



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Deutsche Seegerichte.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Clemente geschlagen, in Kiel dagegen ward sie zur Regierungspartei erhoben. Sie wird diese Bedeutung bei den allgemeinen Wahlen des Jahres 1870 verwerthen, aber sicherlich in ihrem eigenen Interesse.

Wohin die neue Schwenkung des Herrn v. Scheel-Plessen uns führen soll, — ich will sagen, was sie für das Dessenliche bezweckt, das sind dunkle Räthsel. Denn wo es der obersten Leitung an staatsmännischer Sicherheit gebricht, da ist auch nicht einmal ein Muthmaßen möglich. Wäre es, daß Herr v. Scheel-Plessen in seinem Lebenslaufe für das Wohl der unteren Classen jemals ein Herz bewiesen, so wüßte ich, worauf ich für mein Heimaltsland am liebsten hoffen möchte. Aber, es ist nur eine Wiederholung des alten, vor 1863 blühenden Spieles der dänischen Gesamtstaatsmänner mit der äußersten Demokratie. Ich weiß, es wird dies Bündniß nur wieder gesucht, nachdem kein anderes möglich geblieben ist.

Genehmigen Sie zc.

Deutsche Seegerichte.

Die allgemeine Zunahme des Verkehrs, der durchschnittliche große Umfang der einzelnen Transporte und die wachsende Dessenlichkeit unseres Lebens haben den „Unfällen“ eine Bedeutung gegeben, welche sie früher nicht hatten. Man findet sie gegen ältere Zeiten ärgerlich oft eintreten — was vielleicht nur eine optische Täuschung ist, denn ehemals zerstreuten sie sich mehr und wurden minder beachtet. Ähnlich geht es ja auch mit dem modernen Pauperismus. Aber wie dem bloßen Staunen und Erschrecken über das massenhafte Auftreten eines Ueels, das sich früher mehr verlor und verkroch, alsbald ernstliche Versuche zu seiner Beseitigung gefolgt sind, so auch dem Aufsehen, das neuerdings Eisenbahn- und Dampfschiffunfälle hervorrufen. Der schöpferische Genius der Zeit ist mächtig darüber aus, gegen ihre Vermehrung sowohl wie die der Bergwerks- und Fabrikunfälle schützende Dämme anzuerwerfen, theils durch technische Sicherheitsvorrichtungen aller Art, theils durch Rechtsvorschriften, welche die Unternehmer zur Aufwendung jeder möglichen Vorsicht veranlassen, indem sie dieselben für verschuldete Beschädigungen Anderer erfolgreich haftbar und ersatzpflichtig machen.

Ein Werkzeug des schöpferischen Zeitgeistes in dieser Richtung ist auch der Ausschuß des norddeutschen Bundesraths für Justizwesen geworden, aber ein etwas schwerfälliger und unbeholfener. Er hat Grundsätze für ein die Eisenbahnen,

Bergwerke und Fabriken umfassendes Verantwortlichkeitsgesetz aufgestellt, die viel zu wünschen übrig lassen. Dieselben behandeln die Eisenbahnen im Vergleich zu den Bergwerken mit ersichtlicher Ungunst; sie lassen den Bergwerksbesitzer frei ausgehen, wenn einer seiner Arbeiter Schaden angerichtet hat; sie vermengen die Haftbarkeitsfrage auf eine höchst unzulässige Weise mit den Knappschäfts- und sonstigen Unterstützungscassen, über deren jetzige kümmerliche Zwangsgestalt der Reichstag in seiner nächsten Session voraussichtlich den Stab brechen wird, — und was der Mangel mehr sind. Die Schiffsunfälle endlich — und das ist die schlimmste seiner Thaten — verweist er auf das Handelsgesetzbuch. Er weiß nicht oder läßt aus Gott weiß was für Gründen unbeachtet, daß die fraglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs todte Buchstaben geblieben sind.

Seitdem die Dampfschiffahrt ihre heutigen kolossalen Dimensionen angenommen hat, sind die Schiffsunfälle in noch weit erschreckenderem Verhältniß gewachsen, als die Wagenunfälle durch die Eisenbahnen, oder die Maschinenunfälle durch die Fabrikindustrie. Jene furchtbaren, aber glücklicherweise doch ziemlich seltenen Katastrophen, in denen ein menschengefüllter Dampfer im Ocean mit Mann und Maus untergeht oder irgendwo auf den Strand läuft, um wrack zu werden, sind dabei noch kaum der böseste Posten. Die Rolle eines solchen spielen vielmehr die zahllosen Zusammenstöße mit Segelschiffen oder anderen Dampfern, und die Uebersegelungen der ersteren. Was sie unserem Culturbewußtsein so empfindlich machen muß, ist die unleugbare Thatsache, daß eine große, vielleicht die größte Zahl von ihnen vermeidlich wäre. Die fatalen Collisionen entstehen meistens dadurch, daß die Post- und Passagierdampfer auch bei Nebel oder ungewöhnlich trüber Luft und in vielbefahrenen Gewässern, wie z. B. dem Canal mit voller Kraft fahren. Die Capitäne kennen die Gefahr dieses Darauflosjagens natürlich so gut wie andere Leute; manchem unter ihnen blutet das Herz, wenn er den Bug seines Schiffes über ein Fischerboot oder einen kleinen Schooner hinwegschließen sieht, mit dem ein paar Familienväter rettungslos in die Tiefe gehen. Allein hinter ihnen ist die gewaltige Peitsche der Concurrenz, mit der der Rheder sie unerbittlich vorwärtstreibt. Nach der Schnelligkeit der durchschnittlichen Fahrten wählt z. B. zwischen Europa und Amerika das Publicum die Linie und die einzelnen Dampfer aus, vergeben die Postverwaltungen ihre allbegehrten Contracte. Der Verlust, ja die Unmöglichkeit einträglichem Betriebe, bei einer auf Sicherheit berechneten langsamen Fahrt ist gewiß, der Nachtheil im entgegengesetzten Falle ungewiß — so versteht sich die Wahl des Rheders von selbst, und gäbe es unter ihnen (die doch meistens als Actionäre nur fragmentweise persönlich theilhaft sind) so gewissenhafte, daß sie ihren Gewinn nicht auf Kosten von Menschenleben erkaufen möchten, so würde die unabwendbare

Wirkung der Concurrenz sie bald ausmerzen und nur die rücksichtsloseren zurüchlassen.

Die Hilfe steht theils beim Publicum, theils beim Staat. Das Publicum muß sich gewöhnen, nicht blos auf die geschwindeste, sondern auf die zugleich geschwindeste und sich erste Fahrt Gewicht zu legen. Der Staat ist zweifältig interessirt, als Inhaber der Postverwaltung und als Wächter des Rechts. In seiner ersteren Eigenschaft muß er es aufgeben, die Beförderungsverträge allemal einfach mit derjenigen Linie abzuschließen, deren Schiffe am schnellsten fahren; er muß in geeigneter Form zugleich ein sicheres, vorsichtiges Fahren ausbedingen. Er am wenigsten ist befugt, über die Sorge für promptest mögliche Beförderung von Briefen und Packeten die Rücksicht auf die Gefährdung oder Sicherung von Menschenleben ganz außer Acht zu lassen. Als Wächter des Rechts aber muß er darauf Bedacht nehmen, unmittelbar dem Capitän, mittelbar zugleich dem Rheder Vorsicht einzuschärfen, indem er jenen und subsidiarisch diesen ebenfalls zum Schadenersatz für frevelhaft geopferte Leben oder gesunde Glieder von Mitmenschen heranzieht. Die Sachverständigen stimmen ziemlich darin überein, daß dies das wirksamste Mittel sein würde, um die vermeidlichen Dampfschiffunfälle, Collisionen mit Segelschiffen natürlich eingeschlossen, auf das niedrigste Maß herabzudrücken. Man darf uns deshalb nicht auf das Handelsgesetzbuch verweisen, dessen vage Bestimmungen nach dieser Seite hin ohne allen Erfolg geblieben sind, sondern man muß — eher noch, als für Eisenbahnen, Bergwerke und Fabriken — für diese Art von Unfällen eine erfolgreich geltend zu machende Verantwortlichkeit statuiren.

Dazu ist es allerdings nicht unbedingt nöthig, daß das erwähnte, vom Justizauschuß des Bundesraths in den Grundzügen vorgeschlagene Haftbarkeitsgesetz auf Seeschiffe ausgedehnt werde. Es läßt sich auch im Zusammenhang mit der Bundes-Seemannsordnung thun, welche durch die seit längerer Zeit bereits bestehende Gemeinschaft der deutschen Handelsflagge ohnehin eine Nothwendigkeit geworden ist. Zu einem solchen nautischen Codex ist der Grund bereits gelegt. Auf Veranlassung Bremens haben Bevollmächtigte der drei eigentlichen Nordseestaaten, Hamburgs, Bremens und Oldenburgs, einen Entwurf zur Bundes-Seemannsordnung aufgesetzt und wiewohl die Berliner Bureaukratie dazu vorläufig ein wenig scheel sehen soll, wird sie diese fremde Initiative auf einem ihr selbst so fernliegenden Gebiet am Ende doch willkommen heißen müssen, da sie die Erreichung des Zweckes jedenfalls beschleunigt.

Wem aber die Handhabung der aufzustellenden Strafvorschriften anvertrauen? Den gewöhnlichen Gerichten? Das erklärt das Bewußtsein des Seemannsstandes, — der von der erhöhten Verantwortlichkeit an sich keineswegs

zurückschickt, sie vielmehr durch seine Organe, die nautischen Vereine, selbst zuerst und am lautesten fordert, — mit bemerkenswerther Einstimmigkeit für geradezu unleidlich. Nicht unterstützt von seemännischer Sachkunde, würden die gewöhnlichen Strafgerichtshöfe nur mit äußerster Unsicherheit über die Schuldfrage entscheiden können und ihre Sprüche könnten sich des Vertrauens der Meistbetheiligten auf ihre wohlwogene Gerechtigkeit nicht erfreuen. Daran würde auch die Zuziehung von Sachverständigen im gegebenen Falle wenig ändern. Es handelt sich hier nicht blos, wie wenn der Richtschemiker eine Leiche auf Arsenik oder Cyankali untersucht, um objective Thatsachen. Es handelt sich um die Frage, ob Anordnung oder Unterlassung eines bestimmten Manövers mit dem Schiffe Schuld involvire oder nicht; eine Frage, die nur der Sachkenner befriedigend beantworten kann, sodaß hier auf die Sachverständigenaussage sich das ganze Erkenntniß zu stützen hätte, nicht auf des Richters eigenes Urtheil. Das aber ist eine trügerische Grundlage, denn der blos auskunftsweise befragte Experte spricht niemals unter der Verantwortlichkeit, welche der entscheidende oder mitentscheidende Richter fühlt, und wird in den Fällen, auf die es hier vorzüglich ankommt, stets eher geneigt sein, einem Standesgenossen durchzuhelfen, als die nackte subjective Wahrheit auf alle Gefahr hin auszusprechen. Man muß ihn zum Mitgliede des Gerichtshofes machen, wenn man im Interesse der Gerechtigkeit und des allgemeinen Zweckes des Gesetzes von seiner Sachkunde den entsprechenden Nutzen haben will.

Der deutsche nautische Verein hat demgemäß schon auf seiner ersten allgemeinen Versammlung zu Berlin, im Frühjahr 1868, Seegerichte gefordert und schickt sich nun an, auf dem dritten, ebenfalls zu Berlin im nächsten Februar abzuhaltenden Tage diese Forderung etwas näher auszuführen. Man wird voraussichtlich verlangen, daß die Seegerichte aus einem rechtsgelehrten Vorsitzenden und seemännischen Beisitzern bestehen, nach dem Vorgang der Handelsgerichte, — daß die Beisitzer Capitäne von der Handelsmarine seien, nicht von der Kriegsflotte, auf der man schon wegen des regelmäßigen Ueberflusses an Mannschaft die Lage an Bord eines Kauffahrteischiffes nicht völlig würdigen lernt, — und daß sie fest angestellt, nicht von Fall zu Fall oder auf kürzere Zeit wie die Kaufleute zu den Handelsgerichten zugezogen werden. Dieser letztere Anspruch rechtfertigt sich theils durch die eigenthümlichen Erwerbsverhältnisse der Capitäne, theils aus der Natur der Sache. Der rasche Wechsel in den Personen der kaufmännischen Beisitzer gereicht den Handelsgerichten nicht zum Vortheil und erklärt manche gegen sie noch vorhandene Eingekommenheit unter den Juristen. Mangel an Beschäftigung werden die zu Richtern erkorenen Seeleute nicht verspüren, wenn man nicht zu viele Seegerichte bildet, — wenn z. B. je eines für die Nordsee (in Hamburg) und für die Ostsee (in

Stettin) — und ihnen außer den angegebenen Strassachen auch diejenigen Civilrechtsfälle zuweist, bei denen nautische Sachkunde unentbehrlich ist, und wenn man ihre Mitglieder sonst in Anspruch nimmt, so oft eben diese Sachkunde den regierenden oder gesetzgebenden Gewalten fehlt. Etwa übrigbleibende Mußstunden werden uns dann mit der Zeit vielleicht zu einem Stück nautischer Literatur verhelfen, mit der wir hinter den großen seefahrenden Völkern nicht allein, sondern selbst hinter den kleinen, wie Holland oder Dänemark, bisher erheblich zurückgeblieben sind.

Die Hörigkeit der Frau.

The subjection of women by John Stuart Mill. London 1869. Die Hörigkeit der Frau von J. St. Mill, aus dem Englischen übersetzt von Jenny Hirsch. Berlin 1869.

Diese Blätter haben mit warmem Interesse die Bestrebungen unserer Tage verfolgt, das Loos der Frauen zu verbessern, Unbilligkeiten der Gesetze und der Sitte zu beseitigen, unter denen sie noch leiden, und ihnen neue Berufswege zu eröffnen. Es muß daher die Aufmerksamkeit derselben erregen, wenn einer der ersten Nationalöconomen und Philosophen der Gegenwart das Wort in dieser Sache nimmt. Freilich können wir dabei von vornherein das Bedenken nicht unterdrücken, daß Mill schon in seinem epochemachenden Werke über politische Oeconomie sich in manchen Punkten socialistischen Auffassungen zuneigte, daß er mit seiner kurzen parlamentarischen Thätigkeit, trotz der scharfen logischen Beredsamkeit, mit der er mehrmals Disraeli's doppelzüngige Tactik siegreich angriff, thatsächlich Fiasco gemacht hat und daß er namentlich zuletzt in der irischen Landfrage mit einem wilden agrarischen Project hervortrat, dem es wesentlich zuzuschreiben ist, daß er in den vorjährigen Wahlen seinen Sitz für Westminster verlor. Diese Bedenken gegen Mill's staatsmännische Begabung aber können durch sein neuestes Werk nur gesteigert werden und wir glauben, daß dasselbe der Sache, die es vertritt, mehr Schaden als Nutzen bringen wird.

Er schildert uns den Zustand der Frauen in unserer civilisirten Gesellschaft als den vollständiger Sclaverei, er faßt ihre Unterordnung unter die Männer als planvolle Unterdrückung auf, die von Adams und Evas Zeiten bis auf diese Tage dauert; es ist ein Despotismus, der sich nicht wie die Leibeigenschaft oder Sclaverei auf einzelne Länder beschränkt, sondern der die