



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

S., F.: Zur Dampfersubventionsvorlage.

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



Zur Dampfersubventionsvorlage.



Es kann jedenfalls als ein günstiges Zeichen für die Zweckmäßigkeit des staatlichen Schutzes unsrer Handelschiffahrt, wie er durch das Dampfersubventionsgesetz geboten werden soll, betrachtet werden, daß darüber in den englischen maritim-technischen Journalen ein einstimmiger Lärm erhoben wird. Die englische Schiffahrt zieht aus dem Zwischenverkehr des deutschen sowohl wie des französischen, italienischen und österreichischen Seehandels sehr beträchtliche Mittel zu ihrer Prosperität, und in den maßgebenden Kreisen Englands giebt man sich keinen Zweifeln darüber hin, daß, wie das Vorgehen Frankreichs im Dampfersubventionsystem Deutschland zur schnellen Nachfolge angeregt hat, ebenso jetzt das deutsche Subventionsgesetz eine beschleunigte Durchführung des italienischen Schiffahrtprämiengesetzes, das in gleicher Weise die Beseitigung der „stets mit Widerwillen ertragenen englischen Abhängigkeit“ obenanstellt, veranlassen und nunmehr auch für Oesterreich den Anstoß zur Nachahmung dieses ohnehin dort schon lange lebhaft erwogenen Schrittes zur endlichen Reinigung seines Seeverkehrs von der englischen Konkurrenz geben wird. England kann nicht anders als eine schwere Schädigung seiner Schiffahrtsinteressen aus dieser drohenden Allianz voraussehen, umso mehr, als es einsehen muß, daß die Mittel zu einer Begegnung derselben von einer entsprechenden Vergrößerung seiner eignen staatlichen Subvention nicht dauernd hergegeben werden können.

In den abfälligen Besprechungen der manchesterlichen Kreise drehen sich ganz sonderbare Gedanken auch um den Punkt der militärischen Ausnutzung der Vorlage, und im Berliner Hauptmoniteur des „deutschen Freisinns,“ dem „Berliner Tageblatt,“ begegneten wir sogar kürzlich der übrigens von andern Blättern gleichen Schlages weidlich nachgebeteten Frage, „wie es überhaupt möglich sein

sollte, die für den Postdienst herzustellenden Schiffe zugleich dem Merkur und dem Mars dienstbar zu machen, indem die für den Kriegsdienst zu treffenden Einrichtungen voraussichtlich doch nur auf Kosten der leichten Beweglichkeit der Dampfer möglich sein würden.“ Bekanntlich hat ja der Gesetzentwurf eine gleichzeitige Verwendung der subventionirten Postdampfschiffe zu Hilfskriegszwecken ins Auge gefaßt. Nun gehört aber ein großes Maß von Unwissenheit in nautischen Dingen dazu, sich diese Zwecke aus dem geraden Gegenteil eines Hauptanspruchs der Vorlage, nämlich der möglichst großen Leistungsfähigkeit des zu subventionirenden Materials, erklären zu wollen. Unsere Marineleitung hatte bekanntlich vor einigen Jahren vom Parlament die Mittel zur Erbauung eines Personaltransportdampfers gefordert, welcher besonders zur Beförderung der Ablösungsmannschaften für unsere in Ostasien stationirten Schiffe zwischen Asien und den Heimathäfen verkehren sollte. Wir wollen nun die Frage untersucht lassen, wieweit die Marinebudget-Prüfungskommission recht daran gethan hat, diese Forderung zu stellen, durch welche nicht nur ein billiger, bequemer und vor allen Dingen sehr zuverlässiger Lieferungsweeg für alle auf der dortigen Station nötigen Schiffsbedürfnisse einheimischen Firmen geschaffen worden wäre, sondern auch solche Sondermehrkosten erspart worden sein würden, wie sie z. B. aus Mangel an einem solchen Marinetransportboote vor zwei Sommern die Indienststellung der großen gedeckten Korvette „Stein“ verursacht hatte, die unter großem Kohlenverbrauch zweimal den „Atlantik“ als Transportschiff für Ablösungsmannschaften kreuzen mußte, weil eine passende private Fahrgelegenheit gefehlt hatte. Wir möchten aber darauf hinweisen, daß der Gesetzentwurf unsrer Dampfersubvention von dem militärischen Vorteil nicht die alleinige Auffassung hat, daß neue subventionirte Dampferlinien verbesserte und umfangreichere Beförderungsgelegenheiten von Marinemannschaftstransporten sein sollten, sondern daß er vielmehr auch den größern Zweck im Auge hat, daß die staatlich begünstigten Dampfer dazu berufen sein könnten, eine Rolle in seekriegserischen Verwicklungen als „Hilfskreuzer“ zu spielen, eine Perspektive, welche umsoweniger kurzfristiger Auffassung begegnen sollte, als unser Reich unter Beobachtung möglichster Sparsamkeit doch pflichtmäßig auf einen fortschreitenden Schutz der fortschreitenden Kraftentfaltung unsrer wirtschaftlichen Positionen im Auslande bedacht sein muß. Uns scheint es selbstverständlich, daß, nachdem auf allen Seiten, wo sich die Einsicht nicht böswillig verschließt, eingesehen wird, daß für unsere Dampfschiffahrt im allgemeinen hinsichtlich der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit ihrer Fahrten, welche im merkantilen Seeverkehr heute, wo die Tendenz mehr und mehr auf Erhöhung der Geschwindigkeit gerichtet ist, von so hervorragender Wichtigkeit sind, hinter der konkurirenden englischen bemerkbar zurückgeblieben ist, von der staatlichen Subvention ein Haupthebel der Besserung erwartet werden darf. Es wäre aber ganz gewiß widersinnig, anzunehmen, daß dieses Vorteils diejenigen Dampfer der subventionirten Linien verlustig gehen würden,

welche Einrichtungen zur etwaigen spätern Einstellung in die Reihen der Kreuzerschiffe erhielten. Wir möchten dafür die englische und französische Praxis mit dem Hinzufügen anführen, daß gerade die zu solchen Zwecken bestimmten Handelsdampfer die vorzüglichsten der Flotte sind. Wir verstehen es garnicht, wie man erwarten kann, daß Schiffe, welche sich die Kriegsmarine nach der Brauchbarkeit für ihre Zwecke besieht und denen für ihre Bereitwilligkeit der Staat vielleicht noch eine Sonderprämie zahlen mußte, mangelhaft sein sollen. Offenbar muß der, welcher für eine solche Annahme im Lande Stimmung machen möchte, doch mit dem deutschen „Mars“ auf sehr schlechtem Fuße stehen. Das Marineministerium in Frankreich hat mit dem Erlaß vom 8. Februar dieses Jahres an diejenigen Merkantildampfer der subventionirten Linien, welche unter einem jährlichen Prämienzuschlag von fünfzehn Prozent sich der Verpflichtung zum Hilfskriegsdienste unterzogen haben, sehr große technische Anforderungen gestellt, welche für die Leistungsfähigkeit der französischen Privatwerften als ein lobendes Zeugnis gelten können. Nach dem Journal de la Flotte hat der Minister diesen so bezeichneten Handelsdampfern u. a. folgende Bedingungen gestellt: Die Schiffe müssen imstande sein, bei den Probefahrten $13\frac{1}{2}$ Seemeilen in der Stunde zu entwickeln. Zu diesen Proben müssen die Schiffe diejenige Tauchung haben, zu welcher sie eine volle militärische Ausrüstung bringen würde, und der Marineminister muß die Berechtigung haben, die Proben prüfen zu lassen. Die Maschinen und Kessel müssen bezüglich der Dauer und ihrer anstandslosen Funktionirung durch eine tadellose Ausföhrung der Arbeit jede gewünschte Garantie bieten können. Die Raumverhältnisse müssen derart sein, daß die Schiffe einen für 6000 Meilen Entfernung zu 10 Meilen Geschwindigkeit ausreichenden Kohlenvorrat an Bord nehmen können. Ihre inneren Räumlichkeiten müssen außerdem gestatten, mit den Reservekohlen eine entsprechend hohe und starke Brustwehr zum Schutze der äußeren, Projektilbeschädigungen ausgesetzten Maschinen- und Kesselteile zu bilden. Die Bestückung wird aus 14-Centimeter-Geschützen bestehen und die Anzahl derselben vom Marineminister bei jedem einzelnen Schiffe festgestellt werden. Die Stückpforten im Schanzkleide des Oberdeckes sind von vornherein derart auszuschneiden und vollständig herzustellen, daß die Einstellung der Seitenrichtung ohne Anstand ausgeführt werden kann. Alle Armierungseinrichtungen müssen auch im übrigen schon auf dem Oberdeck vorbereitet sein, sofern sie nicht für die gewöhnlichen Vordarbeiten eines Fracht- oder Passagierdampfers hinderlich sind. Im übrigen müssen die Schiffe die höchsten Anforderungen der Dampfnavigation erfüllen können und im besondern sich auch durch sorgfältige wasserdichte Schotteneinrichtungen auszeichnen. In Italien hat das Marineministerium den Postschiffen zu ihrer Verwendung als „Hilfskreuzer“ durch das Gesetz für die staatliche Subvention der Dampfschiffslinien noch schwierigere Bedingungen vorgeschrieben, und auch in Oesterreich, wo die Bewegung zu gunsten eines solchen Subventionssystems zur Zeit sich kräftig fühlbar macht, wird in Marinekreisen,

wie dies aus den amtlichen Organen der Kriegsslotte hervorgeht, nachdrücklich die Ansicht vertreten, daß die oberste Leitung auf eine Vereitung der Auxiliar-
dampfer beziehentlich Kreuzer bedacht sein müsse, obgleich dieses Land doch
im Verhältnis zu Deutschland klein zu nennende transmarine Ansprüche hat.
In England ist diese Praxis am höchsten entwickelt; hier thut es im eignen An-
gebot der größten Leistungsfähigkeit bekanntlich eine Linie der andern zuvor.
England ist in der Lage, zweihundert Dampfer sofort auf den Kriegsfuß stellen zu
können. Wir vermögen nicht einzusehen, welche Gründe gerade bei uns dagegen
sprechen sollten; wir glauben im Gegenteil, daß, wenn unsre Admiralität mit
Prämienzugeständnissen unsern überseeischen Dampferlinien das Angebot des
Hilfskriegsdienstes unter Bedingung bester Leistungen machen würde, dies eine
so starke Kraft auf dem Felde der maritimen Konkurrenz erzeugen würde, daß
bei umsichtiger und kundiger Leitung unserm Dampfschiffsbau dadurch sehr bald
eine andre Richtung gegeben werden würde. Dabei würden wir außerdem noch
den Vorteil gewinnen, die Gefechtsstärke unsrer Kreuzerflotte ohne bedeutende
Kosten wesentlich erhöht und somit eine Aufgabe, die nicht zu den leichtesten
gehört, erleichtert zu sehen: Richtersche Jeremiaden über den deutschen Militär-
staat anhören zu müssen.

Kiel.

f. 5.



Die Revision der Rechtsanwaltsordnung.



er sich für die Erhaltung der ehrenvollen Tradition der deutschen
und speziell der preußischen Rechtsanwaltschaft interessiert, der
wird mit Freuden aus den öffentlichen Blättern entnommen haben,
daß die Regierung die Revision der für die Rechtsanwälte gil-
tigen gesetzlichen Bestimmungen beabsichtige. Im ersten Quartal
der Grenzboten dieses Jahres (S. 630 ff.) habe ich mich über die Revision der
Gebührenordnung für die Rechtsanwälte ausgesprochen; es sei mir gestattet, hier
einige Bemerkungen über die Revision der Rechtsanwaltsordnung zu machen.

Die Rechtsanwaltsordnung verfolgt den sehr löblichen Zweck, den Rechts-
anwälten die zum Betriebe ihres wichtigen Berufes notwendige Freiheit und
Selbständigkeit zu verleihen, aber sie ist ganz entschieden zu weit gegangen, sie
hat die Anwaltschaft nahezu freigestellt und andererseits mehr oder weniger zu
einem Gewerbe gemacht. Namentlich letzteres mußte aber jeder bitter empfinden,
der als preußischer Rechtsanwalt die geachtete Stellung eines Staatsdieners mit