

VON HEUERBAASEN UND LANDHAIEN

Flensburger Heuerstellen um 1900

VON CHRISTINE KEITSCH

In Deutschland übernehmen Heuerstellen, welche heute den Arbeitsämtern zugeordnet sind, die Fachvermittlung von Seeleuten. Sie entsprechen nicht mehr der heutigen Entwicklung der Seeschifffahrt. Ihren Platz nehmen die Personalleasingunternehmen ein, die für kurzfristige aber arbeitskraftintensive Aufgaben schnell und zuverlässig die nötige Crew bereitstellen können (...)¹

So wird die Aufgabe der Arbeitsvermittlung für Seeleute in einer Hausarbeit der DAV (Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie Bremen) vom vorigen Jahr beschrieben. Interessant daran ist, daß der Bereich der Heuervermittlung heute wieder zunehmend in die Hände von Privatunternehmen, sogenannten *Personalleasingunternehmen* gelegt wird. Als nicht mehr zeitgemäß beschreibt der Verfasser der oben zitierten Abhandlung die Arbeitsvermittlung für Seeleute durch das Arbeitsamt, eine staatliche Behörde also.



Das Foto zeigt die Mannschaft der FIDUCIA (2), einem Dampfer der Flensburger Reederei Jost. Das Schiff war üblicherweise in der Nord- und Ostseefahrt sowie auf dem Atlantik und im Mittelmeer unterwegs und hatte eine typische Besatzung von 16 Mann. Aufnahme von 1903. (Flensburger Stadtarchiv)

Vor rund 100 Jahren kämpften Schiffsbesatzungen gegen ihre Ausbeutung durch private Stellenvermittler, die zugleich oft auch als Gast- und Logierwirte tätig waren und ihre arbeitssuchenden Kunden in vielen Fällen zu übervorteilen suchten. Damals wurde die Forderung nach einer behördlichen Kontrolle dieses Geschäftes von den Betroffenen energisch gefordert. Am 2. Juni 1902 wurde das *Gesetz, betreffend die Stellenvermittlung für Schiffsleute* verabschiedet. In diesem heißt es unter Paragraph 2: *Wer die Stellenvermittlung für Schiffsleute gewerbsmäßig betreiben will, bedarf dazu der Erlaubnis der höheren Verwaltungsbehörde*, und der Text führt unter Paragraph 3 weiter aus: *Wer die Stellenvermittlung für Schiffsleute gewerbsmäßig betreibt, darf gewerbsmäßige Vermietung von Wohn- und Schlafstellen, Gastwirthschaft, Schankwirthschaft, Kleinhandel mit geistigen Getränken, Handel mit Ausrüstungsgegenständen für die Schiffsleute und das Geschäft eines Geldwechslers oder Pfandleihers weder selbst noch durch andere betreiben. (...)*²

Allerdings war es möglich, daß seitens der Behörden diesbezügliche Ausnahmegenehmigungen erteilt wurden. Das Gesetz, das im Jahre 1910 nochmals überarbeitet wurde und in erweiterter Form in die Seegesetzgebung einging³, wollte mit der jahrhundertalten Tradition der Heuerbaase, der privaten Stellenvermittler für Seeleute, aufräumen. In der Begründung des Gesetzes heißt es dazu:

*Bei den Erörterungen über die Reformbedürftigkeit der die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft regelnden Vorschriften ist mit besonderem Nachdruck auf die Mißstände hingewiesen worden, welche auf dem Gebiete der Stellenvermittlung für die Schiffsleute seit Jahren um sich gegriffen haben.*⁴

Die Ausbeutung von Seeleuten an Land, vor allem durch die Praxis der privaten Stellenvermittler, wurde in der damaligen Zeit zu einem häufig beklagten Mißstand, der in erster Linie in den größeren Hafenstädten mehr und mehr zu spüren war.⁵ Bereits im Jahre 1872 kam es zu einer spontanen Protestaktion von Hamburger Seeleuten. Sie forderten neben mehr Lohn auch die Abschaffung der privaten Heuerstellen.⁶ Um den Seeleuten in dieser Hinsicht etwas mehr Schutz zu gewährleisten, gründeten einige Hamburger Reedereien in den folgenden Jahren eigene Heuervermittlungen.⁷ Doch erst 1902 wurde im Zusammenhang mit der Neuregelung der Seemannsordnung das oben erwähnte Gesetz erlassen, das 1903 in Kraft trat. Grund für diese Maßnahme war vor allem der große Hamburger Streik von 1896/97 gewesen.⁸

Gleichwohl blieb die Stellenvermittlung durch private Heuerbaase zumindest bis zum Ersten Weltkrieg durchaus gängige Praxis in vielen Hafenstädten.⁹ Erst nach 1919 wurden paritätische Heuerstellen eingerichtet. Damit war das Heuerwesen aus der Entscheidungs- und Verfügungsgewalt der Reedereien herausgenommen. Doch erst 1924 wurde die *Verordnung über seemännische Heuerstellen* erlassen, die laut Kiendl und Nagel heute noch als das Grundgesetz der seemännischen Arbeitsvermittlung gelten kann.¹⁰ Knapp vierzig Jahre später, im Jahr 1960, wurde diese Verordnung erneut überarbeitet. Am 1. Januar 1970 wurden die paritätischen Heuerstellen von der Bundesanstalt für Arbeit übernommen.

Flensburg um 1900: Ein bedeutender Reedereistandort

Was den Hafenverkehr betraf, so war Flensburg mit den großen Überseehäfen wie Hamburg oder Bremerhaven natürlich nicht zu vergleichen. Innerhalb der schleswig-holsteinischen Ostseehäfen lag die Stadt im Jahre 1898 mit 375 000 Tonnen Warenumsatz nach Kiel mit 1 007 000 Tonnen an zweiter Stelle. Im Jahre 1909 nahm Flensburg im Verhältnis zu anderen Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste einen der unteren Ränge ein. So hatte Hamburg mit einem Gesamtschiffsverkehr von 24 337 000 Registertonnen die Spit-



Blick auf den Flensburger Hafen um 1910. Seit der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals (heute: Nord-Ostsee-Kanal) im Jahre 1895 liefen Schiffe aus Übersee den Flensburger Hafen kaum noch an, der Schwerpunkt des Hafenverkehrs lag in der Kleinen- und Küstenfahrt. Im Vordergrund sind der Dampfschiffs-Pavillion der Vereinigten Flensburg-Ekensunder & Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft von Friedrich Mommse Bruhn und einige Fördedampfer zu erkennen. Bruhn hatte mit seinem 1865 gegründeten Unternehmen einen wichtigen Impuls zur Wiederbelebung des Hafens gegeben. Unter seiner energischen Leitung hatte die »Vereinigte« bald den gesamten Passagier- und Güterverkehr auf der Flensburger Förde in ihrer Hand und blieb damit bis in die 20er Jahre hinein äußerst erfolgreich. (Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

zenposition inne, gefolgt von Stettin, das noch vor Bremen und Bremerhaven rangierte, Rostock mit 2 275 000, Danzig mit 1 701 000, Lübeck mit 1 571 000, Königsberg mit 1 378 000 und Kiel mit 1 099 000 Registertonnen. Flensburg dagegen konnte nur einen Gesamtverkehr von 508 000 Registertonnen aufweisen.¹¹

Flensburg hatte sich von einer typischen Hafenstadt zu einem modernen Industrie- und Handelsstandort entwickelt. Der immense Bevölkerungszuwachs, der seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert in Flensburg zu verzeichnen war, beruhte in erster Linie auf der zunehmenden Industrialisierung der Stadt. Zu den erfolgreichsten Wirtschaftsunternehmen jener Zeit müssen dabei neben der 1872 gegründeten »Flensburger Schiffbaugesellschaft« auch die Reedereiunternehmen gezählt werden.¹²

... Die Lostrennung der Herzogthümer von Dänemark im Jahre 1864 drängte den Seeverkehr Flensburgs zum Theil in ganz neue Bahnen hinein. Als der Handel der Stadt mit dem Königreich Dänemark und den dänischen Kolonien, bis dahin das Hauptfeld des Flensburger Seehandelsverkehrs, infolge des genannten Ereignisses fast ganz einging, warf eine kleine Schaar von thatkräftigen und unternehmenden Bürgern sich in die Bresche, um der

*Spekulation neue Wege zu eröffnen, und es bildeten sich Aktiengesellschaften und Reedereien auf ganz neuer Grundlage. Es trat ein vollständiger Systemwechsel ein: die alte Flensburger Handelsreederei, welche sich die besten Wege verlegt sah, schlug über in die Frachtfahrt, und damit stand in Zusammenhang die Verdrängung des Segels durch den Dampf.*¹³

Das schrieb A.C.C. Holdt über den Stand der Flensburger Reederei im Jahre 1884. Und Henning Oldekop führt in seiner 1906 erschienenen »Topographie des Herzogtums Schleswig über die Entwicklung der Flensburger Handelsflotte« folgendes aus:

*... Die Flensburger Geschäftswelt, zugleich durch politische Parteihader entzweit und voll Mißtrauen bezüglich der Stetigkeit der politischen Verhältnisse, ließ in dieser Periode durchaus die alte Rührigkeit vermissen. Erst nachdem ein weiterer Rückgang infolge der politischen Trennung von Dänemark im Jahre 1864 und der Weiterführung der Eisenbahn nach Norden eingetreten war, wodurch einerseits Kopenhagen, andererseits Hamburg im Konkurrenzkampfe, besonders im Kolonialwarenhandel, den völligen Sieg über Flensburg errungen hatte, erst da raffte man sich zu energischem Handeln auf. Wie im 18. Jahrhundert, so suchte man auch jetzt Ersatz durch Reederei und zwar mit zeitgemäßer Berücksichtigung des zunehmenden Übergewichts der Dampf- über die Segelschiffahrt, durch die Reederei ersterer Art. So entstand die »Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869«, deren erste 6 Schiffe noch in England gebaut wurden. Die zunächst folgenden lieferte schon eine inzwischen in Flensburg selbst gegründete Werft, die sich immer großartiger entwickelte und jetzt ca. 2500 Arbeitskräfte beschäftigt. Es bildeten sich dann dem Beispiel der 1869er folgend noch immer neue Dampfschiffsreedereien, so daß zur Zeit an Tonnengehalt seiner Schiffe Flensburg unter allen preußischen Reedereiplätzen die erste Stelle einnimmt.*¹⁴

Im Jahre 1900 waren in Flensburg zehn größere Reedereien ansässig, die insgesamt 83 Schiffe, größtenteils Dampfer, ihr eigen nannten.¹⁵ Hinzu kamen noch drei Kapitänseigner, die kleinere Lastensegler besaßen. Mit einer Gesamttonnage von 52 341,40 Netto-Register-tonnen gehörte Flensburg damals sogar zu den drei größten Reedereistädten des Deutschen Reiches nach Hamburg und Bremen und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg von Stettin überrundet.¹⁶ Die Reedereiunternehmen zählten damit in jener Zeit zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Stadt. Nach Windmann investierten die Flensburger Bürger im Jahre 1906 etwa zwanzig Millionen Mark in diese Branche.¹⁷

Bei aller Euphorie über diesen grandiosen Erfolg hiesigen Unternehmertums darf mithin jedoch nicht vergessen werden, daß der Aufschwung dieses Wirtschaftszweiges sich nur sehr bedingt auf die Bedeutung des Flensburger Hafens auswirkte, da die meisten Schiffe in der Trampfahrt, d.h. weltweit unterwegs waren und ihren Heimathafen im Verlauf eines Jahres nur sehr selten oder überhaupt nicht anliefen.¹⁸ Andererseits boten diese prosperierenden Reedereiunternehmen vielen Seeleuten Arbeit, Lohn und Brot. Nicht wenige Fahrensleute kamen daher in die Stadt, um bei einer der dortigen Übersee-Reedereien eine Stellung zu suchen.

Die Situation der Heuerstellen in Flensburg

Wann genau in Flensburg der erste Heuervermittler seine Arbeit aufnahm, läßt sich heute nicht mehr nachvollziehen. Einer im Flensburger Stadtarchiv befindlichen Akte *betreffend Stellenvermittler (Verheuerung von Seeleuten)* des Zeitraums 1852 bis 1867 ist zu entnehmen, daß zu dieser Zeit verschiedene Personen, darunter viele ehemalige Fahrensleute, den Magistrat der Stadt um eine besondere Genehmigung ersuchten, das Geschäft der Heuervermittlung ausüben zu dürfen. Die Antwort seitens der Flensburger Polizeibehörde auf

den entsprechenden Antrag des ehemaligen Schiffsführers Peter Prehn, lautete wie folgt:

(...) die Frage wegen Errichtung bestimmter Comtoire für die Verbäuierung von Seeleuten an Schiffsführer betreffend, ermangele ich nicht hierdurch mitzutheilen, daß nach meinem Dafürhalten allerdings verschiedene Vortheile mit der Vorstelligmachung solcher Häuerungscomtoire, namentlich wenn dieselben, jedenfalls hauptsächlich, an alte Schiffer und Seeleute übertragen würden, verbunden sein könnten, indem theils den Mannschaft suchenden Schiffsführern eine bequeme und leichtere Gelegenheit gegeben würde, sich die erforderliche Mannschaft zur Bemannung ihrer Schiffe zu verschaffen, theils älteren verdienten Seeleuten in der angegebenen Weise, wenn sie von der Schiffahrt sich zurückzuziehen genöthigt, eine passende Erwerbsquelle würde eröffnet werden. Wenn ich dennoch einerseits eine solche Einrichtung unbedingt zu empfehlen Bedenken trage so hat dieses seinen Grund einestheils darin, daß ein solches Verbäuern von vorn Herein unzweifelhaft als freies Gewerbe zu betrachten, und daß die Einführung eines Herganges nicht als absolut erforderlich anzusehen ist, andererseits aber darin, daß nachdem eventuell eine solche feste Ordnung eingeführt worden, die Handhabung der erforderlichen Controllen hinsichtlich der vielen kleinen Kneipen und Wirthschaften pp., namentlich an der Schiffbrücke, von deren Inhabern dieses Geschäft bisher nebenbei betrieben, äußerst schwierig sein würde.¹⁹

An diesen Äußerungen ist zu ersehen, daß das Geschäft der Heuervermittlung ein freies Gewerbe war, das zudem als Nebenerwerb von einigen Gastwirten entlang der Schiffbrücke, seit alters her Zentrum des Flensburger Hafengeschehens²⁰, ausgeübt wurde und sich somit, wie anderswo auch, einer behördlichen Kontrolle entzog. Konkrete Angaben über die Zahl dieser Heuervermittler sind in dem Schreiben daher nicht zu finden. Offensichtlich hatte sich die Lage rund 40 Jahre später allerdings wesentlich verändert. Ferdinand Tönnies beschreibt in einer Abhandlung aus dem Jahre 1903 die Situation der Flensburger Heuerstellen wie folgt:

Es gab in Flensburg seit Jahren drei Heuerbase, diese hatten auch Gastwirtschaft, aber keine Herberge, so daß die Seeleute hier den Vermittlern ihrer Arbeit immerhin freier gegenüberstanden und noch stehen. Auch gibt es eigentliche Schlafbase erfreulicher Weise, wie ein Berichterstatter sich ausdrückt, nicht. Der unverheiratete Seemann sucht sich Logis und Kost irgendwo in der Hafengegend und pflegt dafür 10 Mk. pro Woche zu bezahlen (...)²¹

Sogenannte »Landhaie«, über die in anderen Häfen vielfach geklagt wurde, befanden sich unter den Heuerbaasen Flensburgs laut Tönnies nicht.²²

Den etwas allgemein gehaltenen Angaben Tönnies zufolge wurden nur einfache Dienstgrade auf den Heuerstellen vermittelt. Die Schiffsoffiziere stellten sich direkt in den jeweiligen Reedereibüros vor. Leider geben die noch im Flensburger Stadtarchiv erhaltenen Unterlagen über die Heuerstelle Flensburg, den Zeitraum der vorletzten Jahrhundertwende betreffend, nur lückenhaft Auskunft über die Zahl der insgesamt vermittelten Seeleute. Ferdinand Tönnies beruft sich auf eine Auskunft des Flensburger Seemannsamtes, wenn er berichtet, daß 1901 insgesamt 986 Seeleute *aller Chargen, also einschließlich Steuerleute und Maschinisten* und 1902 sogar über 1000 Seeleute gemustert wurden. Darunter 330 Matrosen und Leichtmatrosen, 129 Heizer, 39 Trimmer, 39 Köche, 23 Messungen und 3 Stewards. Etwa zehn Prozent dieses seemännischen Personals wurde nicht für Flensburger Schiffe gemustert. *95 Personen musterten für die Küstenfahrt – darunter 28 auf Segelschiffen-, für kleine Fahrt 582, für große Fahrt 358 (darunter 37 für 1 Hamburger, 7 für 1 Bremer Schiff).*²³

Über die Herkunft der in Flensburg An- und Abgemusterten ermittelte Tönnies für das Jahr 1902 folgendes: *... daß unter den angemusterten Matrosen u.s.w., auch unter Trimmern und noch mehr unter Köchen erheblich über die Hälfte (...), unter den Heizern etwas weniger als die Hälfte (...) einheimisch, d.h. geborene Schleswig-Holsteiner sind. Unter diesen*

*sind die geborenen Flensburger sehr zahlreich, dann sind auch die Orte der Nebenhäfen, als Schleswig, Apenrade, Sonderburg, Ekensund, Maasholm, Hadersleben vertreten; das Binnenland sehr wenig, auch bei den Heizern. Die Meßjungen sind fast ausschließlich aus dem Herzogtum Schleswig, und zwar meist aus Flensburg und Umgegend selbst, sonst aus anderen Städten, wenige vom Lande gebürtig. Das Verhältnis der »anderen Deutschen« ist bei den Heizern bei weitem am stärksten. (...)*²⁴

Der Teil der nach Flensburg zum Zwecke der Arbeitssuche zugewanderten Deutschen kam, laut Tönnies, häufig aus Mecklenburg, Pommern und Ost- und Westpreußen, ein kleiner Teil auch aus Sachsen, Niedersachsen und Berlin. Unter den Ausländern waren Dänen, Schweden, Finnen und Niederländer recht häufig anzutreffen. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Vermutung von Tönnies, daß ... *die Anwerbung ausländischer Arbeitskräfte, auch wenn für die gleiche Charge die tarifizierte Zahlung geschieht – was nicht immer der Fall ist – doch mit der Annahme wohlfeilerer Arbeitskräfte oft sich deckt (...)*.²⁵ Der Verfasser führt des weiteren aus, daß die ausländischen Seeleute von ihren deutschen Kollegen nicht wohl gelitten seien, weil sie häufig nur mangelhaft deutsch sprächen, was im Gefahrenfall zu Missverständnissen führen könne. Außerdem wurde vielen unterstellt, sie hätten eine weniger gute seemännische Ausbildung genossen.²⁶

In jedem Fall kann aus den Äußerungen Tönnies geschlossen werden, daß der Flensburger Hafen ein wichtiger Anlaufpunkt für arbeitssuchende Seeleute aus nah und fern war. Anhand der *Akten betreffend das Heuerverwesen*, die im hiesigen Stadtarchiv vorhanden sind, läßt sich die allgemeine Problematik der Heuervermittlung zur vorletzten Jahrhundertwende exemplarisch nachvollziehen.²⁷ Wie aus den Unterlagen hervorgeht, waren verschiedene Flensburger Kneipiers, aber auch Segelmacher und frühere Fahrensleute als Stellenvermittler tätig.

Flensburger Wirte als Heuervermittler

Daß in einer so bedeutenden und lebhaften von auswärts so stark besuchten Betriebsstadt wie Flensburg auch das öffentliche Bewirthungswesen entsprechend organisiert sein muß, versteht sich von selbst, und die Gesamtzahl der hiesigen Hotels, Gasthöfe, Restaurationen und Gastwirthschaften ist denn ja auch eine sehr ansehnliche, erläuterte A.C.C. Holdt in seiner 1884 erschienenen Topographie der Stadt Flensburg. Er verzichtete darauf, so führt der Autor an anderer Stelle weiter aus, die ... *ungefähre Anzahl der kleineren Schankwirthschaften zu ermitteln, denn ihrer sind viele, und die Mehrzahl derselben hat wohl nur für die speciellen Stammgäste Bedeutung.* Besonders viele dieser gut besuchten Gastwirthschaften befanden sich laut Holdt an den ... *Brennpunkten des Verkehrs, in der Umgebung der Schiffbrücke und des Südermarktes.*

Im *Adreßbuch der Stadt Flensburg* aus dem Jahre 1900 sind insgesamt 75 Gasthäuser, Hotels und Restaurants verzeichnet. Davon befanden sich 14 an der Schiffbrücke. Einige dieser Lokale, die Anlaufpunkt für Fahrensleute gewesen sein dürften, wurden von Männern betrieben, die selbst dereinst zur See gefahren waren. Entsprechend erhielten die gastlichen Stätten zum Teil Namen, die auf einen maritimen Bezug des Inhabers hinwiesen. Dazu gehörten beispielsweise der »Goldene Anker« an der Schiffbrücke 22 oder das »Cap Horn«, dessen Inhaber, Schenkwirt Henrik Jensen, viele Jahre als Schiffszimmermann die sieben Weltmeere befahren hatte, bevor er sich an der Schiffbrücke 29 niederließ.²⁸

Ein ausgesprochener Treffpunkt für Angehörige der seefahrenden Zunft scheint um 1900 obendrein die Gaststätte an der Schiffbrücke 56 gewesen zu sein. Diese wurde von August Lützen geführt. Das Haus war dereinst im Besitz des bekannten Flensburger Schiffsmak-

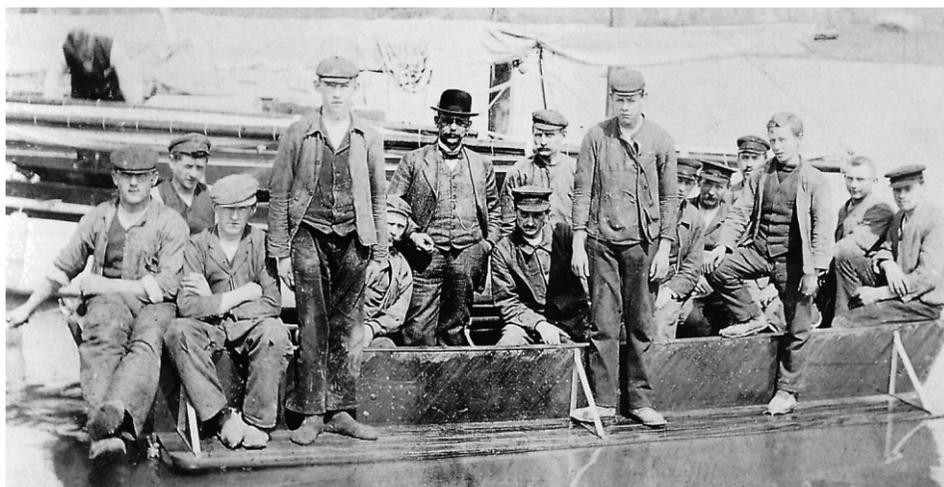
lers J. P. Svane gewesen. Der Vorsitzende des Flensburger Seemannsverbandes²⁹, Friedrich Waack, bat Schenkwirt Lützen in einem Brief vom 15. März 1900, die *Agitations- und Organisations-Bestrebungen der Seeleute Flensburgs zu unterstützen*.³⁰ Als Grund für dieses Anliegen gab Waack folgendes an:

*Durch den Ausbau der Organisation würde deren Leistungsfähigkeit immer größer und ist dieselbe demzufolge in der Lage, die wirtschaftliche Lage der Seeleute heben und bessern zu können und hieran haben Sie unserer Ansicht nach das denkbar größte Interesse. Das Sie, wenn nur ein einigermaßen guter Wille vorhanden ist, uns unterstützen können, steht für uns ohne Zweifel fest. Denn gerade bei Ihnen gehen die Seeleute Tag für Tag ein und aus und dürfte es Ihnen ein Leichtes sein, unseren Wünschen Rechnung zu tragen.*³¹

Martin Julius August Lützen erwarb das Haus an der Schiffbrücke, in dem er 36 Jahre lang seine Schankwirtschaft betreiben sollte, im Jahre 1884. Zuvor hatte er eine Kneipe an der Schiffbrücke 28 besessen. Nach Flensburg war er 1874 gekommen, ob er ein Seemann war, ist nicht bekannt, kann aufgrund seines Einsatzes für die Belange des Seemannsverbandes jedoch durchaus gemutmaßt werden.³² Als Heuervermittler betätigte sich Lützen allerdings nachweislich nicht; unter den Flensburger Wirten waren zur vorletzten Jahrhundertwende nur drei, die sich zugleich auch als Heuerbaase verdingten: Ernst Wagemann, Georg Christian Lauritzen und Reinhold Henningsen.

Ernst Wagemann unterhielt seine Schankwirtschaft an der Schiffbrücke 29/Ecke Oluf-Samson-Gang.³³ Er war einige Jahre zur See gefahren, kannte sich in dem Metier der Heuervermittlung also auch aus eigener Erfahrung recht gut aus. Bei den Flensburger Reedern waren seine Dienste im Laufe der Jahre sehr gefragt. Seine seefahrenden Kunden dagegen klagten häufig über sein etwas zweifelhaftes Geschäftsgebahren. Als richtiger »Landhai«, wie die Heuervermittler an der Küste gerne betitelt wurden, konnte er wohl nicht bezeichnet werden. Allerdings wußte er aus dem Geschäft mit der Arbeitsvermittlung offensichtlich seine Vorteile zu ziehen. Er galt als ausgesprochener Gegner des Seemannsverbandes, und es wurde ihm vorgeworfen, überhöhte Vermittlungsgebühren zu kassieren.³⁴

Georg Christian Lauritzen war an der Schiffbrücke 55 zu Hause. *Lauritzen, G. Chr., Gastwirth, Segelmacher u. Heueragent* lautet der entsprechende Eintrag im Flensburger



Heuervermittler, Segelmacher, Unternehmer und Erfinder: Georg Christian Lauritzen (in der Mitte stehend mit schwarzem Hut) bei der Demonstration eines von ihm entwickelten Rettungsbootes auf der Flensburger Förde. (Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Adressbuch des Jahres 1902. Lauritzen war 1867 in Flensburg geboren. Auch er war einige Jahre zur See gefahren. 1899 erwarb er noch das *Zeugniß über die Befähigung zum Schiffer auf Küstenfahrt*. Grund dafür war, daß der vielbeschäftigte und äußerst rege Mann ein kleines Fahrgastboot, den Dampfer BLITZ, auf der Flensburger Förde betrieb. Außerdem entwickelte er ein spezielles Rettungsboot, das er sich sogar patentieren ließ. Ab 1909 führte er ferner eine Flaggenfabrik.³⁵ Lauritzens Gastwirtschaft befand sich übrigens in direkter Nachbarschaft zu dem Etablissement August Lützens, getrennt durch eine schmale Gasse, die »Kleine Fischerstraße«. Pikanterweise handelte es sich bei dieser schmalen Sackgasse, die auf die Schiffbrücke mündete, um eine Hochburg der Flensburger Prostitution zur vorletzten Jahrhundertwende.³⁶

Der ehemalige Fahrensmann Reinhold Henningsen an der Schiffbrücke 20 war dagegen ausschließlich als Stellenvermittler für Schiffsmaschinisten tätig. Seine Gastwirtschaft war zugleich Sitz des Flensburger Maschinistenvereins, einem Berufsfachverband, der bereits 1892 als Ableger des in Hamburg ansässigen »Maschinisten- und Heizerverbandes« gegründet worden war. 1907 übernahm Reinhold Henningsens Sohn Peter, auch »Piet« genannt, das Lokal. Er betrieb die Heuervermittlung für Maschinenpersonal weiter, schließlich war er selbst als Maschinist für eine Flensburger Reederei gefahren und zudem außerordentlich aktiv im Maschinistenverein tätig.³⁷

Forderungen und Schwierigkeiten der Seeleute

Wie in anderen Hafenstädten, so forderte auch der hiesige Seemannsverband, ein gewerkschaftlicher Zusammenschluß von Seeleuten, der 1897 in Hamburg gegründet und seit 1898 auch in Flensburg ein wichtiger Anlaufpunkt für Mitglieder dieses Berufsstandes wurde, die Einrichtung einer zentralen und unabhängigen Heuerstelle. Grund dafür waren verschiedene Mißlichkeiten, denen die Seeleute durch die privaten Vermittler ausgesetzt waren:

(...) Es ist seitens der Seeleute sehr oft Beschwerde darüber geführt, daß sie gezwungen sind, zur Erlangung einer Heurgelegenheit mehrere Heueragenturen aufzusuchen. Abgesehen von den sonstigen Nachtheilen wie Uebervortheilungen, Zurücksetzungen, täglichen Wirthschaftsbesuch u.s.w. verlangen die Heueragenten gleichzeitig bei Anmeldung der Heuersuchenden die Hinterlassung des Musterbuches. Nun kommt es aber häufig vor, daß hervorgewiesen durch die Theilung bzw. Zersplitterung der Heuervermittlung dieser oder jener Heuerbaas auf Wochen hindurch keine Heuern zu vergeben hat, je nachdem die Schiffe, welche er mit Mannschaften zu besetzen hat unseren Hafen besuchen bzw. Mannschaften verlangen. Ein anderer Heuerbaas kann aber in derselben Zeit mehrere Schiffe zu besetzen haben. Es wird nun aber fast ausnahmslos einem jeden Seemann von den Heueragenten übel genommen, wenn er es versuchen wollte, sein Musterbuch fortzunehmen um es zu dem zu tragen, der momentan Heuern zu vergeben hat. Ja, in vielfachen Fällen erhalten diese Leute von den betreffenden Heueragenten keine Chance wieder, bzw. werden bei späteren Gelegenheiten so lange zurückgesetzt, bis gerade einmal wie man sagt: »Noth am Mann« ist.

(...) Es ist deshalb ein lebhafter Wunsch der hiesigen Seemannschaft an die geehrten Herren Rheder das Ersuchen zu richten:

Ob es nicht möglich sein werde eine Centralisierung in der Heuervermittlung vorzunehmen, und zwar mit der Maßgabe, daß alle in dem Bezirk der Handelskammer zu Flensburg domizilierenden Rhedereien bei Bedarf ihre Mannschaften aus dieser Central-Stelle abdecken.

Gerade jetzt macht sich die Unsicherheit auf dem Gebiete der Heuervermittlung recht

fühlbar bemerkbar, indem Herr Wagemann den Seeleuten erklärt, daß sie noch ein Theil der Schiffe der geehrten Rhederei H. Schuldt und F. Bruhn zu besetzen haben wird. Herr Lauritzen erklärt desgleichen in Bezug auf die Schiffe der Rhederei Schmidt und Hansen. Die Mannschaften wissen nicht wie sie am besten thun um vor Nachtheile gesichert zu sein.

(...)Zum Schluß möchten wir noch an die geehrten Rheder die höfliche Anfrage stellen, ob es nicht möglich wäre, den Seeleuten gleichzeitig eine gewisse Mitverwaltung einzuräumen, bzw. eine aus gleichen Theilen zusammengesetzte Beschwerde-Kommission einzusetzen, die vorkommenden falls alle etwaigen Unzuträglichkeiten einer objektiven Prüfung zu unterziehen hätte.

Fr. Waack, Vorsitzender, Schiffbrücke 61³⁸

Dem Schreiben ist zu entnehmen, daß die verschiedenen Heuerbaase für unterschiedliche Flensburger Reedereien tätig waren. Tatsächlich berichtet auch der oben schon zitierte Tönnies, daß den drei Heuervermittlern *bis vor wenigen Jahren* die Schiffe durch die einzelnen Reedereien zugewiesen wurden, *so daß jeder seine bestimmten Schiffe hatte*. Dabei wurden die freierwerbenden Stellen, auch Vakanzen genannt, den Heuervermittlern von den Kapitänen der betreffenden Schiffe per Brief mitgeteilt, *bei der Nord- und Ostseefahrt gewöhnlich vom englischen Kohlenhafen aus.*³⁹

Während Ernst Wagemann anscheinend in erster Linie Schiffe der Reedereien Schuldt und Bruhn zu besetzen hatte, fühlte sich der Heuervermittler Lauritzen hauptsächlich für die Schiffe der Reederei Schmidt & Hansen zuständig.

Ferner wird aus dem Schreiben des Seemannsverbandes deutlich, welchen Schwierigkeiten die Seeleute durch das *zersplitterte* Heuersystem gegenüberstanden. So mußten sie offensichtlich ihre Seefahrtsbücher beim Heuerbaas hinterlassen und ausdrücklich anfordern, wenn sie anderweitig eine Heuer suchen wollten. Wobei es in solchen Fällen häufig zu Auseinandersetzungen mit dem jeweiligen Heuervermittler kam, der sich weigern konnte, ihm nochmals zu Diensten zu sein. Dadurch geriet der arbeitssuchende Fahrensman in eine beträchtliche Zwickmühle und hatte so oftmals berufliche Nachteile hinzunehmen. Gerade Ernst Wagemann hatte sich in dieser Hinsicht keinen erfreulichen Ruf erworben. Obwohl selbst ein ehemaliger Seemann und daher mit den Verhältnissen der Schiffsmannschaften durchaus vertraut, war er, wie bereits erwähnt, ein erklärter Gegner des Seemannsverbandes.

Während die heuersuchenden Seeleute aufgrund der zweifelhaften Geschäftspraktiken Wagemanns nur ungern dessen Dienste in Anspruch nahmen, zeigten sich die Flensburger Reeder mit ihm anscheinend recht zufrieden und beabsichtigten sogar, Wagemann die zentrale Heuerstelle des Reedervereins zu übertragen.⁴⁰ Dazu kam es jedoch nicht mehr, weil dieser Ende des Jahres 1902 verstarb.⁴¹ Wie aus den Flensburger Adressbüchern ersichtlich ist, führte seine Witwe Elise das Geschäft ihres Mannes noch einige Jahre fort. Allerdings wurde nicht sie, sondern der Segelmacher Sophus Svendsen zum Heueragenten des Reedervereins ernannt. Er hatte sein Büro an der Wertstraße. Eine zentrale Heuerstelle des Reedervereins war damit aber noch nicht geschaffen worden.

In einer Resolution vom 16. Juli 1902 wurden die diesbezüglichen Forderungen seitens des Seemannsverbandes nochmals bekräftigt:

*In der Ueberzeugung, daß im Schiffahrtsbetriebe die Heuervermittlung gemeinsame Sache der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sein muß, halten die Versammelten prinzipiell an der Forderung auf Errichtung eines einheitlichen Heuerbureaus unter gemeinsamer Verwaltung von Rhedern und Seeleuten fest, in der Ueberzeugung, daß das generelle Heuersystem zu verwerfen, weil für die Seeleute schädlich ist. (...)*⁴²

Die Antwort des Flensburger Reeder-Vereins auf dieses Schreiben war negativ, vor allem, was die gewünschte Mitverwaltung der Seeleute bei der Heuervermittlung betraf:

Auf die gefälligen Schreiben (...) erwiedern wir Ihnen, daß Herr Svendsen⁴³ allerdings vom Rheder-Verein als Heuerbaas für Flensburg anerkannt worden ist, daß den hiesigen Rhedern damit jedoch nicht die Verpflichtung hat auferlegt werden können, ihre Verheuerungen der erforderlichen Mannschaften nur durch ihn besorgen zu lassen.

Somit bleiben die hiesigen Verheuerungsverhältnisse allerdings sicherlich wie vordem, doch ist zu hoffen und wird durch den Rheder-Verein angestrebt werden, daß eine Centralisierung in der Heuervermittlung allmählich Platz greift, welche voraussichtlich durch den vom 1. April v. J. in Kraft tretende neue Gesetz betr. die Stellenvermittlung leichter zu erreichen sein dürfte.

Die vom Seemannsverband gewünschte Mitverwaltung bei der Heuervermittlung findet bei den Reedern keinen Anklang, indessen werden eventuelle Beschwerden, soweit sie später nicht durch das neue Gesetz geregelt, durch Hinwendung an die betr. Rhederei, oder nöthigenfalls an den Rheder-Verein stets geordnet werden können.

Hochachtungsvoll, Michelsen, Vorsitzender⁴⁴

Vor allem der letzte vom Vorsitzenden des Reedervereins Konsul Michelsen angesprochene Punkt kam in der Folge zum Tragen, da über das Geschäftsgebaren des Heuerbaas Sophus Svendsen⁴⁵ laufend Beschwerden eingingen. Die Seeleute beklagten sich darüber, daß Svendsen seine Bürostunden nicht einhielt, so daß sie häufig gezwungen waren, ihn in seiner Privatwohnung aufzusuchen. Dort jedoch wurden dann in den *allermeisten Fällen die Heuersuchenden vom Dienstmädchen abgefertigt*, wie es in einem Beschwerdebrief des Seemannsverbandes an den Reederverein hieß.⁴⁶ Gleichzeitig behielt der Heueragent die Seefahrtbücher seiner Kunden ein, so daß es ihnen unmöglich war, sich anderweitig nach einer Arbeit umzusehen.

Ein erster Zentralisierungsversuch

Svendsen wurde mit den Vorwürfen mehrfach konfrontiert und um Stellungnahme gebeten. Er bestritt diese jedoch schlichtweg. Letztendlich wurde die Situation allerdings untragbar. Trotz mehrmaliger Aufforderung des Reedervereins hielt Sophus Svendsen seine Sprechstunden nicht ein. Im April des Jahres 1906 gab der Segelmacher seine Tätigkeit als Heuerbaas für den Reederverein auf. Dieser beschloß daraufhin, dem Bruder des Betroffenen die Position zu übertragen:

Herrn Johs. E. Svendsen zu Flensburg, Olufsamsongang 9

Auf Ihren Antrag hat der Flensburger Rheder-Verein beschlossen, Sie an Stelle Ihres Bruders als Heueragent für Flensburg anzuerkennen. Wir bemerken indessen ausdrücklich, daß damit die dem Rheder-Verein angehörigen Mitglieder sich durchaus nicht verpflichten, die ihnen nötigen Schiffsleute nur durch Ihre Vermittlung in Dienst zu stellen. (...)⁴⁷

Aus dem Vertrag zwischen Johannes Svendsen, der übrigens ebenfalls Segelmacher war, und dem Reederverein geht hervor, daß dieser als Leiter der Heuerstelle im Namen des Vereins fungieren sollte. Svendsen hatte in seiner Wohnung im Oluf-Samson-Gang 9 ein entsprechendes Büro einzurichten. Miete, Telefongebühren, Büroeinrichtung, Schreib- und sonstige Utensilien wurden vom Reederverein übernommen. Zudem erhielt der frischgebackene Stellenvermittler für Seeleute ein jährliches Gehalt von 1300 Mark. Er mußte sich überdies verpflichten: ... *keinerlei Nebengeschäfte zu betreiben und weder von den Mannschaften noch sonst wie Sporteln irgend welcher Art anzunehmen.*⁴⁸ Zugleich mit der Übereinkunft erhielt Svendsen eine Instruktion für seine Tätigkeit, in der es hieß:

Der Vorsteher der Heuerstelle hat alle bei dieser vorkommenden Geschäfte prompt und gewissenhaft auszuführen und seine regelmässigen Bürostunden inne zu halten.

(...) Er hat in erster Linie die Anheuerung aller Seeleute (incl. der Offiziere) sowie deren An- und Abmusterung beim Seemannsamt, für alle Flensburger sowohl, als für solche auswärtigen Rhedereien, die sich der Heuerstelle bedienen wollen, zu besorgen, und hierüber die vorgeschriebenen Bücher wie Kartothek genau zu führen und die Ausgaben und Einnahmen der Heuerstelle korrekt zu buchen.

Er hat ferner die ärztliche Untersuchung aller Mannschaften auf ihre Tauglichkeit zu veranlassen und die ärztlichen Atteste für jeden Mann aufzubewahren. Am Ende jeden Monats hat er vom Arzt für jede Rhederei die Rechnung der Requisition einzufordern und dieselbe der betreffenden Rhederei zuzustellen.

Nach erfolgter An- oder Abmusterung hat er die direkten Kosten hierfür der betr. Rhederei in Rechnung zu stellen und von dieser einzuziehen. Diese Umrechnung geschieht ganz abgesehen von der Heuerstelle.

Die auszuzahlenden fälligen Heuern, bzw evtl Vorschüsse verrechnet der Vorsteher direkt mit dem Kapitän.

Der Vorsteher hat den vom Rheder-Verein gewählten zwei Mitgliedern jeder Zeit Einsicht in seine gesamte Geschäftsführung zu gewähren.

L.P. Michelsen, Vorsitzender⁴⁹

Am 24. Juni 1907 teilt der Reederverein zugleich dem Seemannsamt⁵⁰ mit, daß er für seine Mitglieder eine *einheitliche Heuerstelle* errichtet habe. Damit war der Versuch, eine zentrale Arbeitsvermittlung für Seeleute in Flensburg zu schaffen, in Angriff genommen worden. Mit diesem Schritt verfolgte der Verein natürlich auch eigennützige Gründe.

Wir hatten das Heuerbureau auf Veranlassung und mit Unterstützung des Central-Ver-



Blick in den Oluf-Samson-Gang Richtung Schiffbrücke. In dieser Straße, in der traditionell Handwerker und Seeleute zu Hause waren, befand sich ab 1907 ein Heuerbüro des Flensburger Reedervereins, das von dem Segelmacher Johannes E. Svendsen geleitet wurde. Aufnahme von 1910. (Flensburger Stadtarchiv)

eins Deutscher Rheder gegründet, um in Streiksachen eine bessere Controlle über die Leute zu haben (...), so lautet die Begründung in einem Brief des Vorsitzenden Michelsen an die Reederei Gebrüder Petersen.⁵¹

Johannes Svendsen trat sein Amt am 1. August 1907 an. Bereits drei Wochen später beklagte sich der Heuervermittler G.C. Lauritzen, daß sein Geschäft *vollständig lahmgelegt* sei.⁵² Er bat darum, ihm die Stelle Svendsens zu übertragen, da er bereits seit 1894 das von seinem Vater im Jahr 1875 gegründete Geschäft der Heuervermittlung betreibe, entsprechend über große Erfahrung in diesem Bereich verfüge und es stets sein Bestreben gewesen sei, *im Interesse der Herren Reeder zu arbeiten.*⁵³

Ein Jahr später, im August 1908 wiederholte Lauritzen seine Bitte und berief sich dabei auf die Reedereien Hansen, Gebrüder Petersen und Heinrich Schmidt. Grund dafür war der Tod des Heuervermittlers Svendsen. Insgesamt bewarben sich daraufhin 22 Männer um die Position des Verstorbenen, darunter Steuerleute, Maschinisten, Matrosen, ein Schiffskoch, ein gelernter Schiffshändler und Makler, ein Schiffszimmermann, zwei Segelmacher⁵⁴, zwei Gastwirte⁵⁵ und ein Marineinvalid.⁵⁶

Neue Ärgernisse

Von diesen Bewerbern kamen letztendlich fünf in die engere Wahl: Heuerbaas Lauritzen, Kapitän Nicolai Michelsen, Segelmacher Georg Hansen, Maschinist Heinrich Petersen und Steuermann Peter Diedrichsen. Alle übrigen Bewerber wurden abgelehnt, *weil sie aus dem Matrosenstande stammen und ihnen die nötige Autorität fehlen würde.* Auf einer Sitzung des Reedervereins vom 17. August 1908⁵⁷ entschieden sich die anwesenden Mitglieder für Kapitän Nicolai Michelsen. Über die Entscheidungsfindung läßt sich dem Sitzungsprotokoll folgendes entnehmen:

In der Diskussion gehen zunächst die Ansichten auseinander, insofern einige für Lauritzen sprechen, wegen seiner Praxis im Geschäft, doch bleibt es zweifelhaft, ob seine Eigenschaft als Gastwirt seine Wahl zulassen würde. Aber am meisten Sympathie zeigte sich für den Kapt. Michelsen, wobei namentlich der Gesichtspunkt der Autorität hervorgehoben wurde. Der Vorsitzende spricht sich gegen Lauritzen aus, der zu viel anderweitige Beschäftigung habe⁵⁸; ihm ist die Bewerbung von Michelsen sympathisch. Daneben spricht er auch seine Sympathie für Diedrichsen aus. Im gleichen Sinne wie der Vorsitzende äußert sich Kapt. Brink. Gewählt wird schließlich Kapt. Michelsen.⁵⁹

Dieser hatte sich mit der Angabe beworben, seit seiner Konfirmation im Jahre 1869 *nur mit einer zehnjährigen Unterbrechung von 1888 bis 1898* zur See gefahren zu sein. Zur Zeit seiner Bewerbung war er als Erster Steuermann auf dem Flensburger Dampfer MERCUR tätig. Zudem gab er die Versicherung ab, *daß es im Fall der Berücksichtigung meiner Bewerbung stets mein großes Bestreben sein wird, den Posten nach bestem Wissen und Können zur Zufriedenheit des Rhedervereins zu versehen.*

Michelsen übernahm die Heuerstelle am 14. September 1908. Das Büro wurde damit in die Schloßstraße verlegt, wo Michelsen wohnte. Auch er hatte die Vereinbarung über die Führung seines Geschäftes unterschrieben. Doch schon bald häuften sich sowohl seitens der Seeleute als auch seitens der Reedereien die Beschwerden über ihn.

Einem Brief der Reederei Jonas Sell an den Reederverein ist folgendes zu entnehmen:

Es ist erforderlich, daß baldigst Remedur geschaffen wird, denn Herr Michelsen scheint zu jedem anderen Posten besser qualificirt zu sein als zu dem unseres Heueragenten. – Das Bureau ist meistens geschlossen, und die sogenannten Sprechstunden scheint Herr M. auch nicht pünktlich innezuhalten. Ich werde künftig Herrn Lauritzen oder Herrn P. Hen-

ningsen benutzen, schon aus dem Grunde, um Kosten zu sparen; denn M. reichte heute drei gepfefferte Rechnungen ein, deren Zahlung unter Vorbehalt erfolgt ist. –

Dem Meßjungen nahm M. den Erlaubnisschein des Vaters ab; die Folge hiervon war, daß eine Anmusterung überhaupt nicht hat stattfinden können.

Hochachtungsvoll, Jonas Sell⁶⁰

Sell hatte sich bereits am 5. August das erste Mal über Michelsen beschwert, weil die von dem Heueragenten vermittelten Leute gar keine gültigen Papiere hatten und somit nicht gemustert werden konnten. Schlimmer noch war, daß Nicolai Michelsen sich nicht an die Vorschriften bezüglich der Vermittlungsgebühren hielt, sondern den Seeleuten offensichtlich »Extragagen« für eine schnelle Vermittlung abnahm, sich ganz offensichtlich bestechen ließ und seine Kunden durch zweifelhafte, aber durchaus übliche Nebengeschäfte, wie den Verkauf sogenannter *Effekten*, Ausrüstungsgegenständen also, übervorteilte. Der Skandal zog Kreise. Als gar ein Artikel unter der Überschrift *Enthüllungen über die Korruption im Heuerbureau der Flensburger Reeder* in der Zeitschrift des Deutschen Seemannsverbandes in Hamburg erschien, sah man sich gezwungen, Maßnahmen zu ergreifen.⁶¹

In diesem Artikel wurden die Verfehlungen des Flensburger Heueragenten anhand einzelner Beispiele aufgezählt, dieser auf die gesetzlichen Bestimmungen aufmerksam gemacht und zudem aufgefordert, sich zu verteidigen ... *Aber nicht nur Herr Michelsen, sondern auch die Macher des Flensburger Reedervereins haben das Wort und müssen es ergreifen, wenn sie nicht in den Verdacht kommen wollen, mit dem Michelsen unter einer Decke zu stecken. (...) Die Reederpresse renomiert damit, daß die Heuerbureaus der Reeder Wohlfahrtseinrichtungen sein sollen. Wir haben dafür, und bringen dafür ständig Beweise bei, daß sie nicht nur keine Wohlfahrtseinrichtungen, sondern ein Nährboden für die allerwüsterste Korruption sind. Wann endlich werden Sie bereit sein, diesen skandalösen Zuständen ein Ende zu bereiten? Oder wollen Sie sie erhalten?*⁶²

Michelsen wurde zunächst scharf verwarnt. Ferner wurde sein Vertrag nicht verlängert und die Stelle zum ersten Oktober 1909 neu ausgeschrieben. Obendrein hatte er in seinem Büro einen Anschlag auszuhängen, in dem bekannt gemacht wurde, daß es dem Heueragenten verboten war, irgendwelche »Sporteln«, d.h. Bestechungsgelder, anzunehmen.⁶³ Außerdem wurden die Pflichten des zentralen Heuervermittlers seitens der Reeder mit dem Antritt von Michelsens Nachfolger Diedrichsen in einer detaillierten Geschäftsordnung festgelegt.⁶⁴ So hatte der Vorsteher der Heuerstelle alle Personalkarten, Bücher und Formulare *stets ordnungsmäßig* zu führen und zu aktualisieren, er mußte wöchentlich einen *Situationsbericht* und eine Abrechnung anfertigen und vorlegen. Ferner hieß es unter Paragraph 3:

*Der Vorsteher der Heuerstelle hat besonders darauf zu achten, daß nur gesunde, kräftige und geeignete Leute angenommen werden. Soweit das Gesetz die ärztliche Untersuchung vorschreibt oder eine solche von den Rhedereien gewünscht wird, hat der Vosteher dafür zu sorgen, daß die Leute vor ihrer Anmusterung für Rechnung und Gefahr der Rhederei auf ihren Gesundheitszustand und ihre Dienstfähigkeit untersucht werden. (...)*⁶⁵

und unter Paragraph 4 wurde folgendes ausgeführt:

*Die Heuerstelle hat über sämtliche angenommenen Personen ein Verzeichnis zu führen und streng darauf zu achten, daß keine Personen angemustert werden, die dem Heuerbureau diesbezüglich bezeichnet werden, oder deren Lebenswandel Bedenken erregt.*⁶⁶

Insgesamt gesehen wurde mit der Verordnung die Selbständigkeit des Heuervermittlers stark eingeschränkt, vielmehr stand seine Tätigkeit nunmehr unter sehr viel strengerer Kontrolle des Zentralen Reedervereins. Damit waren die Möglichkeiten für einen Mißbrauch dieses Amtes zwar nicht vollständig ausgeräumt, aber doch sehr viel weiter eingegrenzt worden. Als eine weitere Folge der erwähnten Unersprießlichkeiten und um weite-

ren Skandalen dieser Art einen Riegel vorzuschieben, wurde die Flensburger Heuerstelle aus der Eigenverwaltung des Flensburger Reedervereins herausgenommen, und dem Zentralverband Hamburger Reeder unterstellt.

Die Heuerstelle bis zum Ersten Weltkrieg

Natürlich bewarb sich auch der Heuervermittler Lauritzen um die vakant gewordene Position, was jedoch mit den bereits auf der Sitzung vom 17. August des Vorjahres geäußerten Einwänden seitens des Reedervereins abgelehnt wurde. Am 21. August 1909 wurde dann der Steuermann Peter Diedrichsen für das Amt engagiert. Er hatte bereits zu den Bewerbern des Vorjahres gehört und war in die engere Wahl gekommen. Sein Arbeitsvertrag wurde direkt mit dem Hamburger Zentralverein Deutscher Reeder, an den der Flensburger Reederverein angegliedert war, und unter dessen Verwaltung die Flensburger Heuerstelle stand, geschlossen.⁶⁷

Herr P. Diedrichsen tritt vom 1. Januar 1910 ab in die Dienste des Zentralvereins Deutscher Rheder als Leiter der Heuerstelle des Zentralvereins Deutscher Rheder e. V. in Flensburg. Herr P. Diedrichsen erhält für seine Dienste ein jährliches Gehalt von DM 1800,-, zahlbar in monatlichen Raten von M 150,- postnumerando, heißt es in der Abmachung.⁶⁸ Außerdem wurde dem Nachfolger Michelsens gestattet, die *bisher von ihm geführte Stellenvermittlung für landwirtschaftliche Arbeiter etc.* weiter zu betreiben, allerdings nur im Nebenerwerb. Die Geschäftsführung der Flensburger Heuerstelle ging in jedem Falle vor. Zudem wurde eine Kündigungsfrist von einem Vierteljahr vereinbart, die für beide Seiten gelten sollte.⁶⁹

Außerdem wurden in einer gesonderten Vereinbarung die Heuergebühren für die vermittelten Schiffsmannschaften festgelegt. So hatte beispielsweise ein Erster Steuermann 6 Mark, ein Zweiter Steuermann 4 Mark, ein Matrose oder Heizer 3 Mark und ein Steward 2 Mark für die erfolgreiche Arbeitsvermittlung durch die Heuerstelle zu zahlen, wobei allerdings die betreffende Reederei verpflichtet war, die Hälfte dieser Gebühren zu übernehmen.⁷⁰ Diedrichsen übte die Tätigkeit für die nächsten vier Jahre, bis zum 1. Januar 1914, aus und scheint die Geschäfte stets redlich geführt zu haben, denn Beschwerden über ihn liegen nicht vor. Ende des Jahres 1913 mußte er sein Amt allerdings aus gesundheitlichen Gründen niederlegen.⁷¹ Danach konnte der Gastwirt und Heuerbaas Lauritzen endlich den Posten, um den er sich so viele Jahre vergeblich bemüht hatte, übernehmen. Zugleich wurde das Büro an die Schiffbrücke 55 verlegt. Dort hatte Lauritzen, wie bereits mehrfach erwähnt, seine Gastwirtschaft.⁷²

Lauritzens Vertrag wurde ebenfalls mit dem Hamburger Zentralverband geschlossen. Das geschah bereits am 24. November 1913, gut einen Monat, bevor Lauritzen seinen Posten antrat. Der Wortlaut des Vertrages zeigt, daß aus den Fehlern vergangener Zeiten gelernt worden war. Neben der Festlegung eines jährlichen Salärs in Höhe von 2400 Mark, das in monatlichen Raten von je 200 Mark ausgezahlt wurde, sowie einer jährlichen, allerdings nicht näher bezifferten *Gratifikation*, die Lauritzen erwartete, falls er seine Dienste zur Zufriedenheit des Reedervereins ausübte, finden sich auch die folgenden Bestimmungen in dem Schriftstück:

Herr G. C. Lauritzen verpflichtet sich hiergegen, die zum Betriebe der Heuerstelle erforderlichen Räumlichkeiten mit besonderem Eingang zur Verfügung zu stellen, und den ihm nach den Satzungen und der Geschäftsordnung übertragenen dienst in allen Teilen treu und gewissenhaft auszuführen und die Interessen des Zentralvereins nach jeder Richtung wahrzunehmen.

Er hat seine ganze Tätigkeit der Heuerstelle zu widmen, und darf keine Stellenvermittlungsgeschäfte ausser im Namen und im Interesse der Heuerstelle des Zentralvereins betreiben. Auch darf Herr Lauritzen bei der Auswahl der Stellen-Suchenden nur nach den im Interesse des Dienstes liegenden Grundsätzen verfahren, und keinem Stellen-Suchenden aus irgend einem Grunde den Vorzug geben vor einem gleich oder besser Geeigneten. Falls Herr Lauritzen sich irgend einer Unredlichkeit oder eines Nicht-Befolgens der Geschäftsordnung oder sonstiger Vorschriften des Zentralvereins schuldig macht, oder in anderer Weise seinen Dienst vernachlässigt, so kann er sofort ohne irgend eine Entschädigung entlassen werden.⁷³

Der erwähnte Vertrag war auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden, allerdings bestand für beide Seiten eine recht kurze Kündigungsfrist von nur einem Monat.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde auch in Flensburg eine paritätische Heuerstelle eingerichtet; diese blieb an der Schiffbrücke 55 bestehen. Im Adressbuch von 1933 findet sich folgender Eintrag: *Schiffbrücke 55 (Stadt Flensburg), Seemännische Heuerstelle.*

Aus einem Jahresbericht der Heuerstelle des Zentralverbandes Deutscher Reeder vom 7. Januar 1914 wird ersichtlich, daß das Heuerbüro in Flensburg von 1910 bis 1913 nicht besonders erfolgreich arbeitete. Für das Jahr 1912 hatte sich ein Defizit von 769,50 Mark, für das Jahr 1913 gar ein Defizit von DM 1139,15 Mark ergeben.

Dieses ungünstige Resultat ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß bei geringerem Verkehr die Vermittlungsgebühren in Flensburg nur etwa halb so hoch sind, wie bei den übrigen Heuerstellen unseres Vereins, während die Unkosten naturgemäss dieselben sind,



Blick auf den nördlichen Teil der Flensburger Schiffbrücke. Ganz rechts im Bild ist der sogenannte »Stettiner Schuppen« zu sehen. Direkt dahinter befindet sich das Haus Schiffbrücke 55, in dem Heuervermittler Lauritzen sein Gewerbe betrieb. Am ganz rechten Bildrand ist das Haus Schiffbrücke 56 zu erkennen, in der sich um 1900 eine typische Seemannskneipe befand. Wirt war August Lützen. Zwischen den beiden Häusern befand sich der Eingang zur Kleinen Fischerstraße, einem Sperrbezirk, der zur vorletzten Jahrhundertwende Zentrum der Flensburger Prostitution war. Dieser Teil Flensburgs wurde bereits in den 30er Jahren komplett saniert, der alte Hausbestand abgerissen. Es entstanden moderne Mietshäuser. Aufnahme ca. 1890. (Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

heißt es in dem Bericht. Ferner wird angegeben, daß die Zahl der vermittelten Seeleute 630 Personen im Jahre 1910, 582 Personen im Jahre 1911, 608 Personen im Jahre 1912 und 492 Personen im Jahre 1913 betrug.⁷⁴

Wie der kurze Einblick in die Geschichte der Flensburger Heuerstellen zeigt, kann die dargestellte Entwicklung als exemplarisch für die Problematik des Heuerwesens zur Jahrhundertwende generell gelten. Zum einen ist deutlich geworden, daß die Arbeitsvermittlung von Seeleuten ein lukrativer Nebenerwerb für Gastwirte oder ehemalige Fahrleute war, die zum Teil skrupellos ihren Vorteil suchten. Das hatte bittere soziale und berufliche Konsequenzen für die Heuersuchenden.

Dabei muß allerdings hier betont werden, daß die Flensburger Heuerbaase nicht zu den berüchtigten »Landhaien« zu zählen waren und sich die Versuche, ihre Kundschaft auszu-beuten, in Grenzen hielten. Dieser Umstand war jedoch nicht zuletzt dem Einsatz des Flensburger Seemannsverbandes und den Bemühungen des Reedervereins zu verdanken. Zum anderen probierten aber auch die Reeder selbst durch die Vereinnahmung der Stellenvermittlung für Seeleute ihren Vorteil zu suchen. Durch die Zentralisierung und der damit verbundenen besseren Kontrolle der Heuerstellen wurde mithin eine bedeutende Verbesserung der Verhältnisse erreicht, was letztendlich sowohl den Seeleuten als auch den Reedereien zugute kam.

Anmerkungen:

- 1 Stefan Künnemann: Der Seehafen. Hausarbeit an der DAV Bremen, September 2000. Die Arbeit ist im Internet abrufbar unter: www.dav-academy.de/~skuennemann/DAV/Hausarbeit/hausarbeit.html.
- 2 Gesetz, betreffend die Stellenvermittlung für Schiffsleute. Vom 2. Juni 1902. Das Gesetz trat am 1. Juni 1903 in Kraft.
- 3 W. C. Knitschky: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. In: Guttentag'sche Sammlung Deutscher Reichsgesetze. Berlin 1913. S. 647ff. Nachfolgend zitiert als: Knitschky/Rudorff.
- 4 Ebd., S. 15.
- 5 Vgl. dazu: Heide Gerstenberger/Ulrich Welke: Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung. Münster 1996, S. 146ff.
- 6 Jürgen Rath: Gewerkschaftliche Ansätze und der "Seemannsverband". In: Volker Plagemann (Hg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 268ff. Siehe dazu auch: Andrea Kiendl, Paul Nagel: "Is Chance da?" Die Arbeitsvermittlung von Seeleuten in Bremerhaven und Umgebung. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 17, 1994, S. 215-238
- 7 Die Hapag machte bereits 1888 den Anfang. 1899 folgten die Sloman-Reederei und der Hamburger Reederverein. Vgl. dazu: Gerstenberger/ Welke (wie Anm. 5), S. 147.
- 8 Siehe dazu auch: Arnold Kludas/Dieter Maass/Susanne Sabisch: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988, S. 98-105. Auslösend für den Streik waren zunächst Aktionen der Hafentarbeiter und Schauerleute gewesen, denen sich im Verlauf des Ereignisses auch andere Berufsgruppen anschlossen.
- 9 Kiendl und Nagel (s. Anm. 6, S. 216) weisen darauf hin, daß die Heuerbüros zum Teil langlebige Stellenvermittlungsunternehmen waren, die beachtliche Vermögen erwarben.
- 10 Ebda. S. 225.
- 11 Hans Hinrich Schütt: Entwicklungsphasen des Flensburger Hafens seit Mitte des 16. Jahrhunderts. In: Flensburger Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Heft 19. 1988, S. 76ff.
- 12 Vergleiche dazu auch: Christine Keitsch: Landgang – Der Flensburger Hafen um 1900. Flensburg 2000, S. 15 u. 29ff.
- 13 A.C.C. Holdt: Flensburg früher und jetzt. Historisch-topographische Bilder aus Vorzeit und Gegenwart. Flensburg 1884, S. 158.
- 14 Henning Oldekop: Topographie des Herzogtums Schleswig. Stadt Flensburg, Kap. IV, 4-14. Kiel 1906.
- 15 Zu den großen Übersee-Reedereien jener Zeit gehörten die »Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869«, kurz die »69er« genannt, die Flensburger Dampfercompagnie von Heinrich Schuld, die mit 18 Schiffen und 15 916,62 Registertonnen das größte Unternehmen dieser Art in Flensburg war, Holm & Molzen, Schmidt & Hansen, F.M. Bruhn, Jost und die Reederei H.A. Petersen, deren Dampfer in erster Linie in der Ostasienfahrt unterwegs waren.
- 16 Vgl.: Gert Uwe Detlefsen: Flensburger Schifffahrt – Vom Raddampfer zum Kühlschiff. Hamburg 1983;

- sowie: Horst Windmann: Flensburg von 1864 bis zur Abstimmung 1920. In: Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt. (= Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Nr. 17) Flensburg 1966, S. 363.
- 17 Ebd.
- 18 Vergleiche dazu u.a.: Detlefsen (wie Anm. 16), S. 19ff. Einen detaillierten Überblick vermitteln auch die Seereisenverzeichnisse Flensburger Schiffe. Die Aufstellungen sind im Flensburger Stadtarchiv erhalten. Ferdinand Tönnies gibt in seiner Abhandlung folgendes für das Jahr 1903 an, daß von 94 Flensburger Schiffen 61 auf, wie er es nennt, wilde Fahrt gingen: ... *d.h. sie dienen dem wechselnden Frachtverkehr von Hafen zu Hafen, zumeist auf Nord- und Ostsee, viele von diesen aber gehen im Winter ins Mittelmeer oder auch auf Mittel- und Südamerika; einige sind fast immer »draußen«, d. h. in chinesischer Küstenfahrt, darunter namentlich solche der ältesten Flensburger Großreederei, der DAMPF-SCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT VON 1869.* Ferdinand Tönnies: Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck. In: Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. II. Die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter. Leipzig 1903, S. 521.
- 19 StA Fl, A 411, Akte betreffend Stellenvermittler (Verheuerung v. Seeleuten) 1852 – 1867. Antwort der Polizeibehörde auf das Gesuch des ehemaligen Schiffsführers Peter Prehn, eine Stellenvermittlung für Seeleute einrichten zu dürfen. Vom 31. April 1860. Prehn, der Witwer war und vier Kinder zu versorgen hatte, gab in seiner Antragsbegründung übrigens an, daß die Kleinschifffahrt *nach den benachbarten Städten* schlecht geworden sei und er sich von seinem Beruf als Schiffer nicht mehr ernähren könne. Er erhielt die Genehmigung, ein *Geschäft der Vermittlung zum Zwecke der Schließung von Dienstcontracten zwischen Herrschaften und Dienstboten* in der Stadt Flensburg betreiben zu dürfen. Wo er sein Kontor einzurichten gedachte, bleibt in den Akten unerwähnt.
- 20 Dieser Hauptstraßenzug entlang der Flensburger Innenförde war bis ins 16. Jahrhundert hinein nicht bebaut. 1835 standen hier nurmehr 20 Häuser. Die Uferzone war unbefestigt und wurde vor allem in nördlichen Teil für den Schiffbau benutzt. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts vollzog sich hier ein völliger Wandel: Um 1880 waren die Grundstücke der Schiffbrücke, von einigen Ausnahmen abgesehen, bis zum Nordortor dicht bebaut. Bis heute bildet dieser Straßenzug Flensburgs zentrale Hafenmeile.
- 21 Tönnies (wie Anm. 18), S. 533.
- 22 Ebd., S. 535.
- 23 Ebd.
- 24 Ebd., S. 564.
- 25 Ebd., S. 566. Der Verfasser berichtet an anderer Stelle beispielsweise, daß die Schiffe derjenigen Flensburger Reedereien, die in der Chinafahrt unterwegs waren, überwiegend auch chinesische Besatzungsglieder fuhren. *Die Reedereien geben als Grund dafür an, daß einheimische Leute das Klima dort nicht vertragen. Es versteht sich, daß den wirklichen Grund die Billigkeit der chinesischen und malayischen Arbeitskraft darstellt.* Vgl. Tönnies, S. 568.
- 26 Ebd., S. 566f.
- 27 Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd.1, 1902-1909. Sign.: XII Fa Ree 36.
- 28 Jensen hatte übrigens, unter Berücksichtigung seiner einstigen seemännischen Profession einen bemerkenswerten Tod. Er erlitt am 18. August 1900 während einer Ausflugsfahrt mit dem Förderdampfer SCHWALBE einen Herzinfarkt. Dieses tragische Ereignis wurde sogar in der Flensburger Tagespresse besprochen. Die Schankkonzession ging nach dem Tod Jensens an dessen Witwe über, die das Lokal noch viele Jahre erfolgreich weiterführte.
- 29 1898 schlossen sich in Hamburg die lokalen Vereine der Matrosen und Heizer, als Folge des großen Hamburger Hafenarbeiterstreiks von 1896/97, zum »Seemannsverband in Deutschland« zusammen. Die Flensburger Seeleute gehörten, neben den Mitgliedern dieser Berufsgruppe in Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Kiel zu den ersten, die sich diesem Zentralverband angliederten. Ein Jahr später folgten Lübeck, Rostock und Stettin. Die Flensburger Ortsgruppe des Verbandes, die in den ersten Jahren von dem ehemaligen Schiffskoch Friedrich Waack geleitet wurde, arbeitete außerordentlich erfolgreich. So konnte bereits 1 Jahr nach der Gründung ein erster Tarifvertrag mit den Flensburger Reedereien ausgehandelt werden, dem weitere folgen sollten. Der Seemannsverband engagierte sich zur vorletzten Jahrhundertwende sehr in der Frage der Heuervermittlung, die Beseitigung von Mißständen in diesem Bereich gehörte neben dem Kampf um eine gerechte Entlohnung, geregelten Arbeitszeiten, Verbesserung der rechtlichen Situation sowie einer Verbesserung der Schiffssicherheit zu den Hauptzielen dieses Verbandes. 1910 schlossen sich Seeleute, Hafen- und Transportarbeiter zum »Deutschen Transportarbeiterverband« zusammen. Jürgen Rath beziffert die Zahl der bis dato gewerkschaftlich organisierten Seeleute mit 8269, was einem Anteil von ca. 16 Prozent des Mannschafstands auf deutschen Dampfschiffen entsprach. Vgl. dazu u.a.: Jürgen Rath (wie Anm. 6); Rolf Geffken: Jammer und Wind. Eine alternative Geschichte der deutschen Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Hamburg 1985. Zur Geschichte des Flensburger Ortsverbandes vergleiche: Keitsch (wie Anm. 12), S. 109-124.

- 30 Schreiben des Seemannsverbandes, Ortsgruppe Flensburg, an August Lützen, vom 15. März 1900. In: StA Fl, Akten des Reedervereins betreffend Seeleute. Sign.: Fa Ree 39, Bd.1, 1900-1906.
- 31 Ebd.
- 32 Es finden sich entsprechende Einträge im Grundbuch der Stadt Flensburg, Bd. 11, 418. Lützen erwarb das Haus an der Schiffbrücke 28 am 6. Mai 1874 für 2800 Mark. Eine Berufsbezeichnung ist für ihn nicht angegeben. Später findet sich der Eintrag: »Gastwirt«.
- 33 In diesem Haus befindet sich heute noch eine Kneipe, das »Onkel Jule«.
- 34 Vgl. dazu: Tönnies (wie Anm. 18), S. 534.
- 35 Im Flensburger Schifffahrtsmuseum sind einige persönliche Unterlagen, u.a. das erwähnte Zeugnis sowie Baupläne der von ihm entwickelten sogenannten »Rettungsboje« erhalten.
- 36 Der Straßenzug ist heute nicht mehr erhalten. Im Zuge von grundlegenden Sanierungsmaßnahmen wurde die Bebauung der alten Norderfischerstraße und der Kleinen Fischerstraße in den 1930er Jahren komplett abgerissen, einschließlich des Hauses Schiffbrücke 55, in dem Lauritzen sein Geschäft hatte. Das Haus Schiffbrücke 56 ist dagegen noch erhalten. Auch der alte Durchgang zur ehemaligen Kleinen Fischerstraße ist noch zu erkennen. Auf dem Gebiet des früheren Sperrbezirkes befinden sich heute die begrünten Innenhöfe der Mietshäuser Norderfischerstraße. Die Prostitution hatte sich allerdings schon vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges in andere Straßenzüge verlagert, unter anderem in den Oluf-Samson-Gang, heute noch das »Rotlichtviertel« Flensburgs. Siehe dazu auch: Keitsch (wie Anm. 12), S. 77-89.
- 37 Das Lokal firmiert noch heute unter dem Namen »Piet Henningsen« und ist als Speiselokal von Rang über die Grenzen Flensburgs hinaus bekannt. Der Maschinist und spätere Wirt Peter Henningsen handelte gemeinsam mit seinen Vorstandskollegen vom Maschinistenverein im Jahre 1907 einen wichtigen Tarifvertrag mit dem Flensburger Reederverein aus. Vergleiche dazu: Keitsch, Landgang, S. 119ff.
- 38 Schreiben des Seemannsverbandes, Mitgliedschaft Flensburg, vom 17. 2. 1902. Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1 1902-1909.
- 39 Tönnies (wie Anm. 18), S. 533.
- 40 Ebd., S. 534.
- 41 Die Gaststätte Wagemanns an der Schiffbrücke ist bereits im Flensburger Adressbuch von 1880 zu finden.
- 42 Resolution des Seemannsverbandes, Mitgliedschaft Flensburg, vom 16.7.1902. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1.
- 43 Siehe Anm. 24.
- 44 Antwortschreiben des Reedervereins Flensburg. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1.
- 45 Im Adressbuch von 1903 ist er unter dem Namen Svendsen, Sophus, Segelmacher und Heuerbaas, Neustadt 6 anzufinden. Seit 1904 betrieb er dort auch eine Gastwirtschaft.
- 46 Schreiben des Seemannsverbandes Flensburg an den Reederverein, vom 28.3. 1905. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1.
- 47 Schreiben vom 3. Mai 1906. In: Ebd.
- 48 Übereinkommen zwischen dem Reederverein und dem Heuerbaas J. Svendsen vom 26. Juli 1907. In: Ebd.
- 49 *Instruktion für den Vorsteher der Heuerstelle des Rheder-Vereins für das Büro d. H.K. zu Flensburg.* In: Ebd.
- 50 Das Königliche Seemannsamt befand sich seit 1903 im Erdgeschoss des Rathauses, Holm Nr. 7.
- 51 Schreiben des Reedervereins an die Reederei Gebrüder Petersen vom August 1908. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1.
- 52 Schreiben von G.C. Lauritzen an den Reederverein Flensburg vom 22. 8. 1907. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1. Einige Flensburger Reedereien, vor allem Gebrüder Petersen sowie Schmidt & Hansen, heuerten hartnäckig weiter ihre Leute über Lauritzen, der sich mit dieser Tatsache brüstete.
- 53 Ebd. Lauritzen berief sich vor allem darauf, *während des letzten Streiks* die hiesigen Reedereien mit zuverlässigen Leuten versorgt zu haben. Damit war sicherlich die Seeleute-Versammlung des Jahres 1899 gemeint. Siehe dazu: Windmann (wie Anm. 16), S. 380.
- 54 Unter anderem bewarben sich Gottburg Friedrich Hartung, der ebenfalls Segelmacher war und später die Segelmacherei Petersen an der Schiffbrücke 23 übernahm sowie ein Geselle der Segelmacherei Petersen, Georg Hansen. Dieser gab als Qualifikation an, daß er vier Jahre auf großen Kauffahrtsschiffen gefahren sei und zudem acht Jahre auf der Kaiserlichen Werft in Kiel gearbeitet habe. Obendrein sei er vertraut im Umgang mit Seeleuten und gehöre ferner seit zehn Jahren dem Guttempler-Orden an, d.h. er war Antialkoholiker. Hansen kam tatsächlich in die engere Wahl für den vakanten Posten.
- 55 Der eine war H.J. Petersen, der Neffe der Heueragentin Elise Wagemann, der eine Gastwirtschaft an der Schiffbrücke betrieb. Bei dem zweiten Bewerber dieser Profession handelte es sich um Nicolai

- Bonde, der Mitinhaber der Gastwirtschaft »Cap der guten Hoffnung« an der Schiffbrücke 29 war. Bonde hatte das Haus von der Witwe Wagemanns übernommen. Daraus lassen sich Rückschlüsse auf Kneipen ziehen, die von Seeleuten frequentiert worden sein müssen.
- 56 Unter den Bewerbern war auch der Sohn des Verstorbenen, Johannes Svendsen, der als Maschinist I. Klasse zur See fuhr.
- 57 Protokoll der Sitzung des Reedereivereins vom 17. August 1908. Anwesend waren die Herren: Herm. Schuld (Vorsitzender), Kapt. Brink, Petersen (Inspektor bei Heinr. Schmidt), Salling (für Jonas Sell), Kapt. Jensen (für 69er), Kapt. Schmidt, Kapt. Davidsen (für Holm und Molzen), Winter und Prof. Maass (als Schriftführer) In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. I
- 58 Lauritzen war offensichtlich ein vielbeschäftigter Mann. Wie bereits erwähnt war er sich neben der Heuervermittlung beruflich auch noch mit diversen anderen Dingen beschäftigt. Im Flensburger Adressbuch von 1909 findet sich folgender Eintrag: Lauritzen, G.Chr., Gastwirt, Segelmacherei und Flaggenfabrik. Schiffbrücke 55.
- 59 Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd. 1.
- 60 Schreiben der Reederei Jonas Sell an den Reederverein vom 6. Oktober 1908. In: Ebd.
- 61 »Der Seemann« vom 17. April 1909. Die Zeitschrift war das Zentralorgan des Seemannsverbandes und nahm in der Regel kein Blatt vor den Mund. Der Verkauf von Ausrüstungsgegenständen für Seeleute war bekanntermaßen ein Geschäft, an dem sich sowohl der Heuervermittler, als auch viele Schiffshändler schadlos hielten. Da den Heuervermittlern der direkte Handel mit Ausrüstungsgegenständen für Seeleute mit dem »Gesetz, betreffend die Stellenvermittlung für Schiffsleute«, Paragraph 3, vom 2. Juni 1902 ausdrücklich verboten war, arbeiteten sie häufig mit den Händlern zusammen. Beispielsweise wurden sogenannte »Vorschussnoten«, die jeder Seemann bei erfolgreicher Arbeitsvermittlung als Anzahlung auf seinen Lohn vom Heuerbaas erhielt, fast nie in bar, sondern in Form von Gutscheinen ausgehändigt, die der Betreffende dann bei einem bestimmten Schiffshändler einlösen konnte. Der Seemannsverband bekämpfte diese Praxis auf das Allerheftigste. Andererseits sollte damit verhindert werden, daß die Seeleute ihre erste Lohnanzahlung gleich ausschließlich in Alkohol umsetzten und dann das Geld für wichtige Ausrüstungsgegenstände, wie Kleidung oder Werkzeug, fehlten. Ein Schriftstück des Flensburger Reedervereins vom 11. März 1910 gibt darüber Auskunft, daß dieses Übel offensichtlich nur schwer abzustellen war: *Da es hier häufig vorgekommen ist, daß angemusterte Mannschaften nach Empfang der Vorschussnoten sich so betrunken haben, daß sie beim Abgang des Schiffes nicht zur Stelle waren, erlauben wir uns, anzuregen, hier den Versuch zu machen, keine Vorschussnoten auszugeben, wie dies bereits in Lübeck und Hamburg unseres Wissens gemacht wird.* In: StA Fl, XII Fa Ree, Heuerstelle Flensburg, 1910-15.
- 62 Der Artikel sorgte innerhalb schiffahrtkundiger Kreise für großes Aufsehen. Seitens des Hamburger Reedervereins erging eine nachdrückliche Anfrage mit Bitte um Stellungnahme an die Flensburger Kollegen.
- 63 Schreiben des Reeder-Vereins an Nicolai Michelsen vom 23. April 1909. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen, Bd.1.
- 64 Geschäftsordnung der Heuerstelle Flensburg vom 6.1.1910. In: StA Fl, XII Fa Ree, Heuerstelle Flensburg, 1910-1915.
- 65 Ebd.
- 66 Ebd.
- 67 Vgl. dazu die Geschäftsordnung der Heuerstelle Flensburg vom 6. Januar 1910. Dort heißt es unter § 1: *Die Heuerstelle untersteht dem Zentralverein Deutscher Rheder, dessen Anordnungen und Weisungen jederzeit unbedingte Folge zu geben ist.*
- 68 Vertrag zwischen dem Zentralverein Deutscher Reeder und Peter Diedrichsen vom 6.1. 1910.
- 69 Ebd.
- 70 Satzung für die Heuerstelle des Zentralvereins Deutscher Reeder, Flensburg 1910.
- 71 Ebd.
- 72 Lauritzen hatte hier schon 1894 ein gesondertes Kontor eingerichtet. Vergleiche dazu die Abbruchakten des Bauordnungsamtes, StA Fl, VI G 95, Schiffbrücke 55, 1892-1941.
- 73 Vertrag zwischen dem Zentralverein Deutscher Reeder und G. C. Lauritzen vom 24. November 1913. Archiv: Flensburger Schiffahrtsmuseum.
- 74 Fünfter Jahresbericht der Heuerstelle des Zentralverbandes Deutscher Rheder in Flensburg vom 7. Januar 1914. In: Akten des Reedervereins betr. das Heuerwesen.

Heuerbaase and Landhaie: Seamen's employment agencies in Flensburg around 1900

Summary

For centuries, the hiring of seamen was a task traditionally dominated by private shipping masters, so-called *Heuerbaase*. The majority of these hiring agents were the keepers of inns or rooming houses who earned extra money with this lucrative sideline. Their business success was often attained at the cost of the employment-seeking seamen, who were entirely at the mercy of the *Landhaie* (land sharks), as the shipping masters were often called. In many cases, the system of private hiring agencies brought about grave social problems, which the seamen denounced more and more openly as the nineteenth century drew to a close.

The article retraces the development of the hiring system around the turn of the century – 1900 – on the basis of the example of Flensburg. Insight is provided into circumstances that can be regarded as typical for port towns at that time and of that size in the North and Baltic Sea region. Individual shipping masters are introduced, and many of the difficulties facing both seamen and shipping companies of that time are illustrated with brief examples.

«Heuerbaase» et «Landhaie»: recruteurs de Flensbourg aux alentours de 1900

Résumé

Durant des siècles, l'enrôlement des marins était une tâche traditionnellement dominée par des recruteurs privés, nommés «Heuerbaase». La majorité de ces recruteurs étaient des propriétaires d'auberges ou de pensions qui gagnaient un petit pécule supplémentaire grâce à cet à-côté lucratif. La réussite de leurs affaires se faisait souvent aux frais des marins à la recherche d'un engagement, qui étaient entièrement à la merci des «requins de terre» (Landhaie), comme ils étaient fréquemment surnommés. Dans de nombreux cas, le système d'enrôlement privé menait à de graves problèmes sociaux que les marins dénoncèrent de plus en plus ouvertement à la fin du 19^{ème} siècle.

L'article retrace le développement du système d'enrôlement au tournant du siècle – 1900 –, sur la base de l'exemple de Flensburg. Un aperçu sur les circonstances qui pouvaient être tenues pour typiques à cette époque pour les villes portuaires de cette importance dans la région de la mer du Nord et de la Baltique. Les recruteurs sont présentés individuellement, et de nombreuses difficultés que rencontraient à la fois les marins et les compagnies d'armement à cette époque sont illustrées par de brefs exemples.