



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Müller, P. G.: Die Neugestaltung der subventionierten
Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien

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

und es ist bis jetzt mindestens sehr zweifelhaft, ob der sofort in Aussicht genommene nächste Regierungswechsel den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern und den sie bewohnenden Völkern im Laufe der nächsten Zeit wenn auch nicht einen endgiltigen nationalen Frieden, so doch wenigstens eine Art von Waffenstillstand oder auch nur eine fühlbare Milderung des schon die Grundlagen des staatlichen Bestands angreifenden erbitterten Nationalitätenzwists bringen wird. Als der Mann, der an die Spitze dieses neuen Beamtenministeriums, dieser Vorbereitung einer nur nach Annahme eines Sprachengesetzes möglichen parlamentarischen Regierung treten soll, wird in erster Reihe der bisherige Minister des Innern, Dr. Ernst von Körber, eine allseits als ebenso milde und sympathische wie als charaktervoll anerkannte Persönlichkeit, bezeichnet.

Das Gefühl, daß es so nicht weiter gehn könne, daß auf die Dauer ebenso wenig eine Regierung gegen die geeinigten Deutschen wie eine solche gegen die verbündeten Slawen möglich sei, und daß nur auf gesetzlichem Wege eine halbwegs befriedigende Regelung der Sprachenverhältnisse erzielt werden könne, ist inzwischen immer allgemeiner in das Bewußtsein der Bewohner Österreichs eingedrungen. So darf man vielleicht hoffen, daß der nächste Regierungswechsel eine nationale Verständigung anbahnen und der übernächste sie zu einem gedeihlichen Abschlusse bringen werde.



Die Neugestaltung der subventionierten Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien

Von P. G. Müller



ie Grenzboten haben in den Hefen 2 und 3 vom Jahre 1897 einen Aufsatz¹⁾ gebracht, worin die Entwicklung der subventionierten Reichslinien nach Ostasien, Australien und Ostafrika dargestellt ist. Der Aufsatz schließt mit einem Hinweis auf die von der Regierung beabsichtigte Neugestaltung der ostasiatischen Dampferlinien durch Verdopplung der Fahrten auf dieser Linie und durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Dampfer. Wie in diesem Aufsatze bemerkt wird, war die Regierung durch die überlegene ausländische Konkurrenz zur Ergreifung dieser Maßregeln gezwungen und ferner durch den starken Andrang der zu verschiffenden Güter. Dieser letzte Umstand hatte schon 1890 zu Verhandlungen zwischen der Reichsregierung und dem Norddeutschen Lloyd Ver-

¹⁾ Unfre Postdampferlinien von Franz Horstmann.

anlassung gegeben, durch die die Regierung ohne Erhöhung der dem Norddeutschen Lloyd jährlich zu zahlenden Subventionssumme die Verdopplung der Fahrten zu erreichen strebte. Leider waren die finanziellen Erträge des Unternehmens nicht derart, daß die Regierung, gestützt auf den Vertrag vom 3./4. Juli 1885, die Gesellschaft zur Durchführung dieser Maßregel hätte zwingen können; was erreicht und durch den Nachtragsvertrag vom 10./15. Mai 1893 festgelegt wurde, war eine Erhöhung des Mindesttonnengehalts der Dampfer, die statt 3000 mindestens 4500 Registertonnen Bruttoreaumgehalt haben sollten. Aber auch die Einstellung noch größerer Dampfer, die thatsächlich erfolgte,¹⁾ konnte dem Übelstande nicht gründlich abhelfen.

Dazu war im Laufe der Jahre noch ein Umstand getreten, der es der Reichsregierung sehr nahe legen mußte, eine Neuregelung des Vertragsverhältnisses zwischen Reich und Lloyd herbeizuführen: alle größeren, über eine Flotte verfügenden Mächte Europas waren dazu übergegangen, ihre großen und schnellen Handelsdampfer Kriegszwecken anzupassen. Solche Hilfsdampfer der Kriegsmarine hat England 28, Frankreich 29, Italien 16 und Rußland 15. Deutschland konnte nach dem bestehenden Verträge den Lloyd nicht veranlassen, die sich zu Kriegszwecken vorzugsweise eignenden Dampfer der Reichslinien zweckentsprechend umzugestalten, da der Vertrag diese Angelegenheit nur in dem allgemeinen Sinne des Gesetzes über Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 regelte, nach dessen § 23 die Besitzer von Schiffen und Fahrzeugen verpflichtet sind, diese zur Benutzung für Kriegszwecke auf Verlangen gegen Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

Hiernach sollte die Neugestaltung des Unternehmens erfolgen, und zur Durchführung war zunächst der in dem genannten Aufsätze schon erwähnte Gesetzesentwurf dem Reichstage zur verfassungsmäßigen Beschließung vorgelegt worden (9. November 1896).

Nach diesem Gesetzesentwurf und den beigegebenen Erläuterungen sollte die Verdopplung der Fahrten in der Weise ausgeführt werden, daß sich die Dampfer der ostasiatischen Hauptlinie bis Hongkong in regelmäßigen vierzehntägigen Fristen folgen und von dort abwechselnd nach Shanghai und nach Japan weiterfahren. Im Anschluß an diese Fahrten sollte von Hongkong nach Shanghai eine Zweiglinie unterhalten werden. Dadurch wäre eine vierzehntägige Verbindung mit China (Shanghai) und eine vierwöchentliche direkte Verbindung mit Japan hergestellt gewesen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Dampfer sollte auf den chinesisch-japanischen Linien für die schon im

¹⁾ So wurde 1894 „Prinz Regent Luitpold“ mit 6288 Registertonnen und „Prinz Heinrich“ mit 6263 Registertonnen eingestellt. Noch später fuhren auf beiden Linien Dampfer von mehr als 10000 Registertonnen. Hier mag beiläufig bemerkt sein, daß der größte Dampfer der konkurrierenden Peninsular and Oriental Steam Navigation Company nach dem letzten Halbjahresbericht dieser Gesellschaft 7912 Registertonnen, und der größte Dampfer der konkurrierenden Compagnie des Messageries Maritimes nach dem letzten Jahresbericht 6363 Registertonnen Raumgehalt hat.

Dienst stehenden Dampfer 13 Knoten, für neu zu erbauende mindestens 13,5 Knoten, auf den übrigen Linien 12,6 Knoten mindestens betragen. Um die Dampfer zur Verwendung im Kriege geeigneter zu machen, sollten entsprechende Einrichtungen in der Konstruktion der Dampfer getroffen und schon zu Friedenszeiten die Dampfer mit geeigneter Besatzung versehen werden. Als Gegenleistung des Reichs sollte eine um 1,5 Millionen erhöhte Subvention (jährlich also 5,59 Millionen Mark) gewährt und der Vertrag um weitere fünfzehn Jahre verlängert werden; bei nicht erfolgter Verlängerung wäre der Vertrag zwischen Reich und Lloyd in diesem Jahre, 1900, abgelaufen.

Der Reichstag beriet über den Gesetzentwurf am 9., 10. und 12. Dezember. Dabei war es im besondern die gesetzliche Festlegung der Fahrgewindigkeit auf 13 und 13,5 Knoten, die als unzumutbar gekennzeichnet wurde, weil sie verhindere, daß die deutschen Postdampfer dauernd den ausländischen in Hinsicht auf Schnelligkeit gewachsen blieben, wenn diese ihre Geschwindigkeit über 13,5 Knoten erhöhten. Im allgemeinen fand der Reichstag noch mancherlei an dem Entwurf auszusetzen und zu tadeln. So kam er nach der ersten Beratung an die Budgetkommission, die ihn unerledigt ließ.

Von der Regierung wurde nun unter Berücksichtigung der im Reichstage laut gewordenen Bedenken ein neuer Gesetzentwurf ausgearbeitet, dem man eine sehr eingehende Begründung und schätzenswertes statistisches Material über die Entwicklung¹⁾ des Unternehmens in Fülle beigab. Gegen Ende Januar 1898 lief dieser Entwurf im Bureau des Reichstags ein. Von seinem Vorgänger unterschied er sich nur durch die Bestimmungen über die Fahrgewindigkeit. Diese sollte auf den chinesisch-japanischen Linien mindestens betragen a) zwischen dem europäischen Anlaufhafen, worin die Aufnahme oder Ablieferung der Post zu erfolgen habe, einerseits und dem jeweiligen ostasiatischen Endhafen der Hauptlinie andererseits für ältere Schiffe 13 Knoten, für neu zu erbauende 14 Knoten, b) auf der Zweiglinie 12,6 Knoten (§ 2). Der Unternehmer sollte verpflichtet werden, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf der chinesisch-japanischen und der australischen Hauptlinie für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der vertragsmäßigen Geschwindigkeit eintreten zu lassen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenzpostlinie eine Steigerung der vertragsmäßigen Fahrgewindigkeit erfolge. Diese Erhöhung der Fahrgewindigkeit sollte ohne besondere Gegenleistung des Reichs ausgeführt werden, soweit der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgewindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmäßigen Gegenleistung steigere (§ 3). Nach den Erläuterungen zu dem Gesetzentwurf sollte dem Unternehmer außerdem noch aufgegeben werden, die Dampfer der chinesisch-japanischen Linien mit einer solchen Maschinenkraft auszustatten,

¹⁾ Sollte ein Leser nähere Information über diesen Gegenstand wünschen, so verweisen wir ihn auf diese Begründung: Druckfachen des Reichstags, 9. Legislaturperiode, 5. Session, Band III, Nr. 103.

daß sie ihre Durchschnittsgeschwindigkeit auf 14,5 bis 15 Knoten steigern könnten. Die Gestaltung der Linien sollte die schon im vorigen Gesetzentwurf beabsichtigte sein, nur sollten die Fahrten auf den chinesisch-japanischen Linien abwechselnd von Bremerhaven und Hamburg ausgehen und ebenso dort enden. Zu diesem Zwecke sollte die Hamburg-Amerikalinie an dem Unternehmen beteiligt werden, indem sie eine Anzahl ihrer Dampfer in diese Linien einstellte.¹⁾ Da sich die Vertragserneuerung auch auf die australische Linie erstrecken sollte, so hatte sich der Norddeutsche Lloyd auch für diese Linie mit einer Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit einverstanden erklärt: die Geschwindigkeit sollte auf der Fahrt zwischen Neapel und Adelaide auf 12,2 Knoten im Durchschnitt für die im Dienste stehenden Schiffe und auf mindestens 13,5 Knoten für neu zu erbauende Schiffe festgesetzt werden.

Die erste Beratung der Vorlage fand im Reichstage am 15., 17. und 19. Februar statt. Man verwies sie an eine Kommission, die ihre Beratungen am 25. Februar begann und in vier Sitzungen zu Ende führte. Die Kommission hielt es für angebracht, die in den Erläuterungen zum Gesetzentwurf vorgesehene Hereinziehung Hamburgs als Ausgangs- und Endhafen der ostasiatischen Linien und die Erhöhung der Fahrgewindigkeit für die australische Linie gesetzlich festzulegen. Dieses letzte erfolgte durch einen Zusatz zu § 2, das erstere durch einen besondern § 4, wonach der Unternehmer außerdem verpflichtet werden sollte, sowohl auf der Hin- wie auf der Rückfahrt der Dampfer der ostasiatischen Linien abwechselnd Rotterdam und Antwerpen anlaufen zu lassen. Dieser Zusatz rief wegen der namentlichen gesetzlichen Festlegung der anzulaufenden Zwischenhäfen gewichtige Bedenken hervor und wurde gestrichen, nachdem der Regierungsvertreter erklärt hatte, die Regierung habe die Absicht, einen ehrlichen Versuch mit dem Anlaufen Rotterdams zu machen — Antwerpen war bis dahin regelmäßig von den Dampfern angelaufen worden —, und die endgültige Gestaltung der Linien von dem Erfolge dieses Versuchs abhängen zu lassen. Der Reichstag, der über die Vorlage am 10., 11. (zweite Beratung)

¹⁾ Über die einschlägigen Vereinbarungen zwischen dem Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie und über das Verhältnis beider Gesellschaften zum Reiche äußerte sich der Staatssekretär des Innern, Graf von Posadowsky, am 17. Februar 1898 im Reichstage mit folgenden Worten: „Gegenüber dem Verhältnis zum Reiche ändert sich hierdurch aber nichts. Die Führung der Geschäfte bleibt in der Hand des Norddeutschen Lloyd. Die Hamburg-Amerikanische Gesellschaft stellt allerdings vier Dampfer, und zwar zwei Schiffe im Jahre 1900 und zwei Schiffe im Jahre 1903. Die Abwechslung zwischen den Abfahrtpunkten Hamburg und Bremen soll nach den bisherigen Vereinbarungen stattfinden, sowie die Hamburg-Amerikanische Linie ihre ersten Schiffe eingestellt hat. Die Hamburg-Amerikanische Gesellschaft wird ferner ihre Schiffe selbst asskurieren, und die Gewinnverteilung soll in der Weise erfolgen, daß der Bremer Lloyd in Anbetracht seiner bisherigen Verluste an dem Unternehmen, der Kosten der allgemeinen Geschäftsleitung, dann der Verpflichtung, Ersatzdampfer zu stellen, zunächst ein Präzipuum von 300 000 Mark erhält, daß dann jede Gesellschaft die vorgeschriebnen Abschreibungen zu machen hat und der dann noch überschüssende Gewinn zwischen den beiden Gesellschaften nach dem Buchwert der Schiffe geteilt wird.“

und 22. März (dritte Beratung) wieder verhandelte, erteilte dem Gesetzentwurf seine Zustimmung in der Fassung, die ihm die Kommission gegeben hatte. Am 13. April 1898 erhielt das Gesetz die kaiserliche Unterschrift, und am Tage darauf veröffentlichte es das Reichsgesetzblatt. So waren die Neugestaltungspläne Gesetz geworden.

Nun wurde der Wortlaut des Vertrags zwischen der Reichsregierung und dem Norddeutschen Lloyd vereinbart und am 12. September und 30. Oktober 1898 von beiden vertragschließenden Teilen unterzeichnet. Am 1. April 1899 sollte der Vertrag in Kraft treten, durch Postamtsblattverfügung (Nr. 27 vom 25. März 1899) wurde jedoch der 1. Oktober 1899 als Anfangstermin festgesetzt.

Soweit der Vertrag uns hier zunächst interessiert, enthält er folgende Bestimmungen: Der Unternehmer hat folgende Linien fünfzehn Jahre lang (vom 1. Oktober 1899 bis September 1914) zu unterhalten: A. für den Verkehr mit Ostasien: 1. eine Hauptlinie von Bremerhaven oder Hamburg über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapur und Hongkong nach Shanghai und zurück; 2. eine Hauptlinie von Bremerhaven oder Hamburg über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapur und Hongkong nach Yokohama und zurück über Hiogo, Nagasaki, Hongkong und die übrigen auf der Hinreise angelaufenen Häfen; 3. eine Anschließlinie an die letztgenannte Hauptlinie von Hongkong nach Shanghai; 4. eine Anschließlinie von Singapur über Batavia, sonstige Häfen des Sunda-Archipels,¹⁾ Berlinhafen, Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen bez. Langemak-Bucht, Herbertshöhe und Matupi, Stephansort, Friedrich-Wilhelmshafen, Berlinhafen und zurück über die Häfen des Sunda-Archipels nach Singapur; B. für den Verkehr mit Australien: eine Hauptlinie von Bremerhaven über einen niederländischen und einen belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Adelaide und Melbourne nach Sydney und zurück.²⁾ Der Ausgangspunkt der Linien A 1 und 2 wird durch den Fahrplan in der Weise festgesetzt, daß die Dampfer abwechselnd von Bremerhaven und Hamburg abfahren. Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen und nach Bestimmung des Reichskanzlers ohne besondere Entschädigung die Dampfer der Hauptlinien einen niederländischen und einen belgischen Hafen anlaufen zu lassen. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, die Fahrten auf der chinesischen Anschließlinie bis Kiautschou auszudehnen. Auf Grund besonderer Vereinbarung können die Linien A 1 und 2 unter Wegfall der Linie A 3 über Shanghai nach Japan geleitet werden (Art. 1). Ohne Genehmigung des Reichskanzlers dürfen

¹⁾ Nach dem neuesten Fahrplan wird regelmäßig auf jeder Fahrt angelaufen Macassar, nach Bedarf aber Amboina, Banda und Miofo.

²⁾ Die Dampfer aller Hauptlinien laufen nach dem neuesten Fahrplan Antwerpen und Southampton auf der Aus- und Heimreise an; die Dampfer der australischen Hauptlinie berühren außerdem noch Fremantle.

— mit Ausnahme von Fällen der Not — andre als die fahrplanmäßigen Häfen nicht angelaufen werden, ebenso wenig dürfen fahrplanmäßige Häfen übergangen werden. Geschieht dies dennoch, so ist für den ersten Fall eine Strafe von 1000 Mark, für den zweiten auf derselben Fahrt eine Strafe von 2000 Mark verwirkt, bei jeder weiteren Zuwiderhandlung auf derselben Fahrt kann der Reichskanzler eine Strafe von 2000 bis 5000 Mark festsetzen (Art. 8). Sofern sich der Unternehmer solche Vertragswidrigkeiten in einem Jahre bei mehr als der Hälfte der fahrplanmäßigen Fahrten zu Schulden kommen läßt, ist der Reichskanzler berechtigt, den Betrieb mit den in die Linie eingestellten Schiffen für Rechnung und Gefahr des Unternehmers zu übernehmen oder ohne jede weitere Entschädigung vom Vertrage zurückzutreten (Art. 40).

Die Fahrten auf den neuen chinesisch-japanischen Hauptlinien mußten spätestens im Oktober 1899 beginnen; geschah dies nicht, so war für jeden Tag der Verspätung eine Strafe von 400 Mark durch den Unternehmer zu zahlen (Art. 34). Auf den unter A 1, 2 und 3 sowie B genannten Linien sind die Fahrten in Zeitabständen von je vier Wochen in jeder Richtung, auf der Linie unter A 4 in solchen von acht Wochen auszuführen. Auf den Linien unter A 1, 2 und 3 sind die Fahrten so zu legen, daß durch sie eine regelmäßige Verbindung mit China (Shanghai) in vierzehntägigen Zwischenräumen hergestellt wird (Art. 2). Erachtet der Reichskanzler in der Zahl der Fahrten eine Änderung für notwendig, so ist der Unternehmer verpflichtet, die entsprechenden Einrichtungen gegen angemessene Vergütung zu treffen (Art. 41).

Die Fahrgeschwindigkeit muß im Durchschnitt mindestens betragen: a) auf den Linien A 1 und 2, und zwar vom europäischen Posthafen bis zum ostasiatischen Endpunkte 13 Knoten für ältere Schiffe, 13,5 Knoten für die zwischen dem 1. April 1893 und 1. April 1899 eingestellten, und 14 Knoten für später eingestellte Schiffe; b) auf der Linie A 3 12,6 Knoten; c) auf der Linie A 4 9 Knoten und auf der Linie B, und zwar vom europäischen bis zum australischen Posthafen, 12,2 Knoten für ältere Schiffe und 13,5 Knoten für alle nach dem 1. April 1893 eingestellten Schiffe; auf den übrigen Strecken (Bremen oder Hamburg bis Neapel) hat die Durchschnittsgeschwindigkeit 12 Knoten zu betragen. Für die Durchfahrt durch den Suezkanal wird eine den Verhältnissen entsprechende Zeit eingesetzt. Bei Fahrten gegen den Monsun wird ein Abschlag von einem Knoten für eine Stunde gestattet (Art. 4). Auf Verlangen des Reichskanzlers muß der Unternehmer auf den Hauptlinien für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der Geschwindigkeit eintreten lassen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenzpostlinie eine Steigerung der vertragmäßigen Geschwindigkeit erfolgt.¹⁾ Diese Erhöhung der Fahrge-

¹⁾ Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company hat nach dem zwischen ihr und der britischen Postverwaltung abgeschlossenen und am 1. Februar 1898 in Kraft getretenen Vertrag die Linie Brindisi-Suezkanal-Aden-Colombo-Benang-Singapore-Hongkong-Shanghai vierzehntägig und mit 14 Knoten Geschwindigkeit zu befahren. Die Messageries Maritimes befährt ihre ostasiatische Hauptlinie Marseille-Suezkanal-Aden (Djibouti)-Bombay-Colombo-Singapore-

keit ist ohne besondere Gegenleistung des Reichs durchzuführen, soweit der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmäßigen Gegenleistung steigert (Art. 5). Auf Verlangen des Reichskanzlers müssen die für die chinesische und japanische Hauptlinie neu zu erbauenden Schiffe mit einer solchen Maschinenkraft ausgestattet werden, daß sie imstande sind, in vollbeladnem Zustande und bei einem Tiefgange von 7,6 Meter eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Knoten zu entwickeln (Art. 6).

In Hinsicht auf Anpassung zu Kriegszwecken müssen die Dampfer den dem Unternehmer im einzelnen bekannt gegebenen Anforderungen der Reichsmarineverwaltung entsprechen, die auch bei Umbauten soweit als möglich zu berücksichtigen sind¹⁾ (Art. 13). Die zur Deckmannschaft und zum Maschinenpersonal gehörige Besatzung der Dampfer, soweit sie im Inlande angemustert ist und nicht aus Minderjährigen besteht, muß aus Angehörigen des Beurlobtenstands der Kaiserlichen Marine oder aus solchen Personen bestehen, die sich schriftlich verpflichtet haben, als Kriegsfreiwillige in den Dienst der Marine überzutreten, wenn der Dampfer bei einer beschränkten oder vollständigen Mobilmachung von der Marine gekauft, gemietet oder requiriert wird. Für jede Person der Besatzung, die nach dem 1. April 1899 diesen Bestimmungen zuwider länger als drei Monate hinter einander oder in Zwischenräumen an Bord der Dampfer Dienst thut, verwirkt der Unternehmer eine Strafe von 100 Mark für den Kopf und die Zeitdauer von je drei, auch nur angefangnen Monaten (Art. 31).

Ohne Kenntnis des Vertrags die volkswirtschaftliche Bedeutung des subventionierten Unternehmens voll zu würdigen, dürfte unmöglich sein; auch glauben wir, daß es für jeden Leser, zumal für deutsche, von Interesse sein muß, das Verhältnis etwas näher kennen zu lernen, worin das Reich zu dem subventionierten Unternehmen steht. Aus diesen Gründen seien die übrigen wesentlichsten Bestimmungen des Vertrags hier mitgeteilt.

Die Zahl der in die Linien einzustellenden Dampfer muß den Anforderungen des Reichskanzlers entsprechen. Bis zum 1. November 1900 spätestens sind vier neue Dampfer in die ostasiatischen Hauptlinien einzustellen. Die in die Fahrt eingestellten Dampfer dürfen ohne Genehmigung des Reichskanzlers

Saigon-Hongkong-Shanghai-Japan vierzehntägig und mit 13,7 Knoten Geschwindigkeit, die Linie Marseille-Suezkanal-Colombo-Ring Georges Sound-Melbourne-Sydney-Noumea aber mit 14,89 Knoten und aller vier Wochen.

¹⁾ Deutschland verfügt gegenwärtig über neun solche Hilfsdampfer, davon sind sieben Eigentum des Norddeutschen Lloyd und zwei Eigentum der Hamburg-Amerikalinie. Die artilleristische Ausrüstung — diese beiläufige Bemerkung dürfte nicht ohne Interesse für den Leser sein — besteht im Kriegsfalle aus je acht langen 15-Centimetergeschützen, vier langen 15,5-Centimetergeschützen, zwei 8,8-Centimeter- und zwei 5,7-Centimeter-Schnellfeuergeschützen, sowie aus vierzehn Maschinenkanonen. Die Einrichtung des Schiffes ist, soweit hierin die schnelle Umwandlung des Dampfers in ein Hilfskriegsschiff zu berücksichtigen ist, selbstverständlich Geheimnis der Beteiligten.

zu Fahrten auf andern als den vertragsmäßigen Linien nicht verwandt werden (Art. 10). In die Linien einzustellende Dampfer müssen auf deutschen Werften und thunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut sein.¹⁾ Die an den Dampfern vorzunehmenden größern Instandsetzungsarbeiten müssen möglichst auf deutschen Werften ausgeführt werden²⁾ (Art. 13). Alle in die Fahrt einzustellenden Dampfer müssen vorher durch Sachverständige, die der Reichskanzler ernimmt, geprüft und als den Anforderungen genügend anerkannt sein. Diese Prüfung kann der Reichskanzler während der Vertragsdauer jederzeit wiederholen lassen. Auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung kann er ein Schiff für ungeeignet erklären; der Unternehmer ist dann verpflichtet, das Schiff binnen einer gestellten Frist durch ein geeignetes zu ersetzen. Überschreitet er die Frist, so hat er für jeden Tag der verspäteten Einstellung eine Strafe von 400 Mark zu zahlen (Art. 15). Wenn ein auf den Vertragslinien verwandtes Schiff in Verlust gerät, hat der Unternehmer binnen zwanzig Monaten einen neuen Dampfer zu beschaffen, inzwischen aber für den ungestörten Fortgang des Dienstes Sorge zu tragen. Eine Überschreitung dieser Frist von zwanzig Monaten wird gleichfalls mit 400 Mark für jeden Tag bestraft (Art. 16). Sämtliche in die Linien einzustellenden Dampfer dürfen in ihrer Bauart und Einrichtung sowie hinsichtlich der Verpflegung der Reisenden den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehn. Außerdem müssen die Dampfer in der Einteilung des Schiffes in wasserdichte Abteilungen, in der Ausrüstung mit Booten, Rettungsgeräten und Sicherheitsrollen, in den Feuerlöcheinrichtungen, der Einrichtung zur Herstellung von Frischwasser und der Ausstattung mit Arzneimitteln den Vorschriften des Bundesrats über Auswandererschiffe³⁾ entsprechen (Art. 12).

Die von dem Unternehmer für den Betrieb der Dampferlinien angestellten Personen, einschließlich der in ausländischen Plätzen bestellten Agenten, sollen, soweit nicht durch besondere Verhältnisse Ausnahmen geboten sind, deutsche Reichsangehörige sein (Art. 30). Ein in Deutschland approbierter Arzt muß an Bord jedes Dampfers der Hauptlinien sein (Art. 12). Farbige Mannschaften dürfen auf der australischen Linie überhaupt nicht, auf den ostasiatischen Hauptlinien aber nur für den Dienst in den Maschinen- und Kesselräumen insoweit verwandt werden, als die Verwendung europäischer Mannschaften aus gesundheitlichen Rücksichten unthunlich ist. Eine Übertretung dieser Bestimmung wird mit 100 Mark für den Kopf und die Zeit von je drei auch nur angefangnen Monaten bestraft (Art. 31). Auf jedem Dampfer ist ein Beschwerdebuch anzulegen. Die niedergeschriebnen Beschwerden sind von dem Schiffsführer sogleich gründlich zu untersuchen. Darauf ist eine be-

¹⁾ Bis 1896 hatte der Norddeutsche Lloyd für neue, in die Vertragslinien eingestellte Dampfer rund 39,5 Millionen Mark an deutsche Werften gezahlt und

²⁾ bis zu demselben Jahre rund 9,5 Millionen Mark für Instandsetzungsarbeiten diesen Werften zufließen lassen.

³⁾ Reichsgesetzblatt 1898, S. 57 bis 92.

glaubigste Abschrift der Beschwerde mit den etwa aufgenommenen Verhandlungen an den Reichskanzler einzureichen (Art. 32). Der Reichskanzler hat das Recht, jederzeit — in Häfen oder auf der Fahrt — den Zustand des Dienstes durch einen Beauftragten prüfen zu lassen. Diesem ist auf sein Verlangen ungehinderter Zutritt zu allen Schiffsräumen zu gestatten und in allen Beziehungen der geforderte Aufschluß¹⁾ zu erteilen (Art. 33). Schiffsführer und sonstige im Betriebe der Postdampferlinien Angestellte, die sich einer starken Verletzung oder Vernachlässigung ihrer Pflichten schuldig machen, sind aus dem Dienstbetriebe zu entfernen, wenn der Reichskanzler auf Grund der angestellten Untersuchung dies verlangt (Art. 30).

Der Kohlenbedarf für die in die Linien einzustellenden Dampfer ist, soweit die Einnahme in deutschen Häfen oder in dem anzulaufenden niederländischen oder belgischen Hafen erfolgt, ausschließlich durch deutsches Erzeugnis zu decken.²⁾ Abweichungen hiervon sind nur mit Genehmigung des Reichskanzlers zulässig. In denselben Häfen ist der Proviant möglichst aus deutschen Quellen zu beziehen³⁾ (Art. 14).

Leistungen im Postdienste. Unter Post sind alle Briefbeutel, Zeitungssäcke, Wertsendungen und Postpakete zu verstehen, die den Dampfern von der deutschen Reichspostverwaltung oder von den in Betracht kommenden ausländischen Postverwaltungen zur Beförderung übergeben werden. Die Post ist am Anfangspunkte der Fahrt und an den Unterwegsorten vom Schiffsführer gegen Quittung zu übernehmen und in einem eigens zu diesem Zwecke hergerichteten und gehörig gesicherten Raume während der Fahrt unter Verschluss aufzubewahren. Auf jedem Schiffe muß mindestens ein verschließbarer Briefkasten angebracht sein. Der Schiffsführer hat durch einen von ihm zu bestimmenden Schiffs-offizier den Briefkasten rechtzeitig leeren und die darin vorgefundenen Sendungen nach Maßgabe der von der Reichspostverwaltung erteilten Bestimmungen behandeln zu lassen. Die Landung der Post hat sofort nach dem Eintreffen der Dampfer in dem betreffenden Hafenorte zu geschehen. Die Einschiffung und Landung der Post hat in allen Häfen auf Kosten und Gefahr des Unternehmers zu erfolgen (Art. 18). In den europäischen Häfen müssen die Dampfer bei der Abreise zu der fahrplanmäßigen Stunde bereit liegen, um sogleich nach Empfang der Post die Fahrt antreten zu können. Die Abfahrt darf nicht früher erfolgen, als bis die Post an Bord ist (Art. 3). Jede Verspätung in der Abgangs- oder in der Ankunftszeit an den Anfangs- und Endpunkten der Haupt- und Anschlußlinien wird, sofern sie nicht erwiesener-

¹⁾ In Art. 33 dieses Vertrags und ebenso in dem Art. 23 der früheren Verträge heißt es wörtlich: „und in allen geforderten Beziehungen Aufschluß zu erteilen.“ Derselbe Passus kommt in dem Vertrage mit der deutschen Ostafrikalinie vor.

²⁾ 1893 bis 1895 hat der Lloyd jährlich für rund eine halbe Million Mark deutsche Kohle verbraucht.

³⁾ An Proviant deutschen Ursprungs war der Verbrauch 1896 gleichfalls rund eine halbe Million Mark.

maßen durch einen Umstand, der bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, oder durch verspätete Zuführung der Post verursacht ist, mit einer Strafe von 50 Mark für eine Stunde belegt. Bei einer nicht gerechtfertigten Verspätung von mehr als zwölf Stunden erhöht sich der Strafbetrag von der dreizehnten Stunde ab auf das Doppelte. Diese Strafen können verdoppelt werden, wenn eine derartige Verspätung in der Abfahrt durch Verladung von Gütern verursacht worden ist (Art. 9). Der Unternehmer haftet dem Reiche für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verzögerte Beförderung von Postsachen in der Zeit zwischen der Ein- und Ausladung entsteht, in demselben Umfange, worin die Reichspostverwaltung durch Gesetze oder Verträge den Absendern von Postsendungen gegenüber zum Schadenersatz verpflichtet ist. Die die Haftverbindlichkeit beschränkenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs finden hierbei keine Anwendung (Art. 20). Der Unternehmer darf mit den Dampfern keine andern Briefe und sonstigen postzwangspflichtigen Gegenstände befördern lassen, als solche, die ihm entweder von den Postbehörden überwiesen oder die mittels der Schiffsbriefkasten eingeliefert worden sind. Der Unternehmer ist auch dafür verantwortlich, daß weder von den Schiffsführern noch von der übrigen Schiffsmannschaft postzwangspflichtige Gegenstände mitgenommen werden. Für jede Zuwiderhandlung hat der Unternehmer den Betrag des hinterzognen Portos und eine Strafe bis zu 50 Mark zu entrichten (Art. 19). Für die Fahrten auf den im Vertrage bezeichneten Linien dürfen Vereinbarungen mit fremden Regierungen ohne Genehmigung des Reichskanzlers nicht getroffen werden (Art. 22). Alle aus dem Postbeförderungsdienste herrührenden Einnahmen bezieht das Reich; die Post ist ohne besondre Bezahlung zu befördern (Art. 18).

Die Festsetzung der Tarife erfolgt im Einvernehmen mit dem Reichskanzler (Art. 24). Der Tarif für die Güterbeförderung soll für Bremen und Hamburg völlig gleich gehalten werden. Demgemäß hat der Unternehmer die Güter zwischen Hamburg und Bremen bis zum Postdampfer oder von diesen auf dem Wasserwege kostenfrei und auch ohne Verzögerung zu befördern. Der Unternehmer ist verpflichtet, an solchen Orten, die der Reichskanzler bezeichnet, Agenturen¹⁾ zu errichten und zu unterhalten, die als Sammelstellen für die zur Beförderung mit den Postdampfern aufgegebenen Waren bestimmt sind.

¹⁾ Nach dem „Handbuch der Reichspostdampferlinien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien“ bestehen in Deutschland an folgenden Orten solche Agenturen: Aachen, Achshausen, Augsburg, Bad Ems, Baden-Baden, Bad Kissingen, Bad Nauheim, Bamberg, Barmen, Berlin, Bonn, Braunschweig, Bremerhaven, Breslau, Cassel, Chemnitz, Coblenz, Constanz, Crefeld, Cuxhaven, Danzig, Darmstadt, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Eisenach, Erfurt, Frankfurt a. Main und a. d. Oder, Gera (Neuß), Gotha, Halle a. S., Hamburg, Hannover, Heidelberg, Helgoland, Karlsruhe (Baden), Kiel, Köln a. Rh., Königsberg in Pr., Leipzig, Ludwigshafen a. Rh., Lübeck, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Minden i. W., München, Münster i. W., Norderny, Nordhausen, Nürnberg, Offenburg (Baden), Oldenburg i. Gr., Stettin, Straßburg i. E., Stuttgart, Wiesbaden, Worms, Würzburg. Im übrigen Europa unterhält der Lloyd an 57, in Afrika an 11, in Asien an 39, in Australien an 15 Orten Agenturen.

Die Tarife sind so zu gestalten, daß sich die Gesamtfracht, einschließlich der Eisenbahnfracht von der Sammelstelle zum Einschiffungshafen, bei der Beförderung über Bremen oder Hamburg nicht höher stellt, als bei der Beförderung über den anzulaufenden niederländischen oder belgischen Hafen (Art. 25). Der Unternehmer ist verpflichtet: a) die im Dienste des Reichs oder eines Bundesstaats reisenden Beamten, einschließlich der im Auslande stehenden Beamten, die sich auf Urlaub begeben oder davon zurückkehren; b) die Ablösungsmannschaften der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen in den deutschen Schutzgebieten, sowie die wegen Krankheit oder aus dienstlichen Gründen zurückgesandten Angehörigen dieser Mannschaften und Truppen, c) Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände und Proviant der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen, sowie sonstige Sendungen für Rechnung der Reichsverwaltung gegen Sätze zu befördern, die um 20 Prozent ermäßigt sind. Jedoch darf die Zahl der unter b genannten Mannschaften ohne Zustimmung des Unternehmers nicht über 65 hinausgehn. Eine gleiche Preisermäßigung für die Beförderung von Personen und Sachen ist den Vereinen, die für Zwecke der Krankenpflege oder der Mission in den deutschen Schutzgebieten wirken, und für die der Reichskanzler diese Vergünstigung in Anspruch nimmt, sowie für wissenschaftliche Sendungen zu gewähren (Art. 28). Die Einnahme an Fracht- und Überfahrtsgeldern fällt dem Unternehmer zu (Art. 24).

In der Beförderung von Gütern haben deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter vor ausländischen oder für das Ausland bestimmten bei gleichzeitiger Anmeldung den Vorzug (Art. 17). Für Beförderung solcher Güter, deren Transport mit Gefahr verbunden ist, sind die einschlägigen Vorschriften des Bundesrats über Auswandererschiffe maßgebend (Art. 25). Landwirtschaftliche Erzeugnisse, die mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, kann der Reichskanzler von der Einfuhr auf den Reichslinien nach deutschen, niederländischen oder belgischen Häfen ausschließen. Zuwiderhandlungen unterliegen im Einzelfalle einer Strafe bis zu 3000 Mark und berechtigen bei dauernder Wiederholung den Reichskanzler, ohne Entschädigung vom Vertrage zurückzutreten (Art. 26).

Der Unternehmer hat über die Schiffe, die auf den Vertragslinien verwandt werden, eine Sonderrechnung zu führen. In dieser sind den Einnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr, den Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen und der Subvention folgende Ausgabebeträge gegenüberzustellen: 1) die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten, 2) 1 Prozent vom Buchwert¹⁾ der Schiffe als Generalunkosten, 3) 4 Prozent Versicherungsprämie vom Buchwert der Schiffe, 4) 5 Prozent Abschreibung vom Anschaffungswert¹⁾ der Schiffe und 20 Prozent Abschreibung vom Anschaffungswert der

¹⁾ 1896 war der Buchwert der Schiffe 21337167 Mark, der Anschaffungswert 28526167 Mark.

Ausrüstung der Schiffe, 5) 5 Prozent von dem nach der Abschreibung verbleibenden Überschusse für den gesetzlichen Reservefonds des Unternehmers, solange dieser Fonds die gesetzlich vorgeschriebene Höhe nicht erreicht hat, und 6) 1½ Prozent vom Anschaffungswert der Schiffe für den Erneuerungsfonds des Unternehmers. Ergiebt sich hiernach ein Überschuß, so verbleibt dieser bis zur Höhe von 5 Prozent des Buchwerts der Schiffe dem Unternehmer. An Mehrbeträgen des Überschusses nimmt das Reich zur Hälfte teil, soweit nicht in den beiden vorausgegangenen Jahren der dem Unternehmer verbliebene Überschuß weniger als jährlich 5 Prozent vom Buchwerte der Schiffe betragen hat. In dem letzten Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken. Bis zur Höhe des dem Reiche im Durchschnitt der letzten drei Jahre zugeflossenen Gewinnanteils kann der Reichskanzler für die Zukunft weitere oder erhöhte Leistungen zur Durchführung der in dem Vertrage verfolgten Zwecke vom Unternehmer verlangen. Dem Reichskanzler, der sich in der Ausübung der ihm durch den Vertrag eingeräumten Befugnisse durch Beamte oder Behörden des Reichs vertreten lassen kann (Art. 42), steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen (Art. 36). Falls der Unternehmer auf den in dem Vertrage bezeichneten Linien Schiffe für besondere eigne Rechnung fahren läßt¹⁾ oder sich an dem Schiffahrtsbetrieb anderer Reedereien beteiligt, und der Reichskanzler Maßnahmen für notwendig erachtet, die Vertragslinien vor Beeinträchtigung in ihren Erträgen zu schützen, ist der Unternehmer verpflichtet, diese Maßnahmen durchzuführen. Bei dauernder Zuwiderhandlung des Unternehmers gegen die vom Reichskanzler getroffenen Anordnungen ist dieser berechtigt, ohne Entschädigung vom Vertrage zurückzutreten (Art. 23).

Zur Sicherstellung der Erfüllung der Vertragsverbindlichkeiten hat der Unternehmer dem Reiche eine Kaution von 500 000 Mark zu stellen und bei der Reichshauptkasse zu hinterlegen (Art. 37).

Für Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom 1. Oktober 1899 ab aus der Reichskasse eine Subvention von jährlich 5 590 000 Mark, zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats. Diese Vergütung wird insoweit gekürzt, als die vertragsmäßig bedungenen Fahrten nicht zur Ausführung gekommen sind. Die Kürzung erfolgt in der Weise, daß für jede gegenüber dem Fahrplan zu wenig zurückgelegte Seemeile der Betrag von 5,40 Mark von den nächstfälligen Monatsraten zur Reichskasse einbehalten wird. Die von dem Unternehmer zu zahlenden Geldstrafen und Entschädigungen werden gleichfalls von dem zunächst fälligen Subventionsbetrage abgezogen (Art. 35).

Der neue Vertrag bedeutet nicht bloß eine Erweiterung des Unternehmens, sondern auch eine Neugestaltung mancher seiner einzelnen Zweige; wünschen

¹⁾ Der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikalinie unterhalten seit einigen Monaten eine Frachtdampferlinie nach Ostafien.

wir, daß das Unternehmen, wie es bisher zur Förderung der deutschen Interessen diesseits und jenseits der Meere das Seine beigetragen hat, auch fernerhin dem großen deutschen Vaterlande zum Nutzen wirkt.

Zum Schlusse mag hier noch bemerkt werden, daß gegenwärtig zwischen der zuständigen Reichsbehörde und dem Norddeutschen Lloyd Verhandlungen über die Einbeziehung der neusten deutschen Kolonien in das Netz der Reichspostdampferlinien gepflogen werden. Sichere Angaben über das Ergebnis dieser Verhandlungen lassen sich gegenwärtig noch nicht machen.



Hilty

(Schluß)



Wenn sich der Erkenntnis des Menschen die Pforte zum Paradies des Glücks schon erschlossen hat, so zögert doch oft noch sein Wille, einzutreten. Unter anderm sind es zwei Höllenhunde, die ihn zurückschrecken: Schuld und Sorge. Das ist richtig, und richtig ist auch alles, was Hilty gegen die Leugner der Pflicht und der Schuld sagt und gegen das thörichte Beginnen derer, die gegen Gott und seine sittliche Weltordnung prometheisch Krieg führen wollen; um das anzuerkennen, braucht man gar kein Christ zu sein, beruht ja doch die antike Tragödie auf der Überzeugung: alle Schuld rächt sich auf Erden. Aber die beiden Ratschläge, die er wegen der Schuld giebt: laß die Schuld nicht entstehen, ist sie aber entstanden, so befreie dich von ihr um jeden Preis — diese beiden Ratschläge sind nur in vereinzelt Fällen ausführbar. Für Unzählige — man denke nur an die Kinder schlechter Eltern und an die Kinder der Gasse, die gar keine Eltern kennen — gilt wirklich das Lied des Harfners: „Ihr führt ins Leben uns hinein, ihr laßt den Armen schuldig werden, dann überlaßt ihr ihn der Pein“; und auch nach einer glücklichern Jugend sieht sich mancher plötzlich in Schuld verstrickt, ohne recht zu wissen, wie er hineingeraten ist, und ohne daß er hätte vorbeugen können. Sehr viele kommen hier überhaupt nicht in Betracht, weil sie keine Naturanlage für ein höheres Leben haben. Dahin gehören die gebornen Verbrecher, deren Dasein Hilty freilich leugnet; aber es giebt wirklich solche, wie es ja auch geborne Krüppel und Blödsinnige giebt; es wäre, selbst wenn die Erfahrung fehlte, nicht einzusehen, warum nicht ebenso gut wie ein Glied, ein leiblicher Sinn oder der Verstand, auch der moralische Sinn manchen Menschen von Geburt fehlen sollte. Dann die Blödsinnigen und die sehr Dummten, bei denen man zudem sagen muß, daß sie sich keine Schuld zuziehn können, daher auch keine los zu werden brauchen. Endlich die ganz rohen Naturen; wollte man einem Börsejobber gewöhnlichen Kalibers,