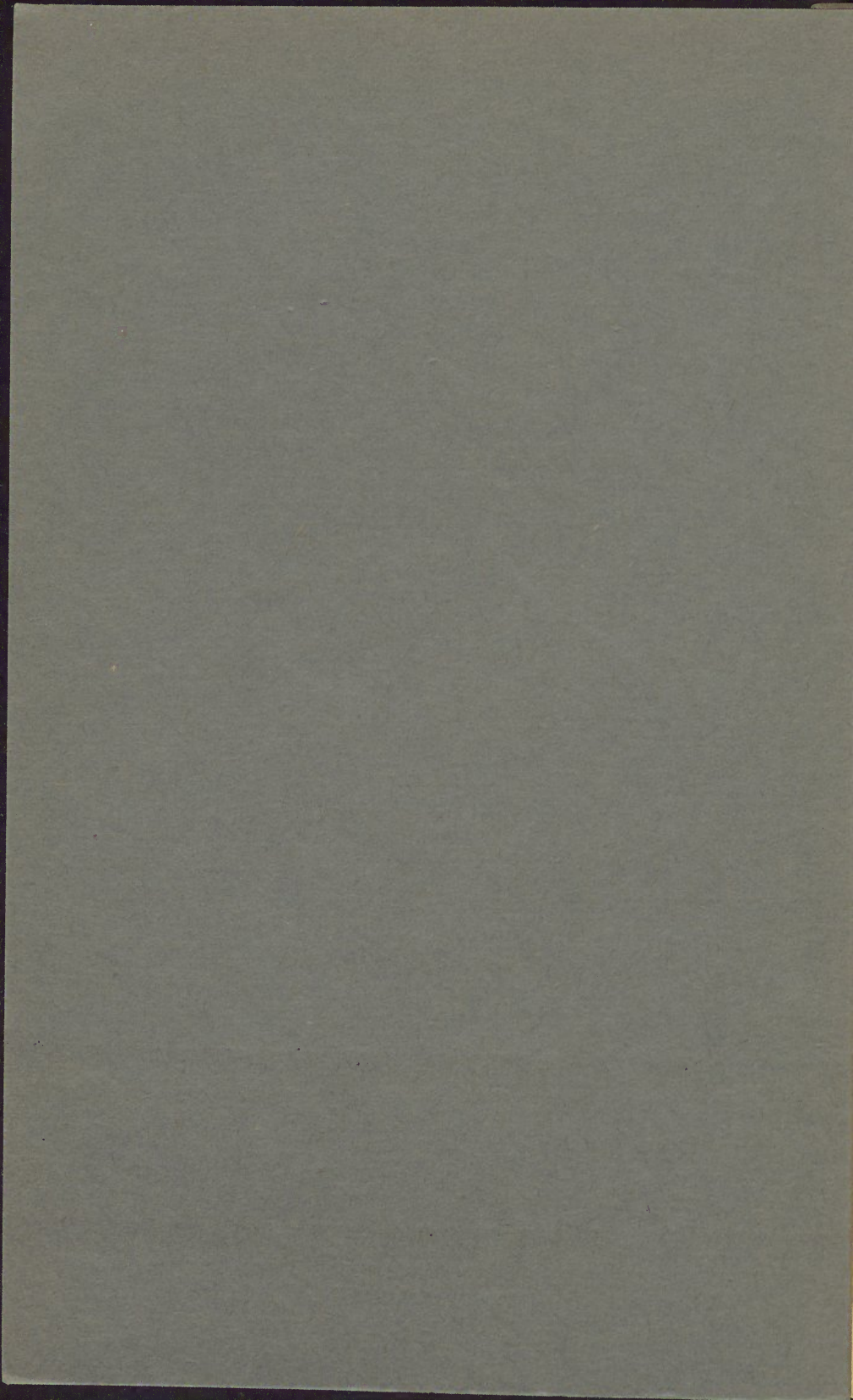


**Bibliothek
des Instituts für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel**

Signatur

B 15896



IV 17757/76

Die Britische
Merchant Shipping Act, 1876,

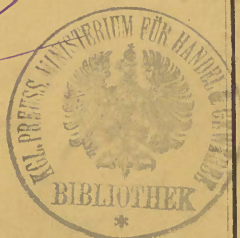
und ihre Einwirkung

auf die

Deutschen Handels- und Schiffahrts-
Verhältnisse.



13312
VII. 2.



Zwei Eingaben

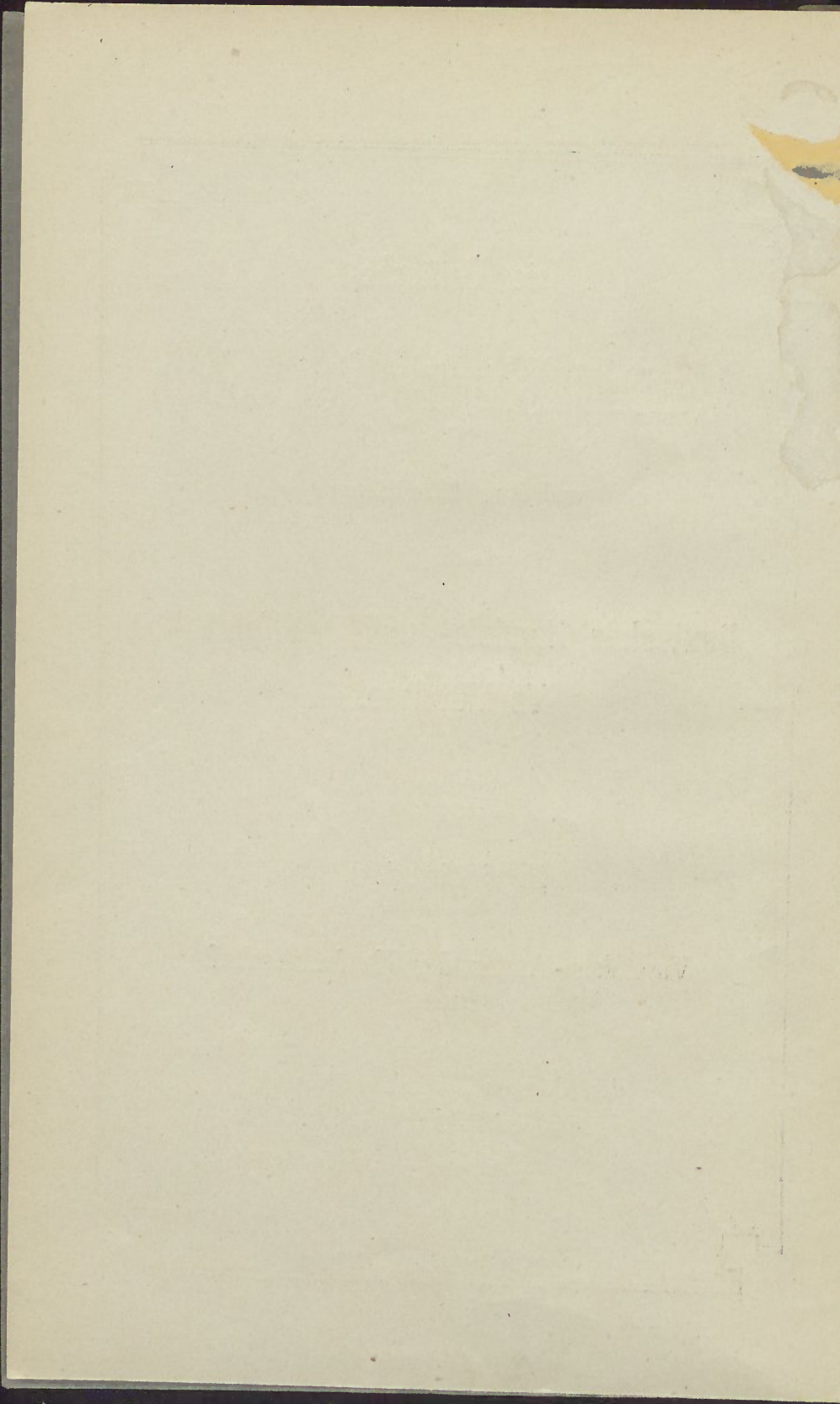
des

Vorsteher - Amtes der Kaufmannschaft
zu Danzig

an

den Fürsten Reichskanzler und
das Reichskanzler - Amt.

Druck von Edwin Groening in Danzig.



Die Britische
Merchant Shipping Act, 1876,

und ihre Einwirkung

auf die

Deutschen Handels- und Schiffahrts-
Verhältnisse.

Zwei Eingaben

des

Vorsteher - Amtes der Kaufmannschaft
zu Danzig

an

den Fürsten Reichskanzler und
das Reichskanzler - Amt.

Druck von Edwin Groening in Danzig.

Die Deutsche
Merchant Shipping Act, 1876

und ihre Anwendung

Schiffahrt



Zwei Bände

Vorsteher - Amtes der Kaufmannschaft
zu Hamburg

den Herren Reichsminister und
das Reichsamt für

Hamburg, den 2. Juni 1936

I.

An

Sr. Durchlaucht den Herrn Reichskanzler

Fürsten von Bismarck

Berlin W.

Durchlaucht!

Die vom Englischen Unterhause angenommene und gegenwärtig dem Oberhause vorliegende *Merchant Shipping Act 1876* enthält in ihren §§ 21 und 25 Bestimmungen, welche nach unserm Dafürhalten für das Deutsche Nationalgefühl verletzend und zugleich für die materiellen Interessen der Deutschen Handelsschiffahrt sehr nachtheilig sind. Das Englische Gesetz unterwirft in § 25 auch die Seetüchtigkeit und die Beladung Deutscher Schiffe, welche Englische Häfen besuchen, einer Kontrolle, welche unsere eigene Gesetzgebung nicht kennt, welche sich auch für die Deutsche Handelsmarine bisher nicht als nothwendig erwiesen hat, und wie sie Deutscherseits niemals gegen fremde Schiffe ausgeübt worden ist. Der § 21 ferner bedroht Deutsche Schiffe,

welche in der Zeit vom 1. Oktober bis 16. März mit Holzladung nach einem Englischen Hafen ausgehen, mit einer Strafe bis zu Hundert Pfund Sterling, wenn sie Balken, Planken und Dielen als Deckladung führen, d. h. in einer Art beladen worden sind, welche nach Deutschen Gesetzen zulässig, in den Deutschen Häfen durchaus gebräuchlich, und auf welche die Bauart unserer Ostseeschiffe geradezu eingerichtet ist. England straft nach diesem Paragraphen an Ausländern eine Handlung, welche im Auslande begangen ist, ausländische Schiffe und Schiffsmannschaften betrifft, und nach den Gesetzen dieses Auslandes nicht untersagt noch mit Strafe belegt ist.

Indem wir uns erlauben, über diese Angelegenheit eine ausführliche Denkschrift zu überreichen, bitten wir Eure Durchlaucht ganz gehorsamst:

„diejenigen Schritte thun zu wollen, welche geeignet erscheinen, unsere vaterländischen Rechts-Verhältnisse und Erwerbs-Interessen gegenüber den Eingriffen einer ausländischen Jurisdiktion zu schützen.“

Danzig, den 26. Juni 1876.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Goldschmidt.

Die vom Englischen Unterhause angenommene *Merchant Shipping Act 1876*, welche unterdess bereits an das Oberhaus gelangt ist, enthält in den §§ 21 u. 25 folgende Bestimmungen:

(Penalty on ships carrying deckloads of timber in winter): 21. From and after the 1st day of January, 1877, a ship, British or foreign, arriving at any port in the United Kingdom, which has sailed from any port beyond the limits of the United Kingdom after the 1st day of October or before the 16th day of March in any year, shall not, while subject to British jurisdiction, carry as deck cargo, that is to say, in any uncovered space upon deck, or in any covered space not included in the cubical contents forming the ship's registered tonnage, any timber, deals, or battens. If any timber, deals, or battens, be carried by any ship in contravention of this section, the Master of the ship, and also the Owner, if he is privy to the offence, shall be liable to a penalty not exceeding 5 £ for every hundred cubic feet of timber, deals or battens so carried, and such penalty, to an amount not exceeding 100 £ (whatever may be the maximum penalty recoverable) may be recovered on summary conviction.

Provided that the Master or Owner shall not be liable to any penalty under this section in respect of any timber, deals, or battens which the Master has considered it necessary to place or keep on deck during the voyage on account of the springing of any leak, or of any other damage to the ship received or apprehended.

Provided also, that nothing in this clause shall affect any foreign ship coming into any port of the United Kingdom under stress of weather, or for repairs, or for any other purpose than the delivery of her cargo. —

(Foreign ships, overloading. Application to foreign ships of provisions as to detention). 25. Where a foreign ship has taken on board all or any part of her cargo at a port in the United Kingdom, and is whilst at that port unsafe by reason of overloading or improper loading, the provisions of this Act with respect to the detention of ships shall apply to that foreign ship as if she were a British ship, with the following modifications:

1) A copy of order for the provisional detention of the ship shall be forthwith served on the Consular Officer for the State to which the ship belongs at or nearest to the place where the ship is detained;

2) Where a ship has been provisionally detained, the Consular Officer, on the request of the Owner or Master of the ship, may require that the person appointed by the Board of Trade to survey the ship shall be accompanied by such person as the Consular Officer may select, and in such case, if the Surveyor and such person agree, the Board of Trade shall cause the ship to be detained or released accordingly; but if they differ, the Board of Trade may act as if the requisition had not been made, and the Owner and Master shall have the appeal to the Court of Survey touching the report of the Surveyor which is before provided by this Act; and

3) Where the Owner or Master of the ship appeals to the Court of Survey the Consular Officer, on the request of such Owner or Master, may appoint any competent person who shall be Assessor in such case in lieu of the Assessor who, if the ship were a British ship, would be appointed otherwise than by the Board of Trade.

In this section the expression „Consular Officer“ means any Consul General, Vice Consul, Consular agent, or other Officer recognised by a Secretary of State as a Consular Officer of a foreign State.“ —

Es ist bekannt, dass in England selbst, namentlich in fachmännischen Kreisen, gegen die sogenannte Plimsoll'sche Schifffahrtsgesetzgebung und speziell gegen den Inhalt der „*Merchant Shipping Act 1876*“ sehr grosse und, wie wir meinen, auch sehr begründete Bedenken gehegt werden. Wir würden nun freilich in Deutschland kaum einen Anlass, auch kein Recht haben, uns über die Englische Gesetzgebung zu beschweren, wenn das zweifelhafte Experiment, welches mit dieser Art maritimer Gesetzgebung und polizeilicher Ueberwachung gemacht wird, auf die Handelsschiffe Englischer Flagge beschränkt bliebe. Durch die oben mitgetheilten §§ 21 und 25 der neuen Bill aber wird auch die nichtenglische, und, wie wir weiterhin nachweisen werden, ganz besonders die Deutsche Rhederei und Handelsschifffahrt bei diesem Experiment in so empfindliche Mitleidenschaft gezogen, dass an uns allerdings die Nothwendigkeit herantritt, unsere vaterländischen Erwerbsinteressen und Rechtsverhältnisse gegenüber den Eingriffen einer fremden Gesetzgebung in geeigneter Weise zu wahren.

Es ist nicht unsere Aufgabe, ein massgebendes Urtheil darüber abzugeben, ob und in wie weit sich eine derartige Ausdehnung Englischer Jurisdiktion auf Schiffe und Angehörige anderer Nationalitäten, wie sie durch die §§ 21 und 25 der neuen *Merchant Shipping Act* beabsichtigt ist, staatsrechtlich rechtfertigen lässt. Wohl aber glauben wir auf die überaus bedenklichen Konsequenzen dieses, so viel wir wissen, in seiner Art durchaus neuen Vorganges aufmerksam machen zu sollen. Derselbe ist in der That um so auffälliger, als er von einem Lande ausgeht, das sich bis dahin, mehr als vielleicht irgend ein anderer Staat, der Einmischung in die Angelegenheiten derjenigen Fremden, welche seine gastlichen Ufer betreten, enthalten hat.

Mit der neuen *Merchant Shipping Act* unternimmt es England, nicht etwa nur für die eigene Handelsmarine, sondern auch für die Schiffe und Seeleute anderer Nationen die Rolle einer Art Vorkehrung zu spielen. Es unterwirft durch den § 25 auch die Seetüchtigkeit und die Beladung unserer Schiffe einer Kontrolle, welche unsere eigene Gesetzgebung nicht kennt, und welche sich auch für die Deutsche Handelsmarine noch nicht als nothwendig erwiesen hat. Wir glauben kaum, dass unsere Deutschen Schiffe diese Kontrolle, vorausgesetzt natürlich, dass sie nicht in chikanöser Weise gehandhabt wird, scheuen dürfen: — aber wir meinen, dass dieselbe für den Deutschen Rheder deshalb allerdings einigermassen verletzend ist, weil sie von der Gesetzgebung eines fremden Staates ausgeht und durch Verhältnisse hervorgerufen ist, welche ausschliesslich in dem Schiffsfahrtsbetriebe dieses fremden Staates zu suchen sind.

Jeder Kundige weiss, und in jedem Deutschen Hafen kann man davon erzählen, dass keine Schiffe sorgloser abgeladen und gestaut, keine mehr überladen worden sind als gerade die Englischen. Jahrzehnte hindurch haben dadurch die Engländer den vorsichtigeren Deutschen die Konkurrenz in der Seeschifffahrt erschwert. Bei der Beladung eines Schiffes kann man annehmen, dass die Selbstkosten des betreffenden Transportgeschäftes durch die Fracht für einen bestimmten Theil der Ladung gedeckt werden, während die Fracht für die übrige Ladung den Geschäftsgewinn darstellt. Wenn nun beispielsweise bei einem Schiffe die Fracht für 300 Last Weizen den Selbstkosten der Reise entspricht, so macht es für den Geschäftsgewinn einen Unterschied von hundert Prozent, ob das Schiff im Ganzen 350, oder ob es 400 Last ladet. Dass die Englischen Rheder und Schiffer mit dem Beladen ihrer Schiffe, namentlich

ihrer grossen Seedampfer, durchweg weniger bedenklich waren, gab ihnen gegenüber ihren Deutschen Konkurrenten einen Vorsprung, der auf die grossartige Entwicklung der Englischen Handelsschiffahrt, im Besonderen auf die Ausbildung und Rentabilität ihrer zahlreichen direkten Dampferlinien nicht ohne Einfluss gewesen ist. Unsere einheimische Gesetzgebung hat in dieser sorglosen Stauung und Ueberladung der Englischen Schiffe, welche unsere Häfen besuchen, niemals einen Anlass gesehen, dieselben unter Deutsche Vormundschaft zu nehmen und zu denjenigen Vorsichtsmassregeln zu nöthigen, welche von den Deutschen Schiffen beobachtet wurden; unsere Hafenbehörden haben ruhig zugesehen, wenn Englische Seedampfer in einem dem Sinken nahen Zustande aus unseren Häfen in See gingen. Jahre lang haben in den Preussischen Häfen Englische Dampfer verkehrt, welche sparsamer brennende Kessel von einer Konstruktion führten, die nach unserer einheimischen Gesetzgebung für Preussische Schiffe verboten war. Man hat niemals daran gedacht, dieses Verbot auch auf jene Englischen Dampfer anzuwenden; ebensowenig als man überhaupt die fremden Schiffe derjenigen Kontrolle unterworfen hat, welche für die Kessel der inländischen Dampfschiffe vorgeschrieben ist. Und doch würde augenscheinlich die Anwendung der bei uns geltenden Vorschriften über die Konstruktion und die Kontrolle der Dampfkessel auch auf fremde Schiffe sich weit eher begründen lassen als die Bestimmungen des § 25 der *Merchant Shipping Act 1876*. Denn die Gefahr, welche aus der übermässigen oder nachlässigen Beladung eines Schiffes entsteht, kommt im Wesentlichen erst auf See zur Geltung, während die Gefahr einer Kesselexplosion auch im Hafen vorliegt, und daher durch dieselbe nicht allein ein fremdes Schiff und fremde Seeleute, sondern

auch Gut und Leben Deutscher Staatsangehöriger bedroht werden. —

Weiter noch als die Vorschriften des § 25 geht § 21 der *Merchant Shipping Act*. Nach diesem Paragraphen verfällt ein Deutsches Schiff, welches in der Zeit vom 1. Oktober bis 16. März etwa von Danzig mit Holzladung nach einem Englischen Hafen ausgeht, dort einer Strafe bis zu hundert Pfund Sterling, wenn es Deckladung geführt hat, d. h. in Danzig in einer Art und Weise beladen wurde, die nach Deutschen Gesetzen zulässig, nach unsern Gewohnheiten durchaus gebräuchlich, und auf welche, wie wir unten ausführen werden, die Bauart unserer Schiffe geradezu eingerichtet ist. England straft nach diesem § 21 an Ausländern eine Handlung, welche im Auslande begangen ist, ein ausländisches Schiff und eine ausländische Schiffsmannschaft betrifft, und welche nach den Gesetzen dieses Auslandes keineswegs untersagt noch strafbar ist!

Es ist uns in der That unerfindlich, aus welchem Rechtsgrunde sich eine derartige Einmischung Englischer Jurisdiktion in die Angelegenheiten fremder Staatsangehörigen rechtfertigen lässt. Allenfalls mag dieselbe durch Beweggründe handelspolitischer Art, zwar nicht zu rechtfertigen, aber doch zu erklären sein; und es will uns allerdings bedünken, als ob man in den massgebenden Kreisen Englands bei Ausarbeitung der neuen *Merchant Shipping Act* wegen der künftigen Konkurrenzfähigkeit der Englischen Rhederei gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten Bedenken gehegt hat und nun diese Bedenken einfach dadurch hinwegzuräumen sucht, dass man die Handelschiffahrt anderer Staaten möglichst in Mitleidenschaft zieht. Wir erlauben uns in dieser Hinsicht auf folgende

Einzelheiten in der Fassung des Gesetzes besonders aufmerksam zu machen:

Durch § 19 (*Stowage of cargo of grain etc.*) ist vorgeschrieben: „*No cargo of which more than one-third consists of any kind of grain, corn, rice, paddy, pulse, seeds, nuts, or nut kernels, herein-after referred to as grain cargo, shall be carried on board any British ship, unless such grain cargo be contained in bags, sacks, or barrels, or secured from shifting by boards, bulkheads, or otherwise.* — Die *Merchant Shipping Act* handelt in diesem Paragraphen nur von Englischen Schiffen; sie hat darauf verzichtet, denselben auch auf fremde Schiffe, welche Englische Häfen besuchen, anzuwenden, und konnte dies allerdings um so unbedenklicher, als derartige kostspielige Vorrichtungen, wie sie durch § 19 für Englische Schiffe vorgeschrieben werden, bei den konkurrierenden Rhedereien anderer Staaten schon allgemein gebräuchlich waren, als sie noch von den Engländern der Kostenersparniss halber vielfach vermieden wurden.

Ganz anders verfährt aber das in Rede stehende Gesetz in § 21. Während § 19 nur von Englischen Schiffen handelt, für diese aber auch bei allen Reisen Anwendung findet, wird das Verbot, in der Zeit vom 1. Oktober bis 16. März Balken, Planken und Dielen als Deckladung zu führen, in gleicher Weise auf fremde wie auf ausländische Schiffe angewendet. Es kommt auch für Englische Schiffe nicht zur Anwendung, wenn dieselben ihre Ladung in einem nichtenglischen Hafen löschen. Die *Merchant Shipping Act* nimmt also Anstand, eine im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt für nothwendig erachtete Vorschrift, die sie sogar den fremden Schiffen, welche nach einem Englischen Hafen kommen, aufnöthigen will, für die eigene Handelsmarine auch dort

durchzuführen, wo die konkurrierenden nichtenglischen Schiffe der Machtsphäre Englischer Schiffahrtsgesetzgebung allerdings entrückt sind. Nach wie vor ist es auch den Englischen Schiffen erlaubt, zu jeder Jahreszeit mit Balken, Planken und Dielen als Deckladung von Schwedischen, Russischen, Deutschen und Nordamerikanischen Häfen nach Frankreich, Spanien und dem Mittelmeere zu fahren. Was die Plimsollsche Gesetzgebung „im Interesse der Humanität“ bei einer kurzen Reise von Schweden nach der Ostküste Englands selbst an fremden Staatsangehörigen strafen will, bleibt den Engländern für die grösseren und gefährlicheren Reisen durch den Atlantischen Ozean und nach dem Mittelmeere auch weiterhin gestattet! — Diese Inkonsequenz darf man nicht etwa dadurch erklären wollen, dass England das Verbot der Deckladung bei seinen Schiffen nicht kontrolliren könne, wenn dieselben zwischen ausländischen Häfen fahren. Denn der oben citirte § 19 wird ebenso in nichtenglischen, wie in englischen Häfen durchgeführt. Die erforderliche Kontrolle geschieht durch die Englischen Konsuln. — Als eine andere auffällige Inkonsequenz des Englischen Gesetzes muss es erscheinen, dass nur Balken, Planken und Dielen (*timber, deals, or battens*) im Winter als Deckladung verboten sind, nicht aber auch andere Güter, welche als Deckladung transportirt zu werden pflegen, wie Baumwolle und namentlich Maschinen. Auf den regelmässigen Dampferlinien zwischen England und dem Europäischen Festlande wird alljährlich eine überaus grosse Zahl schwerer, namentlich landwirthschaftlicher Maschinen, Lokomobilen etc. als Deckladung über See befördert. Dass derartige Gegenstände als Deckladung ungefährlicher sind als hölzerne Balken und Dielen, ist kaum anzunehmen. Vielleicht wird aber die Fassung des Gesetzes auch nach dieser Seite hin verständlicher,

wenn man in Betracht zieht, dass die regelmässigen Dampferlinien zwischen England und dem Kontinent fast sämmtlich in Englischem Besitze sind; dass dagegen nach Ausweis Englischer statistischer Nachrichten das Frachtgeschäft in Holz mehr und mehr von den Engländern aufgegeben und vorwiegend durch nichtenglische Schiffe gemacht wird! —

In der That, der § 21 des neuen Englischen Gesetzes ist beispielsweise für die Deutsche Ostseerhederei, welche bekanntlich sehr stark bei der Holzverschiffung engagirt ist, sehr viel empfindlicher als für die Engländer selbst.

Jede Rhederei nimmt erklärlicher Weise bei der Bauart ihrer Schiffe eine gewisse Rücksicht auf die Art der Ladungen, welche von und nach dem Heimathshafen vorzugsweise verschifft werden. Die Schiffsladungen, welche aus den Englischen Häfen exportirt werden, bestehen zur Mehrzahl aus Schwergut, welches den Schiffsraum nicht bis oben füllt. Daher pflegen die Englischen Schiffe, „rank“ gebaut zu sein. Der Schwerpunkt des unbeladenen Schiffes liegt hoch, und wird erst durch die Ladung weiter nach unten gebracht. In der Deutschen Ostseerhederei herrscht das umgekehrte Verhältniss vor. Unsere Segelschiffe sind überwiegend auf den Transport von Holz, einer leichten, den ganzen Schiffsraum füllenden Waare, angewiesen. In welchem Masse dies der Fall ist, mag daraus ersehen werden, dass beispielsweise im Jahre 1873 von den insgesamt 1622 Schiffen, welche mit Ladung aus dem Hafen Danzig-Neufahrwasser ausgingen, nicht weniger als 1186, d. i. 73 Prozent, mit Holz, ausserdem noch 38 Schiffe mit Holz und Beiladung beladen waren, — und dass ferner von den 495 Seereisen der Danziger Schiffe in ebendemselben Jahre 1873 allein 210, also fast die Hälfte, in Holzladung gemacht wurden. Ein Schiff

nun, welches mit fichtenen Balken beladen wird, erreicht durch seine volle Raumladung noch nicht denjenigen Tiefgang, bis zu welchem es nach Massgabe seiner Tragfähigkeit beladen werden darf, und den es z. B. mit einer Ladung Steinkohlen haben würde. Diesen Tiefgang erlangt es erst durch eine Deckladung. In Rücksicht hierauf pflegen wir aber unsere Ostseeschiffe „steif“ zu bauen; d. h. der Schwerpunkt des unbeladenen Schiffes liegt tief, und wird durch die im Schiffsraum sich häufende Holzladung sowie durch die Deckslast weiter nach oben gelegt. Daraus erklärt es sich, dass manche unserer Segelschiffe mit Deckladung geradezu bequemere Seeschiffe sind, als ohne eine solche. — —

Ob und in wie weit eine mässige Deckladung selbst im Winter, die Schifffahrt besonders gefährdet, ist eine Streitfrage, die unserer Meinung nach noch nicht ausgetragen ist, und über welche auch wir an dieser Stelle ein massgebendes Urtheil nicht abzugeben haben. In der ursprünglichen Vorlage der *Merchant, Shipping Act* war übrigens von der Englischen Regierung nur beabsichtigt, die Deckladung von Balken, Planken und Dielen während des Winters auf ein gewisses Mass zu beschränken, das vollständige Verbot in der gegenwärtigen Fassung des § 21 ist erst auf Plimsoll's Antrag vom Unterhause noch in letzter Stunde beschlossen worden. Jedenfalls aber meinen wir, dass bei einer derartigen Gesetzgebung auf die besondere Bauart der Schiffe, auf die Lokalität und die Dauer der Seereisen und ähnliche Verhältnisse in ganz anderer Weise hätte Rücksicht genommen werden müssen, als dies in der neuen Schifffahrtsakte geschehen ist. Jedem Laien muss es einleuchten, dass es ein ganz anderes Ding ist, ob ein Ostseeschiff, welches schon nach seiner Bauart auf die Einnahme einer Deckladung

von vornherein eingerichtet ist, im Winter mit solcher Deckladung von Gothenburg nach Hull, oder ob um dieselbe Jahreszeit ein „ranker“ Engländer in dieser Beladung von einem Holzhafen der Vereinigten Staaten über den Atlantischen Ocean nach dem Mittelmeer segelt. Für die Ostseeschifffahrt ist das Verbot, nach dem 1. Oktober Balken, Planken und Dielen als Deckladung zu fahren, um so weniger angebracht, als dieser Monat und namentlich seine erste Hälfte, in welcher erfahrungsmässig ein lauer Südwind zu wehen pflegt, gemeinhin zu den für die Schifffahrt günstigen Jahreszeiten gehört.

Für die Deutschen Ostseehäfen entstehen aus der Art, wie dieser Termin bestimmt ist, noch ganz besondere Unzuträglichkeiten. Holzladungen werden nach England jetzt meist in der Weise verkauft, dass der Verkäufer die Lieferung bis zum Bestimmungshafen und zu einem Preise übernimmt, welcher Kost, Fracht und Assekuranz einschliesst. Um nicht später vielleicht eine höhere Fracht zahlen zu müssen, als bei dem Verkaufe kalkulirt war, pflegt der hiesige Verkäufer sich rechtzeitig Schiffsraum zu sichern. Wenn nun durch eine Havarie des gecharterten Schiffes, bzw. durch andere Umstände, welche ausserhalb der Einwirkung des Befrachters liegen, die Abladung verzögert, und das Schiff erst nach dem 1. Oktober segelfertig wird, so kommt der hiesige Verkäufer leicht in die Lage, seinem Englischen Kunden das kontrahirte Quantum nicht liefern zu können, weil das Schiff die Deckslast, d. i. etwa 10 bis 11 % der ganzen Ladung, zurücklassen muss. —

Noch unbequemer ist die Situation des Schiffers. Nach den Art. 644 u. flgd. des Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuches hat der Schiffer, sobald er seine Ladung an Bord genommen, über dieselbe dem Ablader eine Quittung, das Konossement, auszustellen. Durch

dasselbe verpflichtet er sich, die Ladung gegen die vereinbarte Fracht am Löschhafen abzuliefern, und mit seinem Schiffe für ein etwaiges Manko aufzukommen. Das Konossement bildet die Basis des ganzen weiteren Geschäftes. Auf Grund dieser Urkunde acceptirt der Käufer die Wechsel des Verkäufers. Was soll nun werden, wenn das Schiff Ende September beladen worden ist, der Schiffer auch die Konossemente gezeichnet hat, wegen widrigen Windes aber erst am 2. Oktober in See gehen kann? Soll der Schiffer nun die Decksladung löschen und sich für das dadurch entstandene Manko an der Ladung dem Empfänger gegenüber haftbar machen? oder soll er mit seiner Deckslast absegeln und sich in dem Englischen Bestimmungshafen der Strafe des § 21 der *Merchant Shipping Act* aussetzen? — —

Auch der 16. März erscheint für die Ostseeschifffahrt als ein unglücklich gewählter Termin, da es nicht selten ist, dass die in unsern Ostseehäfen überwinterten Schiffe schon vor dieser Zeit mit Holz beladen und segelfertig sind. —

Wenn aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, welche erheblichen Bedenken den Bestimmungen der *Merchant Shipping Act*, wenigstens in ihrer Anwendung auf die Deutsche Rhederei, entgegenstehen, so fallen solche Bedenken um so mehr in's Gewicht, als unsere Handelsschifffahrt jenen Bestimmungen nicht durch unsere heimische Gesetzgebung unterworfen wird, sondern durch die Legislatur eines fremden Staates.

Wenn man in England eine derartige Gesetzgebung, wie sie mit der neuen *Merchant Shipping Act* unternommen ist, im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt für nothwendig hielt, zugleich aber befürchtete, dass dieselbe sich bei ausschliesslicher Anwendung auf die Englische Rhederei nicht werde durchführen lassen,

ohne die Konkurrenzfähigkeit der Letzteren und damit die inländischen Erwerbsinteressen zu beeinträchtigen, so hätte man immerhin versuchen mögen, eine Mitwirkung der anderen schiffahrttreibenden Staaten auf dem Wege internationaler Uebereinkunft herbeizuführen. Dagegen ist eine so rücksichtslose Anwendung Englischer Gesetzgebung auch auf fremde Schiffe, wie sie in den §§ 21 und 25 der *Merchant Shipping Act* versucht wird, ein Vorgang, der, wenn er Seitens anderer Staaten Nachahmung findet, für die gesammten internationalen Handels- und Schiffahrtsbeziehungen verhängnissvoll werden muss.

Schon heute erwachsen aus der Verschiedenheit des Seehandelsrechtes in den einzelnen schiffahrttreibenden Ländern dem Welthandel, dessen Transporte über die ganze Erde gehen, vielfache Schwierigkeiten und Nachteile. Von Deutschen wie Englischen Schiffahrtsinteressenten ist daher auch bereits seit Jahren die Herstellung eines internationalen Havariégrosse-Rechtes lebhaft empfohlen worden. Ein grosser Theil der Güter-Transporte, welche zu Schiff über See gebracht werden, pflegt nach sogenannten Ordre-Häfen, und erst von dort aus nach denjenigen Häfen dirigirt zu werden, wohin unterdess die einzelnen Ladungen verkauft wurden. Wenn derartige Schiffe unterwegs Havarie grosse erleiden, so richtet sich die Vertheilung der Havarie-summe auf Schiff, Fracht und Ladung, und daher auch die Höhe der Summe, welche der Rheder des Schiffes zu erhalten resp. zu erstatten hat, nach dem besonderen Rechte des Löschhafens. Ob der Rheder ein gutes oder schlechtes Geschäft macht, hängt also — abgesehen von den zahlreichen Zufälligkeiten und Gefahren, welche schon die See selber bietet, — noch davon ab, ob in dem betreffenden Löschhafen ein für das Schiff günstiges oder ungünstiges Havariégrosse-Recht gilt.

Die Bestrebungen, das Havariiegrosse - Recht und andere Theile des Seehandelsrechtes international zu regeln, sind bisher leider noch ohne Erfolg geblieben. Mögen aber die Seeschifffahrt und der Welthandel wenigstens davor bewahrt bleiben, dass die fremden Schiffe, welche nach den Häfen eines Landes kommen, dort auch denjenigen besonderen Kontrolemassnahmen und Strafbestimmungen unterstellt werden, mit welchen dieses Land die Seetüchtigkeit seiner eigenen Handelsmarine zu überwachen für nothwendig hält! —



II.

An

das Reichskanzler - Amt

in

Berlin W.

In Beantwortung unserer an Sr. Durchlaucht den Fürsten Reichskanzler gerichteten gehorsamen Vorstellung vom 26. Juni d. J., betreffend die Britische *Merchant Shipping Act*, 1876, ist uns von dem hohen Reichskanzler - Amte unterm 2. August d. J. mitgetheilt worden, dass die in unserer mitüberreichten Denkschrift dargelegten Bedenken gegen die Ausdehnung einzelner Vorschriften jenes Gesetzes auf die in den Britischen Häfen verkehrenden fremden Schiffe im Wesentlichen für begründet erachtet, und dass desshalb die geeigneten Schritte bei der Königlich Grossbritannischen Regierung geschehen seien, um, wenn möglich, die Nachtheile abzuwenden, mit welchen der Deutsche Handels- und Schiffahrts - Betrieb durch jene Gesetzesbestimmungen bedroht werde.

Mit unserer lebhaften Genugthuung über diese zustimmende Antwort des hohen Reichskanzler-Amtes glaubten wir die Hoffnung verbinden zu dürfen, dass es den Gegenvorstellungen der Deutschen Reichsregierung wohl gelingen werde, die Kgl. Grossbritanische Regierung von der Berechtigung unserer Beschwerden zu überzeugen, und dieselbe zu einer entsprechenden Abänderung des damals noch dem Oberhause vorliegenden Gesetzentwurfes zu bewegen. Wir meinten zu dieser Hoffnung um so mehr Anlass zu haben, als uns nicht unbekannt blieb, dass die Ausführungen unserer Denkschrift auch ausserhalb Deutschlands bei anderen theiligten schiffahrttreibenden Staaten, ja dass sie auch in England selbst Beachtung und Anerkennung gefunden hatten. Wir haben uns indess in unserer Hoffnung vorläufig leider sehr getäuscht. Die *Merchant Shipping Act, 1876*, ist unterdess in einer Gestalt publizirt worden, welche in keiner Weise geeignet ist, unsere Bedenken gegen dieses Gesetz zu beseitigen oder auch nur zu vermindern, sondern welche, im Vergleich zu der früheren Fassung des Unterhauses, diese Bedenken vielmehr geradezu vermehrt hat. —

Was zunächst den § 25 des früheren Entwurfes der neuen *Merchant Shipping Act* betrifft, (*Foreign Ships, Overloading. Application to foreign ships of provisions as to detention*), — so ist derselbe als § 13 unverändert in die definitive Fassung des Gesetzes hinübergenommen. England beharrt also dabei, diejenige polizeiliche Kontrolle über Stauung und Beladung der Schiffe, welche ihm für die eigene Handelsmarine, ob mit Recht oder Unrecht, nothwendig und rathsam erscheint, auch auf die in seinen Häfen verkehrenden fremden Schiffe auszudehnen, — unbekümmert darum, dass die heimathliche Gesetzgebung dieser fremden Handelsmarinen eine solche Ueberwachung nicht kennt,



und dass dieselbe sich auch, wenigstens für die Deutsche Handelsmarine, noch nicht als nothwendig erwiesen hat, ohne Rücksicht ferner darauf, dass die andern schiffahrttreibenden Staaten ihrerseits sich einer Anwendung ihrer besonderen schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen auf ausländische Schiffe sorgsam zu enthalten pflegen, wie dies auch durch das eigenthümliche Wesen und den internationalen Charakter der Seeschifffahrt in der That geboten ist.

Wir haben bereits in unserer früheren Denkschrift auf die überaus bedenklichen Konsequenzen dieses in seiner Art durchaus neuen Vorganges aufmerksam gemacht. Würde derselbe bei anderen schiffahrttreibenden Staaten Nachahmung finden, d. h. würde jeder Staat diejenigen nationalen Gesetze und Vorschriften, durch welche er für die eigenen Landesangehörigen das Gewerbe und den Betrieb der Seeschifffahrt regelt, rücksichtslos auch auf alle fremden Schiffe anwenden, welche seine Häfen besuchen, so müssten daraus der Seeschifffahrt und dem Seehandel alsbald ganz unabsehbare Schwierigkeiten erwachsen. Schon in unserer Denkschrift vom 26. Juni d. J. ist in dieser Hinsicht auf die für unsere Deutschen Seedampfer vorgeschriebenen Kesselrevisionen hingewiesen worden. Es ist uns mindestens sehr zweifelhaft, ob die Kessel derjenigen Englischen Dampfschiffe, welche in Deutschen Häfen verkehren, wenn sie ebenfalls dieser Kesselkontrolle unterworfen würden, dieselbe bestehen könnten. Deutschland hat indess bisher von einer derartigen Ausdehnung seiner gewerbe- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf fremde Schiffe wohlweislich Abstand genommen; — und, in der That, müsste es allerdings den Betrieb der Seeschifffahrt mehr oder weniger lahm legen, wenn ein Dampfschiff in den verschiedenen Häfen, die es besucht, den vielleicht verschiedenartigsten nationalen

Vorschriften über die Konstruktion und Stärke der Kessel unterworfen würde. Wenn erst die einzelnen schiffahrttreibenden Staaten ihrer nationalen Gesetzgebung das Recht vindizieren, wie England dies durch seine neue *Merchant Shipping Act* allerdings soeben gethan hat, die Seetüchtigkeit und Beladung auch ausländischer Schiffe zu überwachen, so können sie konsequenter Weise eben so gut auch die Kapazität der fremden Schiffsführer und Schiffsmannschaften in den Bereich ihrer Gesetzgebung und Kontrolle ziehen. Mit ganz dem Rechte oder Unrechte des § 13 der Britischen *Merchant Shipping Act*, 1876, würde Deutschland seine Prüfungsvorschriften für Deutsche Seeschiffer und Seeleute auch auf die in den Deutschen Häfen verkehrenden Englischen Schiffer ausdehnen können. Um den Vorwand der Humanität brauchte es dabei nicht zu sorgen; denn die Kapazität des Schiffers ist für die Sicherheit der Schifffahrt gewiss nicht minder wichtig als Schiffsausrüstung und Beladung; — und wenn gegenüber einer derartigen Konsequenz der Britischen *Merchant Shipping Act* das Bedürfniss bestritten wird, die in den Deutschen Häfen verkehrenden Englischen Schiffsführer den gleichen Anforderungen zu unterwerfen, welche unsere nationale Gesetzgebung an die Deutschen Seeschiffer stellt, so meinen wir, dass ebensowenig das Bedürfniss erwiesen ist, unsere Deutschen Schiffe in den Englischen Häfen einer Aufsicht zu unterstellen, wie sie durch die neue *Merchant Shipping Act* eingeführt worden ist. Die Garantien, welche wir gegen eine mangelhafte Ausrüstung und eine gewissenlose Ueberladung der Deutschen Schiffe in unserer eigenen nationalen Gesetzgebung sowie in der Tüchtigkeit und Gewissenhaftigkeit der Deutschen Schiffsführer und Rheder besitzen, haben sich unseres Wissens bisher als vollständig ausreichend er-

wiesen. Wenn sie aber einmal als unzureichend erkannt werden sollten, so ist es, meinen wir, lediglich Sache unserer eigenen Gesetzgebung und keineswegs die Aufgabe irgend einer fremden Legislatur, neue Garantien zu schaffen, deren Ausführung und Ueberwachung alsdann im Auslande durch die Deutschen Konsulate, nicht aber durch die Polizei fremder Staaten zu geschehen hätte.

Wir haben, wie schon in unserer früheren Denkschrift erwähnt ist, keineswegs die Besorgniss, dass unsere Deutschen Schiffe diejenige Kontrolle scheuen dürfen, welcher sie fortan in den Englischen Häfen durch § 13 der neuen *Merchant Shipping Act* unterworfen sind, — vorausgesetzt, dass dieselbe nicht in chikanöser Weise gehandhabt wird. Unsere Bedenken gegen diesen Paragraphen entspringen vielmehr im Wesentlichen aus einem verletzten National- und Rechtsgefühl über einen derartigen Eingriff einer fremden Gesetzgebung in unseren nationalen Schiffahrtsbetrieb; sie beziehen sich andererseits auf die Besorgniss, dass dieser Vorgang der Englischen Legislatur auf anderer Seite Nachahmung finden, zu Repressalien führen, und dass dadurch der naturgemäss internationale Charakter der Seeschifffahrt und des Welthandels in nachtheiliger Weise beeinträchtigt werden könnte. Dennoch können wir auch die Besorgniss nicht ganz von uns abweisen, dass der § 13 der *Merchant Shipping Act*, zwar nicht den mit der Ausführung betrauten Englischen Behörden selber, aber doch anderen Leuten in manchen Fällen zu Chikanen eine günstige Gelegenheit bieten möchte. Die Praxis wird zeigen müssen, ob und in wie weit die Besorgnisse vor ungerechtfertigten und böswilligen Denunziationen durch Stauer, Schiffschandler und ähnliche Personen, welche in den Englischen Häfen mit dem Schiffsverkehr in Berührung kommen, begründet sind, und ob die Handhabung der *Merchant Shipping*

Act durch die Englischen Behörden unsere Schiffe gegen derartige böswillige und chikanöse Denunziationen, die zum Mindesten kostspieligen Aufenthalt verursachen können, genügend sicherstellt. Derartige Denunziationen können aber auch von unzufriedenen Schiffsleuten ausgehen, und es drängt sich daher die Frage auf, ob nicht hiergegen rechtzeitig Vorsichtsmassregeln zu treffen sind. Durch § 47 der Deutschen Seemannsordnung vom 27. Decbr. 1872 ist den Schiffsmannschaften das Recht gewährt, über die Seeuntüchtigkeit oder ungenügende Verproviantirung der Schiffe, für welche sie angemustert sind, beim Seemannsamte Beschwerde zu führen und eine Untersuchung des Schiffes, beziehungsweise des Proviantes zu beantragen. Leichtfertigen und böswilligen Beschwerden ist aber zugleich durch die Strafbestimmungen des § 94 der Seemannsordnung sowie durch die Ausführungsbestimmungen zu § 47 und durch dessen Handhabung durch die Seemannsämtler ein Riegel vorgeschoben. Es ist nun unseres Erachtens durchaus nicht unwahrscheinlich, dass unzufriedene oder böswillige Schiffsleute, wenn sie sich aus ihrem Dienstverhältnisse losmachen oder sonst dem Schiffsführer Unannehmlichkeiten verursachen wollen, statt sich den Schwierigkeiten des § 47 und den Strafandrohungen des § 94 der Seemannsordnung auszusetzen, in Englischen Häfen es vorziehen werden, von dem § 13 der *Merchant Shipping Act* Gebrauch zu machen, und sich mit ihren Denunziationen, statt an das Deutsche Seemannsamt, an einen Englischen „*Detaining officer*“ zu wenden. Der § 11 der *Merchant Shipping Act*, nach welchem der *Detaining officer*, „wenn ihm dies geeignet erscheint“, von dem Denunzianten eine Kaution für die Kosten und etwaigen Entschädigungsansprüche verlangen kann, ist unseres Erachtens in seiner ganzen Fassung so überaus dehnbar und lässt dem Ermessen

des betreffenden Beamten so weiten Spielraum, dass er uns gegen die hier befürchteten missbräuchlichen Denunziationen eine unbedingte Sicherheit nicht zu bieten scheint.*) Dass der Denunziant nach Alinea 3 dieses Paragraphen dem *Board of Trade* für die Kosten der Anhaltung und Untersuchung des Schiffes und für die eventuellen Entschädigungsansprüche des Schiffseigners haften soll, hat bei mittellosen Personen selbstverständlich keine Bedeutung. Die ganze Sicherheit gegen frivole und böswillige Denunziationen durch unzufriedene Schiffsleute liegt also ebenfalls lediglich in der Persönlichkeit und dem Verfahren des Englischen *Detaining officer*, d. h. eines ausländischen Beamten, auf dessen Auswahl und Amtsführung Deutschland keinerlei Einfluss hat. Wir glauben daher, dass es ratsam ist, in dieser Beziehung durch unsere eigene Gesetzgebung eine anderweitige Garantie zu schaffen.

Nach § 105 der Deutschen Seemanns - Ordnung „darf der Schiffsmann den Schiffer vor einem fremden

*) § 11 lautet: „Where a complaint is made to the Board of Trade or a detaining officer that a British ship (nach § 13 gilt dies auch für fremde Schiffe) is unsafe, the Board or officer may, if they or he think fit, require the complainant to give security to the satisfaction of the Board for the costs and compensation which he may become liable to pay as hereinafter mentioned.

Provided that where the complaint is made by one fourth, being not less than three, of the seamen belonging to the ship, and is not in the opinion of the Board or officer frivolous or vexatious, such security shall not be required, and the Board or officer shall, if the complaint is made in sufficient time before the sailing of the ship, take proper steps for ascertaining whether the ship ought to be detained under this Act.

Where a ship is detained in consequence of any complaint, and the circumstances are such that the Board of Trade are liable under this Act to pay to the owner of the ship any costs or compensation, the complainant shall be liable to pay to the Board of Trade all such costs and compensation as the Board incur or are liable to pay in respect of the detention and survey of the ship.

Gerichte nicht belangen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er nicht allein für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird ausserdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig.“ Dieser Paragraph ist in seiner gegenwärtigen Fassung unseres Erachtens nicht ausreichend, um in Englischen Häfen den Schiffer gegen einen Schiffsmann vor einer Denunziation bei dem *Board of Trade* oder einem *Detaining officer* zu schützen. Denn Beide sind kein „Gericht“. Wir meinen uns indess über die Absicht, welche der Gesetzgeber bei dem § 105 der Seemanns-Ordnung gehabt hat, nicht zu täuschen, wenn wir annehmen, dass er dem Schiffsmann auch verboten haben würde, den Schiffer auf Grund des § 13 der Britischen *Merchant Shipping Act* bei dem *Board of Trade* oder einem *Detaining officer* zu belangen, wenn man im Jahre 1872 in Deutschland überhaupt an die Möglichkeit einer derartigen Englischen Schifffahrtsgesetzgebung für fremde Schiffe gedacht hätte. Unter den gegenwärtigen Umständen glauben wir desshalb an die gesetzgebenden Gewalten des Reiches den dringenden Antrag auf eine entsprechende Erweiterung des § 105 der Seemannsordnung richten zu sollen, und bitten wir demgemäss das hohe Reichskanzler-Amt gehorsamst:

„dem Bundesrathe und demnächst dem Reichstage noch in seiner bevorstehenden Session
„eine betreffende Vorlage zu machen.“ — —

Der andere in unserer ersten Denkschrift citirte § 21 des Entwurfes der *Merchant Shipping Act* (*Penalty for carrying deckloads of timber in winter*) hat in der schliesslichen Fassung des Gesetzes als § 24 eine etwas veränderte Fassung erhalten. Derselbe lautet jetzt:

„After the first day of November one thousand eight hundred and seventy-six, if a ship, British or foreign, arrives between the last day of October

and the sixteenth day of April in any year at any port in the United Kingdom from any port out of the United Kingdom, carrying as deck cargo, that is to say, in any uncovered space upon deck, or in any covered space not included in the cubical contents forming the ship's registered tonnage, any wood goods coming within the following descriptions; that is to say,

(a.) Any square, round, waney, or other timber, or any pitch pine, mahogany, oak, teak, or other heavy wood goods whatever; or

(b.) Any more than five spare spars or store spars, whether or not made, dressed, and finally prepared for use; or

(c.) Any deals, battens, or other light wood goods of any description to a height exceeding three feet above the deck;

the master of the ship, and also the owner, if he is privy to the offence, shall be liable to a penalty not exceeding five pounds for every hundred cubic feet of wood goods carried in contravention of this section, and such penalty may be recovered by action or on indictment or to an amount not exceeding one hundred pounds (whatever may be the maximum penalty recoverable) on summary conviction.

Provided that a master or owner shall not be liable to any penalty under this section —

(1.) In respect of any wood goods which the master has considered it necessary to place or keep on deck during the voyage on account of the springing of any leak, or of any other damage to the ship received or apprehended; or

(2.) If he proves that the ship sailed from the port at which the wood goods were loaded as deck cargo at such time before the last day of October as allowed a sufficient interval according to the ordinary

duration of the voyage for the ship to arrive before that day at the said port in the United Kingdom, but was prevented from so arriving by stress of weather or circumstances beyond his control; or

(3.) If he proves that the ship sailed from the port at which the wood goods were loaded as deck cargo at such time before the sixteenth day of April as allowed a reasonable interval according to the ordinary duration of the voyage for the ship to arrive after that day at the said port in the United Kingdom, and by reason of an exceptionally favourable voyage arrived before that day.

Provided further, that nothing in this section shall affect any ship not bound to any port in the United Kingdom which comes into any port of the United Kingdom under stress of weather, or for repairs, or for any other purpose than the delivery of her cargo.“ —

Der Paragraph hat also gegen die frühere Fassung, in welcher er aus dem Unterhause an das Oberhaus gelangte, die folgenden Abänderungen erfahren:

1) Während er nach der früheren Vorlage erst mit dem 1. Januar 1877 in Wirksamkeit treten sollte, tritt er jetzt schon vom 1. Novbr. d. J. ab in Kraft, — eine Abänderung, in Folge welcher unsere Rhederei und unser Holzhandel von den Nachtheilen dieser neuen Englischen Gesetzesbestimmung schon für die diesjährigen Holzverladungen betroffen werden, was sich auch an unserm Platze bereits empfindlich fühlbar macht. —

2) Nach der früheren Fassung des Unterhauses sollten im Winter als Deckladung generell verboten werden: „*timber, deals, or battens*“, d. i. Balken, Planken und Dielen. Nach der vom Oberhause abgeänderten und schliesslich auch vom Unterhause ange-

nommenen Fassung, in welcher das Gesetz alsdann publicirt ist, sind — soweit wir nämlich die Bezeichnungen richtig verstehen — nur Balken sowie sogenannte schwere Hölzer (*Any square, round, waney, or other timber, or any pitch pine, mahogany, oak, teak, or other heavy wood goods whatever*) als Deckladung ganz verboten, auch dürfen nicht mehr als fünf Reserve-spieren (*spare spars or store spars, whether or not made, dressed, and finally prepared for use*) auf Deck geladen werden; — dagegen sind gesägte sogenannte leichte Hölzer (*any deals, battens, or other light wood goods of any description*) bis zu einer Höhe von drei Fuss auch im Winter zulässig.

Diese Aenderung ist, wenn sie auf den ersten Blick allerdings als eine Milderung der früheren Vorlage erscheinen mag, doch von sehr zweifelhaftem Werthe. Zunächst ist unseres Erachtens in das Gesetz eine bedauerliche Unklarheit hineingebracht worden. Wir müssen wenigstens unsererseits gestehen, dass wir uns keineswegs ganz darüber klar sind, was nach den Absichten des Gesetzgebers und nach der künftigen Praxis der ausführenden Beamten unter die Kategorie der „leichten“ Hölzer, welche bis zu einer Höhe von drei Fuss als Deckladung zulässig bleiben, gerechnet werden darf. Soweit wir den § 24 verstehen, würden wir allerdings alle aus leichten Holzarten gearbeiteten Hölzer, welche nicht zu der Kategorie „*timber*“ gehören, wie u. a. auch Kieferne Eisenbahnschwellen, Minenstützen (*pit props*), Splittholz, Brennholz, zu diesen „*light wood goods*“ rechnen; ob indess diese unsere Auffassung durch die Praxis der Englischen Behörden bestätigt werden wird, ist uns, wie bemerkt, nicht ganz zweifellos. Wir würden daher sehr dankbar sein, wenn das hohe Reichskanzler-Amt in der Lage wäre, die Königl. Grossbritanische Regierung in dieser Hinsicht,

und zwar recht bald, zu einer möglichst ausführlichen, authentischen Interpretation der Positionen a und c des § 24 zu veranlassen.

Von dieser Unklarheit abgesehen, bringt aber überdiess die neue Redaktion des in Rede stehenden Paragraphen den Holzhandel unserer Preussischen Hafenplätze und namentlich den Holzhandel Danzigs, gegenüber der Konkurrenz unserer Nachbarn, besonders der Schweden und Norweger, in eine ungünstige Position. In dem Holzexport der Letzteren nehmen Planken und Dielen (*deals and battens*), welche nach § 24 der *Merchant Shipping Act* auch im Winter mit drei Fuss Deckladung nach den Englischen Häfen verschifft werden dürfen, eine hervorragende Stelle ein. Unser vornehmlichster Stapelartikel sind dagegen fichtene Balken. Diejenigen Dielen, welche wir nach England exportiren, sind meist von zu werthvoller Qualität, als dass sie überhaupt auf Deck geladen würden; und auch das Geschäft in Kiefern Eisenbahnschwellen — welche wir, wie oben bemerkt, vorläufig noch zu den „*light wood goods*“ des § 24 rechnen — hat sich mehr und mehr von den Preussischen Holzhäfen nach den benachbarten Russischen Häfen verzogen. Es wird uns daher im Winter, wenn wir Balken nach Englischen Häfen nicht als Deckslast fahren dürfen, an denjenigen „leichten Holzwaaren“ fehlen, welche nach dem Englischen Gesetze bis zu drei Fuss Höhe als Deckladung zulässig bleiben. Nun sind aber, wie wir bereits in unserer ersten Denkschrift angeführt haben, die Schiffe unserer heimischen Rhederei durchweg darauf gebaut, etwa 10 bis 11 Prozent der ganzen Holzladung auf Deck zu nehmen. Dieser erhebliche Ausfall wird daher, soweit er nicht zum Theil unserer Rhederei zur Last fällt, von unserm Holzhandel durch eine entsprechende, d. h. etwa 10 % höhere Fracht gedeckt werden müssen,

— eine Frachterhöhung, die für die Konkurrenz mit dem Holzhandel Schwedens und Norwegens in der That sehr erheblich in's Gewicht fällt. —

3) Die dritte, und zwar bedenklichste Aenderung, welche der § 24 im Oberhause erfahren hat, betrifft die Begrenzung derjenigen Jahreszeit, für welche das Verbot der Deckladung gilt. Nach der früheren Vorlage sollten die im Winter mit *timber, deals, or battens* als Deckladung von einem nichtenglischen Hafen nach England kommenden Schiffe strafbar sein, wenn sie in der Zeit nach dem 1. Oktober und vor dem 16. März ausgegangen waren. In der schliesslichen Fassung des Gesetzes ist diese Bestimmung nun dahin geändert worden, dass die Strafbarkeit eintritt, wenn das betreffende Schiff in der Zeit zwischen dem 31. Oktober und dem 16. April in seinem Englischen Bestimmungshafen ankommt, — „ausgenommen, wenn der Schiffer beweist, dass das Schiff frühzeitig genug ausgegangen ist, um bei einer gewöhnlichen Reisedauer noch vor Ende Oktober in seinem Englischen Bestimmungshafen anzukommen, dass er aber hieran durch Unwetter oder andere ausserhalb der Gewalt des Schiffers liegende Umstände verhindert worden ist, — beziehungsweise, dass das Schiff nicht eher ausgegangen ist, als bis es nach vernünftiger Berechnung bei einer gewöhnlichen Reisedauer erst nach dem 16. April in England hätte ankommen müssen, dass seine Ankunft indess durch eine ungewöhnlich günstige Reise beschleunigt worden ist.“

So ungünstig auch in der früheren Vorlage die beiden Termine (der 1. Oktbr. und 16. März) bestimmt waren, wie dies in unserer ersten Denkschrift ausführlich erörtert ist, so hatte jene Fassung doch den grossen Vorzug, dass der Schiffer genau wusste, woran er mit diesem Englischen Verbot der Deckslast war. Er

dürfte in der Zeit zwischen dem ersten Oktober und dem 16. März nicht mehr mit Balken, Planken und Dielen als Deckladung nach einem Englischen Hafen in See gehen. Die jetzige Fassung setzt ihn dagegen einer höchst bedenklichen Unsicherheit aus, solange nicht genau und allgemein feststeht, was die betreffenden Englischen Behörden in jedem einzelnen Falle für eine gewöhnliche, und was sie für eine ungewöhnlich lange oder kurze Seereise halten werden. Die subjektive Auffassung der verschiedenen zuständigen Beamten wird hierüber wahrscheinlich nicht immer dieselbe sein, sie wird noch weniger mit der Auffassung des Schiffers immer übereinstimmen, und schliesslich ist, von subjektiven Meinungsverschiedenheiten ganz abgesehen, der Begriff einer „gewöhnlichen Reisedauer“ nicht nur von der Länge des Weges und den Wind- und Wetterverhältnissen abhängig, sondern ausserdem auch von der Bauart, Ausrüstung und dem Alter der Schiffe. Was bei dem einen Schiffe für eine ungewöhnlich kurze Reise gehalten werden muss, kann bei einem andern Schiffe schon als eine lange Reise erscheinen. Es ist uns in der That nicht verständlich, wie man in ein derartiges Strafgesetz, welches doch vor allem Anderen die allerpräziseste Fassung verlangt, einen so unbestimmten und schwankenden Begriff, wie den der „gewöhnlichen Reisedauer“, hat hineinbringen können. Wenn England die Vorschrift des § 24 in ihrer Anwendung auch auf nichtenglische Schiffe aufrecht erhält, so muss doch zum Mindesten verlangt werden, dass es jenen Begriff ein für alle Mal, für alle zuständigen Beamten und, so weit als möglich, auch für alle in Betracht kommenden Seereisen etwa in der Art deklariert, wie dies zu einem anderen Zwecke in § 60 der Deutschen Seemanns-Ordnung versucht worden ist. Die beteiligten Rheder und Schiffer werden dann

wenigstens wissen, bis zu welchem Tage sie überhaupt noch mit Holz als Deckladung nach einem Englischen Hafen ausgehen können, und werden nicht mehr dem ungewissen Ermessen eines ausländischen Richters preisgegeben sein. Wir bitten daher das hohe Reichskanzler-Amt gehorsamst:

„auch in dieser Hinsicht bei der Königl. Grossbritannischen Regierung die geeigneten Schritte thun, dieselbe gleichzeitig ferner zu einer authentischen Interpretation des Wortes „sailed“ veranlassen zu wollen.

Wir müssen nämlich gestehen, dass wir auch darüber ungewiss sind, ob bei der Auslegung und Anwendung des § 24 (*If he proves that the ship sailed from the port at such time before etc.*) derjenige Tag angenommen wird, an welchem das Schiff tatsächlich in See gegangen ist, oder derjenige Tag, an welchem das Schiff segelfertig war, ohne indess seine Reise wirklich angetreten zu haben, weil es durch veränderten Wind oder andere unvorhergesehene und unvermeidliche Umstände noch im Hafen oder auf der Rhede zurückgehalten wurde. Angenommen, die gewöhnliche Dauer einer Seereise von Danzig nach London im Sinne des § 24 würde mit 16 Tagen gerechnet, und ein Schiff wäre vielleicht am 12. Oktbr. segelfertig; an diesem Tage aber tritt kontrairer Wind ein und verhindert das Schiff, vor dem 16. Oktbr. in See zu gehen. Soll dasselbe alsdann, um sich nicht der Strafe des § 24 auszusetzen, seine Deckladung von Balken etc. wieder ausladen? oder darf es im Vertrauen auf die Ausnahme der No. 2 des § 24 in derjenigen Beladung nach seinem Englischen Bestimmungshafen ausgehen, mit welcher es am 12. Oktober segelfertig war? — — Es liegt auf der Hand, dass die Entscheidung dieser Frage für den durch die Britische

Merchant Shipping Act betroffenen Handels- und Schiffsverkehr überaus wichtig ist. Wenn nämlich, wie es nicht unwahrscheinlich ist, nach der Absicht des § 24 derjenige Tag massgebend sein sollte, an welchem das betreffende Schiff wirklich in See gegangen ist, so würde in zahlreichen Fällen durch diesen Paragraphen in den gegenseitigen civilrechtlichen Ansprüchen der einzelnen Contrahenten ein grenzenloser Wirrwar angerichtet werden. Der unvorhergesehene Aufenthalt, welchen ein segelfertiges Schiff durch veränderten widrigen Wind, durch Desertion von Schiff sleuten etc. erleidet, beschränkt sich nicht immer auf wenige Tage; er kann unter Umständen Wochen dauern. Ein Schiff, welches bereits am 1. Oktbr. beladen war, kann vielleicht erst am 20. Oktober wirklich in See gehen. Ist nun, in Rücksicht auf die Britische *Merchant Shipping Act*, der Deutsche Ablader verpflichtet, dem Schiffer, welcher schon am 1. Oktober das Konossement gezeichnet hat, das auf Deck geladene Holz wieder abzunehmen? Kann nicht der Ladungsempfänger im Englischen Bestimmungshafen, der auf Grund jenes Konossementes (durch welches der Schiffer sich verpflichtet, die Ladung gegen die vereinbarte Fracht im Löschhafen abzuliefern, und mit seinem Schiffe für ein etwaiges Manko zu haften) die Wechsel des Verkäufers acceptirt hat, den Schiffer für den fehlenden Theil der ursprünglichen Ladung aufkommen lassen, ihm den Werthbetrag von der Fracht abziehen, eventuell das Schiff mit Arrest belegen? — —

Von solchen Ungewissheiten und Unklarheiten aber abgesehen, sind die in § 24 bestimmten Termine auch schon an sich für unser Holzexportgeschäft und für die an demselben lebhaft betheiligte Rhederei überaus ungünstig. Da unsere vornehmsten Holzartikel während des Winters nicht als Deckladung gefahren werden

dürfen, so werden voraussichtlich die Frühjahrsverladungen noch sehr viel umfangreicher werden, als sie es bereits sind. Nach der früheren vom Oberhause aber abgeänderten Fassung des Englischen Gesetzes hätten unsere Schiffe wenigstens vom 16. März ab mit Holz in Deckslast nach England ausgehen dürfen; nach der jetzigen Fassung wird dies kaum vor dem 1. April zulässig sein. Es ist das ein so später Termin für den Beginn der Holzverschiffungen, wie wir ihn bisher nur nach ungewöhnlich langem Winter und später Schifffahrtseröffnung kennen. In der Regel pflegen die in Danzig und anderen Ostseehäfen überwinternden Schiffe schon im Laufe des März beladen und expedirt zu werden. Diese Schiffe werden nun durch den späten Frühjahrstermin des § 24 in die üble Lage versetzt, entweder statt der gewöhnlichen drei nur zwei Reisen machen zu können, oder ungewöhnlich spät nach hier in Winterhafen zu kommen und sich den gefährlichen Winterstürmen der Ostsee aussetzen zu müssen. —

Welche Wunderlichkeiten sich übrigens aus der veränderten Fassung des § 24 ergeben, mag daraus ersehen werden, dass nach dieser Fassung für Seereisen zwischen Nordamerika und England Deckladungen etwa einen Monat früher zulässig sind als für Reisen zwischen der Ostsee und England. Wenn die durchschnittliche Dauer einer Reise von einem Holzhafen Nordamerikas nach London auf 45 Tage, die gewöhnliche Dauer einer Reise von Stettin nach London auf 15 Tage angenommen wird, so kann ein Schiff schon nach dem 2. März mit Balken u. s. w. als Deckladung über den Atlantischen Ozean gehen, während es eine Reise von Stettin nach der Englischen Ostküste erst dreissig Tage später antreten darf! — —

Wir haben uns in den vorstehenden Ausführungen im Wesentlichen darauf beschränkt, diejenigen Aende-

rungen zu erörtern und zu kritisiren, welche der § 24 gegen die frühere Vorlage durch die Berathung im Englischen Oberhause erfahren hat. Wir glauben, dargethan zu haben, dass diese Aenderungen, wenigstens soweit die durch das neue Gesetz berührten Deutschen Handels- und Schiffahrts-Interessen in Betracht kommen, keine Verbesserungen der früheren Vorlage sind, dass sie dieselbe vielmehr in mehr als einer Hinsicht noch verschlechtert haben. Was nun im Uebrigen die eigenthümliche Auffassung internationaler Rechtsverhältnisse betrifft, wie dieselbe im § 24, wie überhaupt in der ganzen Anwendung der *Merchant Shipping Act* auf nichtenglische Schiffe, zum Ausdruck gekommen ist, — was ferner die zahlreichen und auffälligen Inkonsequenzen dieses Gesetzes angeht, durch welche dessen angeblich nur humane Tendenz aus Gründen eines rücksichtslosen Konkurrenzinteresses durchbrochen ist, — so können wir von einer wiederholten Erörterung derselben absehen und uns auf die eingehenden Ausführungen unserer ersten Denkschrift beziehen, welche ja auch vom hohen Reichskanzler - Amte im Wesentlichen als zutreffend anerkannt sind.

Wir schliessen daher, indem wir die bereits oben vorgetragenen Anträge hier nochmals zusammenfassen mit der ganz gehorsamen Bitte:

„Hohes Reichskanzler - Amt wolle

- 1) beim Bundesrathe und Reichstage eine Abänderung des § 105 der Seemanns - Ordnung beantragen, dahingehend, dass nach den Worten „vor einem fremden Gerichte“ eingeschaltet werde „oder einer fremden Behörde“; —
- 2) Von der Kgl. Grossbritanischen Regierung eine authentische Auskunft darüber zu erlangen suchen,
 - a) welche einzelnen Holzwaaren in § 24 der *Merchant Shipping Act* unter den sub a. u. c.

genannten Bezeichnungen zusammengefasst, und welche speciell unter der Bezeichnung „*light wood goods*“ gemeint sind; —

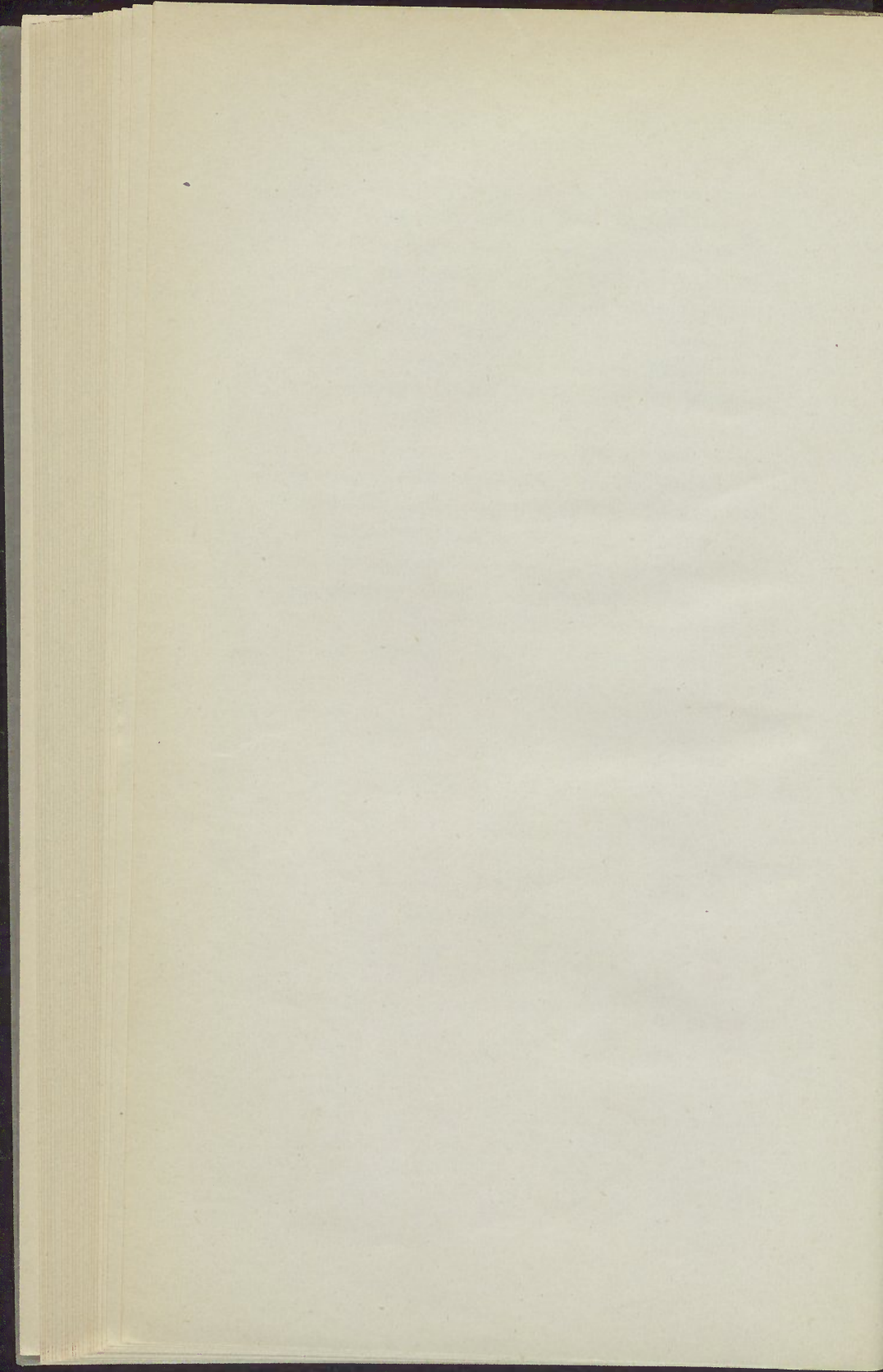
- b) welche Frist für die einzelnen in Betracht kommenden Seereisen, namentlich zwischen den Deutschen Holzhäfen und den Häfen Englands als eine „gewöhnliche Reisedauer“ im Sinne des § 24 No. 2 u. 3 anzusehen sind;
 - c) was in diesem § unter dem Worte „*sailed*“ verstanden ist; —
- 3) das hohe Reichskanzler-Amt wolle endlich, eventuell gemeinsam mit den Regierungen anderer beteiligter schiffahrttreibender Staaten, auch weiterhin den ganzen Einfluss der Deutschen Reichsregierung aufbieten, um England zu einer Aufhebung derjenigen Bestimmungen der *Merchant Shipping Act*, welche sich auf nichtenglische Schiffe beziehen, zu bewegen.“ —

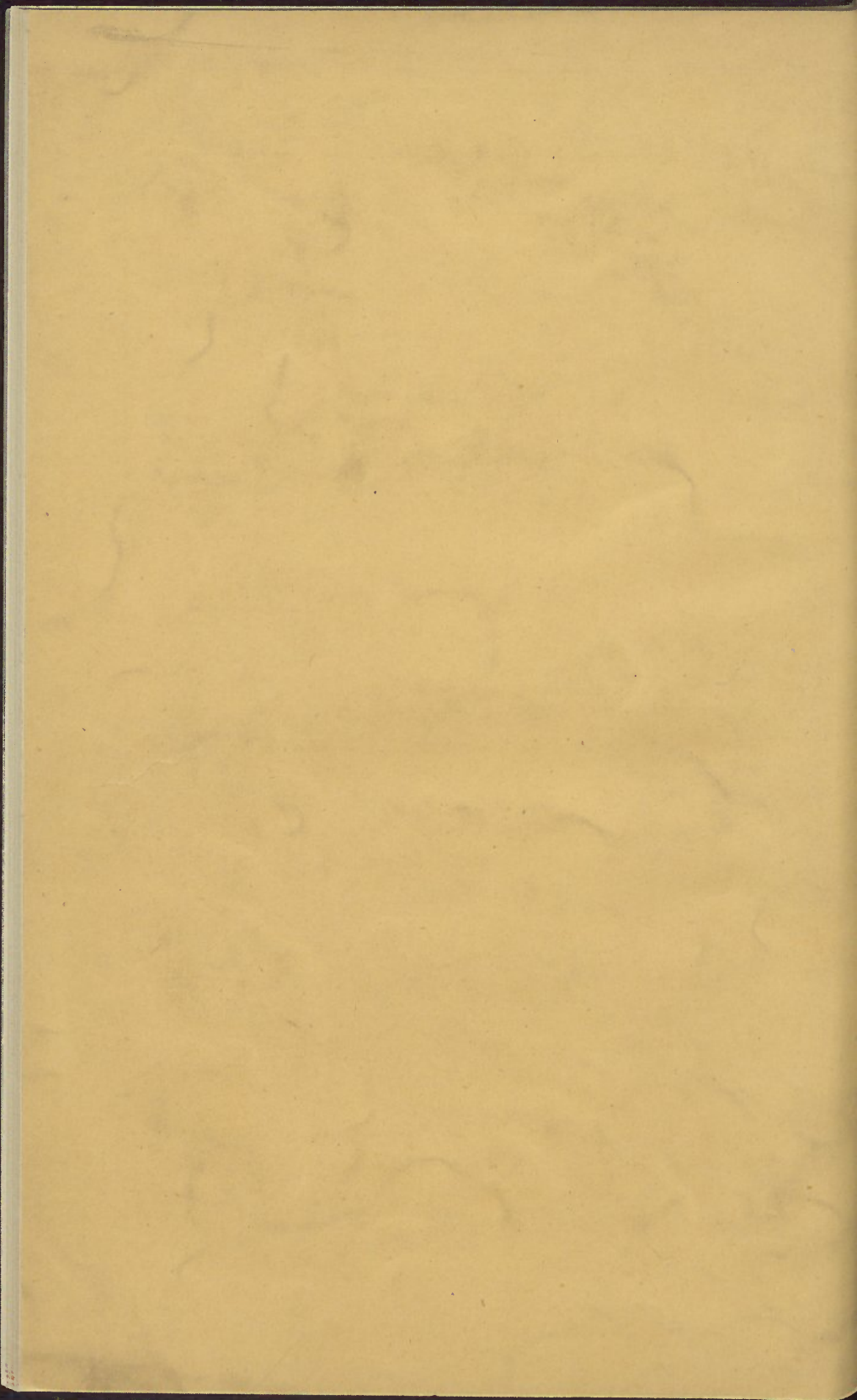
Danzig, den 11. October 1876.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Goldschmidt.









206\$07958099