



## Die Entwicklung des Stauereiwesens.

Von Dr. Otto Bramslöw, Hamburg. \*)

Die Seefrachtfahrt hat seit jeher größere Ansprüche an die Ladungsfürsorge gestellt als die Beförderung zu Lande oder auf Binnen-  
gewässern. Bereits das Anbordschaffen der Ladung ist mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft, zumal wenn das Schiff im freien Wasser liegt. Vor allem erfordert die Unterbringung der Güter im Schiffsraum (die Stauung) besondere Sorgfalt, wenn anders eine Beschädigung derselben vermieden werden soll. Darüber hinaus wird im Seegang auch die Schiffssicherheit durch Entstauen von Stückgütern oder Ueberschießen von Bulkladungen gefährdet, sodaß sachgemäße Stauung im Interesse nicht nur der Ladungsbeteiligten, sondern auch des Reeders und der Besatzung liegt.

Je kleiner Schiff und Ladung, desto einfacher gestalten sich die hierfür erforderlichen Arbeiten und desto weniger Arbeitskräfte werden dazu gebraucht. Da ferner der Seemann in seinem Beruf die Gefahren schlechter Stauung am besten kennen lernt und wegen seiner Schiffsgebundenheit ein besonderes Interesse an guter Ausführung hat, so war es natürlich, daß die verhältnismäßig kleinen Schiffe früherer Zeiten regelmäßig von der Schiffsmannschaft beladen und entlöst wurden, soweit dies überhaupt zu den Obliegenheiten des Verfrachters gehörte.

Aus dem Consolato del mare nämlich, der berühmten Zusammenstellung des europäischen Seegewohnheitsrechts des Mittelalters, geht hervor, daß derzeit die Verstauung der Waren Sache des Kaufmanns war. So wird in Cap. LXXIII der Schiffsherr angewiesen, den Kaufleuten darin geübte Leute (sogenannte Stivatori) zu verschaffen, aber auf ihre Kosten, und nach Cap. LXXII gehörte wohl die Empfangnahme nicht aber das Verstauen zu den Dienstobliegenheiten der Matrosen.

Als später auch die Verstauung Sache des Reeders wurde, ließ er sie regelmäßig von der Schiffsbesatzung ausführen. Eine Ausnahme machten nur die wenigen Häfen, in denen es besondere „Stadt-

\*) Dieser Beitrag ist die wirtschaftliche Vorstudie zu einer rechtlichen Arbeit über den Stauvertrag des gleichen Verfassers, die in Heft 1 des nächsten Jahrgangs veröffentlicht wird.

Stauder" gab. Deren Vorläufer mögen die Stivatori des Konsulats gewesen sein. Ein etymologischer Zusammenhang ist jedenfalls unverkennbar, und er hat sich auf die modernen Sprachen fortgepflanzt. So heißt der Stauer in Holland: Stuuwer, in Dänemark: Stuver, in Schweden: Stufvare, in England: Stevedore, in Spanien: Estivadore und in Italien: Stivatore.

Die städtischen Stauer jener Zeit waren als Gewerbetreibende zunftmäßig organisiert und hatten ein gesetzliches Monopol an den Umschlagsarbeiten der betreffenden Häfen. Solche Zwangsstauer gab es noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts<sup>1)</sup>. Heute gibt es einen gesetzlichen Stauerzwang in diesem Sinne nicht mehr. Den Sonderrechten der mittelalterlichen Stauer standen Sonderpflichten gegenüber. Vor allem wurden sie auf gewissenhafte Wahrnehmung ihrer Funktionen beeidigt.<sup>2)</sup> Ein Rest dieser beamtenähnlichen Stellung findet sich noch heute in § 36 Gew. O., wonach die Stauer ihr Gewerbe zwar frei betreiben dürfen, eine Beeidigung und öffentliche Anstellung jedoch auch weiterhin zulässig ist, und solche von der Obrigkeit verpflichtete Stauer werden, wenn sie die Interessen ihrer Auftraggeber absichtlich benachteiligen, auf Grund § 266 Ziff. 3 St. G. B. wegen Untreue besonders bestraft.

Nur wenige Häfen hatten solche Stadt-Stauer. Das Hamburger Stadtrecht von 1603 zum Beispiel erwähnt sie überhaupt nicht.<sup>3)</sup> Im allgemeinen war es damals und auch noch bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts durchaus üblich, daß die Mannschaft die gesamten Umschlagsarbeiten verrichtete.

Eine Ausnahme machten Ladungen, deren Empfindlichkeit oder Unhandlichkeit eine besondere Handhabung erforderte. Zu ihrer Verstaung wurde in Häfen, wo es keine festen Stauer gab, ein sachkundiger Mann aus dem Betriebe des Abladers an Bord geschickt, der auf dem Schiffsboden stehend die Güter aus den Händen der Mannschaft entgegennahm und sie kunstgerecht im Schiffsraum verstaute.

In dem Maße, wie die Schiffe größer und damit die Verstaung der Ladungen schwieriger wurde, nahm auch die Verwendung von Fachleuten zu, und in den Häfen, in denen kein Zunftzwang bestand, ließen sich ehemalige Seeleute, die in der Verstaung der Hauptausfuhrartikel besondere Übung hatten, als freie Gewerbetreibende nieder. Zwar behauptet noch Stevens in seinem viel benutzten Handbuch<sup>4)</sup>, daß die Mannschaft nach einigen Reisen nach Brasilien besser

<sup>1)</sup> Vergl. Protokolle zum A. D. H. G. B., S. 3750; Lewis, Seerecht, Anm. 2 zu Art. 481.

<sup>2)</sup> Vergl. Engellbrecht, wohlunterwiesener Schiffer, zit. bei Kluge S. 747, desgleichen Kaltenborn, Bd. I, S. 281 § 102 III.

<sup>3)</sup> Part. II, Tit. XV, Art. IV bezieht sich auf den Verfrachter; vergl. dazu Langenbeck.

<sup>4)</sup> Stevens Handbuch, Ziff. 784.

als die „orthodoxesten“ Stauer Häute etc. stauen könnte. Er gibt damit aber zu, daß eine gewisse Übung schon damals erforderlich war. Bereits Brarens<sup>5)</sup> empfiehlt zu Beginn des vorigen Jahrhunderts den Gebrauch fester Stauer bei speziellen Ladungen.

In literarischen Quellen, besonders in Reisebeschreibungen finden wir schon frühzeitig neben dem „Stauer“ auch „Schauerleute“ erwähnt. Ihr Name scheint vom holländischen „Shouw“ zu kommen. Das ist ein Boot, in dem ein Schiffsausbesserer um das Seeschiff herumfährt. Nach Fitger ist der Ursprung des Wortes in dem englischen Ausdruck „Shoremen“ zu suchen. Wie dem auch sei, es steht fest, daß die Schauerleute ursprünglich auf die verschiedenste Weise und nur zur Aushilfe auf dem Schiffe beschäftigt wurden<sup>6)</sup>. Rödning bezeichnet sie in seinem 1796 erschienenen Wörterbuch als „Arbeiter beim Seedienst, die keine Professionisten sind“.

Als Nichtfachleute wirkten sie bei der Stauung im allgemeinen nicht mit, wohl aber beim Löschen in eiligen Fällen, z. B. wenn ein Schiff Anschluß an den fälligen Konvoi suchte. In den Tropengegenden wurden sogar regelmäßig wegen der für Europäer unerträglichen Hitze Eingeborene, die zudem billig zu haben waren, mit der Decksarbeit beschäftigt, während im kühleren Schiffsraum Matrosen die Güter verstaute, da sachverständige Stauer in jenen Häfen meist nicht vorhanden waren. Dort sehen wir also, durch die örtlichen Verhältnisse bedingt, eine Umkehrung der sonst üblichen Arbeitsteilung.

Mit dem Wachstum der Schiffe wurde in allen Häfen die Verwendung von Schauerleuten häufiger, und da die Besorgung derselben dem mit den örtlichen Verhältnissen unbekanntem Schiffer meist schwer fiel, so bildete sich der Brauch heraus, daß er den Stauer damit beauftragte. Diesem wurde wegen seiner Kenntnis der Landessprache nicht selten zugleich die Leitung der Umschlagsarbeiten im weiteren Sinne übertragen. In Fällen, wo die Besatzung in den Hintergrund trat, übernahm er zuweilen im Verein mit den Schauerleuten die Beladung zu einer Pauschalsumme (lump sum). Als Vertreter dieser Gruppe schloß er dann einen Stauvertrag mit dem Schiffer ab<sup>7)</sup>. Wir sehen ihn hier bereits auf dem Wege zum selbständigen Unternehmer.

## 2. Dampfschiffszeit.

Die oben geschilderte Entwicklung war in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts, also zu der Zeit, als das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch zur Entstehung gelangte, noch im Fluß<sup>8)</sup>. Jeden-

<sup>5)</sup> Brarens, Schifferkunde, S. 93.

<sup>6)</sup> Saar, Kriegsdienste S. 166; Petersen, Lebensbeschreibung (zit. bei Kluge S. 684, wo die Schauerleute zur Hilfeleistung beim Warpen an Bord geschickt werden, bezw. die Segel abschlagen.)

<sup>7)</sup> vergl. Lotmar, Arbeitsvertrag Bd. II § 514.

<sup>8)</sup> vergl. Protokolle zum A.D.H.G.B. S. 1777

falls war es damals durchaus üblich, daß auch die großen Segelschiffe von der Mannschaft sowohl beladen als auch gelöscht wurden.

Dies änderte sich mit dem Aufkommen der Dampfer aus verschiedenen Gründen. In erster Linie hat die Umschlagstechnik ein ganz anderes Bild bekommen.

Wenn wir uns die Umschlagseinrichtungen aus der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts vergegenwärtigen, so kommen sie uns überaus primitiv vor. Die verhältnismäßig kleinen Schiffe hatten nur eine Luke, in die leichtes Gut einzeln von Hand zu Hand gereicht wurde. Zur Uebernahme schwerer Güter dienten Taljen (auch Takel oder Winde-Tackel genannt<sup>9)</sup>). Das waren Flaschenzüge, die an den Rahen befestigt wurden. Für schwerstes Gut wurden mehrere solcher Taljen vereinigt.

Diese Vorrichtungen wurden Jahrhundertlang nur mit der Hand bedient, später verwandte man auch Pferde als Zugkraft<sup>10)</sup>, doch ging dies nur auf größeren Schiffen, auf deren Verdeck die Pferde in besonders angelegten Gleisen schritten. Einen Fortschritt bedeutete die Anwendung von Handwinden, mit denen verhältnismäßig schweres Gut bewältigt werden konnte, sowie die Anbringung besonderer Ladebäume an den Schiffsmasten.

Als man allgemein dazu übergegangen war, den Dampf der Fortbewegung der Schiffe dienstbar zu machen, lag es nahe, ihn auch zum Windenantrieb zu benutzen. So entstand die Dampfwinde, die noch heute, allerdings vielfach verbessert, das herrschende Umschlagsinstrument ist. Freilich hat man in neuester Zeit vielfach Versuche mit hydraulischen und elektrischen Winden gemacht, doch haben sich die ersteren als zu schwerfällig, die letzteren als zu kostspielig erwiesen. Dagegen verwendet man neuerdings mit gutem Erfolg Motorwinden. Diese finden wir vor allem auf Segelschiffen und Seelechtern; die Winden kleiner Segler werden wie in alter Zeit mit der Hand getrieben.

Mit diesem Lösch- und Ladegeschirr wird der Umschlag bewirkt, wenn das Schiff im Hafen an Dückdalben oder auf der Reede vor Anker liegt. Die Ladung wird dann aus bzw. in Flußkähne, die am Schiff vertäut sind, übernommen, die sie aus bzw. nach dem Binnenlande befördern oder in Seeleichter, die dem Transport von und nach benachbarten Küstenplätzen dienen.

Von Wasserseite werden so hauptsächlich billige Massengüter umgeschlagen, die teureren Stückgüter werden in der Regel vom Kai aus dem Kaischuppen, in welchem sie dauernd angeliefert werden, übernommen bzw. zur vorübergehenden Lagerung in diesen gelöscht.

Für den An- und Abtransport sorgen Schuten, Rollwagen und

<sup>9)</sup> vergl. Hamburger Statuten Part. II, Tit. XIV, Art. 36.

<sup>10)</sup> vergl. Jahrbuch des Nordd. Lloyd 1916/17, S. 116.

Eisenbahnwaggons; für die letzteren sind in allen modernen Häfen Gleise direkt zur Anlegestelle der Schiffe gelegt.

Am Kai werden nun die Ladevorrichtungen des Schiffes durch die großzügigen Umschlagsmaschinen, die auf festem Boden stehen, unterstützt oder ganz ersetzt. Und hier, wo die Enge des Schiffes nicht die Entfaltung hemmt, sehen wir bei feiner Anpassung an die Eigenart der Waren, die Dimensionen der Hebezeuge ins Riesenhafte wachsen. Schwerstes Gut wird von Standkränen mit einer Tragfähigkeit bis 100 tons gehoben, Schiffskessel und Lokomotiven werden von ihnen spielend versetzt. Dem Umschlag gewöhnlicher Stückgüter dienen Portalkrane, die auf Schienen direkt ans Schiff dirigiert werden können und die mit Drehvorrichtungen versehen, die Kolli direkt aus dem Schuppen in die Luken befördern oder umgekehrt. Außerdem gibt es eine Reihe von speziellen Maschinen. So werden Erz und Kohlen neuerdings statt durch Körbe meist durch rein mechanisch wirkende Greifer entlöst. Die Beladung erfolgt hier meist durch Schüttung ganzer Waggonladungen auf schiefen Ebenen in den Raum. Den Umschlag von Getreide und anderen losen Kornladungen besorgen besondere Getreideheber, die mit Becherwerken versehen, das Korn einschaufeln oder durch Rohrleitungen ansaugen. Flüssigkeiten werden regelmäßig durch Rohrleitungen gepumpt. In manchen Häfen führen dieselben direkt vom Schiff zum Tank.

Während, wie wir oben sahen, auf dem Schiff die Elektrizität als Triebkraft bisher wenig Eingang gefunden hat, finden wir sie in Häfen, die über Kraftstromzentralen verfügen, bereits vorherrschend. Schwimmkräne und schwimmende Elevatoren werden dagegen wohl ausnahmslos mit Dampf betrieben.

Man sollte meinen, daß alle diese Maschinen den Umschlag so erleichtert hätten, daß die Mannschaft ihn leicht bewältigen könnte. Folgende Umstände bewirken aber das Gegenteil.

Zunächst sind die Schiffsräume dauernd gewachsen. Während nach Sloman<sup>11)</sup> das Normalschiff der 30er Jahre nur 200 Br. Reg.-tons groß war, sind die drei größten Schiffe der Welt — ehemals Eigentum der Hamburg-Amerika-Linie, jetzt in Feindeshand — auf 50 000 Br. Reg.-tons und darüber gewachsen.

Dementsprechend haben auch die Laderäume an Umfang zugenommen, bei Frachtdampfern natürlich mehr als bei Passagierdampfern<sup>12)</sup>.

Freilich haben auch die Umschlagsleistungen eine erstaunliche Höhe erreicht. So lädt ein moderner Erzdampfer bei Raumschüttung bis 5000 tons täglich, Elevatoren löschen durchschnittlich 1000 tons Getreide pro Tag. Aber wie die Wahl dieser Beispiele bereits an-

<sup>11)</sup> zit. bei Fitger, S. 28.

<sup>12)</sup> Die Ladefähigkeit betrug durchschnittlich im Jahre 1859 — 1000 tons, 1882 — 3000 tons, 1914 — 10000 tons.

deutet, ist der Hauptfortschritt auf dem Umschlag von Bulkladungen beschränkt geblieben. Bei Stückgutladungen ist der Unterschied gegen früher viel geringer. So bedeutet ein Umschlag von 300 bis 400 tons Stückgut schon eine gute Tagesleistung.

Während nämlich homogene Ladungen auf rein maschinellern Wege direkt in den Schiffsraum befördert werden können, müssen Stückgüter noch immer von Menschenhänden in den Wirkungskreis von Verlademaschinen gebracht werden.

Wir wollen uns einmal den Vorgang vergegenwärtigen, der sich bei der Verladung einer Partie Stückgut am Kai abspielt.

Aus dem Kaischuppen, in dem die Güter lagern, werden sie Stück für Stück auf Handkarren auf die Rampe gefahren. Größere Kolli werden dort einzeln mit einem Stropp umgeben, kleinere erst aufeinander geschichtet und zu einer Hieve verpackt. Nun erst tritt der Kran in Tätigkeit und hebt die Last in Schiffshöhe. Bei breiten Schiffen reicht sein Arm nicht zur Luke; die Ladung muß dann erst auf Deck gesetzt und dort vom Schiffsgeschirr übernommen werden. Sodann wird der Ladebaum an Tauen über die Luke geschwungen, an der ein Vormann, der sogenannte Lukenvize, die Arbeit überwacht. Dieser gibt den Windenleuten, bzw. Kranführern das Zeichen zum Anholen oder Fieren, während er den im Raum befindlichen Leuten eine „Wahrschau“ zruft, damit sie sich rechtzeitig in Deckung begeben. Denn die meisten Unfälle werden durch das Herausfallen einzelner Teile aus der Hieve verursacht. Im Raum werden dann die Kolli einzeln mit der Hand verstaut, nur unter Zuhilfenahme eines Handhakens, der keinem Schaueremann fehlt, und der als ein Zeichen ihres Gewerbes dienen kann. So ist zum Stückgutumschlag auch heute noch ein gut Teil Handarbeit erforderlich.

Es ist klar, daß eine derartige Handhabung der ungeheuren Gütermengen, die den Leib eines modernen Ozeanriesen füllen, entweder viel Zeit oder viel Personal erfordert.

Beides steht aber in der Regel im modernen Seeverkehr nicht mehr zur Verfügung.

Während bei den langen Segelschiffreisen ein paar Ladetage mehr oder weniger im Hafen verbracht im allgemeinen keine große Rolle spielten, fallen sie bei den viel kürzeren Dampferreisen sehr ins Gewicht. Alle Beteiligten drängen hier auf möglichste Verkürzung der Lösch- und Ladezeit.

Der Reeder muß bei der großen Kapitalanlage, die ein Dampfer heute darstellt, bestrebt sein, ihn in einer Zeiteinheit möglichst viele Reisen machen zu lassen, um die Frachteinnahmen zu erhöhen, dies umso mehr, als im Gegensatz zu früheren Zeiten eine starke Konkurrenz die Frachten zumeist auf die Rentabilitätsgrenze herabdrückt. Da Geschwindigkeit und Laderaum gleich bleiben, so hängt der Nutz-

effekt von der Verkürzung des Aufenthalts im Hafen ab. Bei Küstendampfern, deren Reise wenige Tage dauert, kommt es darauf viel mehr an, wie bei Ueberseedampfern, die oft monatelang unterwegs sind, bevor sie einen Hafen anlaufen.

Hat aber der Reeder sein Schiff in Zeitfracht vergeben, so hat an seiner Stelle der Befrachter ein gleiches Interesse an möglichst intensiver Ausnutzung des Schiffes.

Die Ladungsbeteiligten drängen ebenfalls auf Verkürzung der Lösch- und Ladezeiten, um möglichst bald in den Besitz der Ware zu gelangen. Wenn auch durch das Konnossement heutzutage die Möglichkeit gegeben ist, noch schwimmende Ware an der Börse zu realisieren, so frißt sie doch täglich Kapitalzinsen. Industrie und Konsumenten aber wollen statt des Papiers möglichst bald die Ware selbst haben.

Endlich hat der Staat als Kaibesitzer und in seiner Fürsorgetätigkeit für den Hafenbetrieb ein Interesse an schneller Abfertigung der Schiffe. In vielen Häfen existieren daher Verordnungen, wonach Schiffe, die über eine bestimmte Zeit am Kai bzw. im Hafen liegen, höhere Gebühren zu zahlen haben.

Diesem allgemeinen Bedürfnis hat sich der Umschlagsbetrieb anpassen müssen. Tag und Nacht wird an der Entlöschung und Beladung gearbeitet, meist von beiden Schiffsseiten zugleich und oft gemeinsam mit den Einrichtungen des Schiffes und denen des Kais.

Das kann natürlich die Mannschaft nicht bewältigen, zumal das für den Umschlag verfügbare Personal bei den Dampfern verhältnismäßig geringer ist als bei den Seglern. Die Zahl der Schiffsleute ist nicht im Verhältnis zu der Größe der Schiffe gewachsen, da die Bedienung der Segel fortfällt. Ferner kommt das Maschinen- und Heizpersonal für die eigentliche Umschlagsarbeit überhaupt nicht in Frage, da es im Hafen mit dem Instandhalten der Maschinen und Kessel beschäftigt ist. Nur indirekt wird es beim Umschlag tätig, indem es den Dampf zum Betrieb der Schiffswinden liefert. Das Deckpersonal der Dampfer ist bei weitem geringer als das der Segler, weil auf See nur Rudermache und Ausguck auf der Back von ihm besetzt werden muß. Während des kurzen Aufenthaltes im Hafen aber ist es mit der Reinhaltung des Schiffes und sonstigen notwendigen Schiffsarbeiten beschäftigt, sodaß für die Umschlagsarbeit nur wenige Hände frei sind. Im übrigen ist, zum Teil auf Drängen der seemännischen Verbände, die Beschäftigung der Mannschaft im Hafen auf das Mindestmaß eingeschränkt worden, um dem Seemann während des kurzen Hafenaufenthalts Landurlaub zu verschaffen. In der Großschiffahrt ist zudem die Vorschrift des § 68 S. O., wonach der Schiffsmann erst nach beendigter Entlöschung seine Entlassung verlangen kann, in Vergessenheit geraten. Sie ist aus der alten Seemannsordnung von 1872 (§ 55) überhaupt nur im Interesse der kleinen Schifffahrt beibehalten wor-

den<sup>13)</sup>, bei der die Verhältnisse sich gegen früher wenig geändert haben<sup>14)</sup>.

Alle diese Umstände haben dazu geführt, daß heutigentags Stauer und Schauerleute anstelle der Seeleute Umschlag und Stauung ausführen. Kleine Fahrzeuge allerdings laden und löschen noch heute durchweg mit eigener Mannschaft. Zuweilen, vor allem in Ostseehäfen findet bei Schiffen von mittlerer Größe ein Zusammenarbeiten von Schiffsleuten und Hafearbeitern statt. Auf großen Schiffen kommt dies nur ausnahmsweise im überseeischen Verkehr vor, wenn Schauerleute nicht in genügender Zahl zur Verfügung stehen.

Bei der Verwendung des Schiffsgeschirrs tritt allerdings auch bei großen Schiffen die Mannschaft in Tätigkeit, mittelbar durch Bereitung des Dampfes zum Antrieb der Winden, unmittelbar durch ihre Bedienung. Die neueste Entwicklung geht dahin, ihr auch diese letzte Funktion abzunehmen, da die Schauerleute vielfach nur mit Winchleuten aus ihrer Mitte arbeiten wollen. In fremden Häfen erklärt sich dieser Wunsch aus der Gefahr, welche aus mißverständenen Befehlen der mit der Landessprache nicht vertrauten Schiffsoffiziere für die Sicherheit der Arbeiter erwächst. Außerdem aber ist er auf das Bestreben nach Monopolisierung der gesamten Umschlagsarbeiten zurückzuführen.

Die vielerorts, in Hamburg sogar ausschließlich im Eigentum des Staates stehenden Umschlagseinrichtungen des Kais werden regelmäßig von festangestellten Kranführern bedient, da sie infolge ihrer Kompliziertheit im Gegensatz zu den verhältnismäßig einfach zu handhabenden Schiffswinden einen Wechsel des Bedienungspersonals nicht vertragen können.

### 3. Schauerleute und Stauervizen.

Abgesehen von den zuletzt geschilderten Ausnahmen haben die Schauerleute heute schon ein faktisches Monopol an den einschlägigen Arbeiten ihres Gewerbes, und, wie wir gesehen haben, ist es im Gegensatz zu dem rechtlichen Monopol des Zwangsstauers früherer Zeiten einem wirklichen Verkehrsbedürfnis entsprungen.

Aus den ehemaligen Hilfsarbeitern hat sich in den Häfen aller Nationen eine besondere Kategorie von Spezialarbeitern herausgebildet, die von diesem Teil der Ladungsfürsorge leben und in der Ausführung dieser Arbeiten eine große Fertigkeit erlangt haben.

Eine geregelte Beschäftigung der Schauerleute, die in den Welthäfen ein bedeutendes Kontingent der Bevölkerung bilden und ihre Kraft schon um die Wende des vorigen Jahrhunderts in zahlreichen

<sup>13)</sup> vergl. Knitschky-Rudorff Anm. 1 zu §68 S. O. S. 506, Hippel, Anm. 1 zu § 68 S.O. S. 98.

<sup>14)</sup> so Ordonnance de la marine Libre II, Tit. VII, Art. II, desgl. Hamburger Statuten 1603, Part. II, Tit. XIV, Art. 12, anders Consolato dal mare Cap. CLXXVII.

Streiks erprobt haben, ist nur bei zentralisierter Arbeitsvermittlung möglich.

Wir wissen, daß der Stauer schon früh als Mittelsperson zwischen Schiffer und Schauerleuten auftrat, erst als Agent, später als Vormann einer Akkordgruppe. In neuerer Zeit hat ihm die zunehmende und dauernde Nachfrage erlaubt, eine Anzahl von Schauerleuten fest anzustellen. Er tritt dann nicht als deren Vertreter, sondern als selbständiger Unternehmer dem Schiffer gegenüber. Mit seinen Leuten schließt er solchenfalls Unterakkordverträge ab zur Erfüllung seiner als Hauptakkord übernommenen Verpflichtung. Außer den Festangestellten beschäftigt er nach Bedarf Hilfskräfte, die er dem großen Reservoir der Hafenbevölkerung entnimmt. Zu Zeiten der Hochkonjunktur reicht selbst dies nicht aus, so daß zeitweise Gelegenheitsarbeiter, d. h. Arbeitslose aus anderen Berufen, eingestellt werden müssen, desgleichen, wenn bei Streiks oder Aussperrungen die ortsansässigen Hafearbeiter ausfallen. So wurden während des Hamburger Streiks im Jahre 1907 große Mengen englischer Schauerleute als Ersatz herangezogen<sup>15)</sup>. Im Kriege wurden die zum Militärdienst Eingezogenen zum Teil durch Kriegsgefangene ersetzt. Dasselbe geschah in den Häfen der besetzten Gebiete. So hat Verfasser als Hafenbetriebsleiter in Riga manches Schiff durch russische Kriegsgefangene entlöschten und beladen lassen. Doch waren die Leistungen einheimischer Schauerleute oder der aus Fachleuten zusammengesetzten Betriebskompanie weit bessere. Aehnliche Erfahrungen hat Verfasser in den Donauhäfen gemacht. Es erhellt daraus, daß die Verwendung von Nichtfachleuten im Umschlagswesen keinen vollen Ersatz zu bieten vermag. Andererseits tritt in Zeiten schlechter Frachtlage infolge Aufliegens vieler Schiffe und weil die Reeder infolge Ladungsmangel gezwungen sind, eine Reise in Ballast machen zu lassen, leicht Arbeitslosigkeit ein, die in den großen Häfen schon oft den Anlaß zu gefährlichen Unruhen gegeben hat.

Außer den durch die weltwirtschaftlichen Verhältnisse bedingten Schwankungen ändert das Arbeitsfeld der Schauerleute auch von Tag zu Tag seine Größe. Einerseits wechselt die Zahl der jeweils im Hafen befindlichen Schiffe und ist im Voraus nicht einmal genau zu berechnen, da Trampfahrer ganz unregelmäßig eintreffen und selbst Linienfahrer oft durch Sturm, Nebel oder Eisgang verhindert sind, die fahrplanmäßigen Ankunftszeiten einzuhalten. Wenn man ferner bedenkt, daß die Beteiligungsquote der verschiedenen Betriebe im freien Wettbewerb erstritten wird und daher täglich eine andere ist, so begreift man, daß in diesem Gewerbe die Arbeitsverhältnisse besonders schwierig sind und infolgedessen leicht zu Reibungen zwischen den Beteiligten führen können.

Um diese Gefahr zu vermindern, ist man in den großen Häfen vielfach dazu übergegangen, durch Schaffung gemeinsamer Arbeits-

<sup>15)</sup> vergl. Hafenbetriebsverein Hamburg, Jahresbericht 1907, S. 7.

vermittlungsstellen eine noch größere Zentralisation herbeizuführen.

In Hamburg ist es der 1906 gegründete Hafenbetriebsverein, der nicht nur vorbildlich für die übrigen Häfen gewesen ist, sondern auch eine Vorpostenstellung insofern einnimmt, als die Vereinbarungen, die er mit dem Transportarbeiterverband trifft, als Richtlinien für die ganze Wasserkante gelten. Zu seinen Mitgliedern zählen außer den Stauern auch die Arbeitgeber anderer Hafenbetriebe, die uns hier aber nicht näher interessieren.

Der Hafenbetriebsverein trat mit der Einführung der Kontraktarbeit auch als gemeinsamer Arbeitgeber auf und ermöglichte so eine Verschiebung der festangestellten Schauerleute auch zwischen den Betrieben und damit die Vergrößerung ihrer Zahl auf den Durchschnittsbedarf aller Betriebe. Trotz der unbestreitbaren Vorteile, die dieses System auch für den Arbeiter hat, ist es vom Hafenarbeiterverband stets bekämpft worden, hauptsächlich allerdings aus parteipolitischen Gründen.

Als nach Kriegsende die nur langsam wieder einsetzende Handelsschiffahrt den aus dem Heeresdienst entlassenen Schauerleuten keine ausreichende Beschäftigung zu bieten vermochte, eine Abwanderung in andere Betriebe aber sich durch die allgemeine Arbeitslosigkeit verbot, wurde die reichsrechtlich geregelte Kurzarbeit eingeführt. Der Kurzarbeiter setzt von Zeit zu Zeit aus, um eine gleichmäßige Beschäftigung aller zu ermöglichen. Für die arbeitsfreien Tage zahlt ihm die Erwerbslosenfürsorge einen Teil der Arbeitslosenunterstützung. Die Arbeitslöhne der Schauerleute werden regelmäßig durch Tarifverträge der beiderseitigen Vertretungen bestimmt. Zeitlohn ist heute die Regel, Akkordarbeit wird bei der Abneigung der Arbeiter gegen diese Lohnform, die in dem Schlagwort „Akkord ist Mord“ ihren Ausdruck gefunden hat, heute durchweg nur bei der Kohlenlöschung mit Handgängen geleistet.

Um die zur Erzielung kürzester Lösch- und Ladezeiten nötige Dauerarbeit zu ermöglichen, wird in den größeren Häfen schichtweise mit Ablösung gearbeitet, Sonntags- und Nachtarbeit, sowie Ueberstunden werden höher bezahlt. Außerdem sind für besonders schwer zu handhabende Artikel Zuschlaglöhne vorgesehen. Die Beförderung zur Arbeitsstätte wird regelmäßig vom Arbeitgeber bewirkt, andernfalls wird das Fahrgeld vergütet. Beim Arbeiten auf den Unterläufen der Ströme, wo die Schauerleute sogar oft an Bord übernachten müssen, werden ihnen auch Verpflegung und Unterkunft frei gewährt.

Außer den Schauerleuten beschäftigt der Stauer in seinem Betriebe sogenannte Stauervizen, die meist ehemalige Seeleute sind.

Der Stauervize entwirft vor Beginn der Arbeiten mit dem Kapitän oder dessen Vertreter einen Stauplan<sup>16)</sup>, der die Verteilung der verschiedenen Güter im Schiffsraum angibt. Dieser Stauplan dient ein-

<sup>16)</sup> vergl. Stenzel, S. 401.

mal als Richtlinie bei der Beladung, andererseits als Hilfsmittel bei der Entlöschung. Bei seiner Aufstellung muß nicht nur auf die Sicherheit von Schiff und Ladung, sondern auch auf die Vermeidung von Umstauungen bei späteren Teilentladungen Rücksicht genommen werden.

Die Hauptaufgabe des Stauervizen ist es, die gesamten Umschlagsarbeiten an einem Schiff zu leiten. Auf einem großen Dampfer, der aus mehreren Luken gleichzeitig löscht bzw. lädt, kann er allerdings nicht alles unmittelbar übersehen. Er wird dann von den Lukenvizen darin unterstützt.

#### 4. Der Stauer.

An der Spitze des Stauereibetriebes steht heute der Stauer als selbständiger Unternehmer. Wie der Reeder, so betritt er nur zu Inspektionszwecken das Schiff. Eine unmittelbare Beteiligung an den Umschlagsarbeiten wie in früheren Zeiten ist für ihn schon durch den Umfang seines Betriebes ausgeschlossen, der oft mehrere Schiffe in örtlichen getrennten Hafenbassins abzufertigen hat.

So ist aus dem kleinen Gewerbetreibenden ein Kaufmann geworden, der im Stauereikontor Arbeiterbeschaffung und Verteilung innerhalb seines Betriebes regelt, vor allem aber die Stauverträge abschließt.

Auf Grund von Tarifen übernimmt er regelmäßig die Beladung und Entlöschung zu einer Pauschalsumme. Diese Tarife basieren auf den Selbstkosten; dazu kommt ein Regieaufschlag. In allen größeren Häfen haben die Stauereiverbände Einheitstarife beschlossen, die nicht unterboten werden sollen. Und da die Beachtung einer *lex imperfecta* im Konkurrenzkampf fraglich sein würde, so werden regelmäßige Vertragsstrafen festgesetzt; oft muß sogar eine Kautions beim Verband hinterlegt werden. Dennoch werden diese Vereinbarungen nicht selten durchbrochen, in den Ostseehäfen ist dies sogar der häufigere Fall. Der Stauer schließt dann zu geringeren Raten ab, um sich die Arbeiten zu sichern. Für den Reeder ist dies an sich nur vorteilhaft, solange die Preisermäßigung nicht auf Kosten der Qualität der Arbeit geht. Denn der freie Wettbewerb schützt ihn vor den Gefahren einer gänzlichen Vertrustung des Stauereiwesens.

Nicht immer ist der Reeder frei in der Wahl des Stauers. So bedingt sich im Zeitfrachtvertrag meist der Befrachter die Wahl des Stauers aus<sup>17)</sup>. In neuerer Zeit versuchen jedoch die Reeder, speziell durch die Baltic and White Sea Conference die Klausel „chartered stevedore“ durch die Klausel „owners stevedore“ zu ersetzen, mit der Begründung, dem Reeder dürfe nicht die Sorge für sein Schiff durch Aufzwingung ihm unbekannter und möglicherweise unzuverlässiger Hilfspersonen erschwert werden.

Aber auch im Reisefrachtvertrag finden wir, besonders bei Bulk-

<sup>17)</sup> Deuzet, Ziff. 35—38; Baltim Ziff. 31—33.

ladungen, häufig die Klausel „merchants men to discharge the cargo“, und hier unter Belastung des Reeders mit den Umschlagskosten. Es ist natürlich dem Reeder, der einen eigenen Stauereibetrieb hat, unangenehm, wenn er im Heimathafen einen fremden Stauer bezahlen soll. Im fremden Hafen aber liegt die Gefahr nahe, daß Befrachter oder Agenten, die sich ebenfalls das Wahlrecht ausbedingen, dieses auf Kosten des Reeders mißbrauchen. So besteht seit Jahrzehnten in vielen Ueberseehäfen die Gewohnheit, daß die Exporteure ihre Ladungen dem Stauer nur gegen eine erhebliche Provision geben. Der Stauer schlägt diese Rückvergütung auf seine Preise auf, so daß der Reeder die Kosten tragen muß, wenn er sie nicht seinerseits durch höhere Frachten ausgleicht. Ausschaltung unnötiger Zwischengewinne ist aber eine Forderung jeder gesunden Wirtschaftspolitik.

Auch wo der Reeder das Wahlrecht behalten hat, erwachsen ihm oft unangemessene Kosten aus der wirtschaftlichen Macht der Stauereiverbände, falls er sich nicht von der gesetzlichen Verpflichtung (§ 561 HGB.) zur Tragung der Umschlagskosten, durch die Klausel „Ladung frei ein, frei aus“ im Konnossement freigezeichnet hat.

Zur Erzielung möglichst billiger und vor allem stetiger Spesen zieht er es daher vor, wenn möglich, langfristige Stauverträge mit einem zuverlässigen Stauer abzuschließen. An dem Abschluß dieser „Dauerstauverträge“ ist der Stauer noch mehr wie der Reeder interessiert, da sie ihm regelmäßig ein Monopol an den in Frage kommenden Schiffen des letzteren verschaffen. Er begnügt sich daher nicht immer mit der Zusendung von Offerten an ihm bekannte Reedereien, sondern läßt besondere Stauagenten die Welthäfen bereisen, um Stauverträge abzuschließen. Andere Stauer beauftragen Agenten, die in den betreffenden Häfen ihren Wohnsitz haben, mit der Wahrnehmung ihrer Interessen. Im Heimathafen und in solchen Häfen, die regelmäßig von den Schiffen der Reederei angelaufen werden, sind die Reeder aus dem gleichen Grunde schon frühzeitig in dauernde Geschäftsbeziehungen zu bestimmten Stauern getreten. So hat der Nordd. Lloyd seit seiner Gründung in Bremerhafen die Umschlagsarbeiten durch ein- und dieselbe Firma ausführen lassen. Im Jahre 1914 wurde diese in die Stauerei-Gesellschaft m. b. H. des Norddeutschen Lloyd umgewandelt. Die Hapag hat seit langem sogar eine besondere Stauabteilung in Hamburg gehabt, die neuerdings als Kai- und Hafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H. verselbständigt worden ist.

Die Vorteile, welche die Ausführung der Umschlagsarbeiten in eigener Regie für die Reedereien mit sich bringt, liegen auf der Hand. Der Reeder ist nunmehr unabhängig vom Stauer. Die Umschlagskosten werden auf die Selbstkosten des Betriebes herabgemindert. Außerdem ergeben sich aus der einheitlichen Leitung durch die Reederei betriebstechnische Vorteile.

Die Einrichtung rentiert sich aber nur für die größten Reedereien, deren Schiffspark dem Betrieb eine dauernde, ausreichende Beschäfti-

gung gewährleistet. Reedereien mittlerer Größe helfen sich zuweilen durch einen gemeinsamen Stauereibetrieb, wie ihn in Hamburg die Deutsch-Ostafrika-Linie, Woermann-Linie und Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft haben.

Sogar im Auslande haben deutsche Reedereien eigene Stauabteilungen eingerichtet. So die Deutsch-Australische-Dampfschiffahrtsgesellschaft vor dem Kriege in australischen Häfen. Hier war es insbesondere die eigentümliche Verstaungstechnik der Wolle als Hauptausfuhrartikel Australiens, die die Veranlassung dazu gab. Die Fracht wird nämlich bei der Wollverschiffung nach Gewicht berechnet, und da der Umfang der Wollballen sich durch Pressung stark vermindern läßt, so hat hier der Reeder ein besonders großes Interesse an fachmännischer und sorgfältiger Verstaung der Ladung. Dies Ziel aber erreicht er am sichersten mittels eigener Betriebe.

In kleineren Häfen finden wir noch heute primitive Methoden vorherrschen, in großen die verschiedenen Stufen und eine Fülle von Zwischenbildungen nebeneinander um den Verdienst ringen.

Die Tätigkeit des Stauers ist aber längst nicht mehr auf den eigentlichen Umschlag beschränkt, sondern je nach Hafengebrauch und einzelner Verabredung übernimmt er heutigentags auch andere Funktionen, z. B. Abbäumen und Wiederandenkailegen, Verholen und Vertäuen, Zählen und Wägen und andere mehr.

