

KNY-20-01430

Auszug aus der Inaugural=Dissertation:

**Die sozialpolitischen Bestrebungen in
der Rheinschiffahrt und ihre wirtschaft=
lichen Grundlagen, unter besonderer
Berücksichtigung der Partikulierschiffer.**

Zur Erlangung
der wirtschaftswissenschaftlichen Doktorwürde
der Rechts= und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Jena

vorgelegt von
Theo Wolter
aus Duisburg.

3983/930



Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Thüringischen Landesuniversität Jena.

Gutachter: Professor Dr. Kessler.

Tag der mündlichen Prüfung: 19. Februar 1926.

Jena, den 8. Februar 1929.

Prof. Dr. Gerland,
dz. Dekan.

Lebenslauf.

Geboren wurde ich am 27. Dezember 1897 zu Königsberg i. Pr. als Sohn des Studienrats Gustav Wolter und seiner Ehefrau Lisbeth, geb. Richter. Nach meinem Militärdienste studierte ich auf Grund des Reifezeugnisses des Realgymnasiums im Sommer- und Herbstzwischensemester 1919 und im Winter- und Sommersemester 1920 an der Universität Münster, im Wintersemester 1920 in Jena, im Sommersemester 1922 in Freiburg und im Sommerhalbjahr 1924 wieder in Jena. Mein Studium wurde unterbrochen durch verschiedene infolge meiner schweren Kriegbeschädigung notwendig gewordene Erholungskuren sowie durch eine halbjährige praktische Tätigkeit bei einer Großbank. In Jena war ich Mitglied der Doktorandengemeinschaft des Herrn Prof. Dr. Kessler. Am 19. Februar 1926 bestand ich die mündliche Doktorprüfung.



KNY-20-
01430

Einleitung.

Das Entstehen der sozialen Frage in der Rheinschiffahrt als Folge der kapitalistischen Neugestaltung des Arbeitsverhältnisses, der Ausgangspunkt der sozialpolitischen Bestrebungen.

Die während des Mittelalters in den Hauptzünften am Rhein organisierte Schiffahrt war die sogenannte Großschiffahrt. Die zünftigen Schiffer, die Großschiffer, besaßen das Monopol des Gütertransportes von Straßburg bis zu den Niederlanden und lebten in strenger Handwerksordnung mit streckenweiser Abgrenzung ihres Tätigkeitsgebietes. Den außerhalb der Zünfte stehenden Schiffern, den Kleinschiffern, war neben der Vermittlung des Güterverkehrs von einem Zwischenhafen zum andern oder von einem Ufer zum andern lediglich die Personenbeförderung erlaubt. Die Vorteile der Zunftverfassung lagen u. a. offenbar in der guten Ausbildung der jungen Schiffer und in der genossenschaftlichen Beaufsichtigung des ganzen Schiffahrtsgewerbes.

Seit Einführung des französischen Gesetzes über die Gewerbefreiheit im Jahre 1791 machte sich allmählich der Wettbewerb zahlreicher neu auftretender unzüftiger Schiffer bemerkbar. Die Zünfte wurden nunmehr zu bloßen Privatgesellschaften. Der nach dem Reichsdeputationshauptschluß von 1803 im Jahre 1804 zwischen Frankreich und dem Deutschen Reiche vereinbarte Oktroi-Vertrag schuf für die Rheinschiffahrt eine Anzahl von Polizei- und Verwaltungsvorschriften, die fast alle für die spätere Zeit von Bedeutung geblieben sind. Als charakteristisches Bindeglied zwischen den beseitigten enggeschlossenen Zünften und dem ungehinderten Gewerbebetrieb wurden die Schiffergilden geschaffen, die es sich zur Pflicht machten, Unterstützungskassen für die Schiffer und deren Angehörige einzurichten.

Der in der Ausschließung der Konkurrenz der Handwerksgenossen liegenden Idee des Handwerks der frühkapitalistischen Epoche entsprechend, ließ man die seit Jahrhunderten vorhandene eigenartige Organisation der Schiffsreisen bis ins 19. Jahrhundert bestehen, indem für die Gilden die alte Ladeordnung nach der Rangreihe unter Aufsicht von Beamten der Oktroi-Verwaltung beibehalten wurde. Das Fahren der einzelnen Mitglieder in fester Ordnung n a c h e i n a n d e r verhinderte ein die Interessen sämtlicher Gildebrüder schädigendes g l e i c h z e i t i g e s Angebot ihrer Schiffe zur Benutzung. Die Einrichtung der Reihefahrt, auch Bört- und Beurtschiffahrt, Markt- und Rangschiffahrt genannt, ist für die Erkenntnis der schon seit Ende des 17. Jahrhunderts auftretenden sozialen Spannungen von besonderem Interesse. Wenn auch die Reihefahrt ursprünglich zur Existenzsicherung der Kleinschiffer geschaffen war, so waren doch die Großschiffer seit Mitte des 17. Jahrhunderts mit wachsendem Erfolg bemüht, diese Kleinschiffer von der Reihefahrt fernzuhalten.

Die Verdrängung des genossenschaftlichen Betriebes durch die kapitalistische Unternehmungsform des Großbetriebes wurde eingeleitet durch die auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Beschlüsse des Wiener Kongresses vom Jahre 1815 und trotz dem Widerstande der Gilden- und Kleinschiffer, vollzogen und formell sanktioniert durch die Einführung der Gewerbefreiheit auf dem Rhein nach Abschluß der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831. Die Kleinschiffer genossen nunmehr dieselben Freiheiten wie die alten Großschiffer und konnten ebenso wie die letzteren auch größere Strecken des Rheins befahren. Der Nachweis der Befähigung vor der Landesbehörde war die einzige Voraussetzung, um die Befugnis zur Ausübung der Rheinschiffahrt zu erlangen. Die Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868 übernahm und vertiefte die freiheitlichen Grundsätze der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831.

Gegenüber den technischen Neuerungen der Dampfschiffahrt und der Gründung der ersten Dampfschiffahrtsgesellschaften, die Schlepper und Kähne in einem nach kaufmännischen Gesichtspunkten geleiteten Betriebe zusammenfaßten und das Geschäft der Schiffahrt mit dem der Spedition vereinigten, verhielten sich insbesondere die Partikulierschiffer* feindlich; sie weigerten sich, ihre Schiffe zur Verfügung zu stellen, sodaß die Dampfschiffahrtsgesellschaften ihrerseits eine Vergrößerung ihres Kahnarks vornehmen mußten. Als Folge zeigte sich Beschäftigungslosigkeit und ein starkes Sinken der Frachten. Trotz aller Widerstände von seiten der Partikulierschiffer war der Siegeszug des Großbetriebes in der Tat nicht mehr aufzuhalten.

I.

Die wirtschaftlichen Grundlagen.

1. Die Verkehrsentwicklung auf dem Rhein nach Einführung der Dampfkraft.

In die glänzende Schiffahrtsentwicklung seit Gründung der ersten deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1825, der preußisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, fiel der Wettbewerb mit den in den 40er Jahren aufkommenden Eisenbahnen. Die ersten Eisenbahnen wurden nur »senkrecht zum Strom« als Zufuhrstraßen für den Flußgüterverkehr gebaut. Erst der Bau der Bahnen »mit dem Strom« eröffnete den Wettbewerb der Bahnen mit den Wasserstraßen. Eine vollständige Umgestaltung des Rheinverkehrs vollzog sich nach dem deutsch-französischen Kriege, als die Industrien des Eisens und der Kohle zur Anfuhr von Eisenerzen und zur Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art sowie von Kohle sich vornehmlich des Rheins als Wasserstraße bedienten, und als es der einheimischen Landwirtschaft nicht mehr gelang, die wachsende Bevölkerung zu ernähren und eine wenigstens teilweise Versorgung mit Getreide notwendig wurde.

* Einzelschiffer, die als einzelne Personen im Regelfall ein Schiff besitzen und auch selbst führen. Jedoch spricht man von einem Partikulierschiffer auch in den Fällen, wo sich zwei oder mehrere Schiffe in einer Hand befinden und das zweite und jedes weitere Schiff von einem sogenannten Setzschiffer geführt wird; nur gilt als wesentliches Kriterium für den Begriff des Partikulierschiffers das Fehlen einer Frachtzuführung und einer Betriebsleitung an Land.

2. Die Ursachen der Notlage der Partikulierschiffer; ihr Kräfteverhältnis zu den Großbetrieben.

A. Die Kahnraumvermehrung.

Statistische Zahlen der letzten Jahre vor dem Kriege lassen das Verhältnis der Tragfähigkeit der Rheinkähne zum Gesamtverkehr (in Zufuhr und Abfuhr) unter Berücksichtigung auch des tonnenkilometrischen Verkehrs erkennen; sie deuten auf eine Parallelität zwischen Kahnraumvermehrung und Verkehrsentwicklung hin. Der Widerspruch, den diese Parallelität mit der in Wirklichkeit vorhandenen Beschäftigungslosigkeit und den niedrigen Frachten aufzuweisen hat, ist offensichtlich nur scheinbar. Abgesehen von der Wirkung des guten Fahrwassers muß vor allem berücksichtigt werden, daß die Organisation der Großschiffahrt im Sinne der besseren Ausnutzung des eigenen und fremden Kahnraums erheblich fortgeschritten ist. Die Umlaufgeschwindigkeit der Kähne hat ferner durch Korrekionsarbeiten, Vertiefung der Wasserstraße und technische Fortschritte in der Anlage von Verladeeinrichtungen zugenommen. Es ist erklärlich, daß die Fortschritte vorwiegend dem Großbetrieb mit seinen neuzeitig eingerichteten Getreideelevatoren, Kohlenkippern und Hebekranen zugute kam. Eine für die Partikuliere um so stärkere Beschäftigungslosigkeit ergab sich schließlich aus der Tatsache, daß die großen Reeder die zu verfrachtenden Gütermengen durch langjährige Transportverträge gesichert hatten.

B. Der Einfluß der Konjunkturen und des Wasserstandes.

Der Wechsel der allgemeinen Geschäftslage im Wirtschaftsleben ist als maßgebend für die wirtschaftlichen Ergebnisse des Schiffahrtsbetriebes zu werten und von entscheidendem Einfluß für die Verschlechterung der Verhältnisse der Partikulierschiffer. Ein Vergleich der Schlepplohn- und Frachtnotierungen mit den Wasserstandsberichten erweist die starke Einwirkung des Wasserstandes auf die Bildung der Schlepplöhne und Frachten.

C. Die Wirkung des Kohlenkontors.

Die im Jahre 1903 unter Mitwirkung des Rhein.-Westf. Kohlensyndikats von mehreren Kohlenreedereien und Kohlen Großhandlungen als Händlervereinigung zum Kohlenvertrieb gegründete »Rheinische Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft m. b. H.« in Mülheim a. d. Ruhr, das sogenannte »Kohlenkontor«, verfolgte den Zweck der Vereinigung des bisher selbständig von einer Anzahl Firmen geführten Steinkohlen-, Koks- und Briketthandels in einer Hand und auf gemeinsame Rechnung. Da außer dem Absatz der Erzeugnisse auch ihre Beförderung (auf dem Wasserwege) bewerkstelligt werden mußte, stellten die Reedereimitglieder der Vereinigung ihre Flotte, Lagerplätze, Umschlagseinrichtungen und dergleichen zur Verfügung. Mit der Bildung des Kohlenkontors ging den Privatschiffern ein erheblicher Teil der Kohlentransporte verloren und verschärfte ihre Notlage.

II.

Die sozialpolitischen Bestrebungen.

1. Die Träger der sozialpolitischen Bestrebungen.

Die Organisationen der Schleppboot- und Schleppkahnbesitzer suchten ihr Ziel in einer Beeinflussung der Schlepplöhne und Frachtsätze durch genossenschaftlichen Zusammenschluß, wobei zum Teil ein Wiederaufleben der alten Rangfahrten festgestellt werden kann, wie sie die Schiffergilden eingeführt hatten. Als moderner Träger sozialer Politik, soweit es sich um die Bestrebungen der Partikulierschiffer handelt, ist der Verband »Jus et Justitia« mit dem Sitz in Duisburg zu bezeichnen. Auf seiten des angestellten Schiffspersonals sind heute die dem Deutschen Verkehrsbund (früher Transportarbeiter-Verband) eingegliederte »Mitgliedschaft Binnenschiffer, Flößer und Wasserbaupersonal west- und südwestdeutscher Wasserstraßen« und der »Zentralverband der Maschinisten und Heizer« von Bedeutung.

2. Der Inhalt der sozialpolitischen Bestrebungen.

A. Der Kampf um die Nacht- und Sonntagsruhe.

Die gleicherweise von den Partikulierschiffen wie von dem angestellten Personal ausgehenden sozialpolitischen Bestrebungen in der Rheinschifffahrt werden gekennzeichnet durch den Kampf um die gesetzliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe.

Die Bestrebungen zur Erreichung dieses Zieles reichen bis in die Mitte der 80er Jahre zurück, die ersten durch das Reichsamt des Innern veranstalteten Erhebungen über die Sonntagsruhe fallen in das Jahr 1887. Die hierbei gemachten Ergebnisse wurden nicht weiter verwertet. Als treibendes Moment stand damals das religiöse im Vordergrund, sodaß es sich zunächst um die Feststellung handelte, ob und inwieweit die in der Schifffahrt Beschäftigten zur Befriedigung ihrer sonntäglichen Bedürfnisse imstande seien. Bei späteren Erhebungen treten soziale und hygienische Beweggründe hinzu. Im Jahre 1895, gelegentlich der Annahme des Binnenschiffahrtsgesetzesentwurfes, wurde der sog. Beirat für Arbeiterstatistik durch die Regierung mit der Vornahme einer zweiten Enquête über die Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsgewerbe beauftragt. Infolge der durch die natürlichen Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten, mit denen die Erhebungen über das Arbeitsverhältnis in der Binnenschifffahrt von vornherein zu kämpfen hatten, waren nur sehr langsame Fortschritte zu verzeichnen, sodaß die statistischen Untersuchungen, die dann auch auf umfassende Feststellungen über die Dauer der Arbeitszeit überhaupt ausgedehnt wurden, sich länger als 10 Jahre hinzogen. Die statistischen Ermittlungen ergaben, daß im Vergleich zu anderen Berufen in der Binnenschifffahrt auffallend lange Arbeitszeiten herrschten.

Für den Kampf um die Nacht- und Sonntagsruhe und seine Entwicklung in der Richtung zu den tarifvertraglichen Vereinbarungen der Nachkriegszeit war von Bedeutung das Gutachten des Reichsgesundheitsamtes, das seinerzeit auf Veranlassung des Beirats eingeholt wurde, und das, wenn auch nicht allgemein, so doch in zahlreichen Fällen eine die Gesundheit schädigende Wirkung der ermittelten täglichen Arbeitszeit feststellte.

B. Die Bemannungsfrage.

Die starke Verkehrsentwicklung auf dem Rhein und die Indienstellung von Schiffen mit immer größerem Tonnengehalt erforderte auch eine Mannschftsvermehrung, die jedoch — zumindest in einzelnen Fällen — nicht in entsprechender Weise vorgenommen wurde. Auf dem Rhein, dem verkehrsreichsten unter allen deutschen Strömen, auf dem die Schlepptechnik und die Schwierigkeit der Fahrstraße besondere Anforderungen an den Führer eines Schiffes und seine Mannschaft stellen, wurde von den Binnenschifferorganisationen das Fehlen einer reichsgesetzlichen Regelung der Bemannungsfrage als besonders starker Mangel empfunden und die Beseitigung des bestehenden Zustandes in das Programm ihrer Forderungen einbezogen.

C. Der Befähigungsnachweis.

Die Bestrebungen der Binnenschifferorganisationen richteten sich auf die Schaffung eines die Qualität der Mannschaft garantierenden Befähigungsnachweises.

D. Die Schifferschulen.

Die entscheidende Anregung zur Gründung von Schifferschulen für das deutsche Rheingebiet ging vom »Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt« zu Köln aus. Von den beiden wichtigsten Gründungen in Mannheim und Ruhrort ist die letztere von besonderer Bedeutung, da an der Ruhrmündung in einem Umkreis von etwa 10 km etwa 40% der pr. Rheinschiffer ansässig sind und Ruhrort der Hauptsitz der Schiffahrt ist. Die Umwandlung der bisher fakultativen Rheinschifferschulen in obligatorische Vorbereitungsanstalten wird angestrebt, stößt jedoch auf die Schwierigkeit internationaler Verständigung.

E. Der Schifferarbeitsnachweis.

Arbeitgeber wie Arbeitnehmer waren im Interesse einer möglichst streibungslosen Stellenvermittlung um Schaffung einer Arbeitsvermittlungsstelle bemüht. Über die Tätigkeit und Erfolge der durch die Initiative der Gewerkschaften entstandenen Arbeitsvermittlungsstellen fehlen aufschlußgebende statistische Angaben. Der als Arbeitsvermittlungsstelle der Arbeitgeberschaft gegründete Schifferarbeitsnachweis in Ruhrort bildete einen Ersatz für eine ursprünglich geplante, einheitliche, den ganzen deutschen Rhein umfassende Organisation.

F. Die an der Grenzlinie zwischen sozial- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen liegenden

Versuche zur Besserung der Verhältnisse:
Die auf einen Vergleich mit dem Kohlenkontor gerichteten Bestrebungen;

Die Frage des staatlichen Schleppmonopols;
das Problem der Betriebsgemeinschaft.

Bei der im ersten Teil der Arbeit gekennzeichneten bedeutenden Stellung der rheinischen Partikulierschiffer im Wirtschaftsleben war infolge des übermächtigen Wettbewerbs der Großbetriebe die Notlage dieser Kleinschiffer immer mehr in den Vordergrund getreten. Zur Abhilfe mußten sich Bestrebungen praktischer Art bei den unmittelbar Betroffenen und reine Projekte bei den die Entwicklung der wirtschaftlichen Tatsachen und Kräfteverhältnisse

der sozialen Gruppen beobachten Theoretikern geltend machen. Die hervorragende, die wirtschaftliche Mächtegruppierung im Rheinschiffahrtsgewerbe wesentlich bestimmende Wirksamkeit der Großunternehmungen ist an dem Beispiel des Kohlenkontors aufzuzeigen versucht und auf die Stellungnahme der von dieser wirtschaftlichen Umgestaltung sich in ihrer sozialen Lage bedroht fühlenden Partikulierschiffer eingegangen worden. Es wird das Verhalten der Rheinschiffer zu der Frage der Einführung des Schlepptomopols behandelt und schließlich der theoretische Vorschlag auf Schaffung einer sämtliche Unternehmungen am Rhein vereinigenden, geschlossenen Zwangs-korporation mit Staatshilfe erörtert.

