

36.

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
7. Mitteilung

MASSREGELN

DER

Regierungen zum Schutze der Seeschifffahrt

Prämien, herabgesetzte Eisenbahntarife
für die Waren, die zur See befördert werden sollen

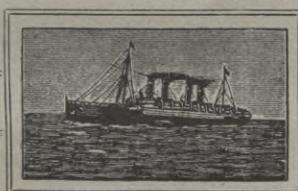
BERICHT

VON

WILLIAM W. BATES

Vorm. Schifffahrts-Bevollmächtigter d. V. S.

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



I - 354114

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318947

300-3-8/2018

MASSREGELN

DER

Verschiedenen Regierungen zum Schutze der Ocean-Schiffahrt

BERICHT

VON

WILLIAM W. BATES

Vorm. Schiffahrts-Bevollmächtigter d. V. S.

In jedem aufgeklärten Lande werden die Wohltaten der Schiffahrt in hohem Grade anerkannt. Jedes Volk, dessen Land von der See bespült wird, dessen Flüsse und Häfen längs der Küste den Anbau von grösseren oder kleineren Städten begünstigen, ist von der Natur überaus gesegnet. Angesichts dieser Vorzüge, im Verein mit den nötigen Kenntnissen der Schiffskunst, haben Wachstum und Gedeihen eine feste Grundlage. Aber die Kenntnisse müssen angewandt werden; Schiffe müssen gebaut und verwendet werden; der Handel muss von einem so begünstigten Volke gepflegt werden, oder das ihm von der Natur verliehene Vermögen kann ihm wenig Vorteil bringen. Die Nation muss einen eigenen Handel, eine eigene Schiffahrt haben, oder ihre Industrie wird verkümmern, ihre Rechte werden häufig verletzt und ein guter Teil ihrer Besetzung wird von Fremden fortgenommen werden anstatt ihr erhalten zu bleiben.

Nur eine der grösseren Nationen der Erde — die Vereinigten Staaten von Amerika — hat seit geraumer Zeit versäumt, einen Hauptzweig seiner Schiffahrt zu hegen und zu schützen und zwar die Schiffahrt im Dienste des auswärtigen Handels. Infolge einer falschen Politik, zu der die Regierung durch einen Nebenbuhler veranlasst wurde, ist dieser Zweig lange unbeschützt gewesen und infolge dessen jetzt, beinahe eingegangen. Man erwartet indessen, dass diese Politik bald in richtige Bahnen gelenkt, und die amerikanische Schiffahrt wieder zu ihrem guten, alten Rechte kommen wird. Im Februar 1904, wurde eine vereinigte Congress-Commission berufen, um die Lage der amerikanischen Handelsmarine während der Parlamentsferien

festzustellen und eine Vorlage vorzubereiten, um diese Lage auf dem Wege der Gesetzgebung zu bessern. Es ist die Ansicht des Landes, so weit sie zur Zeit bekannt ist, dass das frühere Verfahren wieder eingeführt werden soll. Dieses wird Differentialzölle für Tonnengehalt und für Güter erfordern, zur Regelung des auswärtigen Handels, da die Verfassung der Vereinigten Staaten die Auszahlung von Prämien oder Subsidien an die allgemeine Marine nicht billigt.

Die Vorzüge der Seemacht.

Es ist ein natürliches Ergebnis der nationalen Förderung von Schifffahrt und Handel, dass Nationen, welche an ihrer Vervollkommnung und Ausbreitung arbeiten, von jeher ihre Macht, andere zu beherrschen, entwickelt haben. Ein einsichtsvoller Ausspruch Sir Walter Raleigh's stützt sich auf diese Tatsache :

« Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel ; wer den Handel der Welt beherrscht, beherrscht die Reichtümer der Welt, und somit die Welt selber. »

Die Reichtümer der Welt bestehen nicht alle im Handelsverkehr, obgleich es die Ansicht einiger Handelsländer ist, dass für sie die Handelsmärkte ein unerlässlicher Besitz sind. Raleigh's Volk hat grossen Wert auf diesen Grundsatz gelegt. Die Beherrschung der Schifffahrt und des Handels sind seit 250 Jahren stets die Haupttriebfeder der Regierung bei jedem Schritt gewesen, den sie zu Wasser oder zu Lande getan hat. Der Besitz von 43 Colonien oder abhängigen Gebieten erzählt eine lange Geschichte von maritimer Macht, Eroberung und Anhäufung von Reichtum. Grossbritannien's Herrschaft zur See beginnt mit der Beherrschung des Schiffbaus ; fasst mit sicherer Ueberlegenheit festen Fuss in der Rhederei ; verzweigt sich nach allen Seiten und mit höchster Gewalt auf dem Gebiete der Versicherung ; gelangt zum Gipfel seiner Macht durch merkantile Ueberlegenheit und die infolgedessen erlangte Herrschaft über verschuldete Nationen, nämlich solche ohne Schiffe. Zu den sonstigen Werkzeugen seiner Macht fügt es noch eine grosse Flotte hinzu.

Schutz der Schiffsindustrie.

Die Basis dieser gebietenden Stellung — als « Beherrscher der Meere » — wurde in einem Schifffahrtsgesetz gelegt (1651-1660), dem wirksamsten, das je durchgesetzt wurde. Sein Schutz der

Schiffs-Industrien war absolut. Ein britischer Geschichtsschreiber sagt Folgendes :

« Der Erfolg dieses Gesetzes überstieg die wildesten Träume lombardischer und venezianischer Geldgier oder die grossartigsten Pläne der spanischen und portugiesischen Eroberungen. Nicht nur, dass es dem Volke, welches es erliess, den grössten Teil des gesammten Seehandels zusicherte, der Handel selbst erkannte in ihm seinen Meister und folgte ihm mit angemessener Dienstbarkeit. »

Der berühmte Philosoph des Freihandels, Adam Smith, führte in seinem «Wealth of Nations» (Reichtum der Nation) aus, dass das erwähnte Schiffahrtsgesetz gerechtfertigt war, und zwar aus folgenden Gründen :

« Es giebt anscheinend zwei Fälle, in denen es für gewöhnlich zum Vorteil gereicht, die auswärtige Industrie zur Hebung der eigenen zu belasten. Der eine Fall gilt, wenn eine besondere Industrie zur Verteidigung des Landes notwendig ist. Die Verteidigung von Grossbritannien z. B. hängt zum grossen Teile von der Zahl seiner Seeleute und Schiffe ab. Das Schiffahrtsgesetz hat daher mit Recht im Auge, den Seeleuten und Schiffen von Grossbritannien das Monopol des Handels im eigenen Lande zu geben, in einigen Fällen auf dem Wege des absoluten Verbotes, in anderen durch schwere der Schiffahrt fremder Länder aufgelegte Lasten. »

Es wurde hier weder Handelsfreiheit noch gerechte Behandlung des Seetransportes anempfohlen, sondern die entgegengesetzte Massregel wurde gerechtfertigt, weil sie das Monopol begünstigte und hierdurch das Uebergewicht der britischen Macht begründete. Es folgt hier der Hauptparagraph des vervollkommeneten Gesetzes, durch welches England als Autokrat des Handels auftrat, und das gewissermassen die andern Ländern zwang, seinem Beispiel mit Bezug auf Schutz der Schiffsindustrie zu folgen :

Gesetz 12. Charles II. Capitel 18, Sektion 3. Und es wird ferner bestimmt, u. s. w., dass keinerlei Güter oder Waren, welche in Afrika, Asien, oder Amerika oder in irgend einem Teile dieser Länder gebaut, erzeugt oder gemacht worden sind, nach England, Irland, oder Wales, den Inseln Guernsey und Jersey, der Stadt Berwick-on-Tweed, eingeführt werden in irgend welchem andern Schiffe, bezw. Schiffen, Fahrzeuge, bezw. Fahrzeugen, als denjenigen, welche wirklich und wahrhaftig zu eigen gehören dem Volke von England oder Irland, dem Dominium von Wales, oder der Stadt Berwick-on-Tweed, oder den

Völkern der Länder, Inseln, Ansiedelungen oder Gebieten in Asien, Afrika oder Amerika, welche S. Majestät als rechtmässiger Besitzer und Eigentümer gehören und von denen der Schiffsführer und wenigstens $\frac{3}{4}$ der Seeleute englisch sind, bei Strafe des Verlustes aller solcher Güter und Waren, wie auch des betreffenden Schiffes oder Fahrzeuges, in welchem sie eingeführt wurden, sammt allen seinen Kanonen, Takelagen, Ausrüstungen und Gerät. »

Auf diese Weise wurde innerhalb des grössten Theiles der Welt durch absolutes Verbot der britische Seehandel geschützt, während für den europäischen Continent allein Differentialzölle auferlegt wurden. Notwendigerweise regelten rivalisierende europäische Nationen ihren Handel nach dem englischen System: durch prohibitive Zölle für ihren Küsten- und Colonialhandel, wie Spanien und Portugal, und durch Unterscheidungs-Zölle für den ausländischen Handelsverkehr. Nicht lange danach, krönte England sein Schiffahrtsgesetz mit einer offenen Kriegserklärung gegen die Schiffsindustrie der Niederlande, welche zu dieser Zeit einen grossen Teil des Seehandels für andere Völker in Händen hielten. Durch Aufhebung dieser befestigten Beziehungen war ein Zustandekommen von neuen, dem englischen Handel günstigen, möglich. Bei diesem Vorgehen war die Kriegsmarine die Hauptstütze. In wenigen Jahren des Kampfes wurde die holländische Marine zerstört. Britische Staatsmänner geben an, dass man ein Monopol der Schiffahrt aufheben wollte; die Geschichtsschreiber sagen, dass man ein Monopol durch ein neues verdrängen wollte. Die Holländer hatten ihre Ueberlegenheit durch Fleiss, Geschicklichkeit und Befähigung errungen. Die Briten wollten mit Gewalt ihre Stellung nehmen. Das einzige zugestandene Princip war das von Adam Smith erwähnte: den Seeleuten und den Schiffen von Grossbritannien das Handelsmonopol in ihrem eigenen Lande zu geben. Aber der unrechtmässige Grundsatz Raleigh's — die See zu beherrschen und dadurch den Reichtum der Welt zu gewinnen — war der Leitstern der britischen Politik.

Anti-Monopole der Schiffahrt.

Als die Vereinigten Staaten von Amerika die Arena des Oceanhandels betraten, sah sich England vor eine neue Aufgabe gestellt. Seinen Gesetzen gemäss konnte nur unter seiner eigenen Flagge der Güterverkehr zwischen amerikanischen Häfen oder von diesen nach seinen Häfen in Europa vermittelt werden. Ame-

rikanische Schiffe, unter dem gestreiften Sternenbanner, waren von diesen Häfen sowohl in Amerika als auch in Europa ausgeschlossen, wenn keine Milderung stattfand. Das geschah; aber *nicht* durch ein formelles, eine Reihe von *Jahren* gultiges Gesetz. Eine königliche Proclamation wurde *alljährlich* erlassen, welche die Häfen in Grossbritannien für offen, aber diejenigen der Provinzen und Westindiens für Schiffe der Vereinigten Staaten für geschlossen erklärte. Der Gouverneur von Britisch-Ostindien, damals dazu ermächtigt, erlaubte den amerikanischen Schiffen dort unter denselben Bedingungen wie andere Länder Handel zu treiben.

Zu noch besserem Schutze seiner Schifffahrt weigerte sich Grossbritannien ganz und gar, irgend welche Handels- oder Schifffahrtsverträge mit den Vereinigten Staaten zu machen; und bis auf den heutigen Tag hat es keinen andern gemacht als die karge, zeitlich begrenzte Convention von 1815, welche auf seine Veranlassung hin abgeschlossen wurde zur gegenseitigen Aufhebung der Differentialzölle im *directen transatlantischen* Handelsverkehr, und zwar sehr zu seinem eigenen Vorteil. Die Vereinigten Staaten stiessen auf keine Schwierigkeiten im Abschluss wünschenswerter Handelsverträge mit Frankreich, Holland und Schweden, späterhin auch noch mit andern Ländern, welche alle einen gerechten und billigen Handelsverkehr begünstigten.

Dieses sonderbare Verfahren Grossbritanniens machte die internationale Schifffahrt zum Gegenstand eines Studiums fast der ganzen Welt, insbesondere amerikanischer Staatsmänner, welche beflissen waren, die natürlichen Rechte einer jungen und unabhängigen maritimen Nation zu sichern. Die Beschaffenheit dieser Rechte wurde Gegenstand ernstesten Nachdenkens und rücksichtnehmender aber entschiedener Handlung. Ehrgeizige Pläne, wie die endgültige Vermittlung und Führung des Welthandels, wurden nicht gehegt. Was verlangt wurde, war gerechter und billiger Handel — kein anderer erschien wünschenswert. Der weise und hervorragende Doctor Franklin giebt in Folgendem eine Darlegung und Beleuchtung der amerikanischen Lehre über rechtmässigen Handel, einschliesslich der Güterbeförderung:

« Rechtmässiger Handel ist der Austausch gleicher Werte, einschliesslich der Kosten der Güterbeförderung. Folglich: hat A. in England dieselbe Arbeit und Ausgabe, um einen Scheffel Weizen zu produziren, als B. in Frankreich, um 4 Gallonen Wein zu gewinnen, so sind 4 Gallonen Wein der rechtmässige

Tausch für einen Scheffel Weizen, vorausgesetzt, dass A. und B. sich auf halbem Wege treffen zum Austausch ihrer Waren. Der Vorteil dieses rechtmässigen Handels ist, dass jede Partei die Zahl ihrer Genüsse vermehrt und jede, anstatt nur Weizen oder nur Wein, den Genuss beider zugleich hat. »

Güterbeförderung als Teil des Handels.

In diesem Sinne ist die *Güterbeförderung* ein Teil des Handels zwischen zwei Nationen, und ist in direktem Handelsverkehr *Sache* eines jeden Landes; hat aber ein Land nicht die Schiffe, während das andere sie hat, so gehört offenbar die ganze Güterbeförderung diesem letzteren und kann gerechterweise von keinem andern Anspruch erhoben werden.

Während einige in der Schifffahrt unbewanderte Nationen ohne Schiffsindustrie sich nur mit einem passiven Handel begnügt haben, haben andere, ausgerüstet mit den Fähigkeiten, Schiffe zu bauen und zu führen, die Wichtigkeit eines rührigen, durch ihre eigenen Schiffe vermittelten *Handelsverkehrs* bald erkannt. Abhängigkeit von fremden Schiffen, und Frachtzahlung an Schiffe anderer Länder schafft oder vermehrt Handelsüberschüsse gegen ein Land; z. B. wenn ein britisches Schiff Weizen nach Frankreich, und dafür Wein nach England zurückbringt, so kann es 5 Gallonen Wein anstatt 4, für einen Scheffel Weizen verlangen. Alexander Hamilton (einer der grössten Staatsmänner der Vereinigten Staaten), sagt: « Es sollte das Leitmotiv der Politik einer jeden Nation sein, ihr die Handelsbilanz günstig zu erhalten. » Der Amerikaner Williamson, sagte im Jahre 1790: « Wenn wir Ausländern gestatten, unsere Produkte für uns zu befördern, müssen wir, um die feinen Waren, die sie uns liefern, zu bezahlen, um ein Drittel mehr produziren, als wenn wir sie selbst beförderten. »

Abhängigkeit von fremder Schifffahrt zieht nach sich Unannehmlichkeiten bei auswärtigen Kriegen, Mangel an Fahrzeugen, hohe Frachtsätze und hohe Versicherung, ohne die Gewissheit, bedient zu werden, selbst bei höchster Bezahlung; es ist daher die nationale Schifffahrt geradezu eine ökonomische Notwendigkeit für ein an der See wohnendes Volk und zwar eine unumgängliche zur Erhaltung der Unabhängigkeit und des vollkommenen Gedeihens. Schiffslose Nationen werden oft eine Beute der schiffahrenden Klasse, da der Handel fremder, see-fahrender Nationen ständig zuzunehmen pflegt, während ihr Gewinn in unberechtigtem Masse wächst. Die schiffslose Na-

tion hat auch immer Schulden, hinkt in allem nach und erfreut sich selten eines guten Gedeihens.

Die wahre Theorie des Handels.

Betreffs der wahren Theorie des Handels sagt Rufus King, im Jahre 1818 :

« Da alle Nationen *gleiche Rechte* haben und jede *gleiche Vorteile* im Verkehr mit andern beanspruchen kann, so ist die wahre Theorie des internationalen Handels diejenige der *Gleichheit* und des gegenseitigen Nutzens. Dieses sichert der Fähigkeit und dem Kapital gerechte und natürliche Vorteile ; jedes andere System ist ein gekünsteltes ; und insofern es die Uebervorteilung derjenigen bezweckt, die dem offenen System anhängen, so tut es dieses auf Kosten der natürlichen Gerechtigkeit. »

Das britische System hatte diesen eben erwähnten Fehler. Die Colonisten wurden als ihren Mitbürgern untergeordnet behandelt ; ihre Industrie und der Gebrauch ihrer Fahrzeuge verfiel minderwertigen Vorschriften. Diese Verweigerung der *Gleichheit* war es, welche die Revolution von 1776 veranlasste. Es war daher natürlich, dass ein amerikanisches Handelssystem einen gewissen *Schutz* suchte, welcher die Nachteile in den wechselseitigen Beziehungen der Schiffe ausgleichen und den Betrieb eines gerechten Handels wie auch eine gerechte Teilung der Seebeförderung zwischen den Ländern, mit denen wir Handel unterhielten, herbeiführen sollte. Die beiden ersten nach der Revolution abgeschlossenen Handelsverträge beweisen die in dieser Hinsicht ausgeübte Fürsorge unserer früheren Staatsmänner. Das Recht, gegen Ungleichheiten in den wechselseitigen Beziehungen der Schifffahrt Schutzzölle zu erheben, wurde in den Einleitungen zu diesen Verträgen, welche beide im Jahre 1783 proklamirt wurden, vorbehalten. Wir führen von demjenigen der Niederlande an :

Die contrahirenden Parteien :

« Erfüllt von dem Verlangen nach bleibender, und gerechter Feststellung der Regeln des Handels und des Verkehrs, welchen sie zwischen ihren beiderseitigen Staaten, Ländern und Einwohnern herzustellen beabsichtigen, sind zu dem Entschluss gekommen, dass besagter Zweck auf keine bessere Weise erreicht werden kann, als durch Einführung der vollkommensten Gleichheit und Gegenseitigkeit als Grundlage ihres Uebereinkommens und durch Vermeidung aller jener lästigen Vorzüge, welche in der Regel eine Quelle von Streitigkeiten, Verwickelungen und Un-

zufriedenheit sind ; auch durch unbeschränkte *Freiheitsgewähr* für jede Partei, etwaige *anderweitige Verfügungen*, mit Bezug auf Handel und Schiffahrt, die ihnen passend scheinen, zu treffen, und endlich, durch alleinige Gründung der Handelsvorteile auf *gegenseitigen Nutzen* und die rechtmässigen Regeln des freien Verkehrs ; nicht ohne für jede Partei das Recht zu reserviren, andere Nationen nach Belieben an besagten Vorteilen teilnehmen zu lassen. »

Amerikanische Forderung für den rechtmässigen westindischen Handel.

Nach Abschluss der oben erwähnten Verträge mit den Vereinigten Niederlanden und Schweden, erliessen fast alle amerikanischen Staaten Handelsverordnungen zum Schutze ihrer Handelsschiffahrt, was ihnen auch frei stand. Bei der Bildung der Verfassung wurde ein Vertrag geschlossen, dass die Macht und die Verpflichtung zu einem solchen Schutze von der Bundes-Regierung übernommen werden sollte. Das ist die Bedeutung von Klausel 3 der Sektion 8 von Artikel 1 der Verfassung, welcher für die Regulierung des auswärtigen Handels Sorge trägt. Im Einvernehmen mit diesem Vertrag und kraft der dadurch verliehenen Macht, tat der erste Congress im Jahre 1789 seine Pflicht in betreff der Schiffahrt, und in kurzer Zeit war eine amerikanische Marine im Werden, deren Tätigkeit man Schutz und Ermutigung angedeihen liess. Grossbritannien stand allein als Widersacher und Gegner da. Obgleich selbst die bestbeschützte schiffahrende Nation der Erde, im vollsten Bewusstsein seiner Berechtigung zur Bekämpfung aller Rivalen und wenn möglich zur Monopolisirung des Handels und der Handelsschiffahrt der ganzen Welt, konnte es mit einer einstmaligen rebellischen Kolonie keinen gerechten Handel dulden. Die Franklinsche Philosophie war zu ethisch, sie musste unterdrückt werden. Während 25 Jahre lang war das britische Ministerium auf der Wacht und bei der Arbeit, um die amerikanische Regierung zu zwingen, im Handel der beiden Länder den Schiffsschutz aufzugeben. Endlich nach Schluss des Krieges 1812 kam es dazu, Westindien blieb geschlossen. Die Alternative war die Fortsetzung des Krieges. Die Nachgiebigkeit gegen Grossbritannien im Jahre 1815 verursachte einen Wechsel des Systems, der niemals hätte gemacht werden sollen. Ein höchst ungerechter Handel war die Folge. Britische Schiffe brachten nach den Vereinigten Staaten Waren, die der dortige

Markt erforderte, alsdann nahmen sie Ladung für Westindien ; hier wieder luden sie für die Vereinigten Staaten ; löschten die Ladung daselbst und fuhren mit neuer Ladung heimwärts, ohne die für den Schutz der amerikanischen Schiffe auferlegten Differentialzölle bezahlt zu haben. Amerikanische Schiffe konnten mit Ladung nach einem britischen europäischen Hafen segeln, Ballast einnehmen und nach Hause zurückkehren. Sie konnten dann aber nicht wieder laden und nach einem britischen westindischen Hafen segeln, ohne Einbusse von Schiff und Ladung zu erleiden. Sie bezahlten keine Differentialzölle, ausser für Licht, in den britischen europäischen Häfen, konnten aber auch keine ausländischen Ladungen mit ihren Differentialzöllen absetzen ; der britische Kaufmann befrachtete das Schiff seiner eigenen Flagge, dieses waren die ethischen Grundsätze seiner Philosophie. Obgleich die Vereinigten Staaten auf die *Hälfte* des Transportes des mit Grossbritannien gepflegten Handels Anspruch machen konnten, bekamen sie nur den *vierten Teil*. Und anstatt der ihnen zukommenden Hälfte des Handels mit Westindien wurde er ihnen *gänzlich* entzogen.

Als der Congress sah, wie die Convention arbeitete, entschloss er sich kurzer Hand, die Häfen von british Westindien zu öffnen, oder die Nachteile der Convention auf ein Minimum zu beschränken. Im Jahre 1819 sollte sie endigen, aber mit andern Unterhandlungen an der Hand hatte England es in der Gewalt, auf einer Verlängerung des Zeitpunktes zu bestehen, was es auch im Jahre 1818 tat und zwar für einen Zeitraum vom 10 Jahren. Im Jahre 1818, erliess der Congress ein Gesetz des Inhalts, dass amerikanische Häfen geschlossen sein sollten für alle Schiffe, die von Häfen kämen, welche wiederum für Schiffe der Vereinigten Staaten geschlossen wären. Im Senat waren 31 Stimmen gegen 2, im Repräsentantenhause 123 gegen 16. Die britische Massregel war « ausschliesslich gegen uns » gerichtet ; die Schiffe anderer Länder konnten freien Verkehr pflegen. In dieser Politik stand Britannien allein da, « da amerikanische Schiffe in französischen, spanischen, holländischen und schwedischen Kolonien Zutritt hatten ».

James Barbour äusserte sich in einer bedeutenden Rede wie folgt :

« Eitel und töricht ist Euer Vorhaben, Schiffe zu bauen, wenn Ihr nicht Eure Schifffahrt beschützt. Nicht von der erstklassigen Ausrüstung, noch der Fülle ihrer Vorräte erwartet Siege, sondern von der Zahl und der Tüchtigkeit Eurer Seeleute. Wenn Ihr es dulden wollt, dass die Macht, welche mit Eifer-

sucht Eurem aufblühenden Handel, und mit Neid dem Ruhme Eurer Marine zusieht, wenn Ihr es dulden wollt, dass diese Macht Euch ausschliesst von der Teilnahme an jenen Vorteilen, welche durch *Recht*, als von der *Natur* stammend, Euch gehören, so gebt jeden Gedanken an eine leistungsfähige Marine auf und verlasst den Ocean.»

Man schätzte, dass jährlich 138,000 Tonnen Ladung, mit 6,000 Seeleuten Besatzung von Amerika mit Ausfuhr im Werte von 6000000 \$ (25000000 M.) nach Britisch Westindien segelte, ein Handel, an dem Amerika auch nicht den geringsten Anteil hatte. Barbour beleuchtete den Fall folgendermassen:

« Ein britisches Schiff kommt in den Vereinigten Staaten direkt von Grossbritannien mit einer Ladung an, löscht in einem unserer Häfen, nimmt eine Ladung von Holz ein, fährt nach Westindien, liefert sie dort ab und infolge von dortigem Mangel an Ladung segelt es weiter nach New Orleans, verschafft sich eine neue Ladung von Taback, Baumwolle, etc., und fährt weiter nach Grossbritannien; in diesem Fall *gehören* 2 oder 3 seiner Frachten *dem Recht nach* der amerikanischen Schifffahrt, da sie ein *Produkt* des Landes sind. Dennoch, infolge der beklagten Politik monopolisiren britische Schiffe das Ganze. Ein amerikanisches Schiff, das von einem nördlichen oder östlichen Hafen ausfährt mit der Aussicht auf eine Fracht für Europa, geht *in Ballast* nach New Orleans. Sogar von den Kolonien in Nord Amerika kommen täglich Schiffe in unsere Häfen mit Ladungen von Mörtel, Fisch und andern ihrer eigenen Produkte; diese werden in einigen Häfen der Vereinigten Staaten umgetauscht gegen Frachten, wie sie in Westindien gebraucht werden, wo sie dieselben verkaufen oder eintauschen und neue Fracht in den Produkten der Inseln beschaffen. Wiederum verlassen in der westindischen Fahrt sich befindende britische Schiffe häufig ihre Heimat mit Ladungen von geringem Werte, wie Töpferwaren, Kohlen, Salz, etc., kommen in den Vereinigten Staaten an, nehmen Ladung für Westindien und kehren mit den Produkten der Inseln beladen nach Hause zurück, während der amerikanische Handel allein auf einen direkten Verkehr mit den Besitzungen von Grossbritannien in Europa beschränkt ist. *Gewöhnlich kommen sie in Ballast zurück.*

Recht des Schiffes die Ladung zu führen.

Es war nicht das Koloniale System, gegen welches die Amerikaner Einspruch erhoben, sondern eine neue Entwicklung der

britischen monopolistischen Politik. Zu diesem Punkt sagt der Amerikaner Rufus King :

« Unser Handelssystem ist ein offenes — unsere Häfen und unser Handel sind frei für alle — weder besitzen noch wünschen wir Kolonien zu besitzen ; ebenso wenig erheben wir Einspruch, dass andere sie besitzen, es sei denn, dass hierdurch der allgemeine Welthandel so wenig verkürzt werde, dass wir in der Pflege des auswärtigen Handels, beschränkt werden, der unsere Ware braucht und uns wieder mit der uns nötigen versieht.

» Nicht gegen das Koloniale System erheben wir jetzt Einspruch, sondern gegen *ein neues Princip*, welches in der Neuzeit mit denjenigen des Navigationsgesetzes von Grossbritannien verschmolzen worden ist. Diesem Gesetz gemäss kann kein direkter Handel oder Verkehr zwischen einer Kolonie und einem fremden Lande gepflegt werden ; durch das « Freihafengesetz » jedoch, welches während der jetzigen Regierung erlassen wurde, ist der englische Konterbandehandel, der lange Zeit in Verletzung spanischer Gesetze ausgeübt wurde, zwischen englischen und spanischen Kolonien, durch ein Parlamentsgesetz sanktionirt und geregelt worden ; und seit der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten hat England Gesetze erlassen zur Eröffnung eines Verkehrs und Handels zwischen seinen westindischen Kolonien und den Vereinigten Staaten, und hat durch Ausschluss der Schifffahrt der Vereinigten Staaten diese auf englische Schiffe und Seeleute beschränkt. Hierdurch hat es sich nicht nur von den Grundsätzen des Schifffahrtsgesetzes losgesagt (was ihm schliesslich frei stand), durch Eröffnung eines direkten Verkehrs zwischen den Kolonien und einem fremden Lande, sondern (*und hierzu hatte es kein Recht*) kontrollirte auch hierdurch die gegenseitigen Rechte der Vereinigten Staaten, ihre eigenen Schiffe in dieser Fahrt zu beschäftigen. Kolonien, als Teile der Nation, sind ihren Gesetzen unterworfen ; wenn aber ein Verkehr und Handel zwischen Kolonien und einem fremden Lande eröffnet wird, so wird das fremde Land eine Partei und hat das Gegenrecht, seine eigenen Schiffe sowohl im Verkehr und Handel mit den betreffenden Kolonien wie auch mit jedem andern Teile der Nation, welcher sie angehören, anzustellen. Die Regierungen schulden es dem in sie gesetzten Vertrauen, das allgemeine Wohl sorgfällig zu überwachen und auf jede passende Weise zu fördern ; und wenn sie auch, einer geringfügigen oder zweifelhaften Unannehmlichkeit wegen, nicht gleich den wohlthätigen Verkehr zwischen ihrem Volke und einem fremden Lande stören wer-

den, so dürfen sie doch nicht mit der Dazwischenkunft ihrer rechtmässigen Autorität zögern, wo ein wichtiges öffentliches Interesse umgangen oder das nationale Ansehen gefährdet wird. »

Da die Inseln amerikanische Waren benötigten, gingen sie nicht des Handels verlustig, welcher unter ihren Gesetzen von ihren Schiffen nach neutralen Häfen versehen wurde, indes die britischen Schiffe die Waren zwischen diesen und ihren eigenen beförderten. Es entstanden auf Kosten der Inselbewohner 2 Frachten statt einer. Der britische Handel, sowohl als auch die Untertanen des Königs litten 12 Jahre unter diesen Zuständen, ehe S. Majestät den Grundsatz anerkennen wollte, dass amerikanische Fahrzeuge das Recht hatten, auch im geringsten Umfange Export-Ladungen auszuführen. Im Jahre 1830 eröffnete das kräftige Vorgehen der Vereinigten Staaten die Häfen, welche im Jahre 1783 geschlossen worden waren. Heutigen Tages sind die Häfen der Welt der amerikanischen Schifffahrt geöffnet, aber 90 % davon könnten ihr ebenso gut verschlossen sein, weil man sie einer Politik unterwirft, die sie gewissermassen ausschliesst unter Gefahr des Bankerottes ihrer Eigentümer. Und man sagt ihnen, dass, falls sie diese Politik ändern, welche sie ohne Grossbritannien niemals eingeschlagen hätten, das Interesse der amerikanischen Farmers die furchtbarste Wiedervergeltung zu erleiden haben würde. Eine so unwürdige Sentimentalität konnte die patriotischen Gesetzgeber, deren Anführer ein Farmer aus Virginia, der Hon. James Barbour war, im Jahre 1818 nicht berühren. Ueber diesen Punkt führte er aus :

« Die Exporte dieses Landes nach den in Frage stehenden Gebieten können auf 6000000 Dollar geschätzt werden, und es fragt sich jetzt, welchen Einfluss wird diese Massregel auf den Preis der also ausgeführten Ware haben? Wenn es nötig wäre zuzugeben, dass Grossbritannien ohne sie auskommen könnte und wollte, dann wäre es vergebens, die Tatsache zu verbergen, dass der Preis dieser Waren sinken und daher der Wert vermindert und das landwirtschaftliche Interesse geschädigt würde. Aber wenn es auch durch eine himmlische Offenbarung bestätigt würde, dass dieses die Folge sein würde, so hoffe er dennoch auf die Bereitwilligkeit der Landwirte, falls die gerechte Rücksicht auf die Interessen und den Character ihres Landes es erfordere, dieses Opfer im Falle der Not zu bringen. Er representire sowohl den Farmer als den Landwirt; sein Interesse sei das ihrige und er nähme daher an, dass er

ihr Gefühle ausspräche, wenn er seine Bereitwilligkeit kundgäbe, jedes Opfer ihres Interesses anzuerkennen, falls die Wohlfahrt und die Würde des ganzen Volkes der Vereinigten Staaten es erfordere. »

So ist nun wie wir gesehen haben und wie der Verfasser es aus den Verhandlungen des Congresses an anderer Stelle (1) gezeigt hat, die amerikanische Lehre mit Bezug auf den amerikanischen Seehandel diese: Die amerikanische Schifffahrt hat das *natürliche* Recht und ist ermächtigt

1) Amerikanische Exporte nach jedem Lande, welches sie annehmen will, zu bringen.

2) Amerikanische Ware zwischen den Staaten und andern Ländern zu tragen, wobei ihre Schiffe an der Beförderung der Importe und Exporte *zur Hälfte* beteiligt sind.

3) Alle Ware zwischen den Vereinigten Staaten und einem andern Lande zu tragen, falls dieses keine Schiffe besitzt, um seinen Anteil an der Beförderung zu übernehmen.

4) *Allen amerikanischen Heimats-Seehandel zu betreiben*, den der Küsten, Seen, Flüsse, u. s. w.

5) Die Regierung der Vereinigten Staaten hat das *natürliche Recht* und ist ermächtigt, ihren auswärtigen Handel so zu regeln, dass alle amerikanischen Schiffe gesichert und geschützt sind vor feindlicher Stellungnahme oder Schutzpolitik auswärtiger Länder.

6) Die Regierung der Vereinigten Staaten steht unter einem konstitutionnellen Vertrag mit den Seestaaten, ihren Pflichten nachzukommen durch Erlass von geeigneten Gesetzen zur Hebung und zum Schutze der amerikanischen Schifffahrt, und Obacht zu geben, dass Verbindungen mit fremden Nationen keine Opfer des schifffahrtlichen Interesses der Vereinigten Staaten erfordern.

Voraussichtliche Tätigkeit des amerikanischen Congresses.

Die oben erwähnten Grundsätze werden unzweifelhaft in jedwedem Gesetze vorherrschen, das der amerikanische Congress erlassen mag zur Wiederherstellung des auswärtigen Seehandels, welcher zur Zeit bis zu 92 % von den Schiffen fremder Länder ausgeübt wird. Von den im Jahre eingeführten Waren werden ungefähr 54 % von Schiffen gebracht, die nicht in dem Produktionslande der Waren beheimatet sind, d. h. auf indi-

(1) Siehe *Amerikanische Schifffahrt*, 1902, Houghton, Mifflin & C^o, Boston & New-York.

rektem Wege. Dies ist die Folge der Congressakte von 1828, welche die amerikanischen Häfen den Schiffen aller Länder öffnete, mit den Produkten jedes beliebigen Landes als Ladung und zwar zu denselben Zollbedingungen, wie den amerikanischen Schiffen, falls irgend ein fremdes Land dasselbe Entgegenkommen zeigen würde. Zu der Zeit als diese Akte erlassen wurde, bewarben sich amerikanische Schiffe in englischen Häfen mit englischen Schiffen, in französischen Häfen mit französischen Schiffen, in chinesischen Häfen mit chinesischen Schiffen, u. s. w., um Fracht für die Vereinigten Staaten. Jetzt müssen amerikanische Schiffe in diesen und in allen andern Häfen mit den Schiffen aller Nationen in Wettbewerb treten, eine vergrösserte Konkurrenz, ja, man kann sagen, eine Konkurrenz, die *10 mal* so gross ist, als sie verständiger oder notwendiger Weise hätte sein sollen. Gerade diesen Auswuchs von rechtem Wettbewerb wird die kommende amerikanische Gesetzgebung abzuschaffen versuchen. Die diesem Ziele im Wege stehenden Verträge werden wahrscheinlich alle nach einer bestimmten Zeit aufhören und zwar nach Ansetzung einer Kündigungsfrist von einem Jahre, wie sie in solchen Fällen erforderlich ist, wenn ein oder das andere Land zu der Ueberzeugung kommen sollte, dass der Vertrag ungleich wirke und nachtheilig sei. Es war im Interesse vieler Länder, diese Verträge bestehen zu lassen, und es haben mehrere von ihnen andere Schutzzölle eronnen und zum Schaden für die Vereinigten Staaten angewendet. Die amerikanische Gesetzgebung sollte weit genug reichen, um diese zu annulliren; und die Folge kann sein, dass andere Nationen die Grundlage jenes Gesetzes so annehmen müssen, wie dieser Vertrag sie dargelegt hat.

Es besteht nicht die Absicht, so weit dem Schreiber dieses bekannt ist, irgend welche besondere Abgaben dem *direkten Handel und Transport über Wasser* aufzuerlegen, wenn nicht fremde Länder die Absicht haben, dasselbe zu tun, was wahrscheinlich nicht eintreten wird. Das Recht aller Nationen, ihre eigenen Waren zu transportiren, anerkennend, bürgen die Vereinigten Staaten für die Freiheit des internationalen Verkehrs und wollen für ihr eigenes Volk in Bezug auf die Schifffahrt nur Gerechtigkeit. Sie sind gewillt, einen auf gleichem Fusse stehenden Wettbewerb zu unterhalten, beispielsweise zwischen ihren eigenen Schiffen und denjenigen Grossbritanniens, für den Handel zwischen den beiden Ländern nebst ihren beiderseitigen abhängigen Gebieten, aber nicht für den Handel der Vereinigten Staaten mit Frankreich, Deutschland, Brasilien, China, u. s. w. Ueberdies hat sich das amerikanische Volk davon

überzeugt, dass ein *ebenbürtiger* Wettbewerb auf *ungleichem Fusse* nicht möglich ist, und dass amerikanische Schiffe unter *geringerem Schutz* wie die andern ihn haben, nicht bestehen können. So wird in amerikanischen Kreisen als erwiesen angesehen, dass Grossbritannien *in grösserem Masse* als alle andern Nationen *Vorteile* für seine Schifffahrt hat, und dass die Vereinigten Staaten mehr als alle anderen Nachteile haben. Wäre dies nicht so, dann würde die britische Schifffahrt nicht so übermässig hervortreten, als es geschieht, noch würde die amerikanische Schifffahrt so ungenügend sein. Der amerikanische Congress wird daher hauptsächlich für einen gewissen Grad von hemmenden Einrichtungen sorgen, um die Bedingungen für den Wettbewerb mit britischen Schiffen gleichmässiger zu gestalten. Die Lage war im Jahre 1789 ähnlich. Nach der Weltgeschichte zu urteilen, bewirkten amerikanische Verordnungen, die zu damaliger Zeit gemacht wurden, dass ein erträgliches Gleichgewicht in dem Wettbewerb bestand; dies war der Grund warum Britannien unzufrieden war und versuchte, die amerikanische Politik zu ändern — Schutzzölle abzuschaffen — indem es den *Vorteil der Gleichheit* vorzog. Es lässt sich ein solches Vorgehen von einem Gegner erwarten, der glaubt, dass er dazu bestimmt ist, den Seetransport der « Welt » zu besorgen.

Die Briten haben zufolge des Gesetzes von 1828 keinen Gegenseitigkeitsvertrag mit den Vereinigten Staaten. Ihr Gesetz von 1849 trat den Bestimmungen jenes Gesetzes entgegen. Obgleich sie eine mächtige Blüte, eine viel grössere als andere Völker, erreicht haben, infolge der ausserordentlichen Toleranz dieses Gesetzes, haben sie dennoch niemals irgend etwas unversucht gelassen, Vorteile zu finden und zu verwerten, gerechtfertigte oder ungerechtfertigte, um ihr alleiniges Anrecht auf den amerikanischen überseeischen Handel durchzusetzen. Grossbritannien ist jetzt die am besten von allen durch Zölle geschützte Nation, ebenso wie die Vereinigten Staaten die am wenigsten geschützten sind; dennoch wird von einigen befürchtet, dass Grossbritannien Wiedervergeltung ausüben wird. Dafür würde es keine moralische Rechtfertigung geben, und daher würde diese Wiedervergeltung nicht stattfinden. Eine gerechte Nation wird heute nichts dagegen einwenden, wenn Amerika seine Schifffahrt durch Zölle schützt.



80