

August Ernst Laffert von

Die heillosen Mißbräuche im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen : nebst Vorschlägen zu deren Abhülfe

Als Manuscript gedruckt, Schwerin: Druck der Hofbuchdruckerei von A.W. Sandmeyer, 1861

<https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1878001345>

Druck Freier  Zugang



v. Laffert:

Ein gefiltes Kupferbüchse mit ...
des Rostockwappens.

1861.

Mkl f IV

2520

Mkl - Bestand

Mss. lb. f. IV
2520

Die heillosen Mißbräuche
im mecklenburgischen, insbesondere im
Rostocker Rhedereiwesen,
nebst
Vorschlägen zu deren Abhülfe.

Herausgegeben von
Ernst August von Paffert,
Majorats Herrn auf Lehsen.

Als Manuscript gedruckt.

Motto:
Schlag nimmer in ein Wespenneß,
Doch wenn du schlägst, so schlage fest.

Schwerin, 1861.
Druck der Hofbuchdruckerei von A. W. Sandmeyer.

M 41 f IV 2520

Landesbibliothek
Mecklenburg-Vorpommern
Schwerin



Inhalts-Verzeichniß.

Vorwort.

Einleitung.

Dictamen.

Anlage I. Das Eingreifen des Rhedereiwesens in das Leben des Volks.

Anlage II. Der Schiffer ist durch das Unternehmen des Baues in eine schiefe Stellung zur Rhederei gebracht.

Anlage III. Das Rheden der Bauhandwerker ist Ursache der Vertheuerung der Schiffe.

Anlage IV. Vertheuerung bei der Ausrüstung und Reparatur der Schiffe.

Anlage V. Der Correspondent - Rheder als Rechnungsführer und Befrachter.

Anlage VI. Die Courschneidereien.

Anlage VII. Vorschläge zur Beseitigung der Uebelstände.

Anlage VIII. Exempla illustrant rem.

Inhalts: Verzeichniß.

Einleitung	1
Abkürzungen	2
Verzeichniß	3
Abtheilung I. Das Verzeichniß des Verzeichnisses in der Form des Verzeichnisses	4
Abtheilung II. Der Verzeichner ist auch das Verzeichner des Verzeichnisses in der Form des Verzeichnisses	5
Abtheilung III. Das Verzeichniß der Verzeichner ist auch das Verzeichner des Verzeichnisses in der Form des Verzeichnisses	6
Abtheilung IV. Verzeichner des Verzeichnisses und Verzeichner des Verzeichnisses	7
Abtheilung V. Der Verzeichner des Verzeichnisses ist auch das Verzeichner des Verzeichnisses	8
Abtheilung VI. Die Verzeichner des Verzeichnisses	9
Abtheilung VII. Verzeichner des Verzeichnisses und Verzeichner des Verzeichnisses	10
Abtheilung VIII. Verzeichner des Verzeichnisses	11

Vorwort.

Das in der Landtags-Versammlung am 12. Decbr. v. J. von mir vorgetragene Dictamen über die Mecklenburgische und Rostocker Rhederei hat in mehreren Zeitungen, namentlich in dem von dem Correspondent-Rheder Herrn C. Ahrens in Rostock an mich gerichteten offenen Briefe eine scharfe Kritik gefunden. Damit nun das bekannte „qui tacet consentit“ auf mich keine Anwendung finde, fühle ich mich bewogen, diese Blätter der Deffentlichkeit zu übergeben, weniger in Veranlassung der gegen meine Person gemachten Angriffe, als vielmehr um darzuthun, daß die in meinem Dictamen angeführten Behauptungen auf Wahrheit beruhen.

Da Thatsachen allemal besser reden und mehr beweisen, als der lediglich in einem weitschweifigen Raisonnement sich ergebende offene Brief, so hoffe ich, werden meine Enthüllungen unserer auf die Wohlfahrt des Landes sorgsam bedachten hohen Landesregierung, wie unsern Landständen die Ueberzeugung verschaffen, daß es wahrlich hohe Zeit ist, die Mecklenburgische, insbesondere die Rostocker Rhederei von ihren Schlacken zu reinigen und durch eine zeitgemähere Gesetzgebung aus ihrer jetzigen Versunkenheit zu befreien.

Wie sehr dies in den weitesten Kreisen erkannt worden, davon zeugt unter anderen ein mir aus England von einem höchst respectablen Mecklenburger zugegangenes Schreiben.

Dasselbe lautet wörtlich:

„Ew. Hochwohlgeboren

wollen die mir genommene Freiheit, indem ich diese Zeilen an Sie richte, entschuldigen, und hoffe ich auf eine günstige Aufnahme derselben, da die Ursache in einem gemeinnützigen Unternehmen begründet ist.

Aus einem mir zu Händen gekommenen Exemplare der Rostocker Zeitung vom 14. December ersehe ich, daß Sie die mit der Verwaltung des Mecklenburger Rbedereiwesens verknüpften Uebelstände auf dem Landtage in Anregung gebracht haben, und zwar auf eine so energische und erfolgreiche Weise, daß Ihnen der Dank aller in Rbedereien Beteiligten im In- und im Auslande gebührt. Auch ich habe in längerer Zeit die maßlose Regelloßigkeit in dem Rechnungswesen der Rbedereien zum Gegenstande meines Nachdenkens gemacht, und durch Besprechung mit Rbedern im Auslande bittere Klagen zu hören Gelegenheit gehabt, denen ich, zur Schande meiner Landsleute sei es gesagt, nichts entgegen zu stellen vermochte, was dem Unwesen auch nur den Schein des Anstandes zu geben im Stande war.“

Sollte nun zum Nutzen und Frommen so vieler meiner Landsleute es mir gelingen, in Etwas zur Abhülfe der im heimischen, namentlich im Rostocker Rbedereiwesen herrschenden heillosen Mißbräuche beitragen zu können, so werde ich mich reichlich belohnt fühlen.

Der Verfasser.

Einleitung.

Erfahrung macht klug, sagt ein altes Sprichwort, und so dürfte ich denn, bei meiner Betheiligung in sieben Mecklenburger und Rostocker Schiffen, wohl Gelegenheit gefunden haben, die in unserm Rhedereiwesen eingerissenen heillosen Mißbräuche gründlich kennen zu lernen. Weit entfernt indessen, zu deren Abstellung hier allein als Reformator aufzutreten zu wollen, erkläre ich, daß ich bei meinem zum Landtagsprotocolle vom 12. December v. J. übergebenen Dictamen, mit seinen Anlagen, mich nicht durch einseitige Auffassung habe leiten lassen, sondern daß die darin gerügten Mißstände sich nach sorgfältiger Prüfung ehrenwerther sachkundiger Männer Rostocks als vorhanden erwiesen haben. Die zu solchem Zwecke unter dem Präsidio eines anerkannt tüchtigen Rechtsgelehrten Rostocks zusammen getretenen patriotisch gesinnten Männer theilten mit mir die Ansicht, daß weder aus der Rhederei selbst, noch durch die Magistrate unserer Seestädte eine Abhülfe der im Rhedereiwesen bestehenden großen Uebelstände zu hoffen sei.

Nur wenn die von Correspondent-Rhedern und Schiffern häufig betriebenen Unrechtfertigkeiten ohne weitere Schonung vor das Forum der Deffentlichkeit gezogen würden, und durch kräftige Intercession hoher Landesregierung, so wie der Landtagsversammlung dürfe man eine bessere und zeitgemäße Organisation unsers Rhedereiwesens gewärtigen. Um nun das so wünschenswerthe Ziel zu erreichen, trat ich am 12. December v. J. vor die Landtagsversammlung und gab zu Protocoll: wie solches im Anhange aus meinem Dictamen und seinen 3 Anlagen zu ersehen ist.

Nach einer stürmischen Debatte, welche dieses Dictamen hervorrief, fand sich auf Verlangen des Deputirten der Stadt Rostock, Herrn Syndicus Meyer, die löbliche Landschaft veranlaßt, in partes zu gehen und hierauf die Erklärung abzugeben, wie sie sich nicht bewogen finden könne, auf meinen Antrag einzugehen. Das Corps der verehrlichen Ritterschaft

dagegen ging von der Ansicht aus, daß es sich hier um Mißbräuche handle, welche das Interesse der Stadt Rostock nicht minder als dasjenige der über das ganze Land verbreiteten Rheder berührten. Viele der angeführten Mißbräuche seien bereits constatirt, ein großer Theil des Curatelvermögens sei in der Rhederei angelegt; eine Rechnungsablage der Correspondent-Rheder finde vielfältig erst nach Jahren statt und für den mehr öffentlichen als privaten Charakter der Sache spreche der Umstand, daß das Land bedeutende Opfer für die Rhederei gebracht. Erfordere doch allein die Ablösung des Sundzolles eine jährliche Ausgabe von 20,000 Thlrn. Dem erhobenen Einwurf, daß eine Ueberwachung hier zu Frage kommender privater Verhältnisse von Seiten der Behörden nicht zulässig sein könne, würde ferner dadurch auf das Schlagendste begegnet, daß das freilich veraltete und deshalb einer nothwendigen Ergänzung bedürftige hanseatische Seerecht vom Jahre 1614 für die Regulirung der Rostocker Rhederei-Verhältnisse noch zur Stunde vom Ober-Appellations-Gerichte als zu Recht bestehend anerkannt ist.

Es wird hiedurch der Beweis geliefert, daß schon seit Jahrhunderten die Rostocker Rhederei nicht als ein ausschließlich privatives, sondern als ein öffentliches Institut angesehen ist. Aus vorbemerkten so hochwichtigen Gründen entschied sich die Ritterschaft nach vorgenommener Abstimmung dahin, den Engern Ausschuß von der Ritterschaft zu beauftragen, mein Dictamen nebst dessen Anlagen einer genauen Prüfung zu unterziehen, und dem Befinden nach zum nächsten Landtage mit gutachtlichen Vorschlägen hervorzugehen. Die Vorlesung der vorbemerkten Anlagen, welche die ausführlichere Begründung meines Antrages enthalten, wurde von Niemandem und auch von meiner Seite nicht verlangt, da ich annehmen durfte, daß einem großen Theile der Mitglieder der Landtagsversammlung bereits aus eigenen bitteren Erfahrungen die im heimischen Rhedereiwesen herrschenden großen Uebelstände genugsam bekannt seien. Die in meinem Dictamen bezüglich dieser Angelegenheit verheißenen weiteren Ausführungen lasse ich in den weiteren Anlagen folgen.

Dictamen.

Die Rostocker Rhederei ist in den letzten Jahrzehnten zu der bedeutenden Anzahl von 351 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von circa 44,000 Lasten herangewachsen, und soll 5 bis 6 Millionen Thlr. gekostet haben. Diese Rhederei, welche der Stolz Mecklenburgs sein sollte, ist bedauerlich wegen der von einem großen Theile der Correspondent-Rheder und der Schiffer betriebenen, alles Maaß und Ziel überschreitenden Unrechtfertigkeiten zu einem beispiellosen Miscredite herab gesunken. Dieser letztere bekundet sich auf die unzweideutigste Weise allein schon durch den abnormen Fall der Schiffsparte, selbst in neuen Schiffen, auf mehr als die Hälfte ihres Kaufpreises, ja bis zur Unverkäuflichkeit. Diese Schäden sind der bedenklichsten Art, denn sie verletzen nicht nur das Eigenthum über das ganze Land in großer Anzahl verbreiteter Rheder, sondern sie führen unabweislich auch den Ruin vieler Tausend Familien herbei, denen die Rhederei eine unentbehrliche Erwerbsquelle gewährt. Die beklagenswerthen Uebelstände, woran die Rostocker Rhederei laborirt, haben nicht in zufälligen Zuständen ihren Grund, sondern in ihrem innern Organismus ihren Sitz, werden dadurch nicht besser, daß man sie aus verkehrter Echnung gegen die Correspondent-Rheder und sonstige Personen, die davon leben, zu verheimlichen sucht, vielmehr kann dieser tief gesunkene und allgemein im In- und Auslande beklagte Miscredit nur dadurch von noch tieferem Verfall gerettet werden, daß er mit größter Rücksichtslosigkeit an's Licht gezogen und den obwaltenden heillosen Mißbräuchen durch eine zeitgemäße Gesetzgebung abgeholfen wird. Das gegenwärtig zum Theil noch in Wirksamkeit befindliche veraltete hanseatische

Seerecht vom Jahre 1614 genügt in keiner Weise mehr den jetzigen Zeitbedürfnissen, und vernothwendigt sich deshalb dessen Aufhebung oder Ergänzung. Die überaus große Bedeutung der Rostocker Rhederei hat auch bei unserm Allergnädigsten Landesherrn und bei den Ständen die vollste, ihr gebührende Anerkennung und Unterstützung gefunden. Davon legen Zeugniß ab: die gesetzliche Befreiung der Seefahrer vom Militärdienste, die Errichtung der Navigationschule, die Errichtung von Consulaten, der Abschluß zahlreicher Handels- und Schiffahrtsverträge, der vom Lande übernommene Beitrag zur Ablösung des Sundzolls und dergleichen mehr. Dadurch ist die heimische Rhederei zur Landessache geworden. Es thut wahrlich Noth, den so allgemein erkannten Uebelständen des mecklenburgischen, insbesondere des Rostocker Rhedereiwesens Abhülfe zu verschaffen. Bei den auf dem gegenwärtigen Landtage annoch vorliegenden, hochwichtigen Gegenständen würde es zeitraubend sein, wollte ich hoher Landtagsversammlung ausführlicher, als geschehen, die Motive vortragen, welche meinen Antrag begründen, und erlaube ich mir deshalb selbige, vorbehaltlich weiterer Ausführungen in der Anlage Nr. 1 bis 3 diesem Antrage beizufügen. Ich beschränke mich deshalb nur noch darauf, in allgemeinen Grundzügen anzudeuten, wie dem in der heimischen Rhederei eingerissenen Unwesen gesteuert und durch eine verbesserte Gesetzgebung abgeholfen werden mögte. Diese Abhülfe würde im Wesentlichen durch nachfolgende Anordnungen erreicht werden.

Erstens: durch Einsetzung einer beeidigten Commission in den Seestädten, welche die Ausführung der für das Rhedereiwesen einzuführenden gesetzlichen Bestimmungen zu überwachen hat. Diese Commission dürfte von der Rhederschaft zu Rostock beziehungsweise zu Wismar zu erwählen sein und etwa aus einem Juristen, einem Kaufmann und einem Schiffsbaumeister zu bestehen haben.

Zweitens: Die Correspondent-Rheder müßten gehalten sein, jährlich den Schiffsinteressenten Rechnung abzulegen und unter ihnen die sich sodann ergebenden Cassenüberschüsse zu

vertheilen. Ein von der Rhederschaft eines jeden Schiffes zu bestellender Bevollmächtigter müßte verpflichtet sein, die Richtigkeit der Schiffsrechnung jährlich zu revidiren und über den ganzen Befund der Schiffsangelegenheit ein Protocoll aufzunehmen, welches den Interessenten durch lithographirte Abschriften sofort mitzutheilen ist.

Drittens hat der Correspondent = Rheder den Cassenvorrath für die Rhederschaft eines Schiffes, bis auf eine Summe von etwa 100 Rth. für kleine laufende Ausgaben, bei der Rostocker Bank, wo er Conto current zu halten hat, zu deponiren.

Viertens: Die Richtigkeit der Ausgaben, welche sich auf den Reisen für das Schiff und dessen Personal vernothwendigen, müßten vom Schiffer mit Zuziehung des Steuerannes bescheinigt werden, und da dieser Gegenstand von großer Wichtigkeit ist, so dürfte es sich empfehlen, wenn beide hierauf beeidigt würden.

Fünftens: Die Richtigkeit der Ausgaben, welche zur Erbauung und Ausrüstung neuer Schiffe erforderlich sind, würde von der über das ganze Rhedereiwesen zu Rostock resp. in Wismar einzusetzenden Commission zu überwachen sein. Bei der Erbauung und Ausrüstung neuer Schiffe dürften sich ferner keine Handwerker oder sonstige Leute betheiligen, die gleichzeitig Partinhaber dieser Schiffe sind.

Die Wichtigkeit dieses Antrags wird gewiß Niemand verkennen, und so erlaube ich mir denn die Bitte: Hohe Landesversammlung wolle bei dem Allerdurchlauchtigsten Landesherren darauf antragen, daß die Magistrate unsrer Seestädte Rostock und Wismar die mangelhafte Gesetzgebung des mecklenburgischen Rhedereiwesens vervollständigen, damit den in diesem Antrage nebst Anlagen geschilderten, so höchst beklagenswerthen Uebelständen bald thunlichst abgeholfen werde.

Das Eingreifen des Rhederei-Wesens in das Leben des Volkes.

Die Rostocker Rhederei ist in den letzten Jahrzehnten zu einer solchen Bedeutung herangewachsen, daß sie selbst die Aufmerksamkeit des Auslandes erregt hat; sie zählt nämlich im Ganzen 351 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von circa 44,000 Lasten und soll 5 bis 6 Millionen Thaler Courant gekostet haben. Sie hat auch das Ihrige beigetragen, den Werth des Grund und Bodens, insbesondere der heimischen Waldungen, wesentlich zu steigern, hat also auch den Grundbesitz bereichert; sie gewährt zahlreichen Holzhändlern und Fuhrleuten eine lohnende Beschäftigung. Beim Neubau und bei der Reparatur unsrer Schiffe hat eine ganze Reihe von Handwerkern, Schiffszimmerleuten, Reifern, Segelmachern, Eisen- und Kupferschmieden, Böttchern, Blockmachern, Tischlern, Schlossern, Malern und Bildhauern; bei ihrer Ausrüstung Krämer, Fleischer, Bäcker, Victualienhändler einen so lohnenden Gewinn, daß alle Handwerker, welche mit der Rhederei zu thun haben, einen unverkennbar größern Wohlstand zeigen, als ihre übrigen Standesgenossen. Sie ernährt ferner nicht weniger als 700 Schiffer und Steuerleute, welche mit ihren Familien zu der wohlhabenden Klasse des Mittelstandes zählen; denn sie alle leben nicht bloß sehr anständig, sondern legen auch noch Capitalien von ihrem Verdienste zurück. Dann gehören zur Besatzung der Rostocker Handelsflotte circa 4000 Matrosen, welche nach mehrjähriger glücklicher Fahrt von ihrer ansehnlichen Heuer sich oft ein hübsches Capital ersparen, wovon sie ein kleines Grundstück, sei es ein Haus oder eine

Büdnerei eigenthümlich erwerben. Es leben ferner von der Direction dieses Geschäftszweiges eine ganze Reihe von Kaufleuten, und gerade diese zählen in Rostock zu den ersten ihres Ranges. Endlich hat sich eine große Anzahl von Landleuten durch die großen Dividenden, welche von Rostocker Schiffen in den Jahren 1854 und 1855 gezahlt wurden, veranlaßt gefunden, ihre Capitalien hierin anzulegen. Wo gäbe es wohl eine Industrie, welche so wie diese, alle Stände der Bevölkerung: Grundbesitzer, Kaufleute, Handwerker, Capitalisten und auch die gänzlich capitallosen Arbeiter nährt und bereichert, in der Heimath nur einen schmalen Winkel von wenigen □ Meilen des sterilsten Bodens einnimmt, ihre Nahrung fast nur vom Auslande herbeizieht und doch zu den Lasten und Abgaben des Inlandes direct und indirect einen gar ansehnlichen Beitrag steuert? Wo eine Industrie, deren bewegende Kräfte in so gesunden, kühnen und kräftigen Menschen bestehen? Wo eine Industrie, welche so wie diese ihre unmittelbaren Erträge so vielseitig auf alle dabei betheiligten Classen ausbreitet und mittelbar durch billigen Transport nicht bloß den einheimischen Handel, Ausfuhr wie Einfuhr, sondern auch die Bodenz- und gewerbliche Industrie befruchtet und selbst dem speculativen Capitalisten gute Renten abwirft? In Wahrheit, eine so nach allen Seiten segensreich wirkende Industrie verdient allen Respect und die größte Aufmerksamkeit. Um ihren Werth genügend zu würdigen, vergleiche man sie nur ein Mal mit dem Ackerbau. Mit demselben Capitale, welches sie repräsentirt, 6 Millionen Thaler, würde man heutzutage kaum 15, höchstens 20 größere Landgüter kaufen und bewirtschaften können. Davon würden nur 20 Gutsbesitzer, höchstens noch 20 Pächter und ungefähr 300 Tagelöhnerfamilien leben können, während die Rostocker Rhederei von demselben Capitalbetrage mindestens 10- ja 20mal mehr Menschen und Familien ernährt. In der That leistet die Rhederei sehr viel; aber was würde sie nicht erst leisten können, wenn für den Binnenhandel die Wasserstraßen angebahnt und die unseligen Zoll- und Steuergesetze geregelt wären? Sie bietet wirklich eine groß-

artige Erscheinung und zeigt, welche Wunder die Association, selbst wenn sie noch so schlecht organisirt und geregelt ist, auf dem Felde der Industrie auch in einem Lande hervorrufen kann, welches oft, wie in andern Dingen, so auch darin verleumdet wird, daß es nicht industriefähig, sondern nur zum Ackerbau berufen sei.

Für Rostock selbst ist die dortige Rhederei gewiß von noch größerer Bedeutung, als für das Land, ja sie kann selbst eine Lebensfrage für diese Stadt genannt werden, denn diese treibt mehr Rhederei als Handel und hat es hierin allen übrigen Städten an der Ostsee zuvorgethan. Die Rhederei ist leider Rostocks einzige Stärke; es existirt dort keine andere Industrie, welche mit dieser auch entfernt nur zu vergleichen wäre. Aber so glänzend auch die Außenseite dieser für eine Stadt wie Rostock großartigen Erscheinung sein mag, so lassen sich doch auch bei näherer Betrachtung viele tiefe und düstere Schattenseiten nicht verkennen.

Es ist nicht zu leugnen, daß unter den Rhedern, also unter den Betheiligten selbst, immer mehr Stimmen laut werden über Mißbräuche, die sich beim Betriebe dieses Geschäfts im Laufe der Zeit eingeschlichen haben. Zur Zeit der letzten Handelskrisis im Jahre 1858 rühmte man von dem Rostocker Handelsstande, daß er sich vom Schwindel frei gehalten und seine alte Solidität bewahrt habe. Die mancherlei Klagen vieler dortiger Rheder zeigen aber deutlich, daß auch Rostock seinen Schwindel, nicht im Handel, wohl aber in der Rhederei getrieben hat, wovon die traurigen Folgen jetzt zu Tage treten, und der Mißcredit, worin die Rostocker Rhederei steht und der sich durch den abnormen Fall der Schiffsparte, selbst in neuen Schiffen auf mehr als $\frac{1}{3}$ ihres Kostenpreises, ja bis zur Unverkäuflichkeit documentirt, zeigt unzweideutig, daß die außerordentliche Blüthe dieser Industrie nicht eine innerlich solide und gesunde, sondern daß noch mehr als etwas faul daran sein muß. Diese Schäden sind der bedenklichsten Art und können ebensowohl als Krieg, Feuer oder andere äußere Umstände den gesunden Theil dieser Kräfte, wodurch

diese Industrie groß geworden ist, überwältigen und den Ruin dieser für viele Tausend Familien unentbehrlichen Erwerbsquelle herbeiführen.

Die Uebelstände, woran die Rostocker Rhederei laborirt, haben nicht in zufälligen und oberflächlichen Zuständen ihren Grund, sondern in ihrem innern Organismus ihren Sitz und werden dadurch nicht besser, daß man sie aus verkehrter Schonung von Personen, die davon leben, zu verheimlichen und zu vertuschen sucht, vielmehr bin ich der Ansicht, daß der tief gesunkene und allgemein im In- und Auslande beklagte Mißcredit nur dadurch von noch tieferem Verfall gerettet und gehoben werden kann, daß er mit größter Offenheit und Rücksichtslosigkeit ans Licht gezogen und besprochen werde. Indem ich damit beginne, diese Mißbräuche zur Sprache zu bringen, bemerke ich vorweg, nur die Sache dabei im Auge zu haben, indem es mir bekannt ist, daß manche sehr ehrenwerthe Firmen unter den Rostocker Correspondent-Rhedern sich von diesen Mißbräuchen durchaus frei gehalten haben und das in so hohem Maaße in sie gesetzte Vertrauen ihrer Mitrheder vollständig zu rechtfertigen wissen. So wie auf der andern Seite auch unter den Rostocker sowohl als Mecklenburger Schiffen manche Männer sind, welche auch, was ihre Tüchtigkeit und Ehrlichkeit betrifft, nichts zu wünschen übrig lassen, sondern in jeder Hinsicht ehrenhaft dastehen. Zu beklagen ist nur, daß diese nicht mehr die Regel und die Mehrzahl bilden und daß diese von den vielbeklagten Mißbräuchen ihrer Standes- und Berufsgenossen, welche die Rostocker Rhederei so allgemein in Mißcredit gebracht, mit zu leiden haben.

Der Schiffer ist durch das Unternehmen des Baues in eine schiefe Stellung zur Rhederei gebracht.

In der Regel nimmt die Rhederei eines Schiffes damit ihren Anfang, daß ein Steuermann, sobald er sein Schiffer-Examen gemacht hat, sich an einen Rostocker Kaufmann wendet, welcher ihm eine Mißsive giebt, worin er den Schiffer als tüchtig in seinem Fache und als guten Seemann empfiehlt und sich bereit erklärt, die Correspondentschaft dieses Schiffes zu übernehmen unter dieser Voraussetzung mit $\frac{1}{8}$ Antheil, in neuerer Zeit aber oft nur $\frac{1}{16}$ Antheil, oft auch gar noch weniger, als Rheder sich zu betheiligen. Die Größe und der Kostenpreis dieses Schiffes werden in der Mißsive nur ihrem ungefähren Betrage nach angegeben. In diesem Anfange liegt schon der Keim zu vielen Willkürlichkeiten, worüber später die Rheder sich zu beklagen haben. Bei allen Actien-Unternehmungen, welche weit weniger gefahrvoll sind als die Rhederei, pflegt man doch die Vorsicht nicht außer Acht zu lassen, daß man genau den Kostenpreis und die Rentabilität derselben, so wie die Tüchtigkeit und Erfahrung ihrer Leiter einer genauen Prüfung unterzieht und feststellt, auch wenn die Actien nicht so groß werden als hier die Parte. Von allem diesem ist in der Mißsive eines Rostocker Correspondent-Rheders nichts zu finden, vielmehr ist die ganze Ausführung des Unternehmens, der Abschluß des Baucontractes mit dem Baumeister, die Anschaffung von Hanf, Segeltuch, Anker, Ketten u. ganz dem Ermessen des Correspondent-Rheders überlassen. So groß und unbedingt ist das Vertrauen, welches die Rhederei zu ihren Vertretern hat. Leider wird dasselbe nur selten im vollsten Maaße gerechtfertigt. Während des Baues werden

die partennäßigen Beiträge der Rheder vom Schiffer eingeholt und erst, wenn die Schiffe fertig sind und in See stechen wollen, erfahren die Rheder, wie theuer das Schiff und ihr Part geworden ist. Aber auch die Angabe des Kostenpreises ist nicht immer der Wahrheit gemäß. Es sind Fälle vorgekommen, wo Schiffer und Correspondent-Rheder für Rechnung der Rhederei Schulden gemacht haben, noch ehe und bevor das Schiff eine Seereise angetreten hat. Diese werden anfänglich der Rhederei verschwiegen und kommen erst später mit Zinsen in Berechnung, wenn nach Jahren eine Dividende zu vertheilen oder aber ein Zuschuß zu leisten ist. Für die Rostocker Rhederei ist es überaus charakteristisch, daß der Aufstoß zu dem Bau der meisten Schiffe in der Regel nicht von dem Unternehmer, dem Capitalisten, sondern von dem Arbeiter, dem Führer dieses Schiffes, ausgeht. Der Correspondent-Rheder, welcher an der Spitze der unternehmenden Capitalisten steht, kümmert und bemüht sich wenig darum, Liebhaber zu dem Unternehmen zu gewinnen, sondern er begnügt sich damit, dem baulustigen Steuermann oder Schiffer eine Mißive zu geben und überläßt diesem die Arbeit und das Verdienst, die nöthige Anzahl Rheder oder Partzeichner zusammen zu bringen. Das ist für den Schiffer oft eine saure und zeitraubende Mühe und Arbeit. So leicht und schnell in den Kriegsjahren 1855, 1856 und 1857 es auch dem Schiffer wurde, Rheder zu gewinnen, weil damals Mancher durch die hohen Dividenden zum Rhedern sich verlocken ließ, so überaus schwer hat es in den letzten Jahren gehalten, die Leute zum Partzeichnen zu bewegen. Da werden denn oft die seltsamsten Mittel und Wege in Bewegung gesetzt, goldene Berge versprochen, um nur Rheder zu gewinnen, denn mit Speck fängt man Mäuse. Je länger der Schiffer nun dazu gebraucht, um die nöthige Anzahl Rheder zu gewinnen, um so mehr verliert er durch kostspielige Reisen und Mangel an Erwerb von seinem Vermögen oder um so tiefer geräth er in Schulden und darin liegt wieder eine weitere Ursache, weshalb er seine Stellung nicht gehörig ausfüllen kann. Er darf nämlich nach Rostocker

Ufsance nicht bloßer Seefchiffer sein, sondern er muß aus guten Gründen sich selbst mit einem ansehnlichen Parte, nämlich $\frac{1}{8}$ oder $\frac{1}{16}$ als Rheder in seinem Schiffe theilhaben. Gar oft besitzt er hierzu keinen Heller Vermögen; dann nimmt er zunächst seine Zuflucht zum Correspondent-Rheder und findet bei diesem noch am leichtesten Credit, weil dieser seinen Verdienst an Feuer und Kaplaken, sobald das Schiff in Fahrt ist, in Händen hat. Für diese Anleihe muß er sein Part verbodmen und außerordentlich hohe Zinsen, 12 ja selbst 16 Procent bezahlen. Diese hohen Bodmerei-Zinsen absorbiren gar oft die ganze Dividende des Schifferparts. Dann aber geht der Zweck, weshalb der Schiffer auch Rheder sein muß und welcher kein anderer ist als der, in ihm für hohe Netto-Erträge, ebenso wie bei jedem andern Rheder Eifer und Interesse zu erregen, total verloren. Dadurch geräth sein Sonder-Interesse, welches er als Führer des Schiffes hat, in einen leidigen Conflict mit dem allgemeinen Interesse der übrigen Rheder, welcher wohl zum Nachtheile der Letzteren ausfällt.

Eine andere schlimme Folge der tiefen Verschuldung des Schiffers ist die, daß er dadurch vom Correspondent-Rheder abhängig wird und mit seiner Unabhängigkeit auch den Muth und die Kraft verliert, den Uebergriffen des Correspondent-Rheders gehörig entgegen zu treten, denn der Schuldner darf aus Furcht, von seinem Gläubiger gedrängt zu werden, nicht wagen, seinem Gläubiger irgend welche Willkühr und Uebertheuerung zu moniren. Wie weit diese knechtische Furcht und Abhängigkeit der von Rostock fahrenden Schiffer vor ihren Correspondent-Rhedern geht, grenzt an's Unglaubliche. Der Correspondent-Rheder mag in Rhedereisachen thun oder lassen, was er will, er hat von manchen Schiffen nicht den geringsten Widerspruch zu befürchten. So wird der Schiffer immer weniger, was er stets sein soll, nämlich der eifrige, selbstständige Vertreter der Interessen seiner Rheder gegen Jedermann, sondern er sinkt immer mehr zum willenlosen und allezeit gefügigen Diener des Herrn Correspondent-Rheders.

hinab. Es wird sogar erzählt, daß ein Schiffer jahrelang sein halbes Kaplakken (die ihm usancemäßig zukommenden Procente von der Bruttofracht) an den Buchhalter seines Correspondent-Rheders habe abgeben müssen.

In der Missive, welche Zwecks Bildung einer Rhederei von den Rostocker Correspondent-Rhedern circulirt, wird der Schiffer als überaus tüchtig und ehrlich empfohlen; dennoch lehrt die Erfahrung, daß auf solche Empfehlung nicht allzu viel Gewicht zu legen ist, denn in den seltensten Fällen ist der Schiffer als solcher schon erprobt, häufig hat er nur sich als ein guter Steuermann bewährt; nicht immer aber ist der beste Steuermann auch der beste Schiffer, denn die nautischen Kenntnisse und Erfahrungen machen den tüchtigen Schiffer noch nicht allein: es kommt besonders darauf an, daß er sich darauf verstehe, den Bedarf des Schiffes an Proviant auf billigste und zweckdienliche Weise zu besorgen, in allen Ausgaben die größte Sparsamkeit an den Tag zu legen, sowie sich eine möglichst prompte Expedition angelegen sein zu lassen, beim Abschlusse der Frachtverträge weder vom Befrachter noch vom Makler, die nicht selten darauf ausgehen, ihn zu übervorthellen, sich überlisten zu lassen, sondern mit Vorsicht und Klugheit zu Werke zu gehen. Mit einem Worte, der Schiffer muß ein ebenso gewandter Geschäftsmann und dabei treu und ehrlich gegen seine Rheder als ein tüchtiger Seemann sein, wenn das Unternehmen den Erfolg haben, die Erträge liefern soll, die es den Rhedern geben kann. Es ist ein unbestrittener Erfahrungssatz, daß die Rentabilität eines Schiffes wesentlich nicht von dem Correspondent-Rheder, sondern von der Rührigkeit, der häuslicherischen Sparsamkeit, der Klugheit, Treue und Tüchtigkeit des Schiffers abhängt; dennoch sind weder Rheder, noch Correspondenten in diesen Punkten sehr wählerisch und vorsichtig, sondern begnügen sich mit der oft oberflächlichen und nicht erprobten Empfehlung von einem Freunde eines baulustigen Schiffers. Wie so manches Unternehmen nicht glückt, wenn nicht die an der Spitze stehenden Führer die nöthigen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen, so

auch die Rhederei. Das gilt nicht bloß vom Schiffer, sondern auch vom Correspondent-Rheder. Nicht jeder Krämer oder Kaufmann ist als solcher auch schon ein guter Correspondent. Dieser eigentlich sich von selbst verstehende Satz wird von vielen Rhedern gar nicht oder zu wenig beachtet; man hält zu Rostock jeden Kaufmann ohne Ausnahme für tauglich zu Uebernahme der Correspondentschaft: als ob auch hierzu nicht Erfahrung nöthig wäre. Eben darum hat die Rostocker Rhederei schon manches theure Lehrgeld bezahlen müssen. Anderswo unterbleiben solche Actien=Unternehmungen so lange, bis erprobt fähige und zuverlässige Führer und Leiter gefunden sind. Diese nöthige Vorsicht ist nicht immer von der Rhederei eines jeden Schiffes beobachtet, sondern man hat in einem allzu raschen und unbedingten Vertrauen zu Schiffern und Correspondent-Rhedern, namentlich durch die reichen Dividenden der Jahre 1855, 56 und 57 verleitet, Parte zu manchem Schiff, das besser ungebaut geblieben wäre, gezeichnet, ohne sich von der Kenntniß, Erfahrung und Zuverlässigkeit des Schiffers und Correspondent-Rheders die genügende Sicherheit zu verschaffen. In der Nichtbeachtung dieser Vorsichtsmaßregeln liegt der Grund, weshalb manches Rostocker Schiff in den letzten Jahren zu theuer geworden und nicht die nöthigen Dividenden abgegeben hat, sondern sogar in Schulden gerathen ist. Ich erinnere nur an manche Fahrten der Rostocker größern Schiffe nach Ostindien, China und Australien, welche hauptsächlich deshalb so schlecht für die Rhederei mit einem Passivsaldo ausgefallen sind, weil weder Schiffer, noch Correspondent-Rheder den Rhedereibetrieb in diesen Gewässern gekannt haben.

Die Rhederei ist eine sehr wichtige und schwierige Angelegenheit, die viel Aufmerksamkeit und Erfahrung erfordert. Sie ist nicht nur eine Frage der Navigation, sondern auch der Verwaltung und des Handels. Die Rhederei ist eine sehr alte und bewährte Einrichtung, die in vielen Ländern und Zeiten existiert hat. Sie ist eine sehr wichtige und schwierige Angelegenheit, die viel Aufmerksamkeit und Erfahrung erfordert. Sie ist nicht nur eine Frage der Navigation, sondern auch der Verwaltung und des Handels.

Das Rheden der Bauhandwerker ist Ursache der Vertheuerung der Schiffe.

Sobald die Mehrzahl der Parte auf der Miffive des Correspondent-Rheders gezeichnet ist — denn selten wird die Rhederei zu einem Schiffe vor dem Beginn des Baues desselben ganz complet — beginnen der Schiffer und Correspondenz-Rheder ihre Thätigkeit damit, daß sie mit einem Schiffsbau-meister über den Bau des neuen Schiffes in Unterhandlung treten. Wenn sie über die Höhe des Baupreises einig geworden sind, so wird ein Bau-Contract abgeschlossen, welcher jedoch nur von dem Schiffer, als Bauherr, nicht aber von dem Correspondent-Rheder vollzogen zu werden pflegt. Der Baumeister weiß sehr wohl, daß sein Contrahent oft nicht einen Heller Vermögen besitzt und darum auch nicht im Stande ist, aus eignen Mitteln auch nur den geringsten Theil des ansehnlichen Baupreises zu bezahlen und versichert sich deshalb theils dadurch, daß der Baupreis in bestimmten Raten und Terminen vor der Ablieferung bezahlt, theils dadurch, daß derselbe nicht zu niedrig bedungen wird. Die mehrsten Contracte werden in der Art abgeschlossen, daß der Baumeister nur den Rumpf mit den zugehörigen Rundhölzern beil- und bohrfertig, selten das ganze Schiff seeklar liefert, während sämtliche eiserne und kupferne Bolzen, das ganze Tauwerk, die Segel, Anker und Ketten respective von dem Correspondent-Rheder oder den übrigen Bauhandwerkern geliefert werden. Eine fast durchweg bestehende Regel aller solcher Baucontracte ist aber die, daß dem Baumeister vom Schiffer die Bedingung angesonnen wird, er müsse sich mit einem ansehnlichen Parte, in der Regel mit $\frac{1}{8}$, zuweilen freilich nur mit $\frac{1}{16}$, zuweilen aber auch mit $\frac{1}{4}$ Part, als Rheder in diesem Schiffe theiligen. Diese Bedingung ist für den Baumeister selten zu

umgehen, denn wenn er sich nicht dazu versteht, so findet sich ein Concurrent von ihm dazu bereit und daß der Schiffer davon ablassen sollte, daran ist nicht zu denken, weil dieser sehr wohl weiß, daß er ohne einen solchen bedeutenden Rheder nicht complet wird. Es hilft dem Baumeister auch nicht sein Anerbieten, das Schiff selbst um einige Tausend Thaler billiger herstellen zu wollen, wenn er nur vom Rheden frei kommen könne, denn der Schiffer versteht sich lieber zur Zahlung des so viel höhern Baupreises, als daß er einen so bedeutenden Rheder einbüßen sollte. Dies ist der erste Schritt der unheilvollen Vertheuerung der von Rostock fahrenden Schiffe, denn es ist notorisch, daß alle Schiffesbaumeister ihre Forderung für den Neubau der Schiffe um eine ansehnliche Summe niedriger stellen, sobald ihnen die Mitrhederschaft in denselben nicht aufgedrungen wird. Es ist überhaupt characteristisch für die Rostocker Rhederei, daß von diesen Verhandlungen des Schiffers mit dem Baumeister wegen der Höhe des bedungenen Kaufpreises und von der Mitrhederschaft des Baumeisters den Rhedern nicht die geringste Mittheilung gemacht wird. Das ist Alles dem freiesten Ermessen des Schiffers und des Correspondent-Rheders überlassen, welche auch hierin völlig freie Hand haben und das unbegrenzte Vertrauen ihrer Mitrheder in Anspruch nehmen. Die übrigen Rheder erfahren erst davon, wenn das Schiff fertig, also nichts mehr daran zu ändern ist.

Als in den Schwindeljahren 1854, 1855 und 1856 alle inländischen, namentlich Rostocker Werfte mehrere Jahre voraus besetzt und die Baumeister nicht im Stande waren, der damals überaus starken Nachfrage nach neuen Schiffen zu genügen, so daß selbst auf preussischen Werften zu Damgarten, Greifswald und Memel Schiffe für Rostocker Rechnung gebauet werden mußten, da überboten sich die Schiffer einander, da wurde fast jede Forderung der Rostocker Baumeister ihnen bewilligt und damit auch der Baupreis der Schiffe über die Gebühr vertheuert. In neuerer Zeit, wo manche Werfte leer steht, wo die große Nachfrage nachgelassen hat, haben die Baumeister

ihre Forderungen bedeutend herabgespannt und dadurch sind auch die neuesten Schiffe bedeutend billiger geworden.

Die Vertheuerung der Rostocker Schiffe durch die Mit-Rhederschaft der Baumeister ist zwar die erste und mehr den Vertretern und Dirigenten der Rhederei, die darin von vorne herein einwilligen, als den Baumeistern selbst zur Last zu legen; aber sie ist bei Weitem nicht die bedeutendste. In der Regel wird nämlich, wie gesagt, vom Baumeister nicht das ganze Schiff secklar, sondern nur beil- und bohrfertig hergestellt. Die übrigen Schiffsarbeiten liefern die andern beim Schiffsbau thätigen Rostocker Handwerker, als Reiser, Schmiede, Segelmacher etc., mit denen hierüber der Schiffer noch besonders, jedoch nur mündlich contrahirt. Die Forderungen dieser Handwerker sind nun verschieden, je nachdem sie mitrhedeten oder nicht, sind indessen nicht bei allen gleich, weshalb dieselben einzeln durchgegangen werden müssen.

Nach dem Schiffsbaumeister ist der bedeutendste unter allen Handwerkern der Reiser. Dieser erhält zur Bereitung des Tauwerks den Hanf für Rechnung des Schiffes vom Correspondent-Rheder geliefert. An Arbeitslohn berechnete er früher, als noch die $\frac{2}{3}$ die Landesmünze waren, für das Schiffspfund 4 Thlr. $\frac{2}{3}$, wenn er nicht als Rheder sich betheiligte, dagegen 7 Thlr., wenn er die üblichen $\frac{3}{4}$ theil Parte in dem Schiffe gezeichnet hatte. Seitdem die $\frac{2}{3}$ abgeschafft sind, notirt er hierfür runde 5 Thlr., wenn er nicht rhedet; aber runde 9 Thlr. Cour., sobald er mitrhedet. Dadurch allein wird also die Bearbeitung des nöthigen Hanfes zum Taugut jedes Schiffes, wenn der Reiser mitrhedet, um 80 pCt. vertheuert. Aber damit hat es noch nicht sein Bewenden. Während ihm sogenannter Reinhanf überliefert und zugewogen wird, liefert er das Taugut getheert nach Gewicht wieder ab. Der Theer hat nun bekanntlich ein schweres Gewicht, aber einen geringeren Preis, als der theure Reinhanf. Die Tonne oder ein Schiffspfund Theer kostet jetzt 8 Thlr. 16 fl., ein Schiffspfund Reinhanf aber 35 Thlr. Wenn nun ein Rostocker Reiser den von ihm mitverarbeiteten Theer eben so theuer,

als den Hanf bezahlt erhält, so ist klar, daß er hierbei circa 400 pCt. verdient. Früher, als die Tonne Theer nur 7 Thlr., das Schiffsfund Hanf aber 42 Thlr. kostete, betrug diese Uebertheuerung sogar 600 pCt. Weitere nicht unerhebliche Nebenvorteile des Reisfers bestehen darin, daß er seinen Arbeitslohn für die dünnen Keinen und Taue, deren Herstellung weit geringere Zeit und Arbeit verursacht, eben so hoch, als für das dicke und sogenannte stehende Gut in Rechnung stellt. Auch klagen manche Schiffer darüber, daß ihr Tauwerk nicht immer aus Reinhanf hergestellt sei, sondern daß mancher Reiser dazu den billigeren halbreinen Hanf genommen habe. Läßt man diese Nebenvorteile, welche von Sachkennern als überaus gewinnbringend und ansehnlich dargestellt werden, aber auch ganz außer Acht, so steht doch so viel fest, daß allein das Taugut der meisten von Rostock fahrenden Schiffe lediglich durch die Mithederschaft eines dortigen Reisfers durchschnittlich um mindestens 100 pCt. vertheuert worden, also noch einmal so hoch zu stehen gekommen ist, als wenn der Reiser nicht würde mitgerhedet haben.

Nächst dem Reiser kommt der Grobschmied in Betracht, welcher usancemäßig $\frac{1}{32}$ Part zu zeichnen sich herbeiläßt. Dafür glaubt er sich berechtigt, seine zum Neubau des Schiffes gelieferten Arbeiten, je nach Mühe und Beschaffenheit derselben, auf seiner Rechnung 30, 40, auch 50 pCt. höher zu notiren, als wenn er nicht gerhedet hätte. Außerdem wird seine Arbeit zwar nach Gewicht bezahlt; allein damit pflegt es so genau nicht genommen zu werden, weil der zur Aufsicht bestellte und auch dafür honorirte Schiffer nicht immer, wenn ein Bolzen eingeschlagen wird, dabei gegenwärtig sein und bei der Waage ihn, den unentbehrlichen Rheder, controlliren mag. Zu den kupferfest gebaueten Schiffen werden Bolzen und Nägel von Yellow-Metall für Schiffsrechnung aus England verschrieben, also nicht vom Schmied geliefert und damit mehr als die Hälfte des Schiffsrumpfes befestigt. Obgleich dadurch eine Menge Eisen erspart wird, sind die Rechnungen der mithedenden Schmiedemeister doch nicht billiger geworden. Es

ist kaum glaublich, wie weit die ^{von} Berechnungen, was Schmiedearbeit anbetrifft, an Rostocker Schiffen, die seeklar, also ohne Mitrhederschaft eines Schmiedemeisters gebaut sind, von solchen Rechnungen anderer Schiffe, worin auch ein Schmied als Mitrheber erscheint, differiren. Ein Beispiel statt vieler: Die Schmiederechnung eines vom Schiffsbaumeister seeklar gebaueten Schiffes betrug 862 Rth., wogegen die für ein anderes Schiff von gleicher Größe und von gleicher Beschaffenheit von dem mitrhebenden Schmiedemeister auf 1812 Rth. gesteigert war: also auch hier ein Mehrkostenpreis von mehr als 100 pCt.

Sodann kommt der Segel- und Compaszmacher, welcher in der Regel nur $\frac{1}{48}$ Part in jedem Schiffe zu zeichnen pflegt, in Betracht. Er notirt für jede Rolle Segeltuch, welche ihm vom Correspondent-Rheder für Schiffsrechnung geliefert wird, und welche er für den Bedarf des Schiffes zu verarbeiten hat, 7 Rth. Court. Arbeitslohn, während er mit ungleich weniger zufrieden ist, wenn er nicht rhedet. Was er selbst liefert an Nähgarn, Leichen, Rauschen und sonstigen Materialien, wird natürlich zu höheren Preisen, als er dafür gegeben, notirt. Eine Controle darüber, ob er alles zur Verarbeitung ihm gegebene Segeltuch auch an das Schiff abgeliefert, findet usancemäßig nicht statt und so kommt auch seine Rechnung in der Regel circa 30 bis 40 pCt. höher der Rhederei zu stehen, als wenn er nicht mitgerhedet hätte und mit ihm accordirt wird.

Von einem Blockmacher, welcher in der Regel nur $\frac{1}{96}$ Part zu rheden pflegt, betrug eine Rechnung 476 Rth., während dieselben Arbeiten bei einem andern Schiffe, welches von gleicher Größe und gleichzeitig neu erbauet, jedoch ohne daß ein Blockmacher zu den Rhedern desselben gehörte, nur 284 Rth. gekostet hatten.

Nicht anders verfahren die übrigen Handwerker, wenn sie mitrheden, als Böttcher, Tischler, Kupferschmiede, Maler &c. Sie alle pflegen mit wenigen Ausnahmen, also regelmäßig, ihre Rechnung dann mit doppelter Kreide zu formiren, wodurch ihre Arbeiten um durchschnittlich 100 pCt. höher der Rhederei zu stehen kommen, als wenn sie nicht als Rheder participiren.

Dadurch erklärt sich die sonst räthselhafte Erscheinung, daß man Parte in nagelneuen Rostocker Schiffen, welche noch nicht die erste Reise angetreten haben, von solchen Handwerkern um 30 bis 40, in der heutigen Geld- und Arbeitsnoth aber sogar um 60 bis 70 pCt. billiger, als sie nach Inhalt der Eigenthumsacten gekostet haben, zu jeder Zeit kaufen kann. — Aber auch das kann nicht mehr auffallen, daß jeder Schiffer mit größter Leichtigkeit unter den Rostocker Handwerkern so viel Rheder findet, daß die Hälfte der nöthigen Actien von ihnen oft in einem Tage schon gezeichnet wird; allein diese schnelle Bereitwilligkeit der Herren Handwerker zum Rheden wird von ihren Mitrhedern, welche nichts zum Schiffe liefern, nichts davon verdienen, leider nur allzuthuer erkauft; denn jeder Handwerker zeichnet nur unter der selbstverständlichen, usancemäßigen oder aber auch ausdrücklichen Bedingung, daß alle in sein Fach schlagenden und zum Schiffe nöthigen Arbeiten nur von ihm geliefert und auf den Preis seines Partes demnächst beim Schluß der Baurechnung ihm angerechnet werden. Wird ihm dann vom Schiffer oder CorrespondenzRheder die ungebührlich hohe Notirung seiner Rechnung monirt, so entschuldigt er sich damit, daß es noch andere Mitrheder gebe, welche auch mehr, als ihnen zukommt, und öfter als er vom Schiffe profitieren, besonders aber damit, daß er überhaupt gar nicht rheden würde, wenn er nicht gut dabei verdienen könne.

In diesem Zwiespalt, in diesem Widerstreit, der zwischen dem vorwaltenden Interesse der Bauhandwerker und Lieferanten unter den Rostocker Rhedern einerseits und dem der übrigen Rheder andererseits stattfindet, liegt denn die Wurzel dieses Uebels, welches hier ebenso wie später während der Fahrt zwischen den versicherten und nicht versicherten Parten in ähnlicher Weise zu Tage tritt. Die Herren Handwerker zu Rostock haben, indem sie zum Mitrheden sich entschließen, von vorneherein einen ganz andren Zweck vor Augen, als ihre Mitrheder, die nichts zum Bau und zur Ausrüstung der gemeinschaftlichen Schiffe liefern. Sie wollen zunächst und

hauptsächlich nur ihre Arbeit gut bezahlt haben, einen guten Profit daran machen. Ungleich weniger kommt es ihnen darauf an, ob ihr Part auch gut rentiren werde, denn dasselbe wird von ihnen ja oft, sobald das Schiff fertig ist, für den halben Kostenpreis verkauft, womit sie bekanntlich aus der Rhederei ausscheiden und deutlich zu erkennen geben, wie gleichgültig es ihnen ist, ob das Part rentirt oder nicht, es kostet ihnen ja nicht viel, oft gar nichts, ist ja rein dabei übrig.

Dagegen läßt sich nicht leugnen, daß in dieser enormen Steigerung der fraglichen Baurechnung auf das Doppelte ihres gewöhnlichen und rechtmäßigen Marktpreises von Seiten der Bauhandwerker ein schwer zu rechtfertigendes, ja perfides Unrecht gegen ihre übrigen Mitrheder liegt, welche keine Gelegenheit haben, vom Schiffe, ehe es noch fertig geworden, gut zu verdienen, sondern den sogenannten Unternehmergewinn vor Augen haben, oder mit einem Wort nicht vom Schiffe, sondern mit demselben oder vermittelt desselben Geld verdienen wollen, und darum so billig, als möglich, bauen müssen; denn diese sind es ja, auf deren Kosten der gute Profit von den beregten Bauhandwerkern gemacht wird, und welche die gerügten ganz enormen Preise bezahlen müssen. Der sogenannte Unternehmergewinn, d. h. die Rentabilität und die Concurrenzfähigkeit der Rhederei, wie einer Eisenbahn und überhaupt jeder andern Industrie, ist aber wesentlich dadurch bedingt, daß das Anlagecapital überhaupt nicht, am Wenigsten von den eignen Theilhabern auf das Doppelte seines Werthes vertheuert und damit die Rente um die Hälfte geschmälert, sondern bei gleicher Güte möglichst billig hergestellt werde.

Dies schwere Unrecht des einen Rheders gegen den andern zu verhindern, diesen willkürlichen und ganz enormen Uebertheurungen der Bauhandwerker-Rechnungen mit all jener Kraft und unbeugsamen Entschiedenheit, welche die Pflichttreue gebietet, entgegen zu treten, ist unleugbar heilige Pflicht und Schuldigkeit des Schiffers; denn niemand anders, als er bestellt und empfängt diese Arbeiten Namens der gesammten Rhederei, deren Interesse er um so mehr zu wahren hat, als

die von Rostock entfernten wohnenden Rheber sich nicht selbst um die Ausführung des Schiffsbaues kümmern können und deshalb ihm ihr ganzes Vertrauen schenken, ihm völlig freie Hand lassen und so ansehnliche Summen ihm blindlings anvertrauen. Wenn er ehrlich und gewissenhaft gegen seine Nichts zum Bau liefernden Rheber handeln will, wie kann und darf er es nur verantworten und zugeben, daß die eine Hälfte seiner Rheber die andere so enorm übervorteilt, sich auf deren Kosten bereichert und durch diese Uebertheuerung des Schiffes von vorneherein die ganze Rentabilität des Unternehmens, woran er sein ganzes Vebelang seine Existenz haben soll, im hohen Grade gefährdet und augenscheinlich untergräbt?

Es ist nicht in Abrede zu nehmen, daß der Schiffer, indem er zu den enormen Uebertheuerungen der Rostocker Handwerker ein Auge zudrückt und sie stillschweigend geschehen läßt, nicht bloß ein ihm zustehendes Recht zur Monitor nicht ausübt, sondern sogar einer schweren Pflichtverletzung, deren Verderben bringende Folgen später nicht ausbleiben können, sich schuldig macht. Es liegt mir durchaus ferne, diese Unterlassungssünden des Schiffers entschuldigen zu wollen; allein wenn es meine Aufgabe ist, die Wurzelursachen der vielfe-
 beklagten Mißbräuche im Rostocker Rhebereiwesen aufzudecken und an's Licht zu ziehen, so darf ich auch nicht verschweigen, wo die Beweggründe liegen, weshalb so mancher Schiffer den theuren Bauhandwerkern gegenüber nicht thut, was seines Amtes ist.

Nach meinem Dafürhalten liegt der gewöhnlichste Grund dieser so häufigen, fast regelmäßigen Erscheinung in der precären, abhängigen Lage und in der schiefen Stellung, worin die meisten einheimischen Schiffer, als Vertreter der ganzen einheimischen Societät, ihren verschiedenen Rhebern gegenüber sich befinden und wie man zu sagen pflegt, zwischen Vork und Baum stehen. So leicht es ihnen wird, die eine Hälfte ihrer Rheber unter den Rostocker Handwerkern zu finden, so schwer hält es, so überaus langsam geht es, die andere Hälfte zu gewinnen, wozu auch der Umstand viel beiträgt, daß in den

letzten Jahren die Schiffe viel größer an Tragfähigkeit gebaut
 sind und deshalb auch viel mehr Baucapital, also auch nach
 Verhältniß des Capitals eine größere Anzahl Rheder, als in
 frühern Zeiten erfordern. Der Schiffer muß deshalb mit
 seiner Mißthe oft viele Monate, selbst Jahre lang umher
 reisen, um die nöthige Rhederzahl zu gewinnen. Mit solchen
 Reisekosten geht ein großer Theil seiner Ersparnisse verloren,
 oft noch kommt er hierdurch in Schulden. Ohne die gewohnte
 Beschäftigung und daher ohne Verdienst fühlt er auf dem
 Lande sich nicht in seinem Elemente, sondern höchst unglücklich.
 Die Sehnsucht nach der See, nach der gewohnten Berufs-
 beschäftigung, ja die Noth treibt ihn, so rasch als möglich den
 Bau des Schiffes zu vollenden und damit in Fahrt zu kommen.
 Wollte er dann im Ernst die hohen Rechnungen der Bau-
 handwerker moniren, oder gar abzumindern suchen, so würden
 diese, auf seine Zusage der Lieferungen fußend, als Rheder
 sich zurückziehen, die Zahl der Actionäre nicht complet und er
 damit um das Ziel seines langjährigen Strebens, um die
 Führung des Schiffes, um seine ganze bürgerliche Nahrung
 und Existenz gebracht werden. Wo die Macht solcher Ver-
 hältnisse, wo die oft bittere Noth mit ihrer eisenbrechenden
 Kraft auf den Schiffer einwirkt, welcher sich hier auf der
 schmalen Scheidelinie zwischen zwei sich widerstreitenden Inter-
 essen befindet, von welchen er bald hierhin, bald mächtiger
 dorthin gezogen wird, da wird sein Pflichtgefühl, die Stimme
 seines ehrlichen Gewissens gegen seine nicht liefernde Rhederei
 gar bald zur Ruhe und zum Schweigen gebracht. Aus diesen
 in der Natur der Sache liegenden Gründen folgt mit Noth-
 wendigkeit, daß vom Schiffer beim Baue des Schiffes eben
 so wenig die Wahrnehmung der Interessen aller Rhederparteien,
 als von einem bei der Sache theilhaftigen oder aus andern
 Gründen suspecten Richter trotz seines Amtseides ein unpar-
 theiisches Urtheil sich erwarten läßt, oder mit andern Worten,
 daß der Schiffer nach seiner ganzen Lage und Stellung beim
 Bau des Schiffes nicht der rechte Vertreter der gesammten
 Rhederei-Interessen ist, es nicht sein kann.

Vertheuerung bei der Ausrüstung und Reparatur der Schiffe.

Wenn auch das Schiff sammt Inventar selbst complet und segelfertig liegt und alle Baulieferanten befriedigt sind, so kann die Fahrt noch nicht beginnen. Es gilt dann noch erst den Proviant für die Schiffsmannschaft während ihrer Reise für Rechnung der Rhederei zu beschaffen. Diese Verproviantirung bietet Gelegenheit zu mancherlei Mißbräuchen und Unterschleifen, die zu bedeutend sind, als daß sie hier übergangen werden dürfen. Sie verursacht, wie man sich wohl denken kann, ganz erhebliche Auslagen, denn eine Mannschaft von mehr als 10 gesunden rüstigen Männern consumirt bei der stets Appetit erregenden frischen Seeluft und bei anstrengenden Arbeiten, die oft Tag und Nacht anhalten, nicht gar wenig. Die Vorräthe an gesunden kräftigen Lebensmitteln müssen bei der unsichern Dauer der Reisen stets für mehrere Monate im Voraus angeschafft werden. Man sollte meinen, daß der Proviant für die Schiffe nirgends billiger als gerade in Mecklenburg zu beschaffen sein würde, denn gerade die wichtigsten Proviantartikel, als Brod, Butter, Fleisch, Kartoffeln etc. werden ja im Lande selbst producirt. Nichtsdestoweniger ergibt eine genaue Prüfung der Rostocker Schiffsrechnungen, daß auch die Proviantirung unserer Schiffe, soweit sie in Rostock selbst oder von dort aus beschafft wird, weit höher zu stehen kommt, als wenn sie im Auslande, ja selbst an Consumtionsplätzen, z. B. in englischen Häfen, vorgenommen wird. Trägt man nach der Ursache dieser Uebertheuerung, so treten auch hier ähnliche Erscheinungen zu Tage, als ich beim Bau der Schiffe aufgedeckt habe. Es sind nämlich unter den Rhedern auch Bäcker, Fleischer und Krämer zu finden, die sich bei den Schiffen nur unter der Bedingung betheiligen, daß ihnen die in ihr Gewerbe schlagenden Lieferungen übertragen

werden. Die Position dieser Proviantlieferanten ist eine ähnliche wie die der Bauhandwerker; nur da sie öfter Gelegenheit haben als die letzteren, insofern ihre Dienste beim jedesmaligen Bereisen des heimathlichen oder eines in der Nähe belegenen Hafens in Anspruch genommen werden, sich für die unwortheilhafte Anlage ihres Capitals in Parten durch einen besondern Profit an den Lieferungen zu entschädigen, so sind sie zufrieden mit einem niedrigen Procentsatz. Während ihre seltener begünstigten Collegen 70, 80, ja 100 Proc. als billige Entschädigung für die genommenen Schiffsantheile haben müssen, begnügen sie sich mit einem Aufschlag von 20 bis 25 Proc. auf die gangbaren Preise. — So z. B. ist wohl eine Tonne Theer, die für 8 Thlr. 16 fl. zu kaufen ist, mit 10 Thlr. angesetzt, oder Kaffee, den man zu 8 fl. pro Pfd. im Laden haben kann, mit 10 fl., 11 fl. und 12 fl. notirt. Man kann auch hartes Brod mit 6 Thlr. pro 100 Pfd. aufgeführt finden, wenn der Preis 5 Thlr. 16 fl. ist, oder mit 8 Thlr., wenn es zu 7 Thlr. sonst zu kaufen ist, eine nicht unbeträchtliche Uebertheuerung bei einem Kaufe von 3 a 4000 Pfd., wie größere Schiffe zur Zeit gebrauchen. In den Fleischer-Rechnungen sind Preise von 6 ½ fl., 7 ½ fl., selbst 8 fl. pro Pfd. Rindfleisch zu finden, wenn der Marktpreis im Scharren 5 a 6 fl. ist, oder Schweinefleisch wird der Rhederei mit 7 ½ fl., 8 a 9 fl. belastet, wenn die Einwohner täglich ihren Bedarf zu 6 fl. pro Pfd. kaufen, und überdies wird der Abfall, als Pfoten zc. für voll gerechnet, während im Detailverkauf vielleicht nur der vierte Theil des Werthes dafür bedungen werden würde. — Wenn zu diesen Aufschlägen auf die Preise noch in Betracht kommt, daß das angegebene Gewicht auch vielleicht keiner genauen Controlle unterworfen ist, so steigert sich der Verdienst der Lieferanten noch. Ich will jedoch mit Bezug auf diesen letzteren Punkt zur Ehre der meisten Lieferanten bemerken, daß eine solche Uebervortheilung nicht als durchstehend zu betrachten.

Mit diesen Bemerkungen beschränke ich mich auf die der Rhederei erwachsende Uebertheuerung der Ausrüstungskosten,

ohne jedoch das Thema als erschöpft zu betrachten. Was die Reparaturen, die durch den Kampf mit den Elementen, die im Laufe der Zeit sich ergebende Abnutzung des Schiffes nebst Zubehör, sowie durch Nachlässigkeit sich vernöthwendigen, anbetrifft, so kehren hier je nach der Beschaffenheit und Ausdehnung der vorzunehmenden Ausbesserung die Uebelstände, die schon beim Neubau in Anregung gebracht sind, zurück. Die Rhederei fällt wieder in die Hände von Individuen, die ihre Sonderinteressen nach Kräften ausbeuten, indem sie eine erneuerte Gelegenheit finden, sich für die geringe Rentabilität ihrer Schiffsparte bestmöglichst zu entschädigen. Z. B. der Correspondentrheder liefert Segeltuch zum Preise von 23 Thlr., welches für 18 Thlr. im Handel zu kaufen ist, der Schmied notirt 8 fl. pro Pfd. Eisen, wenn als Nichtrheder er mit 5 fl. zufrieden wäre, und in ähnlicher Weise verhält es sich mit den anderweitig bei der Reparatur beschäftigten Handwerkern.

Wie bedeutend die von den verschiedenen Rhedereien durch diese Uebelstände erlittene Uebervorteilung sein muß, kann man ungefähr daraus ermessen, daß nach statistischer Ermittlung in den 11 Jahren von 1849 bis 1859 78 Proc. der Rostocker Handelsflotte in den dortigen Hafen eingelaufen ist.

Anlage V.

Der Correspondent-Rheder als Rechnungsführer und Befrachter.

Die Entstehung des Correspondent-Rheders als Vertreter der Rhederei gehört einer neueren Zeit an, und ist darum auch nicht in dem zur Regelung des Rhedereibetriebes gegebenen hanseatischen Seerecht von 1614 bedacht.

Ursprünglich sind es wohl Fischländer gewesen, welche gemeinschaftlich Schiffe kauften und ausrüsteten, und somit den Grund der hier üblichen Part-Rhederei legten. Sie hatten

in Rostock einen Geschäftsführer, der ihre Geldgeschäfte ordnete und anfänglich nicht Mitrheder im Schiffe war. Selbst vor wenigen Jahren existirte noch in Rostock ein Schiff, dessen Correspondent nicht als Rheder darin betheiligte war. Erst später als sich das Geschäft ausbreitete und die Schiffe größer und theurer wurden, nahm auch der Correspondent einen Antheil, sowie die Handwerker, welche beim Baue halfen, und endlich betheiligten sich auch Privatleute, welche der Gewinn locken mochte.

Wie in jedem andern Geschäft, so ist auch ganz besonders im Rhedereiwesen eine geordnete, accurate und richtige Buch- oder Rechnungsführung eine Sache von der größten Bedeutung. Sie soll nicht bloß die Resultate, Erträge oder Verluste des Geschäfts genau angeben und nachweisen, sondern sie soll auch Licht und Aufklärung darüber geben, worin unerwartete Gewinne oder Verluste ihren Grund und Ursache haben. Wenn z. B. ein Schiff von 180 Lasten (von Caffee-Lehnen) während 33monatlicher, also fast 3jähriger Reisen bei einer Einnahme aus Frachten und Vorschüssen von fast 37,000 Thlr. nur eine Dividende von 254 Thlr. für die Rheder erzielte, oder wenn eine Bark von 186 Lasten nach einjähriger Reise im Jahre 1856 4500 Thlr. vertheilte, während ein anderes Barkschiff von 190 Lasten „Margaretha Köfener“ nach glücklicher Rückkehr von derselben Reise nicht nur nichts vertheilte von einer Fracht von 2000 Rth., sondern noch um 500 Thlr. in Schuld gerieth, so wird jeder Rheder wohl fragen dürfen, wo all dies Geld geblieben? und worin es seinen Grund haben möge, daß von so großen Einnahmen nur so wenig zur Vertheilung komme? ob in dem hohen Stande der Proviantpreise und der Heuer oder in kostspieligen Verwendungen, z. B. Verkupferung, oder in Mangel an Sparsamkeit oder in verkehrter Disposition? Zu allen diesen räthselhaften Fragen soll eine geordnete Buchführung den Schlüssel geben.

Die Führung einer Schiffsrechnung ist nicht so einfach, als bei anderen Geschäften. Dies hat seinen Grund in einem durch die Natur der Sache gebotenen, also unvermeidlichen

Dualismus in der Geschäftsführung, im Betrieb der Rhederei selbst. Wie die Disposition über das Schiff, so liegen auch die Einnahmen und Ausgaben während der Fahrt nicht in einer Hand. So lange das Schiff im heimatlichen Hafen liegt, und zur Abreise sich rüstet oder dorthin zurückgekehrt ist, so hat freilich der Correspondentrheder allein die Einnahme einzucassiren und also auch die Ausgaben zu bestreiten; aber sobald das Schiff im Auslande ist, so geht fast Alles, Einnahme wie Ausgabe durch die Hand des Schiffers allein und und der Correspondentrheder hat nur die Remesse des Schiffes einzucassiren und davon die verlangten Ausgaben an Contribution, Feuer und die Tratten des Schiffers zu besorgen. Es besteht also ganz nothwendig und unausbleiblich jede Schiffsrechnung aus 2 verschiedenen Bestandtheilen, nämlich aus der vom Schiffer und der vom Correspondentrheder geführten Rechnung. Beide in Uebereinstimmung, in Harmonie mit einander zu bringen, ist Sache, ist eigentliche Aufgabe und Beruf des in diesem Punkte unentbehrlichen Correspondentrheders. Für den in Rhedereisachen Kundigen, für Jeden, der im Rechnungswesen überhaupt erfahren und gewandt ist, hat die Sache eben keine große Schwierigkeit; allein bei ganz reellen und gewissenhaften Correspondentrhedern, welche auf gute Buchführung halten, ist es doch schon vorgekommen, — denn Irren ist ja menschlich, — daß dem Schiffe, d. h. der Rhederei, eine Ausgabe — unlängst von 174 Dollars — zur Last geschrieben war, welche nicht ihr, sondern dem Schiffer allein zu tragen oblag. Zur Verhütung solcher Irrthümer giebt es bei anderen Actien-Gesellschaften eine regelmäßige Revision der Rechnungen; in Rostock ist selbige aber im Rhedereiwesen nicht üblich. In guten fetten Jahren wird, wenn es nur Dividenden giebt, das Schiffsbuch von den Rhedern nicht angesehen. Dies wissen die Herren Correspondentrheder recht gut. Die letzten schlechten Jahre haben indessen unter Anderen die gute Folge gehabt, daß schon häufiger solche Revisionen auf Verlangen der Rhederei von Sachkundigen vorgenommen sind, und da ist denn Manches zum Vorschein gekommen, was man früher nicht für möglich gehalten hat.

Im Frühjahr 1860 beschloß die Rhederei des Barkschiffes Herzogin Marie, die Rechnung dieses Schiffes revidiren zu lassen. Die Revisoren fanden dieselbe so unlogisch und confuse aufgemacht, daß sie erklärten, es sei ihnen unmöglich, in solcher Fassung eine Prüfung und Revision derselben vorzunehmen, weshalb sie genöthigt waren, auf Grund der Beläge eine ganz neue Rechnung aufzumachen. Da stellte sich denn heraus, daß der Correspondentrheder eine volle Monatssteuer für die ganze Schiffsmannschaft mehr, als wirklich zu zahlen war, in Ausgabe gestellt hatte, welche Monitur auch als richtig von ihm anerkannt wurde. Sicher war dies ein großer Fehler in der Fassung dieser Rechnung, daß in derselben diese Monitur nicht aufzufinden und nachzuweisen war, sondern daß dieser Fehler sich erst, nachdem die Rechnung umgearbeitet, herausstellte.

Dieser Fall steht keineswegs vereinzelt da.

Im Sommer 1860 erklärten die rhedereikundigen Revisoren der fast 34jährigen Rechnungsführung eines Rostocker Barkschiffes (von Laffert-Lehsen) nach mehrtägiger reislicher Prüfung, es sei unmöglich, diese Rechnung, wie sie vorliege, zu revidiren und so wie es sich gehöre, eine Bilanz daraus zu ziehen. Eben deshalb seien sie genöthigt, auf Grund der Beläge eine ganz neue Rechnung aufzumachen. So war denn also eine Probe, welche man doch von jeder Rechnung als Beweis ihrer Richtigkeit machen muß, eine Controlle dieser Rechnung, wonach 37,000 Thlr. eingenommen und wieder für verschiedene Zwecke verwendet waren, weder vorhanden, noch möglich und doch hatte hauptsächlich dafür — denn sowohl Befrachtungen, als sonstige Dispositionen waren dem Schiffer allein überlassen — der Correspondentrheder eine Provision von 330 Thlr. bezogen, während seine Kollegen in Wismar sich mit 30 Thlr. begnügen müssen. Die Confusion in dieser Rechnung war so arg, daß der Herr Rechnungsführer selbst sich nicht genau daraus vernehmen konnte. Dies geht deutlich daraus hervor, daß er der Rhederei dieses Schiffes nach dessen ersten Reise die Aufforderung zugehen ließ, es sei ein Zuschuß von 1200

Ihrl. von ihr zur Bestreitung der Kosten der Verkupferung desselben nothwendig und erbitte er sich denselben von den resp. Rhebern pro rata ihrer Parte. Einige Rheber hatten wirklich diesen Zuschuß für ihren Antheil eingezahlt und empfangen jetzt denselben mit Zinsen zurück, weil es dem Herrn Correspondent-Rheber nun erst klar wurde, daß er gar nicht in Vorschuß gewesen und überhaupt gar keine Veranlassung gehabt habe, diesen Zuschuß von der Rheberei einzufordern. Wenn der Herr Rechnungsführer selbst aus seiner eigenen Rechnung sich nicht vernehmen kann, wie viel weniger wird es andern dann möglich sein. Ich will freilich zugeben, daß es Correspondent-Rheber giebt, welche ihre Bücher gehörig führen und darum aber auch von einer Revision derselben nichts zu fürchten haben. Eine solche Maßregel erscheint für alle solche Schiffsrechnungen, welche an den oben besprochenen und, wie gesagt, nicht selten vorkommenden Mängeln laboriren, im Interesse dieses Industriezweiges als eine unabweisbare Nothwendigkeit; denn eine Schiffsrechnung, welche weder übersichtlich klar, noch nach den Regeln der kaufmännischen Buchführung aufgemacht ist und von welcher sich keine Bilanz als Prüfstein ihrer Richtigkeit ziehen läßt, ist eine völlig unbrauchbare und zwecklose Zusammenstellung von Zahlen.

Ein weiteres Erforderniß jeder ordentlichen Schiffsrechnung besteht darin, daß sie mit Belägen gehörig versehen ist, denn eine Rechnung ohne Beläge ist eine Halbheit und entbehrt jeder Stütze und Glaubwürdigkeit. Selbstverständlich muß jeder Belag echt und nicht vom Rechnungsführer selbst sein. In dieser Hinsicht finden sich nun zwei Uebelstände, welche zu häufigen Klagen Veranlassung geben. Was zunächst die Rechnung des Schiffers und seine Beläge anbetrifft, so ist es ein öffentliches Geheimniß, daß in jedem ausländischen Hafen Beläge über jeden Ausgabeposten gar leicht und billig zu haben sind. — Als vor Jahren ein strenger und gewissenhafter Correspondent-Rheber einem seiner Schiffer ernste Vorwürfe darüber machte, daß er einen Ausgabeposten seiner Rechnung in Riga im Betrage von 6 Rubel nicht ordnungs-

mäßig mit einem Belage versehen habe, entschuldigte derselbe sich damit, daß er diesen Belag vergessen oder aber verloren habe. Da diese Entschuldigung nicht für genügend erkannt, sondern dem Schiffer gedroht wurde, daß er diese Ausgabe vergüten müsse, verhiess er bei seiner nächsten Rückkehr nach Riga diesen Belag nachliefern zu wollen. Kaum war er im nächsten Herbst auf das Comptoir seines gestrengen Herrn Correspondent-Rheders zurückgekehrt, als ihm auch die Frage vorgelegt wurde, ob er diesen Belag zu der vorigjährigen Rechnung mitgebracht habe. Mit der größten Unbefangenheit legte er hierauf über denselben Ausgabeposten von demselben Datum drei verschiedene Originalquittungen vor, die eine lautete auf 6, die zweite auf 16 und die dritte auf 60 Rubel, mit dem Anfügen, der Herr Patron möge sich hiervon einen Belag nach seinem Belieben aussuchen.

Unter diesen Umständen verlieren solche Beläge den größten Theil ihrer Glaubwürdigkeit, eine Abhülfe ist unmöglich, die Rhederei ist in diesem Punkte allein auf die Redlichkeit des Schiffers angewiesen. Anders verhält es sich mit den Belägen der Rechnungen des Correspondent-Rheders. Hier machen sich alle diejenigen Correspondent-Rheder, welche es vorziehen, selbst Lieferungen von Schiffszutensilien zu übernehmen, nichts daraus, die Beläge selbst zu schreiben. Auch diese Beläge sind als solche durchaus werthlos, nämlich aus dem Grunde, weil Niemand Zeuge in seiner eigenen Sache sein kann, wenn er auf Glaubwürdigkeit Anspruch machen will. Von diesen Mängeln und Vorwürfen sind nur diejenigen Correspondent-Rheder freizusprechen, welche entweder nur zu den üblichen oder Marktpreisen liefern, oder in gewissenhafter Erfüllung ihrer Pflicht als Vertreter der ganzen Rhederei sich jeglicher Lieferungen enthalten. Von manchen Ansätzen der Rechnung, z. B. von Briefporto, Mißventragen, sind Beläge überhaupt nicht zu haben und darum in der Regel auch nicht vorhanden. Dazu dürfen indessen nicht gerechnet werden die Courszettel und dem gleichzuachtende Makler-Rechnungen über den Verkauf von eingegangenen Schiffsrimeffen; denn wenn es zur gerichtlichen

Klage auf Rechnungsablage kommt, so verlangen die Gerichte die Beibringung derselben. Wie sehr indessen manche Correspondent=Rheder diese Nichtübllichkeit für sich ausbeuten, mag man daraus erschen, daß unlängst ein Correspondent=Rheder die Dreistigkeit hatte, bei einer Rechnung über die 19monatlichen Reisen eines Schiffes, während welcher er höchstens 20 Briefe und einige Depeschen mit dem Schiffer gewechselt hatte, nicht weniger als 99 Rth. 44 fl. für Porto und Depeschen in Rechnung zu stellen.

Ein anderer wichtiger Punkt ist die Rechnungsablage selbst. In früheren Zeiten, als die Schiffe fast alljährlich im Herbst nach Hause zurückkehrten, war es üblich, daß den Rhedern vom Correspondent=Rheder unaufgefordert die Rechnung mit den Belägen ins Haus geschickt wurde. An dieser alten ehrenwerthen Sitte halten mehrere Correspondent=Rheder in Rostock nach Möglichkeit noch heute fest. Von andern aber gilt ziemlich allgemein die Klage, daß man so selten und fast gar nicht eine Rechnung von ihnen zu sehen bekommen könne. Als Grund dieses langen Ausbleibens wird häufig angeführt, es sei dem Correspondent=Rheder nicht möglich seine Rechnung aufzumachen, weil der Schiffer seit Jahren nicht mit dem Schiffe zu Hause gewesen sei und versäumt habe, seine Rechnungen einzuschicken. Dieser Grund ist nicht stichhaltig, indem andere ordnungsliebende Correspondent=Rheder es bewiesen haben, daß wenn das Schiff auch auf den weitesten Reisen begriffen war, dennoch alljährlich der Abschluß der Rechnung möglich zu machen sei.

Die Aufgabe des Correspondent=Rheders, die Interessen der Rhederei als deren Vertreter bei Befrachtungen gehörig wahrzunehmen, ist sicherlich keine leichte. Sie erfordert Kenntnisse, die, wie leider zu häufig der Fall, weit über den Horizont des gewöhnlichen Schlages von Kaufleuten, aus dem die Correspondent=Rheder vielfach hervortreten, hinausreichen. Als Befrachter ist es unumgänglich nothwendig, daß der Correspondent=Rheder, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge resp. von leichten oder schweren Gütern, die Unkosten und Handels=

usancen in den verschiedenen Häfen, die Sicherheit der Gewässer, die durchschnittliche Dauer der proponirten Reise und alle sonst auf die Rentabilität derselben bezüglichen Umstände genau kenne. Dies sind die Ansprüche, welche die Rhedereien an ihre Vertreter zu stellen berechtigt sind, inwieweit dieselben aber den Erwartungen entsprechen, erlaube ich mir durch einige Beispiele darzuthun.

Im Sommer 1850 machte die Brigg v. R . . . R . . . 3 Ostseereisen und vertheilte im Herbst 6000 Rth., während ein anderes Schiff (G . . . v. S . . . B . . .) von gleicher Größe und auf übrigens gleicher Fahrt, jedoch durch eine mittelmäßige Kohlenfracht aufgehalten, nur zwei Ostseereisen in derselben Zeit machen konnte und nichts zur Vertheilung an die Rhederei übrig behielt.

Im Herbst 1859 telegraphirte ein Correspondent-Rheder seinem Schiffer M . . . nach Memel, da dort keine annehmbare Frachten zu haben, so wolle er eine ihm offerirte Holzfracht von Holmsund nach Schottland annehmen, wenn der Schiffer noch nicht abgeschlossen und nichts dagegen einzuwenden habe. Dieser erwiderte, wenn nicht ungewöhnliche Bedingungen dabei wären, so sei er damit einverstanden. Ihm ward darauf der Bescheid, die Fracht sei abgeschlossen, er möge nur rasch nach Holmsund versiegeln, die Charterpartie werde ihm dahin nachgesandt werden. Nach 8 Tagen dort angekommen, findet er zu seinem größten Erstaunen in der Charter die Bestimmung, daß 30 Tage zum Liegen und 30 Tage zum Löschen bedungen worden. Hätte der Ablader hievon Gebrauch gemacht — und die Gefahr lag sehr nahe, denn die Ladung war noch nicht am Plage — so hätte das Schiff sehr leicht in Holmsund einfrieren können und dann wäre ein Verlust von mehreren tausend Thalern für die Rhederei unvermeidlich gewesen. Nach vielen Landreisen, Mühen und Opfern gelang es dem Schiffer, noch vor Eintritt des Frostes wegzukommen. Nach glücklicher Ankunft in Glasgow war der Ladungsempfänger so coulant und ehrlich, einzugestehen, daß dies auf einem Versehen beruhe, indem er, wie üblich, nicht

mehr wie 30 Tage zum Laden und Löschen bedungen haben wollte, in Folge dessen er sogar noch Liegegeld zahlte. Bei seiner Rückkehr nach Rostock unterließ der Schiffer jedoch nicht, seinem Herrn Correspondent=Rheder hierüber Vorstellungen zu machen. Derselbe entschuldigte sich damit, er habe aus Flüchtigkeit nicht darauf geachtet, worauf ihm unverholen gelassen wurde, daß er in Zukunft unterlassen möge, Chartes abzuschließen.

Im Jahre 1851 hatte die Rhederei eines Schiffes, welches zuerst mehrjährige Reisen nach Australien, nach der Havana und anderen transatlantischen Plätzen unternommen hatte, anstatt einer Dividende, welche man allgemein erwartet hatte, einen bedeutenden Zuschuß von mehreren tausend Thalern zu leisten. Von Seiten des Correspondent=Rheders war der Schiffer beschuldigt, zuviel verbraucht, überhaupt diesen Verlust verschuldet zu haben. Bei genauerer Untersuchung stellte es sich heraus, daß der Correspondent=Rheder ohne Zuthun des Schiffers zu unvortheilhaften Offerten das Schiff verfrachtet, die hohen Hafenkosten in der Havana nicht gekannt und in Anschlag gebracht hatte, überhaupt durch ihn allein dies negative Resultat verschuldet war.

Was die Rhedereien aber noch mehr als Kenntnisse vom Correspondent=Rheder erwarten dürfen, ist der gute Wille, ihr Interesse bei Befrachtungen nicht dem eigenen hintenan zu setzen. In diesem Punkte wird jedoch die Ehrenhaftigkeit dieser Herren oft auf eine Weise versucht, daß im Conflict zwischen Erfüllung der Pflicht und Wahrnehmung des eigenen Vortheils die Sucht nach Gewinn die Oberhand behält. Die jetzt allgemein gewordene Gewohnheit der Rostocker Kornhändler, ihr Getreide nach auswärts mit einer garantirten Fracht zu verkaufen, hat zu einem von ihnen auszubeutenden Sonderinteresse geführt, und es ist gewissermaßen Aufgabe derselben geworden, die Frachten so viel als thunlich zu drücken, um einen so höheren Preis für ihre Waare zu erzielen. Da nun die Rostocker Kornhändler auch gewöhnlich Correspondent=Rheder sind und vorzugsweise die unter ihrer Correspondenz

fahrenden Schiffe befrachten, so ist ihre Stellung zur Rhederei offensichtlich eine zweiseitige und demnach total verkehrte. — In vielen Fällen werden die Rheder bei Befrachtungen in Rostock gar nicht befragt, oder wenn solches geschieht, so stellt der Correspondent-Rheder entweder die Fracht als die beste, die ihm offerirt sei, hin, ohne sich um eine andere bemüht zu haben, oder er fußt gradezu auf die ihm durch den Einfluß auf Capitain, Handwerker und auswärtige Rheder in der Regel zu Gebot stehende Majorität. — Eine andere Weise der Correspondentrheder, sich einen Vortheil auf Kosten der Rhederei zu verschaffen in Fällen, wo sie Getreide für eigene Rechnung versenden, ist die, daß sie das Schiff nicht selten, wenn die auswärtigen Märkte ungünstig zum Verkauf sind, mit der Ladung liegen lassen, bis eine Steigerung eintritt. Durch solche unentgeltliche Benutzung des Schiffes als Speicher ersparen sie die sonst ihnen erwachsenen nicht unerheblichen Kosten der Lagerung ihres Getreides, und entziehen ihren Mitrhedern durch eine ungebührlich verlängerte Unthätigkeit des Schiffes die Vortheile einer prompten Expedition.

Ein Correspondent-Rheder hatte im Beginn des Krieges zwischen Rußland und den Westmächten eine große Quantität Getreide auf Speculation in Rußland gekauft. Bei der Kriegserklärung fielen die Preise in Rußland um die Hälfte, während sie in Holland, Belgien und England in die Höhe gingen. Es kam also darauf an, das Getreide von Rußland wegzuschaffen, ehe die Blockade eintrat. Schiffe, welche es wagten, unbefrachtet dorthin zu segeln, hatten enorme Frachten in Aussicht. Hätte unser Correspondent-Rheder solche Frachten bezahlen sollen, so würde er bei dem Getreidegeschäft einen enormen Verlust gehabt haben. Hier mußten ihn nun die ihm anvertrauten Schiffe aus der drohenden Gefahr retten. Alle geeigneten Schiffe wurden in Rostock im Voraus befrachtet zu einer Rate, welche nur ein Viertel bis ein Sechstel so hoch war, als unbefrachtete Schiffe dort erhielten, und wenn das ganze Quantum Getreide auch durch die gedcharzten Schiffe nicht weggeschifft werden konnte, so war der drohende Verlust

doch abgewendet. Die Schiffe, welche glänzend verdient haben würden, konnten bei der offerirten Fracht kaum bestehen.

Ich mag hier auch an die Befrachtungsspeculation erinnern, welche eine Rostocker Firma vor einigen Jahren mit Frachten von New-York unternahm. Als die Schiffe in New-York eintrafen und der Frachtenstand bedeutend niedriger war, als wozu der Speculant befrachtet, wurden die Schiffe mit solchen Gütern beladen, bei denen es den Schiffen an jedem Anhaltspunkt zur Berechnung der Last fehlte. Schiffe, welche nach ihrer Chartepartie Psrl. 1000 bis Psrl. 1100 Fracht machen mußten, fanden bei ihrer Abrechnung nach Entlösung der Ladung, daß sie nur Psrl. 600 bis 700 zu erwarten hätten. Wenn sie nun auch schließlich bei der Drohung mit dem Rechtswege noch eine kleine Zulage erhielten, so war der Verlust für die Rheder doch noch bedeutend.

Anlage VI.

Die Courschneidereien.

Das Rhedereiwesen hat ohne Frage eine politisch-nationale, ja selbst eine kosmopolitische Bedeutung, ohne welche die wirthschaftliche Seite dieser wichtigen Industrie sich nicht genugsam erfassen läßt.

Sind nämlich die Schiffe im eigentlichen Sinne des Wortes die Träger und Vermittler des internationalen Verkehrs auf der Welthandelstraße des Meeres, gleichsam die fliegende Brücke desselben, so ist nichts natürlicher, als daß sie ihre Dienste im internationalen Gelde sich bezahlen lassen und diese Geldsorte ist der Wechsel, der Kosmopolit unter den Tausch- und Zahlungsmitteln. Im Auslande wird nämlich die Fracht, der Lohn für ihre Leistungen, je nach der Bedingung der Charter entweder in baarer Münze oder aber in Wechseln bezahlt, welche der Schiffer nach Hause an den Correspondent-

Rheder zum Incasso übersendet; denn dieser führt nicht blos die Rechnung, sondern ist auch Cassirer der Rhederei. Diese Wechsel haben nun nicht immer denselben Cours, sondern dieser ist, wie der Preis jeder anderen Waare, verschieden je nach Angebot und Nachfrage, und wird an den Wechselplätzen, d. h. den Märkten dieser Waare, nachträglich festgestellt und durch die dortigen Wechselmakler in den Zeitungen bekannt gemacht. Damit hängt ein anderer Mißbrauch zusammen, der sich bei der Rostocker Rhederei eingeschlichen hat und der unter dem Namen der Cours-schneidereien bekannt ist. Derselbe besteht darin, daß bei den Rimessen oder Tratten, also bei der Einnahme oder Ausgabe ein anderer Cours (Preis) solcher Wechsel, als wofür die Rimessen begeben und die Tratten gezogen sind und zwar zum Nachtheil der Rhederei in Rechnung gestellt wird. Derselbe ist mehrfacher Art, je nachdem er bei der Einnahme der Frachtgelder oder aber bei der Ausgabe für die Bedürfnisse der Schiffe im Auslande vorkommen kann, und je nachdem die Wechsel direct in die Landesmünze umgesetzt oder erst in die am Wechselplatze gangbare andere Geldsorte berechnet werden muß. Die meisten Tratten der von Rostock fahrenden Schiffer auf ihre Correspondent-Rheder, welche in England gezogen und darum in £stl. ausgestellt sind, werden erst in Hamburger Mark Banco und dann erst usancemäßig in Preuß. Courant berechnet, nämlich dann, wenn die Rostocker Correspondent-Rheder nur mit Banquiers in Hamburg, nicht aber in Berlin in Geschäftsverbindung stehen. Da nun auch der Cours von Hamb. Banco Mk. gegen Preuß. Courant nicht immer derselbe ist, so kann auch hier ein doppelter Courschnitt, erst bei der Berechnung der £stl. in Hamb. Bco. und dann von diesem in Preuß. Courant vorkommen.

Hat der Schiffer seine Reise im Auslande glücklich zurückgelegt, so läßt er sich vom Empfänger der Ladung von der Fracht in der Regel nur so viel in baarer Münze auszahlen, als er zur Bestreitung seiner dortigen Bedürfnisse, als Lootsen- und Hafengelder, Proviant für die nächste Reise, Gage für die dort etwa abgehende Mannschaft und dgl. gebraucht, während

er für den Rest der Fracht einen Wechsel bekommt oder selbst ankauft, welchen er an die Ordre des Correspondent-Rheders stellt und diesem zuschickt. Solche Wechsel sind in den meisten Fällen kurzfristig auf die Bank von England oder auf eine Filiale derselben, 7 Tage Sicht oder aber langfristig bei transatlantischen Wechslern 60 oder 90 Tage nach Sicht. Dieselben einzukassiren ist Sache des Correspondent-Rheders. Nun geschieht es häufig, daß solche Wechsel von dem Correspondent-Rheder schon vor dem Verfalltage verkauft werden, auch wenn die Rhederei diese Einnahmen gar nicht, weder zur Bestreitung der Bedürfnisse der Rhederei, noch zur Dividenttheilung bedarf. An sich freilich läßt sich dagegen nichts einwenden, sobald nur kein Cours, d. h. Preisverlust, für die Rhederei dabei stattfindet. Wenn also zufällig in der Zwischenzeit von der Ausstellung bis zur Verfallzeit des Wechsels der Cours ein hoher und günstiger für den Verkäufer ist, und dieser Gelegenheit hat, denselben dafür zu begeben, so ist ein solches Verfahren ganz in der Ordnung. Nun weisen aber die Abrechnungen gar mancher Rostocker Correspondent-Rheder, genau angesehen und mit den Courszetteln und Makler-Rechnungen verglichen, sehr häufig nach, daß die von dem Schiffer zum Incasso eingesandten Wechsel fast immer zu einem weit niedrigeren Course in Einnahme berechnet sind, als dieser am Verfalltage wirklich war und wofür der Wechsel verkäuflich gewesen wäre. Gar oft werden englische Wechsel in Rostock, wenn sie gesucht werden, sogar über den Cours bezahlt. Wenn nun der Correspondent-Rheder solche für die Rhederei beschaffte Wechsel-Transactionen in der Schiffsrechnung zu einem niedrigeren Course notirt, als wofür er dieselben begeben hat, so nennt man das einen Courschnitt. Augenscheinlich wird dadurch die Einnahme der Rhederei vermindert; was in dieser Weise am Course solcher Rimessen geschnitten wird, ist reiner, aber unbefugter Gewinn des Correspondent-Rheders als Cassiers der Rhedereigesellschaft. Gerade umgekehrt wird die Sache bei den Ausgaben gemacht, welche der Correspondent-Rheder für die Schiffe während

der Fahrt zu bestreiten hat. Nicht immer nämlich haben auch die Schiffe Retourfrachten, sondern sehr häufig müssen sie in Ballast versegeln. Alsdann haben sie bei ihrer Ankunft in den Häfen, wo sie Ladung erwarten, keine Einnahme, wohl aber allerlei Ausgaben, für Ballastauswerfen, Hafenz- und Lootsengelder, Proviant u. dergl. zu bestreiten. Auf Einnahme können sie erst nach vollendeter Reise rechnen und so ist der Schiffer in die Nothwendigkeit versetzt, den Credit des Correspondent-Rheders in Anspruch zu nehmen, falls ihm nicht vom Belader ein Vorschuß auf die noch zu verdienende Fracht laut Chartepartie bewilligt wird. Er giebt dann auf den Correspondent-Rheder einen Wechsel ab, darf aber seiner Instruction gemäß selbst dann, wenn Geld beim Correspondent-Rheder in Cassa ist, nicht kurze Tratten ziehen, sondern muß, wie der kaufmännische Ausdruck lautet, auf einen Geschäftsfreund des Correspondent-Rheders in Hamburg, London oder Berlin möglichst „lang abgeben“. Denn je länger die Tratten laufen, um so bessere Gelegenheit hat dabei der Correspondent-Rheder, durch einen neuen Courschnitt zu verdienen und um so öfter hat er Gelegenheit, die vielleicht schon begebenen Rimessen für sich zu benutzen, indem kurze Tratten stets einen besseren Cours als die langen haben, also durch kurze Tratten für die Rhederei würde gespart werden.

Diese Tratten kommen in Ausgabe für die Rhederei des Schiffs. Mancher Correspondent-Rheder hat nun die Gewohnheit, diese Tratten unter die Ausgaben der Schiffsrechnung zu einem höheren Cours zu berechnen, als wozu er Gelegenheit hatte, selbige bei seinen Geschäftsfreunden zu decken. Dadurch werden also die Ausgaben der dortigen Rhedereien, also ihre Verluste oft nicht unerheblich vermehrt und zwar, was das Schlimme dabei ist, grade durch diejenigen, welche ihrer ganzen Stellung nach auf Verminderung solcher Verluste Bedacht nehmen sollten.

Was in dieser Weise ein Correspondent-Rheder in Rostock, welcher sich nichts daraus macht, derlei Courschneidereien zu treiben, für sich gewinnet, ist von weit größerer Erheblichkeit,

als mancher mit der Rhederei nicht vertraute Leser sich denken mag. Um hiervon ein Bild zu gewinnen, mögen folgende Thatsachen, deren Wahrheit ich verbürgen kann, als Belag dienen.

Im Jahre 1848 hatte ein Mecklenburgisches Schiff von mittlerer Größe (117 Last) nur 2 Seereisen auf der Ostsee nach England zu gewöhnlichen Frachten gemacht, nämlich eine von Stettin nach Grimsby und eine von Memel nach Grimsby. Als Ertrag von der ersten hatte der Schiffer einen Wechsel von 293 R. Strl. 6 s. 7 d. und von der zweiten 367 R. Strl. 2 s. 6 d. an seinen Correspondent=Rheder remittirt. In der Abrechnung, die im December 1848 erfolgte, waren die Course beider Wechsel von dem Correspondent=Rheder so überaus niedrig berechnet, daß ein Mitrheder vom Kaufmannsstande zu Rostock, welchem die Courszettel leicht zur Hand waren, sich der geringen Mühe unterzog, diese Ansätze genau zu revidiren, wobei nach seiner Rechnung sich ergab, daß der Herr Correspondent=Rheder bei diesen ganz gewöhnlichen Rimessen nicht weniger als 144 Thlr. 41 fl. am Course geschnitten, d. h. der Rhederei zu wenig berechnet hatte. Als er die Theilung auch dieser Summe verlangte, wurde vom Correspondent=Rheder diese Monitur als unbegründet bestritten. Es kam indessen nicht zu einem Prozesse, sondern es wurde zur Erledigung dieser Differenz ein Schiedsrichter in der Person eines anderen Correspondent=Rheders erwählt, welcher in dem guten Rufe steht, kein Courschneider zu sein, seinen Kollegen aber doch nicht ganz frei sprechen konnte, sondern ihm nachwies, daß er doch circa 73 Thlr. der Rhederei zu wenig in Rechnung gestellt hatte, mithin den Rhedern diese Summe zu vergüten habe.

Der selbe Correspondent=Rheder hatte das Unglück, bei der Abrechnung eines andern Schiffes von einem vigilanten und genau rechnenden kaufmännischen Mitrheder auf eine Courschneiderei von mehr als 200 Thlr. ertappt und wirklich überführt zu werden. Dies hatte die Folge, daß dieser Correspondent=Rheder, ärgerlich über eine so lästige Controlle von Seiten

eines Mitrheders sofort dessen Part für einen allerdings hohen Kaufpreis abnahm.

Diese beiden Courschnitte waren vorzugsweise bei der Einnahme gemacht. Bei der Ausgabe pflegt es nicht anders zu gehen.

Eins von den größern Rostocker Schiffen hatte im Jahre 1858 in London zur Ausrüstung zu einer Reise nach Indien, welche der Rhederei sehr theuer zu stehen kam, sehr viel Geld gebraucht. Bei der Rückkehr im Frühjahr 1860 zeigte sich ein Deficit von mehr als 5000 Thlr. In der Abrechnung des Correspondent-Rheders fand sich unterm Januar 1858 eine Tratte von Psrl. 300, welche der Schiffer auf ihn gezogen hatte, mit 2109 Thlr. Court. ausgeworfen. Danach ist jedes Psrl. höher als 7 Thlr. berechnet.

Man kann hieraus sehen, daß nicht bloß die Zahl der Rostocker Schiffe, sondern auch die Courschneidereien genommen haben. Eine Grenze hierfür giebt es zur Zeit nicht und scheint auch durch Usance noch nicht festgestellt zu sein.

Daß solche Courschneidereien der Correspondent-Rheder selten zur Sprache kommen und gerügt werden, ist ganz natürlich: denn eine Controlle, eine Revisionsbehörde existirt in Rostock nicht, auswärtige Rheder bekommen nie eine Rechnung zu sehen und von den inländischen sind die wenigsten so kaufmännisch gebildet und erfahren, daß sie den Courschnitt entdecken und moniren könnten. Und wer es auch versteht, den Cours genau zu berechnen, hat nicht immer den Courszettel zur Hand und scheut die Mühe einer gründlichen Revision, weil er nur ein kleines Part im Schiffe hat, also selbst nicht viel dabei verliert, also nicht genug dabei interessirt ist. Andere wiederum halten die Sache für zu unbedeutend und nicht der Rede werth. Gleichwohl treiben manche Correspondent-Rheder die Courschneidereien so consequent bei jedem Wechsel und in solcher Weise, daß sie hieraus allein eine sehr hübsche Revenue ziehen. Erwägt man nämlich, daß die Rimessen, welche die Schiffer vom Auslande als zeitweiliges Ergebnis

ihrer Fahrt einschicken, noch lange nicht den Nettogewinn der Rhederei bilden, indem davon noch Heuer der Besatzung und Kapplaken des Schiffers und oft sehr bedeutende Tratten in Abrechnung zu bringen sind, und bedenkt man ferner, daß nicht bloß bei der Einnahme, sondern auch bei der Ausgabe für Rhedereirechnung am Cours geschnitten wird, und daß es nicht ungewöhnlich ist, daß ein Schiff im Jahre 10,000 Thlr. und mehr, — in guten Zeiten auch wohl 20,000 Thlr., — remittirt und daneben noch die Hälfte dieser Summe und mehr wieder trassirt, so kann man getrost behaupten, daß manche Correspondent-Rheder, wenn sie auch nur über 10 bis 12 Schiffe die Correspondentschaft führen, und in der obgedachten Weise aus solchen Courschneidereien sich ein Gewissen machen, hieraus allein ein Einkommen sich verschaffen werden, wie es mancher Beamte sich nicht zu erfreuen hat.

Anlage VII.

Vorschläge zur Abhülfe der im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen herrschenden Mißbräuche.

So unglaublich es auch einem Nichteingeweihten erscheinen mag, so liegen doch eine Menge der triftigsten Beweise vor, daß die in den vorgehenden Anlagen bezeichneten Mißbräuche im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen wirklich vorhanden sind. Damit nun diesen heillosen Zuständen, bei deren Fortbestehen die bürgerliche Existenz von Tausenden, ja selbst von Wittwen und Waisen oft hart betroffen wird, abgeholfen werde, erlaube ich mir mit verschiedenen neuen Vorschlägen hervorzugehen.

Nach der mit mehreren mit dem heimischen Rhedereiwesen genau vertrauten Männern vorgenommenen Prüfung habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß nachstehender Plan, wenn auch nicht vollständig, doch größtentheils dem vorhabenden Zwecke entsprechen würde. — Derselbe ist basirt auf eine in

dem größten mercantilischen Lande der Welt, nämlich in England bestehende Einrichtung, die Rechnungsverhältnisse der Eisenbahngesellschaften unter einander zu reguliren, und hat sich seit einer Reihe von Jahren als zweckmäßig erwiesen. Die bisherigen Functionen der sogenannten Correspondent-Rheder für Mecklenburger und Rostocker Schiffe werden folgendergestalt modificirt:

1. Der von der Rhederei erwählte Correspondent-Rheder befaßt sich nur mit der Direction der Fahrten der Schiffe, und leitet alle darauf bezügliche Correspondenz mit dem Capitän, sowie mit inländischen oder auswärtigen Maklern oder Handlungshäusern. Er verhandelt mit den Rhedern über die Zweckmäßigkeit der mit Bezug auf diese Branche zu treffenden Maßregeln, und führt deren Beschlüsse aus. Für seine so geleisteten Dienste wird ihm eine Provision von 1 Proc. auf die von dem Schiffe besegelte Netto-Fracht, das heißt auf den dem Schiffe von der Reise verbleibenden Reinertrag, vergütet; dagegen ist es ihm untersagt, sich irgend einen weitem Vortheil, welchen Namen oder Vorwand er haben möge, wider Wissen der Rhederei zu verschaffen.

2. Die bisher von dem Correspondent-Rheder besorgte Verwaltung der Finanzen, sowie die Rechnungsführung werden dem zu constituirenden Central-Bureau der Mecklenburger Rhedereien, wie folgt, übertragen:

a) Sobald die Anzahl der bei einem unter Rostocker oder Mecklenburger Flagge fahrenden Schiffe Interessirten vier übersteigt, so ist solche Rhederei gesetzlich verbunden, die Rechnungsführung und Finanzverwaltung durch das Centralbureau besorgen zu lassen.

b) Das Centralbureau, welches in Rostock seinen Sitz hat, besteht aus 3 von den Rhedereien erwählten und von der Regierung bestätigten Directoren, sowie aus einem von den Directoren ernannten Rechnungsführer.

c) Von den 3 Directoren ernennt die Regierung einen geschäftsführenden Director, der den Vorsitz im Pleno führt. Derselbe muß täglich im Centralbureau anwesend sein und besorgt die Leitung der laufenden Geschäfte.

d) Der geschäftsführende Director ist persönlich für die Richtigkeit der baaren Cassenbestände des Centralbureaus verantwortlich, und alle Monat wird eine Cassen-Bilance aufgenommen, deren Richtigkeit von den 3 Directoren zu bestätigen ist. Der geschäftsführende Director bestellt Caution für 5000 Thlr.

e) Alle unter Controlle des Centralbureaus kommenden Valuten oder Geldsummen sind sofort auf die beste Weise zu verwerthen resp. bei der Rostocker Bank oder anderweitig sicher zinsbar anzulegen. Zur Erhebung von Summen über 500 Thlr. ist die Unterschrift aller 3 Directoren erforderlich, während für kleinere Beträge die Unterschrift des geschäftsführenden Directors sowie des Rechnungsführers genügt.

f) In dem von dem Centralbureau zu führenden Hauptbuche wird für jede unter dessen Verwaltung befindliche Rhederei ein Conto eröffnet, worauf die von dem Capitän eingehenden Rimessen oder sonst für Rechnung der Rhederei erhobenen Gelder creditirt, und die gemachten Zahlungen debetirt werden.

g) Am Ende eines jeden Jahres wird das Zinsen-Conto in dem Hauptbuche des Centralbureaus abgeschlossen, und der sich darauf ergebende Gewinn auf sämtliche Rhedereien pro rata der in Cassa gewesenen Pöste, sowie der Zeit, vertheilt.

h) Der geschäftsführende Director erhält ein Gehalt von Thlr., die beiden andern Directoren jeder von Thlr., und der Rechnungsführer von Thlr. Weitere zur Versorgung der laufenden Geschäfte erforderliche Assistenten werden von den Directoren ernannt, und nach den von ihnen geleisteten Diensten salarirt. Die Verwaltungskosten sowie sonstige Ausgaben werden am Ende jedes Jahres auf die verschiedenen Rhedereien pro rata der Lastenzahl der Schiffe oder pro rata des umgesetzten Capitals distribuir.

i) Die Correspondent-Rheder sind verpflichtet, alle von ihnen geführten Rechnungen abzuschließen und die sich herausstellenden Ueberschüsse dem Centralbureau auszuzahlen. Das Centralbureau hat die Befugniß, die Rechnungen zu prüfen,

und etwa gefundene Irrthümer zur Berichtigung aufzudecken. Etwa beim Abschluß der Rechnung Seitens der Correspondenz-Rheder sich herausstellende Unterbilancen haben dieselben mit den Rhedern selbst zu liquidiren.

k) Vom Beginn der Rechnungsführung Seitens des Centralbüreaus legt dasselbe von Zeit zu Zeit, je nachdem Ueberschüsse von den einzelnen Schiffen vorhanden sind, Rechnung über das Resultat der Fahrten an die Rhederei ab, und vertheilt die Dividenden an die Rheder gegen Quittung. Sollte es nothwendig sein, zum Behuf von Reparaturen, Ausrüstung oder sonstigen Zwecken Gelder von den Rhedern zu erheben, so hat es dazu die Befugniß unter Angabe genügender Gründe.

l) Jeder Rheder hat freien Zutritt zu den Büchern und Papieren des Centralbüreaus, soweit solche Bezug haben auf dasjenige Schiff, worin der inquirende Rheder theilhaft ist, und ist das Bureau gehalten, auf alle Anfragen möglichst genaue Auskunft zu geben.

m) Das Centralbüreau empfängt alle von den Capitänen aufgemachten Rechnungen, prüft dieselben, und rechnet mit den Capitänen ab. Sollten weitere Nachforschungen über die Richtigkeit der eingereichten Rechnungen wünschenswerth erscheinen, so ist das Centralbüreau gehalten, selbige auszustellen, Zeugen zu vernehmen und das Interesse der Rhederei möglichst wahrzunehmen. Die Capitäne haben dem Centralbüreau unbedingt Rede und Antwort zu stehen.

n) Im Inlande hat der Capitän keine Befugniß, selbstständig Namens der Rhederei seines Schiffes zu agiren, und ist dem Centralbüreau das Recht reservirt, etwanige Ankäufe oder Contracte nach bestem Erachten für Rechnung der einzelnen Rhedereien zu effectuiren.

o) Von dem Centralbüreau wird eine Liste aller bei den einzelnen Schiffen interessirten Rheder, sowie der Größen ihrer Theile geführt. Ein Wechsel des Eigenthumsrechts an Parten muß dem Centralbüreau brieflich angezeigt und von demselben anerkannt werden, um rechtsgültig zu sein. Die Unterschrift des geschäftsführenden Directors und des Rechnungsführers

soll für solche Fälle als die Unterschrift des Centralbüreaus angesehen werden.

p) Die Uebertragung der Parte von einem Rheber an einen andern geschieht unentgeltlich. Für officiële Auskunft über das Eigenthumsrecht einzelner Rheber oder über den Stand von Schiffs-Conten von Seiten Nichtrheber wird eine Gebühr von erlegt; das Centralbüreau ist jedoch nicht gehalten, Anfragen zu beantworten. Die Gebühren fließen in die Kasse des Centralbüreaus zur Deckung der Verwaltungskosten.

q) Alle Mittheilungen an das Centralbüreau werden frankirt gemacht und alle Briefe desselben an Rheber unfrankirt gesandt.

r) Die Directoren sind nicht persönlich verantwortlich für unvorgesehene Verluste, soweit selbige nicht die Verantwortlichkeit des geschäftsführenden Directors für die Richtigkeit der Cassenbestände betreffen, sowie nicht für die Folgen von in gutem Glauben getroffenen Maßregeln.

s) Die auswärtigen mecklenburgischen Consuln würden von hoher Landesregierung zu beauftragen sein, alle durch Havarie, Reparatur und größere Einkäufe von Proviant veranlaßten Rechnungen, welche der Capitän bezahlt, zu prüfen und zu visiren, wie solches bei Schiffen anderer Staaten geschieht.

t) Die Steuerleute sind an Eidesstatt zu verpflichten, alle zu ihrer Kenntniß gekommenen, von den Capitänen zum Nachtheile der Rheberei etwa verübten Unrechtfertigkeiten dem Centralbüreau zur Anzeige zu bringen.

u) Der Beil-Brief wird in Gemäßheit mit der officiellen Liste der Rheber ausgestellt und sollen dieselben mit Namen darin benannt werden. Alle Aenderungen des Eigenthumsrechts müssen ebenfalls auf dem Beil-Briefe eingetragen werden. Im Inlande geschieht selbiges vom Centralbüreau, im Auslande von den Mecklenburgischen Consuln, wo solche vorhanden, für den Fall, daß das Centralbüreau eine solche Eintragung der Veränderung für nothwendig erachten sollte.

v) Das Centralbureau wird von der Regierung als eine gesetzmäßig constituirte Corporation anerkannt, und besitzt alle Gerechtsame und Befugnisse einer solchen.

Anlage VIII.

Exempla illustrant rem.

1) Das Schiff von Caffert=Vehsen, Correspondent=Rheder R. B. Beselin.

Die mit diesem Schiffe betriebene ganz unerhörte Wirthschaft veranlaßte die Absetzung des Capitains, welcher dagegen dem Herrn Correspondent=Rheder in dessen Hause die bittersten Vorwürfe begangener Veruntreuungen machte, worauf es zwischen Beiden zu einem blutigen Austritte kam. Eine auf Verlangen der Rhederei vorgenommene kostspielige Revision der Schiffsrechnung ergab, daß der Herr Correspondent=Rheder sich zur Rückzahlung von Geldern bequemen mußte, die er unbefugter Weise einzassirt hatte.

Der Herr Correspondent=Rheder übergab dem Capitain des Schiffes drei Eigenthumsacten dieses Schiffes in blanco und schließlich stellte es sich heraus, daß die 60 Parte dieses Schiffes längst begeben waren. Um nun diese wie andere Ungehörigkeiten zu vertuschen, wurden dem Capitain von dem Herrn Correspondent=Rheder seine und seiner Verwandten Schiffsparte abgekauft und zwar zu voll, d. h. für den doppelten Werth, als wofür mir solche in Rostock angeboten sind.

2) Schiff Herzogin Marie, Correspondent=Rheder Senator P. Burchard.

In Folge der ebenfalls mit diesem Schiffe getriebenen sauberen Wirthschaft ward dasselbe verkauft. Der widerspenstige Capitain, von dem der Correspondent=Rheder bezüglich der verursachten Kosten mir schrieb:

„es habe noch kein Beispiel einer ähnlichen Schurkerei des Schiffers gegeben“,

weigerte sich dieses derzeit in London liegende Schiff der Führung eines andern Schiffers zu übergeben und konnte man erst in den Besitz desselben mittelst Dingung englischer Matrosen gelangen, welche den abgesetzten Capitain über Bord warfen. Ein solcher Krieg kostet aber Geld und darf man sich deshalb nicht wundern, wenn solche und andere fabelhafte Vorgänge die ganze Zukunft des verkauften Schiffes absorbiren.

Eine kostspielige Revision der Schiffsrechnungen hat auch hier zu dem traurigen Resultate geführt, daß der Correspondent-Rheder als Mitschuldiger erscheint. Der bedeutenden von den Rechnungsrevisoren erhobenen Monita nicht zu gedenken, will ich nur auf das Factum hinweisen, daß die Matrosensteuer sich in derselben Rechnung für einen Monat zweimal aufgeführt vorfand.

3) Das Schiff Margaretha Köbner, Correspondent-Rheder L. Burhard u. Sohn.

Der Capitain dieses Schiffes ist über 4 Jahre von Rostock entfernt, und aller an ihn ergangenen Befehle ungeachtet, nach dort zurückzukehren, hat derselbe nicht dazu bewogen werden können.

Die Führer dieser neuen Schiffe wurden von den bemerkten Correspondent-Rhedern, deren Firmen auf Achtung Anspruch machen, per Missive als tüchtige zuverlässige Männer empfohlen, und schließlich stellte sich heraus, daß die ihnen anvertrauten Schiffe während ihrer längeren denn 4jährigen Fahrzeit, bei rentablen Frachten und ohne, so viel man weiß, von irgend einem erheblichen Unfalle heimgesucht zu werden, nicht einen Pfennig eingebracht haben. Es werden vielmehr die Rheder, wie es bereits bei dem Schiffe Herzogin Marie der Fall ist, mit einem Totalverluste ihrer in diesen Schiffen angelegten Capitalien bedroht.

4) Drei Käufer von Schiffsparten, denen der Correspondent-Rheder R. V. B. Versicherungsprämien in Rechnung gestellt hatte, machten die Entdeckung, daß solche bereits von den früheren Partbesitzern bezahlt wären und sah sich demnach derselbe genöthigt, das zuviel berechnete Geld zu restituiren.

Der Herr Correspondent-Rheber gab hierdurch den schlagendsten Beweis, wie confuse es mit seiner Buchführung aussehen muß und wie wenig auf seine Reellität zu bauen ist.

5) Die Rostocker Zeitung vom 27. Oct. 1860 Nr. 255 enthält folgendes Inserat:

„Es wurde mir gestern von Seiten des Herrn John Neuendorff, Correspondent-Rheber des kürzlich verunglückten Schiffes „Baumeister Ramm“ eine Missive vorgelegt, wonach die ca. 810 Thlr. betragende Schuld dieses Schiffes von den Rhebern eingefordert wurde. Ich hatte Gründe, den auf mein Part fallenden Antheil nicht zu bezahlen und habe dieselben unter der Missive angegeben. Rheber, welche die halbe Missive heute sahen, fanden, daß mein Votum abgeschnitten war. Ich fühle mich deshalb veranlaßt, meinen Mitrhebern mitzutheilen, was ich unter der Missive bemerkte:

„Es ist bisher allgemein üblich gewesen, und soviel ich mich erinnere, auch bei diesem Schiffe stets so gehalten worden, daß die Schuld des Schiffes versichert wurde. Hat der Herr Correspondent-Rheber es für diesmal unterlassen, so mag er die Schuld selbst tragen. Ich werde für meinen Theil nur zahlen, wenn gerichtliche Entscheidung mich dazu zwingt.

Rostock, den 26. October 1860.

W. Zelg.“

6) Ein ähnlicher, wie der sub 3 angeführte Fall ist bei dem Schiffe Arthur Graf Bernstorff eingetreten. Der Capitain Schneider dieses Schiffes hat aller an ihn erlassenen Ordres ungeachtet und selbst durch die Intercession ausländischer Behörden sich nicht zur Rückkehr nach Rostock bestimmen lassen. Es geht hieraus auf das Evidenteste hervor, wie nothwendig eine Veränderung des s. g. Veilbriefes ist, wonach der Schiffer als Eigenthümer des Schiffes erscheint.

7) Vor einigen Jahren lagen 2 Schiffer mit ihren Schiffen in Hamburg in Winterlage, angeblich um bedeutende Reparaturen an den Schiffen vornehmen zu lassen.

Dem Manne, welchem die Reparaturen übertragen werden sollten, wurde von den Schiffen stark zugesetzt, doch ein Part in dem neuen Schiffe zu rheden, welches ein naher Verwandter von ihnen zur Zeit baue; als er es ablehnte, gingen dieselben in See und haben auch nach mehreren Jahren noch nicht reparirt. Es war also offenbar darauf abgesehen, die Rhedereien von 2 Schiffen zu brandschlagen.

8) Herr Theater-Intendant, Kammerherr F. von Flotow in Schwerin ist in diversen Rostocker Schiffen mit Schiffsparten theilhaftig, welche zusammen sich auf 60,000 Thlr. belaufen. Von diesem Capital hat nun der Herr von Flotow nicht nur keine Provenu gehabt, sondern derselbe hat überdies wegen der täglich sich mehrenden Reparaturbedürftigkeit der Schiffe, in denen er rhedet, zu befürchten, von bedeutenden Geldzuschüssen in Anspruch genommen zu werden.

9) Das Schiff „Alt-Mecklenburg“ Correspondent-Rheder R. V. Beselin gehört unter den neueren Schiffen Rostocks zu den größten und vorzüglichsten der dortigen Flotte.

Dieses Schiff ist nun seit bereits 5 Jahren in Fahrt, ohne von einer Havarie heimgesucht zu werden. Es sind für dasselbe, so viel man weiß, günstige Frachtbedingungen abgeschlossen worden, dessen ungeachtet wird von denjenigen Rhedern, welche ihre Parte versicherten, noch ein Zuschuß begehrt.

Die Ursache dieser betrübenden Vorgänge liegt in den in meinen Anlagen aufgeführten heillosen Mißbräuchen, die mehr oder weniger von Correspondent-Rhedern und Schiffen auf die schamloseste Weise betrieben werden. Daß übrigens schon früher ehrenwerthe Männer bestrebt waren, den herrschenden Uebelständen in der heimischen Rhederei entgegen zu treten, davon legen die unter

Nr. 101 vom Jahre 1844 und Nr. 5, 6, 8, 9 und 10, 11, 13, 14, 17 und 26 vom Jahre 1845 in den neuen Rostocker Nachrichten enthaltenen Insperate Zeugniß ab.

10) So sagt unter anderen Herr J. Gottfr. Martens in Nr. 5: „Daß unser Rhedereiwesen theilweise ein Unwesen

geworden, das ist die so oft wiederholte laut ausgesprochene allgemeine Klage. Daß es damit anders werden muß, sollen hiesige Schiffe unserm nahrungslosen Orte eine Quelle des Erwerbs bleiben, und nicht eine Quelle des Verderbens werden, das sieht Jeder ein, darüber spricht sich Jeder laut und deutlich aus.

Wenn nun eines unserer Schiffe, welches keine Havarie gehabt und daher keiner besonderen Reparatur bedürftig war, dennoch in den letzten 3 Jahren der Rhederei baar mehr denn 1250 Thlr. $N^{\frac{2}{3}}$ gekostet, so ist es wohl verzeihlich, wenn man den Wunsch ausspricht, „es möge anders, es möge besser werden“ u.

11) In Nr. 6 machen u. a. einige ordnungsliebende Rheder bekannt: „Herr J. G. Martens hat aufs Neue eine Frage in Anregung gebracht, die seit langer Zeit vergeblich einer Erledigung entgegen harrt. Denn schon früher ist zu wiederholten Malen in Rostock wie in Wismar der Wunsch einer Reform des Rhedereiwesens ausgesprochen worden; es ist aber immer bei dem Sprechen geblieben, weil die süße Gewohnheit auch selbst des veralteten schädlichen Herkommens uns lieber ist, als ein energisches Handeln. Dem Weibe gebührt aber das Wort, dem Manne die That; seine Pflicht ist es aufzudecken und zu bekämpfen, was er für sich und Andere als nachtheilig erkannte; nicht eher zu ruhen, als bis er mit Ausdauer und Kraft, aber auch mit Einsicht und Umsicht sein Ziel erreichte. Ganz besonders ist dies da nothwendig, wo krankhafte Elemente einer ganzen Stadt, oder einem ganzen Lande Verderben drohen, da bedarf es der vereinten Kraft Aller, da hat Jeder sein Scherflein beizutragen, um nach Kräften die krankhaften Stoffe entfernen und ausscheiden zu helfen.

Solche Erkrankung scheint nun diesen Augenblick mehr als je bei unserm Rhedereiwesen zum Bewußtsein aller gelangt zu sein. Reff. sind erstaunt und beunruhigt über die Stimmung, die im Allgemeinen im Publicum zum Nachtheile der Rhederei sich bemerkbar macht. Die Sache ist aber zu wichtig,

als daß sie unbeachtet bleiben, die Mißstimmung zu groß, als daß ihre baldmöglichste Beseitigung nicht dringend zu wünschen wäre u. s. w.“

12) In Nr. 9 spricht sich u. a. ein Anonymus über die Rostocker Rhebereiverhältnisse dahin aus, daß mit denselben eine Reform auf der Basis ausreichender Gesetze vorgenommen werden müßte, nachdem so viele augenfällige Mißbräuche sich eingeschlichen hätten. Dieser Zustand müsse anders werden und zwar rasch, wenn nicht das Vermögen von vielen Seiten erschöpft und Wittwen und Waisen an den Bettelstab gebracht werden sollten. Das Heer von Mißbräuchen sei unendlich und himmelschreiend; die Rechte des Einzelnen würden mit Füßen getreten, ohne sie geltend machen zu können, und wer dazu Gelegenheit habe, sammle in seinen Beutel, ohne alle Rücksicht auf das Interesse der andern. Hierauf folgt ein Entwurf eines Rhebereigesetzes für Rostock, der manches Achtenswerthe enthält.

13) In Nr. 11 erklären u. a. mehrere Rheber aus dem Gelehrten- und Handwerks-Stande, es sei in den bezeichneten Blättern vielfach über Rhebereiverhältnisse gesprochen, und theilweise Sachen aufgedeckt, die jeden bei der Rheberei Betheiligten mit Schrecken und Aerger erfüllen müssen. Sie weisen insbesondere darauf hin, wie aus dem Correspondent-Rheber, und also Verfrachter, meist auch ein Befrachter geworden sei.

14) In Nr. 13 und 14 wird dem Referenten ein Dank gespendet für seine Beleuchtung über das Rhebereiwesen, welche Licht werfe über die erschreckende Finsterniß, in welcher dies Geschäft bisher betrieben worden und wodurch ein Strahl der Hoffnung aufgehe in dem gesunkenen Muth des Rhebers und mancher armen Wittve.

Es sind auch weiter noch Verbesserungsvorschläge in Anregung gebracht, welche sehr die Beachtung verdienen.

15) In Nr. 27 heißt es:
„So lange in Rostock die stadtrechtliche Bestimmung, betreffend das Sezen des Schiffs, in der Art fortbesteht, wie

sie in neuerer Zeit gehandhabt ist, kann kein genügender Rechtszustand in die Rhederei kommen, das scheint aus Allem, was bisher über diesen Gegenstand gesagt ist, hervorzugehen u. s. w."

Es würde zu weit führen und mehr denn einen Folianten füllen, wollte ich mich in weiteres Referat von scandalösen Beispielen einlassen, welche in ihren verschiedenen Formen mir in großer Menge vorliegen und welche es documentiren, wie sehr eine Reform des heimischen Rhedereiwesens sich vernothwendigt. Sapienti sat!

Zum Schlusse will ich noch einige Worte auf den an mich vom Herrn C. Ahrens zu Rostock gerichteten offenen Brief und auf die veröffentlichte Erklärung des Herrn Albrecht Kossel und N. H. Witte zu Rostock richten.

Ich habe es in meiner Stellung nicht für angemessen gehalten, den Inhalt des vom Herrn C. Ahrens an mich gerichteten offenen Briefes in den Zeitungen zu widerlegen, indessen, da der Herr Verfasser sich selbst für einen ehrenhaften Mann hält, so will ich ihm und seinen würdigen Herren Genossen A. Kossel und N. H. Witte hiemit eröffnen, daß wenn sie mir ein eidliches Attest dahin ausstellen wollen, daß sie zu keiner Zeit in Betreff der in den Anlagen von 1 bis 7 aufgedeckten Mißbräuche sich direct oder indirect theilhaftig haben, ich ihnen bezüglich des fraglichen Gegenstandes ein Purificationstestimonium ihrer Ehrenhaftigkeit auszustellen kein Bedenken tragen werde. Zu diesem Ende werden sie mir an Eidesstatt zu bescheinigen haben, daß sie namentlich

- a. als die Dirigenten zum Neubau und zu Reparaturen der unter ihrer Rhederschaft stehenden Schiffe zu keiner Zeit Materialien oder Victualien geliefert haben, was nach Tit. 1 § 5 des hier geltenden Seerechts nicht erlaubt ist;
- b. die Verschönerung der Schiffe durch die Handwerker beim Baue und der Ausrüstung verhindert hätten;
- c. sich nie zu ihren Gunsten einen Courschnitt von den an sie eingegangenen und abgesandten Schiffsgeldern erlaubt und

d. nicht sonstiges Schiffsgut, wie es Namen haben möge, bei der Rechnung verschwiegen haben, wie solches nach Tit. 12 § 3 des Seerechts als Diebstahl soll gestraft werden, sowie

e. die für ihre resp. Rheder eingegangenen Rimessen nicht zu eigenem Nutzen verwandt, sondern stets an die Interessenten zu gehöriger Zeit vertheilt haben.

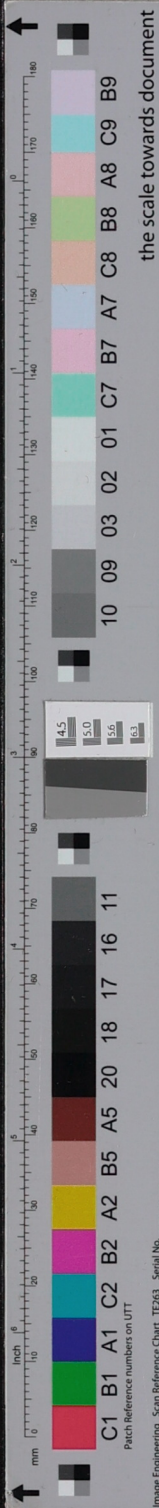
Den mir gemachten Vorwurf, in der Landtagsversammlung mich der Worte „Exempla sunt odiosa“ bedient zu haben, nehme ich keineswegs in Abrede. Zu dieser Aeußerung hielt ich mich bezüglich des Gegenstandes, um den es sich handelt, im vollsten Maße berechtigt, denn jeder auf Ehrenhaftigkeit Anspruch machende Correspondent-Rheder wird bekennen müssen, daß für viele seiner Herren Collegen die in meinem Dictamen nebst Anlagen bezeichneten Unrechtfertigkeiten im hohen Grade „odios“ sein müssen.

5

LBMV Schwerin
004 475 127







ne Irrthümer zur Berichtigung aufzudecken.
Ist der Rechnung Seitens der Correspondenz-
stellenende Unterbilancen haben dieselben mit
zu liquidiren.

Sinn der Rechnungsführung Seitens des Cen-
tralbüreau von Zeit zu Zeit, je nachdem Ueber-
zinseln Schiffen vorhanden sind, Rechnung
der Fahrten an die Rhederei ab, und ver-
den an die Rheder gegen Quittung. Sollte
n, zum Behuf von Reparaturen, Ausrüstung
ecken Gelder von den Rhedern zu erheben,
e Befugniß unter Angabe genügender Gründe.
eder hat freien Zutritt zu den Büchern und
tralbüreau, soweit solche Bezug haben auf
worin der inquirende Rheder theilhaftig ist,
reau gehalten, auf alle Anfragen möglichst
zu geben.

tralbüreau empfängt alle von den Capitänen
nungen, prüft dieselben, und rechnet mit den
sollten weitere Nachforschungen über die Rich-
tichten Rechnungen wünschenswerth erscheinen,
büreau gehalten, selbige auszustellen, Zeugen
das Interesse der Rhederei möglichst wahr-
Capitäne haben dem Centralbüreau unbedingt
rt zu stehen.

ande hat der Capitän keine Befugniß, selbst-
der Rhederei seines Schiffes zu agiren, und
reau das Recht reservirt, etwanige Ankäufe
ich bestem Crachten für Rechnung der ein-
zu effectuiren.

Centralbüreau wird eine Liste aller bei den
interessirten Rheder, sowie der Größen ihrer
Ein Wechsel des Eigenthumsrechts an Parten
büreau brieflich angezeigt und von demselben
um rechtsgültig zu sein. Die Unterschrift
enden Directors und des Rechnungsführers