

11 1809/94

# Mittheilungen

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

des

## Central-Vereins

für

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Dezember 1893.

#### Inhalts-Verzeichniss.

|   | Seite |
|---|-------|
| I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 13. Dezember 1893 . . . . .  | 277   |
| II. Eingänge an Drucksachen vom 17. November bis 13. Dezember 1893 . . . . .  | 305   |
| III. Stimmen über den Dortmund-Rhein-Kanal . . . . .  | 306   |
| IV. Gesamt-Schiffahrts- und Eisenbahn-Verkehr in Frankfurt a. M. und in den wichtigsten Rheinhäfen. 1892.<br>Von Herrn Prof. A. Oehwein-Wien. . . . . | 308   |
| V. Kleine Mittheilungen . . . . .   | 310   |

Beilagen: Inhalts-Verzeichniss der Jahrgänge 1892 und 1883.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,  
Berlin SW., Wilhelmstrasse No. 32.

# Mittheilungen

## Central-Vereins

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Alle den Verein betreffenden **geschäftlichen** Sendungen (ausser Kassenangelegenheiten) werden

an den Schriftführer Herrn Hauptmann z. D. **Hilken**,  
Geschäftsstelle: Berlin W., *Schönebergerstrasse 18 II.*

alle **Kassensachen**

an den Schatzmeister Herrn Kommerzienrath **E. Arnhold**  
(in Firma Caesar Wollheim), Berlin W., *Französischestr. 33,*

erbeten.

### Inhalts-Verzeichniss.

- I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 12. Dezember 1882
- II. Eingänge an Drucksachen vom 17. November bis 12. Dezember 1882
- III. Stimmen über den Dortmund-Rhein-Kanal
- IV. Gesamt-Schiffahrts- und Eisenbahn-Verkehr in Frankfurt a. M. und in den wichtigsten Rheinläfen. 1882
- V. Von Herr J. A. Oelkers-Braun
- VI. Kleine Mittheilungen

Belegten: Inhalts-Verzeichniss der Jahrgänge 1882 und 1881

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt

## I.

## Bericht über die Sitzung des Ausschusses

am

Mittwoch, den 13. Dezember 1893.

## Berlin, im Reichstags-Gebäude.

**Anwesend die Herren:** Amtsgerichts-Rath und Mitglied des Reichstags Letocha als 2. Vorsitzender; Mitglied des Reichstags und Vorstand des Verbandes jus et justitia Basser-mann-Mannheim; Kaufmann Franz Bengsch-Bromberg; Schriftleiter Beseke-Berlin; Direktor F. W. Bumke-Bromberg; Schiffsherr Fr. Enger-Schönebeck; Handelskammer-Sekretär E. Ficin-us-Dessau; Handelskammer - Sekretär Bergrath Gothein - Breslau; Sekretär des Kommerz-Kollegiums Dr. Th. Hampke-Altona; Handelskammer-Sekretär Dr. Hatschek - Magdeburg; Direktor Henschel - Magdeburg; Kaufmann und Stadtverordneter Heilmann - Berlin; Hauptmann z. D. Hilken - Berlin; Handelskammer - Sekretär Hirschberg - Bromberg; Direktorial - Bevoll-mächtigter C. Hoffmann-Magdeburg; Vorsitzen-der der Kaufmannschaft Kommerzienrath Otto Hubbe-Magdeburg; Kaufmann R. Huth-Berlin; Mitglied des Reichstags Holzhändler Kroeber-München; Direktor des Berliner Holzkomptoirs Krause-Berlin; Major a. D. Kurs-Berlin; Direktor der Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts-Gesell-schaft Otto Libbertz-Dresden; Redakteur und Kaufmann Emil Meyer - Berlin; Schriftleiter Dr. Müller - Berlin; Reg. - Baumeister Offer-mann-Berlin; Sekretär M. Otto-Charlottenburg; Direktor der Kette Carl Philippi - Dresden; Holzpediteur Fr. Reetz-Lipke; Generalvertreter Joh. Rossteutscher-Berlin; Schiffsrheder Friedr. Rothenbücher-Berlin; Ingenieur Otto Schlick-Hamburg; Direktor Schnitzing - Dresden; Eisenbahn-Direktor F. Schönfeld - Lippstadt; Reg. - Baumeister Schümann - Berlin; Direktor H. Schütze - Alsleben a. S.; Geh. Reg. - Rath Schwabe-Charlottenburg; Schiffseigner O. See-dorff-Tangermünde; Handelskammer - Sekretär Dr. Soetbeer - Hamburg; Direktor Ströhler,

Berlin; Reg.-Rath Dr. von Studnitz - Berlin; Kaufmann Georg - Sukey; Prokurist Gustav Thiele - Magdeburg; Vorsitzender des Magde-burger Schiffervereins Schiffsrheder Hauptm. a. D. Tonne-Magdeburg; Kaufmann Emil Ulmann-Dresden; Handelskammer-Sekretär Dr. Vosberg-Rekow - Braunschweig; Schiffahrts - Direktor W. Wegener-Berlin, Reg. - und Baurath Werne-kinck-Berlin; Schiffahrts-Direktor Ed. Wernick-Berlin; Rentier Wiesener-Berlin.

**Entschuldigt fehlten die Herren:** Prof. J. Schlichting-Charlottenburg, 1. Vorsitzender; Kommerzienrath Arnhold-Berlin; Sekretär der Handelskammer Bernhardt-Dortmund; Stadt- und Handelskammer-Sekretär Boedicker-Hanau; Dr. Caro-Berlin; Geh. Kommerzienrath Doms - Ratibor; Bürger-meister Dr. Fluthgraf-Wesel; Frankfurter Güter - Eisenbahn - Ges. - Breslau; Handelskammer-Sekretär Giese-Stettin; Handelskammer-Sekretär Dr. Gütschow - Hamburg; Handelskammer-Sekretär Dr. Hampcke-Posen; Baurath Hoffmann - Siegersdorf i. Schles.; Syndikus Dr. Landgraf-Mannheim; Bürgermeister Lichten-berg-Linden bei Hannover; Rentner Merken-s-Köln a. Rh.; Geh. Kommerzienrath Louis E. Meyer-Hannover; Kgl. Wasserbau-Inspektor Muttray-Tilsit; Syndikus Dr. Nebelthau - Bremen; Dr. Rentzsch - Dresden - Blasewitz; Geh. Kommerzienrath Sartori-Kiel; Direktor Schrödter-Düsseldorf; Sekretär der Kaufmannschaft Simon-Königsberg i. Pr.; Geh. Kommerzienrath Spaeter-Koblenz; Handelskammer-Sekretär Dr. Stege-mann-Oppeln; Direktor Steger-Mainz; Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel; General-sekretär Dr. Voltz-Kattowitz; Schiffahrtsdirektor Wanckel-Schönebeck a. Elbe; Geschäftsführer des Bayr. Kanalvereins Zöpfl-Nürnberg.

## Tages-Ordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Die Frage der Haftpflicht im Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf. Herr Syndikus Dr. Hatscheck-Magdeburg und Herr Direktor Philippi-Dresden.

Der zweite Vorsitzende Amtsgerichtsrath **Letocha** eröffnet die Sitzung um 7 $\frac{1}{4}$  Uhr.

Meine Herren, unser erster Vorsitzender Herr Professor J. Schlichting theilt mir mit, dass er leider durch Unwohlsein verhindert sei, an dieser Sitzung theilzunehmen. Mir als zweitem Vorsitzenden liegt demnach die Pflicht ob, die Verhandlungen zu leiten. Indem ich den Vorsitz übernehme, kann ich nicht umhin, meinem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, dass Herr Professor Schlichting gerade heute fehlt, wo wir eine so überaus wichtige Sache zu berathen haben. Wir würden sonst auch seine persönliche, auf tiefem Wissen und reichen Erfahrungen beruhende Ansicht über die streitige Frage zu hören bekommen haben, worauf wir nun verzichten müssen.

Ich ertheile nunmehr dem Schriftführer Hauptmann Hilken das Wort zu Punkt 1 der Tagesordnung:  
**Geschäftliche Mittheilungen.**

Hauptmann z. D. **Hilken** verweist zunächst auf die seit der letzten Sitzung eingegangenen Drucksachen, deren Verzeichniss den Versammelten vorliegt\*) und hebt hervor, dass erfreulicher Weise wieder eine Anzahl Geschenke für die Bibliothek eingegangen sind.

Im Weiteren giebt Redner eine Uebersicht über die in der letzten Zeit dem Central-Verein beigetretenen neuen Mitglieder, deren Zahl erfreulicher Weise in stetem Wachsen begriffen ist. Ausser 15 Einzelmitgliedern sind folgende Körperschaften, Vereine u. s. w. aufgenommen: Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft in Strassburg i. E. Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens in Waldenburg i. Schl. Basalt-Aktien-Gesellschaft in Linz a. Rh. Handelskammer in Hagen i. W. Handelskammer in Frankfurt a. O. Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer in Dresden.

Betreffs der geschäftlichen Behandlung des mit seiner Haftpflichtfrage zur Verhandlung stehenden Binnenschiffahrtsgesetzesentwurfs theilt Redner mit, dass der Vorstand sofort nach der am 31. Juli 1893 erfolgten Veröffentlichung des Entwurfs im Reichsanzeiger sich an die Körperschaften, Schiffer- und wirtschaftlichen Vereine, sowie sonstige Interessenten unter den Mitgliedern mit der Bitte gewandt habe, nach Erscheinen des Dr. Landgraf'schen Werkes ihre Stellungnahme zum Gesetzesentwurf hierher mittheilen zu wollen, um dadurch ein Gesamtbild der bezüglich desselben vorliegenden Wünsche und Bedenken zu erhalten. Erfreulicher- und dankenswertherweise sei

dieser Bitte aus den betreffenden Mitgliederkreisen so ausgiebig entsprochen, dass jetzt eine reichhaltige Sammlung von Berichten vorliege und aus der Zusammenstellung des Inhalts der einzelnen sich ein Ueberblick über die Aufnahme, welche der Entwurf im Reich gefunden hat, gewinnen liesse; dass diese im Allgemeinen als eine günstige zu kennzeichnen sei, dürfe als bekannt angenommen werden.

Redner bemerkt dann noch, dass eine von Herrn G. Baumeier in Alsleben eingesandte, den Standpunkt des Kleinschiffers zum Entwurf kennzeichnende Brochüre den Versammelten zur Verfügung ausgelegt sei.

Der **Vorsitzende** nimmt sodann zu Punkt 2 der Tagesordnung

### **Die Frage der Haftpflicht im Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf**

das Wort.

Meine Herren, ich erlaube mir, auf Grund der Akten einiges vorzuschicken. Der Ausschuss hatte die bestehende sogenannte grosse Binnenschiffahrts-Kommission im Oktober beauftragt, die Frage der Stellungnahme des Central-Vereins zum Entwurf zu begutachten. Diese hat in der am 7. November abgehaltenen Sitzung beschlossen, dem Ausschuss zu rathen, von einer Erörterung des Entwurfs abzusehen, weil bei dessen Ausarbeitung hervorragende Mitglieder unseres Vereins als Sachverständige zu Rathe gezogen sind und weil im übrigen auch die vom Central-Verein seiner Zeit aufgestellte Binnenschiffahrts-Betriebsordnung entsprechende Berücksichtigung gefunden hat. In unserer letzten Sitzung vom 8. November haben wir demgemäss beschlossen, von einer förmlichen Begutachtung des Entwurfs abzusehen, wohl aber heute die wichtigste und die am meisten umstrittene Frage der Haftpflicht des Schiffseigners und Schiffers eingehend zu erörtern. Gleichzeitig wurde beschlossen, den stenographischen Sitzungsbericht den Reichsbehörden zur Berücksichtigung bei Feststellung des Gesetzes zu überreichen.

Zunächst hat mit Bezug auf den Gesetzesentwurf Herr Handelskammersekretär Hirschberg-Bromberg ums Wort vor Eintritt in die Verhandlungen gebeten.

Handelskammersekretär **Hirschberg-Bromberg**: Meine Herren, es wird Ihnen wohl aufgefallen sein, dass, während von allen Interessentenkreisen in rühriger Weise die Ansichten und Bedenken, betreffend den Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf, an die Oeffentlichkeit gelangt sind, dies bislang von den Flösserei-Interessenten nicht geschehen ist. Mit Rücksicht darauf, dass die Flösserei-Interessen verschiedenartig in Deutschland sind, hatten die Gruppen der Inter-

\*) Siehe II S. 305.

essenten eines bestimmten Theiles gewissermassen Scheu davor, mit eigenen Vorschlägen hervorzutreten. Auf Veranlassung des Vereins der Interessenten von der Elbe fand gestern eine Vorbesprechung der Flösserei-Interessenten aus dem Weichsel- und dem Elbegebiet statt, und die Herren haben mich beauftragt, in ihrem Namen eine Erklärung zu Protokoll zu geben, die sie deshalb für nothwendig halten, weil sie wünschen, dass aus ihrer persönlich zustimmenden Erklärung nicht die Folgerung gezogen werden soll, als wenn die auf die Schifffahrt zutreffenden Bestimmungen unbedingt gangbar seien für die Flösserei. Ich erlaube mir, die Erklärung vorzulesen:

„Die unterzeichneten Vertreter der Flösserei-Interessenten aus dem Weichsel-, Oder- und Elbegebiet und Bayern haben heute in eigener Zuständigkeit und in Anwesenheit des Herrn Geheimen Regierungsrath Dr. Hoffmann aus dem Reichsjustizamt über die §§ 138—140 des Gesetzentwurfes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse für die Binnenschifffahrt und Flösserei, berathen und sind zu folgendem Ergebniss gekommen:

- a) Die Flösserei-Interessenten begrüssen mit Freuden die Fertigstellung eines Gesetzentwurfes zur Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse im binnenländischen Wasserverkehr.
- b) Die für die Flösserei im obigen Gesetzentwurf angeführten Bestimmungen sind grösstentheils und im Wesentlichen auch für den Flössereiverkehr zutreffend.
- c) Die Flösserei-Interessenten haben, wo dieses nicht der Fall ist, den eigenthümlichen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen der Flösserei angepasste Gegenvorschläge gemacht, welche in einer besonderen Ausarbeitung niedergelegt und dem Bundesrath unterbreitet werden sollen.
- d) Die Flösserei-Interessenten halten es für wünschenswerth, dass ihre Gegenvorschläge in einem besonderen Abschnitt des Gesetzentwurfes Aufnahme finden.“

Verein deutscher Holz- und Flösserei-Interessenten, Bromberg, vertreten durch dessen Vorsitzenden, Handelskammersekretär Hirschberg.  
 Holzhändlerverein in München, vertreten durch dessen Vorsitzenden, Mitglied des Reichstags Ad Kröber.  
 Verein der Flösserei-Interessenten auf der Elbe und ihren Nebenflüssen, vertreten durch Carl Clar in Herrnskretsch.  
 Kommerzienrath Ernst Grumbt in Dresden.  
 Bromberger Schleppschiffahrts - Aktiengesellschaft, vertreten durch F. W. Bumke, Direktor.  
 Berliner Holzcomtoir, vertreten durch Direktor Krause.  
 Max Schramm, in Firma F. W. Schramm in Berlin.  
 Holzspediteur J. Kretschmar in Bromberg.  
 Holzspediteur Franz Beugsch in Bromberg.  
 Holzspediteur F. Reetz in Lipke a. O.  
 Franz Clar von Firma Franz & Ign. Clars Söhne in Herrnskretsch.  
 Wilhelm Clar von Firma Franz & Ign. Clars Söhne in Herrnskretsch.

Der **Vorsitzende**: Ich halte es für zulässig, dass diese Erklärung mit in den Sitzungsbericht genommen wird. Auf diese Weise wird das erreicht, was beabsichtigt ist: sie kommt zur Kenntniss der Behörden.

Ich ertheile nunmehr Herrn Handelskammersekretär Dr. Hatschek-Magdeburg das Wort.

**Dr. Hatschek**: Meine geehrten Herren! Die Frage der Haftung des Schiffers für Schaden und Verlust — das wird wohl übereinstimmend von Ihnen allen anerkannt werden — ist eigentlich die Kernfrage des neuen Binnenschiffahrtsgesetzes, wie sie überhaupt die Frage ist, welche den verschiedenen Kreisen des Handels, der Schifffahrt und auch der Versicherung schon viel Anlass zur Erörterung gegeben hat und Gegenstand jahrelanger Verhandlungen da und dort gewesen ist. Wenn nun meine Aufgabe dahin geht, zu erörtern und festzustellen, ob und in wie weit der neue Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf für die Lösung dieser Frage von Bedeutung, so wird es wohl unerlässlich sein, wenigstens in kurzer Skizze vorerst einmal die Rechtsgrundsätze Ihnen vorzuführen, auf welchen früher und bis heute die Haftung der Schifffahrt beruhte, andererseits auch das heutige Recht Ihnen darzustellen; daran anknüpfend kann dann das eigentliche Thema, die Frage, wie diese Haftungspflicht im neuen Binnenschiffahrtsgesetz ihre Lösung findet, erörtert werden.

Ich glaube — das muss ich noch vorausschicken — ferner hier nicht etwa als Vertreter eines speziellen Interessenstandpunktes, sondern als Ausschussmitglied des Central-Vereins unter möglichster Würdigung der von verschiedenen Seiten dargelegten Bedenken und Befürwortungen, kurz möglichst objektiv die einzelnen Fragen Ihnen vorführen zu sollen.

Wenn ich nun mit dem Grundsatz beginnen soll, auf welchem diese Haftung des Schiffers beruht, so muss ich um etwa 2000 Jahre zurückgreifen; denn so alt ist die Frage der Haftung des Schiffers. Sie ist nicht etwa eine heute aufgebrachte Sache, nicht eine Sache, die sich an die moderne Entwicklung der Binnenschifffahrt lehnt, nein, eine uralte Geschichte, und zwar geht sie aus der Natur der Frachtverträge bei einfacher Betrachtung klar hervor. In dem Frachtverträge verpflichtet sich der Schiffer, ein bestimmtes Gut an einen bestimmten Ort, den Bestimmungsort zu bringen, selbstredend so, dass es unversehrt, ohne Beschädigung ankommt. Hieraus aber folgt naturgemäss der Grundgedanke der Haftung des Schiffers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes gegenüber dem Ladungsinteressenten.

Nun ist auch klar, dass, wenn der Schiffer, der dieses Gut zur Beförderung übernimmt, den Transport nicht allein durchführen kann, und wenn er Andere damit beauftragt, er dafür zu sorgen hat, dass auch diese Anderen so handeln, dass das Gut unversehrt an den Bestimmungsort kommt. Daraus ergab sich klar — und das hat seiner Zeit vor 2000 Jahren schon der Prätor in Rom erkannt —, dass es Sache des Schiffers ist, für sein eigenes und seiner Leute Verschulden einzutreten. Nun kam aber weiter in Frage: was soll Rechtens sein, wenn dieser Verlust, diese Beschädigung nicht durch direktes Verschulden des den Transport besorgenden Schiffers, sondern durch äussere Einflüsse, äussere Gewalt entsteht, die schädigend einwirken? Da ist ganz klar, dass auch hier wenigstens insoweit eine gewisse Verantwortung dem Transportführer obliegen muss — und so wurde es bis heute im gemeinen römischen Rechte aufgefasst —, dass der Schiffer, der diese Gefahren kennt, wenigstens das thun muss, was er nach vernünftigem Einsehen, unter Anwendung der Sorgfalt, die ihm als ordentlichem Schiffer zu wahren obliegt, zur Verhütung des Schadens thun kann, ferner das, was nach vernünftigem Ermessen gethan werden kann, um den Schaden, wenn er schon eingetreten ist, in seinen Folgen herabzumindern.

Das ist ungefähr der Grundgedanke der Haftung. Das römische Recht ging noch etwas weiter, indem es sagte: er trägt auch die Gefahr des vollständigen Zufalls, sofern es nicht eine vis major, eine durch menschliche Kräfte gar nicht zu erschütternde, eine unabwendbare, eine in ihren schädlichen Folgen nicht zu unterdrückende Gewalt ist, die den Schaden nach sich zieht. Nur dann soll er frei sein, in allen anderen Fällen soll er dafür aufkommen.

Diese aussergewöhnlich strenge Haftung erlegt das römische Recht in dem sogenannten „receptum nautarum“ einmal wohl in Rücksicht auf die damals mehr oder minder unentwickelten Verkehrsverhältnisse, dann aber auch in Rücksicht darauf den Schiffern auf, weil der Handelsstand ja gezwungen sei, sich ganz dem Schiff mit seinem Gut anzuvertrauen, weil er auch nicht in der Lage sei, irgend einen weiteren Einfluss auf den Transport zu üben. Der Standpunkt des römischen Rechts, der eine grosse, schwere Verantwortung des Schiffers in sich schliesst, hat sich weiter fortgepflanzt und insbesondere seinen Ausdruck gefunden in der Seegesetzgebung der verschiedenen Staaten und auch im deutschen Handelsrecht. Er kommt im Art. 395 H.G.B. zum Ausdruck, den Sie alle kennen, wonach der Schiffer für Verlust und Beschädigung des Frachtguts zu haften hat, sofern er

nicht beweist, dass dieser Verlust oder Beschädigung entstanden ist durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, insbesondere durch inneren Verderb, Schwund, Leckage, mangelhafte Verpackung etc.

Analog lautet der Satz im deutschen Seerecht, ebenso in den Seegesetzen anderer Staaten, doch mit einer gewissen Beschränkung. Die Beschränkung, die das Seerecht hinzugefügt hat, war diejenige, dass der Schiffer nicht haften soll — Sie gestatten mir vielleicht hier die etwas legerere Ausdrucksweise „Schiffer“, dass der Frachtführer, der Schiffseigner für Verlust und Beschädigung nicht haften soll mit seinem ganzen Vermögen, wenn ihn nicht eigenes Verschulden trifft, sondern nur mit Schiff und Fracht, wenn die Schädigung herbeigeführt ist durch Verschulden derjenigen Personen, deren er zur Ausführung des Schiffbetriebes bedarf.

Aber das ist nur eine Seite der Haftung. Es giebt noch eine Haftung für Schäden, die dadurch entstehen, dass das Schiff Dritte beschädigt, indem es, sei es an Schiffe oder an am Ufer befindliche Bauten oder Gegenstände irgendwie anstösst; kurz für Schäden, die nicht die Ladungsinteressenten treffen, sondern dritte Personen. Hier ist die Rechtsauffassung eine durchaus verschiedene. Das römische Recht kannte eigentlich — es ist zwar eine Streitfrage gewesen — eine solche Haftung auch beim Schiffer nicht, es kannte sie im Allgemeinen in Vollmachtsverhältniss überhaupt nicht. Es sagt: wer jemanden Andern einen Auftrag giebt, muss dafür sorgen, dass er die geeigneten Personen auswählt, er haftet für jedes Verschulden in der Auswahl der Personen; sofern aber ihn in dieser Hinsicht ein Verschulden nicht trifft, hat er, wenn diese Personen ein Delikt begehen, durch irgend eine unzulässige Handlung einen Schaden anstiften, nicht einzutreten.

Das moderne Recht ist auf einen anderen Standpunkt gekommen. Hauptsächlich das französische Recht, das auch am Rhein gilt, stellt eine vollständige Haftung des Schiffseigners, des Frachtführers auch bei solchen Schäden, die Dritte betreffen, fest; das preussische Landrecht hat sich nicht auf diesen Standpunkt gestellt, er sagt in seinem allgemeinen Grundsatz: wer einen gesetzlich nicht gemissbilligten Auftrag macht, haftet nicht für das Verschulden, das bei Ausführung dieses Auftrags vorkommt. Infolge dessen steht im Gebiete des preussischen Rechtes die Sache so, dass der Schiffseigner auf Grund des Art. 395 H.G.B. aufzukommen hat dem Ladungsinteressenten für Verlust oder Beschädigung, dass aber, da die Bestimmung des Handelsgesetzes, wonach der Frachtführer

für seine Leute haftet, sich nur auf die Ausführung des Frachtvertrages bezieht, die dritten Personen gegenüber für derartige Beschädigungen in der Regel nicht gehaftet wird.

Anders stellt sich das Seerecht dazu. Das Seerecht lässt die Haftung nur beschränkt eintreten, auch dem Ladungsinteressenten gegenüber mit Schiff und Fracht, sofern ein Verschulden der Leute des Frachtführers vorliegt; es lässt aber auch diese Haftung da zu, wo das Schiff dritten Personen gegenüber Schaden anrichtet; auch in diesem Falle tritt Haftung des Schiffseigners jedoch auch nur mit Schiff und Fracht ein.

So liegt die Sache, kurz zusammengedrängt, nach dem heutigen Rechte.

Wenn wir nun die Frage prüfen: was entspricht dem modernen Rechtsgefühl? — so sind Sie wohl alle mit mir der Meinung, dass im Allgemeinen der Grundsatz, wonach der Schiffer für eigenes Verschulden und auch für Verschulden seiner eigenen Angestellten den Ladungsinteressenten gegenüber einzutreten hat, kein unbilliger ist. Anders stellt sich jedoch die Frage bezüglich der Haftung für Schäden dritten Personen gegenüber. In diesem Falle könnte man vielleicht sagen: ein eigenes Verschulden liegt nur vor, sofern eine Fahrlässigkeit in der Auswahl der Leute oder, wie der Römer es nennt, eine culpa in eligendo vorliegt. Ist aber dieser Vorwurf dem Betreffenden nicht zu machen, dann ist es unbillig, ihn für den Schaden verantwortlich zu machen, den die von ihm ordnungsmässig angestellten Leute anrichten.

Dieser Standpunkt hat vieles für sich, aber man muss nur auch den Standpunkt des Beschädigten erwägen, für den die Sache so liegt: haftet ihm nur der, der den Schaden persöhnlich angerichtet hat, so hat er eigentlich für einen, unter Umständen für ihn sehr empfindlichen, vielleicht durch grobe Fahrlässigkeit begangenen Schaden gar kein Haftungsobjekt; denn der Beschädigte, der der Schiffsbesatzung angehört, bietet ihm keine materielle Sicherung. So ginge der Beschädigte bei allen diesen Schäden leer aus; das wäre doch auch nicht sehr gerecht und billig. Schliesslich wird man sich sagen müssen: ein gewisser Zusammenhang zwischen dem Schiffseigner und seinen Leuten, die einem Dritten Schaden machen, besteht doch; der Zusammenhang besteht darin, dass der Schiffseigner die Leute mit dem Transport beauftragt hat, dass sie zwar durchaus nicht in seinem Auftrag handelten, wenn sie einen Schaden machten, dass er aber doch ganz direkt die Ursache gewesen ist, durch die schliesslich der Schade erfolgt ist. Von diesem Standpunkt aus hat das französische Recht die Sache

betrachtet, welches in etwas scharfer und peinlicher Weise den Schiffseigner auch für solche Schäden vollständig verantwortlich macht.

Das Seerecht nahm einen mittleren, milderer Standpunkt ein. Einerseits wollte es schon vom Gesichtspunkt der Schifffahrt jenen nicht leer ausgehen lassen, dessen Leute ein anderes Schiff in den Grund gebohrt oder beschädigt haben; dagegen aber schien vom Standpunkt des Seerechts eine volle Haftung für solche Schäden, eine Haftung mit dem letzten Pfennig, mit dem vollen Vermögen viel zu weitgehend. Daher hat das Seerecht nach beiden Seiten hin gleichmässig entschieden: Haftung nur mit Schiff und Fracht, sowohl dem Ladungsinteressenten gegenüber wie Dritten gegenüber. Man wird zugestehen müssen, dass die Milderung der Haftung von allen Seiten und von allen Standpunkten aus als gerecht anzusehen ist. Es ist in der That eine sehr weitgehende Belastung und Verantwortung, wenn für jedes derartige Versehen die volle, ausschliessliche Vermögenshaftung bis zum letzten Pfennig eintreten soll, und es hat viel für sich, dass diese Haftung quantitativ begrenzt ist.

Ganz anschliessend an das Seerecht hat der Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf die Haftpflichtfrage aufgefasst. Er hat einerseits die Beschränkung der Haftung mit Schiff und Fracht dem Seerecht entlehnt; er hat aber andererseits, um einen gleichmässigen Rechtszustand für das ganze Deutsche Reich zu schaffen, die Haftung für die Schäden dritten Personen gegenüber acceptirt, jedoch auch wieder nur in dem beschränkten Maasse mit Schiff und Fracht.

Ferner hat er die strenge Haftung des Handelsgesetzes (Art. 395), für alle Schäden, ausgenommen durch vis major oder natürliche Beschaffenheit des Gutes, zu haften ist und von dem Schiffer die Beweislast zu tragen ist, dass der Schaden nicht durch seine Schuld, sondern durch vis major geschehen sei, — beibehalten; er hat sie jedoch wesentlich dadurch abgeschwächt, dass in einer Reihe von Fällen — ähnlich wie beim Eisenbahntransport — die Haftung des Schiffers nicht eintreten soll. Es sind dies Fälle, wo ein gewisses Verschulden des Verladers selbst vorliegt, z. B. wenn Güter unverdeckt befördert werden, welche nach Vereinbarung mit dem Absender auf Deck verladen und im Schiff ohne Verdeck befördert werden. Hier kann natürlich der Frachtführer für den Schaden, der aus dieser Beförderungsweise entsteht, nicht haften; ebenso wenig bei Gütern mit mangelhafter Verpackung, ebenso wenig bei Gütern, deren Verladung unmittelbar der Ladungsinteressent zu besorgen hat, für den Schaden der dabei entstanden ist; bei Gütern — das sagt auch Art. 395 — die in Folge ihrer natürlichen Beschaffen-

heit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verluste oder Beschädigungen durch Bruch, Rost, inneres Verderben etc. zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht.

Nun, alle diese Fälle bedeuten doch durch die ausdrückliche Befreiung und den Ausschluss der Haftung eine gewisse Erleichterung für den Schiffer. Diese Erleichterung tritt aber insbesondere dadurch zu Tage, dass in diesen Fällen auch die Beweislast dem Schiffer abgenommen wird, dass in diesen Fällen der Lade-Interessent soll beweisen müssen, dass wirklich ein Verschulden vorlag.

Einmal liegt also in diesem Punkte eine gewisse Minderung der Haftung in qualitativer Hinsicht; zweitens aber hat durch die Beschränkung der bisher unbeschränkten Haftung mit Schiff und Fracht zweifelsohne der Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf eine wesentliche Erleichterung für die Schiffer gebracht. Dass diese Erleichterung eine gleichmässige für alle Kreise der Schiffahrt ist, lässt sich natürlich nicht behaupten. Sie kommt ja in erster Linie mehr zu Gute der Schiffahrt im Gebiete des französischen Rechts, weil diese bisher mit dem vollen Vermögen haften musste für den Schaden Dritten gegenüber, wie beschränkt: gegenüber den Ladungsinteressenten, und jetzt nur mit Schiff und Fracht beiden gegenüber zu haften hat. Allerdings wird in gewisser Hinsicht die Schiffahrt auf jenen Gewässern belastet, auf welchen nach Landesrecht für den Schaden dritten Personen gegenüber, für das Verschulden ihrer Angestellten bisher nicht gehaftet wurde, wie z. B. nach dem preussischen Landesrecht. Allein hier wird das kleine Plus an Haftung, das sich ergibt, durch die billigere Rechtsauffassung aufgewogen, durch die Reduzierung der Haftung den Ladungsinteressenten gegenüber auf Schiff und Fracht.

Es ist auch klar und man darf es unverhohlen aussprechen — denn es liegt kein Unrecht darin, sondern es ist etwas, was aus der Natur der Sache sich ergibt —, dass der Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf entschieden der Grossschiffahrt mehr zu Statten kommen wird und muss als der Kleinschiffahrt, — ich meine dem kleinen Schiffer, der sein Fahrzeug selbst führt.

Seitens der Kleinschiffahrt ist dieser Punkt besonders gerügt und gesagt worden: wir werden mit ungleichem Maasse gemessen, wir, die wir unser Schiff selbst führen, müssen mit unserem vollen Vermögen aufkommen, während der Grossschiffer nur mit Schiff und Fracht zu haften hat. — Es ist das ja auf den ersten Blick ein bestechender Einwand; allein ich glaube, so bedauerlich es sein mag, dass die Kleinschiffahrt keinen so grossen Vortheil aus dem neuen

Gesetz zieht, wie die Grossschiffahrt, es lässt sich hieran nicht viel ändern. Der uralte Rechtsgrundsatz, der heute noch in allen Kulturstaaten besteht, ist der, dass jemand für den Schaden, den er durch eigenes persönliches Verschulden hervorgerufen hat, haften muss. Dieser Grundsatz findet sich auf allen Gebieten des Rechts, seinen Folgen begegnen Sie im täglichen Leben überall. Es mag bedauerlich sein, wenn jemand, der in schlechten Vermögensverhältnissen steht, irgendwie einen grossen Schaden anrichtet, sei es durch Zertrümmerung irgend eines kostbaren Gegenstandes, sei es durch Zusammenstoss, sei es durch unvorsichtige Inbrandsteckung oder sonst irgend eine Fahrlässigkeit und nun hierfür mit Allem, was er hat, eintreten muss. Es mag ihn das im einzelnen Falle sehr schwer treffen, aber ich glaube, keiner von uns würde den Muth haben, zu sagen: streichen wir aus dem Privatrecht überhaupt die Haftung für eigenes Verschulden, streichen wir die Bestimmung, dass jemand für seine eigene Handlungsweise, wenn sie ihn auch unter Umständen sehr schwer in ihren Folgen trifft, einzutreten hat.

Nun liegt die Sache bei der Binnenschiffahrtsgesetzgebung doch so, dass der Schiffsführer, der Angestellte des Grossschiffers, der das Schiff lenkt und dem ein Unglück passirt, mit seinem vollen Vermögen, soweit er solches besitzt, für den Schaden einzutreten hat. Warum sollte dieser Mann strenger haften müssen als der immerhin noch besser gestellte Kleinschiffer, der wenigstens seinen Kahn besitzt. Sie werden mir vielleicht entgegen: in der Praxis gestaltet sich das so, dass der Steuermann nichts hat und insofern dabei nicht schlimm fährt. Allein Sie werden mir zugeben müssen, dass bei Feststellung von Rechtsgrundsätzen man solche praktische Erwägungen nicht hineinziehen kann und dass es sehr gut auch Fälle geben kann, wo der Schiffskapitän noch Vermögen oder Ersparnisse besitzt und dieses Vermögen ebenfalls hergeben muss, wenn durch sein Verschulden ein Schaden entstanden ist.

Soll also nun, sage ich, derjenige Schiffsführer, der ein Schiff sein eigen nennt, aus diesem Grunde allein, weil er gleichzeitig Schiffseigner ist, da nicht haften dürfen, wo sein minder glücklicher Kollege Schiffsführer, der kein Schiff besitzt, voll mit seiner ganzen vermögensrechtlichen Persönlichkeit eintreten muss? Ich glaube, da ergeben sich so horrende Widersprüche, so schlimme Missverhältnisse, dass man nicht verlangen darf, dass ein solcher Grundsatz in das Gesetz aufgenommen wird.

Es würde das übrigens weitere Folgen haben. Wenn wir davon ausgehen wollten, es soll auch der Kleinschiffer von der vollen Haft befreit werden, so würde

konsequent das dahin führen, dass der Schiffsführer, der bedienstete Schiffskapitän, gleichfalls verlangen kann: ich will, wenn mir das gleiche Versehen passiert, auch nicht voll haften. Das ginge aber noch viel weiter: mit welchem Recht sollte dann z. B. ein Schiffsmann für ein ihm zur Last fallendes Versehen haften? er könnte sich ebenso darauf berufen, er sei in der gleichen rechtlichen oder sonstigen Stellung; wenn der Schiffskapitän, der Schiffsführer, dem die höhere Verantwortung obliegt, der etwas besitzt, nicht einzutreten hat, dann habe er auch nicht einzutreten. Es würde das naturgemäss eine Verminderung der Haftung der Schiffsmannschaft bei solchen Schäden zur Folge haben müssen. Das scheint mir eine unwiderlegliche Logik zu sein. Entweder — oder! Entweder es tritt derjenige, der durch sein eigenes persönliches Verschulden Schaden verursacht, dafür mit seiner ganzen vermögensrechtlichen Person ein, ob er nun viel oder wenig besitzt, oder — man beschränkt diesen Grundsatz; dann muss man ihn gleichmässig beschränken für alle, die in der gleichen rechtlichen Lage sind, und das sind ebenso der angestellte Schiffskapitän, ebenso die ganze Schiffsbesatzung bis zum letzten Mann herunter.

Ich könnte noch weiter gehen und sagen: es müsste das einen Rückschlag ausüben auf viele andere Verhältnisse des Privatrechts; es könnten in gleicher Weise auch die Angestellten anderer Erwerbsstände eine Befreiung von der Verantwortung verlangen. Sie sehen, welche unabsehbaren Folgen die Erschütterung des Grundsatzes von der Haftung für persönliches Verschulden hätte. Ich glaube, dass, wer die volle Sicherheit des Verkehrs wünscht, es nicht befürworten kann, dass eine solche totale Rechtsumwälzung in der Verantwortung für eigenes persönliches Verschulden hervorgerufen wird, und ich glaube, so sehr die Ungleichmässigkeit zwischen Grossschiffer und Kleinschiffer in diesem Fall in die Augen springt, dass sie dennoch gerecht ist. Die Grossschiffer in eigener Person trifft das Verschulden nicht; darum haftet er nur für das Verschulden in Auswahl seiner Leute mit seinem vollen Vermögen; soweit aber durch andere, dritte Personen, durch einen Mann seiner Schiffsbesatzung das Verschulden verursacht ist, haftet er nur mit Schiff und Fracht. Da liegt der Fall anders wie bei dem kleinen Schiffseigenthümer, der selbst fährt, der persönlich die Ursache des Schadens gewesen ist und auch persönlich die Haftung tragen muss. Insofern wird sich nicht viel dagegen sagen lassen; es wird, so sehr dem kleinen Schiffer der Gesetzentwurf als ungerecht erscheinen mag, dennoch ein verschiedener Standpunkt bei Beurtheilung

der Haftung des Einen und Anderen eingehalten werden müssen.

Wenn man nun vom Standpunkt des Handels, des Ladungsinteressenten die Grundsätze des Gesetzentwurfs betrachtet, so ist — und das haben ja auch die überreichten Gutachten meistens ergeben — im grossen Ganzen gegen die Bestimmungen des Gesetzentwurfs an sich ein wesentlicher Einwand nicht erhoben worden. Die Ladungsinteressenten sind ja naturgemäss dabei vielleicht etwas schlechter gefahren als die Schiffer. Warum? — weil die Haftung der Schifffahrt erleichtert, quantitativ beschränkt wurde, und weil dagegen irgend ein Aequivalent in dem Gesetze ihnen nicht gewährt ist. Nichts desto weniger muss von dem schon vorher erörterten Standpunkt der Billigkeit zugegeben werden, dass die Verantwortung, die Haftung mit dem ganzen Vermögen, wie sie nach Art. 395 des Handelsgesetzbuchs dem Schiffer obliegt, eine sehr schwer drückende war, eine Haftung, deren Abwälzung oder Einschränkung vielfach versucht wurde. Man musste naturgemäss, wenn hier etwas gethan werden sollte, diese Haftung mindern und sie auf den Betrag von Schiff und Fracht reduzieren.

Dieser Betrag erscheint im grossen Ganzen doch noch ausreichend; es hat sich dagegen ein lebhafter Widerspruch nicht erhoben. Wohl aber lässt ein Umstand die Sache in einem ganz anderen Lichte erscheinen, dass nämlich die ganzen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurfs über die Haftpflicht, gerade so wie die bisher geltenden Bestimmungen des Handelsgesetzes (Art. 395 und die dazu gehörigen Artikel) rein dispositiver Natur sind, d. h. nur Anwendung finden, wenn vertragsmässig nichts anderes vereinbart ist. Naturgemäss musste sich alles Lob und aller Tadel, alle Kritik des Gesetzentwurfs nur an jenen Zustand halten, wenn wirklich gerade das, was im Gesetz steht, auch in der Praxis für Verfrachtung und Transport massgebend ist.

Nun ist Ihnen, meine Herren, ja allen bekannt, dass das bisher durchaus nicht so war und auch in Zukunft vielleicht nicht ganz so sein wird. Es haben in Folge der strengen Verantwortung, die nach Art. 395 der Schifffahrt auferlegt wurde, die Frachtführer — begreiflicherweise, sage ich, es ist von ihrem Standpunkt dagegen nichts zu sagen — versucht, diese Haftung abzuwälzen. Sie haben das auf verschiedene Weise versucht, namentlich dadurch, dass sie einmal die ihnen lästige Beweisregel bei Seite schieben wollten durch Vertrag und Vereinbarung mit dem Ladungsinteressenten, dahingehend, dass nicht sie, sondern die Ladungsinteressenten den Beweis des Verschuldens führen sollten. Sie haben es zweitens damit ver-

sucht, dass sie für gewisse Verschulden nicht haften zu können erklärten; insbesondere fielen ja darunter die sogenannten nautischen Versehen. Man könne nicht für alle diese Versehen der Schiffsmannschaft eintreten hiess es; es wurde darauf hingewiesen, dass zur Deckung aller dieser Schäden ja die Versicherung da sei. Eine dritte Beschränkung der Haftung erfolgte — und ich fasse wieder die gesammte Schifffahrt des Rheins, der Elbe und anderer Gewässer zusammen — durch Festsetzung einer Maximalsumme der Haftung, wie sie in neuerer Zeit seitens der Elbschifffahrts-Gesellschaften wiederum vorgenommen worden ist, entweder in der Form einer Gesamtziffer, oder in der Form, dass nur nach dem Gewicht der beschädigten Waare ein gewisser Einheitssatz ohne Rücksicht auf den wirklichen Werth vergütet worden ist.

Es war also faktisch schon der Zustand nicht genau derselbe, wie er im Handelsgesetz vorgesehen war, sondern es war eine da und dort mehr oder minder zugestandene Beschränkung der Haftung von Seiten der Schiffer versucht, zum Theil mit Erfolg durchgeführt worden; zum Theil allerdings hatten sich dagegen wieder lebhaft Bedenken in den Kreisen der Ladungsinteressenten und der Versicherung geltend gemacht, und ich nehme keinen Anstand, zu erklären, dass es vom Standpunkt dieser Kreise auch wieder begreiflich war, wenn sie diesen Bestrebungen der Schifffahrt einen Damm entgegenzusetzen versucht haben.

Nun würde sich fragen: wie wird sich diese Sache nach dem neuen Binnenschifffahrtsgesetz gestalten? Wiederholt ist ja in den Verhandlungen, die über diese Regelung des Frachtvertrages, über die sogenannten Verfrachtungsbeziehungen zwischen Schifffahrt, Handel und Versicherung stattgefunden haben, darauf hingewiesen worden, das neue Binnenschifffahrtsgesetz werde allem diesen Streit und diesen Differenzen ein Ende machen; da würde eine fixe allgemeine Regel gegeben sein, und danach würden sich im grossen Ganzen die Verfrachtungsbeziehungen richten. Es scheint mir jedoch recht zweifelhaft, ob das in der That die Wirkung des Gesetzes sein wird. Zweifelsohne wird nach wie vor darüber verhandelt werden und vertragsmässig oder im Wege der Vereinbarung festzustellen nöthig sein, wie weit die Haftung des Schiffers gehen solle, wie weit er andererseits von dieser Haftung sich losziehen könne.

Von Seiten der Ladungsinteressenten, insbesondere von Seiten der Versicherungskreise ist, da ja auch das neue Binnenschifffahrtsgesetz rein dispositiver Natur ist und der freien Vereinbarung vollen Raum lässt,

darum sehr energisch gegen eine vertragsmässige Abänderung einzelner Bestimmungen Stellung genommen und beantragt worden, es möchte durch einen zwingenden Rechtsatz gesagt werden: dieser im Gesetz bestimmten Haftung darf sich der Schiffer nicht entäussern. Dass das zu machen ist, dass das rechtlich möglich ist, unterliegt keinem Zweifel. Wenn in das Gesetz etwa ein Satz aufgenommen würde: „Verträge, durch welche der Schiffsfrachtführer seine gesetzliche Haftung vermindert, sind rechtsunwirksam“ — dann stünde es fest, dass alle Verträge und Vereinbarungen nichts helfen würden, dass immer die Norm, welches das Gesetz festlegt, zur Anwendung würde kommen müssen.

Nun kann man vom Standpunkt der Ladungsinteressenten, besonders der Versicherung es nicht unrichtig oder mindestens nicht unbegreiflich finden, dass sie sich auf diesem Wege gegen die mögliche oder von ihnen vermuthete zukünftige Abänderung und Abschwächung des Gesetzes zu schützen suchen. Es war ja in der That aus den bisherigen Vorgängen und aus dem — ich betone gleichfalls — ebenso begreiflichen Vorgehen der Schiffergesellschaften, durch welches sie ihre Haftung allmählich zu vermindern suchten, anzunehmen, dass dieser Prozess sich auch künftighin fortsetzen würde und dass es nur darauf ankommen würde, wer bei diesen verschiedenen Verhandlungen den Sieg erringen, wem es gelingen würde, endgiltig seinen Standpunkt Unternehmung durchzusetzen.

Allein so begreiflich die Absicht erscheint, diesem Vorgehen durch einen Rechtsatz ein Ende zu machen, der der Vereinbarung hinsichtlich der Haftung keinen Spielraum lässt, so hat, wenn man der Sache ganz objektiv gegenübersteht, ein solcher Rechtsatz auch viel Bedenkliches. Einmal darum, weil er in die Verkehrsentwicklung, die doch heute nach den Grundsätzen des Handelsrechts wie des Privatrechts überhaupt dem freien Vertrage den denkbar grössten Spielraum lässt, ein ganz neues Prinzip hineinbringt, ein Prinzip, das bisher nur in den seltensten Ausnahmefällen im Privatrecht zur Anwendung gebracht wurde: den Zwangssatz. Es ist in den verschiedenen Eingaben nur auf einen Fall hingewiesen worden, in welchem ein Zwangssatz zur Anwendung kommt, nämlich den Eisenbahnen gegenüber, bei denen ja für rechtsunwirksam erklärt ist, die Haftung unter das bestimmte Gesetzesmaass herabzusetzen. Nun liegt die Sache bei der Schifffahrt doch wesentlich anders als bei den Eisenbahnen. Der Grund, warum ein solches ausnahmsweises Zwangsgesetz auf den Eisenbahnverkehr Anwendung

finden sollte, war der, dass es sich um eine vollständige Monopolstellung eines für den Verkehr hochwichtigen unentbehrlichen Transportunternehmens handelte, und dass von vorn herein auch der Versuch dieses Transportunternehmens vereitelt werden sollte, sein Monopol auszunutzen und den Interessenten, da es ohne Konkurrenz zumeist dasteht, die ungünstigsten Bedingungen, die geringste Haftung vorzuschreiben.

So liegt denn doch die Sache bei der Schifffahrt nicht. Es ist von Seiten der Ladungsinteressenten und der Versicherung darauf hingewiesen worden, dass ein Zusammenschluss verschiedener Grossschiffer vorhanden sei und dass dadurch ein gewisser Druck ausgeübt werde. Es ist darauf hingewiesen worden, dass, wenn kein rechtliches, so doch ein faktisches Monopol bestünde. Allein, alle diese Gründe sind nicht schwerwiegend genug, um eine so prinzipale Umkehr im Handelsrecht herbeizuführen, wie sie die Einführung eines Zwangssatzes, durch welchen die Haftung absolut nicht abgelehnt werden könnte, mit sich bringen würde.

Nun scheint mir allerdings höchst wünschenswerth — es wird das der Standpunkt wohl sein müssen, den Ladungsinteressenten wie Versicherung und wohl auch die Schifffahrt, wenn sie ganz gerecht und billig denken, in dem weiteren Verlauf der Entwicklung des Frachtvertrages einnehmen müssen —, es scheint mir höchst wünschenswerth, dass sich künftighin die Verfrachtungsbedingungen oder Betriebsordnungen, oder wie das alles heisst, möglichst nahe an die Grundsätze des Binnenschifffahrtsgesetzes anschliessen. Es ist dies ganz klar, einmal weil dadurch umfassende, umständliche Bedingungen erspart werden; denn es gehört heut zu Tage wirklich ein schwieriges, umfassendes Studium dazu, alle diese zahllosen Bedingungen zu erfassen, ein Studium, das den Ladungsinteressenten in der Regel weder möglich ist, noch ihnen auch passt. Das würde fast ganz erspart werden, wenn sich die Verfrachtungsbedingungen auf die Regelung weniger Spezialfälle beschränken würden.

Zweitens aber ist von dem Standpunkt aus, dass der Binnenschifffahrtsgesetzesentwurf wohl ebenso den Ansichten der Schifffahrt wie denen des Handels entspricht, doch nichts so Unbilliges darin, wenn dahin zu streben versucht würde, auch die Verfrachtung möglichst in dem Sinne, wie sie dieser Binnenschifffahrtsgesetzesentwurf ins Auge fasst, durchzuführen.

Nun könnte es trotzdem möglich sein, dass aus diesem oder jenem Grunde, je nach den örtlichen Verhältnissen, nach der besonderen Art ihres Betriebes, aus verschiedenen anderen Momenten die eine oder

andere Schifffahrtsgesellschaft die Haftung in dieser oder jener Hinsicht etwas modifizirt, auch einschränkt. Es könnte ebenso aber auch möglich sein, dass an gewissen Plätzen der Handel ein Mehr verlangt, als von der Schifffahrt in dem Gesetz verlangt ist. Ich denke an den Fall des Umstechens von Getreide oder der Bearbeitung der Ladung, die in der Regel doch von dem Schiffer nach dem Schifffahrtsgesetz nicht zu leisten ist. Ferner denke ich an den Fall besonderer Eilbeförderung, die vielleicht in ihrer Art eingerichtet werden muss und gewisse Spezialbedingungen erheischt; ferner dass einem Schiffer zustehen muss, gewisse Güter sperriger Natur oder gebrechlicher, giftiger oder in ihrem Geruch oder sonstwie unangenehmer Art nur unter gewissen Bedingungen zu befördern. Kurz und gut, alle diese Fälle liessen sich schwer oder gar nicht behandeln, wenn man durch den Zwangssatz eine gewisse Starrheit in den Verkehr hineinbringen wollte, eine gewisse Haftung, ob man sie so oder so begrenzt, festnageln wollte. Mag nun die Haftung die sein, wie sie im Binnenschifffahrtsgesetzesentwurf steht, mag sie eine mildere oder höhere sein: immer wird es Fälle geben, welche sich nicht vollständig unter die Schablone pressen lassen, und wenn man billig denkt, wird man der Schifffahrt zugestehen müssen, dass sie sich der Haftung zum Theil entäussern kann, ebenso wie man dem Handel wird zugestehen müssen, dass, wenn er Gewicht darauf legt, auch eine verschärfte Haftung eintritt; wenn er vielleicht aus diesem oder jenem Grunde dieses Plus an Haftung gern mit einem Aequivalent an Fracht bezahlt, dass er auch das Recht haben muss, den Frachtvertrag vielleicht in einem dem Frachtführer ungünstigeren Sinne zu beeinflussen.

Alles das führt dahin, dass nach wie vor die freie Vereinbarung und der Vertrag auch in dieser Hinsicht erhalten bleiben muss, soll der Wasserverkehr sich möglichst blühend weiter entwickeln.

Nur ein Punkt ist es, auf den von verschiedenen Seiten hingewiesen worden ist, der in der That eine gewisse Festlegung erheischt, und zwar hauptsächlich in dem Sinne, dass dadurch dauernde Streitigkeiten und ewige Differenzen vermieden werden — das ist die Beweisfrage. Die Beweisfrage ist keine Frage des materiellen Rechts, sondern mehr oder minder eine formale Frage. Die Beweisfrage hat das Handelsgesetz in Art. 395 sehr wohlweislich und nach sorgsamem Erwägungen dahin festgelegt, dass der Frachtführer beweisen müsse; denn nur er ist in der Lage, den Beweis zu führen, nicht der Ladungsinteressent, der den Vorgang während des Transportes nicht verfolgt hat und schliesslich den Beweis doch nur

durch die Leute des Frachtführers führen könnte. Dass man daher dem Frachtführer auferlegt hat, den Beweis zu führen, kann vom Standpunkt des Handels wie der Schifffahrt nicht als unbillig erachtet werden. Dieser Punkt ist wiederholt in den Verfrachtungsbedingungen vieler Einzelschiffer und Schifffahrtsgesellschaften angegriffen worden. Es ist einer derjenigen Punkte, der am ehesten noch in dem fast ganz freien Vertrag beschränkt werden könnte, ich meine beschränkt nur in dem Sinne, dass im Gesetz gesagt würde: dem Schiffer soll nicht zustehen, die ihm vom Gesetz auferlegte Beweislast in das Gegentheil zu verkehren. Ich glaube, den Standpunkt wird auch die Schifffahrt ganz gut einnehmen können.

Was alles Weitere betrifft, so würde sich eine Lösung im beiderseits befriedigenden Sinne wohl durch die Versicherung ergeben. Man darf natürlich nicht so weit gehen, zu sagen: es ist überhaupt eine Schadenshaftung seitens des Frachtführers gar nicht notwendig, dem Ladungsinteressenten geschieht kein Unrecht, die Versicherung deckt Alles. Das wäre darum ein verkehrter Satz, weil eine auf festen Grundsätzen basirende Versicherung nicht Alles decken kann; sie kann nur jene Momente decken, die sie auch in ihrer Tragweite berechnen kann; sie kann auch nicht so weit gehen, ihre Deckung so zu gestalten, dass das Interesse des Frachtführers, des Schiffers, an der richtigen Ablieferung mehr oder minder verringert wird oder ganz verschwindet. Das würde ja der Fall sein, wenn die Versicherung — man hofft doch auf die möglichste Entwicklung der Wasserversicherungstechnik gerade jetzt an der Hand des Binnenschifffahrtsgesetzes — so weit ginge, für alle möglichen und denkbaren Schäden zu versichern, ebenso für jede nachlässige, fahrlässige und auch böswillige Handlungsweise der Schiffsbesatzung, ebenso für jede Fahrlässigkeit in Bezug auf Bewachung. Vielleicht könnte man sogar sagen: der Schiffsrheder oder Eigentümer ist doch wahrlich nicht daran schuld, wenn ein schlechter Kerl unter seiner Schiffsbesatzung die Ladung bestiehlt; warum soll er nicht auch hierfür die Haftung ablehnen können — was rechtlich übrigens zulässig ist — und verlangen, dass die Versicherung auch diese Fälle mit trifft.

Ich glaube, das wäre aus zwei Gründen unrichtig. Einmal muss ein gewisses Interesse des Frachtführers an dem unversehrten Eingang der Ladung vorliegen; er muss ein Interesse haben, sich tüchtige verlässliche Leute zu suchen, er muss ein persönliches Interesse dadurch haben, dass er in gewisse Fälle immer eintreten muss. Zweitens scheint mir eine solide Basis für eine Versicherung dann kaum noch vorzuliegen, wenn

diese alle diese Verschulden der eigenen Angestellten des Frachtführers mit einschliessen wollte. Die Versicherung muss auf einer greifbaren Basis beruhen, sie muss mit statistischen Ziffern rechnen können; sie kann nicht versuchsweise und willkürlich vorgehen. Darum wird die Versicherung wohl so weit nie gehen können. Möglich scheint mir, dass sie so weit gehen kann, verschiedene kleine nautische Versehen einzuschliessen. Denn in der That existiren jetzt schon Versicherungen, welche auch gewisse Verschulden der Schiffsmannschaft in nautischer Hinsicht mit einschliessen.

Nun könnte freilich die Sache auch so gemacht werden, dass der Frachtführer, wenn er auf dem Boden des Binnenschifffahrtsgesetzes stehen bleibt und die volle Haftung, die ihm auferlegt ist, prästirt, sich selbst decken würde durch eine Versicherung für alle die Haftung, die ihm auferlegt werden kann, für die er von seinem Ladungsinteressenten zur Rechenschaft gezogen werden kann. Der Weg ist gangbar und wird heute schon von einzelnen Versicherungsgesellschaften praktizirt. Ich zweifle nicht, dass mit der weiteren Entwicklung der Schifffahrtsgesetzgebung diese Art der Versicherung noch viel mehr sich ausdehnen wird. Vom versicherungstechnischen Standpunkte hat eine Versicherung des Frachtführers darum vieles für sich, weil sie auf einer sichereren Grundlage vorgeht als die blosse Versicherung des Gutes seitens des Verladers; darum schon, weil nach dem neuen Gesetze der Schiffer nach beiden Seiten hin zu haften hat, weil er für seine Schäden Dritten gegenüber zu haften hat und für diese Schäden Dritten gegenüber ohnehin einer Deckung bedarf und weil das Maass seiner Haftung durch die Begrenzung der Schiffsfracht ganz deutlich gegeben ist und die Versicherungsgesellschaft darauf rechnen kann, dass sie nur bis zu einem gewissen Maximalschaden eintreten muss. Es ist daher dieser Weg auch gangbar.

Sie ersehen daraus, es ist gar nicht ausgeschlossen, dass sich die Schifffahrt auch auf anderem Wege hilft; es ist gar nicht nöthig, dass sie die Haftung fortgesetzt, als ihr zu schwer, den Ladungsinteressenten zuschiebt. Ich will aber andererseits auch nicht bestreiten: wenn es im natürlichen Entwicklungsgange liegt und im freien Kampf der Meinungen und Interessen es ihr gelingt, einen Theil der Haftung auf den Ladungsinteressenten zu überwälzen, und derselbe dafür die geeignete Versicherung finden wird, so wird sich auch darin eine Lösung der Frage finden lassen. Das Wesentliche liegt in der weiteren Entwicklung der Wasserversicherung. Die Grenze derselben wird dadurch gegeben sein, dass von der Haftung für eigenes

Verschulden und für culpa in eligendo niemals der Frachtführer sich losmachen kann, weil ein solcher Vertrag, wenn ein Frachtführer so vorgehen wollte, entschieden gegen die guten Sitten verstossen würde. Allein ich glaube, dass eine so weite Lösung von der Haftpflicht im Interesse des Verkehrs, im allgemeinen Interesse, nicht wünschenswerth wäre, dass das allgemeine Interesse vielmehr ein gewisses Interesse des Frachtführers an der richtigen Beförderung des Frachtgutes immer erheischt und auch die Entwicklung der Versicherung nur bis zu einem gewissen Punkte gehen kann.

Meine Herren, ich bin mit meinem Thema zu Ende. Ich glaube, es wird auch der neue Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf — ich bedaure, Ihnen diese Enttäuschung vielleicht bereiten zu müssen — die Frage der Haftung der Schiffer für Verlust und Schäden endgiltig nicht lösen. Es wird nach wie vor darauf ankommen, wie die einzelnen Interessenkreise mit einander auskommen; es wird darauf ankommen, wie sich die Versicherung ausbildet und dazu stellt, und es wird somit die Haftung für Verlust und Schäden sich danach regeln, wie durch gegenseitiges Uebereinkommen aller drei dabei beteiligten Interessenten die Verfrachtungsbedingungen geregelt werden.

Wenn ich nun zum Schluss einige Sätze vorbringen darf, in welchen ich zur besseren Uebersicht des schwierigen Themas das resümire, was in meinen Ausführungen dargestellt werden sollte, so sind es folgende:

1. Die Bestimmungen, welche der Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf zur Regelung der Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes, wie hinsichtlich der Haftung für Dritten durch die Schiffsbesatzung zugefügte Schäden feststellt, tragen im grossen Ganzen den berechtigten Interessen sowohl der Schiffahrt wie der Handels- und Versicherungskreise Rechnung; sie schränken die derzeitige gesetzliche Haftung der Schiffer für das Frachtgut auf das richtige Maass ein und gewähren eine allgemeine nicht zu weitgehende Haftung für die Beschädigung Dritter.
2. Es ist zuzugeben, dass die Begünstigungen, die der Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf der Schiffahrt in rechtlicher Hinsicht zu Theil werden lässt, nicht in gleichem Maasse dem sein Fahrzeug selbst führenden Kleinschiffer zu Gute kommen, wie dem Grossschiffer; doch ist dies darum unvermeidlich, weil an dem Grundsätze der vollen Verantwortlichkeit für

eigenes Verschulden nicht gerüttelt werden darf, und weil jede Aenderung dieses Grundsatzes auch gerechterweise die Aufhebung oder Minderung der Verantwortlichkeit des Steuermannes, der Schiffsmannschaft zur Folge haben, schliesslich dahin führen würde, überhaupt die persönliche Haftung für Schäden mehr und mehr zu beseitigen, in welcher doch immer eine Gewähr für die Sicherheit des Verkehrs liegt.

3. Im Interesse einer dauernden Beseitigung der schwebenden Differenzen zwischen Ladungsinteressenten, Schiffahrt und Versicherung kann die einseitige Festsetzung von Verfrachtungsbedingungen, welche die Haftung des Schiffers unter das Maass des Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurfs wesentlich herabsetzen, nicht empfohlen werden; insbesondere erscheint es für die Schiffahrt in mancher Hinsicht bedenklich, wenn sie sich allmählich von der Haftung für jedes Verschulden der Schiffsbesatzung befreien wollte; denn ein materielles Interesse des Schiffers an der richtigen unversehrten Ablieferung des Frachtgutes erscheint unbedingt nöthig.
4. Hingegen kann die von mancher Seite gewünschte Aufnahme einer zwingenden Norm in das Binnenschiffahrtsgesetz, wonach eine vertragsmässige Beschränkung des gesetzlichen Maasses der Haftung rechtsunwirksam sein soll, nicht befürwortet werden; denn die Dringlichkeit einer solchen nur für Monopol-Transportunternehmungen passenden Bestimmung für die Schiffahrt ist nicht hinlänglich begründet; auch ist die Einführung solcher Zwangsnormen in das Privatrecht und insbesondere in das Handelsrecht, welches bisher den Grundsatz der Vertragsfreiheit festgehalten hat, prinzipiell bedenklich und ein gefährliches Präjudiz für andere Fälle auf civilrechtlichem Gebiete.
5. Der von einzelnen Vertretungen des Handels ausgesprochene Wunsch einer Aufrechthaltung der Beweislast in der bisherigen Weise und der entsprechenden Modifizierung der Normen des Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurfs kann hingegen nicht für unbillig erklärt werden, weil es sich hier um keine materiell-rechtliche Frage handelt und weil über die Vorkommnisse der Fahrt die Ladungsinteressenten Beweis zu führen nicht in der Lage sind.

6. Die Frage der Haftung des Schiffers für Verlust und Beschädigung gestaltet sich mehr und mehr nach der bisherigen und voraussichtlich immer weiter fortschreitenden Entwicklung der Wasser-Transportversicherung, zu der Frage, welcher Theil und in welchem Maasse jeder die belastenden Versicherungsprämien zu tragen habe; es muss der natürlichen Konkurrenz und der wirtschaftlichen Entwicklung der einzelnen Erwerbszweige überlassen bleiben, diese Prämienleistung und auch sonst die Haftungsbedingungen zu regeln, wobei es nochmals, zur Vermeidung neuerlicher Interessenkämpfe nur dringlich empfohlen werden kann, von den auf allen Seiten mit Beifall aufgenommenen Normen des Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurfs möglichst wenig abzugehen. (Lebhafter Beifall.)

Der **Vorsitzende**: Meine Herren, der Beifall, welchen Sie dem Vortragenden gezollt, schliesst den Dank in sich für den interessanten und erschöpfenden Vortrag. Ich glaube auch namens der Mitglieder des Gesamtvereins, denen ja der Vortrag im Dezemberheft der Mittheilungen zugänglich gemacht werden wird, dem Herrn Dr. Hatscheck den Dank hiermit auszusprechen zu sollen.

Ich ertheile demnächst dem Herrn Direktor Philippi-Dresden das Wort.

Direktor **Philippi**: Meine geehrten Herren, wie Sie bereits aus dem vortrefflichen Vortrage des Herrn Dr. Hatscheck gehört haben, kommen zweierlei Haftungen bei der Schifffahrt in Frage, erstens die Haftung des Schiffers dritten Personen gegenüber, zu welchem er in keinem Vertragsverhältniss steht, und zweitens die Haftung aus Verträgen, bei welchen insbesondere der Frachtvertrag in Frage kommt. Wie Sie vernommen haben, soll Dritten gegenüber der Schiffseigner, soweit ihn eigenes Verschulden nicht trifft, für das Verschulden seiner Leute nur mit Schiff und Fracht haften, er soll eine beschränkte Haftung tragen. Derjenige Schiffseigner aber, der sein Fahrzeug selbst führt, wird in der Regel derjenige sein, der bei der Führung des Schiffes schuldbar ist, und dem wird, weil er eben der schuldige Theil ist, die volle Haftung mit seinem ganzen Vermögen auferlegt und nicht nur mit dem Werthe von Schiff und Fracht. Es ist diese Bestimmung des Binnenschiffahrtsgesetzes herübergenommen worden aus dem Seerecht, und vom juristischen Standpunkt aus mag sie ja vollständig richtig sein. Es ist auch meiner

Ueberzeugung nach richtig, dass Derjenige, der selbst schuld ist an einem Schaden, ihn im vollen Betrage ersetzt, und es ist eine Wohlthat für die Binnenschifffahrt, dass umgekehrt Demjenigen, der den Schaden nicht verursacht hat, sondern dem nur das schädigende Schiff gehört, diese Haftung beschränkt ist auf einen bestimmten Betrag.

Aber die Verhältnisse bei der Binnenschifffahrt liegen doch wesentlich anders wie bei der Seeschifffahrt. Bei der Seeschifffahrt gilt als Regel, dass der Rheder das Schiff nicht selbst führt, sondern einem Schiffer anvertraut. Bei der Binnenschifffahrt ist umgekehrt in den weitaus meisten Fällen der Eigner des Schiffes selbst der Führer, und ich glaube, man sollte hier Milde walten lassen; man sollte den sogenannten Kleinschiffer nicht mehr verantwortlich machen als den vermögenden Schiffer, der zu Hause sitzen bleibt und seine Leute hat, die die Arbeit für ihn verrichten. Es mag vom juristischen Standpunkt aus richtig sein, die Haftung so zu stipuliren, wie der Entwurf es vorsieht, aber in der Praxis, glaube ich, lässt sich das nicht empfehlen. Denn wohin würden wir kommen? Es würde in der Praxis die Sache sich so gestalten, dass der Schiffseigner, der eigentlich sein Schiff führt, einen Strolchmann darauf setzt und der Behörde gegenüber erklärt: Ich bin nicht selbst Schiffsführer, mein Schiffsführer ist der und der. Das würden ungesunde Verhältnisse sein, die zur Umgehung des Gesetzes führen könnten, und wenn wir dem einen Riegel vorschieben könnten dadurch, dass wir sagen: es soll derjenige Schiffseigner, der sein Schiff selbst führt, auch nur mit diesem Schiffe, welches in der Regel sein ganzes Vermögen darstellt, haftbar sein, dann würden wir der Schifffahrt eine grosse Wohlthat erweisen.

Die Frage, weil ein Mann von der Besatzung, der einen Schaden anrichte, mit seinem vollen Vermögen hafte, müsse der Schiffseigner, der zufällig Schiffsführer ist, ebenfalls unbeschränkt haften, liesse sich meiner Ansicht nach dahin regeln, dass auch der Schiffsmann nicht eine grössere Haftung als sein Herr haben solle, dass also in allen Fällen die Haftung auf Schiffe und der Fracht beschränkt wird.

Es kommt dann noch in Frage die Haftung desjenigen, der sein Schiff selbst führt, für die ihm anvertrauten Güter. Darauf kommen wir später, wenn wir überhaupt die Haftpflicht des Frachtführers in Betracht ziehen. Aber ich möchte gleich hier bemerken, dass auch in diesem Falle die Haftung des Frachtführers, wenn er gleichzeitig Schiffseigner und Schiffsführer ist, doch auf Schiff und Fracht

beschränkt werden sollte. Er hat es zwar in der Hand, die Haftsumme im Vertragswege zu beschränken; aber vielfach wird der Frachtvertrag nicht so ausführlich gemacht, und der Kleinschiffer wird daran nicht denken, dass er sich die Haftung in dieser Weise erleichtern kann.

Es ist ferner darauf hingewiesen worden, dass der Schiffseigner, der sein Schiff versichert, sich wohl den Werth des Schiffes versichern kann, aber unmöglich die Schäden, die er Dritten zufügt, zu denen er in keinem Vertragsverhältniss steht; denn die Höhe dieser Schäden ist im Voraus nicht zu berechnen. Der Mann kann sich durch Versicherung von dieser enormen Haftung nicht frei machen. Ich möchte deshalb im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner empfehlen, diese Frage nochmals reiflich in Erwägung zu ziehen und dahin zu wirken, dass auch der Schiffseigner, wenn er selbst Schiffsführer ist, nur in beschränktem Maasse für Schäden an Dritte zu haften hat.

Ich komme nun zu der zweiten Frage, zu der Haftpflicht des Schiffseigners als Frachtführer. Wie Sie gehört haben, ist das Bestreben von verschiedener Seite hervorgetreten, die Vertragsfreiheit der Frachtführer einzuschränken. Es soll — so sagt man von anderer Seite — nicht gestattet sein, die gesetzmässige Haftung einzuschränken. Es wird darauf hingewiesen, dass der Art. 423 des Handelsgesetzes für die Eisenbahnen bestimmt, dass sie ihre Haftung nicht einschränken dürfen. Aber es wird von allen Herren der Gegenseite dabei vollständig ausser Acht gelassen — ich habe es wenigstens nicht gelesen —, dass nach Art. 423 die Artikel 424—431 kommen, welche den Eisenbahnen ein grösseres Recht einräumen, als es die Binnenschifffahrt nach der seitherigen Gesetzgebung haben würde, wenn ihr die Vertragsfreiheit genommen wäre. Während wir als Binnenschiffer unbedingt beweisen müssen, dass uns kein Verschulden trifft, ist es der Eisenbahn gestattet, sich auszubedingen, dass in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theilweise Verlust oder Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb etc. zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist oder entstehen konnte, nicht zu haften habe. So giebt es in dem jetzt geltenden Gesetz für die Eisenbahnen noch eine Reihe von anderen Bestimmungen. Die Paragraphen fangen fast alle so an: „Es kann bedungen werden.“ Der Eisenbahn sind also schon im Gesetz grosse Erleichterungen gegeben, die wir in demselben bisher nicht gekannt haben.

Die ganze Frage ist keine Streitfrage zwischen denjenigen, die uns die Güter zur Beförderung geben und den Schiffern, sondern eine Streitfrage zwischen Versicherungs-Gesellschaften und Schiffern. Denn ich glaube, es giebt keine Schiffer und keine Schifffahrts-Gesellschaft, welche eine Haftung, wie sie naturgemäss sich ergibt in der Hinsicht, dass der Schiffer sein ganzes Interesse der Ladung zuwenden soll und muss, dass er sie vor jedem Schaden bewahren soll, soweit dies in seiner Hand liegt, welche einer derartigen Haftung sich entziehen wollten. Aber wir haben uns entziehen wollen durch unsere Verfrachtungsbedingungen, und zwar in Uebereinstimmung mit den Vertretern des Handelsstandes, der Haftung für diejenigen Schäden, für welche nach der allgemeinen Rechtsgewohnheit, wie sie im Laufe der Jahre bei der Binnenschifffahrt sich herausgebildet hat, die Versicherungsgesellschaften haften.

Es ist Ihnen bekannt, dass unserem Verein das Verdienst gebührt, vor wenigen Jahren die Binnenschifffahrtsordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstrassen ihrer Stromgebiete zusammengestellt zu haben unter Mitwirkung von Vertretern des Handelsstandes, der Schifffahrt und auch der Versicherung. Es ist hier, in § 81 der Binnenschifffahrtsordnung, ausdrücklich bestimmt, dass der Frachtführer nicht haften soll für Unfälle des Schifffahrtsbetriebes, wie Anfahren, Aufstoss, Zusammenstoss, Wellenschlag; ferner für alle sonstigen Unfälle, welche bei gewöhnlicher Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu vermeiden gewesen sind, und für die aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes entstandenen Schäden, es sei denn, dass dieser mangelhafte Zustand rechtzeitig zu entdecken gewesen wäre. Darüber waren wir alle einig, dass auch für solche Vorkommnisse, die also nicht unbedingt als höhere Gewalt nachweisbar sind, also für Schäden, welche durch unabwendbare Zufälle entstanden sind, die Schifffahrt nicht haften solle.

In der Praxis aber hat sich das so gestaltet. Die Verfrachter waren ganz einverstanden mit diesen Bedingungen, die Schiffer ebenfalls; nun kommen die Versicherungsgesellschaften und sagen zu ihrem Versicherten: tritt du doch dein Recht, welches du an den Schiffer hast, an uns ab. War dies geschehen, so haben sie eine Lücke herausgefunden in diesen Verfrachtungsbedingungen und haben trotz dieser den Frachtführer für den Schaden mit Erfolg verantwortlich gemacht. Ich habe hier ein Aktenstück, aus dem ich Ihnen nachweisen kann, dass ein Schaden von mehreren Tausend Mark bezahlt werden musste, trotzdem hier einer der Fälle vorlag, für welche nach § 81 der

Binnenschiffahrtsordnung die Schifffahrt nicht haften sollte. Gestatten Sie, dass ich Ihnen diesen Fall kurz schildere:

Im Hamburger Hafen lag ein Schiff im Einladen; das Schiff wurde Abends von dem Schiffsführer untersucht und in vollständig gutem Zustande befunden. Andern Tags hat er am frühen Morgen das Schiff wieder untersucht und gefunden, dass etwas Wasser eingedrungen war. Die Ladung wurde geborgen, nachdem die Pumpen angesetzt waren; zum Theil war sie etwas nass geworden und ein Schaden von mehreren Tausend Mark entstanden. Die Sachverständigen, die befragt wurden, haben erklärt: es ist über Nacht an dem Schiff ein Wechsel gesprungen, d. h. wo zwei Schiffsplanken zusammenfossen, hatte sich das Holz verbogen und es ist Wasser eingedrungen. Hier liegt offenbar der Fall eines mangelhaften Zustands des Schiffes vor, welcher trotz aller Sorgfalt nicht zu entdecken gewesen ist. Denn Abends hat der Schiffer sein Schiff untersucht und für gut befunden und andern Tags war das Wasser eingedrungen. Die Versicherungsgesellschaft hat den Schaden bezahlt, hat die Schifffahrtsgesellschaft zur Verantwortung gezogen, und in drei Instanzen ist die Letztere zum Ersatz verurtheilt, weil man eine Unklarheit im § 81 finden wollte. Ich bin nicht Jurist, um zu verstehen, warum die Gesellschaft verurtheilt ist. Allerdings das Erkenntniss des Reichsgerichts ist noch nicht in unseren Händen.

Wie ist denn die Haftung bei der Seeschifffahrt? Die Seeschifffahrt hat einen Paragraphen, welcher sie zur Haftung für die anvertrauten Güter genau so verpflichtet wie unser Art. 395 im Handelsgesetz. Die Seeschifffahrt hat aber unter Zustimmung der kaufmännischen Vertretungen, insbesondere der Handelskammern Bremen und Hamburg Folgendes festgesetzt: Es gilt als Regel, dass der Rheder verantwortlich ist für die gehörige Einrichtung, Ausrüstung, Besatzung und Verproviantirung des Schiffes, für Fehler oder Nachlässigkeit der Angestellten, für ordnungsmässige Stauung, Verwahrung und Ablieferung der Ladung. Nun kommt aber zweitens: Der Rheder ist nicht verantwortlich für Unfälle auf See, Feuer, etc. etc., Verfügung von hoher Hand, desgleichen nicht für Schäden und Verluste durch Kollisionen, Strandung und alle anderen Schiffsunfälle — und nun kommt das Wesentliche — selbst wenn der dadurch entstandene Schaden oder Verlust auf irgend eine rechtswidrige Handlung, Fehler, Nachlässigkeit, Irrthum des Leiters des Schiffes etc. zurückzuführen ist, desgleichen nicht für Schäden oder Verluste aus Explosion etc. etc.

Sie sehen, dass die Seeschifffahrt unter Zustimmung

der Handelskreise diesen Theil der Haftung, den die Binnenschifffahrt auch nicht übernehmen will, indem sie sagt: das ist Sache der Versicherung — sich vom Halse gehalten hat. Warum soll die Binnenschifffahrt härter behandelt werden hinsichtlich der Haftung als die Seeschifffahrt und die Eisenbahnen? Die Vertragsfreiheit sollte meiner Ansicht nach unter allen Umständen gewahrt werden. Selbstverständlich darf die Befreiung von der Haftpflicht nicht soweit gehen, dass gegen die Grundsätze der Moral oder öffentlichen Wohlfahrt verstossen würde. Unmöglich scheint mir, dass ein Frachtführer bei Beschädigung der Güter durch eigenes absichtliches grobes Verschulden oder grobe Fahrlässigkeit oder gar durch Diebstahl sich von der Haftpflicht soll befreien können. Ein derartiger Vertrag würde gegen die gute Sitte verstossen und von keinem Richter als zu Recht bestehend anerkannt werden. Auch glaube ich nicht, dass wenn ein derartiger Ausschluss der Haftung von irgend einem Frachtführer der Binnenschifffahrt proklamirt werden sollte, sich Leute finden würden, die ihm ein Frachtgut anvertrauen.

Es ist von Herrn Dr. Hatschek gewünscht worden — er giebt zu, dass die Vertragsfreiheit gewahrt bleiben solle — dass wenigstens die Beweislast nicht umgekehrt werden möge. Nun, meine Herren, ich persönlich lege darauf keinen hohen Werth, wenn in solchen Fällen, in denen es sich um geringe Beschädigungen nur handeln kann, also um Leckage, Schwinden bei Getreideladungen oder um Abhandkommen von irgend etwas von der Ladung, der Schiffer beweisen soll oder der Kaufmann. Das scheint mir gleichgiltig; denn bei unserm heutigen mündlichen kontradiktorischen Gerichtsverfahren steht Behauptung gegen Behauptung und es liegt in dem Ermessen des Richters, wem er den Beweis als gelungen anrechnen will. Aber ich möchte doch dagegen sein, auch in dieser Beziehung etwas zu ändern.

Ich habe Ihnen bereits vorgetragen, dass selbst den Eisenbahnen das Recht zugestanden ist, den Beweis zu verlangen, dass ein Schade aus einer anderen Ursache entstanden sei als der Ursache, welche nach dem Gesetz die Eisenbahn von ihrer Haftung befreit. Ferner möchte ich darauf hinweisen, dass doch in sehr vielen Fällen der Beweis, wodurch der Schaden herbeigeführt worden ist, durch Sachverständige zu führen sein wird und auch thatsächlich heute schon geführt wird. Darauf wird immer die ganze Sache hinauslaufen: was sagen die Sachverständigen? —

Meine Herren, ich habe heute das Aktenmaterial bei unserem verehrten Schriftführer Herrn Hauptmann Hilken durchgesehen und habe mir Einiges daraus

notirt, was auch für uns von Interesse sein wird. Die Handelskammer Breslau z. B. wie der Aakener Schifferverein stimmen meiner Ansicht zu, dass man auch für den einzelnen Schiffer, der sein Schiff selbst führt, die Haftung auf Schiff und Fracht beschränken möge für alle Schäden, welche er Dritten zufügt. Die Handelskammer Breslau scheint mir irrigerweise anzunehmen, dass der Ausschluss der Haftung so weit gehen könne, dass selbst die Haftung für Diebstahl ausgeschlossen werden könnte. Das ist ein Irrthum; so weit wird Niemand gehen können und dürfen. Die Handelskammer Breslau empfiehlt ferner die Bestimmungen, welche in unserer Binnenschiffahrtsordnung enthalten sind. Das sind Abänderungen der gesetzlichen Bestimmungen, die auch nur auf dem Vertragswege zu Stande gekommen sind, mag nun diese Vereinbarung über die Abänderung der Haftpflicht im einzelnen Falle stattfinden oder durch besondere Verfrachtungs-Bedingungen, wie sie z. B. in der Binnenschiffahrtsordnung enthalten sind.

Es ist ferner sowohl von Breslau wie von den Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg und auch von der Handelskammer Hamburg ausgesprochen worden, dass die Haftpflicht auch hinsichtlich der Haftsumme nicht beschränkt werden könne und dürfe. Das ist nun eine sehr interessante Frage. Es ist in dem Gutachten der Hamburger Handelskammer geradezu der Gesellschaft, welche zu vertreten ich die Ehre habe, der Schiffahrtsgesellschaft „Kette“, der Vorwurf gemacht worden, wir hätten gegen die Vereinbarungen in der Binnenschiffahrtsordnung gehandelt, wir hätten uns erstens zu viel Rechte von vorn herein angemaaßt durch unsere Verfrachtungsbedingungen, und zweitens hätten wir eigenmächtig die Haftsumme auf den Betrag von 10 000 M. auf das Schiff beschränkt. Ich bestreite, was ich immer bestritten habe, dass unsere Verfrachtungsbedingungen hinsichtlich der Haftfrage von der Binnenschiffahrtsordnung irgendwie abweichen. Die Abweichungen, die darin enthalten sind, betreffen ganz andere Punkte, und wir haben schon bei Vereinbarung der Binnenschiffahrtsordnung hier im Centralverein starke Zweifel darüber geäußert, ob auch die Bestimmungen ausnahmslos für grosse Schiffahrtsgesellschaften anwendbar sind und haben uns einzelne Abänderungen vorbehalten.

Was aber die zweite Frage, die Herabsetzung der Haftsumme, anbelangt, so sind wir hier in einem Falle der Nothwehr gewesen. Ich habe bereits den Fall vorgetragen, der vom Reichsgericht zu unseren Ungunsten entschieden worden ist. Meine Herren, so gut wie hier einige Tausend Mark auf dem Spiele

standen, konnten es auch einige Hunderttausend sein, und Sie werden es uns nicht verargen können, wenn wir sofort energische Schritte thaten, um derartige Verluste von uns abzuwehren. Vom theoretischen Standpunkte aus mag es ja gerechtfertigt sein, dass man sagt: ja, ihr hättet uns erst fragen sollen; aber, meine Herren, selbst wenn wir das gethan hätten, wer weiss, ob es dann zu einer Einigung gekommen wäre, und ob uns nicht in der Zwischenzeit ein solcher grosser Schaden getroffen hätte. Es ist ja diese Herabsetzung der Haftsumme schon früher von anderer Seite geschehen. Es haben z. B. die Hamburg-Altonaer Everführer ihre Haftsumme auf 10 000 M. ermässigt, und ich verstehe nicht, warum gegen diesen Schritt der Everführer kein Einwand erhoben worden ist, wohl aber gegen uns, die wir nur dasselbe gethan haben. Wir haben uns gesagt, und haben das in einer sehr ausführlichen Denkschrift, die wir den Handelskammern eingeschickt haben, begründet, warum wir diese Einschränkung der Haftsumme vorgenommen haben — wir haben uns gesagt, dass wir damit nur etwas herausnehmen aus dem künftigen Gesetz, welches uns ja die Haftpflicht auch nur für Schiff und Fracht auferlegt, nicht für jede x-beliebige Summe. Warum wir nun nicht gesagt haben, wir haften auch jetzt schon, ehe das neue Gesetz in Kraft ist, nur für Schiff und Fracht, sondern gleich gesagt haben, wir haften für einen bestimmten Betrag, — das ist rein aus Zweckmässigkeitsrücksichten geschehen. Der Werth des Schiffes ist sehr variabel; es giebt Schiffe, welche nur wenige Tausend Mark werth sind und also die Haftsumme bei Weitem nicht erreichen, andere dagegen, welche das Doppelte von 10 000 M. werth sind. Man hat daher diesen nicht zu gering bemessenen Betrag genommen, um von vorn herein demjenigen, der einen Anspruch an die Gesellschaft zu machen gedenkt, zu sagen, wie hoch der Anspruch sich beziffern kann. Aber es ist auch für die Zukunft die Frage von ganz besonderem Interesse: soll man bei der gesetzlichen Haftung mit Schiff und Fracht stehen bleiben, oder soll man zulassen, dass im Vertragswege diese Haftsumme auf einen bestimmten Satz festgesetzt wird? Es ergiebt sich nämlich aus der Praxis, dass der Schiffseigner ein grösseres Interesse daran hat, sein Schiff recht gut zu bauen und mehr Kosten auf die Ausrüstung u. s. w. zu verwenden, wenn er genau weiss, er kann nur bis zu einem bestimmten Betrage in Anspruch genommen werden, als wenn er, wenn ein Schade ihn trifft, so zu sagen, viel härter bestraft wird, als derjenige, der nur ein schlechtes Fahrzeug hat. Es möchte deshalb doch zu erwägen sein, und ich glaube,

es würde auch im Interesse der Versicherungsgesellschaften liegen, welche gerade diese Bestrebungen bekämpft haben, sich doch nochmals zu überlegen, ob sie nicht damit gegen ihr eigenes Interesse handeln.

Ich möchte da kurz noch erwähnen, dass auch nach dem englischen Recht die Haftung des Frachtführers durchaus keine unbeschränkte ist, sondern dass sie 8 Lstrl. pro Tonne niemals übersteigt.

Wollte man, meine Herren, diese Herabsetzung der Haftsumme als unzulässig erklären, so würde wieder die Haftung für den Kleinschiffer, der sein Fahrzeug selbst fährt, eine weit grössere sein, als für den Schiffseigner, der die Führung des Schiffes anderen Leuten anvertraut. Denn da er der Frachtführer und Schiffsführer zugleich ist, so wird man ihn bei jedem Unfall für den ganzen Betrag des Schadens verantwortlich machen, während der Eigner, der nicht zugleich Schiffsführer ist, bloss mit Schiff und Fracht haftet. Auch aus diesem Grunde wäre es wünschenswerth, dass auch der Kleinschiffer die Haftsumme auf einen bestimmten Betrag beschränken dürfte.

Meine Herren, es ist nun von der Gegenseite das Bedenken erhoben worden: ja, wenn wir aber dem Schiffer die volle Vertragsfreiheit zugestehen, so gehen wir wahrscheinlich zu weit; und dem Einwand, den wir dagegen erhoben haben: ja, wenn euch diese Bedingungen zu wenig Garantie bieten, dann könnt ihr ja mit einem anderen Frachtführer kontrahiren, ihr braucht nicht mit der Gesellschaft zu verfrachten, welche ihre Haftung allzusehr einschränkt. Bedenken — diesem legen wir kein Gewicht bei — möchte ich doch in Folgendem begegnen. So einig wie auch die Schiffer und die Schifffahrtsgesellschaften sein mögen, — so weit geht die liebe Eintracht denn doch nicht, dass sich nicht immer der Eine oder Andere finden würde, der sagt: ja, ich bin bereit, meine Haftung so weit auszudehnen, wie du es haben willst, — wenn er damit ein grosses Geschäft machen kann. Und selbst wenn das nicht der Fall wäre, dann, glaube ich, würde es nicht lange dauern, es würde sich eine neue Konkurrenz bilden, es würden die Kaufleute, die Befrachter, die Verloader selbst in ihrem eigenen Interesse suchen neue Frachtführer heranzuziehen und sie zu verpflichten: ihr müsst eure Bedingungen so machen, wie wir es haben wollen, wir sichern euch dann den ganzen Verkehr zu, den heute eure Konkurrenz hat. Es würde dann also eine Koalition der Befrachter einer Koalition der Schiffer und Schifffahrtsgesellschaften gegenüberstehen. Allein so weit wird es überhaupt nicht kommen. Wir haben auf der Elbe die Erfahrung gemacht, dass wir

uns sehr wohl mit den Herren des Handelsstandes verständigen konnten, und ich glaube, das wird auch in Zukunft recht wohl möglich sein. Ich glaube, es ist kein Bedürfniss vorhanden, dass man uns die Vertragsfreiheit vollständig verbietet. In diesem Punkte schliesse ich mich also dem geehrten Herrn Vorredner durchaus an und möchte nur noch kurz erwähnen, dass auch von Seiten einer grossen Anzahl von Vertretern des Binnenschiffahrtsbetriebes ein Gesuch an den Reichstag entworfen worden, welches noch nicht abgegangen ist, welches aber zur Kenntnissnahme bei unserem Herrn Schriftführer hier bereit liegt, wonach sich diese Vertreter der Schifffahrt entschieden dagegen verwahren, dass man ihre Vertragsfreiheit beschränke. Wenn Sie diese Eingabe lesen, so wird Ihnen wahrscheinlich die ganze Sachlage noch klarer werden, als ich sie Ihnen in den wenigen Worten — entschuldigen Sie meinen mangelhaften Vortrag — habe klar machen können. (Lebhafter Beifall.)

**Der Vorsitzende:** Ich erlaube mir auch dem Herrn Direktor Philippi für seinen Vortrag unseren besten Dank abzustatten.

Ehe wir nun in die Erörterung eintreten, wird es sich fragen, ob wir nicht am Ende die einzelnen Gegenstände trennen müssten. Nach den Ausführungen der Herren Redner kommt es im Wesentlichen an auf die Haftbarkeit des Schiffseigners bezw. des Frachtführers, — wem haften sie und wofür —; dann auf die Beschränkung der Haftbarkeit der Frachtführer, und endlich auf die Beweislast. Das wären wohl die am meisten strittigen Punkte. Ich gebe anheim, ob wir nicht die Debatte so führen, dass wir diese einzelnen Fragen getrennt zur Verhandlung stellen (Widerspruch). Oder wollen Sie, dass wir gleich über das Ganze verhandeln? (Zustimmung.)

Handelskammer-Sekretär **Hirschberg-Bromberg** (zur Geschäftsordnung): Ich würde vorschlagen, die Haftpflicht als einen besonderen Gegenstand der Diskussion zu behandeln und die Frage der Beweislast nachfolgen zu lassen.

Direktor **Ströhler-Berlin** (zur Geschäftsordnung): Ich glaube, die beiden Fragen greifen so ineinander, dass man sie nicht gut von einander trennen kann. (Zustimmung.)

**Der Vorsitzende:** Meine Herren, ich nehme danach an, dass Sie die ganze Frage in einer Diskussion behandeln wollen. Diese eröffne ich hiermit.

Bergrath **Gothein-Breslau:** Meine Herren, ich muss zunächst wiederholen, was ich hier früher schon erwähnt habe, nämlich dass der Gesetzentwurf nicht

unter Mitwirkung der Interessenten der wichtigsten Stromgebiete zu Stande gekommen ist, indem nämlich ein Vertreter der Oder-Schiffahrtinteressenten und der Handelsinteressenten der Oder nicht zur Berathung zugezogen war. In Folge dessen haben wir gar keinen Einfluss üben können auf die Gestaltung der Bedingungen und der Grundzüge des gegenwärtig vorliegenden Entwurfs, können also nicht wissen, warum in manchen Fällen gerade diese Fassung gewählt ist und bin ich demnach auch in übler Lage bei dieser Diskussion.

Nun zu den einzelnen Punkten.

Meine Herren, die Höhe der Haftung, das ist allseits der Wunsch, muss ja eine beschränkte sein und zwar gehen wir in unseren Wünschen in einzelnen Fällen noch weiter, als irgend einer der Herren Vordner, indem wir nämlich auch die Haftung des Schiffseigners Dritten gegenüber beschränkt wissen wollen.

Meine Herren, die Verhältnisse in der Schiffahrt liegen so, dass durch ein kleines Versehen eines einzelnen untergeordneten Mannes der Schiffsbesatzung thatsächlich ein ungeheurer Schaden entstehen kann. Wenn ich auf die mir persönlich bekannten besonderen Verhältnisse von Breslau eingehe, so kann eine Unvorsichtigkeit gerade bei Hochwasser oder bei Eisgang, wenn hunderte von Schiffen unterhalb der Wehre liegen, es herbeiführen, dass ein Schiff losgerissen wird, an andere Schiffe anprallt und dass eine grosse Anzahl, vielleicht hunderte von Schiffen Havarie leiden. Ist der Schiffseigner ein vermögender Mann, oder eine Gesellschaft die über grosses Kapital verfügt, so kann bei einem grossen Dritten zugefügten Schaden, alles Besitzthum, was der Schiffseigner oder die Gesellschaft hat, durch die Haftung vollständig verloren gehen. Für den Kleinschiffer, der thatsächlich nichts weiter besitzt, als sein Schiff oder eine Kleinigkeit mehr, spielt das nicht die Rolle, wie gerade für denjenigen, der ein grosses Vermögen hat und vielleicht bloß einen Theil desselben in dem Binnenschiffahrtsgewerbe angelegt hat. Meine Herren, eine Versicherung gegen einen solchen Fall giebt es überhaupt nicht; denn keine Versicherungsgesellschaft ist im Stande, die Versicherung eines Schadens zu übernehmen, der in der Höhe nicht begrenzt ist. Wir haben neuerdings Versicherungsgesellschaften, welche auch Haftpflichtversicherungen übernehmen, um die es sich hierbei doch handelt Dritten gegenüber; aber diese Versicherungsgesellschaften beschränken ihre Haftpflicht. So viel mir bekannt, ist der höchste Satz, den sie für den Einzelfall als Entschädigung zahlen 250 000 Mark, während der Schaden, da die

Schiffe gewöhnlich den Winter über befrachtet liegen, in die Millionen gehen kann. Die Folge der unbeschränkten Haftpflicht für solche Unfälle würde leicht sein, dass das Kapital sich aus dem Schiffahrtsgewerbe zurückzieht, dass vorgeschobene unsolide Personen als Schiffseigner figuriren und die Schiffe bis zur Höchstgrenze belastet würden und wir nur mit Strohmännern zu rechnen hätten.

Meine Herren, aus diesem Grunde sind wir, obgleich wir sehr genau wissen, dass wir hier einen Einbruch in allgemeine gesetzliche Regeln thun, doch dafür, dass für derartige Unfälle die Haftpflicht des Schiffseigners auch eine beschränkte sein soll. Und da einmal überall der Entwurf Schiff und Fracht vorsieht, so sind wir auch in diesem Falle aus sehr wichtigen national-ökonomischen Interessen dafür eingetreten, dass diese Haftung hier in dieser Weise beschränkt werde.

Meine Herren, was dann die Haftung des kleinen Schiffers anlangt der selber sein Schiff führt, so hat unseres Erachtens die Sache absolut keine Bedeutung. Denn thatsächlich besitzen diese Leute gewöhnlich nichts anderes als ihr Schiff und sie werden in Folge dessen in den meisten Fällen auch mit nichts anderem haften können. Aber wir glauben doch, dass es vortheilhaft ist, auch formell den Kleinschiffer nicht schlechter zu behandeln als den Grossschiffer, und dass man die persönliche Haftung des Schiffseigners bei Führung des Schiffes ausschliessen solle. Denn heut zu Tage gilt immer der soziale Gesichtspunkt, freilich manchmal auch an falscher Stelle; es würde sicher ein furchtbares Geschrei geben, wenn der kleine Schiffer in dieser Hinsicht schlechter gestellt wäre, als der Grossschiffer und das soll man vermeiden.

Und nun, meine Herren, überzugehen auf die Haftpflicht so weit sie das Frachtgeschäft anlangt, — da ist gesagt worden: man soll hier nicht ein Präjudiz schaffen, indem man einen Einbruch in die Vertragsfreiheit macht. Meine Herren, das Präjudiz ist geschaffen für den grössten Verfrachter, für die Eisenbahn; und wenn der Herr Korreferent ausgeführt hat, bei der Eisenbahn sei das nicht so schlimm, denn da lägen die Verhältnisse so, dass die Beweislast theilweise umgekehrt sei, — nun, meine Herren, wir verlangen gar nichts weiter, als dass das Eisenbahnfrachtrecht auch auf die Binnenschiffahrt ausgedehnt werde; damit wären wir vollständig zufrieden. Aber Sie sagen, thatsächlich wird ja Niemand daran denken, sich seiner Haftpflicht zu entziehen. Nun, meine Herren, wir sind doch anderer Meinung und müssen uns sagen: das ganze Gesetz ist, wenn die Haftpflicht keine unbedingte ist, wenn dispositives Recht über die

Haftpflicht herrscht, ein Messer ohne Klinge, dem auch das Heft fehlt. Denn was nützt uns ein solches Gesetz? Es ist ein Formular, in dem man streichen kann und hinzufügen, was einem passt. Die Unklarheit, unter der wir jahrelang gelitten haben, die Ortsgebräuche, die besonderen Verabredungen, — das alles führen wir damit ein und dasjenige, was wir erreichen wollen, nämlich gleiches Recht für alle Gegenden und alle Verhältnisse, erreichen wir nicht. Ja, meine Herren, wenn kein bindendes Recht herbeigeführt wird, so sind wir schlechter gestellt, als wir es bis jetzt sind. Jetzt haben wir doch wenigstens mit Noth und Mühe eine Binnenschifffahrtsordnung festgestellt, an die sich die einzelnen grossen Rhedereien gebunden haben und von der sie sich jetzt an denjenigen Stellen einseitig frei machen wollen, von denen sie annehmen, dass sie ihnen ungünstig sind.

Nun wird gesagt: Bei der Schifffahrt kommt auch die Konkurrenz in Frage und das ist bei der Eisenbahn etwas ganz Anderes. Nun, meine Herren, erstens ist es nicht so ganz etwas Anderes, denn man hat auch da in vielen Fällen noch eine Konkurrenz. Aber wie liegen denn die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt thatsächlich in Bezug auf die werthvollen Stückgüter, um die es sich hier im Wesentlichen handelt? Man kann sie dem Kleinschiffer nicht anvertrauen, weil er zu wenig Garantie bietet; man muss sie den grösseren Gesellschaften anvertrauen, und wir erleben überall, dass sich die grossen Gesellschaften zusammethun und dass sie im Wesentlichen die Konkurrenz ausschliessen. Meine Herren, gegenwärtig haben sich in Breslau die drei grössten Rhedereien zusammengethan — ich bin selbst Verwaltungsrath bei der einen und habe auch ein Herz für die Schifffahrt und für ihre Interessen — und haben gemeinsame Verfrachtungsbedingungen und gemeinsame Kontore geschaffen; die anderen werden sich dem anschliessen. Und wenn dann gesagt wird: da thun sich die Kaufleute zusammen und machen ein neues Schiffsunternehmen, so mag das für die Elbe zutreffend sein, für uns aber nicht. Wir haben zum grossen Theil nicht die öffentlichen Lagerhäuser, die Häfen, die sind in den Händen der Rhedereien. Wir rechnen demnach thatsächlich mit einer gewissen Monopolisirung auch bei der Binnenschifffahrt; und nach allem, wie sich die Verhältnisse entwickeln, kommt das, je länger je stärker, zum Ausdruck. Meine Herren, was wird denn der Schifffahrt so Uebermässiges dabei zugemuthet? Es wird ihr das zugemuthet, wovon Jeder sagt, das thun wir ja ganz von selbst, nur wollen wir nicht dazu gezwungen sein. Aber es ist doch unendlich besser, man ist gezwungen

und ist dafür andererseits auch gedeckt. Und wenn der Herr Referent ausgeführt hat, es gäbe einzelne Güter, bei denen sich das nicht machen lässt, dann steht es der Schifffahrt ja immer frei, diese Güter nicht zu übernehmen oder sie nur zu erhöhten Frachtbedingungen zu übernehmen; und wenn das noch nicht ausreichen sollte, dann wird man ja immer in der Lage sein, besondere weitere Bestimmungen hineinzu bringen oder zu sagen: nach Zahl, Maass und Gewicht unbekannt. Aber das ganze Gesetz ist thatsächlich eine schöne Arbeit, die auf dem Papier stehen bleibt, die gar keinen Werth für uns hat, wenn wir nicht auf diesem wichtigsten aller Punkte zwingendes, bindendes Recht schaffen. Einen Beschluss werden wir ja heute nicht fassen, aber sie können überzeugt sein, dass von vielen Seiten, die der Binnenschifffahrt sehr freundlich gesinnt sind, dieser Standpunkt betont werden wird. Ich hoffe, dass er im Reichstag zur Anerkennung kommen wird. Wir haben viele Eingriffe in die Vertragsfreiheit, die ich sehr bedaure; aber ein Binnenschiffahrtsgesetz ohne zwingendes Recht in der Haftpflicht — — dann lieber gar nichts.

Hauptmann *Tonne-Magdeburg*: Meine Herren, ich hatte den Vorzug, an der Ausarbeitung des Entwurfs eines Binnenschiffahrtsgesetzes theil zu nehmen. Ich bin bei diesen Berathungen mit meinem Kollegen Direktor Philippi dafür eingetreten, dass man bei der Haftung einem Dritten gegenüber die nautischen Versehen ausschliessen möchte. Wir beide sind ja in der Minorität geblieben; aber ich stehe heute noch auf demselben Standpunkt und würde mich immer dafür verwenden, dass man die nautischen Versehen ausschliesse.

Dann finde ich es nicht gerechtfertigt, dass der Kleinschiffer mit einem anderen Maasse gemessen werden soll, als derjenige Schiffseigner, der sein Fahrzeug durch Schiffer fahren lässt. Der Schiffseigner ist denselben Gefahren ausgesetzt, wie der Schiffer, und, meine Herren, diejenigen, welche mit der Schifffahrt vertraut sind, werden wissen, wie leicht solche Unfälle entstehen können; ich erinnere nur daran, dass irgend ein Kommando falsch verstanden werden kann, und es geschieht das grösste Unglück. In einem solchen Falle den selbstfahrenden Schiffseigner seines ganzen Vermögens zu berauben, ist eine grosse Unbilligkeit, zumal es demselben schwer fällt, eine Versicherungsgesellschaft zur Deckung seines Risikos zu finden, da er nicht in der Lage ist, ein Versicherungsobjekt anzugeben. Ist es doch nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeug, welches vielleicht 2000 oder 4000 Mark werth ist, einen Schaden von 300 000 oder 400 000 Mark verursachen kann.

Wenn nun auf das Seerecht zurückgegriffen wird, so kenne ich da sehr wenig Rheder, die ihr Schiff selbst führen; selbst wenn ein Kapitän als Eigner des Schiffes angeführt wird, so ist er immer nur im Besitz eines Partes, aber nicht im Besitz des ganzen Schiffes. Und dann bilden diese Leute doch die Ausnahme, während bei uns das Gros der Schiffer aus Einzelfahrern besteht.

Man sagt immer, der alte Rechtsgrundsatz gelte heute noch: wer Schaden macht, soll für den Schaden eintreten. Ja, gilt denn der heute noch überall? Wenn ein Arbeiter sich einen Schaden zuzieht, selbst unter Hintansetzung aller Vorsichtsmaasregeln, aller Unfallverhütungsvorschriften, so trägt er den Schaden nicht, sondern wir Unternehmer müssen ihn entschädigen. Wir haben alle Veranlassung, in unseren Berathungen dem Kleinschifferstande beizustehen und ihn nicht solchen Härten auszusetzen. Der Kleinschifferstand wird mit der Zeit verschwinden; er kann nicht bestehen bleiben, wenn das Gesetz so angenommen wird, wie es im Entwurfe steht.

Dann, meine Herren, wende ich mich aber ganz entschieden gegen meinen verehrten Vorredner aus Breslau. Ich bin unter allen Umständen dafür, dass wir die Vertragsfreiheit in dem Binnenschiffahrtsgesetz wahren. Man kann ja nicht alle Einzelheiten festsetzen, da es manche Bestimmungen giebt, die die Praxis herausbilden muss, weshalb sollen wir aber anders gestellt werden als andere, z. B. die Seeschiffahrt, die sich die Vertragsfreiheit voll und ganz gewahrt hat? Wir können nicht mit der Eisenbahn auf eine Stufe gestellt werden, denn die hat ein Monopol, von dem bei uns keine Rede ist.

Ich habe die uns vom Herrn Baumeier übergebene Schrift mit grosser Freude begrüsst. Ich bin bezüglich der Haftpflicht vollständig mit ihm in Uebereinstimmung; nur was das Hypothekenwesen anbelangt, so kann ich mich mit seinen Vorschlägen nicht einverstanden erklären. Ich bitte Sie, was soll denn da werden? Da brauchten wir überhaupt von einer Haftpflicht nicht zu reden. Denn dann kann der Schiffseigner so viel Hypotheken auf sein Schiff nehmen, wie er will; und wenn er dann haften soll, so kommen die Hypothekengläubiger vorweg, und der Geschädigte muss mit dem zufrieden sein, was übrig bleibt. Dafür kann ich unter keinen Umständen stimmen, dass die Hypothekengläubiger den Schiffsgläubigern vorgehen.

Dann noch eins. Es werden uns jetzt grosse Verpflichtungen auferlegt, wo wir mit einem Theil unseres Vermögens persönlich einzutreten haben. Nun ist aber die Mannschaftsfrage eine überaus heikle.

Während bei der Seeschiffahrt durch die Seemannsordnung klipp und klar festgelegt worden ist, was der Mann zu thun hat, unterstehen unsere Leute nach alter Gepflogenheit der Gesinde-Ordnung. Die Gesinde-Ordnung drückt aber nicht aus, was einem Schiffsmann obliegt, weshalb ich es mit Freuden begrüssen würde, wenn der Verein dahin vorstellig werden wolle, dass für unsere „Binnenschiffahrt“ eine Ordnung analog der Seemannsordnung ausgearbeitet werde. Das würde viel zur Klarstellung beitragen.

Handelskammer-Sekretär **Dr. Soetbeer-Hamburg**: Meine Herren, unsere Handelskammer hat sich eingehend mit der Haftfrage beschäftigt, und ich werde in Kürze das Ergebniss ihrer Berathungen Ihnen darlegen. Wir haben uns bemüht, die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen, nicht allein auf Grund theoretischer Ueberzeugungen, sondern auch auf Grund praktischer Erfahrungen.

Nach dem Handelsgesetzbuch haftet der Frachtführer, wenn er nicht nachweist, dass der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter herbeigeführt ist. Der Begriff der höheren Gewalt ist ein durchaus schwankender und unbestimmter. Es kommen manche Unfälle vor, bei denen die Frage, ob sie von irgend welcher menschlichen Gewalt abgewendet werden konnten, die grössten Schwierigkeiten macht und leicht zu Ungunsten der Schiffer entschieden wird. Wir haben deshalb dahin gestrebt, den Begriff der höheren Gewalt aus dem Gesetz ganz zu beseitigen, sodass nur der Begriff des Verschuldens maassgebend bleibt, wie er ja auch im Grossen und Ganzen schon der Rechtsprechung zu Grunde liegt. Die Rechtsprechung nimmt im Grossen und Ganzen höhere Gewalt an, wenn kein Verschulden vorliegt; es giebt aber, wie gesagt, Fälle, die anders beurtheilt werden.

Bei der Frage der Beschränkung der Haftpflicht auf Schiff und Fracht haben wir Unterschiede gemacht zwischen den verschiedenen Pflichten, die der Frachtführer übernimmt. Die Beschränkung der Haftpflicht in der Schiffahrt, die ja von dem übrigen Recht durchaus abweicht, wird im Wesentlichen dadurch begründet, dass in der Schiffahrt eine besondere Gefährlichkeit stattfindet. Diese Begründung ist durchaus stichhaltig. Aber man denkt dabei doch hauptsächlich an die Gefahren, welche bei der Führung des Schiffes vorkommen, an die nautischen Unfälle; weniger wird an die Gefahren gedacht, die in Folge der etwaigen Fahruntüchtigkeit eines Schiffes eintreten. Wir haben uns nicht entschliessen können die Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht auch

für die Verschulden, die hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit des Schiffes vorkommen, auszudehnen. Wir haben uns gesagt, dass es die Grundbedingung für die Ausführung des Frachtvertrages ist, dass der Frachtführer ein fahrtüchtiges Schiff liefert, und dass es im volkswirtschaftlichen Interesse unbedingt nothwendig ist, dass hierauf Gewicht gelegt werde. Zudem liegt die Sache so, dass der Frachtführer, in der Regel bei Beginn der Reise, entweder selbst, oder durch besonders dazu befähigte Leute, das Schiff in Bezug auf seine Fahrtüchtigkeit untersuchen kann. Der Fall liegt nicht so, wie bei einer Begebenheit unterwegs, wo der Schiffseigner oder Frachtführer die Kontrolle gänzlich verloren hat. Deshalb kann die Handelskammer der Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht nur zustimmen, wenn die volle Haftung für die Lieferung eines fahrtüchtigen Schiffes erhalten bleibt.

Wenn man im Uebrigen sich einverstanden erklärt hat mit der Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht, was für die Befrachter, die Kaufleute eine Verkürzung ihrer gegenwärtigen Rechte bedeutet, so ist man dabei von der Voraussetzung ausgegangen, dass eine weitere Beschränkung der Haftung, als sie durch das Gesetz gegeben ist, in dem freien Verkehr nicht eintreten wird. Die Erfahrungen, die in dieser Hinsicht gemacht sind, haben uns aber zu der Ueberzeugung geführt, dass, wenn diese Voraussetzung thatsächlich vorhanden gewesen ist, auch im Gesetz für deren Ausführung Sorge getragen werden muss, und die Durchführung nicht dem freien Verkehr überlassen bleiben darf. Wir befinden uns auf demselben Standpunkt, der vorhin hier von Herrn Bergrath Gothein ausgeführt ist, auf demselben Standpunkt, der bereits von manchen anderen Körperschaften zur Geltung gebracht worden ist. Die Bedenken hat ja der Herr Referent vorgeführt, und sie sind auch von uns nicht verkannt worden. Aber wenn man so weit geht, wie der Herr Referent, der Beschränkung der Vertragsfreiheit hinsichtlich der Beweislast zuzustimmen, so verstehe ich es nicht, wie man davor zurückschrecken kann, hinsichtlich des Verbots einer Beschränkung der Haftpflicht unter dem gesetzlichen Punkt sich zustimmend zu verhalten. Die Vorgänge, die Herr General-Direktor Philippi erwähnt hat, sind für unseren Beschluss von wesentlichem Einfluss gewesen, die grösseren Schiffahrtsgesellschaften, auf deren Benutzung die Kaufleute vielfach angewiesen sind, treten hinsichtlich ihrer Befrachtungsbedingungen nicht in Konkurrenz miteinander, sondern verständigen sich. Herr General-Direktor Philippi hat gesagt, mit der Einigkeit der Schiffer sei es wohl nicht so weit

her; es werde sich immer der eine oder andere finden, der Nachgiebigkeit zeige. Ich möchte an Herrn General-Direktor Philippi die Frage richten, ob er, wenn ihm ein gutes Geschäft angetragen wird, bereit sein würde, von der Vereinbarung, die er mit anderen Schiffahrtsgesellschaften getroffen hat, abzuweichen. Ich glaube das nicht; ich glaube, dass er sich gewissenhaft an diese Vereinbarung halten wird. Dass diese Vereinbarung eine Abweichung von der früher mit grosser Mühe zu Stande gekommenen Binnenschiffahrtsordnung darstellt, kann keinem Zweifel unterliegen. In der Binnenschiffahrtsordnung ist die Haftung unbedingt festgesetzt; von einer Beschränkung ist nicht die Rede. Es hat uns und wahrscheinlich auch manche andere der an der Binnenschiffahrtsordnung beteiligten Körperschaften aufs Peinlichste überrascht, dass eine solche Abweichung beliebt worden ist. Nicht nur prinzipiell haben wir das überaus bedauert, sondern wir haben auch die Haftungsgrenze von 10 000 M. in Anbetracht der werthvollen Fahrzeuge, die hier in Frage kommen, viel zu niedrig gefunden. Was für die Everföhler im Hamburger Hafen mit ihren kleinen Schiffen vielleicht richtig war, ist es deshalb noch nicht für die grossen Schiffe, welche den Verkehr auf der ganzen Elbe vermitteln.

Es ist gefragt worden, warum die Hamburger Handelskammer sich nicht schon gegen das Vorgehen der Hamburger Everföhler ausgesprochen habe. Dieses Vorgehen der Everföhler fand statt vor der Zeit der Einführung der Binnenschiffahrtsordnung, und es konnte ihnen deshalb eine Abweichung von der letzteren selbstverständlich nicht zum Vorwurf gemacht werden. Allerdings ist auch die Maassregel der Everföhler nicht mit Freude begrüsst worden. Es handelt sich um die Vereinbarung einer grossen Anzahl von Personen, über 100 Leuten, bei denen dadurch die Konkurrenz hinsichtlich der Höhe der Haftung ausgeschlossen ist.

Wenn gesagt ist, dass solche Verhältnisse dazu führen könnten, dass die Kaufleute sich zusammenthäten und neue Schiffahrtsgesellschaften gründeten, so hat uns diese Erwägung natürlich auch nahe gelegen. Aber sie hat auf uns keinen Eindruck gemacht. Denn es würde wahrscheinlich nicht lange dauern, bis eine solche neu entstandene Gesellschaft sich von den Vortheilen, die eine Vereinbarung mit sich bringt, überzeugen, und sich ebenfalls mit den anderen zusammenthün würde; dann läge die Sache genau so wie zuvor.

Alle diese Gründe haben die Hamburger Handelskammer dahin geführt, ein gesetzliches Verbot der Beschränkung der Haftung unter die im Gesetz fest-

gelegte Grenze in gewissem Umfange zu befürworten, wie ich jetzt näher ausführen werde.

Wir befürworten, dass für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes, deren Lieferung die Grundbedingung des Frachtgeschäftes ist, die Haftung mit dem ganzen Vermögen stattfinden soll, und dass eine Freizeichnung hiervon nicht rechtsgiltig sei. Im Uebrigen gehen wir nicht so weit wie andere Kammern, dass wir eine Freizeichnung von der gesetzlichen Haftung durchweg untersagen möchten. Wir haben nur diejenigen Punkte herausgesucht, die uns wesentlich zu sein scheinen und die auch von den Schiffen ganz gut zugestanden werden können: die richtige Abnahme, die richtige Stauung, die richtige Bewachung und die richtige Ablieferung der Ladung. Dafür wird ja jetzt die Haftung auf Schiff und Fracht beschränkt; dafür soll aber auch nach Ansicht der Hamburger Handelskammer die Haftung nicht noch weiter beschränkt werden dürfen. Es handelt sich hier um Dinge, die sich zum Theil im Abgangs- oder im Ankunftschaften vollziehen, wo die Frachtführer vielfach sich selbst befinden oder Vertreter haben. Anders dagegen liegt die Sache bei denjenigen Schädigungen, die in Folge der sogenannten nautischen Verschuldungen, der Verschuldungen in der Führung des Schiffes, eintreten. Da wollen wir dem Schiffer keinerlei Beschränkung auferlegen, sondern wollen ihm die Freizeichnung, wenn sie ihm beliebt und er sie für gut hält, in beliebigem Maasse gestattet wissen.

Die Frage der sogenannten Kleinschiffer will ich auch kurz berühren. Wir haben uns nicht dazu verstehen können, gesetzlich festzustellen, dass der Schiffseigner und Frachtführer, der selbst sein Schiff führt, nicht mit dem vollen Vermögen haftet; wir haben eine derartige Abweichung von allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht für gut gehalten. Dagegen haben wir die Ueberzeugung gehabt, dass es einem solchen Schiffseigner und Frachtführer nach dem gegenwärtig geltenden Recht unbenommen sei, auch seinerseits die Haftung für sein Verschulden zu beschränken. Selbstverständlich ist dies ausgeschlossen für Fälle des Dolus, des Verstosses gegen die guten Sitten; für nautisches Verschulden halten wir es aber für zulässig. Ich habe in der Literarischen Diskussion gelesen, dass das Reichsgericht entschieden habe, eine solche vertragsmässige Beschränkung sei unzulässig; aber ich habe nicht finden können, wo eine derartige Entscheidung getroffen ist, und möchte die Vermuthung aussprechen, dass da ein Fall von Arglist, Diebstahl oder dergl. vorgelegen hat. Hingegen ist uns von sachkundiger Seite bestätigt worden, dass der Schiff-

eigner und Frachtführer allerdings seine Haftung für eigenes Verschulden beschränken kann, wir haben daher den Wunsch, dass gesetzlich festgelegt werde, dass in diesem Punkt der Kleinschiffer nicht schlechter und nicht besser gestellt werde als der Schiffseigner und Frachtführer, der die Führung des Schiffes Anderen anvertraut. Demnach müsste er unter allen Umständen für Lieferung eines fahrtüchtigen Schiffs mit seinem vollen Vermögen haften; es würde für ihn möglich sein, für die richtige Annahme, Stauung, Bewachung und Ablieferung der Waare seine Haftung auf Schiff und Fracht zu beschränken, und es würde für ihn möglich sein, für die übrigen Umstände, Unfälle, Verschuldungen, abgesehen von Böswilligkeiten, seine Haftung noch weiter herabzusetzen oder zu beseitigen. Wir glauben, dass auf diese Weise den sogenannten Kleinschiffen Gerechtigkeit widerfahren würde.

Das wäre in Kürze die Stellung, die wir zu den angeregten Fragen genommen haben. Ich möchte hinzufügen, dass wir noch einen anderen Punkt berührt haben, nämlich die Haftung für Uebereinstimmung der gelieferten Ladung mit der Bezeichnung im Ladeschein. Im Gesetz ist ausgesprochen, dass die Haftung in diesem Fall sich nur erstrecken soll auf den Minderwerth der gelieferten gegen die zu liefernde Waare. Wir haben uns nicht davon überzeugen können, dass es sich empfehle, in diesem Punkt noch eine neue Art von gesetzlicher Beschränkung der Haftung festzusetzen, und dass dieser Punkt eine ganz besondere Behandlung verdiene. Wenn der Frachtführer einen Ladeschein unterzeichnet, der auf 100 Sack Kaffee lautet, und er nur 90 abgeliefert, so würde er nach dem Gesetzentwurf den Werth von 10 Sack Kaffee zu erstatten haben. Dem Empfänger kann aber ein beträchtlich höherer Schade erwachsen sein, wenn er den Kaffee schon weiter verkauft hat, und die Preisverhältnisse sich inzwischen geändert haben. Wir sehen nicht ein, warum nicht mit voller Strenge dahin gewirkt werden soll, dass zur Vermeidung dieser Schäden der Schiffseigner und Frachtführer die grösste Sorgfalt verwende. Noch schwieriger gestaltet sich die Sache, wenn eine ganz andere Art von Waare geliefert wird, als im Ladeschein bemerkt ist, z. B. statt Wein Petroleum; da ist es oft sehr schwer, den Minderwerth festzustellen. Es ist dies eine Schwierigkeit der Rechtsprechung, die nicht nur theoretisch besteht, sondern wiederholt praktisch geworden ist. Da also einerseits die Bestimmung des Gesetzentwurfs praktisch schwer ausführbar ist, andererseits kein hinreichender Grund für sie angeführt werden kann, hat die Handelskammer zu Hamburg es für richtig erachtet, den erörterten Fall nicht besonders zu

regeln, sondern zu behandeln, wie alle andern Fälle, wo ein Verschulden des Frachtführers vorliegt.

Direktor *Ströhler-Berlin*. Meine Herren, man kann darüber, ob die Binnenschiffahrts-Gesellschaften daran gut gethan haben, kurz, nachdem sie der Binnenschiffahrts-Betriebsordnung zugestimmt, Abweichungen eintreten zu lassen, verschiedener Meinung sein. Wenn aber nach den Ausführungen verfahren werden soll, die Herr Bergrath Gotheim und der Herr Vertreter für Hamburg erwähnt haben, da würde ich glauben, es wäre besser, den ganzen Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf bei Seites zu legen. Denn, meine Herren, wenn Sie die Beschränkung der Vertragsfreiheit befürworten auf Grund der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs den Eisenbahnen gegenüber, so kann meines Erachtens diese Bezugnahme nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn Sie die Schifffahrt in dieselbe Lage setzen, wie die Eisenbahnen. Heut haben wir eine zerstreute Schifffahrt auf den verschiedenen Strömen. Es wird in den Tarifsätzen und Frachtsätzen gerade von denjenigen Seiten, die jetzt die Vertragsfreiheit beschränken wollen, auf das Aeusserste heruntergehandelt, so dass schon kaum noch etwas bei der Schifffahrt herauskommt, während bei den Eisenbahnen unabänderliche und angemessene Tarife vorhanden sind, bei denen die Eisenbahnverwaltung die im Gesetz ihr auferlegten Beschränkungen sehr wohl ertragen kann. Ausserdem sind die Verhältnisse bei der Schifffahrt so unregelmässig und nicht entfernt mit denen der Eisenbahn zu vergleichen, dass ich glaube, es wäre ein sehr müssiger Streit, wenn man diese Last der Schifffahrt auferlegen wollte.

Was die Beweislast betrifft, so hat Herr Direktor Philippi sich schon darüber ausgesprochen. Ich glaube, die Beweislast würde die Schifffahrt wohl ertragen können.

Was die Frage betrifft, die Herr Bergrath Gotheim angeregt hat bezüglich der Haftung Dritten gegenüber, da muss ich sagen: das Verhältniss der Kleinschiffer ist nicht abweichend von dem der Grossschiffahrt. Was die Grossschiffahrt in bedeutenden Summen hat, hat der Kleinschiffer in seinem eigenen Kahn; ich habe es sowohl in der Kommission als auch später als eine Härte bezeichnet, dass der Kleinschiffer als Schiffseigner, der sein Schiff selbst steuert, mit seinem ganzen Vermögen haftet, während derjenige, der sein Schiff nicht selbst steuert, nur mit Schiff und Fracht haftet. Nun ist uns in der Kommission entgegnet worden: wenn der Schiffseigner sein Schiff selbst steuert und ein Versehen begeht, so ist er nach dem Gesetz haftbar dafür, davon kann

ihn Niemand befreien. Es wird also praktisch die Folge die sein: der Eigner des Schiffes wird als Schiffer (Steuermann) seinen Bootsführer hinsetzen, und er wird als Bootsmann fahren.

Nun möchte ich noch einen Punkt berühren, den Herr Bergrath Gotheim erwähnte: die Frage der Haftbarkeit mit Schiff und Fracht. Diese Frage hat eine eingehende Erörterung gefunden. Es ist von einer Seite beantragt worden, statt „Schiff und Fracht“ zu setzen „Werth des Schiffes“. Der Herr Referent des Reichs-Justizamts hat aber mit Recht darauf hingewiesen, dass das nicht geht. Das Schiff haftet. Der Werth kann erst festgestellt werden, nachdem das Schiff gerettet ist event. durch öffentlichen Verkauf. Dass der Gläubiger des Schiffes nachsteht denjenigen Forderungen, die aus der Haftbarkeit entstehen, das versteht sich von selbst, und man war darüber sehr klar, dass diese Schiffshypotheken einen äusserst geringen und sehr zweifelhaften Werth haben.

Ich meine, meine Herren, wenn man von Anfang bis zu Ende sich auf den Standpunkt des Entwurfs stellt und ihn eingehend prüft, so wird man sagen, dass, wenn der Entwurf Gesetz wird, eine bedeutende Verbesserung in der Binnenschiffahrt erreicht wird. Wenn sie aber wollen, dass die Binnenschiffahrt durch das Gesetz in ihrer Vertragsfreiheit beschränkt wird, so werden Sie die Schifffahrt nicht fördern, sondern Sie werden gegen Ihr eigenes Interesse dazu beitragen, dass die Schifffahrt beeinträchtigt und die Entwicklung unserer Wasserstrassen geschädigt wird.

Direktor *Wegener-Berlin*: Zuvörderst, meine Herren, danke ich allen denjenigen Herren, die heute für die Kleinschiffahrt eingetreten sind. Ich habe nur wenige Worte zu sagen. Was die Haftpflicht dem Kaufmann gegenüber betrifft, so glaube ich, brauchen wir hier gar nicht so viel Worte darüber zu sprechen, denn in der Regel ist der Frachtbrief da und wird so gestaltet, dass der Schiffer in jeder Weise dem Kaufmann gegenüber haftet. Was aber das andere betrifft, da ist es gut, dass auch der Kleinschiffer ins Auge gefasst wird, wenn er selbst Steuermann ist. Es kommt vor, dass bei der grössten Vorsicht und Aufmerksamkeit doch Unfälle eintreten, für die kein Mensch verantwortlich gemacht werden kann, und gar nicht einmal vis major vorliegt, und da soll der Mann Alles verlieren! Ich meine, das würde zu weitgehend sein, und ich möchte Sie bitten, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um den Kleinschiffer doch so viel wie möglich auf diesem Gebiete in Schutz zu nehmen.

Herr Handelskammer - Sekretär **Hirschberg-Bromberg**: Herr Direktor Ströhler hat schon das Meiste von dem widerlegt, wogegen ich mich wenden wollte, und ich möchte bloss die Thatsache aufstellen, dass der Unterschied zwischen grösseren Unternehmern und Kleinschiffen in ostdeutschen Gewässern fast gar nicht vorkommt, dass überwiegend die Kleinschiffahrt dort den Verkehr führt, und dass daher der Schutz der Kleinschiffahrt eine gewisse Lebensfrage für die ostdeutschen Gewässer ist.

Ich komme aber noch auf die Frage der unbeschränkten Vertragsfreiheit zurück. Es wird Ihnen bekannt sein, dass u. A. auch eine Handelskammer in einer besonderen Petition dafür wirkt, dass die uneingeschränkte Haftbarkeit der Schiffer selbst, entsprechend Art. 395 des Handelsgesetzbuchs, im Gesetz aufrecht erhalten wird. Wer die näheren Verhältnisse kennt, wird auch die Gründe begreifen, warum diese Handelskammer eine solche Petition erlassen hat. Sie wird dabei von sieben Handelskammern unterstützt, von denen aber vier oder fünf überhaupt nicht an einer Wasserstrasse liegen. (Heiterkeit.)

Ich komme ferner auf eine Aeusserung des Herrn Hauptmann Tonne zurück, der den Wunsch angeregt hat, dass ähnlich der Seemannsordnung auch eine Schifferordnung erlassen wird, worin die Fähigkeit der Schiffer geregelt werden soll. (Widerspruch Zuruf.) — Also die Thätigkeit; ich hatte verstanden die Fähigkeit. Ich will hierbei nur bemerken, dass in der Sachverständigenkommission die Vertreter der Elbe und des Rheins dafür eintraten, dass die Führer eines Schiffes ihre Fähigkeit durch ein Examen (Patent) beweisen sollen. Leider war, so viel ich mich erinnere, bloss der Vertreter von Berlin und meine Wenigkeit dagegen, und das Reichs-Justizamt hat in dem Gesetzentwurf, der morgen von ihm verabschiedet wird und dem Bundesrath zugehen soll, folgenden Passus aufgenommen — ich habe keine Bedenken, das hier zu äussern —, dass der Bundesrath ermächtigt ist, für bestimmte Wasserstrecken bzw. bestimmte Ströme oder Flüsse den Befähigungsnachweis für die Schiffahrt zu erfordern.

Ich möchte hier die Bitte hinzufügen, da eine derartige Verordnung für die ostdeutschen Gewässer ohne thatsächliche Gefährdung der ostdeutschen Kleinschiffahrt absolut unausführbar ist, dass auch der Central-Verein zu dieser Bestimmung des Gesetzentwurfs die Worte hinzuzufügen beantragt: „nach Anhörung oder mit Zustimmung der Interessenten“. Wir haben gewiss das feste Vertrauen zu dem Bundesrath, dass er nicht eine Verordnung erlassen wird für Flüsse und Binnengewässer, wo ein solcher

Befähigungsnachweis nicht angebracht ist; aber es wäre wünschenswerth, wenn, bevor eine solche Verordnung erlassen wird, die Interessenten gehört würden.

Ich schliesse mit der Bemerkung, dass Herr Direktor Gutbrod mir gesagt hat, dass etwaige Aenderungen, die an dem Gesetzentwurf noch gewünscht werden, jetzt auch dem Bundesrath mitgetheilt werden möchten, weil für das Reichs-Justizamt die Materie vorläufig abgeschlossen ist.

Direktor **Philippi**: Meine Herren, ich gebe meiner grossen Freude und Genugthuung Ausdruck darüber, dass die Vetreter der für unsere Elbe besonders wichtigen Handelskörperschaften, die Vertreter von Hamburg und Magdeburg, mit der Schiffahrt auf der Elbe im Grossen und Ganzen über den Umfang unserer Haftung vollständig konform gehen. Ich glaube, meine Herren, dass wir alle und auch die Herren vom Rhein und von der Oder gern darein willigen werden, die Haftung zu übernehmen für die richtige Stauung, Behandlung, Verladung und Bewachung der Güter, dass wir in keiner Weise uns von dieser Haftpflicht befreien wollen. Selbstverständlich ist, dass wir die Haftung in vollstem Umfange und unbegrenzt übernehmen für arglistige Handlungen, wie Diebstahl und derartigen Dolus. Es wird ferner gewünscht, dass wir die Haftung unbeschränkt übernehmen hinsichtlich der Lieferung eines fahrttüchtigen Schiffes. Ebenso — was dabei nicht gesagt worden ist — müssen wir auch die unbegrenzte Haftung übernehmen für etwaiges Verschulden in der Auswahl unserer Leute, für culpa in eligendo. Meine Herren, es ist ja das im Gesetz schon ausgedrückt. Das Gesetz sagt: die Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht ist ausgeschlossen, wenn eigenes Verschulden vorliegt. Und das liegt vor, wenn wir ein untüchtiges Schiff oder einen untüchtigen Schiffer nehmen. Uebrigens wird der erstere Fall sich schon deshalb selten ereignen, weil die Schiffe überall einer Revision seitens der Versicherungsgesellschaften unterliegen. Aber, meine Herren, in einem Punkte stimme ich mit dem geehrten Vertreter der Handelskammer von Hamburg nicht überein. Das betrifft die bereits erfolgte Herabsetzung der Haftsumme seitens der Elbschiffahrts-Gesellschaften. Meine Herren, wir sind da durchaus nicht eigenmächtig vorgegangen, sondern wir waren in einer Zwangslage. Die Binnenschiffahrtsordnung ist vereinbart worden von Vertretern des Handelsstandes, der Schiffahrt und der Versicherungsgesellschaften. Herr Generalsekretär Ulrich hatte die Güte, mir ein Protokoll zuzustellen über Verhandlungen, die in dieser

Sache auch unter den Versicherungsgesellschaften stattgefunden haben, und da ist ausdrücklich gesagt, die Versicherungsgesellschaften hätten gern das Zugeständniss gemacht, dass von der Haftung für die nautischen Versehen sich der Frachtführer freizeichnen könne. Es sei z. B. die Binnenschiffahrtsordnung seitens der Versicherungsgesellschaften ausdrücklich anerkannt worden. Meine Herren, aber trotz alledem, trotz dieses Anerkenntnisses der Versicherungsgesellschaften, hat eine der Versicherungsgesellschaften — die, so viel ich weiss, zu dem internationalen Versicherungsverbande allerdings nicht gehört — in dem vorhin Ihnen geschilderten Falle uns verklagt und ein obsiegendes Erkenntniss erzielt. Es ist da mit klaren Worten gesagt, dass wir auch für solche Fehler an dem Schiff haften sollen; die trotz aller Sorgfalt nicht zu entdecken gewesen sind.

Meine Herren, das Abkommen ist also nicht von den Elbschiffahrts-Gesellschaften gebrochen worden, sondern zuerst von der betreffenden Versicherungsgesellschaft, und die Elbschiffahrtsgesellschaften befanden sich in einer Zwangslage. Wenn man derartige Vereinbarungen trifft, so hat das zunächst nur theoretischen Werth, insbesondere für die Handelskammern. Die Herren Vertreter der Handelskammern hatten die grosse Liebenswürdigkeit, uns mit Rath und That bei der Berathung der Binnenschiffahrtsordnung zur Seite zu stehen. Aber wenn nachträglich eine Bestimmung der vereinbarten Binnenschiffahrtsordnung sich als nachtheilig erweist, hat doch keine Handelskammer davon den geringsten Nachtheil, sondern nur wir hatten ihn. Wir standen vor der Frage: hier stehen Hunderttausende unter Umständen auf dem Spiele; wir mussten uns schützen, meine Herren, denn wir sind Vertreter von Aktiengesellschaften — was würden unsere Aktionäre dazu sagen, wenn ein so grosser Schaden von uns zu vertreten gewesen wäre? Man hätte uns den Vorwurf gemacht: Ihr habt allzu grosse Verpflichtungen übernommen, die weit über das hinausgehen, was Ihr verantworten könnt. Und wenn dann gesagt würde, wir haben diese schädigenden Bedingungen mit den Handelskammern vereinbart, so würden wir damit nicht durchkommen, denn wir mussten die Bedingungen ändern, sobald wir sie als schädlich erkannt hatten, und zwar sofort und ohne Rücksicht auf die Ansichten der Handelskammern.

Ich glaube auch, bei näherer Prüfung werden die Herren Vertreter des Handels sich schliesslich auf unsere Seite stellen und nicht auf die Seite der Versicherungsgesellschaften. Denn es dreht sich der Streit nicht zwischen Kaufmann und Schiffahrt,

sondern nur zwischen gewissen Versicherungsgesellschaften und Schiffahrt. Ich kann Ihnen Briefe vorlegen, in denen ausdrücklich von hochachtbaren Versicherungsgesellschaften ihren Kunden erklärt worden ist: Ihr könnt ganz unbedenklich eure Güter nach wie vor verfrachten; wenn die Schiffahrt auch ihre Haftsumme herabgesetzt hat, so seid Ihr ja durch uns voll gedeckt. Wir haben also ausdrücklich mit einzelnen Versicherungsgesellschaften Rücksprache genommen, und da haben sich dieselben einverstanden erklärt; also da sehe ich nicht ein, wenn dem Handelsstand, der uns die Güter anvertraut, kein Nachtheil daraus erwächst, warum man uns diese nothgedrungene Maassnahme verargen will.

Es ist von Herrn Dr. Soetbeer noch die Haftung für die Angaben im Ladeschein angeführt worden. Er hat darauf aufmerksam gemacht, wenn im Ladeschein eine bestimmte Menge eines Gutes angegeben sei, und es werde weniger geliefert, so solle nicht nur der Werth des Fehlenden ersetzt werden, sondern der volle Schaden. Meine Herren, ich glaube, in der Praxis ist das schwer durchführbar. Nehmen Sie an, ich habe die richtige Menge übernommen, die im Ladeschein enthalten ist, und es geht auf dem Transport durch mein Verschulden irgend ein Theil dieser Ladung verloren, dann habe ich doch auch nicht mehr zu bezahlen als diesen verlorenen Theil und habe nicht den sonstigen Schaden zu ersetzen. Also, wenn in einem Fall der Nachtheil nur dadurch entsteht, dass versehentlich eine falsche Menge im Ladeschein angegeben wurde, im anderen Fall dadurch, dass von der Ladung durch mein Verschulden etwas weggekommen ist, — im Effekt bleibt sich's gleich, — dann sehe ich nicht ein, warum man im ersteren Falle weitergehende Ansprüche soll erheben dürfen als im letzteren.

Herr Direktor Ströhler hat die Frage berührt, ob mit dem Schiffe oder mit dem Werth von Schiff und Fracht gehaftet werden soll. Die erstere Bezeichnung ist vollständig richtig und korrekt. Denn, meine Herren, wenn Sie statt dessen setzen wollen: „der Werth des Schiffes“, so würde sich fragen: welcher Werth? Der Werth ist ja ein ganz verschiedener zur Zeit, wo das Schiff sich in gutem, heilem Zustande befindet, und wenn es havarirt ist. Der Schaden kann ein so grosser sein, dass das Schiff vollständig verloren geht. Also dann wäre der Schiffseigner erstens um sein Schiff gekommen und sollte dann noch einmal für diesen verlorenen Werth haften. Der Gedanke bei der Gesetzgebung war doch der, dass nur mit dem gehaftet werden soll, was wirklich vorhanden ist, und nicht mit einem eingebildeten

Werth; und es ist ein eingebildeter Werth, wenn ich sage, das Schiff ist heute so viel werth, denn ich weiss nicht, was es werth sein wird, wenn der Unfall eingetreten ist, für den ich hafte.

Dass die Hypothekengläubiger hinter den Schiffsgläubigern stehen sollen, unter anderem auch hinter demjenigen Gläubiger, welcher durch ein Verschulden des Schiffsführers einen Anspruch an ihn herzuleiten hat, das ist im Gesetz genau angegeben. Die Reihe der Schiffsgläubiger ist speziell aufgeführt, und die Privatgläubiger, die Hypothekengläubiger kommen erst in allerletzter Linie, in fünfter oder sechster, nach den Schiffsgläubigern, die das Gesetz ausdrücklich als solche namhaft macht.

Ich möchte nur noch Herrn Bergrath Gothein darauf aufmerksam machen, dass der Artikel 395 ja auch fernerhin gilt für die Frachtführer der Binnenschifffahrt. Im Allgemeinen bleibt es nach wie vor dabei, dass der Frachtführer zu haften hat für alle Beschädigungen, die das ihm anvertraute Frachtgut erleidet, wenn er nicht nachweist, dass er schuldlos ist; die Beweislast bleibt also stets auf uns hängen. Herr Bergrath Gothein ist dagegen, dass die Haftpflicht des Frachtführers eingeschränkt werden soll; aber es wird gleichwohl von ihm empfohlen, dass der Schiffer, der nicht für ein bestimmtes Gewicht aufgenommen wolle, sich ja einfach freizeichnen könne; er könne hineinschreiben in den Ladeschein: „Gewicht unbekannt“; wie das ja bei der Seeschifffahrt Gebrauch ist, wo es sogar vielfach heisst: „Inhalt und Gewicht unbekannt“. Das wäre aber auch wieder eine vertragsmässige Abänderung der Haftpflicht, und wir kommen also immer wieder auf denselben Punkt zurück.

Bergrath *Gothein-Breslau*: Zunächst möchte ich bemerken, dass der § 395 des Handelsgesetzbuchs auch nicht bindendes, sondern nur dispositives Recht ist.

Dann kann ich aber nur sagen, dass ich Herrn Direktor Philippi ausserordentlich dankbar bin, für die Erklärung, die er abgegeben hat, in welchem Falle der Schiffseigner resp. Frachtführer haften soll und ich glaube, dass, wenn Sie so weit entgegenkommen, wir thatsächlich nicht weit auseinander sind. Ich möchte ihn bloss bitten, das unkorrigirte Stenogramm über den Eingang seiner letzten Rede mir mitzutheilen und auf Grund dieses unkorrigirten Stenogramms eine Petition an den Reichstag zu entwerfen, worin er feststellt, dass die Haftung des Schiffseigners in diesem Sinne in das Gesetz als bindendes Recht aufgenommen wird; dann sind wir vollständig einig, dann werden wir über kleine Differenzen leicht hinwegkommen.

Meine Herren, nur das eine möchte ich noch anregen, was bei unserer Handelskammer zur Sprache gekommen ist. Wir leiden ausserordentlich — und namentlich der Schiffer selber — unter den zahllosen Prozessen, die über den Frachtvertrag geführt werden, und die zum grossen Theil auf Unkenntniss der betreffenden Handelsgebräuche beruhen. Es werden alljährlich bei uns Unsummen an Prozesskosten über diese Frage verloren und ausgegeben. Nun sieht der Schiffer eine gewisse Entschädigung darin, dass einmal die Handelskammer die Handelsrichter ernannt, welche über diese Sache zu urtheilen haben, und zweitens die Handelskammer auch um ihr Gutachten über diese Fragen ersucht wird, und somit nur der Standpunkt der Handelskammer zur Geltung kommt.

Es ist in Folge dessen auch von Seiten unserer Handelskammer angeregt worden, ob es nicht zweckmässig wäre, gerade durch dieses Gesetz gleichzeitig auch die Möglichkeit von Schiedsgerichten zu schaffen, die über diese Streitigkeiten zu entscheiden hätten. Wir haben die Börsenschiedsgerichte, die ganz ausgezeichnet wirken, und unsere Schiffer sowohl wie wir sind der Meinung, dass man eine Anzahl nutzloser Prozesse damit aus der Welt schaffen könnte. Ich glaube, dass es wünschenswerth ist, auch diese Sache anzuregen.

Schiffsrheder *E. Ulmann-Dresden*: Das, was Herr Bergrath Gothein angeführt hat, ist zum Theil seitens Herrn Direktor Philippi erledigt. Ich möchte nur erwähnen, dass in den von Herrn Bergrath Gothein angeführten Fällen es sich ebenfalls lediglich um Versicherungsfragen handelt und das Interesse des Kaufmanns dadurch nicht berührt wird. Für derartige Schäden giebt es eben eine Versicherung, und jeder vorsichtige Kaufmann und Schiffer wird sich gegen solche Schäden decken können.

Es ist ferner bemängelt worden, dass die Schiffahrtsgesellschaften in ihren Verfrachtungsbedingungen die Haftpflicht auf einen bestimmten Betrag beschränkt haben; es wird dies als unstatthaft hingestellt und eine gleich strenge Haftung wie bei der Eisenbahn gefordert.

Da möchte ich doch hervorheben, dass auch der Eisenbahn regierungsseitig das Recht eingeräumt ist, ihre Haftpflicht auf eine gewisse Höhe zu beschränken.

Bis zum 1. Januar 1893 haftete die Bahn nur bis 60 Mark per 100 kg als Höchstbetrag ohne Rücksicht darauf, welcher höheren Werth die ihr zur Beförderung übergebenen Güter besaßen. Diese Beschränkung der Haftsumme ist zwar am 1. Januar 1893 auf-

gehoben, dagegen ist in dem neuen Eisenbahn-Reglement vom 1. Januar 1893 im § 73 gesagt:

„Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.“

So viel ich weiss, ist bis jetzt diese Beschränkung der Haftpflicht seitens der Eisenbahn praktisch nicht geübt worden; aber ausdrücklich hat sie sich das Recht vorbehalten und die aufsichtführende Behörde hat ihr dasselbe gestattet.

Ich möchte noch kurz erwidern auf dasjenige, was Herr Syndikus Dr. Hatschek vorhin erwähnt hat über die Ausdehnung der Haftung bei Diebstahl und dergleichen. Herr Dr. Hatschek erwähnte, es sei nicht möglich, für alle denkbaren Fälle überhaupt eine Versicherung zu finden. Ich möchte da bemerken, dass es doch möglich ist und dass im Seeverkehr Versicherungen gegen alle Unfälle und Schäden, sogar gegen Diebstahl existiren; ich selbst besitze seit längerer Zeit eine Seepolice, in der ursprünglich Diebstahl nicht mit als versichertes Risiko aufgeführt war, die aber auf mein Verlangen nachträglich auch auf Diebstahl, und zwar ohne jegliche Prämienerrhöhung ausgedehnt wurde.

Was ferner die Vertragsfreiheit anlangt, so sind wir wohl darüber einig, dass dieselbe so wenig dem Schiffer beschränkt werden darf, wie dem Kaufmann. Es kommen doch auch Fälle vor, dass der Schiffer über das hinausgeht, was ihm gesetzmässig auferlegt ist, so z. B., dass er die Haftung für Manko übernimmt, wofür er nicht aufzukommen hat, oder dass er eine längere Liegezeit gewährt, als usancemässig ist, oder Lieferungen auf seine Kosten bewirkt, die ihm nicht obliegen etc. etc.

Wenn es dem Kaufmann freisteht, vom Schiffer zu verlangen, dass er über seine gesetzmässigen Verpflichtungen hinausgeht, darf es logischerweise auch dem Schiffer nicht verwehrt werden, durch spezielles Uebereinkommen sich in anderen Fällen eine Erleichterung derselben zu verschaffen.

Die von mancher Seite angefeindeten Verfrachtungsbedingungen der Schifffahrt sind theilweise nur eine authentische Interpretation dessen, was im Gesetz enthalten ist; das Gesetz lässt eben verschiedene Deutungen zu und ist seitens des Schiff-

fahrtskontrahenten auf eine so präzise Formulirung der Verfrachtungsbedingungen hinzuwirken, dass Meinungsverschiedenheiten über die Auffassung derselben nicht entstehen können.

Die Verfrachtungsbedingungen der Schifffahrtsgesellschaften haben sich in mancher Hinsicht zu eng an die Binnenschifffahrtsordnung angelehnt. So hat z. B. die „Kette“ den § 81 derselben über die Begrenzung der Haftpflicht wörtlich in ihre Verfrachtungsbedingungen hinübergenommen und ist die Verurtheilung der „Kette“ in dem von Herrn Direktor Philippi angeführten Prozess erfolgt, weil der § 81 nicht deutlich genug zu Gunsten der Schifffahrt spricht.

Das mir vorliegende Erkenntniss des Hanseatischen Ober-Landesgerichts Hamburg vom 16. Mai 1893 enthält hierauf bezüglich den folgenden Passus:

„Dunkelheiten und Zweifel sind aber gegen die Beklagten als denjenigen Theil, der die Verfrachtungsbedingungen aufgestellt hat und deutlicher hätte sprechen müssen, zu entscheiden.“

und ist als eine ernste Mahnung an alle Schifffahrtstreibenden zu betrachten, unbedingt an der Vertragsfreiheit festzuhalten, welche allein ihnen die Möglichkeit bietet, Missdeutungen hinsichtlich des Willens der Kontrahenten bei Eingehen des Frachtvertrages auszuschliessen.

Im Uebrigen ist dieser Fall besonders interessant, weil von den hier anwesenden Herren manche an der Abfassung der Binnenschifffahrtsordnung selbst mitgewirkt haben und gewiss keiner derselben bei Feststellung des Wortlautes von § 81 an eine derartige ihren Intentionen geradezu widersprechende Auslegung gedacht hat, wie sie das Hanseatische Ober-Landesgericht dem § 81 gegeben hat.

Der **Vorsitzende**: Es ist ein Antrag auf Schluss eingegangen; derselbe erledigt sich dadurch, dass auch die Rednerliste als solche erschöpft ist. Wir müssen aber noch dem Herrn Referenten das Schlusswort gestatten, welches ich ihm hiermit ertheile.

Syndikus **Dr. Hatschek - Magdeburg**: Meine Herren, ich werde, da ihre Zeit schon sehr in Anspruch genommen ist, mich möglichst kurz fassen, kann es mir aber nicht versagen, wenigstens auf einige Punkte, die von den Herren Rednern in der Debatte vorgebracht sind, einzugehen.

Vor Allem thut es mir leid, dass es den Anschein hat, als ob mein Referat darauf hinausgegangen wäre, nicht anzuerkennen, dass die Kleinschifffahrt in einer gewissen ungünstigen Lage gegen die gesetzlich formulirte Binnenschifffahrt sei. Meine Herren, ich habe

das ganz ausdrücklich zugegeben und anerkannt, — es ist auch gar nicht zu leugnen; aber ich behaupte nur, die Ungerechtigkeit ist nur eine scheinbare. Die ungünstigere Lage ist ja unstreitig vorhanden; dieselbe ergibt sich aber naturgemäss, wenn man an gewissen allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht rütteln will. Nun haben ja verschiedene der Herren Vorredner sich sehr warm für die Kleinschiffahrt ausgesprochen, und ich darf versichern, wiewohl ich hier durchaus nicht als Vertreter der Handelskreise oder einer Handelskörperschaft zu reden befugt bin, dass ebenso in den kaufmännischen Kreisen der Elbplätze dieser Standpunkt anerkannt wird, und dass man den Kleinschiffer gewiss bedanert, insofern er einer stärkeren Haftung unterliegt. Ich muss aber offen sagen: ich weiss mir keinen Rath, wie das zu ändern wäre, und ich darf auch behaupten, dass keiner der Redner einen Weg gezeigt hat, auf welchem das zu ändern wäre, ohne die allgemeinen bisher festgehaltenen Rechtsgrundsätze über die Verantwortung des persönlich zugefügten Schadens zu erschüttern. Es wurde ganz einfach gesagt: der Kleinschiffer solle auch nur mit Schiff und Fracht haften; es hat aber mit Ausnahme des Herrn Korreferenten Direktor Philippi, der da sagte: dann wollen wir die Schiffsbesatzung auch nur beschränkt haften lassen, — Niemand sich auch weiter auf die unerbittlichen Consequenzen dieses Satzes eingelassen, die ich vorhin angeführt habe. Meiner Ueberzeugung nach muss entweder Jeder für seine Handlungsweise einstehen, oder man muss nach allen Seiten hin davon dispensiren. Das ist die unendliche Schwierigkeit der Lösung dieser Frage, die wir bei den Vorberathungen der Grundzüge des Gesetzes im Reichs-Justizamt im März d. J. alle gern im Interesse der Kleinschiffer gelöst hätten. Es ist damals, wie sich alle Herren, die an jenen Berathungen theilnahmen, erinnern dürften, in viel beredterer Weise durch die Vertreter des Reichs-Justizamts ausgeführt worden, dass es eine Unmöglichkeit sei, ohne Aenderung der bisherigen gesammten Rechtsgrundsätze hinsichtlich der Verantwortung für eigene persönliche Verschuldung da irgendwie zu helfen. Ich fürchte auch, es wird nicht geholfen werden können.

Der zweite Punkt, auf den ich zu sprechen kommen möchte, betrifft die Vertragsfreiheit, bezw. die Einschränkung derselben. Nun ist ja von verschiedenen Seiten, besonders vom Herrn Kollegen Bergrath Gothein, darauf hingewiesen worden: das wäre ja nicht schlimm, es gäbe sehr verschiedene Anschauungen hinsichtlich der Vertragsfreiheit, man würde sich in das Zwangsgesetz hineinfinden müssen. Ich glaube aber, der gesunde Standpunkt einer möglichsten Ent-

wicklung in Handel und Schiffahrt muss doch immer der Standpunkt der Vertragsfreiheit sein. Ich glaube, es giebt einen anderen Weg, den ich mir vorhin anzudeuten erlaubt habe, auf welchem einem eventuellen Zuweitgehen der Schiffahrtsgesellschaften vorgebeugt wird: den Weg, dass auch die anderen Interessentkreise energisch Stellung nehmen, dass sie allfälligem Zuweitgehen der Schiffahrt ein „quod non“ entgegensetzen; ich will aber andererseits den Herren, welche für das Zwangsgesetz sind, auch Rechnung tragen. Es ist von deren Standpunkt begreiflich, dass sie zu dem Antrag auf Festsetzung einer zwingenden Norm kamen, wenn man erwägt, dass in der That vielfach sehr weit gegangen wurde mit den Haftungsbeschränkungen. Mein verehrter Herr Korreferent hat darauf hingewiesen, ein Schiffer würde niemals so weit gehen, dass er für Verschulden seiner Leute gar nicht mehr eintreten wollte. Ich würde in der Lage sein, durch Konnossementsklauseln verschiedener Schiffer und Schiffahrtsgesellschaften, insbesondere des Rheimes, ihm zu zeigen, dass dort höchstens noch für Dolus, für absichtliche Böswilligkeiten gehaftet wird; alle übrige Haftung ist mehr oder weniger ausgeschlossen. Wenn das möglich war, wenn allgemein schrittweise die Haftbarkeit so eingeschränkt wurde, dann werden Sie es ja begreiflich finden, dass diese energischen Gegenströmungen sich geltend gemacht haben. Und ich muss auch hinsichtlich der jüngsten Haftungseinschränkung der Elbschiffahrtsgesellschaften auf 10 000 Mark im Maximum doch sagen, dass es weit besser gewesen wäre, wenn darüber eine Einigung der beteiligten Interessengruppen vorerst hätte stattfinden können, und dass, soweit ich unterrichtet bin, auch seitens der Versicherungsgesellschaften die Sache wohl nicht ganz ohne Widerstreben vorbeigelassen werden wird, weil das Interesse der Versicherung durch eine solche Haftungsbeschränkung lebhaft alterirt wird. Die Versicherung hat das Recht, an dem für Schaden Verantwortlichen Regress zu nehmen. Ist nun aber vertragsmässig die Haftung eine beschränkte, so muss sie sich dieses Minus auch beim Regress gefallen lassen. Sie wird dahin kommen, ihren Ladungsinteressenten höhere Prämien abzunehmen. Und so kann man wohl behaupten, dass durch solche Haftungsbeschränkungen doch wieder verschiedene Differenzen leicht entstehen können und sachgemäss entstehen müssen.

Wenn man mir nun entgegnet hat — und ich glaube, es war der Herr Kollege Dr. Soetbeer —, dass es unkonsequent sei, auf der einen Seite für Vertragsfreiheit zu plädiren und auf der anderen Seite hinsichtlich der Beweislast eine gewisse zwangsmässige

Festlegung zu wünschen, so trifft dieser Vorwurf nicht ganz zu. Etwas Anderes ist es, wie weit der materielle Inhalt der Haftung gehen soll, etwas Anderes, in welcher Form der Beweis über die Haftung geführt werden soll. Ich darf behaupten — und es freut mich, dass auch der Herr Korreferent dieses Zugeständnis gemacht hat —, dass gerechterweise die Beweislast immer nur der Schiffer zu tragen hat. Und nun behaupte ich: es ist auch nicht so gleichgiltig, wer zu beweisen hat. Einmal ist bei freier Beweiswürdigung jeder Richter pro foro interno, d. h. seinem Gewissen gegenüber, so vorsichtig, dass er möglichst sicheren Beweis haben will; zweitens aber giebt ihm hier das Gesetz überdies eine ganz bestimmte Beweisregel an die Hand, dieselbe hat besondere Bedeutung in denjenigen Fällen, in welchen weder von der einen noch von der anderen Seite der sichere Beweis erbracht werden kann. In diesen Fällen würde — wenn die Beweislast dem Schiffer auferlegt ist — entschieden der Schiffer zu haften haben. Wenn es nicht gelänge, festzustellen, dass kein Verschulden vorhanden ist, müsste der Schiffer aufkommen, während, wenn die Beweislast nicht ausdrücklich dem Schiffer auferlegt ist, in allen diesen zweifelhaften Fällen der Ladungsinteressent den Schaden zu tragen hätte. Also die Beweislast hat doch eine etwas grössere Tragweite — ich gestehe ganz ehrlich ein, für die Schifffahrt eine etwas ungünstigere —, es ist darum von Bedeutung, dieselbe festzunageln; aber es ist auch gerecht, sie dem Schiffer aufzuerlegen, darum gerecht, weil von keiner anderen Seite der Beweis geliefert werden kann.

Meine Herren, die späte Stunde gestattet es mir nicht, auf alle die verschiedenen Einzelheiten, die in der Debatte zur Erörterung kamen, einzugehen, insbesondere auch nicht auf die sehr schwierige Frage, wie die „vis major“ aufzufassen ist. Ich kann Herrn Kollegen Soetbeer bezüglich der zulässigen Haftungseinschränkung privatim mit dem diesbezüglichen Erkenntnis des Reichsgerichts dienen; aber ich muss nur nochmals betonen, was der Schluss meiner vorigen Ausführungen gewesen ist: die Frage der Haftung für Verlust und Schaden in der Praxis kann durch ein Binnenschiffahrtsgesetz nicht aus der Welt geschafft werden, wenn man nicht den Weg der Herren beschreiten will, welche für strikte Zwangsnormen plädieren. Hält man es für richtig, möglichst weit den Boden der Vertragsfreiheit zu wahren, und hofft man, dass Schifffahrt und Handel und Versicherung schliesslich sich einigen und zu billigen, gerechten, möglichst dem Gesetz nahe kommenden Bedingungen gelangen werden, dann ist es auch kein so grosser Schade, dass das Binnenschiffahrtsgesetz allein diese Frage noch

nicht erledigen kann. Eins aber ist gewiss, und in diesem Sinne, hoffe ich, wird auch das Binnenschiffahrtsgesetz wirken: es muss eine moralische Wirkung haben, indem es zum mindesten eine allgemeine Richtschnur der Billigkeit in seinen Grundbedingungen giebt, die ebensowohl von Schifffahrt wie von Handel und Versicherung als billig und gerecht anerkannt sind. Darum, glaube ich, sollte man bei Festsetzung von Verfrachtungsbedingungen und Schifffahrtsbetriebsreglements in der Praxis an den Grundregeln und an den Grundbestimmungen des neuen Gesetzes möglichst wenig rütteln.

**Der Vorsitzende:** Uns lag, meine Herren, heute Abend nur ob, den Entwurf mit Bezug auf die Haftpflicht zu erörtern. Beschlüsse sollten wir nicht fassen. Wir konnten solche auch nicht fassen, welche etwa auf Ergänzung oder Abänderung des Entwurfs ausgingen, weil ja der Entwurf zu Stande gekommen ist unter Mitwirkung hervorragender Mitglieder des Ausschusses. Ich glaube aber immerhin, dass eine Kundgebung des Ausschusses dahin erfolgen könnte und sollte, dass wir die Vorlegung und Veröffentlichung des Entwurfs freudig begrüßen, dass wir ferner der Hoffnung Ausdruck geben, der Herr Reichskanzler werde diesen Entwurf bald dem Reichstag zur Beschlussfassung vorlegen, und dass wir ferner auch der Hoffnung Ausdruck geben, dass im Reichstage bei Berücksichtigung der Wünsche, die hier auch unsererseits und von anderen Seiten nach Veröffentlichung des Entwurfs kundgegeben worden sind, ein Gesetz zu Stande komme, welches die Schifffahrt und Flösserei als solche fördern könnte und fördern würde.

Ich erlaube mir, in Gemeinschaft mit dem Herrn Schriftführer einen diesbezüglichen Antrag Ihnen vorzulegen, und bitte Sie, sich dahin schliessig zu machen, ihn anzunehmen.

Schriftführer Hauptmann **Hilken** verliest sodann den Antrag wie folgt:

„Der Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt begrüsst den von der Reichsregierung unter Mitwirkung von Vertretern der Schifffahrts- und Handelsinteressenten ausgearbeiteten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei mit Freude und giebt der Hoffnung Ausdruck, dass der Herr Reichskanzler thunlichst bald den Entwurf dem Reichstage zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorlegt, da erwartet

werden kann, dass bei Berücksichtigung der nach Veröffentlichung des Entwurfs bekannt gegebenen berechtigten Wünsche der Interessenten ein Gesetz zu Stande kommt, welches die Binnenschifffahrt und Flösserei fördern und deren Gedeihen sichern wird.“

gez. Letocha,                      gez. Hilken.  
 Amtsgerichts-Rath a. D.,      Hauptmann z. D.,  
 Mitglied des Reichstages,      Schriftführer.  
 2. Vorsitzender.

Der **Vorsitzende**: Meine Herren, ich bitte Sie, den Antrag, um ihm mehr Nachdruck zu geben, einstimmig anzunehmen.

Falls eine Diskussion noch beliebt werden sollte, bitte ich, sich zum Wort zu melden. — — —

Da sich niemand zum Wort meldet, so können wir zur Abstimmung schreiten.

Ich bitte diejenigen Herren, welche den Antrag annehmen wollen, die Hand zu erheben. (Geschieht.)

Es haben alle die Hand erhoben; ich stelle fest, dass der Antrag einstimmig angenommen ist.

Meine Herren, die Tagesordnung ist erledigt. Mit dem Bemerkten, dass die nächste Sitzung des Ausschusses am 17. Januar 1894 stattfinden wird, und dass auf die Tagesordnung dieser Sitzung voraussichtlich die Mittel-Land-Kanal-Frage und die damit in Verbindung stehende Frage der Verbesserung der Weser-Schifffahrtstrasse gesetzt werden wird, schliesse ich die Sitzung.

(Schluss der Sitzung 10 $\frac{1}{2}$  Uhr.)

### Mittheilung.

Auf Wunsch einer grösseren Zahl von Mitgliedern — namentlich aus den Kreisen der Weser-Schifffahrts-Interessenten — ist die für den 17. Januar angesetzt gewesene Sitzung des Ausschusses auf den 24. Januar verlegt worden.

### Tagesordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Die wirthschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes, sowie die zu erstrebende Verbesserung des Fahrwassers. Herr Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel.

Berlin, den 11. Januar 1894.

### Der Vorstand.

## II.

### Eingänge an Drucksachen.

in der Zeit vom 17. November bis 13. Dezember 1893.

#### 1. Zeitschriften:

##### Das Schiff

- No. 710. Vom Magdeburger Hafenplatz. Zur Frage der Kanalisierung der Weser.
- No. 711. Ueber die Bayerischen Wasserstrassen. Ueber die Strombefahrung der Rheinschifffahrts-Kommission. Preussens Elbstrombauten 1892/93.
- No. 712. Donau-Oder-Kanal. Die Bayerischen Wasserstrassen. Ausbau der Wasserstrassen und Hafenbauten in Russland.
- No. 713. Ostseehäfen-Konferenz. Stellbare Schiffschraube. Zur Hebung des deutschen Schifffahrts-Verkehrs. Besteuerung der Frachtbriefe (Schiffsfrachtbriefe).
- No. 714. Binnenschifffahrts-Gesetz. Der Breslauer Grossschifffahrtsweg. Zum Binnenschifffahrtsgesetz. Handelskammer in Würzburg (Referat des Herrn Hartmann über den Binnenschifffahrts-Gesetzentwurf). Bericht über die Generalversammlung des Bremer Kanal-Vereins. Die Diskussion der letzten Versammlung des Hamburger Nautischen Vereins. Hafenbau in Rostock-Warnemünde. Aus der Posener Handelskammer. Vom Mittelland-Kanal. Zum Dortmund-Rhein-Kanal.

##### Danubius

- No. 45. Selbstständige ungarische Dampfschifffahrt. Provisorische Schifffahrts-Ordnung für Flüsse, Kanäle und Landseen in Ungarn.
- No. 46. Zur Gründung einer national-ungarischen Schifffahrts-Gesellschaft. Anstellung eines neuen fahrbaren Elevators am Hafen in Frankfurt a. Main.
- No. 47. Die selbstständige ungarische Donau-Dampfschifffahrt. Provisorische Schifffahrts-Ordnung für u. s. w. (Forts.) Errichtung einer deutschen Reichsanstalt für Gewässerkunde und Wasserwirtschaft. Die Kosten des Rhein-Weser-Elbe-Kanals.
- No. 48. Bericht über den Donau-Oder-Kanal. Provisorische Schifffahrts-Ordnung für Flüsse u. s. w. (Forts.)
- No. 49. Protokoll der Sitzung des Ausschusses des Donau-Vereins vom 30. November 1893. Bericht über den Donau-Oder-Kanal von Prof. Arth. Oelwein. Beschreibung des Ellipsen-Schiffsrades von Josef Ruscha in Köflach (Steiermark).

##### Gewerbefreund

- No. 45, 46, 47, 48, 49.

##### Tiefbau

- No. 45. Das Modell der Kanal-Schleuse zu Brunsbüttelhafen. Berliner Seekanal.
- No. 46. Entwässerungen und Hebewerke. Strafgefangene bei Eisenbahn- und Kanalbauten.
- No. 47. Amerikanische Strassenbahnen. Von der Oder-Kanalisierung. Die Kosten des Mittelland-Kanals.

- No. 48. Aus der neuesten Fach-Literatur über Wasserbau I. Fortsetzung des Donau-Oder-Kanals.  
 No. 49. Der Wasserbau, Wasserversorgung und Entwässerung der Städte. Preisaufgabe für den Entwurf einer Thalsperre.

#### Fränkischer Kurier

- No. 578. Hauptversammlung des Fluss- und Kanalschiffahrts-Vereins in Würzburg.  
 No. 592. Die Bayerischen Wasserstrassen, eine der Aufgaben des neuen Bayerischen Landtags.  
 No. 669. Kommissionssitzung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern.  
 No. 696. Stellungnahme des Bayerischen Kanals-Vereins zum Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf.

#### Nautische Rundschau

No. 10, 11.

#### Deutsche Bauzeitung

No. 43. Die Entwürfe für den Elb-Trave-Kanal.

#### Rheinisch-Westfälische Zeitung

No. 334. Zur Rhein-Dortmund-Emshäfen-Kanalfrage.

#### Strassburger Post

No. 339. Strassburgs Schiffahrt.

*Mittheilungen für Handel und Gewerbe.* Organ für die Handels- und Gewerbekammern.

- No. 6, 7. Der deutsche Handelstag als Centralstelle zur Vorbereitung künftiger Handelsverträge. Wasserrechts-Ausschuss. Haftpflicht des Frachtführers in dem Entwurf eines Binnenschiffahrts-Gesetzes. Zum Königsberger Schiffsverkehr.  
 No. 8. Haftpflicht des Frachtführers im Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf. Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs von Prof. Dr. F. C. Huber.  
 No. 9. Mitwirkung der Handelskörperschaften bei Begutachtung von Gesetzentwürfen. Binnenschiffahrts-Gesetz-Entwurf. Entwurf eines Weinsteuergesetzes. Entwurf eines Tabaksteuer-Gesetzes.  
 No. 10. Entwurf eines Gesetzes wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben vom 1. Juli 1881/29. Mai 1885. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Spanien.

## 2. Berichte von Handelskammern.

- Dresden, Witten. Jahresberichte für 1892.  
 Magdeburg. 11. Plenarsitzung am 30. Oktober 1893.  
 Halberstadt. Handels- und Industrie-Zeitung No. 49/51.  
 Frankfurt a. M. Handels-, Gewerbe- und Verkehrs-Nachrichten No. 13.  
 Braunschweig. Monatsschrift für Handel und Industrie. Oktober 1893.  
 Würzburg. Protokoll über die VIII. Sitzung der Handels- und Gewerbekammer.

## 3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

- Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft: Wahlprotokoll, betreffend die Wahl der Delegirten und ihrer Ersatzmänner in der Wahlversammlung am 26. 10. 1893 zu Bromberg.  
 Rheinschiffs-Register-Verband, Frankfurt a. Main — 15. Nachtrag.  
 Deutscher Nautischer Verein, Kiel: 3. Rundschreiben nebst 2 Anlagen vom 15. November 1893.  
 Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern: Bericht über die von Herrn Adelman veranstaltete Flossprobefahrt auf der kanalisirten Mainstrecke unterhalb Frankfurt a. M. Einladung zur Haupt-Versammlung am 26. November in Würzburg.  
 Schiffsversicherungs-Verein, Alsleben: Der Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf vom Standpunkt der Einzelschiffer. Von Direktor Baumann.  
 Verein für Schiffbarmachung der Lippe: Protokoll der Sitzung des Ausschusses am 23. November 1893 zu Dortmund.

## 4. Geschenke.

- Conc. Sächs. Schiffer-Verein, Dresden: Bücherverzeichniss:  
 Dr. Georg Schaub, Professor in Würzburg: Die Ketten-schleppschiffahrt auf dem Main.  
 Prof. A. Oelwein, Wien: Aus dem statistischen Jahrbuch der Stadt Wien für 1891. Oeffentlicher Verkehr in Wien. Der Donau-Oder-Kanal und der Bau von Schiffkanälen in der Gegenwart.  
 Direktor Ströhler, Berlin: Die Fortschritte im Klein- und Lokalbahnwesen in Gesetzgebung und Praxis in Deutschland und Oesterreich nebst Anhang über einige Lokal- und Bergbahnen in Salzburg und Umgegend.  
 Magistrat Witten: Verwaltungsbericht für 1892/93.  
 Elster-Saale-Kanalverein: Der Elster-Saale-Kanal von Leipzig nach Creypau.  
 Friedrich Krupp, Gruson-Werk, Magdeburg: Das Schiffshebewerk auf Schwimmern.  
 Frankfurter Güter-Eisenb.-Ges. Breslau: Geschäftsbericht für das 7. Betriebs-Jahr.  
 O. B. Stecher-Burg i. Dithmarschen: „Brochure über selbstzeichnenden Peilapparat“.

## III.

### Stimmen über den Dortmund-Rhein-Kanal.

#### I. Die Frage der Abmessungen.

Die „National-Zeitung“ veröffentlicht in ihrer No. 686 eine Zuschrift vom Niederrhein, der wir Folgendes bezüglich der Frage der grossen oder kleinen Abmessungen entnehmen:

Während nach der Aufstellung der technischen Regierungsbeamten der grosse Kanal, Linie IV, mit Abzweigungen 52,68 Millionen Mark Bau- und Unterhaltungs-Kapital verlangt, dabei eine Rente von 2,4 Prozent beim Tagesdienst und eine solche von 4,1 Prozent bei Tag- und Nachtdienst in Aussicht stellt, erfordert der kleine Kanal nicht weniger als 46,99 Millio-

nen Mark, wirft dagegen nur eine Rente von 1,7 Prozent bzw. 2,9 Prozent ab, je nachdem Tages- und Tag- und Nachtdienst vorausgesetzt wird.

Die verhältnissmässig geringen Mehrkosten des Kanals in grossen Abmessungen von 5,69 Millionen würden sich im erstern Fall zu 8,18 Prozent und im letztern zu 14 Prozent verzinsen. Unter diesen Verhältnissen würde man, um das Mehranlagekapital zu sparen, auf die genügende Rentabilität des Ganzen verzichten! Das wäre eine geradezu unverantwortliche Verschwendung; wie wollte man ein solches Vorhaben rechtfertigen? Vom Standpunkt verständiger Volkswirtschaft aus wird man es nicht können.

Nach dem Plane der Herren Minister, sollen die Interessenten mindestens eine Zinsgarantie von  $3\frac{1}{2}$  Prozent für die Grunderwerbskosten leisten, welche letzteren für den grossen Kanal 10 Millionen, für den kleinen  $8\frac{1}{4}$  Millionen Mark betragen. Die Staatsregierung sei aber — so sagen angeblich unterrichtete Herren — auch damit zufrieden, wenn die Interessenten diese Garantie dergestalt übernehmen, dass, wenn der Kanal eine Rente von  $3\frac{1}{2}$  Prozent nicht aufbringen sollte, seitens der Interessenten das Fehlende in Höhe eines Anlagekapitals von  $8\frac{1}{2}$  bzw. 10 Millionen Mark (also der Grunderwerbskosten) aufzubringen sein würde. Letztere uns undeutlich scheinende Bestimmung ist wohl so zu verstehen, dass die Interessenten bis zu  $3\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen von  $8\frac{1}{2}$  bzw. 10 Millionen Kapital zur eventuellen Ergänzung der Rente des gesammten Bau- und Betriebskapitals auf  $3\frac{1}{2}$  Prozent beitragen sollen.

Was bedeutet nun Vorstehendes für die Interessenten oder besser gesagt, die Garanten einerseits und für die Steuerzahler im Allgemeinen oder den Staat andererseits?

Nehmen wir für die Kanäle Renten an, wie sie sich als Mittelwerthe aus den berechneten Renten für Tagbetrieb und für Tag- und Nachtbetrieb ergeben, also für den grossen Kanal 3,25 Prozent =  $\frac{4,1 + 2,4}{2}$  und für den kleinen Kanal 2,3 Prozent =  $\frac{2,9 + 1,7}{2}$ .

Beim Kanal mit grossen Abmessungen würde man dann noch 0,25 Prozent Zinsen eines Kapitals von 52,68 Millionen zuzulegen haben, um die Verzinsung von  $3\frac{1}{2}$  Prozent zu erzielen. Das sind jährlich im Maximum 131 700 Mark, welche die Garanten zuzahlen hätten. Beim Kanal mit kleinen Abmessungen und dem Anlagekapital von 46,99 Millionen müssten zu den 2,3 Prozent Rente noch 1,2 Prozent oder jährlich 563 880 Mark zugelegt werden, um  $3\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen zu haben. Die Garanten hätten also 297 500 Mark =  $3\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen von  $8\frac{1}{2}$  Millionen Mark voll zu zahlen und der Staat verlöre jährlich noch 266 380 Mark, welcher Betrag zu der Verzinsung des Kanalkapitals zu  $3\frac{1}{2}$  Prozent fehlte. Die die Garantie leistenden Interessenten müssten also für den kleinen Kanal jährlich mehr als das Doppelte zulegen wie für den grossen.

## II. Wasserentnahme aus der Lippe.

### 1.

Die „Kölnische Volkszeitung“ bringt in No. 701 unterm 14. Dezember eine Auslassung über die Wirkungen der dem Vernehmen nach regierungs-

seitig bei Ausführung des Projekts IV geplanten Entnahme von Wasser aus der Lippe zur Speisung des Emscher-Kanals.

Wir entnehmen daraus Folgendes:

„Für die Lippe-Bewohner bedeutet die Entnahme des Wassers für den Emscher-Kanal geradezu eine Vernichtung ihrer berechtigten Interessen und Hoffnungen. Die Lippe, der Hauptstrom Westfalens, war vormals als Schifffahrtsstrasse eine Hauptverkehrsader der Provinz. Wenn der Fluss heute keinen nennenswerthen Schiffsverkehr mehr aufweist, so ist dies nicht allein dem Emporblühen des Eisenbahnverkehrs zuzuschreiben, sondern im Wesentlichen auch der Vernachlässigung dieser Schifffahrtsstrasse von Seiten der Regierung. Als sich im letzten Jahrzehnt mit Recht die Ueberzeugung Bahn gebrochen hat, dass die Eisenbahnen allein nicht mehr im Stande seien, den Massenverkehr, insbesondere der Rohmaterialien, derart zu bewältigen, dass die deutsche Industrie mit der ausländischen wettbewerbsfähig bleibe, und als man sich deshalb dem Ausbau der Wasserstrassen zuwendete, sahen die Anwohner der Lippe die Schiffbarmachung dieses Flusses als eine der nächstliegenden Aufgaben der Regierung an, und zwar dies um so mehr, als hierdurch gleichzeitig den Zwecken der Landeskultur in der weiten Lippe-Niederung in hervorragender Weise gedient würde. Statt dessen soll nun der Lippe ihr Wasser genommen und fremden, grossentheils wetteifernden Interessen dienstbar gemacht werden. Hierdurch werden mit einem Schlage die Hoffnungen auf Wiederschiffbarmachung der Lippe vernichtet; denn nach den amtlich aufgestellten Berechnungen betragen die der Lippe zu entnehmenden Wassermengen für den Dortmund-Ems-Kanal 2,6 cbm, für den Emscher-Kanal 2,0 cbm, zusammen also 4,6 cbm pro Sekunde, während in der trockensten Zeit dieses Sommers das Wasser der Lippe bei Olfen überhaupt nur 4,0 cbm betrug, so dass den Lippe-Anwohnern nicht einmal mehr die Entnahme des Trinkwassers möglich bliebe und die ohnehin schon trockenen Ländereien vollständig verdorren müssten. Dass unter diesen Umständen eine tiefgehende Erregung der Lippe-Anwohner sich bemächtigt hat, ist nur zu natürlich. Dieselbe hat in einer Eingabe des Ausschusses des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ihren ersten Ausdruck gefunden. Hierin wird gegen die Entnahme von Wasser aus der Lippe Verwahrung eingelegt, wenn nicht gleichzeitig die Lippe kanalisirt wird.

Dass nicht allein den örtlichen Lippe-Interessen, sondern in noch höherem Maasse den allgemeinen Landesinteressen durch die Entscheidung der Regierung nicht entsprochen wird, geht aus dem Umstande hervor, dass der Emscher-Kanal bei Weitem nicht im Stande sein wird, den ihm zukommenden Lokalverkehr zu bewältigen, geschweige denn als Verbindungsweg vom Rhein nach dem sogenannten Mittelland-Kanal, das ist nach der Weser, der Elbe und den östlichen Wasserstrassen, zu dienen. Hierzu kann allein die Lippe den Weg bilden, und diesem Fluss sein Wasser nehmen, heisst die Möglichkeit entziehen, diese wichtigste aller deutschen Wasserstrassen auszuführen. Deshalb steht mit Sicherheit zu erwarten, dass auch die Vertreter des Mittelland-Kanals und der östlichen Schifffahrtsinteressen sich der Entnahme des Lippewassers widersetzen werden. Möge es den vereinten Bemühungen gelingen, die unter Verschiebung der natürlichen Verhältnisse beabsichtigte einseitige Bevor-

zugung einer kleinen Interessentengruppe auf Kosten der Allgemeinheit zu hintertreiben.“

2.

Seitens des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe ist unterm 23. November 1893 nachfolgende Eingabe Sr. Exc. dem Kgl. Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn Thielen zu Berlin überreicht worden:

Ew. Excellenz

gestatten sich die ehrerbietigst Unterzeichneten die ganz gehorsamste Bitte zu unterbreiten:

Ew. Excellenz wollen hochgeneigtest anordnen, dass bei der weiteren Verfolgung und Bearbeitung des Projektes, betreffend die Herstellung des südlichen Emscher-Kanals von einer Speisung desselben aus dem Lippe-Flusse vollständig Abstand genommen werde; es sei denn, dass die Lippe-Interessenten gleichzeitig durch Berücksichtigung ihrer auf die Schiffbarmachung der Lippe gerichteten Bestrebungen volle Ausgleichung erhalten.

Diese Ausgleichung, und zwar für die Interessenten der Landwirtschaft sowohl wie der Industrie und des Handels, können wir nur in der gleichzeitigen Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Lippstadt erblicken.

Wir glauben auf die Erfüllung dieser Forderung um so mehr rechnen zu dürfen, als der südliche Emscher-Kanal, wie nachgewiesen ist, dem Durchgangsverkehr nicht dienen und überdies nur einen kleinen Theil des zu erwartenden Kohlentransportes bewältigen kann.

In der von den Herren Wasserbau-Inspektoren Dues und Prüssmann im amtlichen Auftrage ausgearbeiteten Denkschrift, betreffend den westlichen Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals wird Seite 17 Folgendes ausgeführt:

„In dem von Ruhr und Lippe begrenzten Gebiete sei — ausser in diesen beiden Flüssen — kein Wasser vorhanden, das zur Speisung einer Kanalanlage benutzt werden könne, und es bleibe daher zur ständigen Beschaffung der erforderlichen auf 2 cbm in der Sekunde berechneten Wassermenge kein anderes Mittel, als die Entnahme aus den oberen Strecken der Ruhr und Lippe übrig.“

Es hat die unterzeichneten Lippe-Interessenten in hohem Grade befremden müssen, dass nicht mit einem Worte die Frage berührt ist, ob denn eine solche Wasserentnahme ohne Zustimmung der dadurch doch unzweifelhaft geschädigt werdenden Interessenten überhaupt zulässig sei.

Wir halten dieselbe für unzulässig und protestiren dagegen, wenn nicht die bedrohten Interessen der Lippe-Anlieger gleichzeitig volle Berücksichtigung finden; — denn die Schädigung ist für die letzteren eine doppelte, weil das ihnen entzogene Wasser verwandt werden soll zur Speisung eines Kanals, dessen Interessenten schon an sich durch die gesammten Verkehrs- und sonstigen wirtschaftlichen Verhältnisse vor den Lippe-Interessenten sehr bevorzugt sind.

Die ständige Entnahme eines Wasserquantums von 2 cbm in der Sekunde — das bedeutet mehr als die Hälfte derjenigen Wassermenge, welche die Lippe in der trockensten Zeit des vorigen Sommers mit sich geführt hat! — würde die Schiffbarmachung der Lippe für alle Zeit so gut wie unmöglich machen.

Ferner würde eine empfindliche Schädigung der Landeskultur-Interessen in der gesammten Lippe-niederung herbeigeführt werden, da die Vegetation des Lippethales in trockener Jahreszeit erheblich betroffen werden würde.

Wir dürfen hervorheben, dass von sachverständiger Seite der hohe Nutzen der Lippe-Kanalisation für die beteiligten Gegenden in landwirthschaftlicher Beziehung allgemein anerkannt und noch in jüngster Zeit in ausführlichen Darlegungen, die bisher, soweit uns bekannt, keinen Widerspruch gefunden haben, auch nachgewiesen ist.

Es würde höchst bedauerlich und aufs Tiefste zu beklagen sein, wenn den Landwirthen mit einem Schlage alle Aussicht auf die ihren Verhältnissen so dringend wünschenswerthe Hebung genommen werden sollte.

Gleichzeitig würden auch die lange gehegten Hoffnungen auf die nothwendige Hebung der vorhandenen Industrie, des Handels und des Verkehrs, sowie auf die Schaffung neuer industrieller Unternehmungen an der Lippe zunichte gemacht werden.

Wir vertrauen fest darauf, dass die Königliche Staatsregierung — ganz abgesehen von der Rechtsfrage — auch die Grundsätze der Gerechtigkeit nicht ausser Acht lassen wird;

wir vertrauen insbesondere Ew. Excellenz, dessen gütiges Wohlwollen für die berechtigten Wünsche der Lippe-Interessenten wir dankbar anzuerkennen oft Gelegenheit gehabt haben, dass Sie es nicht zugeben werden, dass der südliche Emscher-Kanal zur Ausführung gelange unter Preisgabe der von den Unterzeichneten vertretenen berechtigten Interessen und sehen daher zuversichtlich der Gewährung unserer obigen Bitte entgegen als Ew. Excellenz ganz gehorsamste —

(Folgen die Unterschriften der 30 Mitglieder des Ausschusses.)

#### IV.

### Gesamt-Schiffahrts- und Eisenbahnverkehr in Frankfurt a. M. und in den wichtigsten Rheinhäfen.

Von Prof. *Arth. Oetwein*.

#### A. Verkehr in Frankfurt a. M.

Der Gesamtverkehr des Frankfurter Platzes per Wasser (ohne Flossverkehr) und per Bahn, exklusive des Transitverkehrs, betrug:

| Im Jahre  | Gesamtverkehr in Tonnen | Hiervon entfielen auf den          |                             |   |                             |
|---|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|
|   |                         | Wasser-<br>verkehr<br>in<br>Tonnen | An-<br>theil<br>in<br>Proz. | Eisen-<br>bahnver-<br>kehr in<br>Tonnen | An-<br>theil<br>in<br>Proz. |
| im Durch-<br>schnitt der<br>Jahre 1884,<br>1885, 1886 | 1 050 136,8             | 152 425,2                          | 14,4                        | 897 712                                 | 85,6                        |
| 1887  | 1 373 690,8             | 360 062,8                          | 26,2                        | 1 013 628                               | 73,8                        |
| 1888  | 1 748 733,1             | 516 798,1                          | 29,6                        | 1 231 935                               | 70,4                        |
| 1889  | 1 911 758,4             | 577 610,4                          | 30,2                        | 1 334 148                               | 69,8                        |
| 1890  | 2 103 171,5             | 697 351,5                          | 33,1                        | 1 405 820                               | 66,9                        |
| 1891  | 2 045 267,8             | 577 164,8                          | 28,2                        | 1 468 103                               | 71,8                        |
| 1892  | 2 211 600,7             | 709 117,7                          | 32,0                        | 1 502 483                               | 68,0                        |

Die durchschnittliche jährliche Steigerung des Verkehrs betrug vor Herstellung der Kanalisation des Main (1887 eröffnet)

|                                    | im Wasser-<br>verkehr<br>% | im Eisenbahn-<br>verkehr<br>% |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| von 1884 bis inkl. 1886 per anno . | 1,8                        | 4,0                           |
| Nach der Kanalisation per anno:    |                            |                               |
| im Mittel der Jahre 1887 und 1888  | 116,5                      | 19,0                          |
| " " " " 1889 " 1890                | 34,0                       | 7,0                           |
| " " " " 1891 " 1892                | 7,5                        | 3,5                           |

und wird hier gleich bemerkt, dass die Depression in Folge der Cholera, die den Verkehr in den Hafenstädten am härtesten traf, sich auch hier im Binnenlande und besonders im Wasserverkehr geltend machte.

Zu dem vorangeführten Lokalverkehr kommt noch hinzuzurechnen:

| Im Jahre | Transito-<br>verkehr in<br>Tonnen | Floss-<br>verkehr in<br>Tonnen | Ankunfts-<br>Floss-<br>verkehr in<br>Tonnen | Summa<br>in<br>Tonnen |
|----------|-----------------------------------|--------------------------------|---|-----------------------|
| 1888     | 107 008,2                         | 140 471,1                      | 20 356,1                                    | 267 835,4             |
| 1889     | 258 433,7                         | 155 442,5                      | 25 212,8                                    | 439 089,0             |
| 1890     | 293 930,5                         | 201 273,0                      | 26 616,0                                    | 521 819,3             |
| 1891     | 265 728,4                         | 162 062,3                      | 18 497,0                                    | 446 287,7             |
| 1892     | 312 177,5                         | 193 871,7                      | 29 903,0                                    | 535 952,2             |

Der Gesamtverkehr des Frankfurter Platzes inklusive des Transit- und Flossverkehrs betrug somit:

| Im Jahre | Eisenbahn-<br>verkehr<br>in Tonnen | Wasserverkehr<br>in Tonnen. | Summa<br>in<br>Tonnen |
|----------|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1888     | 1 231 935,0                        | 784 633,5                   | 2 016 568,5           |
| 1889     | 1 334 148,0                        | 1 016 699,4                 | 2 350 847,4           |
| 1890     | 1 405 820,0                        | 1 219 171,0                 | 2 624 991,0           |
| 1891     | 1 468 102,0                        | 1 023 452,5                 | 2 491 555,5           |
| 1892     | 1 502 483,0                        | 1 245 069,9                 | 2 747 552,9           |

Der Antheil des Wasserverkehrs am Gesamtverkehr betrug daher im Jahre

|       |       |       |       |       |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1888  | 1889  | 1890  | 1891  | 1892  |
| 38,9% | 43,3% | 46,4% | 41,1% | 45,2% |

Da der Eisenbahnverkehr durch die kanalisierte Mainstrecke nicht nur nicht gelitten hat, sondern bis 1890 eine weit intensivere Steigerung erfahren hat wie in der Zeit vor der Kanalisierung, so kann der Wasserverkehr in Frankfurt als ein durch die Wasserstrasse zumeist neu entstandener Verkehr angesehen werden, da der Wasserverkehr in den Jahren 1884 bis 1886 bis auf im Mittel 152 000 Tonnen gesunken war. Frankfurt zahlte somit 1892 für 45,2 Prozent seiner Gesamtfracht nur den Wassertarif, der nur zirka den dritten Theil des Bahntarifs betrug.

### B. Verkehr auf der kanalisierten Strecke Mainz-Frankfurt (32,637 Kilometer).

Derselbe betrug:

- a) vor der Kanalisierung 311 586 Tonnenkilometer  
oder per Kilometer . . . 9 442 Tonnen;
- b) nach der Kanalisierung:

| Im Jahre | Wasserverkehr ohne Flösse                      |  | Hierzu<br>Flossverkehr<br>in Tonnen |
|----------|--|--|-------------------------------------|
|          | Transport-<br>menge<br>in Tonnen-<br>kilometer | Verkehrsdichte<br>per Kilometer<br>in Tonnen |                                     |
| 1887     | 15 352 452                                     | 494 193                                      | 191 540                             |
| 1888     | 20 556 352                                     | 696 759                                      | 140 471                             |
| 1889     | 29 159 283                                     | 939 446                                      | 155 443                             |
| 1890     | 34 807 411                                     | 1 129 039                                    | 201 273                             |
| 1891     | 30 239 351                                     | 996 919                                      | 162 062                             |
| 1892     | 36 863 819                                     | 1 204 533                                    | 193 872                             |

Nun ist die Verkehrsdichte, d. i. die auf jeden Kilometer der Strecke gleichmässig vertheilte Verkehrsmenge  $\left( \frac{\text{Tonnenkilometer}}{\text{Länge des Weges in Kilometer}} \right)$ , sowohl in ihrer Höhe als in ihrer Progression ein weit wichtigerer Werthmesser für den wirtschaftlichen Werth einer Transportstrasse, als die Gesamtsumme der beförderten Tonnen oder Tonnenkilometer. Diese kilometrische Verkehrsdichte betrug nun hier im Jahre 1892 bereits 1 204 533 Tonnen und ist seit 1888, also innerhalb 4 Jahren, um 73 Prozent gestiegen.

Die preussischen Staatsbahnen weisen nach der letzterschiedenen Vereinsstatistik durchschnittlich eine kilometrische Verkehrsdichte im Jahre 1891 von 672 935 Tonnen auf.

Von den österreich.-ungarisch.

| Eisenbahnen:                                |             |
|---|-------------|
| die Aussig-Teplitzer Bahn . . .             | 1 621 984 " |
| " Kaiser Ferdinands Nord-<br>bahn . . . . . | 1 314 632 " |
| " Buschtährader Bahn . . . .                | 768 866 "   |
| " Nordwestbahn, E. N. . . . .               | 679 451 "   |
| " Südbahn . . . . .                         | 666 523 "   |
|   | etc.        |

Unsere Elbe hat in der Thalfahrt der Strecke Aussig-Grenze eine kilometrische Verkehrsdichte von 2 084 422 Tonnen

|   |             |
|---|-------------|
| in der Thal- und Bergfahrt von . . .  | 1 097 704 " |
| und in der Thal- und Bergfahrt der<br>ganzen Strecke Melnik-Grenze<br>von . . . . . | 817 494 "   |

### C. Verkehr in den wichtigsten Rheinhäfen.

In der folgenden Tabelle wird des Vergleiches halber der durch die Vereinsstatistik pro 1891 bekannt gegebene Eisenbahnverkehr mit dem Wasserverkehr im gleichen Jahre bekannt gegeben, welcher letzterer in diesem Jahre durch die grosse Depression des Verkehrs in den Seehäfen in Folge der Cholera relativ weit mehr zu leiden hatte, als der Eisenbahnverkehr.

| Rheinhäfen  | Gesamtverkehr<br>in Tonnen | Hiervon wurden befördert  |                        |                                 |                        |
|---|----------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|
|   |                            | zu Wasser<br>in<br>Tonnen | Antheil<br>in<br>Proz. | per Eisen-<br>bahn in<br>Tonnen | Antheil<br>in<br>Proz. |
| Mannheim . . . .                                    | 5 217 818,4                | 2 802 703,6               | 53,7                   | 2 415 114,8                     | 46,3                   |
| Ludwigshafen . .                                    | 2 001 765,1                | 820 925,5                 | 41,1                   | 1 180 839,6                     | 58,9                   |
| Köln . . . . .                                      | 2 302 368,0                | 532 532,0                 | 23,1                   | 1 769 836,0                     | 76,9                   |
| Mainz . . . . .                                     | 618 045,2                  | 188 229,2                 | 30,5                   | 429 816,0                       | 69,5                   |
| Koblenz . . . . .                                   | 225 078,0                  | 52 091,0                  | 23,1                   | 172 987,0                       | 76,9                   |
| Frankfurt   |                            |                           |                        |                                 |                        |
| a) ohne Transit-<br>und Flossver-<br>kehr . . . . . | 2 045 267,8                | 577 164,8                 | 28,2                   | 1 468 103,0                     | 71,8                   |
| b) mit Transit-<br>und Flossver-<br>kehr . . . . .  | 2 491 555,5                | 1 023 452,5               | 41,0                   | 1 468 103,0                     | 59,0                   |
| Frankfurt 1892                                      |                            |                           |                        |                                 |                        |
| a) ohne Transit-<br>und Flossver-<br>kehr . . . . . | 2 211 600,7                | 709 117,7                 | 32,0                   | 1 502 483,0                     | 68,0                   |
| b) mit Transit-<br>und Flossver-<br>kehr . . . . .  | 2 747 552,9                | 1 245 069,9               | 45,3                   | 1 502 483,0                     | 54,7                   |

Summirt man die Verkehre im Jahre 1891 in den genannten Rheinhäfen, so betrug der Antheil am Gesamtverkehr:

des Wasserverkehrs . . . . . 42,2 Prozent  
des Eisenbahnverkehrs . . . . . 57,8 „

und doch gehören die im Rheingebiete verkehrenden Eisenbahnen nicht nur zu den verkehrsreichsten, sondern wesentlich auch wegen der leistungsfähigen Wasserstrasse, die vornehmlich das Gros der minderwerthigen Roh- und Massenprodukte transportirt, zu den rentabelsten.

Die Mehrzahl unserer Eisenbahntarifmänner erblickt in den Wasserstrassen immer nur den Gegner der Eisenbahnen. Für sie steht nur die eine Thatsache fest, dass die billigeren Transportkosten, ergo die billigeren Tarife der Wasserstrasse den Eisenbahnen eine nachtheilige Konkurrenz bereiten, d. h. letzteren Frachten wegnehmen. Wenn sich dieselben aber die Mühe nehmen wollten, aus den Ziffern der Verkehrsstatistik die Zunahmequotienten der verschiedenen Klassen von Gütern herauszurechnen, um pro futuro deren natürliche Steigerung kalkuliren zu können, so würden sie finden, dass in Folge der prozentuell weit mehr zunehmenden Frachtquantitäten der geringer und geringst tarifrten Klassen selbst bei konstantem Gesamttarif das Erträgniss einer solchen Eisenbahn sinken muss, und dass daher, um das Brutto-Erträgniss der Eisenbahn bei zunehmendem Verkehr nur auf gleicher Höhe zu erhalten, proportional dem steigenden Antheile der nieder tarifrten Waarenklassen am Gesamtverkehr eine Erhöhung der Tarife eintreten muss. Das Resultat besonders günstiger Verkehrskonjunkturen kann an dieser allgemein gültigen Thatsache nichts ändern. Wesentlich anders ist das Resultat der Wechselwirkung zwischen den Tarifen der Wasserstrasse und der Eisenbahn in demselben Transportgebiete auf beide Transportanstalten. Der Gesamt-Frachtenverkehr wird bei Hinzutreten einer leistungsfähigen Wasserstrasse in Folge der ungleich billigeren Transportkosten auf der Wasserstrasse — siehe Verkehrsverhältnisse in Frank-

furt a. M. — wesentlich mehr zunehmen, zumal ein sehr namhafter Theil dieses Frachtenverkehrs lediglich durch die Wasserstrasse hervorgerufen werden wird. Diese Steigerung beschränkt sich aber nicht bloß auf Güter der niedersten Waarenklassen, sondern dehnt sich auch auf die höher tarifrten Güter aus, wenn auch in den ersten Jahren dieses Konkurrenzbetriebes die Roh- und Massengüter überwiegend zunehmen werden. Bei der dann eintretenden Trennung des Gesamt-Frachtenverkehrs wird aber naturgemäss das Gros der minderwerthigen und geringst tarifrten Waaren der Wasserstrasse, das Gros der höher tarifrten Frachten der Eisenbahn zufallen. Die per Tonnenkilometer entfallende Einnahme wird dann bei letzteren eine ungleich höhere, und unter Umständen sogar bei gleich bleibenden Tarifen eine jährlich steigende, denn die billige Wasserstrasse gab überall den Impuls zu einer regeren Entwicklung der Industrie und Bodenkultur, zu neuen industriellen und gewerblichen Gründungen, die dann eine Steigerung des Verkehrs in den höher tarifrten Waarenklassen zur Folge hatten, aus denen die konkurrirende Eisenbahn eine erhöhte Einnahme per Frachteinheit zog. Auch diese Thatsache lässt sich an der Hand der Verkehrsstatistik unumstösslich nachweisen und ist auch aus den vorangeführten Ziffern der Verkehrsbewegung in Frankfurt a. M. und in den Rheinhäfen zu entnehmen.

Zum Schluss wird noch bemerkt, dass in Folge des steigenden Verkehrs in der kanalisirten Mainstrecke schon im Jahre 1892 beschlossen wurde:

1. die Vertiefung der Fahrrinne von 2,0 auf 2,5 m;
2. der Bau zweier Unterhäufer an den fünf Schleusen, um ganze Schiffszüge in der Länge von 225 m durchschleusen zu können;
3. der Bau eines Flosshafens zwischen Kostheim und Kastel;
4. die Regelung der Mündung des Main in den Rhein, wo der Wasserstand oft bis 1,4 m sank.

Alle diese Arbeiten wurden bereits in Angriff genommen.

## V.

### Kleine Mittheilungen.

**Bremer Kanalverein.** Anfang Dezember fand die ordentliche Haupt-Versammlung statt. Der Vorsitzende, Herr Gustav Pagenstecher, eröffnete dieselbe mit folgender Ansprache: „Meine Herren! Vor Eintritt in die Tagesordnung gestatten Sie mir, des schweren Verlustes zu gedenken, den der Verein und der Vorstand desselben durch den Tod des Herrn Th. G. Hoffmann erlitten hat. Von Anfang an war er Mitglied des Kanalvereins und Mitglied des Vorstandes. Und wie er allen öffentlichen Angelegenheiten ein grosses Interesse entgegenbrachte, so nahm er auch mit Leib und Seele Theil an den Bestrebungen unseres Vereins und unterstützte sie thatkräftig. Ich bitte Sie, sich zu Ehren des Verstorbenen von Ihren Sitzen zu erheben. (Die Versammlung erhebt sich.)“

Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildeten „geschäftliche Mittheilungen“. Die Einnahmen des Jahres 1892 betragen in Summa 2812 M. Die Ausgaben bezifferten sich auf 938 M. — In Kassa verblieben 1874 M., wovon nach Abzug der diesjährigen Auslagen ein Kassenbestand von 1616 M. verbleibt. Der Vorsitzende theilt mit,

dass sich der Verein dem Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt in Berlin angeschlossen habe. Der Verein habe dadurch den Vorzug, dass der Vorsitzende Mitglied des Gesamtvorstandes des Centralvereins geworden und somit Einfluss auf die Verhandlungen und Beschlüsse gewonnen sei. Ferner wird vom Vorsitzenden mitgeteilt, dass Se. Exz. der Herr Minister Thielen im Laufe dieses Sommers dem Verein ein vorzügliches Werk: „Der Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen“ in 3 Bänden übersandt habe. Das Werk ist der Bibliothek des Hauses Schütting überwiesen worden und kann dort von den Mitgliedern des Vereins benutzt werden. Endlich theilt der Vorsitzende mit, dass die Vorarbeiten für den Mittelland-Kanal beendet sind. Das gesammte Material liegt der Kanalkommission in Münster zur Prüfung vor und wird nach derselben ans Ministerium gehen. Es ist die Hoffnung berechtigt, dass, wenn der Herr Minister ein günstiges Gutachten abgibt, in der nächsten Session die Sache als Vorlage an den preussischen Landtag kommt.

Den zweiten Gegenstand der Tagesordnung bildet die Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser von Hannover-Münden im Anschluss an die Fuldakanalisation. Ende nächsten Jahres wird die Kanalisation der Fulda beendet sein, so dass diese dann von Schiffen mit 1 m Tiefgang befahren werden kann. Beim Uebergang auf die Weser finden sie hier aber nur einen Wasserstand von 60 bis 70 cm vor. Die Interessenten an der Oberweser sind deshalb zusammengetreten, um unter Führung von Kassel im Anschlusse an die Fuldakanalisation eine Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser herbeizuführen. Die Kosten der Vorarbeiten werden auf 20 000 M. veranschlagt, und rechnet man darauf, dass Bremen, dem nichts mehr als die Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser am Herzen liegen kann, sich an der Aufbringung der erforderlichen Mittel hervorragend beteiligen wird. In diesem Sinne hat sich das Komitee auch an den Vorstand des Kanalvereins gewandt, und dieser hat nach Lage der Sache einstimmig beschlossen, dem Komitee von dem Kassenbestande des Vereins 1500 M. zur Verfügung zu stellen. Die Versammlung erklärt sich einstimmig damit einverstanden.

Schliesslich erfolgte die Neuwahl des Vorstandes. Auf Vorschlag des Herrn Gröning wurden für die nächsten 3 Jahre folgende 18 Herren zu Mitgliedern desselben gewählt: Herr Senator Achelis, Herr Syndikus Dr. Boisselier, Herr Ober-Baudirektor Franzius, Herr Th. Gruner, Herr F. Th. Lürmann, Herr Konsul H. H. Meier, Herr Louis Ed. Meyer, Herr Landgerichtsdirektor Dr. Mohr, Herr Dir. Georg Müller, Herr Syndikus Dr. Nebelthau, Herr J. H. Niemann, Herr Gustav Pagenstecher, Herr Georg Plate, Herr Friedrich Schilling, Herr F. E. Schütte, Herr Rud. Tewes, Johs. Tideman, Herr Senator Wessels.

Nachdem das vom Herrn Syndikus Dr. Nebelthau verlesene Protokoll von der Versammlung genehmigt worden war, schloss der Vorsitzende Herr Gustav Pagenstecher diese gegen 8 Uhr.

**Der Wasserstand der Unterweser** betrug in den letzten Wochen fast 20 Fuss. Für die korrigirte Unterweser war ursprünglich nur eine Wassertiefe von 5 m (ca. 16 $\frac{1}{2}$  Fuss) vorgesehen. Das gesteckte Ziel ist demnach schon jetzt, vor Beendigung der Weserkorrektur, übertroffen.

Der **Entwurf des Binnenschiffahrts-Gesetzes** ist vor Weihnachten vom Reichs-Justiz-Amt dem Bundesrath zugegangen und unterliegt dort nunmehr zunächst der Berathung in der Kommission für Handel und Verkehr.

Gutem Vernehmen nach hat der Entwurf jetzt einen Paragraphen mehr als im Juli und ist dessen Inhalt von grosser Wichtigkeit. Er überträgt nämlich dem Bundesrath die Befugniß, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und der Maschinisten für Binnenschiffe sowie der Flossführer zu treffen.\*) Die Vorschrift soll erlassen werden, weil in Folge der bedeutenden Zunahme des Schiffahrtsverkehrs auf den Binnengewässern sich auch die an die technische Befähigung des höheren Schiffpersonals zu stellenden Anforderungen gesteigert haben und der gegenwärtige Stand der Gesetzgebung nicht die Mittel bietet, hier wirksam einzugreifen. Die Klagen, welche vielfach und namentlich aus dem Kreise der Schiffahrttreibenden selbst über die mangelhafte Befähigung des für die Binnenschiffahrt zur Verfügung stehenden Personals erhoben werden, lassen keinen Zweifel darüber, dass die bestehenden Einrichtungen dem Bedürfnisse ausreichender Vorbildung oder Schulung der in Betracht kommenden Berufsklassen nicht genügen. Einerseits verlangt aber das öffentliche Interesse, dass den Gefahren, welche aus der Verwendung ungeeigneter Kräfte im Schiffahrtsbetriebe für die Sicherheit der beförderten Güter und Personen, sowie für die Fahrbarkeit der Wasserstrassen entstehen, thunlichst vorgebeugt werde. Andererseits werden künftig die Schiffseigner eine erheblich verschärfte Verantwortlichkeit für die Handlungen der Schiffsbesatzung zu tragen haben. Schon aus dem letzteren Grunde dürfte es gerechtfertigt erscheinen, wenn hinsichtlich der Befähigung derjenigen Personen, von deren Verhalten die Tragweite der bezeichneten Verantwortlichkeit hauptsächlich abhängt, in ähnlicher Weise Vorsorge getroffen wird, wie für die Seeschiffahrt. Im Gesetze selbst konnte das Erforderniss des Befähigungsnachweises, ähnlich wie im § 34 der Gewerbeordnung, als allgemeiner Grundsatz deshalb nicht aufgestellt werden, weil die Bedürfnissfrage nicht für alle Binnengewässer und noch weniger für jede Art von Fahrzeugen dieselbe ist. Der Entwurf hat deshalb die Regelung aller dieser Fragen dem Bundesrath übertragen.

Hiernach ist zu erwarten, dass nunmehr die Frage der Schifferschulen, mit welchen sich der Centralverein schon seit Jahren beschäftigt hat, eine grössere Beachtung findet. Seitens des Central-Vereins sind der Königl. Staats-Regierung seinerzeit die Wünsche der Interessenten vorgetragen, welche sich auf Ort, Einrichtung, Besuch, Lehrgang u. s. w. beziehen, und blieben auch erfreulicher Weise die bezüglichlichen Bestrebungen bislang nicht ohne Erfolg, der sich nun künftig steigern wird.

#### Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal 1893.

Der Bau ist im verflossenen Jahre sehr gefördert. Es sind rund 10 Mill. Kubikmeter Boden und seit Beginn des Baues 70 Mill. Kubikmeter bewegt, so dass nur ein Rest von einigen Millionen Kubikmetern auszuheben bleibt. Auf der ganzen Strecke wurden gegen 1000 Aufsichtsbeamte, Maschinisten und Heizer, etwa 850 Handwerker, 400 Schiffer und rund 3800 Erdarbeiter, im Ganzen also reichlich

\*) Siehe auch Seite 299 oben.

Kreisen bekannt geworden sind. Ich darf daher über diese „Grundzüge“ welche, wie bekannt, den Gegenstand der erwähnten Beratungen im Reichsjustizamente bildeten, Einiges mittheilen, ohne mich einer Indiskretion schuldig zu machen, umso mehr als sie auch, wenigstens ganz allgemein, in der Ausschuss-sitzung unseres Vereins am 14. v. Mts. erwähnt worden sind.

Zunächst wird die Frage sein müssen — auf die Einzelheiten dieser „Grundzüge“ vermag ich hier selbst-tredend nicht einzugehen —, worin und in welcher Weise ist in den „Grundzügen“ versucht worden, den bestehenden Mängeln abzuhelfen? Welche bedeutsamen und wichtigen Fragen haben die Grundzüge zu lösen versucht und wie haben sie dieselben gelöst? Um diese Fragen wenigstens einigermaßen erschöpfend zu beantworten, muss ich auf das zurückgehen, was in den verschiedenen Verhandlungen und Aeusserungen der Betheiligten als möglichst dringlich zu regeln hingestellt wurde; dies war zunächst eine entsprechende, den eigenartigen Verhältnissen der Binnenschiffahrt Rechnung tragende Lösung der Frage der Haftung des Frachtführers (bezw. Schiffseigenthümers oder Schiffers) für Schäden, dann der Klärung des ganzen Rechtsverhältnisses zwischen Schiffseigenthümer, Schiffsführer, Schiffsmannschaft und zwischen ersterer einerseits, den Verladern und Empfängern andererseits; ferner die Fragen der Ladung und Löschung hinsichtlich Zeit, Art der Ausführung, Liegegeld bei Ueberliegen, die Fragen der Fautfracht und Distanzfracht, endlich die dem Seerecht ähnliche Behandlung der Havereifälle, bezw. die Uebertragung der Regeln der grossen Haverei auf den Binnenwasser-verkehr, allenfalls die Frage der Schiffahrtsregister, Schiffsverpfändung, der Schiffsversicherung u. s. w.

Fast alle diese Fragen haben in den erwähnten Grundzügen eines Binnenschiffahrtsgesetzes eine ausreichende Behandlung erfahren; wo dies nicht geschah, wie bei den Fragen der Schiffsverpfändung, Regelung der Schiffsversicherung u. a., waren, wie unten des Näheren auseinandergesetzt werden soll, bestimmte nicht abzuweisende Gründe vorhanden, welche von einer Aufnahme des betreffenden Gegenstandes ganz oder vorläufig abzusehen veranlasst haben; ich komme auf diese Punkte später zurück.

Ich beginne zunächst mit dem Hauptpunkte, dem Schmerzenskinde der Schiffahrt, der vielerörterten, vielumstrittenen Frage der Haftung des Schiffseigenthümers bezw. Frachtführers in Schadensfällen. Bekanntlich wurde zumeist aus den Kreisen der Schiffahrt gegen Art. 395 H.G.B. Sturm gelaufen, welcher den Schiffer nur dann von der Haftung befreit, wenn er beweist, dass die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Es ist nicht zu läugnen, dass diese Bestimmung in der Praxis schwere Härten für den Schiffer nach sich gezogen hat, und zwar lag dies hauptsächlich daran, dass der Begriff der höheren Gewalt in den betreffenden Artikel aufgenommen war, welcher Begriff in der Rechtspflege eine unglaublich strenge Auslegung fand, während die einzig richtige Auffassung desselben dahin gehen müsste, dass darunter nur solche äussere Ereignisse zu verstehen sind, deren Verhütung oder Gefahrlosmachung mit einem Aufwand zu erreichen ist, der in einem vernünftigen Verhältniss zu dem wirtschaftlichen Er-

gebniss des Schiffahrtunternehmens steht. Also nicht sowohl in der Beweislast, auch nicht in der Uneingeschränktheit dieser Fälle, sondern nur in der Heranziehung des viel zu streng ausgelegten Begriffs der höheren Gewalt lag die Härte. Nun waren bei den verschiedenen Verhandlungen betreffs der „Verfrachtungsbedingungen“ mancherlei Auswege vorgeschlagen worden: zunächst wollte man die Beweislast umkehren, was natürlich den Widerspruch der Verloader und Empfänger hervorrief, da damit zwar die Härte für die Schiffahrt beseitigt, andererseits der anderen Seite eine noch viel grössere Schädigung durch Zuwälzung des für sie kaum erbringbaren Beweises zugefügt worden wäre. Dann wollte man die Beweisfrage in der Luft schweben lassen, indem man die Lösung Schiedsgerichten nach dem freien Ermessen übertrug. Doch kam auch hierin keine Einigung zu Stande, weil wiederum gegen diese Schiedsgerichte, die angeblich keine so sichere Beweisaufnahme erzielen könnten, als die ordentlichen Gerichte, Einsprache geschah. Endlich versuchte man es mit der Feststellung des Begriffes der höhern Gewalt im Einzelnen, ein Ausweg, der schliesslich auch in der Binnenschiffahrtsordnung beiderseitige Annahme fand, indem man neben Aufruhr, Krieg u. s. w. Auffahren, Zusammenstoss, Wellenschlag, Leckspringen, Eisgefahr u. s. w., kurz, alle Hauptfälle anführte, in welchen Schäden an Schiff und Ladung entstehen können. Allein auch diese Festsetzung kann kaum eine glückliche genannt werden: einmal verstösst sie doch einigermaßen gegen die Grundprinzipien der Gerechtigkeit und Billigkeit, indem sie in gewissen Fällen, ganz gleichgiltig, ob selbst grobes Verschulden nachgewiesen werden könnte, die Haftung ausschliesst, andererseits schädigt sie selbst den Schiffer, der geschützt werden soll, weil dieser in allen nicht aufgeführten Fällen, z. B. Beschädigung der Ladung durch Feuer, Verlassen des Schiffes u. s. w., trotzdem für Alles aufkommen müsste und eine vollzählige Ausführung aller denkbaren Unfälle einfach unmöglich ist.

Demgegenüber haben die Grundzüge eine bei ruhiger Erwägung beider Seiten — Frachtführer wie Verladern — genügende Lösung versucht: durch Beschränkung der Haftbarkeit des Schiffseigners im Fall des Verschuldens der Schiffsmannschaft auf die fortune de mer: Schiff und Fracht. Durch die beschränkte Haftung mit Schiff und Fracht, welche sowohl bei Beschädigungen Dritter (anderer Schiffe) durch Verschulden der Schiffleute, durch eigenmächtige oder unrichtige Handlungsweise des Schiffsführers eintritt, wie bei Beschädigung der eigenen Ladung, ist die Gefahr, die Grösse der möglichen Haftung des Schiffseigners, wesentlich herabgesetzt: sie ist herabgesetzt in weitgehendem Masse für jene Rechtsgebiete, wo der Schiffseigner für jedes Verschulden seiner Schiffsmannschaft mit seinem ganzen Vermögen haftet, sie ist aber auch in den anderen Rechtsgebieten, welche nur eine unbedingte Haftung aus dem eigenen Frachtvertrage kennen, wesentlich zu Gunsten des Schiffseigners eingeengt, umso mehr, als hier (im Gebiete des preussischen Landrechts) nur bei dem Verschulden der Schiffsmannschaft (nicht des Schiffsführers) gegenüber anderen Schiffen herbeigeführten Schäden bisher nicht gehaftet zu werden brauchte.

Nächst dieser Klarstellung und Einschränkung der Haftpflicht der Schiffer und Schiffseigner brachten die „Grundzüge“ überhaupt endlich ausreichende Bestimmungen über das Rechtsverhältniss zwischen Schiffseigner und Schiffer, dann zwischen diesen einer-

6000 Personen beschäftigt, 50 Baggermaschinen, 54 Lokomotiven, einige 40 Pumpwerke, etwa 2300 Transportwagen, Kippkarren u. s. w., 30 Dampfboote, 34 Schleppdampfer, 130 Prähme und Schuten waren im Gebrauch. Das Reich hat nach und nach nahezu 4000 Hektar erworben.

**Verein für Schiffbarmachung der Lippe.** Sitzung des Ausschusses am 23. November 1893 zu Dortmund. Gegenwärtig: 22 Herren. Der Vorsitzende, Generaldirektor Kamp-Hamm eröffnete um 12 Uhr die Sitzung, begrüßte die Versammlung und berichtete über die Thätigkeit des Vorstandes seit der letzten Ausschusssitzung.

Nach einigen Mittheilungen des Herrn Generaldirektors Brauns über die seitens der Handelskammer Dortmund zu Gunsten der Lippe-Kanalisation bzw. der Linie II geschehenen Schritte trat die Versammlung in die Berathung einer an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu richtenden Petition betr. die Wasserentnahme aus der Lippe zur Speisung des südlichen Emscher-Kanals ein. Der vorgelegte Entwurf der Petition rief eine längere Erörterung hervor. Nach Schluss der Diskussion beschloss die Versammlung:

Der Vorsitzende wird ermächtigt, die Petition unter Berücksichtigung der heutigen Verhandlungen einer Umarbeitung zu unterziehen und dieselbe sodann bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen.

Sämmtliche Anwesende mit Ausnahme der Herren Professor Dr. Biermer und Buddeberg, von denen ersterer in Vertretung des Herrn Kommerzienraths Kieseckamp eine Erklärung zu den Akten gegeben hatte, nach welcher die Mitunterzeichnung der Petition abgelehnt wird, gaben die Ermächtigung, die auf Grund der heutigen Verhandlungen ausgearbeitete Petition mit ihren Namensunterschriften zu versehen.

Sodann wurde ferner beschlossen:

1. Die Petition den Herren Finanzminister, Minister für Landwirtschaft und für Handel und Gewerbe mit der Bitte um Kenntnissnahme und Unterstützung des darin gestellten Antrages zu übersenden.
2. Durch eine Deputation, bestehend aus dem Vorsitzenden und je einem Vertreter von Dortmund, Lippstadt, Wesel, der Dortmunder Handelskammer und dem Herrn Freiherrn von Schorlemer-Overhagen als Vertreter der Landwirtschaft bei den Herren Ober-Präsident der Provinz Westfalen und Landeshauptmann der Provinz Westfalen dahin vorstellig zu werden, dass sie den Verein in seinen auf die Verhinderung der Wasserentnahme aus der Lippe ohne gleichzeitige Schaffung eines vollen Ausgleichs für die Lippe-Interessenten gerichteten Bestrebungen unterstützen mögen.
3. Den Geheimen Justizrath Scheele zu Hamm mit der Ausarbeitung eines Gutachtens über die rechtliche und gesetzliche Zulassung der Wasserentnahme aus der Lippe zu beauftragen.

Hierauf wurde das Schreiben des Königlichen Wasserbau-Inspektors Prüsmann zu Münster vom 6. November 1893 berathen. Die Versammlung erklärte, dass sie zu dem Plane der Herstellung eines Seitenkanals anstatt der Kanalisation des Lippeflusses nicht eher Stellung nehmen könne, als bis das Projekt vorliege; der Vorsitzende wurde ermächtigt,

in dem Antwortschreiben hervorzuheben, dass das Ziel des Vereins auf die Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt gerichtet sei, zur Zeit aber noch nicht beurtheilt werden könne, ob der projektierte Seitenkanal die Interessen der jetzigen Lippe-Anwohner nicht gar zu sehr verletzt, und die schon bei der heutigen Erörterung geäußerten Bedenken geltend zu machen.

Die Versammlung nahm ferner Kenntniss von der Denkschrift der Handelskammer Dortmund vom 16. November mit der Erklärung, dass der Verein sich den Ausführungen dieser Denkschrift nur voll und ganz anschliessen kann.

Das Schreiben des Herrn Landesdirektors der Rheinprovinz vom 4. November d. J. wurde verlesen, die Versammlung nahm mit Bedauern Kenntniss davon, dass der Provinzialausschuss der Rheinprovinz den Beitritt zum Vereine abgelehnt hat, es den Vertretern der an der Lippe-Kanalisation interessirten Theile der Rheinprovinz überlassend, bei geeigneter Gelegenheit die damit von dem Provinzialausschusse der Rheinprovinz bezeugte einseitige Begünstigung der Interessen anderer Provinztheile in das richtige Licht zu stellen.

Nach einigen geschäftlichen Mittheilungen wurde hierauf die Sitzung geschlossen.

**Strassburgs Schifffahrt.** Die „Strassburger Post“ bringt in No. 339 vom 7. Dezember aus augenscheinlich fachkundiger Feder einen Aufsatz über die neu ins Leben gerufene Schifffahrt auf dem Oberrhein, dem wir Folgendes entnehmen:

Die diesjährige Schifffahrtskampagne ist vorüber. Wohl selten wird ein Jahr wiederkommen, in welchem die Wasserstandsverhältnisse so ungünstig sein werden, wie in diesem Jahre. Trotzdem sollte man dies ebenso schwierige als opferreiche Debut nicht bedauern: bot es doch Gelegenheit, gleich im Anfang alle Schwierigkeiten und Schattenseiten der Rheinschifffahrt kennen zu lernen. Dadurch setzte es die Beteiligten besser in die Lage, alle diejenigen Maassregeln zu berathen und vorzubereiten, welche für die Folge fördernd für das begonnene schwierige, aber so hochwichtige Unternehmen sein können.

Was trotz aller Hemmnisse als hochehrföhrlich sich ergeben hat, ist:

1. Die Thatsache, dass bei geregelter Schifffahrt der Verkehr grösser sein wird, als man ahnte; dass Strassburg und mit ihm das Reichsland in kommerzieller und industrieller Hinsicht einen raschen, grossen Aufschwung nehmen werden; dass eine kräftige Lebensfähigkeit der Schifffahrt hierher erwiesen ist.

Man wird folglich mit grösserer Sicherheit an dem Ausbau der Hafeneinrichtungen Strassburgs weiter arbeiten, mit mehr Nachdruck und Erfolg die nöthigen Tarif- und sonstigen Verkehrserleichterungen bei der Bahn zu erlangen trachten; mit Zuversicht an die fernere Unterstützung durch Güterzuweisungen an unseren Handel und unsere Industrie appelliren können.

2. Die überraschende und ermuthigende Erfahrung, dass die Schiffbarkeit des Oberrheins weniger schwierig ist, als man bislang allgemein angenommen hat.

Erprobte Schiffsingenieure, sowie im praktischen Dienst ergraute Schiffskapitäne erklären, dass jetzt schon, bei

einigermassen günstigem Wasserstand (selbst ohne Rheinregulierung, die aber eine absolute Nothwendigkeit ist, wenn eine rationelle und rentable Schifffahrt möglich werden soll!) ein sieben- bis achtmonatlicher Betrieb im Jahre unterhalten werden kann, sofern dieser Betrieb den Stromverhältnissen des Oberrheins angepasst und organisiert wird.

In erster Linie gehört hierzu der Bau des geeigneten Schiffsmaterials. Die bis jetzt im Dienst gewesenen Schiffe waren für die Verhältnisse des Unterrheins gebaut. Für den Oberrhein sind flacher gehende Fahrzeuge nöthig, besonders flacher gehende Schlepper mit stärkeren Maschinen und sonstigen Hilfsmaschinen und Vorrichtungen, deren Bau bei der heutigen Schiffsbautechnik nach Ansicht von Fachleuten durchaus möglich ist. Die Beschaffung eines geeigneten Schiffsmaterials erheischt zwar sehr grosse Summen — ein einziger Schlepper kommt auf etwa 300 000 Mark —, aber die Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft, hervorgegangen aus den ersten hiesigen Firmen, ins Leben gerufen aus Opferfreudigkeit für unsere Stadt und unser Land, wird ohne Zaudern diese wichtige Frage zu einer glücklichen Lösung bringen, wenn sie an Regierung und Stadtverwaltung Bundesgenossen findet.

Vor allen Dingen wären von der Regierung sofort zwei Baggermaschinen zu beschaffen, jede mit einer Leistungsfähigkeit von 200 Doppelwaggonen per Tag, welche beständig in Thätigkeit sein müssten zwischen hier und Maxau, um die wandernden Kiesbänke für den Durchgang der Schiffe zu beseitigen. Es hat sich gezeigt, dass häufig nur an einer kurzen Stelle die Passage gehemmt war, die Schifffahrt deshalb unterbrochen werden musste, während eine derartige Baggermaschine in 12 bis 24 Stunden die betreffende Strecke hätte ausbaggern können.

Auch die seitliche Absteckung des Weges, die Richtung der Fahrrinne nach holländischem System sollte jetzt ohne Verzug gemacht werden, als gerade die monotonen Ufer des Oberrheins diese Einrichtung nothwendig bedingen.

Als das Wichtigste müsste man mit Bestimmtheit darauf rechnen können, dass die probeweise Rheinregulierung von einigen Kilometern im Frühjahr sofort in Angriff genommen wird.

Vorstehendes Programm für 1894 ist schon sehr reichlich, wird aber die Schifffahrt um ein Bedeutendes weiter bringen. Erfolge und weitere Erfahrungen werden für später weitere Verbesserungen und Einrichtungen erheischen.

Herr Düringer, Direktor der **Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft** giebt in seinem am 23. Dezember in der „Strassburger Post“ veröffentlichten Gutachten über die Rentabilität der Schifffahrt auf dem Rheine — zwischen Speyer und Strassburg — gegenüber einer solchen auf einem Kanal folgende Berechnung.

Die Kosten für letzteren sind auf 32 Mill. M. und die durchfahrende Gütermenge jährlich auf 1 400 000 Tonnen angenommen. Es ist nur die Bergfracht für Massengüter gerechnet unter der Annahme eines stets voll beladenen 1000-Tonnen-Schiffes, eines auf eigene Rechnung fahrenden Schifffahrers.

Demnach stellt sich die Berechnung der Kanalfracht wie folgt:

a) Kosten des Schiffes; für Amortisation und

Verzinsung des Werthes des Schiffes, Löhnung der Schifffahrtsmannschaft, Pferdezugelder, Inventar, Versicherung, Gewinn des Schifffahrers u. s. w. auf 24 970 M.

b) Leistungsfähigkeit des Schiffes; bei Schifffahrtsdauer von 270 Tagen und Reisedauer von 20 Tagen (12 Liegetage und je 4 hin und zurück) sind 13 Reisen à 1000 Tonnen möglich.

c) Kanalgebühren; per Tonne 1,16 M., daher kosten obige 13 000 Tonnen etwa 15 000 M. Gebühren.

Letztere und die Schiffskosten betragen also 39 970 M., macht die Tonne 3 M. oder 30 Pf. für 100 kg.

Die Berechnung der Rheinfracht:

a) Kosten des Schiffes (wie oben) 19 600 M. (Pferdezug fällt mit 8370 M. fort, hinzu kommen 3000 M. für Lootsengebühren).

b) Die Leistungsfähigkeit des Schiffes ist bei einer Schifffahrtsdauer von 250 Tagen und 13 1/2 tägiger Reisedauer (12 Liegetage, 1/2 Tag Berg-, 1/2 Tag Thalfahrt) auf 18 Reisen, also 18 000 Tonnen zu schätzen, welche 18 000 M. Schlepplohn kosten.

Diese und die Schiffskosten betragen also 37 600 M., die Tonne kostet somit 2,08 M. oder 100 kg 21 Pf.

Der Gewinn des Schifffahrers ist in beiden „Schiffskosten“ mit 6000 M. eingesetzt.

Zu Gunsten des Kanals ist dabei ein sehr niedriger Satz für Pferdezug angenommen, ebenso sind die Reisetage sehr knapp, dagegen die Schifffahrtszeit reichlich bemessen — während bei der Rheinfracht die Schlepplöhne sehr hoch angenommen sind. Voraussetzung ist, dass das Schiffsmaterial auf dem Rhein den Stromverhältnissen angepasst wird und dass die jetzt unvollkommene Schifffahrt auf dem Rheine vervollkommen werde.

**Kanalbauten in Elsass-Lothringen.** Der Etats-Entwurf für 1894/95 enthält zur Verbesserung der reichsländischen Kanäle, die vertieft und mit grösseren Schleusen versehen werden sollen, einen Betrag von rund 2 500 000 M. Im laufenden Jahre werden zu diesem Zweck 1 250 000 M. verausgabt, wozu noch der aus dem ausserordentlichen Etat von 1889/90 herrührende Betrag von 714 483 M. kommt.

**Manchester-Schiffahrts-Kanal.** In Vervollständigung unserer Mittheilung im Oktoberheft (S. 249) bringen wir noch nachstehende Notizen. Die Genehmigung zum Bau dieses neuen Wasserweges war an die Bedingung geknüpft, dass vor Beginn der Arbeiten 5 Millionen Lstrl. oder 100 Millionen Mark gezeichnet seien; ausserdem waren von den Unternehmern 1 710 000 Lstrl. auf den Ankauf des Bridgewaterkanal-Unternehmens zu verwenden. Am 11. November 1887 geschah der erste Spatenstich und im Jahre 1888 wurde die erste, 15 km lange Strecke von Eastham nach dem Hafen Ellesmere in Angriff genommen, im Juli 1891 konnte sie dem Verkehr übergeben werden, desgleichen drei Monate später die 10 km lange Strecke von Ellesmere bis zum Flusse Weaver. Grosse Schwierigkeiten bereitete eine Eindeichung, welche die Bucht des Mersey auf eine Strecke von 1,5 km Länge durchschneidet. Es musste dazu ein Damm angelegt werden, zu welchem 150 000 Balken von je 25 cm Breite und Dicke und über 10 m Länge ge-

braucht wurden, Anfangs beabsichtigte man, diese Balken nach Vollendung des Dammes wieder aufzunehmen; später erwies es sich jedoch als nothwendig, sie nicht nur in ihrer Lage zu belassen, sondern noch weitere kostspielige Befestigungen hinzuzufügen, um dem Bau den nöthigen Halt zu geben. Oberhalb Ellesmeres stösst der Kanal auf den Fluss Gowy; hier musste eine zweite ebenso interessante wie grossartige Anlage ausgeführt werden. Es galt, den Fluss unter den Kanal hindurch zu leiten, eine Aufgabe, die dadurch ermöglicht ward, dass man ein Röhrenwerk in einer Tiefe von 5,5 m unter den Kanal herstellte. Die Arbeit gelang vollkommen. Das Wasser fliesst jetzt durch eiserne Röhren, die, in ihren einzelnen Abschnitten aneinander geschraubt und 3,6 Meter im Durchmesser haltend, von 60 cm dicken Mörtel- und Steinmassen umgeben sind. Die Ueberführung des Bridgewater-Kanals findet nach dem Prinzip der beweglichen Brücken statt, nur dass an Stelle des Brückenkörpers ein Theil des Kanals in Gestalt einer wasserdichten Schleusenammer herumgedreht wird; um die Verkehrsstörung nach Möglichkeit zu beschränken, können sich in der Schleusenammer gleichzeitig Schiffe befinden. Die Gesamtlänge des neuen Schiffahrts-Kanals von Eastham bis Manchester beträgt 56,8 km, seine durchschnittliche Breite im Wasserspiegel 52 m, während die geringste Sohlenbreite sich auf 36 m stellt. Seine Grössenverhältnisse sind also erheblich günstiger als die des Amsterdamer und des Suezkanals, von denen der erstere bei 7 m Tiefe 27 m Sohlenbreite, der letztere bei 8 m Tiefe nur 22 m Sohlenbreite besitzt. Die gewöhnliche Wasserhöhe des Manchester-Kanals beträgt 8 m, eine Höhe, die sich indess, wenn es nöthig werden sollte, noch um einen halben Meter würde steigern lassen. Seine Breite gestattet, dass zwei Seeschiffe von sehr beträchtlicher Grösse aneinander vorüberfahren können. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 270 Millionen Mark. Der Höhenunterschied zwischen Manchester und dem Wasserspiegel der Mersey-Mündung resp. des Kanals bei Lachford beträgt 60½ Fuss. Zur Ueberwindung des Unterschiedes hat man vier Schleusen angelegt, deren Kammern im Durchschnitt 600 Fuss lang und 45 Fuss breit sind. Die Füllung derselben nimmt kaum mehr als 10 Minuten in Anspruch. Beträchtliche Schwierigkeiten brachte die Ueberführung von Strassen und Eisenbahnen mit sich, die bei dem dichten Schienennetz bei und zwischen Manchester und Liverpool besonders zahlreich sind. Sieben bewegliche Brücken, darunter fünf für Eisenbahnen, führen über den Kanal und ausserdem mehrere festliegende, von denen keine niedriger als 75 Fuss über dem Wasserspiegel sich erhebt. Besonders grosse Segelschiffe werden dadurch allerdings genöthigt sein, ihren Hauptmast beim Passiren zu kürzen, allein diesen Nachtheil hatte man, da zwei dieser Brücken bereits vorhanden

waren, nicht für nöthig gehalten zu beseitigen. Die mit dem Kanal in Verbindung stehenden Dockanlagen sind ungemein umfangreich. Allein die sogenannten Manchester- und Salford-Docks am Endpunkte der Wasserstrasse weisen eine Wasserfläche von bezw. 29 ha und 14 ha mit resp. 5½ und 3 km Kais auf. Daneben besitzen auch die am Kanal gelegenen, neu entstandenen Häfen von Ellesmere, Saltport, Warrington u. s. w. bedeutenden Hafenraum zur Aufnahme von Schiffen. Im Ganzen sind während des Baues 76 Millionen Tonnen Erde und Stein bewegt worden und das Mauerwerk umfasst etwa 1¼ Millionen Raummeter. Selbstverständlich sind diese gewaltigen Anlagen mit allen Einrichtungen auf's Vollkommenste ausgestattet, die sowohl der Schifffahrt zur Bequemlichkeit und Förderung dienen, als auch einen starken Verkehr heranzuziehen geeignet sind. Fast längs aller Dockstaden laufen doppelte Schienengeleise. In der Nähe der Hafenbecken sind umfangreiche Trockendocks angelegt, die grosse Dampfer und Segelschiffe zur Ausführung von Ausbesserungsarbeiten aufzunehmen gestatten. Unzweifelhaft wird durch den neu geschaffenen Wasserweg das ganze Merseygebiet eine ausserordentliche Verkehrssteigerung erfahren, namentlich aber Manchesters Kunst- und Gewerbeleiss einen neuen gewaltigen Aufschwung nehmen. Schon sind die ersten Dampfer unterwegs, die von Amerika aus ihre aus vielen Tausenden von Ballen bestehenden Baumwollenladungen auf geradem Wege an die Stadt bringen sollen. Nach den letzten Berechnungen wird der Transport durch den Kanal nach Manchester im Gegensatz zum früheren Weg über Liverpool und per Eisenbahn dorthin per Tonne betragen: für Getreide 5 statt früher 10 sh., für Zucker 5 statt 12 sh., für Petroleum 6 statt 14 sh., für Eisenerz 3 statt 7 sh. und für die Stapelartikel Wolle 8 statt 16½ sh., Rohbaumwolle 7 statt 13½ sh. Diese bedeutenden Unterschiede zeigen, welche gewaltigen Ersparnisse die Industrie durch den Schiffskanal machen wird. Das Bemerkenswerthe ist dabei, dass das Werk nur der Thatkraft der Bürger von Manchester und Lancashire seine Entstehung verdankt, der Staat hat nichts dazu beigesteuert.

Die Eröffnung des Schiffahrtskanals fand inzwischen am 1. Januar programmässig statt. Zahlreiche Schiffe liefen in den Kanal bei Eastham ein. In Manchester und Salford Docks wurde die Ankunft der ersten sechs Schiffe von einer über hunderttausend Köpfe zählenden Volksmenge jubelnd begrüsst.

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. Hilken,  
Schriftführer.