js. stattfindenden Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik sein, Lücken auszufüllen, Korrekturen anzubringen und das Bild vom Leben des Seemanns mit neuen Zügen und frischen Farben auszustatten.

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

Berlin, 10. Juli 1903.

Ernst Franke.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung des Herausgebers	V
Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen. Von Eugen L. Chamberlain, Washington	1
Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemanns- landes. Von A. Th. Næer und N. Rygg, Christiania	69
Die Lage der in der Seeschifffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter. Von Dr. Siegfried Hecksher, Hamburg	131
Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten. Von Dr. B. Koch, Hamburg	243
Die Seeschifffahrt in ihren Beziehungen zur bauerlichen Bevölkerung in Deutschland. Von Dr. K. Thieß, Hamburg	281
Die Lage der Seeleute im Wesergebiet. Von Dr. Böhmert, Bremen .	311
Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck. Von Prof. Dr. F. Tönnies, Gutin	509

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen.

Von

Eugen C. Chamberlain,
Commissioner of Navigation, Washington.

Die Vereinigten Staaten von Amerika nehmen mit Bezug auf die Ausdehnung ihres Seehandels den zweiten Platz unter den Völkern ein. Der Gesamtwert ihrer Aus- und Einfuhr zu Wasser stieg von 1 784 700 000 Dollar im Jahre 1892 auf 2 104 800 000 Dollar im Jahre 1902 (das Etatsjahr beginnt in Amerika am 1. Juli). Die Hauptmasse der Ausfuhr bilden Getreide, Vieh- und Fleischprodukte, Holz und andere Massengüter, zu deren Beförderung es erheblicher Schiffsräume bedarf. Die gesamten Ankünfte und Abfahrten von Dampf- und Segelschiffen im Außenhandel der Vereinigten Staaten stiegen von 33 168 000 Tonnen netto im Jahre 1892 auf 47 315 000 Tonnen netto im Jahre 1902. Die Zahl der während der letzten zehn Jahre in den Vereinigten Staaten gelandeten Einwanderer belief sich auf 3 684 243; das bedeutet eine Schiffsladung voll Menschen pro Tag. Neben dem zur Beförderung von Zwischendecks-Passagieren nötigen Schiffsräumen bedarf der Kajüts- und Postverkehr des nordatlantischen Ozeans noch einer Anzahl der größten, schnellsten und kostspieligsten Dampfer. Von der Weltseedampferflotte von mehr als 2000 Tonnen Gehalt und 12 oder mehr Knoten Geschwindigkeit nimmt der nordamerikanische Verkehr 40 vom Hundert für sich in Anspruch. Während der letzten zehn Jahre hat der Kongreß für die Verbesserung von Häfen und Stromläufen 175 000 000 Dollar bewilligt und gerade jetzt die Beschaffung der für den Bau des Panama-Kanals erforderlichen Mittel bereitgestellt. Die Vereinigten Staaten sind die größten Produzenten der Welt in Stahl, welcher das Hauptmaterial des modernen Schiffbaus ausmacht, und die Hauptproduzenten der Kohle, des hauptsächlichsten Rohmaterials des Schiffsbetriebs. Die amerikanische Kriegsslotte rangiert heutzutage mit der deutschen. So scheinen in den Vereinigten Staaten alle für die Entwicklung einer großen Handelsflotte unerläßlichen Vorbedingungen vorhanden zu sein. Zudem ist unser Land Erbe der Traditionen einer Zeit, die noch nicht fünfzig Jahre zurückliegt, als der Tonnengehalt der Vereinigten Staaten denjenigen

Englands überstieg und demjenigen der Schiffe des gesamten britischen Reiches nahezu gleich kam.

Die heutige verhältnismäßig untergeordnete Stellung der Vereinigten Staaten unter den schiffahrenden Nationen ist eine Folge des Umstandes, daß sich seit dem Bürgerkriege die ganze Latkraft des Volkes vor allem auf die Entwicklung der inneren Hilfsquellen warf. Diese Entwicklung ist jetzt nahezu an den Punkt gelangt, wo die amerikanische Überschußenergie beginnt, sich nach neuen Gefilden der Betätigung außerhalb der heimischen Grenzen umzutun. Die im amerikanischen Volke hervortretenden Empfindungen zu Gunsten des Erwerbs der fernliegenden Eilande von Hawaii, der Philippinen und Porto Ricos zeugen in gleicher Weise für diese wirtschaftliche Lage, wie nicht minder die im Volke herrschende Stimmung zu Gunsten des Ausbaues des Panama-Kanals oder die kürzlich erfolgte Anlage vieler Millionen amerikanischen Kapitals durch Pierpont Morgan in britischen Dampfschifflinien und in dem Bund mit den deutschen Gesellschaften. „Unsere mächtigen Eisenbahnen“, so sagte Finanzsekretär Gage in seinem Bericht für das Jahr 1901, „begrenzen ihren Betrieb nicht mehr an der Seeküste. Mittels der in ihrer Kontrolle oder in ihrem Eigentum befindlichen Seedampfer unter Leitung von einer einzigen Stelle befördern sie in einem Betrieb die Waren aus dem Landesinnern über die Meere hin zu den Handelsmetropolen der europäischen und asiatischen Konsumtionsgebiete.“ Die künftige Entwicklung der amerikanischen Schifffahrt liegt in der Richtung eines engsten Bundes oder einer Eigentumsgemeinschaft mit den großen amerikanischen Eisenbahnlinien.

Demgemäß muß der Leser von vornherein sich stets den grundlegenden Unterschied zwischen dem gegenwärtigen Stande der amerikanischen Reederei und der Entwicklung der Reederei in den europäischen Ländern vor Augen halten. Die amerikanische Reederei steht fast ausschließlich im Dienste des Innenhandels. Ihr Wachstum ist ein Teil der inneren Entwicklung des Landes genau ebenso wie die Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes. An dem Wettbewerb um den Weltseeverkehr, welcher die großen Handelsflotten der seefahrenden Staaten Europas und Japans hat entstehen lassen, haben sich die Vereinigten Staaten seit langen Jahren nicht beteiligt. Von unserer eigenen Ein- und Ausfuhr befördern amerikanische Schiffe kaum neun vom Hundert; es entfallen somit auf sie weniger als drei vom Hundert des gesamten Weltseetransports. Seit einer Reihe von Jahren sind die unter der Geschäftsflagge, sei es der Hamburg-Amerika-Linie, sei es des Norddeutschen Lloyd fahrenden Handels-

flotten erheblich leistungsfähiger als die Gesamtheit aller im Außenhandel beschäftigten Seedampfer unter der Flagge der Vereinigten Staaten.

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

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

Erhebliche Beträge von amerikanischem Kapital sind in Dampfschiffen angelegt, die den auswärtigen Handel unter fremder Flagge betreiben. Im Jahre 1892 belief sich der Brutto-Tonnengehalt der unter fremder Flagge fahrenden, in amerikanischem Besitz befindlichen Dampfer auf weniger als 200 000 Tonnen. Mit dem Abschluß der „Transatlantischen Fusion“ oder des „Morganschen Schiffahrtstrusts“ wird das amerikanische Kapital ein großes eigenes oder kontrollierendes Interesse an einer Flotte von mehr als 1 100 000 Tonnen ausländische Dampfer haben. Die derzeitige Tendenz des amerikanischen Kapitals, in fremden Dampferlinien Anlage zu suchen, die zugleich teilweise die zurückgebliebene Entwicklung der amerikanischen Reederei im Außenhandel erklärt, hat drei Ursachen:

1. Das Gesetz der Vereinigten Staaten verbietet die Nationalisierung im Auslande gebauter Schiffe.

2. Dampfschiffe werden in England billiger hergestellt als in den Vereinigten Staaten; nach Angaben des Herrn W. N. Baker zu Baltimore, eines der Leiter des Schiffahrtstrusts, stellten sich 1901 die Kosten für einen Dampfer von 16 Knoten Fahrgeschwindigkeit und 13 000 Tonnen Raumgehalt in England auf 1 419 120 Dollar, in den Vereinigten Staaten dagegen auf 1 846 800 Dollar.

3. Die Feuer auf amerikanischen Dampfern ist höher als auf deutschen oder englischen.

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