

### "Is' Chance da?": die Arbeitsvermittlung von Seeleuten in Bremerhaven und Umgebung

Kiendl, Andrea; Nagel, Paul

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kiendl, A., & Nagel, P. (1994). "Is' Chance da?": die Arbeitsvermittlung von Seeleuten in Bremerhaven und Umgebung. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 17, 215-238. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59717-6>

#### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

#### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

## »IS' CHANCE DA?«

### Die Arbeitsvermittlung von Seeleuten in Bremerhaven und Umgebung

VON ANDREA KIENDL UND PAUL NAGEL

»Is' Chance da?« Mit dieser Frage wandte sich der arbeitslose Seemann an seinen Heuerbaas, der ihm gegen Bezahlung ein Schiff vermitteln sollte. Bis in unser Jahrhundert hinein gab es diese Art gewerblicher Stellenvermittlung. Sie war ein profitorientiertes Unternehmen, das dazu diente, den Lebensunterhalt des Stellenvermittlers zu bestreiten. Wie andere Gewerbe auch, unterlagen die Stellenvermittler Konzessionspflichten und staatlichen Verordnungen, die den Handel mit der Ware »Arbeitskraft« im Sinne der Obrigkeit regelten.

Im 19. Jahrhundert existierten – außer den gewerblichen Stellenvermittlungsbüros – mehrere Formen der Stellenvermittlung, die u.a. vom Berufszweig abhängig waren. Stellen in der Industrie wurden z.B. durch Werber vermittelt, die von größeren Werken zur Rekrutierung von Arbeitskräften ausgeschiedt wurden. Die Arbeiter selbst hielten auch Umschau an den Fabrikatoren. Hafenarbeiter fanden sich an bestimmten »Ecken« im Hafen ein, wo sie von Vorarbeitern gegebenenfalls für eine oder mehrere Schichten eingeteilt wurden.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert eröffneten Arbeitgeberverbände Arbeitsnachweise für spezielle Berufszeige wie Werftarbeiter oder Transportarbeiter. Dienstboten wurden auf den mehrmals jährlich stattfindenden Gesindemärkten vermittelt. Wohltätige Einrichtungen, die soziale Not lindern und die Ausbeutung durch gewerbliche Stellenvermittlung beseitigen wollten, schufen eigene Arbeitsnachweise wie die »Herbergen zur Heimath«. In Bremen wurde 1892 ein »Frauen-Erwerbs- und Ausbildungsverein« mit Stellenvermittlung eröffnet, der den von der Ausbeutung durch die gewerbliche Stellenvermittlung besonders betroffenen Frauen helfen wollte. Auch Handwerksinnungen und Vereine von Arbeitnehmern bestimmter Berufsgruppen (Musiker, Technische Schiffsoffiziere, Lehrerinnen) vermittelten Stellen. Das Zeitungsinserat spielte ebenfalls eine wesentliche Rolle bei der Stellenvermittlung.<sup>1</sup> Öffentliche Arbeitsnachweise gab es erst seit dem Ersten Weltkrieg.

Im folgenden wollen wir einen Teilbereich der Stellenvermittlung untersuchen, nämlich die Arbeitsvermittlung in der Schifffahrt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, das sogenannte Heuerwesen. Die Untersuchung ist regional auf die Unterweserorte Bremerhaven und Geestemünde begrenzt. Ein Vergleich mit anderen Hafenstädten an der Nordseeküste zeigt aber, daß die Entwicklung an der Unterweser vom Heuerbaas über die Heuerstellen bis zur Fachvermittlung des Arbeitsamts im wesentlichen gleich verlief. Die Parallelen in der Entwicklung ergaben sich bereits aus den Rahmenbedingungen, die der Gesetzgeber vorgab. Doch dazu später.

Die Geschichte des Heuerwesens ist auch Teil der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Unterweserorte. Überseeschifffahrt und Fischerei stellten (mit dem Schiffbau) die wichtigsten Wirtschaftszweige dar, und von ihnen profitierten sowohl die Stellenvermittler als auch das ausgeprägte Gaststättenwesen (Bremerhaven bezeichnete sich um die Jahrhun-

dertwende als Stadt der 600 Kneipen!) und das Ausrüstergewerbe, die oft personell eng miteinander verbunden waren. Heuerbüros waren z.T. langlebige Stellenvermittlungsunternehmen, die beachtliche Vermögen erwarben. Die Reedereien zählten zu den wichtigsten Arbeitgebern, ihre Heuerstellen bestimmten, welcher Seemann zu welchen Bedingungen anmustern durfte. Die Regelung der Arbeitsvermittlung stellte daher einen bedeutenden Gegenstand der Forderungen der Seemannsverbände nach sozialer Gerechtigkeit dar.

Soweit uns bekannt ist, liegt zum Thema »Arbeitsvermittlung in der Schifffahrt« bisher keine sozialhistorische oder volkskundliche Literatur vor. Wir griffen daher auf sehr unterschiedliche Quellen zurück, um uns ein Bild von den Umständen der Anheuerung machen zu können. Für das 19. Jahrhundert wurden Aktenbestände der Staatsarchive in Stade und Bremen sowie des Stadtarchivs Bremerhaven über Anheuerung und Anmusterung, Anbaugesuche und Gastwirts- u.a. Gewerbekonzessionen herangezogen. Die Bremerhavener und Geestemünder Adreßbücher halfen dabei, die Anzahl der Heuerbaase und die Namen ihrer jeweiligen Kneipen festzustellen. Einige Interviews mit ehemaligen Angestellten von Heuerbüros bzw. Bekannten und Angehörigen von ihnen und ehemaligen Seeleuten informierten uns über die Lebensumstände der Heuerbaase und die Gepflogenheiten bei der Vermittlung. An Literatur benutzten wir vorwiegend arbeitsrechtliche Abhandlungen und Berichte und Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen der Seeleute um die Jahrhundertwende, außerdem Gesetzestexte und Verordnungen.

### *Der Heuerbaas um 1850 – Kneipier und Beamter*

Im 19. Jahrhundert wurden die Arbeitsplätze auf den Schiffen durch sogenannte Heuerbaase (von anheuern = anmieten und Baas = Vorarbeiter, Boss) vermittelt. Den Heuerbaasen standen die »Schlafbaase« zur Seite, die den Seeleuten, die an Land keine Wohnung besaßen, Zimmer vermieteten. 1856 wurden die damaligen sieben Bremerhavener Heuerbaase als solche erstmals aktenkundig, als sie gegen eine staatliche Regelung des Heuerwesens – erfolglos – protestierten. Der Bremer Senat hatte sich des Heuerwesens angenommen. Er setzte in Bremen, Vegesack und Bremerhaven je zwei Heuerbaase ein, da der Schiffsverkehr stark zugenommen hätte und *die Annahme von Seeleuten durch dazu unter der Benennung »Heuerbaase« berufene Mittelspersonen erleichtert werden sollte.*<sup>2</sup>

Die Zunahme des Schiffsverkehrs ist auf den steigenden transatlantischen Handel Bremens seit dem Ende der 1840er Jahre zurückzuführen. Von 1847 bis 1857 hatte sich der Wert der Einfuhr von Amerika nach Bremen fast verfünffacht und der Wert der Ausfuhr nach Amerika fast verdreifacht.<sup>3</sup> Auch die Schiffsgröße hatte erheblich zugenommen: Die Ladefähigkeit der bremischen Handelsflotte war von 1847 bis 1856 um knapp 66% gestiegen, und die Schiffe brauchten daher mehr Besatzung.<sup>4</sup> Möglicherweise hatte der Senat bei der Regelung des Heuerwesens auch bereits vorausschauend die beabsichtigte Gründung der Dampfschiffsreederei Norddeutscher Lloyd (NDL) im Blick, die seit 1853 vorbereitet worden war und die 1857 den Linienverkehr mit den USA aufnahm.

Alle sieben Bremerhavener Heuerbaase, die sich 1856 gegen die Reglementierung des Heuerwesens wehrten, waren gleichzeitig Gastwirte. In ihren Kneipen stellten sie den Kontakt her zwischen dem mannschaftssuchenden Reeder bzw. seinem Vertreter, dem Kapitän und dem stellungssuchenden Seemann. Die Lebensläufe der Bremerhavener Heuerbaase, die um die Jahrhundertmitte tätig waren, weisen einige Gemeinsamkeiten auf: Fast alle waren sie Seeleute gewesen, die ihren Beruf aufgeben mußten. Daraufhin eröffneten sie Gastwirtschaften, einen Ausschank geistiger Getränke oder eine Herberge. Nur einer von ihnen war in Bremerhaven aufgewachsen, alle anderen waren zugezogen.

Johann Heinrich (Hinrich) Müller, 1805 geboren, war aus Wedel in Holstein gebürtig. Er lebte »einige Zeit« in Vegesack und war Bootsmann bei einem Bremer Schiffskapitän. Er war mit Metta, geborene Wedemeyer aus Vegesack, verheiratet. Ihre Tochter wurde etwa 1831 geboren. 1835 bat Johann Müller um die Erlaubnis, sich in Bremerhaven niederzulassen, da sein Schiff, wenn es in die Weser komme, in Bremerhaven liege. 1852 beantragte Müller eine Genehmigung, eine *Schlafbaaswirtschaft für Matrosen* betreiben zu dürfen. Sein Lokal mit dem beziehungsreichen Namen »Sailors Home« befand sich »Am Markt 6« (heute: Theodor-Heuss-Platz) und wurde 1861 von Johann Diedrich Blank und 1865 von seinem Heuerbaaskollegen Claus Mönnich übernommen.<sup>5</sup>

Claus Mönnich, geboren 1818, stammte aus Holle im Amt Oldenburg. 1845 kam er nach Bremerhaven. Zu diesem Zeitpunkt war er mit Doris Röttler verlobt, die aus dem Hannoverischen stammte. 1852 erhielt er die Erlaubnis, in der Geeststraße eine Herberge für Schiffszimmerleute betreiben zu dürfen. Bis dahin war er zur See gefahren.<sup>6</sup>

Claus Stege, geboren 1814, kam 1845 aus Elsfleth nach Bremerhaven. Er war Schiffskapitän für einen Bremer Reeder. Wegen Krankheit war er untauglich und bat 1852 um eine Konzession für eine Gast- und Schankwirtschaft, die am Markt lag.<sup>7</sup>

Jürgen Friedrich Menke (auch: Mencke), geboren 1811, gebürtig aus Abbehausen, lebte elf Jahre als Lohndiener und Detaillist (Einzelhändler) in New York. Durch Fleiß und Sparsamkeit erwarb er sich ein kleines Vermögen. Mit seiner Frau und zwei Kindern kam er nach Bremerhaven und eröffnete 1855 eine Gast- und Schankwirtschaft in der Fährstraße 7, die sich »Zum amerikanischen Hause« nannte.<sup>8</sup>

Cornelius Masson, geboren 1800 in Fladingen, Südholland, lebte drei Jahre in Vegesack, bevor er sich 1834 in Bremerhaven niederließ. In seiner Jugend war er zur See gefahren, mußte aber wegen Gicht und Rheuma die Seefahrt aufgeben. Um seine Frau, Ahlke Margarethe, geborene Nelsen aus Brake, und seine fünf Kinder zu ernähren, fing er einen Lebensmittelhandel an. 1851 beantragte er eine Genehmigung für eine Schenke, die abgelehnt wurde.<sup>9</sup> Laut Bremerhavener Adreßbuch fungierte er seit 1856 als Kolonialwarenhändler und Schlafbaas in der Kurzen Straße 26.<sup>10</sup>

Johann Gerhard Müller war 15 Jahre zur See gefahren, davon acht als Steuermann, bevor er 1849 eine Gastwirtschaft in der Leher Straße 59 (heute: Bürgermeister-Smidt-Straße) eröffnete. Seit Mitte der 1850er Jahre führte er das Hotel »Stadt Hull« am Hafen (heute: Columbusstraße), wo Kapitäne und Steuerleute verkehrten.<sup>11</sup>

Hinrich Klemmer, geboren 1804 in Blumenthal, wohnte zunächst fünf Jahre in Vegesack und zog um 1835 mit seiner Frau und seinen drei Kindern nach Bremerhaven. Er war *dem Trunke ergeben*.<sup>12</sup> 1854 erhielt er die Erlaubnis, weiterhin eine Matrosenherberge zu betreiben, die seit 1848 in der Mittelstraße 17 bestand.<sup>13</sup>

1856 entschloß sich der Bremer Senat, das Heuerwesen zu regeln, und erließ eine »Verordnung, die Anstellung von Heuerbaasen betreffend«.<sup>14</sup> Durch die Verordnung wurde allen bisherigen Heuerbaasen die seemännische Stellenvermittlung verboten. Eine »Instruction« regelte den Geschäftsverkehr der Heuerbaase.<sup>15</sup> Sie hatten eine Kautions von 500 Talern zu hinterlegen und unterstanden dem Wasserschout (der Bremer Schifffahrtsbehörde), dem sie jährlich einen Rechenschaftsbericht abzulegen hatten mit Hilfe dreier Bücher:

eines, das die Liste der angemeldeten Seeleute enthielt, eines, das die Liste der eingegangenen Heueraufträge enthielt, und eines, das die abgeschlossenen Heuerverträge verzeichnete.<sup>16</sup>

In das erste Buch hatte der Heuerbaas neben den persönlichen Daten die bisherige Funktion des Seemanns auf seinen Schiffen einzutragen, den Namen des letzten Schiffes und seines Kapitäns sowie das vom Kapitän ausgestellte Zeugnis (§ 10 der Verordnung). Auf diese Weise war eine Kontrolle der Seeleute möglich, denn wenn sie aus der Liste der Bremischen Seefahrer gestrichen worden waren (wegen Meuterei oder Desertion) durften sie nicht vermittelt werden (§ 6 der Instruction). Jeder Manipulation dieser wichtigen Unterlagen, etwa des *Einklebens, Einheftens und Ausreißen von Blättern* hatten sich die Heuerbaase *zu enthalten* (§ 17 der Verordnung). Bei jeder Vermittlung war ein sogenannter Schlußzettel *mit Dinte* auszufüllen, ein Exemplar war für den Seemann, eins für den Reeder bestimmt – ein Vorläufer des Heuerscheins, der seit 1902 zur Bestätigung der Anheuerung und ihrer Bedingungen ausgegeben werden mußte (§ 13 der Verordnung). Der Schlußzettel enthielt den genauen Inhalt der Übereinkunft zwischen Seemann und Reeder/Kapitän, also Reiseziel, Antrittstermin, die Funktion des Seemanns (die sog. Eigenschaft) und die Höhe der Heuer (Gage) (§ 12 der Verordnung).

Die Gebühren für ihre Tätigkeit wurden den Heuerbaasen vorgeschrieben. Höhere Gebühren zu nehmen, war untersagt. Die Gebühren waren nach Einkommen und Stellung gestaffelt und betragen etwa 8 bis 15% der Heuer. Zunächst mußten beide Vertragsparteien die Gebühren je zur Hälfte bezahlen, ab 1858 mußten die Gebühren vom Reeder oder Kapitän allein bezahlt werden.<sup>17</sup>

Die Heuerbaase hatten laut »Instruction« auch Einfluß auf die Heuer. Sie sollten dafür sorgen, daß die Seeleute einen gerechten Lohn erhielten, der mit den Heuern der Nachbarstaaten in Einklang stehen sollte. Zu diesem Zweck sollten sie sich in Hamburg und in den Oldenburgischen Weserhäfen nach der dortigen Höhe der Heuern erkundigen. Andererseits hatten sie aber auch *übertriebenen Ansprüchen* an die Heuerhöhe und einer *auf die Erpressung höheren Lohns gerichteten Conspiration der Seeleute entgegenzuarbeiten* (§ 3 der »Instruction«). Neben ihrer Tätigkeit als Heuerbaas durften sie Gastwirtschaften betreiben, alle anderen Gewerbe bedurften schriftlicher Genehmigung durch die Behörden des Wasserschouts (§ 20 der Verordnung). Bei Übertretung der 26 Paragraphen umfassenden Verordnung wurde den Heuerbaasen ein Disziplinarverfahren angedroht.

Die ersten in Bremerhaven eingesetzten Heuerbaase waren Friedrich August Peters (Lange Straße 12, heute: Prager Straße) und Heinrich Friedrich Köster (Kurze Straße 12). Wie ihre sieben Vorgänger waren Peters und Köster Gastwirte.

Friedrich August Peters, geboren 1806 in Stollhamm, verheiratet mit Susanna Anna Johanna, geborene Koopmann, kam als Arbeitsmann 1834 nach Bremerhaven. Vom Militärdienst war er freigestellt worden, da er eine Gelenkgeschwulst am linken Fuß hatte. In der Kurzen Straße besaß er seit 1834 eine Gastwirtschaft, die 1852 von Köster übernommen wurde.<sup>18</sup>

Heinrich Friedrich Köster, geboren 1832, war als Kind mit seinen Eltern nach Bremerhaven gekommen. Seit seinem zwölften Lebensjahr war er zur See gefahren. 1853 eröffnete er eine Gastwirtschaft in seinem eigenen Haus in der Langen Straße. Ob er auch die von Peters übernommene Gastwirtschaft weiterhin betrieb, ist uns nicht bekannt.<sup>19</sup>

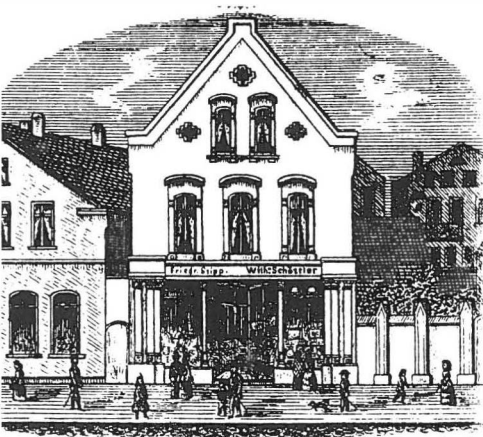
Die Verbindung der Tätigkeit eines Heuerbaases mit der eines Gastwirtes hatte sowohl praktische als auch wirtschaftliche Gründe. Mangels anderer Gelegenheiten stellte die

Kneipe den Treffpunkt von arbeitssuchendem Seemann und arbeitvergebendem Kapitän dar. Der Heuerbaas wiederum benötigte die Einkünfte aus der Gastwirtschaft für seinen Lebensunterhalt, da er von der Stellenvermittlung allein nicht leben konnte. Als Mitte der 1850er Jahre in Bremen die staatliche Regelung des Heuerwesens vorbereitet wurde, schrieb der Bremerhavener Amtmann Gröning an einen Bremer Senator, daß ohne Gastwirtschaft ein Heuerbaas *auf keinen Fall* bestehen könne, und riet, keinen Heuerbaas einzustellen, der eine Gastwirtschaft erst eröffnen müsse.<sup>20</sup>

In den Akten des Bremerhavener Stadtarchivs, die Baugesuche und -genehmigungen enthalten, befinden sich einige Beschreibungen derartiger Seemannslokale. Das »Sailors Home« von J.H. Müller bzw. Mönlich sah folgendermaßen aus<sup>21</sup>: Die untere Etage enthielt ein Schenkzimmer und ein Wohnzimmer, jeweils mit Ofen, außerdem eine Küche mit Sparherd, Wasserlauf, Pumpe und Wasserleitung, ferner Flur und Treppenräume. In der ersten Etage befand sich eine Schlafkammer, ein Zimmer mit Kammer, in der ein Kochofen stand, ein Zimmer mit Ofen und vier Kammern ohne Ofen. Das obere Stockwerk hatte vier Zimmer mit Ofen, acht Kammern und zwei durch Bretterwände gebildete Vorratsräume. Auf dem Dachboden befand sich eine Rauchkammer. Im Anbau lagen ein Tanzsaal mit Galerien und einer Schenke, fünf kleine Zimmer ohne Ofen, ein Zimmer war mit Ofen ausgestattet. Im Keller gab es ein weiteres Schenklokal sowie einen Vorratsraum. Das »Sailors Home« war also geräumig genug, um zahlreichen Seeleuten außer Stellenvermittlung Kost, Logis und Unterhaltung zu bieten. Dagegen waren die Räumlichkeiten des »Amerikanischen Hauses« von Menke viel bescheidener. 1839 hatte das 1856 von Menke erworbene Wohnhaus, in dem er seine Schenke eröffnete, einen Balkenkeller mit einer Kammer darüber, zwei Stuben mit und eine ohne Ofen, zwei Kammern und zwei Küchen mit Feuerherden. Auf dem Dachboden befanden sich ein Zimmer mit Ofen und zwei Kammern.<sup>22</sup>

Die Verbindung von Gastwirtschaft und Heuervermittlung, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine sinnvolle Ergänzung darstellte und zur Sicherung des Lebensunterhaltes notwendig war, führte gegen Ende des Jahrhunderts zu erheblichen Mißbräuchen bei der Heuervermittlung.

1869 änderten sich die Verhältnisse im Heuerwesen: Der Norddeutsche Bund führte die Gewerbefreiheit ein. Die Stellenvermittlung wurde ein freies Gewerbe, das jedermann ausüben durfte. Darüber hinaus durften die Heuerbaase nun gleichzeitig weitere Gewerbe betreiben. Hauptsächlich kam das Ausrüstergeschäft in Frage, aber auch die Pfandleihe und andere Gewerbe. Ferner hatten die Heuerbaase das Recht, sich mit einem Kompagnon zusammenzutun. Die Verzahnung mehrerer Gewerbe war in den 1880er Jahren eine der



*Wie dieses Geschäftshaus in der Bürgermeister-Smidt-Straße um 1860 haben auch die vielen Häuser der Schlafbaase ausgesehen. (Stadtarchiv Bremerhaven)*

Ursachen der vielbeklagten Mißstände im Heuerwesen. In Bremerhaven waren bis Ende des Jahrhunderts weiterhin stets zwei Heuerbaase als Beamte des Wasserschouts tätig. Nach Köster und Peters waren es zunächst Christian Diedrich Möhlenbrock (1866 bis 1893?), der Köster ablöste und bis dahin bei Peters gearbeitet hatte; der Wirt Andreas Martinus Dahl war Peters Nachfolger (1867–1884).<sup>23</sup> Wer Nachfolger von Dahl wurde, ist uns nicht bekannt, eventuell das Heuerbüro Freytag und Büge, das seit 1884 im Adreßbuch unter »Heuerbaase« geführt wird.<sup>24</sup> Christian Möhlenbrocks Neffe, Bernhard Möhlenbrock, erhielt 1897 vom bremischen Amtmann die Erlaubnis, in der Firma seines Onkels als Heuerbaas tätig zu sein.<sup>25</sup> Das System beamteter Heuerbaase endete 1902 mit der Einführung der neuen Seemannsordnung. Bis zu diesem Zeitpunkt behielten auch die »Instruction« und die »Verordnung« von 1856 ihre Gültigkeit.

### *Vorsicht Landhai! Das Heuerunwesen*

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt immer mehr verdrängt. Die Dampfer wurden größer und zahlreicher, und die Zahl ihrer Besatzungsmitglieder stieg infolgedessen steil an. Hatte der 1866 für den NDL gebaute Dampfer DEUTSCHLAND noch eine Größe von 2800 BRT und eine Besatzung von 75 Mann, so war die ELBE, ebenfalls ein NDL-Dampfer, bei ihrer Indienstellung 1881 bereits mit 4510 BRT vermessen und zählte 168 Mann Besatzung.<sup>26</sup>

Wegen ihrer vielfältigen Aufgaben nach der Rückkehr von einer Reise musterten die Kapitäne in der Regel nicht mehr selbst an. Dadurch gewann das Vermittlerwesen eine große Bedeutung. Nach Angaben des Seeamtes Geestemünde lagen um 1880 Auswahl und Anmusterung der Mannschaften in den meisten Fällen schon fast ausschließlich in den Händen der Heuerbaase. Kapitän oder Reeder beauftragten sie, eine bestimmte Anzahl von Seeleuten für das betreffende Schiff anzuwerben. Soweit der Heuerbaas die erforderliche Mannschaft nicht selbst zur Verfügung hatte, versuchte er es bei anderen Baasen. Danach brachte er die Angeworbenen zum Seemannsamt, ohne daß der Kapitän sie bis dahin in der Regel auch nur gesehen hätte. Auf dem Seemannsamt wurde die Besatzung in die Musterrolle eingetragen. Sie existierte in doppelter Ausführung: auf dem Seemannsamt, damit man bei Verlust des Schiffes wußte, wer an Bord gewesen war, und auf dem Schiff als Versicherung für den Reeder, daß die Mannschaft den Dienst antrat bzw. auf dem Schiff blieb. Ausländische Einwanderungsbehörden kontrollierten damit, wer sich rechtmäßig an Bord befand und wer nicht. So waren die Seeleute der Willkür und der Ausbeutung durch die Heuerbaase schutzlos preisgegeben. Diese allein bestimmten, welcher Seemann Arbeit bekam. Zwar ließ die Seemannsordnung in einer Dienstanweisung für die Musterungsbehörden ausdrücklich eine Vertretung des Kapitäns zu, gemeint war damit aber eher ein Schiffsoffizier und nicht der Heuerbaas.<sup>27</sup>

Im allgemeinen schickten die Kapitäne aber den Baas zum Seemannsamt, der im Lauf der Zeit als Vertreter anerkannt wurde, bis schließlich das Vertretungsverhältnis zu einer Dauereinrichtung wurde. Dadurch gelang es den Heuerbaasen, sich einerseits bei den Seeleuten eine fast unbeschränkte Machtstellung zu verschaffen und sich andererseits bei den Kapitänen und Reedern unentbehrlich zu machen. Sie nahmen ihnen alle Last und Verantwortung in Personalfragen ab, indem sie z.B. das rechtzeitige Erscheinen der neuangemusterten Mannschaft bei der Abreise des Schiffes garantierten. Ebenso empfingen sie die einlaufenden Schiffe, um sofort die Seefahrts- und Abrechnungsbücher entgegenzunehmen und um die Mannschaften abzumustern. Vielfach wurde sogar die Auszahlung der Heuer den Baasen überlassen.

Beim Abschluß der Heuerverträge war es zur Regel geworden, daß darin eine Anzahl von Sonderbestimmungen aufgenommen wurde, um die durch gesetzliche Vorschriften begründeten Ansprüche der Seeleute gegenüber dem Reeder aufzuheben. Die Besatzung mußte z.B. auf freie Rückbeförderung zum Abgangshafen verzichten, obwohl ihr dies nach den Paragraphen 54, 65 und 66 der Seemannsordnung von 1872 zugestanden hätte.<sup>28</sup> Ferner sollten die Seeleute auf die durch Artikel 751 des Handelsgesetzbuches begründeten Anteilsrechte der Besatzung bei Bergungen von Schiffen und auf Löhne für Hilfeleistungen verzichten. Besonders nachteilig war die Vereinbarung, daß die Mannschaft einseitig auf eine gewisse Zeit verpflichtet wurde, während es dem Kapitän vorbehalten blieb, die Seeleute ganz oder teilweise nach Beendigung jeder Reise zu entlassen.<sup>29</sup> Diese Bestimmung führte besonders bei den schon nach kurzen Fangreisen zurückkehrenden Geestemünder Fischdampfern zu Mißbräuchen, auf die wir später zurückkommen werden.

Auch mit der Höhe der Gebühren, der sogenannten Taxe, gab es in Geestemünde Probleme. Der »Verein der Rheder des Unterwesergebietes« traf schließlich mit den Heuerbaasen eine Vereinbarung. Der abgeschlossene Gebührensatz war aber sehr hoch und stand in keinem Verhältnis zum Verdienst der auf die Vermittler angewiesenen Seeleute.<sup>30</sup> Verheiratete mit einem Jahresverdienst von 1000 bis 2000 Mark mußten oft mehrmals im Jahr Gebühren von zehn bis zwanzig Mark entrichten, die sie eigentlich ganz oder zumindest teilweise hätten sparen können.

Zusätzlich benutzten die Heuerbaase jede Gelegenheit, sich über die vereinbarten Gebühren hinwegzusetzen. In Zeiten mit vielen arbeitslosen Seeleuten ließen sie sich ihre Vermittlungsdienste höher bezahlen und vergaben offene Stellen nach Meistgebot. Durch häufigen Mannschaftswechsel auf den Schiffen versuchten sie, zusätzlich noch mehr zu verdienen. Gab es dagegen zeitweilig einen Mangel an befahrenen Leuten, verstand es sich von selbst, daß die Mannschaft an Bord blieb. Die Opfer des Heuerbaases waren dann diejenigen, die aus persönlichen Gründen vorzeitig ihren Dienst verlassen mußten, sei es wegen eines Todesfalles in der Familie, Krankheit der Angehörigen oder anderer Dinge. Unweigerlich mußten sie dem Baas *Gebühren für einen Ersatzmann und die sonstigen Kosten*<sup>31</sup> erstatten. Jener neuangemusterte Ersatzmann hatte allerdings ebenfalls seine Vermittlungsgebühren zu bezahlen. Am weitesten reichte der Einfluß der Heuerbaase wohl bei den wöchentlich wiederkehrenden Fischdampfermannschaften, die sie oft völlig in der Hand hatten. Sie ließen die Seeleute nach Belieben Dienst tun oder schickten sie den mit ihnen zusammenarbeitenden Schlafbaasen. Mit wenigen Ausnahmen kümmerten sich die Fischdampferkapitäne überhaupt nicht um die An- oder Abmusterungen ihrer Mannschaften. Das Seemannsamt Geestemünde schreibt dazu 1894 folgendes: *Die Anmusterung der aus 9–10 Köpfen bestehenden Mannschaft erfolgt auf die Dauer von 6 Monaten auch hier unter Wahrung der Befugnis zu jederzeitiger Entlassung für den Kapitän. Von diesem Vorbehalt wird Gebrauch gemacht, sobald die Heuerbaase mehr Leute zur Verfügung haben bzw. von Stellensuchenden unter Zusicherung mehr oder weniger reichlicher Vergütung um Unterbringung auf einem Fischdampfer angegangen werden. Die Abgemusterten werden in Kost und Logis genommen und nicht selten erst nach Wochen wieder von Neuem verheuert. Es ist der Fall vorgekommen, daß für einen Fischdampfer während der 6 monatlichen Gültigkeitsdauer der Musterrolle 33 Mann nachgemustert worden sind.*<sup>32</sup>

Obwohl das uncelle und ausbeuterische Verhalten vieler Heuerbaase nicht die Billigung der Mehrzahl der Reeder fand, waren sie gegenüber diesem Verhalten sehr nachsichtig. Da von der Gunst der Reeder der Heuervertrag und damit der Gewinn der Heuerbaase abhing, vertraten die Baase sehr nachdrücklich und einseitig die Arbeitgeberinteressen. Sie erwiesen sich als williges Werkzeug in der Hand ihrer Auftraggeber und konnten, selbst wenn sie es gewollt hätten, nicht die Interessen der Seeleute vertreten.



Die Zustände im Heuerwesen wurden von vielen Seiten kritisiert. Die Zeitschrift »Der Seemann – Organ für die Interessen der seemännischen Arbeiter« befaßte sich in mehreren Ausgaben des Jahres 1898 mit dem Problem.<sup>33</sup> Vehement wurde auf die Einrichtung von paritätischen Heuerstellen gedrängt. Diese sollten zu gleichen Anteilen mit Vertretern der Seeleute und Vertretern der Reeder besetzt werden. Jeder sollte seinen Wünschen und seiner Charge (Dienststellung) gemäß vermittelt werden. Es sollte aber noch über 20 Jahre dauern, bis dieser Wunschraum endlich verwirklicht werden konnte.

Im Gegensatz zu den Interessenvertretungen der Seeleute waren die konservativen Kritiker des Heuerwesens zu solch weitgehenden Zugeständnissen wie der paritätischen Besetzung nicht bereit. Sie argumentierten damit, daß Leute, die nicht zu den Kosten eines Heuerbüros beitragen, auch nicht über die Leitung dieses Büros zu bestimmen hätten. Die Gewerkschaften konterten mit der Gegenfrage, wofür sonst die Seeleute dann bei der Anheuerung Gebühren entrichten müßten?<sup>34</sup>

Die mit dem Heuer- und Schlafbaaswesen verbundenen Zustände bezeichnete Dr. Böhmert, der die »Lage der Seeleute im Wesergebiet« untersuchte, als *Krebschaden des seemännischen Berufes*.<sup>35</sup> Wenn der Seemann ein Schiff haben wolle, müsse er stets in den Hafenstädten anwesend sein, um sich über die abgehenden Schiffe zu informieren. Er sei dann gezwungen, entweder in der Gastwirtschaft des Heuerbaases oder bei einem Schlafbaas zu wohnen, die ihn so lange auf eine neue Anstellung warten ließen, bis er seine Ersparnisse ausgegeben und womöglich seinen Vorschuß auf die nächste Heuer an den Schlafbaas abgetreten habe. Die letzte Aufgabe des Heuerbaases bestehe dann darin, den Seemann auf dem Schiff abzuliefern, damit er sich seinen Vorschuß abverdienne. Viele Seeleute kämen aus der Schuldknechtschaft der Schlafbaase nicht mehr heraus. Als Ausbeuter kämen außerdem noch der Ausrüster (Kleiderbaas) und »Runner« (Bote) in Betracht, der die Seeleute am Schiff in Empfang nahm und zum Schlafbaas führte.<sup>36</sup>

Dr. Böhmert betrachtete es als wichtigste Reform, daß versucht werden sollte, *die Seeleute wieder dem Familienleben zurückzuerobern*. Das Ziel der Reform müßte die Beseitigung des Logiswesens und damit die Beseitigung der Schlafbaase sein. Ansätze dazu sah er schon als vorhanden an. Heizer und Kohlenzieher aus dem Land Wursten hätten kleinbäuerliche Stellen begründet. Sobald die Schnelldampfer des NDL zum Beginn jedes Jahres wieder in Dienst gestellt würden, erschienen diese Leute zu Hunderten und bildeten auf den Schiffen den Kern des Maschinenpersonals. In der Zeit der Feldbestellung und der Ernte musterten sie ab, und in der arbeitslosen Zeit blieben sie zu Hause. Für Böhmert war es besonders erfreulich, *daß diese Leute sich in gesunder Tätigkeit und reiner Luft von ihrem gesundheitschädlichen Berufe erholen können*.<sup>37</sup>

Durch die von allen Seiten lautwerdenden Klagen sahen sich die Behörden gezwungen, endlich Änderungen herbeizuführen. Dem Seemannsamt in Geestemünde waren die schwerwiegenden sozialen und wirtschaftlichen Mißstände bereits aufgefallen. 1894 schickte das Amt eine Mitteilung über den Geschäftsbetrieb der Heuerbaase an den Regierungspräsidenten in Stade.<sup>38</sup> Hierin prangerte das Seemannsamt u.a. an, daß der Heuerbaas die Anmusterungen vor dem Seemannsamt besorge, während es bis 1865 selbstverständlich war, daß der Kapitän die Mannschaften anheuerte und in seiner Gegenwart vor dem Seemannsamt anmustern ließ. Anmusterungen und Entlassungen wurden allein den Heuerbaasen überlassen:

*Dies gilt z. B. für die hier regelmäßig verkehrenden Petroleumtandampfer, welche die Besatzung auf sechs Monate anmustern und in dieser Zeit bei einer Reisedauer von ca. 6 Wochen vier Reisen zu machen pflegen. Schon nach der ersten Wiederkehr der Schiffe werden fast jedesmal die Matrosen, Heizer und Kohlenzieher entlassen, um anderen Platz zu machen oder auch auf derselben, auf 6 Monate lautenden Musterrolle wieder angemustert*

zu werden. Dies geschieht lediglich, um den Heuerbaasen die Gebühren zu Theil werden zu lassen, die somit unter Umständen für den einzelnen Mann während eines halben Jahres 4 Mal zu entrichten sind und dem Vermittler eine Beute von  $4 \times 6 = 24$  Mark zuführen.<sup>39</sup>

Häufig blieben auch die Musterrolle und das wichtigste Papier der Seeleute, das Seefahrtsbuch (der Nachweis über Sozialversicherungen sowie über die Reisen und Tätigkeiten an Bord), anstatt an Bord mitgeführt zu werden, wie es das Gesetz vorsah, einfach in den Händen der Heuerbaase, die die Seeleute damit fest in der Hand hatten. Um diesem Unwesen zu begegnen, schlug der Vorsitzende des Seemannsamtes eine ständige scharfe Kontrolle der Heuerbaase vor. Gleichzeitig glaubte er aber, daß dies wegen der Nachbarschaft zu Bremerhaven nicht möglich sei, denn dort herrsche das *Prinzip des Geben- und Geschehenlassens* so unbeschränkt, daß die von Reichswegen etwa ergriffenen gesetzgeberischen Maßnahmen auf eine nachdrückliche Durchführung kaum zu rechnen haben würden.<sup>40</sup> Weiter vermerkte er, daß auf Bremerhavener Gebiet die Zulassung von Gast- und Schankwirtschaften anscheinend nur aus finanziellen Gesichtspunkten heraus geschehe. Ein Nachweis über ein vorhandenes Bedürfnis sei im bremischen Staatsgebiet nicht erforderlich. Auf ca. 1700 Einwohner kämen bereits 500 Wirtschaften, von denen viele die *Ausbeutung der Seeleute als Alleinzweck behandeln*.<sup>41</sup>

Um die Unzuträglichkeiten im Heuerwesen zu beseitigen, richtete das Reich die »Technische Kommission für Seeschifffahrt« ein, die die Mißstände untersuchen und Verbesserungsvorschläge machen sollte. 1896 legte die Kommission die Ergebnisse ihrer Ermittlungen vor. Im großen und ganzen wurden die von allen Parteien geschilderten Zustände bestätigt und ihre Beseitigung durch staatliches Eingreifen verlangt. Allerdings fand die Verstaatlichung der Stellenvermittlung keine Mehrheit.<sup>42</sup> Auch die Einrichtung von Heuerämtern (Heuerstellen), gesetzlich organisierter Reedereivereinigungen, wurde abgelehnt. Einig war man sich darin, daß die Erhebung einer Vermittlergebühr nicht unbedingt erforderlich, sondern nur zulässig sein sollte. Es wurde empfohlen, bei den Seemannsämtern ein Register über offene Stellen zu führen und dort auch Auskunft zu erteilen über Angebot und Nachfrage. Zu diesem Zweck sollten Listen in den Seemannsämtern ausgehängt werden. Ebenso sollten die Seemannsämter beim Abschluß des Heuervertrages mitwirken, damit der Seemann ohne Vermittlung eines Heuerbaases an Bord kommen konnte. Die Kommission äußerte die Vermutung, daß sich nach der Einrichtung solcher Vermittlungsstellen bald herausstellen werde, inwieweit sie benützt würden und mit den Heuerbaasen in einen erfolgreichen Wettbewerb treten könnten. Erwiesen sie sich als zweckmäßig, sollten sie weiter vergrößert werden, wenn mit ihnen genügend Erfahrungen gesammelt worden seien. Einstimmig nahm die Kommission folgende Resolution an: *Als ein Mittel zur Beseitigung der Mißstände im Heuerbaaswesen empfiehlt die Technische Kommission für Seeschifffahrt die Einrichtung von Heuerbureaus seitens der Rhedereien und der Vereine von Schiffsleuten*.<sup>43</sup>

Außerdem wurde von der Kommission die Auszahlung der Vorschüsse und der verdienten Heuern durch die Seemannsämter vorgeschlagen. Hier sollten auch Hinterlegungs- und Einzahlungsstellen eingerichtet werden. Die Seeleute sollten diese Einrichtungen unmittelbar nach Empfang ihres Geldes und unter der Aufsicht der Beamten des Seemannsamtes benutzen können. Heuerbaase und Händler waren davon ausgeschlossen. Weiter wurde festgestellt, daß diese Zahlungsart schon seit geraumer Zeit in den Hansestädten mit großem Erfolg durchgeführt werde, und eine diesbezügliche Resolution angenommen. Auch die Frage, ob es wünschenswert sei, Bestimmungen über das Heuerbaasgewerbe in die Seemannsordnung aufzunehmen, wurde mit nur drei Gegenstimmen bejaht. Die Technische Kommission befragte auch Seeleute über ihre Erfahrungen mit den Heuerbaasen. Dabei kam es zwischen dem Kaiserlichen Geheimen Oberregierungsrath



*Bremerhaven um 1900. (Stadtarchiv Bremerhaven)*

von Jonquières und dem aus Neufahrwasser bei Danzig stammenden Bootsmann Düsterbeck zu folgendem Dialog:

*Sie wollen bloß, daß kein Heuerbaas damit zu tun hat? – Ja.*

*Weil der sie übervorteilt? – Ja.<sup>44</sup>*

Dem Anliegen der Seeleute, die Heuerbaase von der Stellenvermittlung völlig auszuschließen, wurde mit der Änderung der Seemannsordnung 1902 entsprochen.

### *Die Seemannsordnung von 1902 und ihre Folgen*

Wegen der bereits ausgeführten Mißstände wurde die Seemannsordnung 1902 grundlegend geändert. In unmittelbarem Zusammenhang damit wurde gleichzeitig das »Gesetz betreffend die Stellenvermittlung für Schiffsleute«<sup>45</sup> erlassen, das 1903 in Kraft trat. Mit diesem Gesetz wurde der Betrieb der gewerbsmäßigen Heuervermittlung von der Erlaubnis durch eine höhere Landesbehörde abhängig gemacht. Nur solche Personen, die eine ordnungsgemäße Geschäftsführung garantierten, erhielten diese Erlaubnis, die jederzeit zurückgenommen werden konnte. Außerdem legten die Landesbehörden die Vermittlungsgebühren fest. Wurden diese nicht eingehalten, war die gesamte Vermittlung unwirksam, und die Vermittlungserlaubnis wurde entzogen. Reeder und Seeleute hatten die Vermittlungsgebühren jeweils zur Hälfte zu bezahlen. Über jede Vermittlung hatte der Heuerbaas Buch zu führen, und er mußte auf Verlangen der Polizei seine Geschäftsbücher vorlegen.

Durch das neue Gesetz wurde jetzt endlich jede Verbindung zwischen Heuer- und Schlafbaas verboten. Auch durfte der Stellenvermittler weder eine Schank- oder Gastwirtschaft unterhalten noch Kleinhandel mit Alkohol oder Ausrüstungsgegenständen betreiben. Geldwechsel- und Pfandleihgeschäfte wurden ebenfalls verboten, ebenso wenig durfte der Heuerbaas Verbindungen mit Gewerbetreibenden der genannten Tätigkeiten unterhalten. Für kleinere Häfen wurden allerdings Ausnahmen zugelassen. Gegenüber Reedern

oder Seeleuten wurde dem Heuerbaas jede Einflußnahme auf einen Stellenwechsel untersagt. Er durfte Geschäfte außerhalb seines Geschäftslokals nur mit ausdrücklicher Genehmigung seiner Landesbehörde betreiben. Außerdem sollte mit einem Verbot, alkoholische Getränke an Bord zu bringen, das »Runner-« und »Kaper« unwesen unmöglich gemacht werden.<sup>46</sup>

Zwar wurde mit dem Gesetz eine wesentliche Verbesserung im Heuerwesen erreicht, erheblich wirksamer war jedoch die von den Reedereien und deren Verbänden ergriffene Selbsthilfe, eigene, nicht gewerbsmäßige Heuerbüros einzurichten. Aber auch hier wurden die Interessen der Arbeitnehmer nicht immer genügend berücksichtigt, denn es gab, wie bereits erwähnt, u.a. sogenannte »schwarze Listen«.<sup>47</sup>

Nach wie vor gab es aber private Heuerbaase, die vielfach die hohen Kosten bei der Suche nach geeigneten Leuten für eine Reederei sparen wollten. So machten es sich viele Heuerbaase leicht und warben die von einer Heuerstelle angeworbenen Seeleute ab, indem sie ihnen bessere Arbeitsbedingungen versprachen. Einhalten konnten sie diese Versprechungen in den meisten Fällen allerdings nicht. Die Folge war, daß Seeleute bereits eingegangene Verpflichtungen oder Versprechungen nicht hielten und kontraktbrüchig wurden. Die neuen gesetzlichen Bestimmungen wurden von den Heuerbaasen oft als unwichtig dargestellt oder bei der Vermittlung überhaupt nicht erwähnt.

Auch Betrüger machten sich die Unerfahrenheit der Seeleute in geschäftlichen Dingen zunutze. In Zeitungen des Binnenlandes inserierte 1912 ein Schiffsjungen-Ersatz-Büro in Berlin, das Jugendliche für den Dienst auf Schiffen des NDJ anwarb. Wenn die Jungen dann nach Zahlung einer hohen Gebühr in Genua eintrafen, wo die Schiffe abgehen sollten, mußten sie feststellen, daß weder das betreffende Schiff im Hafen lag, noch daß auf anderen Schiffen Stellen frei waren.<sup>48</sup>

Unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg wurde im Januar 1919 das Ziel, paritätische Heuerstellen einzurichten, endlich Wirklichkeit.<sup>49</sup> Der Deutsche Seefahrtsausschuß, der im Dezember 1918 im Anschluß an die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervereinbarungen vom November als zentrale paritätische Körperschaft der sozialen Selbstverwaltung gegründet worden war, genehmigte Anfang 1919 die ersten »Richtlinien für die Verwaltung der seemännischen Stellenvermittlung«.

Diese Richtlinien sahen einerseits die Aufrechterhaltung der bisherigen Heuerbüros vor und gaben andererseits eingehende Vorschriften über das bei der Vermittlung zu beachtende Verfahren und über die Bildung und die Befugnisse des für jede Heuerstelle zu errichtenden paritätischen Verwaltungsrats. Die Hauptaufgaben dieses Verwaltungsrats waren die Überwachung der Heuerstellen und die Beurteilung von Beschwerden der Beteiligten.

Mit dem Erlaß der Richtlinien, deren Inhalt zum Teil schon Ende 1918 verwirklicht wurde, war der erste Schritt zur Herausnahme des seemännischen Heuerwesens aus dem privaten Entscheidungs- und Verantwortungsbereich der Reeder getan. Mit seiner Vollziehung gehörte das Heuerrecht fortan zur sozialrechtlichen Sphäre.

Doch bereits 1920/1921 wurden die gerade neugeschaffenen paritätischen Heuerstellen und ihre Arbeitsweise erneut überprüft. 1920 beschloß die Internationale Arbeiterkommission in Genua das Übereinkommen über die Stellenvermittlung für Seeleute. Ihre gesetzliche Grundlage erhielt die nach den Genueser Grundsätzen eingerichtete Stellenvermittlung durch das Arbeitsnachweisgesetz vom 22. Juli 1922. Aufgrund dieses Gesetzes wurde 1924 die »Verordnung über seemännische Heuerstellen« erlassen, die sicherlich auch heute noch als das »Grundgesetz« der seemännischen Stellenvermittlung bezeichnet werden kann. Die gewerbsmäßige Arbeitsvermittlung wurde verboten und unter Strafe gestellt. Damit war den »Landhaien«, wie die Heuerbaase von den Seeleuten genannt wurden, das Handwerk gelegt.

Im Gegensatz zur allgemeinen Stellenvermittlung, die im wesentlichen dem Staat oblag, wurde die seemännische Vermittlung ausschließlich den am Heuerwesen beteiligten Wirtschaftsverbänden überlassen. Lediglich die Hauptstelle der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung hatte ein gewisses Kontrollrecht über die Tätigkeit der paritätischen Heuerstelle. Die Leitung der Stellenvermittlung in der Seeschifffahrt unterstand dem Verwaltungsrat der seemännischen Heuerstellen. Dieser hatte seinen Sitz in Hamburg.<sup>50</sup> Er bestand aus einer gleich großen Anzahl von Beisitzern der Reeder und der Seeleute und einem unparteiischen Vorsitzenden, der von den Beisitzern gewählt wurde. Kam eine Wahl nicht zustande, bestimmte das Reichsamt für Arbeitsvermittlung den Vorsitzenden. Der Verwaltungsrat richtete die Heuerstellen ein und führte die Aufsicht über deren Geschäfte. Dem Verwaltungsrat unterstanden die Verwaltungsausschüsse, die in gleicher Weise wie der Verwaltungsrat gebildet wurden. Die unmittelbare Aufsicht über die Heuerstellen hatten die Verwaltungsausschüsse. Sie waren zugleich Beschwerdeinstanz für die Heuerstellen. Auf Vorschlag des Verwaltungsausschusses wurde ein hauptamtlicher Vermittler angestellt, der weitere Vermittler einstellen konnte.<sup>51</sup> Träger der seemännischen Stellenvermittlung waren die wirtschaftlichen Vereinigungen der Reeder, die auch die für die Heuerstellen erforderlichen Gelder aufzubringen hatten. Für die Seeleute war die Stellenvermittlung kostenlos. Sie lief folgendermaßen ab:

Jeder arbeitslose und arbeitsfähige Seemann wurde auf Antrag mit dem Tag seiner Meldung in eine Bewerberliste eingetragen. Dabei mußten die Vertreter der Heuerstelle unparteiisch bleiben. Die Reihenfolge der Vermittlung war allerdings nicht an den Zeitpunkt der Bewerbung gebunden. Der Leiter der Heuerstelle war vielmehr verpflichtet, nur die für eine bestimmte Stelle am geeignetsten erscheinenden Seeleute zu vermitteln bzw. vorzuschlagen. Die besonderen Verhältnisse des Arbeitsplatzes sowie die berufliche Eignung des Bewerbers einerseits wie auch andererseits die Dauer einer etwaigen Erkrankung oder Arbeitslosigkeit mußten berücksichtigt werden. Der Leiter der Heuerstelle hatte auf Verlangen sowohl über die freie Stelle wie auch über den dafür vorgesehenen Bewerber Auskunft zu geben, soweit er darüber dienstlich Kenntnis erhalten hatte. Aber weder Reeder noch Seemann waren zur Annahme der angebotenen Vermittlung verpflichtet. Beide hatten vollkommen freie Wahl.

Die Reeder waren zunächst verpflichtet, ihre Mannschaften ausschließlich über die paritätischen Heuerstellen anzuheuern. Da aber direkte Anheuerungen bei der Reederei oder beim Kapitän unter Umgehung der Heuerstellen nur vereinzelt vorkamen, wurde diese Bestimmung im Tarifvertrag von 1931 nicht mehr aufgenommen.<sup>52</sup> Die Einrichtung der paritätischen Heuerstellen hatte sich als sehr erfolgreich erwiesen, weil es für die Reeder eine außerordentliche Vertragsvereinfachung darstellte, wenn sie ihre Hilfe in Anspruch nahmen. Die Heuerstelle erledigte dann nicht nur die Vermittlung selbst, sondern auch die mit dem Vertragsabschluß verbundenen Formalitäten und die Abrechnung der Heuer sowie die Begleichung der Sozialabgaben.<sup>53</sup>

Die bisher erwähnten Rechtsgrundlagen blieben auch während der Zeit des Nationalsozialismus in Kraft. Nach der Beseitigung der Gewerkschaften wirkten bis November 1933 als Arbeitnehmerbeisitzer die Deutsche Arbeitsfront (DAF) und der Deutsche Arbeitgeberverband der öffentlichen Betriebe (Fachschaft Schifffahrt, Sparte Seeschifffahrt) in den Verwaltungsausschüssen und im seemännischen Verwaltungsrat mit, danach die Deutsche Arbeitsfront – Auslandsorganisation.<sup>54</sup>

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs nahmen die paritätischen Heuerstellen ihre Tätigkeit in den Hafenstädten wieder auf. 1950 wurden neue »Grundsätze« erlassen, die allerdings keine wesentlichen Änderungen brachten. Nach § 15 der Verordnung hatten die Verwaltungsausschüsse nun das Recht, unter bestimmten Voraussetzungen Seeleute von

der Vermittlung zu sperren. Dieses Recht wurde manchmal nicht mit der gebotenen Sorgfalt ausgeübt. So erhielten die Seeleute teilweise keine Gelegenheit, sich zu den Anschuldigungen zu äußern. Anschlußschreiben wurden nicht ordnungsgemäß zugestellt, oder sie enthielten keine Begründung der Sperre und oft auch keinerlei Rechtsmittelbelehrung.<sup>55</sup>

In der Praxis wurde dieses Recht auch als »Strafrecht« gegenüber den Seeleuten angesehen und oft auch so gehandhabt. Ein Beispiel dafür ist die Sperre eines Schiffskochs durch den Verwaltungsausschuß der paritätischen Heuerstelle Emden. Der Koch hatte sich der Heuerstelle gegenüber telefonisch verpflichtet, auf einem Schweizer Dampfer anzuheuern. Danach kamen ihm Bedenken, ob er auf einem ausländischen Schiff zurechtkäme. Nach etwa ein bis zwei Stunden widerrief er, ebenfalls telefonisch, seine Zusage bei der Heuerstelle. Der Verwaltungsausschuß Emden sah hierin einen Kontraktbruch und verhängte eine Vermittlungssperre für die Dauer eines Jahres. Der Bescheid enthielt weder Begründung noch Rechtsmittelbelehrung. Auch wurde der Koch nicht zu der Angelegenheit gehört. Für ihn bedeutete es ein Jahr »Berufsverbot«.<sup>56</sup>

1960 trat eine erneute Überarbeitung der »Grundsätze« in Kraft. Nach § 18 hatten die Heuerstellen *im Interesse des zu betreuenden Personenkreises und der Auftraggeber mit den Dienststellen der Bundesanstalt für Arbeit und anderen Heuerstellen im jeweils gebotenen Maße zusammenzuarbeiten*.<sup>57</sup> Zusätzlich waren die Heuerstellen verpflichtet, auf dem Dienstweg über ihre Vermittlungstätigkeit Berichte und statistische Meldungen zu erstatten. Am 1. Januar 1970 wurden die paritätischen Heuerstellen von der Bundesanstalt für Arbeit übernommen. Sie war jetzt einziger »Heuerbaas« für alle Seeleute, sowohl für Patentinhaber und andere seemännische Angestellte als auch für die Mannschaftsgrade. Ganz neu war die seemännische Vermittlung für die Bundesanstalt nicht. Schon seit 1928 wurden von ihr die Patentinhaber, Elektriker, Funker und die Angestellten im Verwaltungssektor vermittelt. Die Übernahme wurde damit begründet, daß eine umfassende Beschäftigungs- und Arbeitsmarktpolitik es nicht mehr zulasse, die Arbeitsvermittlung in einem wichtigen Wirtschaftszweig außerhalb der Zuständigkeit der Bundesanstalt für Arbeit zu lassen.<sup>58</sup> Seit einem Vierteljahrhundert bieten nun die Heuerstellen der Arbeitsämter allen Seeleuten kostenlose Information, Beratung und Vermittlung an.

### *Das Heuerbüro des Norddeutschen Lloyd*

Die Bremer Großreederei Norddeutscher Lloyd (NDL) eröffnete am 1. August 1887 in Bremerhaven ein eigenes Heuerbüro, das die Mannschaften der von dort abgehenden Schiffe anstellen sollte. Leiter des Büros wurde ein ehemaliger Lloyd-Kapitän, dem zwölf Beamte unterstellt waren. Äußerer Anlaß für die Eröffnung des Heuerbüros war die Indienstellung von acht großen Schnelldampfern zwischen 1882 und 1886, der Bau weiterer Dampfer war beabsichtigt. Die dadurch bedingte Personalzunahme mußte bewältigt werden. So wurden zum Beispiel im Jahre 1891 12 000 und 1913 sogar 29 890 Mann, d.h. täglich ca. 100 Personen, vermittelt.<sup>59</sup> Zu den Tätigkeiten des Büros gehörte außer der Stellenvermittlung die ärztliche Untersuchung und die Buchführung über die Seeleute sowie der Verkehr mit der See-Berufsgenossenschaft und den Behörden.<sup>60</sup>

Bis zur Eröffnung des Heuerbüros hatte der NDL seine Decks- und Maschinenmannschaften von Heuerbaasen anheuern lassen. Das Bedienungspersonal vermittelte der »Verein Bremerhavener Wirthe und Umgegend«, der etwa seit 1883 bestand. Ziel der Tätigkeit für den NDL war es, eine Verbesserung des Personals durch Kontrolle zu erreichen.<sup>61</sup> Das Heuerbüro befand sich zunächst im Arbeiterheim des Vereins für Volkswohl in der Schifferstraße und wurde in den neunziger Jahren in die neuerbaute Lloydagentur in der Lloyd-

NORDEUTSCHER LLOYD  
Heuerbüro  
Bremerhaven

---

**Bordpaß**  
(Personal-Ausweis)

N<sup>o</sup> **04444**

Dokument!  
Sorgfältig aufbewahren!

Dienststellung: *Aurichter* D./MS *Stuttgart* 7.2.39 24.4.39  
Vorname: *Walter* "Kuttigart" 17.2.39  
Zuname: *Schröder* "General von Steuben" 1.11.39  
STUTTGART 13.3.39  
Berlin: 2/4.19  
15.6.39  
10.10.39

geboren: *17.6.16* verheiratet: *ja* Kinder: \_\_\_\_\_  
Wohnung: *Worms - R. am Hauptstr. 24*

**Zur Beachtung!**

1. Beim An- und VORBORDEGehen am Steg vorzuzeigen.
2. Mißbräuchliche Benutzung hat Entlassung zur Folge.
3. Verlust ist sofort persönlich dem Heuerbüro zu melden.
4. Bei jeder Abmusterung durch den Abteilungsleiter dem Heuerbüro einzuliefern.
5. Den Verkehr der Angehörigen pp. an Bord regeln besondere Anordnungen.

 Stempel

*Walter Schröder*  
Unterschiffbr. f. Inhabers.

*Bordpaß aus dem Jahre 1939. Umschlag und Innenansicht.*

straße verlegt. Da der Krieg das Gebäude zerstörte, wurde das Heuerbüro nach dem Krieg in der Schleusenstraße wiedereröffnet.

1903 sah laut Untersuchungen von Dr. Böhmert das Vermittlungsverfahren beim NDJ folgendermaßen aus<sup>62</sup>: Der arbeitssuchende Seemann hatte sein Seefahrtbuch abzugeben, in das ein Zettel mit dem Datum der Anmeldung gelegt wurde. Über einen Aushang wurde bekanntgemacht, wann welche Anheuerungen für welches Schiff stattfanden. Zu diesem Zeitpunkt fanden sich die Seeleute ein und wurden der Reihe nach aufgerufen. Der jeweilige Abteilungschef (Steuermann, Obermaschinist, Obersteward) entschied dann nach Einsicht in die Zeugnisse, ob er den Betreffenden annahm oder nicht. Obwohl offiziell die Reihenfolge der Anmeldung für die Einstellung maßgeblich war, wurde aber auch nach anderen Kriterien eingestellt. Besondere »Vertrauensleute«, die sich auf dem betreffenden Schiff auskannten, wurden bevorzugt. In erster Linie wurden befahrene Leute mit guten Zeugnissen berücksichtigt. Es wurde nur kräftiges und gesundes Personal eingestellt. Über Fünfzigjährige wurden nicht neu angeheuert. Ebenfalls nicht angenommen wurden Seeleute, die wegen schweren Dienstvergehens entlassen oder sechsmal wegen leichten Dienstvergehens bestraft worden waren, sowie Seeleute, die »entehrende« Strafen erlitten hatten oder sich nicht durch glaubwürdige Zeugnisse ausweisen konnten. Weitere Gründe für Nichteinstellung waren gesundheitliche oder dienstliche Untauglichkeit.

Die Namen derjenigen, die bereits beim NDJ gefahren waren und nicht mehr vermittelt werden sollten, wurden in ein schwarzes Buch eingetragen. Der NDJ besaß eigene Zeugnisformulare und Zeugnismbücher, in denen die Diensttchtigkeit, die Nüchternheit und die Ursache der Entlassung vermerkt wurden. Politische Charakterisierungen waren unzulässig, kamen anscheinend aber vor. Die Seemannsverbände protestierten gegen die Zeugnisse, da in schlechten Zeiten Seeleute, die aus geringfügigen Gründen eine schlechtere Note erhalten hätten, dies durch wochenlange Arbeitslosigkeit büßen mußten. Die Vermittlungsgebühren waren gestaffelt. Am niedrigsten waren sie, wenn der Seemann seinen Dienst schuldlos verloren hatte, z.B. durch Krankheit. Wenn die Entlassung auf eigenen Wunsch erfolgt war, war die Gebühr höher und am höchsten dann, wenn der Seemann



*In dem Restaurationsgebäude neben der Auktionshalle befand sich eine Heuerstelle, ein Postbüro und ein Seemannsheim. Postkarte von 1896. (Aus Schlechtriem: Bremerhaven in alten Ansichtskarten. Frankfurt 1977.)*

infolge eines leichten Dienstvergehens entlassen worden war oder noch nie beim NDL gefahren war.

### *Das Heuerbüro der Seemannsmission in Geestemünde*

In Geestemünde waren Ende des 19. Jahrhunderts die Zustände im Heuerwesen bekanntermaßen schlecht. Während in Bremerhaven ein Großteil der Seeleute hauptsächlich durch den NDL und wenige etablierte Heuerbüros vermittelt wurde, die zwar keine idealen (Gebühren, schwarze Liste), aber immerhin geregelte Zustände boten, herrschte in Geestemünde die bereits erwähnte Willkür bei der Vermittlung. Laut Adreßbuch konkurrierten um 1890 mindestens ein Dutzend Heuerbaase um die Ausbeutung einer weit geringeren Anzahl von Seeleuten als in Bremerhaven. Anlaß zu Klagen boten die Gebühren, die nicht prozentual nach der Heuer, sondern vom Reeder pro geliefertem Mann berechnet wurden und die allein vom Seemann zu bezahlen waren. Bei einem großen Angebot von Seeleuten wurden die Gebühren weit überschritten. Die Heuerbaase standen außerdem mit Schlafbaasen, Wirten und Händlern in Verbindung und nutzten ihre Macht in jeder Weise aus.<sup>63</sup>

Als 1896 der neue Geestemünder Fischereihafen eröffnet wurde, beschloß die Seemannsmission, in Geestemünde ein Seemannsheim und eine Heuerstelle einzurichten, um den Mißständen im Heuer- und Schlafbaaswesen entgegenzuwirken. Der Fischereihafenbetriebsgesellschaft wurde es zur Pflicht gemacht, die erforderlichen Räume bereitzustellen. In einem Anbau des Fischereihafenrestaurants eröffnete die Seemannsmission am 9. Mai 1897 die von ihr verwaltete Heuerstelle und das Seemannsheim. Ziel der Heuerstelle war eine ehrliche, preiswürdige und unparteiische Arbeitsvermittlung. Auch hier mußten



die Seeleute Vermittlungsgebühren zahlen. Für Matrosen, Netzmacher, Heizer und Köche betrug sie drei Mark. Die Angestellten des Heuerbüros durften keinerlei sonstige Vergütungen annehmen.

Die Verwaltung der Heuerstelle lag in den Händen des Seemannspastors und des Hafenmeisters. Ein Heuerbaas und zwei »Runner« besorgten gegen ein festes Gehalt die Geschäfte. Für die Rechnungen und die Buchführung wurde ein Buchhalter eingestellt.<sup>64</sup> Im Jahr 1902 wurden in Geestemünde für die Fischdampfer vermittelt:

Matrosen	1002
(einschl. Leichtmatrosen und Jungen)	
Netzmacher	112
Heizer	405
Köche	176

Die Kosten der Heuerstelle wurden durch die Heuereinnahmen und einen Zuschuß der Reederei gedeckt, der pro Jahr und Schiff 60 Mark betrug. Die Heuereinnahmen machten etwa drei Viertel der Gesamteinnahmen aus. Die Jahresbilanz des Heuerbüros sah im Jahre 1901 folgendermaßen aus:<sup>65</sup>

Einnahme:	Mk.	Pf.	Ausgabe:	Mk.	Pf.
1. Zuschüsse der Reeder	2555	–	1. Gehälter	5508	–
2. Heuergebühren	3814	–	2. Mieten, Feuer, Licht, Telephon u.s.w.	581	37
3. Erstattete Telegramme	82	20	3. Heranziehung von See- leuten, Drucksachen, Inserate, Telegramme	252	20
4. Erstattete Darlehn	65	–	4. Unterstützung Schiff- brüchiger und Witwen	150	87
			5. Überschuß	23	76
	6516	20		6516	20

Die Heuerstelle der Seemannsmission bediente etwa die Hälfte der Fischdampfer-Reedereien. 1908 waren 13 Reedereien angeschlossen.

Als das Seemannsheim 1913 in einen eigenen Neubau im Fischereihafen zog, wurde auch die Heuerstelle dahin verlegt. Sie blieb auch in den Räumen der Seemannsmission, als diese die Heuerstelle 1918 an den »Dampfseefischerei-Verein Unterweser«, einen Verein der Fischdampfer-Reedereien, die ein zentrales Heuerbüro wünschten, abgab. Auch die Heuerstelle der Fischdampfer-Reedereien wurde 1919 unter paritätische Aufsicht gestellt. In den dreißiger Jahren erhielt sie ein eigenes Gebäude im Fischereihafen. Nach dem Zweiten Weltkrieg nannte sich die Heuerstelle »Seemännische Heuerstelle für die deutsche Hochseefischerei« und wurde nach wie vor von den Reedereien unterhalten.<sup>66</sup> Das Arbeitsamt übernahm sie 1970. 1978 zog die Heuerstelle vom Lunedeich in die Arbeitsamtsdienststelle am Kaiserhafen um.

### *Die Heuerstelle des Vereins der Rheder des Unterwesergebietes/ Paritätische Heuerstelle*

Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung eröffnete am 1. April 1903 das Heuerbüro des Vereins der Rheder des Unterwesergebietes, auch »Bremer Rheder-



Die Heuerstelle in der ehemaligen Wäscherei des Norddeutschen Lloyd. (Foto: Dirk Peters)

ein« genannt. In den Zeitungen wurde auf dieses Ereignis mit der Hoffnung verwiesen, daß sich die Einrichtung als nützlich erweisen werde.<sup>67</sup> In Bremen hatte der Rhederverein bereits seit 1901 seine eigene Heuerstelle. Die Bremerhavener Heuerstelle war Vermittler für die dem Verein angeschlossenen Reedereien, während der NDL und die Bremerhavener Fischerei weiterhin eigene Vermittlungsbüros betrieben.

Mit der Heuerstelle sollte in Übereinstimmung mit dem neuen Stellenvermittlergesetz die gewerbsmäßige Stellenvermittlung in der Schifffahrt zurückgedrängt werden. Da der Rhederverein die Räumlichkeiten (Am Hafen 93) und das Personal eines bestehenden privaten Heuerbüros übernommen hatte, entsprach man dem gesetzten Ziel zumindest teilweise. 1904 hatte die Heuerstelle des Rhedervereins bereits fast 2000 Seeleute vermittelt.<sup>68</sup> Die Beamten erhielten ein festes Gehalt und waren somit nicht von den Gebühren abhängig. Folgende Vermittlungsgebühren wurden erhoben:

Steuerleute und Maschinisten	5 Mark
Maschinenassistenten, Boots- u. Zimmerleute, Quartiermeister, Köche, Oberstewards	4 Mark
Matrosen, Heizer, Trimmer, Stewards, Segelmacher, Donkeymen	3 Mark
Leichtmatrosen, Kochsmaaten	2 Mark

Die Beiträge der Reeder zum Unterhalt der Heuerstelle waren etwas geringer als die der Seeleute.<sup>69</sup>

Das Verfahren auf dem Heuerbüro spielte sich nach den Untersuchungen von Dr. Böhmert in folgender Weise ab:<sup>70</sup> Der Seemann gab sein Seefahrtsbuch in der Heuerstelle ab. Die Kapitäne suchten mit Hilfe der Beamten der Heuerstelle nach den vorliegenden Seefahrtsbüchern und Zeugnissen die Leute aus, die sie einstellen wollten. Eine Reihenfolge in

der Anmeldung wurde nicht eingehalten, da die Decksmannschaften nach Leistung und Persönlichkeit des Einzelnen zusammengestellt werden sollten.

Die Seeleute beklagten bei diesem Verfahren, daß von auswärts zugereiste Mannschaften, etwa die Fischer von der Ostseeküste, oft bevorzugt würden, während andere wochenlang warten müßten. Die Vertreter der Heuerstelle gaben dies zu, da einem Kapitän die Bevorzugung eines *seßhaften und soliden Mannschaftsbestandes* nicht zu verdenken sei. Außerdem kritisierten die Seeleute, daß die Heuerstelle die bei einem Schlafbaas wohnenden den im Seemannsheim wohnenden vorzog, was von Dr. Böhmert bestritten wurde.

1919 wurde die Heuerstelle unter paritätische Aufsicht gestellt. Die Vermittlung war nun gebührenfrei. Ein früherer Maschinist und Ingenieur, der seit 1927 zur See gefahren war, berichtete allerdings, daß die Vermittlung in der Paritätischen Heuerstelle manchmal besser klappte, wenn das Seefahrtsbuch mit einem Geldschein hingereicht wurde. Die Heuerstelle, die sich seit Ende der zwanziger Jahre in der Schifferstraße gegenüber der Volksküche befand, sei wie ein gewöhnliches Büro mit Schreibtischen und Schiffsbildern an den Wänden eingerichtet gewesen.<sup>71</sup> Bevor die Paritätische Heuerstelle 1970 vom Arbeitsamt übernommen wurde, war sie zusammen mit der Heuerstelle des NDJ in der damaligen Wäscherei des NDJ in der Brückenstraße untergebracht. Jede Heuerstelle hatte dort einen eigenen Schalter.

### *Die Heuerstelle der Reedereien Hochseefischerei Bremerhaven und Unterweser*

Seit 1920 taucht die Heuerstelle der Reedereien Hochseefischerei, das »Fischerei-Heuerbüro«, im Bremerhavener Adreßbuch auf, und zwar unter der Adresse »Alter Hafen 27«. Unter dieser Adresse ist schon 1903 ein Heuerbaas namens W. Heidmann eingetragen, der bereits 1899 als Vertreter eines Heuer-Bureaus für Fischdampfer an der Westseite des Alten Hafens eingetragen ist.<sup>72</sup> Hier verlief unter Umständen eine ähnliche Entwicklung wie bei der Heuerstelle des Bremer Rhedervereins, der mit seiner Heuerstelle ein bestehendes Heuerbüro ersetzte. Über das »Fischerei-Heuerbüro« liegt uns keine Literatur vor. Der ehemalige kaufmännische Lehrling dieser Heuerstelle konnte uns jedoch aus seiner Lehrzeit von 1937 bis 1940 folgendes berichten:<sup>73</sup>

Die Heuerstelle teilte sich in den dreißiger Jahren mit der Spedition Schröder einen Schuppen an der Westseite des Alten Hafens. Das »Fischerei-Heuerbüro« verfügte über drei hintereinander liegende Räume. Der erste Raum war der Warteraum für die Seeleute und mit dem zweiten durch einen Schalter verbunden. Am Schalter wurde die Heuer ausbezahlt. Im hintersten Raum befand sich das eigentliche Büro, wo die fünf Angestellten arbeiteten. Vermittelt wurde für die 23 Fischdampfer der Reedereien N. Ebeling (13 Dampfer), Hanseatische Hochseefischerei (8 Dampfer) und H. Freese (2 Dampfer). Die Unkosten wurden von den Reedereien bezahlt, die Seeleute hatten keine Gebühren zu entrichten.

Die Mannschaften wurden nach Können ausgewählt. Wer nicht genug leistete, wurde nicht genommen. Da in den dreißiger Jahren in der Fischerei manchmal Mangel an Leuten herrschte, mußten Fischer aus Ostpreußen (Labiau) geholt werden. Meistens waren die Wege der Mannschaftsbeschaffung aber kürzer; so holte der Lehrling gelegentlich auch Leute aus den Kneipen in der Prager Straße, die damals Lange Straße hieß. Viel hatten die Vermittler nicht zu tun. Manchmal wurde tagelang niemand angeheuert, dann wieder bis zu zehn Seeleute an einem Tag. Die »Wechsler« waren meist unzufriedene Matrosen, Heizer und eventuell Köche. Patentinhaber wie Steuerleute und Maschinisten blieben längere Zeit auf einem Schiff.

Die Hauptaufgabe der Heuerstelle bestand in der Auszahlung der Prozente vom Fang-erlös und der monatlichen Heuer. Ferner war der »Papierkram« zu erledigen. Der Lehrling holte die Musterrolle von Bord und brachte sie zum Seemannsamt, außerdem die Seefahrtsbücher derjenigen Leute, die abmustern wollten. Die Heuerstelle füllte die Seefahrtsbücher der anmusternden Seeleute aus und brachte sie zum Stempeln und Unterschreiben zum Seemannsamt. Zu den »Sonderaufgaben« des Lehrlings gehörte es, morgens den Ofen anzuzünden und die Geldkassette täglich morgens und abends zum Schiffsausrüster Julius zu bringen bzw. von ihm zu holen, da die Heuerstelle keinen Geldschrank hatte. Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, daß auch die Dampffischereigesellschaft »Nordsee« ein Heuerbüro besaß, worüber wir jedoch keine Informationen besitzen.

### *Die Heuerbaase Theodor Blank und Johann Behrens*

Theodor »Tetje« Blank war seinerzeit einer der bekanntesten Heuerbaase Bremerhavens (20.6. 1843 – 9.11. 1918). Sein Vater Johann Diedrich Blank kam aus Stollhamm und wurde 1848 als Bremerhavener Bürger vereidigt.<sup>74</sup> In der Langen Straße 80 besaß er eine Kolonialwarenhandlung.<sup>75</sup> 1861 war er Inhaber des »Sailors Home«, das bereits als Heuerbaaskneipe erwähnt wurde.<sup>76</sup> Ein Jahr später kaufte Johann Blank das Haus Mittelstraße 27 und führte dort die Gastwirtschaft »Stadt Boston«, die spätere »Centralhalle«.<sup>77</sup> Theodor Blank kam also schon frühzeitig mit dem Heuerbaas- und Gaststättengewerbe in Berührung und machte daraus auch seinen eigenen Beruf. 1871 kaufte er drei angrenzende Häuser Ecke Mittel- und Marktstraße (heute: Schleswiger Straße). Dort bot er Seeleuten Heuer, Kost und Logis. Er soll auch für den NDJ vermittelt haben, bevor dieser ein eigenes Heuerbüro eröffnete. 1902 kaufte Blank das Haus Marktstraße 17, das als »Patzenhoferhaus« dem heutigen Bremerhavener Kneipenbesucher bekannt sein mag.<sup>78</sup>

Seit 1893 firmierte Blank als Mitinhaber des Heuerbüros Möhlenbrock und Blank. Als die Heuerstelle des »Bremer Rhedervereins« 1903 die Geschäftsräume von Möhlenbrock und Blank bezog, wurde Blank Geschäftsführer, bis er sich 1914 zur Ruhe setzte.<sup>79</sup> Blank hat es verstanden, sich den Veränderungen im Stellenvermittlergewerbe von der gewerblichen zur nicht gewerbsmäßigen Stellenvermittlung anzupassen. Er hatte in Bremerhaven den Ruf, ein ehrlicher Geschäftsmann zu sein.<sup>80</sup>

Nach Blank wurde Johann Behrens (16.11. 1866–26.2. 1946) Geschäftsführer der Heuerstelle des Bremer Rhedervereins. Vorher war er als Kapitän der Bremer Reederei »Virsurgis« auf der NAUARCHOS zur See gefahren. Diese Tätigkeit gab er wegen Krankheit seiner Frau auf. Johann Behrens verfügte als Heuerbaas über ein gutes Einkommen. Die Familie lebte mit drei Kindern in einer großen Wohnung in der Fährstraße 7 und leistete sich aufwendige Kleidung, Privatschulen für die Kinder und ein Hausmädchen. Etwa um 1930 setzte sich Johann Behrens zur Ruhe.<sup>81</sup>

Wie aus diesen beiden Beispielen ersichtlich wird, ernährte die Stellenvermittlung – ob den selbständigen Unternehmer oder den Reedereiangestellten – ihren Mann. Zwei Beispiele sind sicherlich nicht repräsentativ für eine ganze Berufsgruppe, die unter unterschiedlichsten Bedingungen arbeitete. Zumindest bis zum Ersten Weltkrieg ist aber damit zu rechnen, daß der Heuerbaas ein erheblich höheres Einkommen als der einfache Seemann hatte. Dafür sorgten schon die Heuerbaase selbst.



*Haus des ehemaligen  
Heuerbaases Th. Blank, seit  
Januar 1984 als Gaststätte  
genutzt.  
(Foto: Laska/DSM)*

### *Heuerbüros und Heuerstellen im übrigen Deutschland*

Ähnlich wie in den Unterweserorten verlief die Entwicklung des Heuerwesens in anderen großen Hafenstädten. In kleineren Hafenstädten war im 19. Jahrhundert eine Vermittlung oft nicht notwendig, da sich die Seeleute direkt bei Reedern oder Kapitänen bewarben (z.B. in Stralsund). Gelegentlich wurde das Heuerbaasgewerbe nebenberuflich oder nur von einer einzigen Person betrieben. In Orten, wo die Seeleute bei ihren Familien in der Umgebung wohnten, wie es in den oldenburgischen Weserhäfen der Fall war, gab es auch kaum Schlafbaase. Hafenstädte mit bedeutendem Schiffsverkehr verfügten dagegen über ein ausgeprägtes Heuer- und Schlafbaaswesen, und daher existierten dort, wie die Technische Kommission für Seeschifffahrt feststellte, erhebliche Mißstände in der Art und Weise, wie wir sie für Geestemünde geschildert haben. Die größten Mißstände bestanden demzufolge in Hamburg und Geestemünde, an zweiter Stelle standen Kiel, Flensburg und Altona, geringere Mißstände gab es in Stettin, Rostock und den bremischen Häfen zu beanstanden.<sup>82</sup>

Um dem Unwesen der Heuer- und Schlafbaase entgegenzuwirken, schufen Seemannsmission und Reedereivereinungen – wie in den Unterweserorten – Heuerbüros: 1894

eröffnete die Seemannsmission ein Heuerbüro in Hamburg, 1908 eines in Cuxhaven für den dortigen neuen Hamburger Fischereihafen und nach 1906 eines in Lübeck.<sup>83</sup> Das Hamburger Heuerbüro der Seemannsmission wurde 1897 von der Hamburger Reedereivereinigung übernommen. Weitere Heuerbüros von Reedervereinen entstanden 1898 in Stettin und 1901 in Bremen. Das Bremer Heuerbüro wurde von Bernhard Möhlenbrock geleitet. Wie bereits erwähnt, war Bernhard Möhlenbrock Heuerbaas in Bremerhaven in der Firma seines Onkels Christian Möhlenbrock gewesen. 1898 übernahm er die Filiale der Firma in Bremen und leitete dann bis 1935 das Heuerbüro des »Vereins der Rheder des Unterwesergebietes«.<sup>84</sup>

Auch reedereieigene Heuerbüros gab es nicht nur in Bremerhaven. In Hamburg existierte mindestens seit 1893 das dem Heuerbüro des NDL vergleichbare Heuerbüro der HAPAG (»Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft«).<sup>85</sup> Nach dem Ersten Weltkrieg wurden in folgenden Städten paritätische Heuerstellen eingerichtet: Emden, Flensburg, Kiel-Holtenau, Lübeck, Rostock, Hamburg, Bremen und Stettin. Paritätische Heuerstellen für die Hochseefischerei wurden in Nordenham, Hamburg einschließlich Cuxhaven und Hamburg-Altona eingerichtet.<sup>86</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 Raschen, Heinrich: Der öffentliche Arbeitsnachweis im Rahmen der allgemeinen Arbeitsvermittlung in Bremen. Diss. (Auszug) Münster 1922, Kap. 2, 3 u. 4 (unpag).
- 2 Staatsarchiv Bremen (StA Bremen), 4, 20–54–12 »Heuerbaase«, S. 6.
- 3 Bippin, Wilhelm von: Geschichte der Stadt Bremen. 3 Bde. Bremen 1892 – 1904, Bd. 3 (1904), S. 495.
- 4 Böttcher, Ulrich: Anfänge und Entwicklung der Arbeiterbewegung in Bremen von der Revolution 1848 bis zur Aufhebung des Sozialistengesetzes 1890. Bremen 1953 (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 22), S. 7.
- 5 StA Bremen, 2Q9–284: »Protokolle des Amtes über Anbaugesuche 1834 – 1838«, Bd. 2 u. 20, 9–408: »Schenkwirte, Gastwirte, Branntweinbrenner 1851 – 1856« u. Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen, Bremen 1856, S. 305 u. Stadtarchiv Bremerhaven, Kasette 4, Anbauplatz 12.
- 6 StA Bremen, 2Q9–402 »Einzelne Ansiedler und Gewerbetreibende 1841 – 1845«, Bd. 2 u. 2Q,9–408, wie Anm. 5 u. Stadtarchiv Brhv, Kasette 103, Anbauplatz 395.
- 7 StA Bremen, 2Q9–402 u. 2Q9–408.
- 8 StA Bremen, 2Q9–408 (wie Anm. 5) u. Adreß-Buch (wie Anm. 5), S. 304.
- 9 StA Bremen, 2Q9–408 u. 2Q9–284.
- 10 Adreß-Buch (wie Anm. 5), S. 304.
- 11 StA Bremen, 2Q9–408 u. 2Q9–284; Sachau, Theodor: Die ältere Geschichte der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven 1927, S. 270.
- 12 StA Bremen, 2Q9–408 aaO.
- 13 StA Bremen, 2Q9–285 (wie Anm. 5).
- 14 StA Bremen (wie Anm. 2), »Heuerbaase«.
- 15 Ebd.
- 16 Ebd.
- 17 Ebd., S. 7.
- 18 StA Bremen, 2Q9–284; Stadtarchiv Bremerhaven, Kasette 46, Anbauplatz 139.
- 19 StA Bremen (wie Anm. 18).
- 20 StA Bremen (wie Anm. 2), S. 1.
- 21 Stadtarchiv Brhv., Kasette 34, Anbauplatz 102.
- 22 Stadtarchiv Brhv., Kasette 76, Anbauplatz 232.
- 23 StA Bremen (wie Anm. 2), S. 18–23.
- 24 Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen, des Landgebietes und der Hafentstädte Bremerhaven, Geestemünde, Vegesack. Bremen 1884, S. 44.
- 25 Bremer Nachrichten vom 1.1.1935.
- 26 Kludas, Arnold: Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1850 – 1895 (Bibliothek der Schiffstypen). Moers 1983, S. 24 u. 62.
- 27 Niedersächsisches Staatsarchiv Stade, Rep 80N, Titel 1, Nr. 40 »Geschäftsbetrieb der Heuerbaase« (1879–1895), Schreiben des Seemannsamtes Geestemünde an den Königlichen Regierungspräsidenten in Stade vom 31.1.1894, S. 6ff., im folgenden zitiert als »Schreiben des Seemannsamtes«.

- 28 Reichs-Gesetzblatt Nr. 33 vom 27.12.1872, Berlin.
- 29 Schreiben des Seemannsamtes (wie Anm. 27), S. 11.
- 30 Ebd. S. 13.
- 31 Ebd. S. 16.
- 32 Ebd. S. 18.
- 33 Der Seemann, Bd. 5 (S. 8), Bd. 6 (S. 9–10), Bd. 7 (S. 6–7), Bd. 9 (9–10), 1898. Repr. Stuttgart 1981.
- 34 Ebd. Bd. 7, S. 6.
- 35 Böhmert: Die Lage der Seeleute im Wesergebiet. In: Schriften des Vereins für Sozialpolitik CIV (Die Lage der in der Seefahrt beschäftigten Arbeiter), Bd. 2, 1. Abtlg., Leipzig 1903, S. 410. Vgl. a. die Lebenserinnerungen eines Lloydkapitäns, der als Schiffsjunge von einem Bremerhavener Heuerbaas um seine Ersparnisse gebracht wurde: Otfried von Hanstein: Vom Segelschiffjungen zum Lloydkapitän. Den Erinnerungen des Kapitäns des Lloyd-Dampfers STUTTGART Adolf Winter wahrheitsgetreu nacherzählt. Berlin – München – Leipzig 1929.
- 36 Böhmert (wie Anm. 35), S. 410.
- 37 Ebd. S. 412.
- 38 Schreiben des Seemannsamtes (wie Anm. 27), S. 1 – 24.
- 39 Ebd. S. 15–16.
- 40 Ebd. S. 23
- 41 Ebd.
- 42 Niedersächsisches Staatsarchiv Stade, Rep. 80 N, Titel 1, Nr. 40 (wie Anm. 5), Bericht der Technischen Kommission für Seeschiffahrt vom 13.4.1896, S. 2.
- 43 Ebd. S. 4.
- 44 Niedersächsisches Staatsarchiv Stade, Rep. 80 N, Titel 1, Nr. 40 (wie Anm. 5), Verhandlungen der Technischen Kommission für Seeschiffahrt, S. 8.
- 45 Reichsgesetzblatt S. 215ff., Berlin.
- 46 Darunter ist der Versuch zu verstehen, die Seeleute betrunken zu machen, um sie dann zu ungesetzlichen Heuervertragsabschlüssen oder an Bord von auslaufbereiten Schiffen zu bringen. Wenn die Seeleute wieder nüchtern waren, war das betreffende Schiff mit ihnen bereits auf See.
- 47 Neuhäuser, Werner: Der Arbeitsvertrag des Schiffsmannes in der deutschen Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Arbeitsverhältnisse auf deutschen Seefracht- und Passagierschiffen über einhundert BRT. Rostock 1934, S. 72.
- 48 StA Bremen, 4,24 B.1.n. »Seemannsamt Bremen«, Schreiben des Ministers für auswärtige Angelegenheiten an den Polizeipräsidenten von Berlin vom 22.6.1912 nach Mitteilung des Kaiserlichen deutschen Generalkonsuls in Genua. Vgl. a. die etwas entstellte Darstellung des Ereignisses bei Herbig, Rudolf: Wirtschaft, Streik, Aussperrung an der Unterweser. Wolframs-Eschenbach 1979, S. 183.
- 49 Stöcker, Hans Jürgen: Das seemännische Heuerwesen in Vergangenheit und Gegenwart. In: Hansa, 1960, Nr. 19/20, S. 949–951 u. Nr. 21/22, S. 1114–1116, S. 950f.
- 50 Neuhäuser (wie Anm. 47), S. 74.
- 51 Ebd. S. 79.
- 52 Grundsätze für die Verfassung, Verwaltung und Geschäftsführung der seemännischen Heuerstellen, hrsgg. vom Verwaltungsrat der seemännischen Heuerstellen, § 18 (mscr.).
- 53 Neuhäuser (wie Anm. 47), S. 78.
- 54 Stöcker (wie Anm. 49), S. 951.
- 55 Schreiben des Seemannsamtes Bremerhaven an den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr in Bremen vom 16.9.1952, unveröffentlicht.
- 56 Ebd.
- 57 Grundsätze des seemännischen Verwaltungsrates für die Verfassung, Verwaltung und Geschäftsführung der seemännischen Heuerstellen vom 16.3.1960, Stöcker (wie Anm. 49), S. 1116.
- 58 Schönfelder/Kranz/Wanka: Kommentar zum Arbeitsförderungsgesetz (AFG). Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1972, § 207, S. 61.
- 59 Vgl. Nordwestdeutsche Zeitung, Jubiläumsausgabe vom 30. April 1927.
- 60 Neubaur, Paul: Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857–1907. 2 Bde. Leipzig 1907, Bd. 2, S. 443.
- 61 Stadtarchiv Brhv., F 33/6, »Verein Bremerhavener Wirthe und Umgegend«.
- 62 Böhmert (wie Anm. 35), S. 418/419.
- 63 Ebd., S. 15.
- 64 Duge: Die Seefischerei in Geestemünde. In: Schriften des Vereins für Socialpolitik CIII, Bd. 1, 2. Abtlg. (Die Lage der in der Seefahrt beschäftigten Arbeiter), Leipzig 1903, S. 11.
- 65 Ebd.
- 66 Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1968. Seemännische Heuerstelle für die deutsche Hochseefischerei Bremerhaven (mscr.), Anlage 2.

- 67 Provinzial-Zeitung vom 1. April 1903, Lokal-Nachrichten vom 31. März 1903 u. Nordwestdeutsche Zeitung Nr. 77 vom 1. April 1903.
- 68 Adamietz, Horst: Gezeiten der Schifffahrt. Bremen 1984, S. 107.
- 69 Böhmert (wie Anm. 35), S. 415.
- 70 Ebd., S. 416.
- 71 Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Löser, Bremerhaven, am 16.7.1992.
- 72 Einwohner-Buch für Bremerhaven auf das Jahr 1920, S. 176 u. Adreß-Bücher für Bremerhaven auf das Jahr 1899 (S. 68–69), 1901 (S. 78–79).
- 73 Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Schöttker, Bremerhaven, am 26.1.1993. Bei: Scheper, Burchard: Bremerhaven so wie es war. Düsseldorf 1991.
- 74 Stadtarchiv Brhv., Kassette 93, Anbauplatz 341.
- 75 Adreß-Buch von 1856 (wie Anm. 5), S. 299.
- 76 Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen und der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack, Bremen 1861, S. 312.
- 77 Stadtarchiv Brhv., Kassette 45, Anbauplatz 136.
- 78 Stadtarchiv Brhv., Kassette 37, Anbauplatz 111a. Vgl. die abweichenden Angaben über den Kauf des Hauses bei Scholl, Lars.U.: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. 2. Auflage. Bremerhaven 1984, S. 38.
- 79 Wie Anm. 67.
- 80 Nordsee-Zeitung vom 25. Sept. 1962, Nr. 224.
- 81 Nach freundlicher Mitteilung von Frau Hanni Behrens, New York (Schwiegertochter von Johann Behrens), am 12. Sept. 1992.
- 82 Bericht der Technischen Kommission für Seeschifffahrt (wie Anm. 42), S. 13ff.
- 83 Thun, W.: Werden und Wachsen der Deutschen Evangelischen Seemannsmission. Bremen/Hamburg-Altona 1959, S. 58ff.
- 84 Kludas (wie Anm. 25).
- 85 Beilage zu Nr. 418 der Hamburgischen Börsenhalle vom 7. Sept. 1893; Niedersächs. Staatsarchiv Stade, Rep 80 N Tit. 1, Nr. 40 u. Legien, Carl: Der Streik der Hafenarbeiter und der Seeleute in Hamburg-Altona. Hamburg 1897, S. 33f.
- 86 § 1 der »Grundsätze ...« (wie Anm. 52).

## Employment placement of seamen in Bremerhaven and vicinity

### Summary

In the 19th century, jobs on ships were procured by so-called *Heuerbaase* (hiring masters). The fees they could charge for this service did not amount to a livelihood, and most of them were innkeepers as well. The hiring negotiations took place in their inns, for it was there that a captain went to find a new hand and there that a sailor sought employment.

Thus in 1856 the Senate of Bremen appointed two *Heuerbaase* each for Bremen, Vegesack and Bremerhaven and provided legally for their agency activities with a "statutory regulation" and an "instruction". The seven *Heuerbaase* who had been active in Bremerhaven until then were forbidden to carry on in that function. Until a new seamen's law was introduced in 1902, the *Heuerbaase* of Bremerhaven were officially appointed. In 1869, however, the North German Confederation introduced free access to trade, allowing every person to carry out job placement in addition to other occupations such as pawnbroking and the fitting out of ships.

In the second half of the 19th century major shipping companies such as the



HAPAG in Hamburg and the Norddeutsche Lloyd (NDL) set up their own hiring offices in Bremerhaven in 1887. The hiring office of the NDL also took charge of medical examinations, bookkeeping in connection with the sailors and correspondence with the authorities. Personnel was chosen according to references from previous employers; here “sobriety” and “conduct” were essential criteria. The sailor was required to pay a fee for placement. Captains of other shipping companies, preoccupied with numerous matters during their stays on land, left the choice of the crews and their signing on at the shipping office almost entirely to the *Heuerbaas*. The sailor had to pay a high fee to get any kind of job at all (although according to the 1856 regulation of Bremen, the shipping company owner or the captain were obliged to cover placement costs). Furthermore, the sailor had to put up with the fact that the *Heuerbaas* did not provide him with important working papers, thus limiting his freedom of movement. In Geestemünde the signing-on circumstances for sailors were particularly unfavourable. Men were hired and fired arbitrarily, for the *Heuerbaas* collected a fee every time he hired someone anew. If the sailor had to wait for a ship he was forced to stay in the *Heuerbaas'* inn until his savings were depleted.

Finally in 1897 the seamen's mission in the fishing port of Geestemünde opened a hiring office which did away with these abuses by guaranteeing honest, reasonably priced and unbiased job placement. During the 1890s the seamen's associations protested repeatedly against the unfavourable circumstances affecting job placement in shipping in most Northern German ports. Hiring offices operating on a basis of parity were demanded. The *Technische Kommission für Seeschifffahrt* (Technical Shipping Commission), appointed by the German Reich, submitted the results of its investigation of the claims of abuse in 1896. It concluded that the circumstances in Geestemünde and Hamburg were the worst, those in Kiel, Flensburg and Altona only slightly better. In Stettin, Rostock and Bremen the situation was relatively tolerable.

Remedial measures were undertaken in 1902 – the seamen's law was changed and the “law concerning the employment placement of shipping personnel” was enacted. Job placement in shipping was made subject to official authorization and control; the fees were apportioned to the sailor and the shipping company. The *Heuerbaas* was no longer permitted to pursue any other trade except placement. In order to curb commercial job procurement in Bremerhaven, the Lower Weser Shipping Company Owner's Association opened its own hiring service. The NDL and the fishing steamer companies continued to operate their own hiring offices.

The goal set by the seamen's associations – to establish hiring offices operating on a basis of parity – was finally achieved in 1919 with the establishment of the “guidelines for the administration of employment placement of shipping personnel,” authorized by the German Shipping Commission. These policies signified the removal of the decision-making authority and responsibility of job placement in shipping from the shipping companies and the new and permanent assignment of this task to the sphere of social law. The hiring office of the Lower Weser Shipping Company Owners' Association as well as that of the seamen's mission in Geestemünde were now operated on the basis of equal opportunity. Placements for the three fishing steamer companies of Bremerhaven were carried out by the hiring office of the Bremerhaven and Lower Weser Ocean Fishing Companies. For the seaman, placement was now free of charge and the hiring office was obligated to place the applicants according to suitability, not according to who could pay the most. In 1970 the “equal-opportunity” hiring offices were taken over by the *Bundesanstalt für Arbeit* (Federal Employment Agency).