sehen hatte, wenn er an der Ecke niemand antraf. In der Köminsel wurde man handelseinig. Ein Schnaps besiegelte den „Arbeitsvertrag" . . .

Auch diese Formen der Anmusterung hat das 19. Jahrhundert gesprengt. Das Berufsleben und das Sozialrecht der Seeleute hat neue Formen gefunden. Die großen Reedereien haben ihre eigenen Arbeitsvermittlungsstellen errichtet, die ohne Entgelt Heuern vermitteln; die Arbeitsämter des Staates betreuen heute die Seeleute genau so wie die Industriearbeiter. Durch Tarifordnungen ist genau bestimmt, was jeder Matrose an Löhnung zu beanspruchen hat. Was in einem Heuervertrag enthalten sein muß, ist durch das Gesetz vorgeschrieben, und Arbeitszeit, Anmusterung, Abmusterung sind in der Seemannsordnung geregelt.

Die Seemannsämter — es gibt in jedem größeren Hafen eins — sind die Spruchbehörden für alle Streitigkeiten aus dem Arbeitsvertrag, über Vergehen gegen die Pflichten, die Mannschaft und Offizieren durch das Gesetz zugewiesen sind. Wie alle Arbeitnehmer sind die Seeleute in Deutschland gegen Krankheit versichert; im Alter und bei Invalidität betreut sie die Invalidenversicherung. Die Berufsgenossenschaft wacht über die Sicherheitseinrichtungen des Schiffes, die Seeämter entscheiden über Schuld und Nichtschuld bei Havarien und Kollisionen.

In Hamburg aber residiert die Behörde, der die Kontrolle der Schiffsinstrumente anvertraut ist, die Zeitsignale gibt, die Ebbe und Flut berechnet, die den Wetterbericht macht, bei der überhaupt die ganze nautische Wissenschaft konzentriert ist: die Deutsche Seewarte. Die Aufzählung der verschiedenen Abteilungen der Seewarte deutet ihren riesigen Aufgabenkreis an: es gibt in Hamburg Abteilungen für Nautik, Eisdienst, Instrumentenprüfung, Erd- und Schiffsmagnetismus, Zeitdienst, Gezeitendienst, Meteorologie, Astronomie, Wetterdienst, Sturmwarnung, Seeflug, Flugwetterdienst, Klimaforschung, Ozeanographie. In den ersten drei Jahren ihres Bestehens prüfte die Deutsche Seewarte 523 Barometer, 1170 Thermometer, 268 Sextanten und Oktanten, 104 Kompasse und 219 Magnetstäbe. 1927 wurden von der Seewarte und ihren Nebenstellen geprüft: 1348 Barometer, 91 Thermometer, 911 Sextanten und Oktanten, 2451 Kompasse und 13 047 Schiffslaternen. — Ihr Urteil über die Sichtweite einer Schiffslaterne, über ihre seitliche Streuung oder über die Farbe ihres Schutzglases ist ein Spruch über Sein oder Nichtsein, ihre „Zensuren" bestimmen Wert oder Unwert eines Chronometers.

Mindestens ebenso wichtig wie die technische Seite des Schiffahrtsbetriebes ist die berufliche. Der Staat kümmert sich heute sehr angelegentlich um die Ausbildung der Mannschaften und Offiziere. Die erste Steuermannsschule der modernen Zeit leitete kein Geringerer als der berühmte Geograph Amerigo Vespucci, nach dem Amerika benannt worden ist. Er war der Präsident einer nautischen Hochschule in Sevilla, in der jeder einen Kursus von mindestens einem Jahr zu absolvieren hatte, der Steuermann in der spanischen Flotte werden wollte. Am Ende des Ausbildungsjahres hatte der Kandidat seine Kenntnisse durch eine Prüfung zu beweisen. Es soll dabei damals manchmal recht stürmisch hergegangen sein.

Die Hochschule des Amerigo Vespucci ist der Ahnherr aller Navigationsschulen geworden. Wir haben in Deutschland jetzt zehn solcher Seefahrtsschulen, und zwar in Altona, Bremen, Elsfleth, Flensburg, Hamburg, Leer, Lübeck, Stettin, Wesermünde, Wustrow. Die Kurse dauern für das Examen des Steuermanns und des Kapitäns „auf kleiner Fahrt" 14 Wochen, für das Examen des Steuermanns „auf großer Fahrt" 60 Wochen und für das Examen des Kapitäns „auf großer Fahrt" nach längerer Tätigkeit als Steuermann 25 Wochen. Die kleine Fahrt umfaßt die Ostsee, die Nordsee bis zu 61 Grad nördlicher Breite, den Englischen Kanal, den Bristol-Kanal, den St.-Georgs-Kanal und die Irische See; die große Fahrt alles, was darüber hinausgeht. 50 Monate muß der angehende Steuermann auf See gefahren sein, davon mindestens 18 Monate auf Segelschiffen, bevor er sich zur Prüfung melden kann. Er muß ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen nachweisen und im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sein. Prüfungsfächer sind Nautik, Gesetzeskunde, Deutsch, Mathematik, Wetterkunde, Seemannschaft, Schiffskunde, Signalwesen und Gesundheitspflege.

Hamburgischer Admiral als Gallionsfigur

Dieses prachtvoll geschnitzte Kunstwerk war einst die Gallionsfigur an dem Convoy-Schiff „Admiralität von Hamburg", das von 1691 bis 1728 zahlreiche Kauffahrteischiffe zum Schutz gegen Seeräuber über das Meer begleitete. Alle Segelschiffe trugen früher solche Figuren, meist vorn unter dem Bugspriet, oft auch am Heck dort, wo die Kapitänskajüte dem Deck aufgesetzt war. Sie sollten das Schiff schützen und ihm Glück bringen.

*

Seit Jahrhunderten sind Millionen von Seeleuten, Ingenieuren, Arbeitern am Werke, um Einrichtungen zum Schutze von Schiff und Schiffahrt zu schaffen. Den beharrlichen Bemühungen ist es gelungen, die Sicherheit in ungeahnter Weise zu steigern. Dennoch: 90 Schiffe sind in dem Zeitraum von Oktober bis zum Dezember vorigen Jahres verlorengegangen. Viermal im Jahr wird eine Liste der Schiffe veröffentlicht, die auf See geblieben sind. Es wird registriert, welcher Art die Schiffe sind, wie sie verlorengingen, ob die Mannschaft gerettet wurde.

Seit den Zeiten, da das erste Kauffahrteischiff den Ozean überquerte, hat sich viel geändert. Die Schiffahrt ist eingegliedert in das System einer rechnenden Wirtschaft, ist geleitet und behütet von unzähligen Gesetzen des Staates und der Staaten. Die Romantik der Flibustier-Zeiten ist längst vorbei.

Am Wesen aber hat sich nichts geändert. Zur See fahren, das ist Freiheit, Ferne, Weite, das beflügelt Phantasie, Wagemut, das erfordert Disziplin, Einsatzbereitschaft, Mannestugenden.

Richard Winners.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id358216435-19340900/90 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG UNIVERSITÄT ERFURT