



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der germanische Lloyd.

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

Verfassung den Etat nicht einfach als ein Gesetz behandelt, und wenn sie die Bewilligung als ein ausschließliches Recht der Volksvertretung hingestellt hätte. Am wünschenswerthesten erscheint es aber, die Form des Gesetzes für den Etat überhaupt aufzugeben und die Sache so zu ordnen: das Unterhaus bewilligt den Etat, das Oberhaus kann ihn im Ganzen verwerfen, stimmen beide überein, so verkündet ihn die Krone.

Der germanische Lloyd.

Das deutsche Publikum zeigt seit einigen Jahren ein so wachsendes Interesse für die maritimen Angelegenheiten, daß man sich aufgefördert fühlt, ihm über Bewegungen Bericht zu erstatten, die noch vor zehn oder selbst vor fünf Jahren spurlos an ihm vorübergegangen sein würden, so wichtig sie auch für unsern Antheil am Seeleben und Weltverkehr sein mögen. Dahin gehört die Agitation für die Gründung einer deutschen Schiffsbesichtigungsanstalt, welche soeben einen gewissen vorläufigen Erfolg davongetragen hat. Wie die Bewegung für Einrichtungen zur Rettung Schiffbrüchiger von einem der kleineren deutschen Hafenplätze ausging, nämlich von Emden, so auch diese Agitation: von Rostock. Und wie jene Bewegung, begreiflich genug, die nöthigen großen Dimensionen erst annahm, als sie sich in Bremen einen der Haupthandelsplätze erobert hatte, so datirt der erste praktische Erfolg dieser neuen Bestrebung von dem Augenblick, wo Hamburg für sie gewonnen worden ist. Die bremer Börse, vielleicht grade vermöge ihrer relativen Kleinheit zu gemeinschaftlichem Handeln leichter fortzureißen als die hamburger, war in ihren tonangebenden Mitgliedern und Kreisen schon länger für die rostocker Idee eingenommen. Allein sie trug Bedenken, ohne Hamburg vorzugehen. Theils schreckte sie die unangenehme Erfahrung, welche die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gemacht hat, indem, als sie im Mai 1865 zu Kiel gegründet wurde, Hamburg weder die Leitung an sich nahm, noch auch unter dem Vorort Bremen mitthun wollte. Theils war der Beitritt der hamburger Versicherer, Schiffsbauer und Rheder zu der deutschen Schiffsbesichtigungsanstalt noch viel weniger zu entbehren als der Beitritt des hamburger Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger zu der allgemeinen deutschen Rettungs-gesellschaft. Aber in Hamburg fiel die

Einigung schwer. Die Ueberzeugung von der Richtigkeit der Idee war viel weiter verbreitet als der Wille und die Fähigkeit, sich über praktisches Vorgehen zu verständigen. Zuletzt drang die feste und entschlossene Initiative eines Einzelnen durch. Herr August Behn, ein nicht unbedeutender Rheder, stellte sich plötzlich mit einer Art leidenschaftlicher Energie an die Spitze des Unternehmens, veröffentlichte rasch hinter einander mehrere packend geschriebene Artikel und Flugschriften, correspondirte und telegraphirte nach allen Seiten hin und hatte nach vier- oder fünfwöchentlicher fieberhafter Thätigkeit die Genugthuung, daß in der von ihm berufenen Gründerversammlung am 16. März nach scharfem und für ihn glücklichem Wortgefecht die Constatuirung eines „Germanischen Lloyd“ beschlossen wurde.

Die Schiffsbefichtigungsanstalten haben den Zweck, neugebaute oder durchgreifend reparirte Schiffe sowohl, wie solche, welche nach einer längeren Fahrt der Reparatur bedürfen, durch Sachverständige prüfen zu lassen, und deren Gutachten in Bezug auf die wahrscheinliche Haltbarkeit des so geprüften Schiffs dann in einem regelmäßig veröffentlichten Register bekannt zu machen. Ihre Register dienen so als Grundlage für die Versicherungsverträge, welche über Schiff und Ladung abgeschlossen werden. An der Spitze aller Schiffsbefichtigungsanstalten steht das Bureau „Veritas“ in Paris, 1834 von dem geschäftskundigen Belgier Charles Bal, der noch heute an der Spitze steht, ins Leben gerufen. In seinen Registern finden sich über 30,000 Schiffe aller Nationen classificirt. Es ist das einzige annäherungsweise universelle und kosmopolitische Institut dieser Art; selbst der englische Lloyd ist in viel höherem Grade englisches Nationalinstitut, als die Veritas ein französisches. In ihrer ersten Lebenszeit leistete die Veritas dem Weltverkehr allgemein und warm anerkannte Dienste. Aber mit den Jahren erhoben sich immer mehr Beschwerden. Mag die große und einzige Ausdehnung, die das pariser Register erlangt hat, seinen Inhabern und Verwaltern, wie es zu gehen pflegt, allmählig etwas von tragem, hochmüthigem und eigennützigem Monopolgeist mitgetheilt haben; mögen die Ansprüche an solche Institute grade mit der durch die Veritas gebotenen Befriedigung gewachsen sein, und zwar rascher als die Reizung oder die Fähigkeit des Herrn Bal und Genossen, ihnen zu folgen: genug, seit einer gewissen Reihe von Jahren tauchen vielerwärts rivalisirende Institute auf, welche fast alle aus dem Drange bestimmter Kreise hervorgehen, sich von der Alleinherrschaft der Veritas zu emancipiren, und welche im Gegensatz zu dem kosmopolitischen Charakter der Veritas an die nationale Selbstbestimmung und Unabhängigkeit appelliren.

Diese Seite der Sache trat auch in Deutschland in den Vordergrund, als der Anstoß, der von Rostock aus schon vor längerer Zeit gegeben worden war, vor ungefähr anderthalb Jahren in einer lebhaften Erörterung der Angelegen-

heit durch die Presse auslief. Die Rostocker sammt den Bremern, welche ihnen die Hand reichten, pflanzten vor allem die nationale Flagge auf. Ihrer Ansicht nach handelte es sich nur um eine wirtschaftliche Fortsetzung des Unabhängigkeitskampfes, welchen Lessing im vorigen Jahrhunderte auf literarischem, und das Volk von Norddeutschland in den Jahren 1813 bis 15 auf politischem Gebiete gegen die Franzosen durchgeföhrt hatte, wenn man jetzt zur Befreiung unseres Schiffsbaus und unserer Rhederei von dem nach Weltherrschaft strebenden oder die Weltherrschaft schon ausübenden französischen Institute aufrief. Wie konnte man annehmen, daß eine fremde und vollends eine französische Anstalt den Leistungen des deutschen Schiffsbaugewerbes Gerechtigkeit erweisen werde? Lagen doch auch schon Fälle genug vor, waren doch Vorschriften genug von Paris her ertheilt, die den deutlichen Beweis lieferten, daß diese Bevormundung nicht bloß unwürdig, sondern auch im höchsten Grade nachtheilig sei; Deutschland beeilte sich also, den Vorsprung anderer Nationen in der Emancipation von französischer Aufsicht einzuholen.

Hier aber stellte sich alsbald ein streitbarer Gegner in den Weg. Die Ostseezeitung in Stettin, das älteste und unbedingtste Organ der Freihandelslehre in der deutschen Presse, und in den maritimen Kreisen Altpreußens von bedeutendem Einfluß, trat principiell sowohl wie praktisch als Vertheidigerin der Veritas auf. Sie kehrte sich vor allem gegen die Behauptung, daß Deutschland ein nationales Schiffsbefichtigungsinstitut haben müsse. Grade die kosmopolitische Ausdehnung sei der Hauptvorzug der Veritas, nationales Pathos sei in solchen Dingen am verkehrten Orte. Die Classification von Kauffahrern sei nicht eine nationale, sondern eine rein geschäftliche Angelegenheit, und je umfassender, je freier von Rücksichten auf nationale Besonderheiten und Gegensätze sie behandelt werde, desto besser für die Bethetheiligten.

Es war offenbar, daß sich die Ostseezeitung hier von einer zu weitgehenden Befürchtung leiten ließ. Sie witterte mit den scharfen Sinnen, welche ihr eigen sind, einen Rückfall in die alte listige Methode, gewisse rein wirtschaftliche oder geschäftliche Interessen durch falsche nationale Verbrämung zu fördern. Wenn diese Methode zur Empfehlung eines sogenannten Zollschutzes benutzt wird, den die Masse der Consumenten einer zurückgebliebenen Industrie zu Liebe bezahlen soll, so kann man sie gewiß nicht ernstlich genug bekämpfen. Aber wenn, wie doch wohl im vorliegenden Falle, damit nur eine gewisse allgemeine Aufmerksamkeit erreicht, einem an sich materiellen Streben ein etwas vornehmeres und nobleres Gepräge aufgedrückt werden soll, so ist das Verfahren allermindestens harmlos. Und insofern die vorgebundene Maske auf die Haltung ihres Trägers zurückzuwirken verspricht, kann es sogar positiven Werth entwickeln.

Nichtsdestoweniger wünschten wir, die Urheber der Agitation für eine

deutsche Schiffsbefichtigungsanstalt wären mit ihrer Annahme nationaler Würdigkeit der Sache etwas bescheidener gewesen. Nicht alles, was verwandte Interessen durch ganz Deutschland oder Norddeutschland hin zusammenfaßt, ist deshalb auch schon im emphatischen Sinn des Worts national. Unsere politische Schwäche als Nation hat in uns den Hang entwickelt, die nationale Gemeinsamkeit bei jeder halbwegs sich bietenden Gelegenheit möglichst nachdrücklich zu betonen. Aber seit uns die volle Gesundheit wiedergekehrt, die Kraft herrlicher als je verjüngt ist, darf man wohl aufhören, national zu nennen, was eigentlich nicht national ist oder zu sein braucht, um diesen edlen Stempel nicht unnöthig abzuschleifen.

In der Frage, welche uns beschäftigt, liegen die Entscheidungsgründe auf einem anderen Gebiete. Es handelt sich vornehmlich erstens um das Interesse der Seeverversicherer im Verhältniß oder im Gegensatz zu dem Interesse der Rheder und Schiffsbauer, und zweitens um die Form der Schiffsbefichtigungsanstalt, ob sie besser auf Selbstverwaltung der Interessenten gegründet oder als selbständiges Actienunternehmen behandelt wird. Die deutschen Gegner der Veritas gingen von Beschwerden der Rheder und Schiffsbaumeister aus und steuerten folgerichtig auf ein hauptsächlich von diesen beiden Classen ins Leben zu rufendes Institut, auf Selbstverwaltung und Gegenseitigkeit los. Sie warfen der Veritas Mangel an ausreichender technischer Kenntniß unter ihren Sachverständigen und übermäßige Höhe der Gebühren, sowie namentlich den einträgliehen Schwindel vor, den sie mit einem nachträglich eingeführten Kreuz oder Stern, der noch über die erste Classe geht, getrieben haben sollte. Die deutschen Vertheidiger der Veritas konnten diese Vorwürfe wohl nicht völlig entkräften, allein sie behaupteten, die Befichtigung und Classification der Seeschiffe sei eine Aufgabe für selbständige Unternehmungen, nicht für ein von den Eigenthümern und Erbauern der Schiffe errichtetes Institut, und sie finde keineswegs im Interesse dieser letzteren beiden Classen, sondern lediglich im Interesse der Seeverversicherer statt. Für den Gebrauch des Versicherers würden die Schiffe geprüft und in Register eingetragen mit bestimmten, Richtschnur ertheilenden Zeichen; in ihrem Auftrage allein handele die Anstalt und dürfe daher auch allein in ihrem Interesse handeln. Den Einfluß von Rhedern und Schiffsbaumeistern könne sich der Versicherer am wenigsten gefallen lassen, denn ihr Interesse sei dem seinigen grade entgegengesetzt, — sie seien die Käufer der Sicherheit, welche er feil halte, und er könne ihnen deshalb nun und nimmermehr einräumen, auf die Grundlage seines Urtheils in Bezug auf den Preis, welchen er zu fordern habe, bestimmend einzuwirken. Die Versicherer aber seien ihrerseits im Großen und Ganzen mit der Veritas zufrieden. Daß Rheder und Schiffsbaumeister mit ihr unzufrieden seien, könne ebenso gut in ihrer pflichtgemäßen Sorge für die Interessen der Versicherer als in wirklichen Verstößen und Mängeln seinen Grund haben.

An dieser Ausführung möchte man vielleicht insofern einiges Wahre finden, als die Versicherer in der That aller Orten schwer zu bewegen gewesen sind, sich der Agitation gegen die Veritas anzuschließen. Indessen haben sie es endlich doch vielfach gethan. In dem Gründungsausschuß des Germanischen Lloyd befindet sich neben Rhedern und Schiffsbaumeistern je ein Seeverversicherer von Hamburg, Bremen und Stettin. Ob diese Betheiligung unter dem Drucke des materiellen oder moralischen Uebergewichts der Rheder, oder aber aus eigener freier Ueberzeugung von der Nothwendigkeit eines neuen Instituts erfolgt ist, läßt sich kaum constatiren, wir müssen das Weitere also abwarten.

Die Schwierigkeiten der jungen Schöpfung beginnen nun erst, wo es sich um die Abmessung des relativen Einflusses von Versicherern einerseits, Rhedern und Schiffsbauern andererseits handelt. Sind diese glücklich überwunden, so bedarf das neue Institut nur noch der Zeit, um sich ordentlich einzubürgern. Es könnte dann, wie der erste Napoleon, wünschen, sein Enkel zu sein, d. h. die ersten 10,000 Nummern in seinem Register erst hinter sich zu haben. Doch werden die unternehmenden Männer, welche handelnd vorangegangen sind, nach dem gelungenen Durchbruch ihres Gedankens zur Wirklichkeit nun hoffentlich nicht noch die Geduld verlieren.

Zustände im Fürstenthum Waldeck.

Nicht verblendete Selbstüberhebung, auch nicht kleinliche Schmähsucht treibt uns, in diesen Blättern, sonst nur gewohnt den Gang der großen Dinge zu verzeichnen, für einen vergessenen Winkel deutscher Erde des Lesers Aufmerksamkeit zu erbitten; die enge Beziehung allein dieses Gegenstandes zu der großen Frage der Constituirung Deutschlands mag uns dazu berechtigen. Auch brauchen wir nicht zu fürchten, diese Zeilen zu verschwenden an eine durchaus nutzlose Schilderung von uninteressanten Eigenthümlichkeiten eines vollständig isolirten Sonderdaseins. Denn ohne Zweifel, die Erscheinungen, welche wir zur Zeit auf dem Stückchen Landes inmitten des Habichtswaldes und der sauerländischen Berge beobachten, wiederholen sich in der ganzen bunten Schaar der nord-deutschen Kleinstaaten, nur daß sie bei uns mehr in die Augen springen, sich fühlbar machen bis in die kleinsten Verhältnisse. Ist doch vor Kurzem das