

aller am Verkehr beteiligten Kreise sein, im Rahmen ihres Sondergebietes brauchbare Großraumwagen zu schaffen. Hier muß von den Sonderwünschen und Forderungen einmal auf der einen Seite, dann auch auf der anderen Seite etwas abgestrichen werden, denn auch hier steht über den Interessen einzelner Kreise, und seien sie auch noch so groß, das Wohl des Ganzen. Das Ganze aber ist in diesem Falle zunächst zwar der deutsche Eisenbahnverkehr, da von dessen Gedeihen aber das Wohlergehen des Volkes abhängt, so ist auch hier das Ganze, das gefördert werden soll, das Wohl des Vaterlandes!

Benutzte Literatur.

- Heusinger v. Waldegg, Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik, 2. Band: Der Eisenbahnwagenbau (2. Aufl.); Leipzig, W. Engelmann, 1874.
- Kosch, Entladewagen; Aufsatz im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Ergänzungsheft zum Jahrgang 1904.
- W. Hoff und F. Schwabach, Nordamerikanische Eisenbahnen; Berlin, J. Springer, 1906.
- W. Rathenau und W. Cauer, Massengüterbahnen; Berlin, J. Springer, 1909.
- J. Frahm, Das englische Eisenbahnwesen; Berlin, J. Springer, 1911.
- Lord Monkswell, the Railways of Great Britain; London, Smith, Elder & Co., 1913.
- Dütting, Ueber die Verwendung von Selbstentladern im öffentlichen Verkehr der Eisenbahnen in Heft 3 der „Fortschritte der Technik“; Berlin, F. C. Glaser, 1918.
- Scheibner, Vortrag betr. Stellungnahme zu Dütting: Ueber die Verwendung von Selbstentladern usw.; Berlin, E. Nay, 1918.
- Jänecke, Die Beförderung von Massengütern, Aufsatz im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1919, S. 367.
- Buschbaum, Vorschläge zur Reform des Eisenbahnwesens, Aufsatz in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1919, S. 1217.
- Buschbaum, Der Bergbau und die künftige Gestaltung des Eisenbahnwesens. Aufsatz in Glückauf, 1920, S. 129.
- Lorenz, Als Selbstentlader verwendbare Güterwagen, Aufsatz in Kruppsche Monatshefte, 1921, S. 37.
- Lauer, Die wirtschaftlichen Eigenschaften der Großgüterwagen, Aufsatz in Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1921.
- Laubenheimer, Die Organisation des Großmassenverkehrs unter Verwendung von Güterwagen hoher Tragfähigkeit mit Selbstentladevorrichtung, Aufsatz in Glückauf, 1921, S. 1005.
- Vom Eisenbahnwagenbau im Auslande, Aufsatz in: Der Eisenbahnbau, 1922, S. 178.
- Laubenheimer, Großgüterwagen für Massenverkehr, Aufsatz in Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1922, S. 885.
- Stierl, Oberbau für erhöhte Raddrücke, Aufsatz in Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1922, S. 891.
- Kommerell, Die Verstärkung der Eisenbahnbrücken für die Einführung von Großgüterwagen, Aufsatz in Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1922, S. 895.
- Der 50t-Wagen im Güterverkehr; Aufsatz in Die Reichsbahn, 1922, S. 55.
- The Railway Gazette, London, Jahrgang 1922.



VERKEHRS-RUNDSCHAU.



DR. NAPP-ZINN, KÖLN: J. J. Bechers (um 1630—1682) Stellung zu Verkehrs- und Weltwirtschaft.

Wer die Disziplinen der Politik und Nationalökonomie, der Chemie und Physik in ihrer geschichtlichen Entwicklung zurückverfolgt, wird sich einer Betrachtung der Arbeiten J. J. Bechers¹⁾ nicht entziehen können. In ihm haben wir eine Persönlichkeit von einer heute undenkbar universalen Einstellung vor uns, wie sie indessen nur möglich ist zu einer Zeit, da die Wissenschaft noch in den Kinderschuhen steckt, wo Wirtschaft, Organisation auf der einen Seite, die Technik auf der anderen noch nicht getrennte Geistessphären sind. Becher ist die Verkörperung des erwachenden, sich dem All forschend zuwendenden, die Vielheit jedoch rein zu seinen Bedürfnissen in Beziehung setzenden Geistes eines vorher in einem relativen Beharrungszustand befindlichen Volkes. D. h.: die reine Wissenschaftlichkeit in unserem Sinn fehlt noch, das spekulative Moment steht stark im Vordergrund, wie es etwa in der Alchemie schlagend zum Ausdruck kommt. So binden sich auch bei Becher Experimentierlust und Erkenntnisstreben, erscheinen Kleinkram, Einseitigkeit, Wirrheit neben weitem Zielstreben, machtvoller Zusammenfassung und bahnbrechenden Einsichten. Die Mannigfaltigkeit seiner Intentionen mag man auf technischem Gebiet aus einigen durchgeführten bzw. in Angriff genommenen Arbeiten ersehen, wie beispielsweise sind: Uhren als perpetua mobilia (mittels der Fallkraft des Regens!), Instrumente zur Wollsortierung und zur Seidenabwicklung, Web- und Strickstühle, Mühlen verschiedener Art, Teergewinnung aus Steinkohlen und deren Verkokung, Goldgewinnung aus Flußsand. Hingewiesen sei weiter auf die Tatsache, daß Becher als Begründer der Phlogiston-Theorie (derzufolge den Metallen ein gemeinsamer verbrennlicher Teil zueigen ist) gilt. Auf volkswirtschaftlichem Gebiet schuf Becher wohl das eindruckvollste Programm des älteren deutschen Merkantilismus in Gestalt des „Politische Diskurs, Von den eigentlichen Ursachen des Auf- und Abnehmens der Städte, Länder und Republicken; in specie: Wie ein Land Volckreich und Nahrhaft zu machen und in eine rechte Societatem civi-

¹⁾ Ueber J. J. Becher unterrichten vornehmlich vom wirtschaftswissenschaftlichen Standpunkt:

Dr. H. Simonsfeld, Bayerische Colonialpläne im 17. Jahrhundert, München 1885,

Dr. R. v. Erdberg-Krczenciewski, Johann Joachim Becher, Jena 1896,

Dr. K. Zielenziger, Die alten deutschen Kameralisten, Jena 1914.

Die sonstigen Notizen über J. J. Becher in Arbeiten zur Geschichte der Nationalökonomie geben durchweg Bruchstücke, z. T. Verzerrungen wieder. Das hier behandelte Gebiet ist in allen Darstellungen vernachlässigt.

lem zu bringen". Mit diesem Buch tat die volkswirtschaftliche Betrachtung in Deutschland einen so bedeutsamen Schritt vorwärts, daß man in ihm den Grundpfeiler der ganzen deutschen merkantilistischen, die Vorstufe zur Wirtschaftswissenschaft bildenden Literatur erblicken kann. In der Definition der Stadt als „volkreiche und nahrhafte Gemein" spricht Becher Grundzüge seines, des merkantilistischen Strebens aus. In dem Verlangen nach zahlreicher Bevölkerung tritt das Machtprinzip, eine Auffassung, die im Menschen noch nicht ein vom Zweckstreben Uebergeordneter freies Wesen erblickt, zu Tag. In der Betonung der „Nahrung", der Konsumtion erscheint der Wunsch nach größtmöglichstem Güterumstrom, nach weitgehender wirtschaftlicher Verflechtung aller Bevölkerungsteile. Die „Gemein" ist der Ausdruck für ein bis ins Einzelne geordnete Staatswesen, eine durchorganisierte, ihrer Aufgabe des Dienens wohlbewußte Obrigkeit und die richtige Proportionalität und Arbeitsteilung der Stände. Alles Maximim, denen Becher bald mit lapidarer Wucht, bald mit einem kleinlichen Bürokratismus nachgeht. Ihre nationale bzw. territoriale Begrenzung geht klar aus der Unterscheidung einer inländischen und einer ausländischen Konsumtion und der grundsätzlich entgegengesetzten Stellungnahme zu diesen hervor. Das nach außen hervorspringendste Ziel des Merkantilismus, das Streben nach wachsender eigener Ausfuhr und Reduzierung der Einfuhr auf ein Mindestmaß findet in Becher einen Vorkämpfer, der nicht scharf genug, bisweilen mit grimmigem Humor dafür eintreten kann. Auch ihm gilt es Geld ins Land zu ziehen, den inneren Umlauf zu heben, verfügbare Macht in dem Metall zu gewinnen. Die Gegensätzlichkeit im Denkvermögen erkennt man bei der Feststellung, wie überzeugend Becher einerseits seine Wirtschaftspolitik zu entwickeln weiß, während er andererseits die Gegenwirkungen des Ringens um Ausfuhrüberschuß und Geldzufluß verkennt. So mag es auch befremdlich erscheinen, daß Becher in dem eigentlichen „Politischen Diskurs"¹⁾ für die Verkehrseinrichtungen kaum Worte findet, wogegen er dem kaufmännischen Verkehr und dessen Instrument, dem Geld so viel Aufmerksamkeit widmet.

Während die einzelnen Handelszweige und die Lehre von den Auswüchsen der Wirtschaft (monopolium, polypolium, propolium) und den Gegenmitteln in einer anerkennenswerten Ordnung behandelt werden, streift Becher im eigentlichen Diskurs das Verkehrswesen nur gelegentlich der für heutige Begriffe etwas naiven Darstellung der Haupthandelsplätze. Als solche führt er in Deutschland Frankfurt a. M., Leipzig, Nürnberg, Augsburg, Hamburg, Breslau und Danzig an. Hier wird „viel Fuhrwerk getrieben. Dann die schwere Zöll auff den Strömen machen, daß man mit mindern Kosten zu Land als auch fluvio secundo fahren kan; und kan man den Herren solcher Ströme nicht beybringen, daß ein Kreutzer, der zehnmal kommt im Jahr, mehr einbringe als zwey Kreutzer, die nur einmal kommen. Der Deckmantel ist, es seye dem Land nutzlicher, daß viel Land-Fuhrleut sich ernehren, Mittags und Abends einkehren und das Geld verthun; Item, daß man im Fall der Noth von den Landkutschen viel Pferd bekommen könne". Die Auffassung, daß die

¹⁾ Der „Politische Diskurs" wurde ursprünglich als Verteidigung gegen Anschuldigungen und Verleumdungen von kaufmännischer Seite geschrieben und erschien 1668. Seiner scharfen Angriffe wegen wurde das Buch unterdrückt, sodaß sich Becher veranlaßt sah, es für die weiteren Auflagen umzuarbeiten. In diesen hat er den Darlegungen zu seinem eigentlichen Thema (Teil 1 und 2) eine Menge kleiner Aufsätze und aktenmäßiger Belege in drei weiteren Teilen beigelegt.

Wasserreise an sich wirtschaftlicher als die Fahrt über Land sei, ist es, die Becher anderenorts wiederholt auf das Gebiet des Verkehrswesens führt, so vornehmlich in den kleineren, als 3. bis 5. Teil dem politischen Diskurs beigelegten Abhandlungen wie auch in der „Närrische Weisheit und Weise Narrheit". Die Ueberzeugung, daß die Verfrachtung auch auf künstlichen Wasserwegen den Vorrang verdiene, läßt in Becher einen markanten Vorkämpfer des Kanalbaus erstehen. Die Bedingtheit diesbezüglicher Pläne faßt er schlagend in dem Satz zusammen: „Wässer, wo Zölle seyn, nutzen nichts, zumahlen wann sie unterschiedlichen Herren zugehören, die nicht unter einen Hut zu bringen" (Närr. W. S. 109). Das von Becher am stärksten in den Kreis der Betrachtung gezogene Projekt ist das gleiche, dem heute die größte Aufmerksamkeit gewidmet wird: Das der Verbindung von Rhein und Donau, dessen erster Verwirklichungsversuch durch Karl den Großen gebührende Beachtung findet. Becher veröffentlicht das Gutachten eines niederländischen Kaufmanns zu diesem Problem (Pol. D. 4. T. S. 777). Dieser bringt den westlichen Weg über Tauber und Wernitz in Vorschlag. Die Motivierung ist ungeschickt, jedoch interessant wegen des für den neuen Wasserweg erhofften Einflußgebietes. Es wird nämlich sogar eine Anziehung der Transporte zwischen dem Rhein einerseits, Meran und Triest andererseits erwartet: „man kan die Italiänische Waaren, als Seiden, Sammet, seidene Strümpff, Oel, Confecturen, Capern, Citronen, Pomerantzen alle zu Wasser nacher Franckfurt liefern und um einen viel leidlichern Preiß geben". Ferner rechnet der Verfasser in westöstlicher Richtung mit Transporten niederländischer Waren wie Tücher und Spezereien bis nach Wien, churmainzischer Weine nach Bayern, in Kriegszeit von Truppen- und Lebensmitteltransporten nach Ungarn, in ostwestlicher Richtung mit solchen salzburgischen Eisens, Stahls und Marmors, churbayrischen Salzes, ungarischer Lebensmittel nach Franken und Rheinland. Die Begrenzung des Einflußgebietes auf Mitteleuropa und die gegenüber heutigen Produktionsverhältnissen völlig andersartige Zusammensetzung der wichtigsten Verkehrsgegenstände fallen sofort auf. Ein zweites Main-Donau-Projekt überliefert Becher durch die Wiedergabe der „Frantzösische Goldgrube, den Ständen des H. Römischen Reichs eröffnet und wiederum zugestopft durch Herrn Everhardt Wassenberg" (Pol. D. 4. T. S. 825). Dieser weist ebenfalls auf Karls des Großen infolge mangelnder technischer Grundlagen und starker Niederschläge mißglücktes Werk hin und strebt einen östlicheren Weg über Altmühl—Rednitz—Pegnitz an. Er fragt die Stände: „Warum thut Ihr nit dieses Kayserliche Karolinische Werck fortsetzen? indem ihr zu eurem Präsidenten den Hochwürdigsten Fürsten Marquardum Bischoffen zu Eychstädt habt, warum führt ihr solchen Durchschnitt unter unserm Kayser Leopoldo nicht auß und nennt ihn Leopoldinisch?" Becher selbst hat sich mit diesem Projekt eingehend befaßt. Er berichtet (Närr. W. S. 109), daß der Churfürst von Mainz Johann Philipp (von Schönborn) wie der Graf von Hohenlohe mit ihm das Projekt besprochen hätten, er selbst Inspektionen vorgenommen habe, und daß schon Baumeister zu Rat gezogen worden seien, um die Tauber bis Weickersheim schiffbar und von dort den Durchstich zur Wernitz zu machen. Aber die „Politica", die wirtschaftspolitischen Gegensätze der deutschen Duodezstaaten haben „das gute Concept übern Hauffen geworffen": „denn der Tauber-Wein würde dem Francken-Wein schaden, als wie dieser dem Rhein-Wein, so würde auch das Korn-Negotium in Bayern und Francken nicht vertragen". Das entgegenstrebende Interesse der Länder läßt Becher auch andere Kanalpläne mit einiger Skepsis betrachten. Während Wassenberg im Hinblick auf erweiterten Absatz österreichischer und ungarischer Weine auch für eine Verbindung der March mit der

Oder, also einen Oder-Donau-Kanal lebhaft eintritt, weist Becher auch auf die Hemnisse dieses Planes hin, derweil nämlich die Potentaten Sorge um ihre Mühlen und Landfuhren tragen und in Oesterreich selbst durch den erleichterten Weinexport eine Teuerung zu erwarten sei. Auch des „Königs von Frankreich Durchschnitt, in die Mittel-See zu kommen, ohne die Straße zu paßiren“, d. h. der Canal du midi (1667—1681 erbaut) wird in seinem Wert angezweifelt, einmal weil die Durchfahrt für große Schiffe unmöglich, daher doppelte Umladung nötig und eine Frachtersparnis zweifelhaft sei, des anderen weil fremde Staaten, besonders die Holländer aus nationalen Gründen die „Straßfahrt“ aufrecht erhalten würden. Weiter berichtet Becher von einem alten, 1627 begonnenen, aber wieder verfallenen Rhein-Maas-Kanal (fossa Eugenia) und von der „fossa Camuz“, die Asow (Schwarzes Meer) mit Astrachan (Kaspisches Meer) mittels Don (Becher nennt ihn nicht) und Wolga verband. Wassenberg, der sich der lateinischen Bezeichnung Tanais (Don) und Maeotis (Asow'sches Meer) bedient, spricht von einem Werk der Scythen und Tartaren. Ein ebenfalls von Becher zum Abdruck gebrachtes „Bedenken zur Errichtung einer Revier-Fahrer-Kompanie“ nennt den Tartaren Cham als Erbauer der „fossa Kamonz“. In diesem teilweise naiven Entwurf werden bei der Darstellung der zwischen den Flußfahrten zu unternehmenden Landreisen an weiteren Kanal- bzw. Kanalisierungsplänen genannt: eine Mosel-Marne-Verbindung (Pont à Mousson—Chalons), der Anschluß Erfurts an die Elbe (Schiffbarmachung der Gera und Unstrut) und ein Elbe-Oder-Weichsel-Düna-Kanal. Die Schaffung eines Teilstückes dieses Planes, des Oder-Spree-Kanals durch den Großen Kurfürsten findet Bechers ungeteilten Beifall, sodaß er anregt „mit noch besserer Gelegenheit und Vortheil durch das Mecklenburgische dergleichen Fahrt anzustellen, daß man bequem von Rostock oder Rügenitz in die Elbe (nemlich aus der Ost-See in die West-See) kommen könnte, ohne den Sund zu paßiren“ (Nähr. W. S. 4). Während schon Wallenstein eine Verbindung Lübeck-Hamburg anstrebte, schwärmt Becher also ein reichlich weit südlich ausgefallenes Nordostseekanal-Projekt vor. Doch nicht nur dieser hochbedeutsame Kanal, sondern auch die Idee der beiden wichtigsten Kanäle der Welt, des Suez- und Panama-Kanals hat in Becher einen Förderer gefunden. Ersterer wäre ein „herrlicher kurtzer Weg nach Ostindien; die Europäische Ost-Indische Compagnien aber würden nicht gerne sehen“ (Nähr. W. S. 112). Zur Empfehlung des Panama-Kanals gelangt Becher in seiner „Refutation einer Französischen Praesentation an die teutsche Fürsten, wegen der Indischen Negotien sich an Frankreich zu hängen und von Spanien abzuweichen“ (Pol. D. 5. T. S. 1006). In ihr rühmt er die Vorzüge und Aussichten des spanischen Weltreiches gegenüber dem Kolonialbesitz der Franzosen, der Nation, „die das allein lobt, was sie besitzt“, die „wenn sie nur einen Fußbreit Lands haben, alsobald ein gantz Königreich, und im Gegentheile auß ihrer Nachbarn Königreichen nur einen Punkt Lands machen können“. Die Spanier dagegen „hätten auch die außewünschte un beste Gelegenheit in der gantzen Welt, eine Handlung von Westindien nach Ostindien anzurichten, wann sie nemlich eine Niederlag zu Nombre de Dios und eine zu Panama machten, in dero ersten sie die auß Europa kommende Güter niederlegen, in der andern aber die auß Philippina durch die Südersee kommende Ostindische Güter setzten und alsdann auß diesen zweyen Niederlagen verwexelten und auff beyden Theilen hin und hergehende Schiff hätten, oder was mehr und leichter zu thun ist, den Fluß Chagre schiffreich zu machen und von dannen völlig einen Canal nach Panama durchschnitten, daß sie also mit unverwexelten Schiffen und Gütern aus dem Sinu Mexicano nach Ostindien könnten“. Becher lobt dann beson-

ders die Annehmlichkeiten dieses Weges und die starke Verkürzung der Fahrt nach Ostindien. Dies ein Irrtum! Gleichwohl der Weitblick erstaunt: Ist es doch eine bedeutende Zahl der wichtigsten heute bestehenden Kanalbauten und -Pläne Mitteleuropas und der Welt, die wir vor 2 1/2 Jahrhunderten bereits bei Becher vorgezeichnet finden. Man gewinnt leicht den Eindruck, daß den Verkehrswegen, ihren erstrebten Verbesserungen eine große Beharrlichkeit zu eigen ist. Bei näherer Betrachtung muß man indessen sagen, daß die gleichbleibenden Kanalpläne mehr ein Ausdruck gleichbleibender geographischer Erkenntnisse sind, daß aber in den Produktionsverhältnissen, den Grundlagen des Verkehrs und durch die Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsmittel durchgreifende Änderungen eingetreten sind. Die erwarteten Verkehrsmengen der vergangenen Jahrhunderte sind für die Mehrzahl der Relationen in gleichmäßigem Umfang „Kaufmannsgüter“, während heute das schüttbare Gut (Kohlen, Erze, Erden, Getreide) als Transportgegenstand der Binnenschiffahrt überwiegt und Industrie-Agglomerationen für die Anlage neuer Wasserwege maßgebend werden. —

In jener „Refutation“ entwirft Becher u. a. ein großzügiges Bild von einer ost- und westindischen Kompanie des Deutschen Reichs. Hiermit lernen wir Becher als einen der bedeutendsten deutschen Kolonialpolitiker und Vorkämpfer für deutsche überseeische Wirtschaftsgeltung kennen. Er betätigte sich in dem Kreis des Großen Kurfürsten, des Markgrafen Hermann von Baden und des Pater Roxas, Bischofs zu Stephanien, die mit kaiserlicher Unterstützung Vorarbeiten zu einer kolonialpolitischen Tätigkeit des Reichs leisteten. Eine von Becher wiedergegebene Denkschrift des Markgrafen Hermann in dieser Angelegenheit ist in verkehrswissenschaftlicher Hinsicht von Interesse, da sie u. a. eine vollständige Selbstkostenrechnung für ein Kauffahrteischiff in der Kolonialfahrt enthält, somit ein bescheidenes historisches Bruchstück zu der im Gebäude der heutigen Wirtschaftswissenschaft noch fehlenden Betriebswirtschaftslehre der Seeschiffahrtsunternehmen darstellt. Die oben genannten Männer suchten eine Verwirklichung ihrer Gedanken im Anschluß an Spanien. Diese verteidigte Becher in der „Refutation“ gegen ein französisches Angebot eines Stückes von Guiana. Sie ist in manchen Teilen ein ausdrucksvolles Dokument großzügigen merkantilistischen Denkens, ein Idealbild intensiven Welthandels und -verkehrs. Zehn Kontore soll die Deutsche Reichs-Kompanie in den Kaiserlichen Erblanden haben, nämlich neben dem Generalkontor in Wien solche für die einzelnen Landesteile in Pressburg, Prag, Breslau, Olmütz, Linz, Innsbruck, Graz, Klagenfurth und Triest. Es erscheint Becher nicht zweifelhaft, daß auch die Kurfürstentümer Bayern, Sachsen und Brandenburg, das Königreich Polen, einige bedeutende Reichs- und Hanseslädte sich an der Kompanie beteiligen werden. Ihr Absatzfeld wird noch bedeutend größer sein, da sie außer Landes noch in anderen Königreichen, selbst weit entlegenen Ländern Handelsprivilegien genießen soll. Sie soll nicht ein Diener der Macht, sondern des Friedens sein, soll den wirtschaftlichen Wohlstand allerorts fördern. Im Gegensatz zu der Französischen Kompanie „darf sie keine Oerter einnehmen; sondern sie wird als Freund darein gewiesen und vor anderen defendiert. Unsere Niederlagen werden uns wenig kosten, dieweil wir nicht erst neue Colonien darzu bauen dörfen“. Becher hofft: „Se. Kays. M. werden den freyen Handel auff der Donaw nach Constantinopel und in die Turkey vor diese Comanie erhalten... neben diesem suchen S. Kays. M. vor diese Comp. eine freye Fahrt und Post von Triest in die Mittel-See zu haben“. Um das in- wie ausländische Absatzgebiet der Waren der Kompanie zu vergrößern, „seynd S. Kays. M. sonderlich beschäftigt, daß man von Wien als dem General-Contor auß zu Wasser zu allen

Interessierten der Compagnie mit den Gütern kommen könne, zu welchem Ende sie dann auf Abschaffung der Zöllen auf den Flüssen nicht allein eifrig trachtet, sondern sie seynd auch allergnädigst geneigt, unterschiedliche Revier zu besserer Bequemlichkeit der Fahrenden schiffreich machen und zusammenführen zu lassen". „Indem unsere Schiff nach Indien fahren, lauffen unsere kleine Nachen, Zillen und Schifflein durch gantz Teutschland". „Es ist dem General-Contor zu Wien umb eine eintzige Ordre zu thun, so fahren unsere Schiff von den Porten von der Ostsee ab in dieselbe; ist was in der West-See zu thun, so geben wir Ordre an unserm Port allda unsere Schiff von Triest bespahren die Straß und verrichten, was in der Mittel-See zu tun ist; unsere Galleren besuchen das schwartze, gar wenn sie wollen das Hyrcanische Meer indem auch unsere Indische Schiffe auß Spanien auflaufen und unsere Colonien in West-Indien heimsuchen, werden sie auf der Süderseite unsere Ost-Indische Retour-Schiff empfangen und ihre Güter verwechßeln".

Das glanzvolle Bild einer deutschen überseeischen Handelskompagnie im Anschluß an Spanien sollte indessen nur ein solches bleiben: Der spanische Premierminister de Hatto, ein Freund des Pater Roxas und Förderer der Bestrebungen verstarb inmitten der Verhandlungen, Brandenburg ließ, offenbar unter holländischem Einfluß, im Interesse nach, Pater Roxas wandte sich ihm näher liegenden Arbeitsgebieten zu. Wohl erstand in Johann Daniel Krafft von Wertheim noch ein Mann, der auf Grund persönlicher Erfahrungen in Indien für die Fortführung kolonialer Bestrebungen seitens des Reichs eintrat. Ein Zerwürfnis zwischen dem Kaiserlichen Hofkammer-Präsidenten und Becher veranlaßte aber Krafft von Wertheim zur Aufgabe seiner kolonialpolitischen Tätigkeit in Wien. Als der Streit beendet war, griff man auf die alten weitblickenden Gedanken nicht mehr zurück. Oesterreichischerseits dachte man nur noch daran, die Hölländisch-Ostindische-Kompanie in ihrem Gewinn aus dem Absatz in den Erblanden etwas zu beschneiden, d. h., sie entweder zu einer Preisermäßigung oder zur Abnahme österreicherischer Fabrikate zu verpflichten bezw. ihr den Absatz zu untersagen. Zur Vertretung dieser Ansprüche, die auch von Churbayern erhoben wurden, entsandte man Becher nach Holland¹⁾.

Es war dies der 2. Versuch deutscher kolonialpolitischer Tätigkeit, bei dem Becher mitwirkte. Schon 1664 war er beteiligt an den Verhandlungen, die der Graf Horn auf Betreiben der bayerischen Kurfürstin Adelhaid mit der holländischen Westindischen Kompanie führte. Diese Verhandlungen zielten anfänglich darauf hin, Neu-Amsterdam an Bayern zu übertragen, sodaß das Gebiet des heutigen New-York fast einmal eine bayrische Kolonie geworden wäre! Da jedoch im Sept. 1664 die Engländer davon Besitz ergriffen, lenkte man auf eine Vergebung holländischen Besitzes in Guiana an Bayern hin. Die diesbezüglichen, schon fortgeschrittenen Verhandlungen gab man indessen zugunsten englischer Versprechungen auf. Als es sich erwies, daß diese von unmaßgebender Stelle mit betrügerischer Absicht gegeben worden waren, hatte man in Bayern von Kolonialplänen genug. Nicht so Becher! Er fahndete nach einem deutschen Fürsten, der bereit war, mit Begeisterung sich des Gedankens deutschen Kolonialbesitzes anzunehmen, und fand ihn in der Person des Grafen Friedrich Casimir von Hanau. Dieser entsandte ihn Ende Juni 1669 nach Amsterdam, wo Becher nach einer nicht uninteressanten Reise — er führte ein knapp und belustigend ausgefallenes Tagebuch — in Unterhandlungen mit der Westindischen Kompanie trat. Diese hatten zum Ergebnis, daß am 18. VII. 1669 dem Grafen von Hanau ein Stück Landes an der Küste von Guiana 30 Meilen breit

¹⁾ Irrtümliche Darstellung bei v. Erdberg, Johann Joachim Becher, S. 53.

und 100 tief unter weitgehender Festsetzung der Rechte und Lasten übertragen wurde. Der Erwerb einer deutschen Kolonie wurde gelegentlich der Ratifikation des Vertrages am 22. VIII. 1669 in Hanau mit großem Aufwand gefeiert. Da wie stets im Leben Bechers auch hier Verleumdungen nicht ausblieben, schrieb er einen „Gründlichen Bericht" über die Kolonie. In ihm entwickelte er auch seine Gedanken über den aus der Kolonie zu ziehenden Gewinn und über den Weg, den man bei der neuen weltwirtschaftlichen Betätigung einzuschlagen habe. Er verlangt zunächst, daß man sich mit den Eingeborenen auf freundschaftlichen Fuß stelle, gleichwohl sich durch eine Festung landeinwärts sichere. Die Holzfällung ist rechtzeitig zu beginnen, das Augenmerk zunächst allein auf den Feldbau zu lenken. Solange nicht die genügende Menge Lebensmittel im Land selbst erzeugt werden kann, sollen keine Sklaven importiert werden. Diese sollen dann den Bau des Zuckers und anderer Früchte betreiben. „Freie Anfahrt und Negotiation" soll der Entwicklung der Kolonie dienen. Als Siedler wünscht Becher nicht etwa Leute, die zu Haus zu nichts nützlich sind, nein, „es müssen freywillige, ehrliche, dapffere Leut seyn, welche einen ehrlichen Profit zu gewinnen und mit Ehren wieder in ihr Vatterland zu kommen suchen". Nach einer kraftvollen Widerlegung der wider die Kolonie erhobenen Einwände schließt Becher seinen „Gründlichen Bericht": „Wohlan dann dapffere Teutschen, machet, daß man in der Mapp neben neu Spanien, neu Frankreich, neu Engelland auch ins künftige neu Teutschland finde; es fehlet euch so wenig an Verstand und Resolution, solche Sachen zu thun als andern Nationen. Ja ihr habt alles dieses, was darzu vonnöthen ist, ihr seyd Soldaten und Bauern, wachtsam und arbeitsam, fleissig und unverdrossen. Ihr könnt auf einmal viel gute Sachen thun, durch ein exemplarisches Leben und gute Ordnung die Indianer zu Freunden und civilen Menschen, ja vielleicht gar zu Christen machen. Ihr selbst werdet länger leben, fröhlicher und vergnügter seyn, wann ihr in einem dergestalt angenehmen Climat für keine Nahrung so mühsam sorgen dörrft. Könnet also nicht allein Euch in Indien, sondern Euere Freunden auch hierausen in Teutschland dienen". Die Hoffnungen, die Becher auf die Kolonie setzte, erleuchten daraus, daß er selbst ein Unterlehen von 3 Meilen längs der See und landwärts, so tief man kommen konnte, nahm, daß er und Gerard Goris aus Rotterdam, ein Förderer des Planes und ebenfalls Unterlehenmann, „Colonirer" sammelten, zu denen sich u. a. der „Hochgebohrne Herr Germanicus, Graf von Bentuy . . ." mit 100 Familien gesellte. — Doch auch dieser weitestgediehene Kolonialplan Bechers sollte scheitern. Die Ursache war die Unzulänglichkeit der Mittel des Grafen von Hanau, dessen Familienmitglieder ihn wie Becher ob der Angelegenheit zur Verantwortung zogen. Als Letztes gibt Becher ein Schreiben des Grafen an den Kaiser wieder, in dem er Kunde gibt, daß er sich infolge mangelnden Vermögens entschlossen habe, die ihm von der West-Indischen Kompanie gegebenen Privilegien „an einige paticuliers wohlmögende Negotianten zu transferiren" und für diese einige Privilegien des Reichs erbittet. Becher gibt zu, daß er selbst den Grafen von Hanau für nicht zu diesem Werk geeignet gehalten habe, daß aber „eine wunderliche Sach auch einen wunderlichen Herrn hat haben müssen", und daß „gleichwol die Sach in gantz Teutschland bekannt worden". Durch diese Selbstkritik erhält das Becher'sche Unternehmen, das sonst als ein solides, von weitzielenden, doch fest unterbauten Gedanken getragenes erscheint, einen Zug ins Abenteuerhafte. Der Dualismus im Denken und Handeln: eindringende Ueberlegung und Phantasterei, ehrliches Streben und Sucht nach billiger Berühmtheit, offenbart sich auch hier als ein Zeichen der Denkungsart Bechers und seiner Zeit.

Es spricht auch aus verkehrstechnischen Versuchen jener Tage, die Bechers

Interesse erregten und uns in seiner „Närrischen Weisheit“ übermittelt sind. Wir finden hier nicht weniger als Früharbeiten zur Erfindung des Telephons, des Flugzeugs, des Unterseeboots. So sah Becher bei dem Optiker Franz Gründer in Nürnberg zwei Instrumente, eines zum Reden, das andere zum Hören. Mittels beider konnte man sich „auf eine ziemliche Distanz“ unterhalten, ohne daß dazwischen jemand etwas vernahm. Dieser Gründer hatte überdies eine neue Erfindung vor, nämlich: „etliche Worte als ein Echo durch eine Spiral-Linie in eine Flasche zu verschließen, daß man sie wohl eine Stunde lange über Land tragen könne, und wenn man sie eröffnet, die Worte erst gehört werden“. Ein Nürnberger ist es auch, namens Hautschen, der sich, Becher zu folge, der Kunst des Fliegens gewidmet hat. Indessen gab es schon vor ihm Flieger: einen Schuster in Augsburg, jemand in Frankreich und den Italiener Barottini am Polnischen Hof. Becher bezeugt, daß auch er „mit dieser Bewegung viel umgegangen“ ist. Er glaubt insbesondere 4 Fragen stellen zu müssen: „Erstlich, ob der Mensch den Athem im fliegen werde gebrauchen können. Zweitens, was vor ein Centrum gravitatis erhalten werde, daß er nicht umstürzte. Drittens, ob einige Thiere oder Körper so schwer als ein Mensch von der Luft getragen werden können. Viertens, ob die Nerven des Menschen so stark seyn, daß sie die Bewegung ausstehen können, welche darzu erfordert wird“. Sein Schluß ist: „daß alles, was fliegen soll, müste eine größere vim elasticam haben, als es wieget“, eine Möglichkeit, an die Becher glaubt. Dagegen hält er von dem fliegenden Schiff des Jesuiten Lana nichts. Kugeln, die leichter als Luft sein sollen, erscheinen ihm ein nonsens. Demnach ist Becher das Prinzip „leichter als die Luft“ noch völlig unverständlich, und bei dem „schwerer als die Luft“ sieht er nur die Möglichkeit des Schwingen- nicht des Drachenfliegers. — Auch in der Frage des Unterwasserfahrens nimmt Becher keinen verneinenden Standpunkt ein. Er berichtet auch entsprechend von einem Projekt wie einem praktischen Versuch in England, wobei er selbst auf dem betreffenden Boot lange krank gelegen sein will. Demgegenüber hat er für das Bestreben Leibnitz', eine Postwagenverbindung Hannover-Amsterdam mit 6 stündiger Dauer zu stand zu bringen, nur Worte des Spottes übrig.

Die Betrachtung der Stellung Bechers zum Verkehrswesen dürfte nicht nur eine bislang wenig beachtete Seite dieser kaum voll erfassbaren Persönlichkeit zur Geltung gebracht haben, sie ist zugleich ein Beweis dafür, daß gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens, das vielleicht mehr als ein anderes Teilgebiet der Wirtschaft vielen und einschneidenden Aenderungen unterworfen scheint, manche Ideen ein hohes Alter aufweisen, daß sie lange Zeiten hindurch umrungen werden, ihre Formen wechseln, um schließlich als ein Produkt dauernder Gegebenheiten und wechselnder Augenblicksgrößen verwirklicht zu werden. —



DR. SENCKPIEHL, WERDER a. d. Havel: Die Schadenersatzpflicht des Frachtberechtigten beim Frachtvertrage.

I.

Es ist jetzt herrschende Ansicht geworden, daß der Absender bei der Uebergabe des Frachtgutes an den Frachtführer für jedes Verschulden dem Frachtführer nach vertraglichen Grundsätzen haftet, wenn durch das Verschulden des

Absenders dem Frachtführer Schaden, z. B. an seinem Transportmittel oder in sonstiger Weise zugefügt wird.

Allerdings ist der Absender dem Frachtführer nach dem Frachtvertrage nicht zur Uebergabe des Gutes verpflichtet. Die Uebergabe des Gutes ist nur ein Recht des Absenders. Uebergibt der Absender das Gut dem Frachtführer nicht, so kommt er in Annahmeverzug. Wenn er es aber übergibt, d. h. mit dem Frachtführer durch die Uebergabe des Gutes in nähere Beziehungen tritt, so geschieht dies auf Grund des abgeschlossenen Vertrages, und der Absender ist nach allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechts verpflichtet, hierbei mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorzugehen. Daraus folgt, daß die hierbei vorgenommene Schadenszufügung seitens des Absenders und seiner Leute nach vertraglichen Grundsätzen zu beurteilen ist; insbesondere kann also der Geschäftsherr selbst nicht bloß nach § 831 BGB. haftbar gemacht werden, sondern er haftet für seine Leute nach § 278 BGB.

Das Reichsgericht nimmt eine vertragliche Haftung des Absenders bereits vor Abschluß des Frachtvertrages an, wenn der Absender schon vor dem Vertragsschlusse das Gut in den Eisenbahnwagen einlädt. Es hat in dem Urteile vom 24. 10. 1907 (66, 402) hierüber ausgeführt:

„Dadurch, daß die Klägerin vor dem 29. März 1904 bei der Bahnverwaltung in B. die Stellung eines offenen Bahnwagens behufs der Versendung von Flachs und Heede beantragte, und die Bahnverwaltung diesem Verlangen entsprochen hat, ist zwischen den Parteien ein Verhältniß begründet worden. Mag das Abkommen über die Stellung des Bahnwagens als Teil des Vertrages über die Beförderung des Frachtgutes anzusehen sein oder als eine neben dem Frachtvertrag bestehende, ihn vorbereitende Vereinbarung; in jedem Falle erwuchs daraus für die Klägerin die Vertragspflicht, die Verladung unter Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt so auszuführen, daß dabei eine Beschädigung des Eigentums des Beklagten, insbesondere des gestellten Bahnwagens, vermieden, also auch der Entzündung des leicht feuerfangenden Frachtgutes soweit möglich vorgebeugt wurde. Ist bei der Verladung hiergegen verstoßen worden, so hat die Bestimmung in § 278 Anwendung zu finden, auch dann, wenn anzunehmen wäre, daß durch die von der Klägerin bewirkte Bestellung des Bahnwagens für sie noch keine bindende Verpflichtung zur Anlieferung des Frachtgutes entstanden sei; denn jedenfalls war, sofern die Klägerin die Anlieferung bewirkte, dies eine zur Erfüllung des getroffenen Abkommens vorgenommene Handlung, die, wenn sie in vertragswidriger Weise ausgeführt wurde, nach dem im § 278 ausgesprochenen Grundsatz beurteilt werden muß“.

Eine gleiche Haftung des Absenders gegen den Binnenschiffsfrachtführer nimmt das OLG. Hamburg an. Bei dem Einladen von Fässern ist das Schiff beschädigt worden. Das Einladen hat eine Speditionsfirma im Auftrage des Absenders ausgeführt. Der Frachtführer hat den Absender haftbar gemacht und ist durchgedrungen. Das OLG. Hamburg hat in dem Urteile vom 12. 2. 1910 (vergl. Sped. u. Schiff.-Ztg. 1912 S. 261) ausgeführt:

„Der Frachtführer kann, wenn er die Beförderung ausführen soll, verlangen, daß ihm gemäß § 41 BSchG. die Güter auf das Schiff geliefert werden.“

Kommt der Absender dieser Verpflichtung nicht nach, so ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Güter zu warten und kann, wenn er ohne sie die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung verlangen (§ 39 BSchG).

Ganz ähnlich ist die Rechtslage nach § 642 BGB., welche für den Werkvertrag im allgemeinen den Fall behandelt, daß bei der Herstellung eines Werkes eine Handlung des Bestellers erforderlich ist und trotzdem unterbleibt. Alsdann