



4883

Riigiraamatukogust Aleantad

Abſicht dieſer deutſchen Brochüre iſt erſtens, daß Seewesen Rußlands, hauptſächlich im baltiſchen Meere, denjenigen an's Herz zu legen, die den Fortſchritt Rußlands und ſeiner baltiſchen Geſtade wollen; andererseits nach Möglichkeit dazu beizutragen, daß die nationalökonomiſchen Hauptgrundsätze in Bezug auf dieſen für die Welt täglich wichtiger und unentbehrlicher werdenden Gewerbszweig, den Hauptträger der Kultur der Menſchheit, nicht bloß von einzelnen Eingeweihten und augenblicklich an dem Gegenſtande Beteiligten gekannt werden, ſondern daß das Publikum in Rußlands baltiſchen Küſtenprovinzen im Allgemeinen dieſe ökonomiſchen Grundſätze kennt und dadurch für die Sache ſelbſt und deren wirklame Förderung warm wird. Die natürliche Lage der baltiſchen Gouvernements macht ſie zu einem Holland Rußlands, zu einem ſo äußerſt wichtigen Landſtriche, daß ihm ohne Frage die ganze Handelsbewegung Oſteuropa's, und ſogar Nord-Weſt-Asiens in die Hände fallen muß, ſobald dieſe ökonomiſchen Wahrheiten allgemein bekannt ſind und praktiſch angewendet werden können. Noch iſt Beides nur in ſehr beſchränktem Maße der Fall, und die praktiſchen Folgen dieſer Umſtände laſſen ſich leicht in Zahlen ausdrücken. Von unſeren baltiſchen Nachbarn zählt Schweden 3300 Schiffe von über 350000 Tonnen (zu etwa 62½ Pud) Ladungsfähigkeit; die norwegiſche Flotte iſt verhältnißmäßig viel größer; Finnland hat 1600 Fahrzeuge mit 220000 Tonnen; Preußen (alte Provinzen) 1500 Schiffe von 400000 Tonnen Tragkraft; Schleſwig-Holſtein 700 Schiffe von 100000 Tons; Dänemark ohne Schleſwig-Holſtein nach der neuſten Angabe 3736 Schiffe von 86230 Laſt (oder 224000 Tons), darunter Kopenhagen allein 988 Schiffe von 24819 Laſt; das kleine Mecklenburg, kaum halb ſo groß, wie Kurland, 450 große Schiffe von 170000 Tons Tragfähigkeit. Früher beſaß Mecklenburg viel kleinere billigere Schiffe, die vorzugsweiſe die Oſt- und Nordſee befuhrten; jezt wo die Mecklenburger Seeleute reich genug ſind, um große theuere Schiffe zu bauen, und dazu die mecklenburger nautiſche Hochſchule im Dorfe Wustrow (nicht in Koſtock oder Wiſmar!) ſeit 1847 eine Menge tüchtiger Seeleute geſchafft hat, jezt wendet ſich die mecklenburger Flotte bereits den fernſten Meeren zu. Finnland ſtrebt Mecklenburg in dieſer Hinſicht nach. Bei dieſer Seehandelsentwicklung unſerer ſämmtlichen baltiſchen Nachbarländer im Norden, Weſten und Süden bleibt unbezweifelbar, daß unſere ſpecifiſch ruſſiſche Küſte von Polangen bis Petersburg von Natur weit größere, günſtigere Chancen zur glänzenden Entwicklung des Seehandels hat, als jene, da kein anderer Küſtenſtrich in ganz Europa ein ſo ungeheures Binnenland hinter ſich hat. Die alten landesüblichen Einwände gegen die Möglichkeit der Exiſtenz großer Handelsflotten bei uns ſind unbegründet. Das Zufrieren unſerer Häfen kann uns nicht mehr hinderlich ſein, als den Finnländern. Unſere Seeküſten ſind durchaus

nicht leichter als die preussischen und mecklenburgischen *). Unsere Tagelöhne sind nicht höher, als die deutschen; sie sind weit geringer, als die Tagelöhne (und Löhne für Matrosen) in Nordamerika (wo der Matrose monatlich 40—60 Rubel Lohn erhält) und England, dessen theurer als bei uns gebaute Schiffe bei einem monatlichen Matrosenlohn von 25 bis 40 Rubel bei der massenhaften Verführung unserer russisch-baltischen Handelswaaren offenbar sehr gut bestehen können, da sie sonst nicht hierher kämen. Der Reichthum unserer Holzmaterialien ist unbestritten der bedeutendste in Europa; aus Riga allein gehen jährlich etwa 1000 Schiffe mit diesem Material beladen ins Ausland, und man verführt bloß an Eichenholz so viel, daß von demselben bei uns ungeheure Handelsflotten erbaut werden könnten. Noch weit billiger und mehr allgemein verbreitet ist das Fichtenholz; aus diesem Material bestehen die Flotten Finnlands, Schwedens und Norwegens, und es ist notorisch, daß man bei uns Fichtenholz von außerordentlich langer Dauerhaftigkeit findet und verhältnißmäßig sehr dauerhafte Schiffe bauen kann, wenn das Holz von den Schiffsbauern vorher im Walde sorgfältig ausgewählt wird. Letzteres wird aber nur dann in genügender Weise geschehen, wenn Schiffsbau und Seewesen bei uns genügend popularisirt werden, was in anderen Staaten, die lebhaften Seehandel betreiben, schon längst geschehen ist. Bei der jetzigen ungemein ausgebildeten Concurrenz auf dem Meere sind die großen Rhederei- oder Schiffsbesitzer überaus stark im Nachtheil gegen die unbemittelten und wenig bemittelten Klassen, wenn diese ihre kleinen Ersparnisse zusammennlegend, Schiffsbau und Schifffahrt auf eigene Rechnung betreiben. Diese bauen an abgelegenen Fluß- und Seeufern ihre Seefahrzeuge weit billiger und aus besser ausgefuchtem Holz, als der reiche Kaufmann in der Stadt zu bauen vermag. Gerade dieser Kleinbetrieb steigert aber mehr und gleichmäßiger den Werth von Wald und Boden, als der bisherige, dazu so mangelhafte Großbetrieb im Schiffbau dies thun kann. Aber es kommt durchaus nicht so sehr auf die lange Dauer der Schiffe an, wie es dem Nichteingeweihten anfangs scheinen mag. Ein Beispiel mag dies genauer beleuchten. Nehmen wir an, 1000 livländische Fischerbauern in irgend einer Gegend sammelten Geld zum Schiffbau, jeder 24 Rubel, und bauten dann mit diesen 24000 Rubeln 4 Fahrzeuge von Fichtenholz, jedes von 90 Roggen-Last oder 200 Tons Größe, für 6000 Rubel, wie sie von den livländischen Bauern jetzt gebaut werden. Solch ein Fahrzeug kann sehr leicht jährlich 2000 Rubel oder $\frac{1}{3}$ des Schiffbaukapitals an Gewinn geben, und zwar durchschnittlich 10—11 Jahre lang. Nehmen wir ferner an, daß keine Zufälligkeiten, Schiffsbrüche u. s. w. diesen Gang der Schifffahrt störten und daß der ganze Gewinn stets zum Bau gleicher neuer Fahrzeuge, angewandt würde, so könnte nach 21 Jahren jeder Einzelne aus dieser Gesellschaft mindestens ein Schiff haben. Wenn aber andere 1000 Menschen 3 gleich große eichene Schiffe zu 8000 Rubel jedes bauten, mit denen man, statt 10—11 Jahre, 20—21 Jahre lang fahren könnte, aber auch nur 2000 Rubel jährlichen Gewinn per Schiff, also 25 Procent zöge — so hätte in demselben Termin von 21 Jahren noch nicht einmal jeder dritte ein Schiff. Die erstere Gesellschaft hätte zwar schon etwa 90 Schiffe als alt ausscheiden müssen, besäße aber ca. 1140 andere Schiffe, die zweite hätte noch kein Schiff ausgeschieden und besäße dennoch nur etwa 315 Schiffe!

*) Die Gegend zwischen Barth und Ribnis, wo kein tiefer Hafen sich findet, ist der Hauptsitz der mecklenburgischen und preussischen Seeleute — weil ursprünglich an der kleinen seichten Meeresbucht daselbst die Fischerei sich mehr als anderwärts entwickelt hatte; aus der Fischerei ging nun allmählich ein immer zahlreicheres Contingent zur kleinen und dann zur großen Schifffahrt über.

Der Vollständigkeit wegen mag hier bemerkt werden, daß in den Städten der Bau einfacher Schiffe durchschnittlich theurer zu stehen kommt, als an von Städten abgelegenen Küsten; in Libau z. B. kostet eine Last 100—120 Rbl., in Riga 110—140 Rubel. In Petersburg verspricht ein Herr Skunew, die Schiffstonne bei einem Schiff von 300 Tons für 110 Rubel, die Last also im billigsten Falle für 220 Rubel zu bauen. Solch ein Schiff könnte schon der bloßen Baukosten wegen in dem Falle nur 10 Procent Gewinn geben, wo die livländischen Bauern 30—35 Procent haben!!

Noch größere Vortheile als beim Schiffbau bietet aber die praktische Schifffahrt selbst, die Ausübung des Seemannsgewerbes, den unbemittelten Unternehmern; diese finden an den Seeküsten unter den jungen Fischerburschen oder in ihren eigenen Reihen weit billigere und verhältnißmäßig weit zuverlässigere, sogar von Natur intelligenter Matrosen, als der städtische Kaufmann, dessen ausländischer Schiffer häufig genöthigt ist, ausländische Matrosen von sehr unbestimmten moralischen Eigenschaften für theures Geld anzunehmen. Das sind die Umstände, welche die Blüthe einer Handelsflotte aufs Engste an die Entwicklung jedes Landes selbst und ganz besonders seiner untersten Klassen knüpfen. Große Schulbildung der letztern ist, obgleich sehr wünschenswerth, doch nicht unbedingt nothwendig zur Ausübung des Seewesens d. h. des für Rußland zunächst so einfachen Fuhrmannsgewerbes auf der Ost- und Nordsee. Unbedingt nothwendig sind aber zwei Dinge: freie Bewegung der Unternehmer und ihre Kenntniß des Gegenstandes. Wer weiß nicht, daß die alten Normannen ganz Europa umschifften, ohne Schulbildung, ohne Seekarten und ohne die guten Schiffsinstrumente der Jetztzeit zu haben. Die Malaien Südostasiens besitzen große Flotten, das arabisch-ostafrikanische Reich Maskat zählt 2000 Schiffe von mehr als 140000 Tons Größe. Die Möglichkeit der Schifffahrt für ungebildete Völker ist damit hinlänglich bewiesen. Nur Eins bleibt unbewiesen und unbeweisbar, nemlich: die Möglichkeit für Ungebildete mit Gebildeten zu concurriren auf Meeren, die größer sind, als die Ost- und Nordsee. Diese Concurrnz ist bei großen Fahrten unmöglich, bei kleinen aber keineswegs, obwohl der Gebildete immer im Vortheil bleibt. Heut zu Tage erfordert daher die Rücksicht auf die gegenwärtige entwickelte Concurrnz der Staaten und Völker einige Kenntniße mehr als früher; immer aber bleibt das Seemannsgewerbe jeder Küstenbevölkerung sehr leicht zugänglich. Namentlich ist für diejenige unsere baltische Küstenbevölkerung, die mehr oder weniger Seefischerei treibt, streng genommen, nur ein sehr kurze Zeit dauernder Unterricht in einer niederen Seeschule nöthig, um die für uns nothwendigsten Fahrten zwischen Riga oder Petersburg und England oder Holland zu machen. Alle gefährlichen Stellen dieser Meere sind ja genau bezeichnet, und des Nachts fährt man bei den (neuerdings durch die beweglichen Leuchthürmen in schmalen europäischen Meeren wie in den Straßen einer wohlbeleuchteten Stadt umher. Wenn also unsere Fischerleute, die auf den Cabotagefahrzeugen an unsern Küsten einige Fahrten gemacht haben, eine genügende Unterweisung zur Kenntniß und zum Verständniß der Seekarten erhalten, so sind sie schon durch diese geringe Belehrung völlig in den Stand gesetzt, Fahrten nach Stettin, Lübeck, Stockholm, Kopenhagen, Christiania, Bergen, Drontheim u. und ebenso nach England und Holland, unter Umständen noch weiter, zu machen. Die Fahrten nach England und Holland (und die noch näheren) sind wie gesagt die für unsere Häfen Petersburg und Riga wichtigsten und bei Weitem häufigsten; für diese zahlen wir schon jetzt, ehe noch das große Eisenbahnetz im Innern Rußlands fertig ist, den auslän-

difchen Schiffsbefitzern und Seeleuten jährlich mindestens 6—10 Millionen Rubel Frachtgeld: kolossale Summen, die zum größeren Theil unsere eigenen Küstenbewohner verdienen könnten. Die Wahrheit dieser Behauptung wird am schlagendsten dadurch bewiesen, daß die livländischen Küstenfahrer ohne alle besonderen Kenntnisse der Seemannskunst seit einigen Jahren, zum Theil unter Anleitung von Jöglingen der rigaschen Steuermannschule, angefangen haben, nicht nur das ganze baltische Meer zu durchkreuzen, sondern auch wiederholt Fahrten nach Holland und England zu machen. So viel über Schiffahrten. Was aber den Schiffbau wenig gebildeter Leute betrifft, so bin ich im Stande auch dafür ein vollwichtiges Beispiel anzuführen, daß unsere wenig gebildeten Letten im Stande sind, darin höchst Bedeutendes zu leisten, trotz der unmittelbarsten Concurrenz höher gebildeter Ausländer. Einer der bedeutendsten (nach Manchen der bedeutendste) Schiffbauer Libau's war der ohne Schulbildung aufgewachsene Lette Puhre, der in Libau auf Rechnung der Handelshäuser Gamper und Hagedorn für viele unserer baltischen und manche ausländischen Häfen eine große Menge Schiffe gebaut hat; nach seinem Tode hat sich der Schiffbau in Libau sehr vermindert. Beachtenswerth bleibt dabei, daß gleichzeitig mit ihm tüchtige, ausländische Schiffbauer aus Deutschland als Concurrenten vorhanden waren und daß sogar der Chef des Hauses Hagedorn selbst ein Ausländer war, also bei gleicher Concurrenzfähigkeit leicht eine Vorliebe für Ausländer haben konnte. Aber Herr Puhre baute als Landeseingeborener (neben ganz vorzüglicher Solidität) billiger, als Ausländer bei uns zu bauen vermögen, und das war sein gewaltiger Vorzug. Dieser Vorzug wird sich in seiner ganzen Bedeutung sofort kund thun, sobald das Seewesen beginnen wird, in größerem Maßstabe direct in die Hände von wenig bemittelten Letten Esten und Russen zu kommen. Oberflächliche Beurtheiler unserer Tage sind so gern bereit, diesen Vorzug, den wichtigsten, den es giebt, zu übersehen; man räth, Rücken zu zeigen und Komeele zu verschlucken, und wundert sich daß Andere darüber lachen. Wer von meinen vielen Schriften und Aufsätzen über Rußlands Seewesen und seine Navigationschulen etwas gelesen hat, der wird mich sicher nicht beschuldigen, daß ich der Unwissenheit das Wort rede, wenn ich hier den Nachweis zu geben versuche, daß Leute mit sehr mangelhaften Kenntnissen im Stande sind, unser Seewesen einer großen Blüthe entgegenzuführen. Seit nahezu zehn Jahren arbeite ich für Verbreitung seemannischer Kenntnisse, für Umgestaltung unseres Seeschulwesens, das bisher fast ohne allen praktischen Nutzen 8—900000 Rubel an Staatsgeldern verschlungen hat, eine Summe, die mehr als hinreichend gewesen wäre, um in den letzten 30 Jahren an allen unseren See Küsten die reage Thätigkeit im Seewesen zu erwecken. Namentlich verschlingt noch immer (hoffentlich im laufendem Jahre zum letzten Male!) die Kronstädter Seeschule für Handelschiffahrt jährlich 15000 Rubel, eine Summe, die allein schon ausreichend wäre, um alle zur Hebung unserer Schiffahrt nöthigen Schulen zu schaffen. In Kronstadt, wo nemlich jeder Jögling, der das Examen besteht (nachdem er 4—10 Jahre lang von der Krone Kost, Wohnung, Kleidung, Unterricht genossen) und zuletzt eine nicht unbedeutende baare Aussteuer erhält, dem Staate gegen 3000 Rubel baar zu stehen kommt, ist zugleich durch grundfalsche Bestimmungen dafür gesorgt, daß unsere active seemannische Bevölkerung so ziemlich vollständig von der Theilnahme ausgeschlossen wird. Wollte man sie aber in gehöriger Zahl theilnehmen lassen, so wären viele hunderttausende von Rubeln jährlich noch kaum hinreichend. Für die große Masse der Küstenbevölkerung blieb auf diese Weise, bei einer jährlichen Kronsausgabe von etwa 25000 Rubeln kein Heller übrig. Als mir durch das Wohl-

wollen Seiner kaiserlichen Hoheit des Großfürsten Constantin im Jahre 1860 eine Bereisung unserer baltischen, und 1861 eine Bereisung der ganzen norddeutschen Küste möglich gemacht worden war, wies ich die Fehler des jetzigen Systems (von denen einige schon vorher vom rigaschen Börsen-Comite gelegentlich der Regierung ganz richtig angedeutet waren) in allen Details klar genug nach; das war freilich denjenigen nicht recht, denen aus den Fehlern des bestehenden Systems Vortheile erwachsen — und so zog sich die Reform bis auf die neueste Zeit hin. Im vorigen Jahre 1867 wurde endlich durch die lang ersehnte kaiserliche Bestätigung das Gesetz vom 27 Juni eine neue weit bessere Grundlage für des Seeschulwesens gewonnen. Diese Grundlage und deren Tragweite zur allgemeinen Kenntniß zu bringen ist eine der Hauptaufgaben des vorliegenden Schriftchens. Die Hauptbestimmung des neuen Gesetzes besteht darin, daß jede Gemeinde, Corporation oder Vereinigung beliebiger Personen nicht nur das Recht erhält, Navigationschulen unter obrigkeitlicher Bestätigung zu gründen, sondern, daß sie im Falle der Gründung solcher Schulen jährlich 500 bis 1000 Rubel zum Unterhalt einer solchen Schule aus den Mitteln des Finanzministeriums erhält. Nur muß billigerweise (ganz wie ich das bei Beschreibung der schwedischen Seeschulen im *Морской Сборникъ* 1864 № 3 nachwies) die Gemeinde auch ihrerseits Einiges zum Unterhalt dieser Schule beitragen. Dieser Gemeindebeitrag soll der Krone einige Sicherheit dafür geben, daß die Gemeinde ernstlich auf Förderung des Seewesens bedacht ist, und das Kronsgeld nicht zu andern Zwecken, z. B. zu Schulen anderer Art verwendet wird. Das Gesuch um Errichtung einer Seeschule und um Bewilligung der Kronunterstützung wird durch den örtlichen Gouverneur dem Finanzministerium unterlegt (einer mir so eben gewordenen mündlichen Mittheilung zufolge darf übrigens das Gesuch auch direct an das Handels-Departament des Finanzministeriums, natürlich in russischer Sprache, eingesandt werden). Das Gesetz selbst nebst einigen Erläuterungen folgt weiter unten in dieser Brochüre. Auf Grundlage dieses wohlthätigen Gesetzes könnten nun allmählich in den baltischen Gouvernements recht viele Seeschulen entstehen, sobald die örtliche Bevölkerung sich von deren Nutzen zu überzeugen beginnt. Außer der Verbreitung der elementaren nautischen und merkantilen Kenntnisse werden die Seeschulen und Lehrer (praktische Steuerleute und Schiffer) unserer ungebildeten Küstenbevölkerung dadurch unendlich werthvoll sein, daß sie die Bildung kleiner Vereine zum Schiffbau auf gemeinsame Kosten sehr kleiner Kapitalisten durch ihre Kenntniß der Sache und der Rechenkunst befördern und möglich machen werden. Der größte Theil der norddeutschen Handelsflotte, namentlich der mecklenburgischen, vielleicht der größte Theil sämtlicher Handelsflotten der Gegenwart gehört solchen kleinen und sehr kleinen Kapitalisten an. Damit diese gesunde Entwicklung auch bei uns möglich werde, bedürfen wir zunächst vieler kleiner Seeschulen. Namentlich wird es Gemeinden in der Nähe von Seehandelsstädten sehr leicht werden, die geeigneten Lehrer zu erlangen, da in diesen Städten nicht wenige Schiffer und Steuerleute den Winter über fast unthätig verbringen, und in den uns zunächst nöthigsten (ja für die nächsten 20 Jahre völlig ausreichenden) niederen Navigationschulen nur im Winter die genügende Schülerzahl sich finden wird. Für Navigationschulen in deutscher und lettischer Sprache werden sich hauptsächlich Zöglinge der Rigaschen Steuermannschule eignen, wo bereits seit 1854 eine große Zahl von Letten Unterricht empfangen und mitunter sogar glänzendes Examen abgelegt hat. Obnehin ist das Unterrichtssystem in Riga — dem von Hamburg einigermaßen angepaßt — weit zweckmäßiger für unsere Verhältnisse, in denen wir ja mit einer ganz ungebildeten Fischerbevölkerung als Hauptfactor

zu rechnen haben, als z. B. das der Libauschen *) „Navigationsklasse“ beim dortigen Gymnasium, das nach dem preussischen System hinüberschieft. Das preussische System ist aber seiner unpraktischen, zu strengen mathematischen Forderungen wegen sogar in Preußen, trotz des entwickelten Volksschulwesens unzweckmäßig, und wird trotz des Einflusses seines eigensinnigen Direktors A. nächstens einem freieren System weichen müssen. In dieser Brochüre fehlt es allerdings an Platz, um die zahlreichen und gründlichen Erörterungen, die mir über diesen Gegenstand vorliegen, einzeln zu besprechen. Es genüge die Angabe, daß unter Andern die in Stettin erscheinende Ostseezeitung, deren Redaction in volkswirthschaftlichen Fragen eine anerkannte Autorität ist — daß diese Zeitung im J. 1867 in einer Anzahl von Artikeln (nachdem sie zuerst einen preussischen Navigationslehrer sich in derselben Zeitung hatte ausgesprochen und die preussischen Seeschulen vertheidigen lassen) ihre motivirte Ueberzeugung aussprach, daß die Schifffahrt in Deutschland außerhalb Preußens mehr blühe, als in Preußen, und daß die Schuld den ganz unpraktischen zu strengen mathematischen Forderungen der preussischen Navigationschulen zuschreiben sei. Die im Wesentlichen ganz gleichlautende Meinung des preussischen Abgeordneten Harkort habe ich in meiner speciellen Beschreibung der Seeschulen Norddeutschlands in № 4 des Морекоіі Сборникъ 1862 gegeben, nachdem ich 1861 im Auftrage seiner Kaiserlichen Hoheit des Großfürsten Constantin die ganze norddeutsche Seeküste zu dem speciellen Zwecke besucht hatte, um die Eigenthümlichkeit der Seeschulanstalten sämtlicher damaliger 8 norddeutschen Staaten kennen zu lernen **). Die Hamburger Zeitschrift „Hansa“ verurtheilt 1867 das preussische Navigationschulen-System ganz ebenso entschieden; ein Auszug aus den vielen, die Navigationschulen betreffenden Artikel dieser Zeitung v. J. 1867 wurde in № 12 des Морекоіі Сборникъ 1867 abgedruckt. Aus diesem Auszuge geht zur Evidenz hervor, daß die Ansichten der „Hansa“ genau diejenigen sind, die ich seit 5—10 Jahren in einer Menge von Artikeln ausgesprochen habe.

Zweckmäßiger für uns als die deutschen (auf eine durchschnittlich recht hohe Volksschulbildung basiren) erscheinen mir die schwedischen Navigationschulen, besonders die seit 1860 gegründeten 33 populären Dorf-Seeschulen, von denen jede dem Staate nur wenige hundert Thaler kostet. Diese möchte ich als das Ideal bezeichnen, dessen Verwirklichung wir in unseren Küstendörfern mit Aufbietung aller Kräfte und alles Patriotismus, dessen wir fähig sind, zu erstreben haben. Richten wir diese Schulen bei uns ganz ebenso,

*) In Libau heißt es, wenn ich nicht irre: „es schadet ja dem Seemann nichts, wenn er vor der Erlangung seines Steuermanns-Diploms zum Theil selbst das Gymnasium mit durchzumachen hat.“ Aber es schadet sicherlich auch nichts, im Gegentheile, es ist sehr nützlich, wenn der Landmann eine höhere Bürgerschule durchmacht und namentlich recht viel Kenntnisse in der Chemie, der Grundlage jeder soliden Landwirthschaft, erlangt. Wenn nun — wie im schönen Lande Nirsingheim — Niemand zur Landwirthschaft zugelassen würde, der kein Examen bei einer höhern Bürgerschule bestanden hat — würde da der Landbau sich sehr wohl befinden?! Wer viel Lust und Mittel zum Lernen hat, dem wird das Lernen nur selten schaden, was er auch lerne. Aber die Nicht-Lernenden am Erwerbe hindern, das ist ein ganz anderes Ding. Volksschulbildung befördert man am wenigsten, wenn man grade das Volk hindert, zu erwerben.

**) Diese Beschreibung wurde 1862 auch in der St. Petersburger deutschen Zeitung abgedruckt; die Kritik der russischen Seeschulen aber aus dem Морекоіі Сборникъ 1862 № 4 im Journal de St.-Petersbourg № 114 u. 115 v. Jahre 1862; ein deutscher Sonderabdruck des erstern Aufsazes (34 Seiten in 8) in 200 Exemplaren ist jedoch bald, meist nach Deutschland hin verkauft worden, und müßte ein neuer Abdruck im Falle eines besondern Bedürfnisses noch veranstaltet werden.

und eben so zahlreich ein, wie in Schweden, dann können wir überaus bald sogar noch bessere praktische Resultate erwarten, als dort — weil unsere Häfen mehr Handelswaaren bieten, als die schwedischen. Es kommt also nur darauf an, daß wir uns von bloßen Worten zu wirklichen Thaten aufzuraffen vermögen. Die schwedischen Anstalten sind eben Volksschulen mit vorzugsweiser Berücksichtigung des seemannischen Gewerbes, der im Winter Kindern und Erwachsenen aus der Klasse der Fischer von einem der Schiffahrt Kundigen unter Benützung der besten Hilfsmittel ertheilt wird. Ganz ersprießlich scheint es übrigens in denjenigen unserer baltischen Städte, die noch keine Navigationschulen haben, wie Windau, Pernau, Reval, Petersburg, das Hamburger Unterrichtssystem (ähnlich dem in Riga) zu adoptiren, daneben aber für die Fischerbevölkerung an denselben und an einigen anderen Küstenpunkten Kurlands, Livlands, Estlands und des Gouvernements Petersburg See-Volksschulen nach Art der schwedischen zu organisiren. Ja ich glaube sogar, es wäre für das Aufblühen unseres Seehandels genügend, gedachte schwedische Schulen allein, sogar auch in allen unseren Seestädten (mit Ausnahme des Petersburger Gouvernements in der nationalen lettischen *) und estnischen Sprache) zu begründen, und die Schaffung der (höhern) Hamburger Schulen einem spätern Jahrzehend zu überlassen. Die Wirksamkeit der Rigaer Navigationschule hat glücklicherweise schon dafür gesorgt, daß ein Mangel an lettischen und sogar estnischen Lehrern nirgends vorkommen und hinderlich in den Weg treten kann, um so mehr, als sämtliche nöthigen Schulen sicherlich nicht in einem Jahre werden begründet werden können.

Was die bei uns großen Sprachschwierigkeiten anbetrifft, so sind sie in Seeschulen lange nicht so schwer zu überwinden, wie anderwärts. Jedenfalls erscheint es für die Praxis eines kurzen, wenige Monate dauernden Unterrichts unentbehrlich, daß an der lettischen Küste in Dorf-Seeschulen die lettische, an der estnischen die estnische Unterrichtssprache herrscht. In den kleinen Städten wird am geeignetesten ein solcher Lehrer sein, der die deutsche und die lettische oder estnische Sprache versteht und der allgemeine Vorträge (die aber beim Hamburger Schulsystem selten vorkommen) in der Sprache der Mehrheit halten, dagegen specielle Belehrungen den Einzelnen in der ihnen geläufigsten Sprache bieten kann. Der Lehrer kann außerdem die in der seemannischen Praxis unentbehrlichsten Phrasen aus der deutschen, russischen und englischen Sprache, falls er ihrer zufällig mächtig ist, in besonders dazu festgesetzten Nebenstunden beizubringen suchen. Wer von den Schülern aus jeder dieser Sprachen ein paar hundert der nöthigsten Vocabeln und Phrasen erlernt hat, dem ist die Welt eröffnet, in der er zu wirken hat; in der Praxis lernt er dann bald mehr hinzu. Denn die Sprachen kann er wenn er erst Seemann ist, leicht außerhalb der Schule ganz allmählich erlernen. Die kurze Schulzeit muß also dazu verwandt werden, um die wichtigsten nautischen, commerciellen und seerechtlichen Kenntnisse so vielen Schülern als möglich beizubringen, die als Fischer diese Kenntnisse außerhalb der Schulen sehr schwer oder gar nicht erlangen können. Wenn aber die Schulen erst zu unsern Küstenbewohnern das zündende Wort gesprochen haben werden: „Ihr könnt Seefahrer und sogar Schiffbesitzer sein, so und so müßt ihr anfangen, um es zu werden!“ — dann wird die praktische Thätigkeit derselben rasch beginnen, und alles Uebrige wird ihnen später von selbst zufallen. Nach einer Zeit von 5—10 Jahren später wird dann das Unterrichtsprogramm

*) Man bedenke daß z. B. sogar in Riga drei viertel der inländischen Seeleute Letten sind.

geändert werden können und müssen. Die Hauptlehrgegenstände in den Dorfschulen (deren in Schweden erst in neuester Zeit in Folge des Reichstagsbeschlusses von 1860, trotz der zahlreichen aus früherer Zeit bestehenden städtischen Navigationschulen, gleich anfangs 35 gegründet werden sollten, wobei gleich im ersten Jahre 25 wirklich eröffnet wurden) dürften in Berücksichtigung der geringen Bildungsstufe unserer Fischerbevölkerung in nichts Anderem bestehen, als zu allererst in Erklärung der Seekarten der ganzen Ostsee und der einzelnen Theile derselben (solche Karten sind jetzt vortrefflich gearbeitet, in St. Petersburg zu dem sehr billigen Preise von 30 Kop. per Stück zu haben, theils im Seeministerium, theils am Newski Prospekt im Hause N° 1 im geographischen Depot) ebenso von Karten der Nordsee bis zu den holländischen, nordfranzösischen und englischen Küsten. Außerdem sind nützlich Erklärungen des Compasses und Loges, sodann allerlei Angaben über Frachtpreise, Ladungsempfang und Ablieferung in den Haupthäfen, über Hafenaabgaben, Passgesetze u. s. w. Kurz es müssen die unmittelbar nützlichsten und anregendsten Gegenstände, natürlich von einem praktischen Seemann, der den Winter über nichts zu thun hat, gleich zuerst gelehrt werden und zwar so, daß Leute, die im Schreiben und Rechnen kaum etwas leisten können, doch im Stande sind, aus dem Besuch der Anstalt in der Praxis Nutzen zu ziehen und ihren Gesichtskreis zu erweitern. Bei einem solchen wirklich volksthümlichen Schulprogramm wird die Schule auch bei den ungebildeten Leuten bald Anerkennung finden. Es unterliegt wol kaum einem Zweifel, daß es für uns, die wir zuerst der Noth des Augenblicks zu genügen haben, zunächst mehr Nutzen schafft, einer großen Zahl unserer Küstenbewohner einige wenige, aber wichtige Kenntnisse beizubringen, daß dies Verfahren weit rascher und sicherer zur Belebung und Bereicherung unserer verödeten Küsten beitragen wird, als die Ausstattung einiger Schüler, einiger Wenigen durch den bloßen Zufall Begünstigten, mit so großen nautischen Kenntnissen, wie sie in dieser Ausdehnung für unsere Verhältnisse nicht einmal unumgänglich nothwendig sind. Daß unternehmende Leute mit äußerst geringen Kenntnissen große Seefahrten unternehmen können, das ist außer dem Beispiel der Normannen auch bei unserer jetzigen baltischen Handelsflotte durch das angeführte Beispiel der livländischen Bauern bewiesen, die noch etwa vor 20 Jahren kaum 20—30 Küstenfahrzeuge von sehr geringem Lastengehalt (20—30 Last) besaßen und fast nicht aus dem rigaschen Meerbusen herauskamen — die aber im August 1866 (wie ich in N° 10 des Морской Сборникъ 1866 ganz detaillirt angegeben habe) an der lettischen Küste zwischen Hainasch und Riga 69 Fahrzeuge von zusammen 6663 Last, an der estnischen, zwischen Hainasch und Pernau 16 Fahrzeuge von 1545 Last besaßen, während den Gutsbesitzern 17 Fahrzeuge von nur 1345 Last gehörten *). Die livländische Flotte, namentlich die den Bauern gehörende, durch-

*) Die letztere Zahl liefert wiederum den Beweis für die in der ganzen seefahren- den Welt bekannte Wahrheit, daß die Schifffahrt am meisten in den Händen derjenigen blüht, die selbst persönlich zur See fahren. Eine wirksame Controlle der Schiffsein- nahmen und Ausgaben ist vom Lande aus unmöglich. Nur geübte praktische Schiffer selbst können andere Schiffer wirksamer kontrolliren und ihnen zweckmäßige Vorschriften ertheilen. In Kurland sind mir ebenfalls ein paar Fälle bekannt, wo Gutsbesitzer Schiffe, und zwar gute Schiffe bauten und dann auf eigene Kosten unter Commando deutscher Schiffer fahren ließen, aber dabei die Erfahrung machten „daß Schiffe nicht rentiren.“ Auch Bauern, die mehrere Schiffe besitzen, machen die Erfahrung, daß die- jenigen Fahrzeuge den höchsten Reinertrag zu geben pflegen, die unter ihrem unmittel- baren Commando stehen. Nachlässigkeit, Veruntreuungen, Versäumnisse, zu ängstliche Vorsicht und dergleichen sind die Gründe, die ein Fahrzeug weniger einträglich machen, wenn es nicht unter unmittelbarer Aufsicht des Besitzers fährt.

kreuzt jetzt so ziemlich das ganze baltische Meer mit Einschluß des baltischen Busens, und Einige unternehmen sogar weitere Fahrten, obgleich ihnen dabei ihr Mangel an Bildung hinderlich wird.

Unsere Kaufmannschaft besitzt in Petersburg und Kronstadt (außer mehr als 60 Dampffahrzeugen) kaum 10 Segelschiffe zu Fahrten ins Ausland; in den Städten der ganzen estnischen Küste, namentlich in Narwa, Reval und auf der Insel Dago wird es kaum 30 Handelsschiffe geben; die Küstenflotte Estlands ist ebenfalls unbedeutend; in Livland haben Pernau und Arensburg sehr wenige Schiffe, Riga besaß Anfang 1868 bloß 38 Segelschiffe von 7735 Zoll-Last Größe (außerdem 23 Dampfer von 999 Last und 1316 Pferdekraft); Windau 16 Segelschiffe von 1016 $\frac{1}{2}$ Last und zwei Dampfschiffe von 70 Pferdekraft; Libau 29 Schiffe mit 3284 Roggenlast (Anfang 1867 30 Schiffe von 3524 Roggenlast)*). Die furländischen größeren Küstenfahrer dürften gegenwärtig die Zahl von 40 mit kaum 2000 Last, nicht übersteigen, während Livland deren weit über 100 mit 10,000 Last zählt. Demnach übersteigt die Zahl unserer Segelschiffe im baltischen Meere nicht 300 mit etwa 60,000 Tonnen Tragkraft (wovon etwa 150 größere nicht städtischer Küstenfahrzeuge von 25,000 Tonnen). Diese Zahlen zeigen eine erstaunlich geringe Entwicklung unseres Seewesens. Preußen zählt bei einer geringern Küsten ausdehnung an der Ostsee ohne Schleswig-Holstein gegen 1500 Schiffe von mindestens 400,000 Tons, und die Flotte Mecklenburgs ist verhältnißmäßig noch viel größer, um von der schwedischen und finnischen nicht zu reden. Trotz unserer großen, sehr großen Civilisation, trotz des unbezweifelbaren Bedürfnisses haben wir doch noch nicht eine halb so große Handelsflotte, wie das Reich Maskat in Ostafrika und Südarabien. Doch lassen wir das. Es steht also fest, daß wir mit dem Erbau von 2000 neuen Schiffen unseren Nachbarn noch nicht ganz gleich kämen und daß namentlich die Hälfte der Waarenmassen, die bald durch die neuen Eisenbahnbauten aus dem Innern Rußlands nach den baltischen Küsten gelangen werden, durch eine Flotte von 2300 Schiffen schwerlich werden verführt werden können. Nehmen wir aber an — und das müßten wir als äußerstes Minimum annehmen — daß im Laufe des nächsten Decenniums sogar bloß 1000 Schiffe in unserer baltischen Flotte hinzu kämen, also jährlich etwa 100 Schiffe, so würden wir jährlich an 200 neu hinzukommende Schiffer und Steuerleute bedürfen*). Eine so große Zahl (und sie ist offenbar doch noch viel zu geringe)

	Größe Schiffe	Last	Rabotage- fahrzeuge	Last
Libau	18	1385	7	200
Windau	5	354	4	130
Riga	55	5706	86	1948
Pernau	6	427	10	313
Arensburg	—	—	10	200
Reval und Estland	20	1400	19	330
Narwa	1	49	8	456
Kronstadt	2	130	6	330
zusammen	107	9451	150	3907

*) In einem speciellen Nachweise über die Rigasche Handelsflotte vom 1 Januar 1862 zeigte ich im Морской Сборникъ 1862 № 6, daß schon diese Flotte von 63 Segelschiffen 120 Schiffer und Steuerleute und 460 Matrosen bedurfte. Ein anderer Artikel: Русскій торговый флотъ im Морской Сборникъ 1860 № 3 zeigt, daß die gesammte baltische Handelsflotte am ersten Januar 1858 auf 107 Schiffen von

kann durch unsere bisherigen paar Seeschulen durchaus nicht beschafft werden, sondern nur durch die vorher angegebene Art von Seeschulen, die sich an die ganze bäuerliche Intelligenz der Küstenbevölkerung von Polangen bis Petersburg wenden und die Fähigsten zum Schiffahrtsgewerbe vorbereiten. Nur wenn die gesammte Schülerzahl 5—600 betrüge, könnte dem Bedürfnisse einigermaßen genügt werden. Gegenwärtig liefert die rigasche Steuermannschule, bei einer Schülerzahl von 12—13 Jünglingen, kaum 10 neue Steuerleute jährlich, die in Libau kaum 2, die in Kronstadt kaum 5 (die wirklich Seeleute werden wollen); ist dabei ein wesentlicher Fortschritt unserer Handelsflotte auch nur denkbar? Hamburg besitzt etwa 500 Schiffe, kaum 30 kommen jährlich neu hinzu, und doch liefert die dortige Navigationschule jährlich etwa 300 Steuerleute (Schülerzahl 150—200, vier mal Examnen im Jahr); außerdem kommen viele Seeleute von anderwärts hinzu. Das ist ein gesundes Verhältniß. Zum Gedeihen jeder Handelsflotte ist es nöthig, daß viel mehr examinierte Seeleute vorhanden sind, als es im Augenblick zu besetzende Stellen giebt.

Die Errichtung der nöthigen Schulen wird jetzt nicht mehr schwer sein, da das Gesetz vom 27 Juni 1867 für jede Seeschule eine jährliche Staatsunterstützung von wenigstens 500 Rubeln zugesagt hat, sobald eine Gemeinde selbst auch einige Opfer für die Anstalt übernimmt. Hier und da wird es allerdings im Anfang in den ersten Jahren, vorkommen, daß Gutsbesitzer und sogar Bauergemeinden solchen Schulen entgegentreten, aus falscher Furcht, beim Aufkommen des Seeschulwesens zu viel Menschen als Seeleute in die Ferne wandern zu sehen und beim Ackerbau zu verlieren. Diese Ansicht wird aber sicherlich nicht überall maßgebend sein, und schon wenige verfließende Jahre werden zeigen, daß diejenigen Küstenpunkte am meisten und am raschesten aufblühen, an denen eine Seeschule existirt und das Seewesen aufblüht. Der Seehandel bringt Wohlhabenheit Jedem, der daran direct oder indirect irgend wie theilhaftig ist; die Seeleute sind aber, wie alle übrigen Menschen, der Mehrzahl nach an die heimatliche Scholle durch Verwandtschaften und Erinnerungen gebunden; ihre Wohlhabenheit wird stets ihrem Geburtsort vorzugsweise zu Gute kommen. Das möge man vor Allem bedenken. In Mecklenburg habe ich 1861 mit besonderem Vergnügen acht Tage lang im Städtchen Ribniz (der Name bedeutet im Slavischen Fischerort) und im Dorfe Wustrow, zugebracht; in dieser Gegend besteht fast

9451 Last und 150 Rabotagefahrzeugen von 3907 Last zusammen 316 Schiffer und Steuerleute und 1044 Marosen hatte. Die Flotte des schwarzen Meeres zählte damals nur 25 große Schiffe von 5066 Last und 100 Rabotagefahrzeuge von zusammen 9577 Last; die Flotte des asowschen Meeres 13 große Schiffe von 1326 Last, aber 291 Rabotageschiffe von 10666 Last. Die Flotte des weißen Meeres betrug 128 Schiffe von nur 4781½ Last; dazu kamen 212 Rabotagefahrzeuge von 4923 Last.

Nach einer Mittheilung aus dem Handelsdepartement des Finanzministeriums (N^o 33 des Kronstädter Boten v. J. 1867) zählten 1867 die Flotten: 1) des baltischen Meeres 8 Dampfschiffe und 165 Segelschiffe von zusammen 16,114 Last zu 2 Tons; hier sind offenbar nur die städtischen Fahrzeuge gezählt worden, nicht aber die andern; 2) des weißen Meeres 6 Dampfschiffe und 355 Segelschiffe, zusammen 10,591 Last groß; 3) des schwarzen und asowschen Meeres zusammen 56 Dampfschiffe und 1088 Segelfahrzeuge aller Art, zusammen 48,897 Last groß; 4) endlich die Flotte des Kaspiischen Meeres 13 Dampfschiffe und 440 Segelfahrzeuge von zusammen 14,901 Last. Ueberhaupt also 84 Dampfschiffe und 2038 Segelfahrzeuge, zusammen 2132 Schiffe von 90,496 Last, also 181,000 Tons, wovon aber 30,000 Tonnen auf die Kaspiische Flotte kommen. Die finnische Flotte zählte laut derselben Quelle 1576 Schiffe (darunter 46 Dampfschiffe) von zusammen 109,469 Last oder etwa 219,000 Tons.

die ganze Küsten-Bevölkerung aus Seeleuten, die ihre Schiffe in Kostock halten und alle Meere besuchen; aber ihr Geburtsort bleibt immer ihre Heimat und fällt sehr angenehm auf durch Wohlstand und Reinlichkeit. Ganz dasselbe wird sich auch bei uns an Oren zeigen, wo Schiffbau und Schifffahrt Platz greifen, und die sich an unseren Küsten vom Fischfange nur kümmerlich nährende Fischereibevölkerung einträglichere seemännische Gewerbe ergreift. Nur aus der Mitte der eigentlichen Fischer wird die Hauptmasse unsrer Seeleute hervorgehen, nicht aus den an den Meereswellen von Kindheit auf nicht gewöhnten Ackerbauern, so viel ist gewiß, wenn auch Ausnahmen vorkommen werden. Die baltische lettische und estnische Fischerbevölkerung bestand aber, nach den von mir im Jahre 1860 auf officiellen Wege sorgfältig mit Namens- und Ortsbezeichnung der Gefinde etc. aufgenommenen Tabellen (die Resultate sind in № 10 des Морской Сборникъ 1863 und in einem Sonderabdruck in einer Brochüre unter dem Titel: Сколько у насъ мореходцевъ? auf 36 Seiten in 8 — tabellarisch aufgeführt) mit Ausnahme der Städte:

- 1) an der kurländischen Küste aus 14,117 Seelen beid. Gesch. in 1227 Gefinden etc.
 - 2) an der livländischen Festlandsküste aus 13,372 Seelen in 1140 Gef. etc.
 - 3) auf den livländischen Inseln, Desel etc. . . . 24,022 — 3100 —
 - 4) an der estländischen Küste nebst den Inseln . 34,739 — 4135 —
- zusammen also aus 88,470 Menschen in 9,602 Gefinden etc.

Rechnet man zu diesem noch etwa 10,000 Menschen in den Küstenstädten und etwa 20,000 am finnischen Meerbusen im Petersburger Gouvernement lebende Fischer und Küstenfahrer, so erhält man eine Fischerbevölkerung von 120,000 Menschen. Der jährliche Zuwachs von einem Procent (1200) würde bei dieser Bevölkerungsmaße bereits ausreichen, um eine sich rasch vergrößernde Flotte bei uns mit der nöthigen Mannschaft zu versehen, besonders dann, wenn man die Contingente noch in Anschlag bringt, die die Uferbewohner des Ladoga- und Onegasees der Petersburger Flotte liefern könnten. Nur müßten wie gesagt 5—600 von diesen jährlich die Seeschulen im Winter besuchen, damit in jedem Frühjahr je 2—400 neue Schiffer und Steuerleute vorhanden sind. Es versteht sich von selbst, daß diese Jünglinge so lange als Matrosen fahren werden, bis sie ein Fahrzeug zum Commandiren finden. Aber ihr steter reger Wunsch zum Schiffskommandirenden oder Steuermann zu avanciren, wird sie wie in Mecklenburg, zu den eifrigsten Aposteln des Schiffbaues machen; sie werden wie in Mecklenburg von Haus zu Haus gehen um das Baukapital selbst in den kleinsten Beträgen zusammen zu bekommen. Wir sehen also, an Menschen fehlt es bei uns nicht. Besonders zu beachten sind die Insel Desel, Mohn und Dagö, wo die Tagelöhne sehr billig sind und eine überaus große Menge von tüchtigen Matrosen sich finden werden. Schon jetzt haben sich, seit ein paar Jahren, eine Menge Fischer, Esten von der Insel Desel, wo sie nur wenige kleine Küstenfahrer haben und bessere bei dem Mangel an Bauholz auf der Insel und bei der Unmöglichkeit Schiffe in der Fremde so billig bauen zu können, wie die unbedeutenden Mittel es zulassen — zunächst nur schwer bekommen können, an der livländischen Festlandsküste eingefunden um auf der lettischen Küstenflotte zu dienen. Diese Erscheinung wird bei einer bedeutenden Vergrößerung unsrer Flotte sich in verstärktem Maasstabe wiederholen, da die Inselbewohner sehr tüchtige Seeleute sind, und sogar in ihrer Gesamtzahl von etwa 70,000 der Fischereibevölkerung zugeählt werden können. Die Inseln würden dadurch an Wohlhabenheit nur gewinnen, wenn die 4000 Menschen, die schon jetzt jährlich im Sommer auf das Festland kommen, um irgend einen und gewiß mäßigen Erwerb zu

suchen und die noch mäßigere Ersparniß von diesem Erwerbe nach Hause zu bringen, wenn diese an dem reichen Schiffererwerbe theilnehmen könnten.

Kurz das Seemannsgewerbe tritt Keinem in den Weg, vernichtet Niemandes Rechte (wie Mecklenburg dies am besten bezeugen kann); es fördert die Interessen und den Wohlstand Aller, sowol den der Städter (die beim Ausblühen der eigenen vaterländischen Handelsflotte schon als Handelscentrapunkte ungemein viel gewinnen), als der Landbesitzer, der Handwerker und der Bauern.

Daß diese Auffassung, die richtige ist, haben schon im Jahre 1861 der Kurländische Herr Civilgouverneur und der derzeitige Landesbevollmächtigte durch ihre warme Zustimmung zu dem von mir im Auftrage entworfenen Projecte der Seeschulen bewiesen, als von seiner Kaiserlichen Hoheit dem Großfürsten Constantin der Plan in Anregung gebracht wurde, die Militärpflicht der baltischen Küstenbevölkerung vorzugsweise für den Dienst auf der Kriegsflotte, statt in der Landarmee, zu verwerthen. Daß auch dieses militärische, mit der Handelschiffahrt nur wenig in Berührung kommende Project nützlich und besonders der estnischen Fischerbevölkerung (wegen der Nähe Kronstadt's) hoch willkommen wäre, ist gar nicht abzuleugnen; doch standen damals und stehen noch jetzt demselben manche Hindernisse und namentlich Vorurtheile, die auf der Kriegsflotte herrschen, im Wege, die erst durch große Anstrengungen allmählich zu überwinden sein werden. Bei Beurtheilung also dieses Projectes gab der Kurländische Herr Civilgouverneur seine Meinung über die mit dem Militärdienst in keinem directen Zusammenhange stehenden niedern Seeschulen in folgenden Worten an Seine Kaiserliche Hoheit ab: „Was die im Projecte angegebene Gründung von Schulen für „Matrosen und Schiffer anbetrifft, so muß man ohne Zweifel eine solche „Organisation für die allerbeste Maßregel ansehen zur Ausbildung fähiger „Seelente und zur möglichsten Bervollkommnung der Handelschiffahrt so „wie zur Entwicklung der Handelsflotte selbst: daher erweist sich die Er- „richtung solcher Schulen als im höchsten Grade und unaufschiebbar noth- „wendig“ (russisch: что касается предполагаемого въ проектѣ учрежденія матросскихъ школъ и шкиперскихъ училищъ, то безъ сомнѣнія таковое учрежденіе было бы самою лучшею мѣрою для образованія способныхъ мореходовъ и возможнаго усовершенствованія торговаго мореходства, а вмѣстѣ съ тѣмъ послужило бы къ развитію и самаго торговаго флота: поему открытіе такихъ школъ и училищъ оказывается крайне и неотложно необходимымъ). Die Meinung des kurländischen Herrn Landesbevollmächtigten lautete in Bezug auf denselben Gegenstand folgendermaßen: „Vollständig begründet erscheint der im „Projecte ersichtliche Wunsch, daß am baltischen Ufer überall höhere und „niedere Navigationschulen für Schiffer und Steuerleute begründet werden; „die Verwirklichung dieses Planes wurde sich als sehr wirksam erweisen zur „Entwicklung unserer Handelschiffahrt.“ Diese Zeichen von Anerkennung und Zustimmung sind besonders erfreulich und wichtig aus Kurland, das schon unter dem Herzoge Jakob 1642—1660 eine so bedeutende Rolle als Seestaat, ja als Seemacht gespielt hat, und das — im Besitz der südlichsten russischen Küsten am baltischen Meere, die genau in der Mitte Europa's gelegen sind — künftig sehr leicht eine Seehandelsentwicklung erreichen kann, die noch weit über die zur Zeit des Herzogs Jakob hinaus geht. Der livländische Herr Civilgouverneur hatte nur die Rekrutierung aus der Küstenbevölkerung für die Kriegsflotte günstig für Seehandel und Kriegsflotte gefunden, die Seeschulen aber gar nicht berührt; während die Gutachten aus Estland, wo (mit

Ausnahme der Insel Dago) allerdings die Entwicklung des Seewesens weit geringer und in mehrfacher Hinsicht auch schwerer ist, als in Liv- und Curland, die Unmöglichkeit der Seehandelsentwicklung betonten und in dieser absolut pessimistischen Anschauung, die der Herr Graf Bludow ebenfalls theilte, auch die Seeschulen unnütz fanden. Die beiden Herrn Generalgouverneure Fürst Suworoff und Baron Lieven fanden sowohl das Rekrutierungs- als das Seeschulenprogramm nützlich; der Herr Graf Keiserling aber wendete sich vorzugsweise und mit Recht gegen gewisse Fehler (Auslassungen) im (gedruckten) Project, die durchaus nicht nur zur Last fallen; er hielt die Seeschulen nur für nützlich als Mittel, die Volksbildung überhaupt zu vermehren. Der Herr Finanzminister Knjasschewitsch beleuchtete bloß den finanziellen Standpunkt; der Herr Staatssecretär Mansurow aber wies überzeugend und mit specieller Sachkunde das Bedenkliche einer bloßen Nachahmung der veralteten französischen Inscription maritime nach; der Herr Baron A. Meyendorff fand das Rekrutierungsprogramm sogleich anwendbar auf die Inseln: Oesel, Dago etc. und sprach sich außerdem mit Wärme für die Anlegung von Navigationschulen in allen baltischen Seestädten aus. So lauterer vor beiläufig 7 Jahren die maßgebendsten Meinungen, die aber auf das bisherige Nicht Eintreten praktischer Maßnahmen nur einen theilweisen Einfluß gehabt haben. Jetzt ist endlich durch das Gesetz vom 27-ten Juni 1867 die lang ersehnte Möglichkeit gegeben worden, den Theil des früheren Projectes, der auf Hebung der Handelschiffahrt ausieht zum großen Theil sogar mit Staatsmitteln zu verwirklichen, wobei die Küstenbevölkerungen selbst das Recht der Initiative erhalten. Ein gewaltiger Schritt vorwärts in der That! Es wäre nun ein augenscheinlicher und sehr bedauerlicher Fehler, wenn diese günstige Gelegenheit zur Hebung des provinziellen Wohlstandes nicht so rasch als möglich benutzt würde. Der Wunsch, eine dem Seehandel Rußlands entsprechende eigene Handelsflotte zu besitzen, ist gottlob in Rußland endlich in einer bisher nicht dagewesenen Lebhaftigkeit erwacht und giebt den baltischen Küstenstrichen Gelegenheit, durch unmittelbare Förderung des eigenen Vortheils sich auch die inneren Gouvernements und ganz Rußland zu verbinden. Ist eine günstigere Lage und ein geeigneteres Feld für den provinziellen Patriotismus auch nur denkbar? Wie sehr der Wohlstand der Küsten, speciell der Werth der Küstengüter durch Seefahrten der lokalen Bevölkerung gehoben wird, zeigt uns z. B. das kleine Küstengütchen Hainasch nördlich von Salis in Livland, das vor etwa 15 Jahren für 20,000 Rubel gekauft und vor Kurzem für 80,000 Rubel verkauft wurde. Nicht Bauten oder Meliorationen erhöhten hier den Bodenwerth, sondern lediglich der Umstand, daß einige Fischersfamilien sich seit etwa 10 Jahren mit großem Geschick auf die Küstenschiffahrt legten, dadurch diesen früher ganz unbedeutenden Punkt zum Centrum der livländischen Küstenschiffahrt machten und zugleich ihr vorher unbedeutendes Vermögen in kurzer Zeit verzehnfachten. Nächst dem kleinen Dorfe Hainasch (welches 1866 schon 18 Fahrzeuge von zusammen 1960 Last Tragkraft zählte) ist in der letzteren Zeit die Küstenschiffahrt — diese natürlichste Grundlage jeder soliden internationalen Schifffahrtsentwicklung — am meisten entwickelt in dem 24 Werst nördlich von Hainasch belegenen Dorfe Gutmannsbach (12 Fahrzeuge von 1670 Last); in Kürbis 86 Werst nördlich von Riga, 32 W. südlich von Hainasch (16 Fahrzeuge 1300 Last); Magnushof an der Mündung der Düna (11 Fahrz. 925 Last); in Alt Salis (10 Fahrzeuge von 755 Last); Kolzen und Peterskapelle (8 Fahrzeuge 690 Last); Sussikas und Metak (5 Fahrz. 520 L.; Drrenhof (8 F. 475 Last; Adjamine etc. (5 F. 445 L.); Neu Salis (4 F. 315 L.). Viele Fahrzeuge dieser Ortschaften befahren jetzt das ganze baltische Meer und die

Nordsee. Förderlich werden ihnen in unsern Häfen allerdings die geringern Hafengebühren der „Küstenfahrer“, dagegen hindert sie aber neuerdings in ganz unrationeller Weise bei Fahrten in's Ausland die Verpflichtung, einen examinirten Schiffer oder Steuermann an Bord haben zu müssen. Diese vor factischer Begründung einer Menge von Seeschulen höchst unzweckmäßige und schädliche, durch Nichts genügend zu motivirende Verpflichtung wurde oder wird so weit getrieben, daß vor ein paar Jahren ein Windauscher deutscher Schiffer, Besitzer seines eigenen Schiffes, der 20 Jahre lang alle Meere befahren hatte, sich nach Petersburg bemühen und an mich wenden mußte, um nur die Erlaubniß zu erhalten, mit seinem Schiffe fernere Fahrten zu machen, eine Erlaubniß, die wirklich erst mit großer Mühe erwirkt werden konnte. In England wurde erst 1851 für Schiffer und Steuerleute die Verpflichtung allgemein eingeführt, ein nautisches Examen ablegen zu müssen, wobei dort (wie in Preußen) selbstverständlich diejenigen ausgenommen wurden, die bis dahin schon das Steuermanns- und Schiffergewerbe praktisch ausgeübt hatten. Wir sollten von den Engländern lernen, erst eine große Handelsflotte unter den freiesten für unsere Bevölkerung bequemsten Grundlagen zu schaffen: dann später werden auch wir Zeit genug haben, in Geboten und Verboten Ereflektliches zu leisten. Ich stehe nicht an, auszusprechen, daß erst dann die richtige Zeit zum Fordern von Staats- Examina für unsere baltischen Steuerleute gekommen sein wird, wenn wir an diesem Meere mindestens ein Duzend Seeschulen einige Jahre lang in Wirksamkeit haben. Bis dahin werden die Forderungen der Affekuranzgesellschaften ein genügendes und zweckmäßigeres indirectes Mittel sein, das Seeschulwesen nicht zu vernachlässigen, da ein Schiff mit einem examinirten Steuermann stets weniger an Versicherungsabgaben zu zahlen haben wird, als ein anderes.

Schon bei diesem Punkte sehen wir, daß die Staatsgesetzgebung auch ihrerseits noch ungelöste Aufgaben zu lösen haben wird, wenn die Privatthätigkeit erwacht und ihre Forderungen geltend macht. In der That bedürfen noch viele unserer Gesetze, und zwar nicht bloß Gesetze über Hafengebühren und andere Abgaben, einer wohlthätigen Abänderung. Es erscheint zum Beispiel eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung nothwendig, daß Seeleute die passlos (mit abgelaufenem Passe) viele Jahre im Auslande gelebt haben, stets straffrei zurückkehren können. Denn grade dem unbemittelten Matrosen kann es sehr leicht, ohne eigene Schuld nothwendig werden, viele Jahre in der ganzen Welt umherirren zu müssen, ehe er seine liebe Heimath zu erreichen in der Lage ist. Schiffbruch und Krankheiten an fremder Küste, in Folge dessen gemachte Schulden und eingegangene Verpflichtungen können ihn nöthigen, später auf dem ersten besten fremden, großes Handgeld zahlenden Schiffe Dienste zu nehmen, das vielleicht nach dem stillen Ocean segelt und in vielen Jahren von dort nicht wiederkehrt. Eine Bestrafung ist also nicht nur ungerecht, sondern sie ist einfach ein Verbot für Russen, Seereisen in die Fremde zu unternehmen; sie ist ein Maßregel, uns der tüchtigsten und erfahrensten Matrosen zu berauben, die sich wol hüten werden, wiederzukommen, wenn sie wissen, daß ihrer hier Strafen harren.

Es muß sonach das Passgesetz für Seeleute verändert, vereinfacht werden. Mit dieser Frage hängen aber die Bestimmungen über Leistungen des Individuums an seine Gemeinde und an den Staat zusammen, vor Allem Bestimmungen über die Militärpflicht. Seeleute sind ja vorzugsweise Leute im militärpflichtigen Alter. Die allmähliche günstige Lösung dieser Frage durch den Staat wird allerdings unserm Seewesen erst den rechten Aufschwung geben, wenn auch durchaus kein Grund vorhanden ist, alle Privat-

thätigkeit in der Sache bis zu dieser Lösung auszufehen. Die Schiffahrtsinnungen, zu denen man sonst griff, um einer allgemeinen Lösung der obigen Fragen zu entgehen, sind heut zu Tage nicht mehr ausreichend und entsprechen überhaupt nicht dem modernen Staatsorganismus. Unsere beiden baltischen, von einander in ihren Privilegien abweichenden Matroseninnungen in Riga und Libau können allein schon das Unzureichende und gesetzlich Unberechtigte dieses Hilfsmittels nachweisen. Die Matrosen-Innungen als Privilegien für einzelne Städte sind durchaus Kinder des Mittelalters mit allen Schwächen und Tugenden derselben; sie hatten Sinn für die damalige Zeit, wo es viel Staaten im Staate gab, nicht aber für die jetzige. Sie kosteten dem Staate im Verhältnisse zu ihren sehr begränzten möglichen Leistungen sehr viel, weit mehr als die modernen Seeschulen kosten könnten, die nicht nur Matrosen schafften, sondern zugleich — wie jetzt im Auslande überall — den Tüchtigsten derselben, und wären ihrer noch so viel, die Möglichkeit böten, bei Sparsamkeit und erlangtem moralischem Credit Schiffer, Steuerleute und Schiffsmiteigenthümer zu werden: eine Aussicht, die den Matrosenstand gewiß moralisch ungemein heben muß. Nichts von Allem dem wollen die alten Matrosen-Innungen leisten *).

Die in Riga (1860 aus etwa 300 Mann bestehende) aus alter Zeit existirende Matroseninnung gewährt nach dem Reglement vom 26 April 1843 dieselben Rechte, die den zu den Häfen von Neu-Rußland am schwarzen Meere verschriebenen „freien“ Matrosen gewährt worden sind, nehmlich nach § 27 des rigaschen Reglements Freiheit von dem Militärdienst, nach § 25 und 29 Freiheit von allen Staats- und Gemeinde-Abgaben, nach § 28 Freiheit von der Pflicht, zu Schiffahrten in's Ausland einen Placatpaß zu bedürfen (ein Zeugniß, daß sie Innungsmitglieder sind, genügt) nach § 27 sogar Freiheit von Kanzellei- Abgaben. Dazu kommt nach § 33 das vorzugsweise Anrecht der Innungsmitglieder bei Besetzung der Lootsenstellen. Auch Ausländer können in diese Innung, so wie die in Libau aufgenommen werden. Das Reglement, durch welches in Libau eine Matrosen-Innung neu begründet wurde, ist vom 9 October 1839 und lautet in den meisten Punkten dem rigaschen gleich; es gewährt nach § 29 Freiheit vom Militärdienst, Freiheit von allen Kanzelleiporteln, Freiheit von allen Krons- und Gemeinde- Abgaben außer der Kopfsteuer, von der er nur in den ersten 3 Jahren völlig befreit ist, später hat er nur die ursprünglich von der Krone geforderte Kopfsteuer, ohne Zuschlag der bei der Gemeinde selbst entstandenen Erhöhung derselben, zu zahlen. Nach § 36 haben die inländischen Innungsmitglieder vorzugsweise das Anrecht auf Lootsenstellen, wie in Riga. Ein Placatpaß ist nach § 30 ebenfalls nicht erforderlich, sondern nur ein Zeugniß auf

*) Als Beweis für das Gesagte führe ich an, daß der Seemannsstand im Allgemeinen und der Matrosenstand im Besondern in unsern baltischen Seestädten eben so sehr, und zum Theil leider mit vollem Recht verachtet dasteht, als er z. B. in Mecklenburg und Hannover (ich spreche nur von den Orten, die ich persönlich kenne), geachtet wird, und zwar wiederum mit vollem Recht. Denn dort mag kein namentlich jüngerer Seemann durch Ausschweifungen, Trunk, Leichtsin und Tobsucht seinen moralischen Credit untergraben, da dieser Credit sein werthvollster Schatz werden, ihn zum geachteten Schiffspartner, Steuermann und Schiffer machen kann. Bei uns ist von Allem dem das Gegentheil, und zwar in erster Linie ohne Schuld der Matrosen. Diese Sachlage benutzend suchen denn auch nicht selten die ausländischen Seeleute an unserer „barbarischen“ Küste eine Bestialität glänzen zu lassen, die ihrer Heimat meist erpart bleibt. Wir und nicht sie sind Schuld daran — wegen unseres Mangels an zahlreichen und dadurch Ton angehenden eigenen, am Erwerbe von moralischem Credit interessirten Seeleuten.

Stempelpapier niederster Gattung. „Auch diejenigen jungen Leute, welche auf Libauschen Schiffen als Kajütenwächter oder Schiffsjungen den Seedienst erlernen, bedürfen keinen andern Pass.“ Nach einer von mir in Libau 1860 an Ort und Stelle erhaltenen officiellen Angabe gehörten im December 1858 zur Libauschen Matrosen-Innung 13 inländische Steuerleute, 13 Boorsteute, darunter 3 Ausländer, 7 inländische Schiffszimmerleute, 43 Matrosen, darunter 1 Ausländer, endlich 62 Schiffsjungen, darunter 2 Ausländer, zusammen 143 Inländer und 6 Ausländer. Es fragt sich, warum hier nicht mehr als 43 Matrosen zur Innung gehörten und warum die Zahl derselben in Riga ebenfalls nicht ausreichend groß ist. Denn augenscheinlich hat der Staat hier den Matrosen-Innungsvorständen die merkwürdige Gewalt gegeben, so viele Menschen (Seeleute), als ihnen gut dünkt, vom Rekrutendienst und allen Staats- und Gemeindeleistungen vollständig zu befreien; nach § 14 darf sogar ausdrücklich keine Gemeinde den Ueberritt ihrer Glieder zur Libauschen Matrosen-Innung verweigern. Und doch fand sich damals in Libau *), daß nur 43 Innungsmatrosen vorhanden waren; ja es waren hier von den von Rekrutendienst und Abgaben völlig befreiten Innungsmitgliedern 1840—1860 sogar 53 entlaufen, während nur 37 in derselben Zeit ertrunken und gestorben waren. Die § 16—20 beider Reglements erklären dieses überraschende Resultat vollständig. Der zur Innung verzeichnete Matrose darf nemlich keinen eigenen Willen haben, er muß, sobald die Innungsvorsteher es verlangen, als Matrose fahren und zwar vielleicht bei dem besonders rohen Schiffer, wo er durchaus nicht hin will, er muß; er darf natürlich auch nicht für die zu erleidende Tyrannei mehr an Lohn verlangen als grade geboten wird. Stellt er sich, zum Dienst berufen, nicht in 24 Stunden ein, so ist nach § 20 die Polizei verpflichtet, ihn wie einen Verbrecher arrestlich einzuliefern! Für besonders straffällig erklärt es der wunderliche alte § 20, wenn der Innungsmatrose „aus Eigennuß (!) oder bösem Willen“ nicht zur See fahren will. Nur ein ärztliches Attest giebt dem Innungsmatrosen momentan die Freiheit, nicht aber das Todtfrankliegen der Frau, der Kinder, der eigenen Eltern, ebenso keine eigenen unaufschiebbaren Geschäfte, Krankheiten, die der Arzt nicht attestirt, vortheilhafte andere Arbeiten in der Stadt, die vielleicht die ganze Zukunft des Mannes verbessern würden, u. s. w. Alles dieses kann unter, „Eigennuß oder bösen Willen“ gebracht werden, wenn der Vorsteher es will oder grade zu verdrießlich und beschäftigt ist, um den zum Sklaven entwürdigten Matrosen anzuhören. Das Resultat ist, daß Rigasche und Libausche Schiffer trotz des Bestehens der Innungen meist doch andere völlig freie Matrosen annehmen und ordentlich bezahlen müssen; daß der Innungsmatrose selbst alles menschliche Streben (als „straffälligen Eigennuß“) ablegt, sich dem Trunke u. s. w. ergiebt, oder — dem Seewesen gram wird, falls er nicht ins Ausland flüchtet, um wieder ein persönlich freier Mensch zu werden. Ein sehr bedrödes Zeugniß für eine ähnliche Lage am schwarzen Meere giebt ein Herr Schawrow in № 18 und 19 der Современная Аѳония 1867, wo er in reizender Inconsequenz einen Plan zur künstlichen Hebung des Seewesens im schwarzen Meere entwirft, wobei der Zwangsdienst der Matrosen die Hauptgrundlage bieten soll. Herrn Schawrow entschlüpft nemlich bei der Schilderung der Gegenwart die Phrase, daß die „freien“, zum Seedienst gezwungenen Matrosen des schwarzen Meeres in der Regel mit verbissenem Ingrimm den Seedienst leisten, und kaum die Zeit erwarten können, die sie

*) trotzdem daß die Stadt Ende 1858 eine Flotte von 31 Schiffen mit einem Gehalt von 3170 Roggenlast oder über 6500 Tons besaß, deren Bemannung jedenfalls mehr als 300—350 Seeleute erforderte —

vom Schiffsdienst befreit. — Aber dennoch waren und sind zum Theil diese Innungen bisher ein Mittel gewesen, um jenen beiden Städten Riga und Libau die Erhaltung der gegenwärtigen Handelsflotten möglich zu machen *). In Petersburg, wo kein derartiger gesetzlicher Schutz der Seemannschaft existirte, wie ihn die Zünfte gewähren — in Petersburg und Kronstadt war es daher bei den gegenwärtigen Befehlen fast unmöglich, eine irgendwie ausreichende Flotte zu schaffen, da man sie mit Ausländern hätte bemannen müssen, und in diesem Falle die Schiffe nicht rentiren können.

Um dem Leser die kolossale gegenwärtige, früher nie dagewesene, Ausdehnung des Seehandels und der Schifffahrt in der Welt vor Augen zu führen, füge ich hier die nachfolgende, nach den besten Quellen zusammengestellte Tabelle Seite 19 bei. Erst in den letzten paar Jahrzehnten hat der Seehandel diese riesige Ausdehnung gewonnen; erst in diesem Jahrhundert schwimmt eine so schwindelerregende Masse von Millionen an Werthen auf den Meeren. Das Seewesen ist daher jetzt weit mehr als jemals der Weg zu Wohlstand und Reichthum der Staaten und Völker. England zählte 1550 nicht mehr als 135 Handelsschiffe; 1662 betrug der Tonnengehalt der ganzen Handels- und Kriegsflotte zusammen bloß 45,000 Tonnen. Im Anfange des 18ten Jahrhunderts gingen durch den Sund und die Belte nicht mehr als 3500 Schiffe jährlich; im Jahre 1770 schon 7736, im J. 1800—10,221, 1853 schon 21,586 Schiffe. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts betrug der ganze Handelsumsatz Englands (mit Nordamerika), Frankreichs und Rußlands zusammen nicht mehr als 250 Millionen Rubel; jetzt beträgt er nahezu das zwanzigfache. Norwegen zählte 1772 bloß 519 Schiffe von 24,486 norw. Last; 1835 schon 2272 Schiffe von 75,500 Last; 1856 bereits 5470 Schiffe von 232,373 Last oder 570,000 Tonnen; die Flotte hatte sich in 80 Jahren verzehnfacht. Die Handelsflotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika zählte 1791 nur 502,146 Tons; 1822 schon 1,324,692 Tons; 1852: 4,138,439 Tonnen. England besaß 1802 bereits 19,711 Schiffe von 2,038,253 Tons Gehalt mit 150,000 Seeleuten; 1857 aber 37,088 Schiffe von 5,531,887 Tons Gehalt mit 287,353 Mann Besatzung.

Wie verhältnißmäßig gering nicht nur die Handelsflotte Rußlands, sondern auch dessen Seehandel ist, zeigt gleichfalls die nachstehende Tabelle. Der Ein- und Ausführhandel Rußlands so wie Frankreichs zur See beträgt z. B. zwischen $\frac{2}{3}$ und $\frac{3}{4}$ der gesammten Ein- und Ausfuhr; während aber in Rußland durchschnittlich nur für 4 Rubel pro Kopf der Bevölkerung an Waaren jährlich zur See, überhaupt aber für 5 Rubel ein- und ausgeführt werden, kommen in Frankreich 30 Rubel, überhaupt 40 Rubel auf den Kopf; in Nordamerika 23 (vor dem Bürgerkriege über 30 Rubel, seitdem haben dort in Folge der großen Abgaben aller Art der Handel und die Handelsflotte Rückschritte gemacht); in England 110 und in Australien gar 200 Rubel. — Was die Quantität der Waaren anbetrifft, so werden jetzt in

*) Das Bestehen der Innungen an diesen beiden Handelsplätzen milderte nelmlich in vielen Einzelfällen die Praxis des Patzwesens für alle Matrosen. Trotzdem sind mir in einer Kronsgemeinde in der Nähe von Riga Fälle mit allen Einwänden pro und contra bekannt, wo das Gemeindegerecht seinen Fischern nicht einmal auf Kabotageschiffen zur See zu fahren gestattete, trotzdem daß sie nicht nur alle irgend möglichen Zahlungen im Voraus berichtigten, sondern sogar hundert Rubel zur Sicherheit für erwanigte künftige Zahlungen beim Gemeindegereichte deponiren wollten. Solche Engergzigkeiten müssen beseitigt werden, wenn das Seewesen bei uns gedeihen, und die Concurrnz mit den freien Seeleuten westlicher Länder möglich werden soll.

England, inclusive Ballast, etwa 24 bis 30 Millionen Tons Waaren jährlich ein- und ausgeführt, in Nordamerika 15—18 Mill., in Frankreich 8—9 Mill., in Norddeutschland desgleichen 8—9 Mill., in Rußland (1866) auch bereits 5 Millionen Tons, da hier meist schwere Rohwaaren, Getreide, Holz, in Betracht kommen. Die Frachten für jene 5 Millionen Tons Waaren (und Ballast) dürften nicht unter 60 Millionen Rubel jährlich betragen. Käme Rußland in die normale Lage, 50 Procent seiner Waaren selbst ein- und auszuführen, so würden zunächst die Frachten für jene Waaren, der Concurrenz wegen, um 20—30 Procent, also jährlich um 12—18 Millionen Rubel billiger zu stehen kommen. Die letzteren Summen wären reiner Gewinn für ganz Rußland, für jeden Producenten und Consumenten im Reiche. Die mit Schiffahrt (jetzt aber mit Fischerei und dergleichen) bei uns beschäftigten Leute würden aber außerdem sicherlich jedes Jahr etwa 10 Millionen Rubel mehr, als bei ihren jetzigen Beschäftigungen verdienen. Dadurch würden sich rasch Capitalien aufhäufen an allen unseren Küstenorten, die dem Handel eine ganz andere Lebhaftigkeit und Ausdehnung gäben. Theils hierdurch, theils wegen der um 20—30 Procent geringern Frachten, theils in Folge der Eisenbahnen und des ganzen Zuges der Neuzeit würden sich die Ein- und Ausfuhr Rußlands rasch auf das 2—3 fache steigern, also bald statt 300 Mill., 600—900 Millionen Rubel jährlich, oder pro Kopf der Bevölkerung 8—12 Rubel betragen, was ja noch gar nicht sehr viel ist. Da die baltischen Küsten durch die Eisenbahnen an Handels-terrain ungemein viel gewinnen, so bliebe ihnen immer mehr als die Hälfte unseres gesammten Seehandels der Masse nach, über $\frac{2}{3}$ dem Werthe nach. Bei einer Verführung von 50 Procent unserer Waaren könnte also unsere baltische Flotte bloß in den heimischen Häfen über 30 Millionen brutto und davon 20—30% netto jährlichen Verdienst haben, und das als Minimum und mit vollkommener Sicherheit, sobald wir nur wollen! 40—50,000 Seeleute reichen aus zu diesem großen Erwerbe, zu dem viele, viele Hunderttausende von Menschen in der Landwirthschaft nöthig wären.

So interessant es vielleicht für viele Leser wäre, das hier in einer Tabelle eng zusammengedrückte Material ausführlicher zu beleuchten, so ist doch in dieser Brochüre kein genügender Platz dafür, ebenso wie für Vieles, was bloß unsere nichtbaltischen Küsten betrifft, und daher in, dieser ähnlichen, russischen Brochüren Platz finden wird.

Bereits aus dem Vorhergehenden ist ersichtlich, daß bei der heutigen stark entwickelten Concurrenz im Seewesen große Handelscompagnien und Handelshäuser es sehr schwer haben, mit den ganz kleinen Capitalisten auf dem Meere zu concurriren, die sich beim Schiffbau und bei der Schiffahrt zum Theil persönlich betheiligen. Um so begreiflicher ist es, daß man der größten Gesellschaft, dem Staate als solchem, und noch gar dem größten Staate der Welt, Rußland jetzt nimmermehr zumuthen darf, auf seine Rechnung Schiffahrt zu treiben — denn er ist ja noch weniger, als die großen Compagnien, geeignet, das Fuhrmannswesen zur See im Detail richtig zu leiten und zu kontrolliren. Der Staat kann, ohne den Regeln der Volkswirthschaft nahe zu treten, allerdings einige kleine directe pecuniäre Vortheile, sowol dem Gewerbe des Schiffbaues, als dem der Schiffahrt einräumen, diese directen kleinen Vortheile sind aber von sehr geringer Bedeutung. Die Hauptthätigkeit des Staates kann nur in indirecter, mittelbarer Förderung des Seewesens bestehen. Hafenbauten, Leuchthürme, Consularswesen, Hafenordnung und Hafenabgaben, Seegesetzgebung, Förderung der freien Bewegung der Bevölkerung bei der praktischen Ausübung der Schiffahrt und Schaffung von Schulen zur nothwendigsten seemannischen Bildung: das sind die Auf-

Tabelle über den gegenwärtigen Seehandel und die Handelsflotten auf der ganzen Erde.

Staaten und Ländercomplexe.	Zahl der Schiffe.	Tonnen-gehalt der Schiffe.	Zahl der Schiffe.	Bevölkerung in Millionen.	Folglich kommen						
					Reihenfolge.	Reihenfolge.	Reihenfolge.	Reihenfolge.	Reihenfolge.	Reihenfolge.	
											pro Tonne jährlich Rubel Handelsumsatz.
1. Großbritannien und Irland . . .	3300	1 6,300,000	1 30,000	30	9	110	4	2,100	6	524	15
außerdem britische Colonien											
in Asien . . .	800	4 100,000	26 800	175	2	4	25	6	27	8000	1
in Australien und Afrika . . .	500	6 170,000	21 1,700	2 1/2	18	200	3	680	13	2940	2
in Amerika . . .	250	15 620,000	9 7,000	5	15	50	6	1,240	11	400	17
2. Frankreich	1100	2 1,000,000	4 15,000	38	4	30	8	265	20	1100	6
3. Vereinigte Staaten von Nordamerika	800	3 5,200,000	2 35,000	35	5	23	12	1,500	9	154	22
4. Norddeutscher Bund	750	5 1,300,000	3 7,000	30	8	25	11	433	15	580	13
Darunter:											
Hamburg allein	400	9 240,000	15 510	1/4	26	1700	1	10,000	2	1666	5
Bremen	75	19 220,000	19 300	1/10	27	750	2	22,000	1	340	19
Weslenburg-Schwerin	15	27 168,000	22 446	1/20	25	28	10	3,000	4	90	26
5. Türkei mit Aegypten, Tunis und Tripolis	500	7 230,000	16 4,400	25	10	20	16	90	23	2170	3
6. Süd- und Mittel-Amerika	450	8 550,000	11 2,000	32	7	14	21	170	22	818	8
Darunter:											
Brasilien	150	17 230,000	17 800	10	13	15	20	230	21	650	11
Republik Chili	70	20 70,000	27 260	1 2/3	20	38	7	380	17	1000	7
7. China	400	10 600,000	10 8,000	400	1	1	27	15	26	666	10
8. Holland	350	11 540,000	12 2,200	3 1/2	17	100	5	1,540	8	648	12
9. Spanien nebst Colonien	350	12 630,000	8 10,000	22 1/3	12	15	19	280	19	555	14
10. Italien	300	13 700,000	6 14,000	24	11	12	23	290	18	430	16
11. Rußland außer Finnland	300	14 150,000	24 1,700	75	3	4	26	20	25	2000	4
Finnland	25	26 220,000	20 1,575	1 2/3	21	14	22	1,220	12	114	24
12. Oesterreich	200	16 260,000	14 750	35	6	6	24	74	24	770	9
13. Schweden und Norwegen	130	18 980,000	5 9,000	6	14	21	14	1,633	7	132	23
Norwegen allein	50	22 635,000	7 5,700	17 1/10	22	30	9	3,700	3	80	27
14. Portugal	60	21 160,000	23 600	4	16	15	18	400	16	385	18
15. Maskat in Afrika und Arabien	40	23 140,000	25 2,000	2 1/2	19	16	17	560	14	286	20
16. Dänemark	35	24 224,000	18 3,700	1 2/3	23	22	13	1,400	10	156	21
17. Griechenland	30	25 300,000	13 5,000	1 2/5	24	21	15	2,140	5	100	25

gaben des Staats, die ihm zum Theil allein, zum Theil unter Beihilfe der localen Bevölkerung zufallen. Dieser letzteren bleibt die ganze praktische Initiative anheimgestellt; diese hat ja auch direkt den größten Vortheil davon. Aber nur wenn Tausende und aber Tausende an unsern baltischen Küsten fest ans Werk gehen, können so große Resultate erwartet werden, wie sie unserer bei einer so günstigen Lage würdig sind.

Was soll man nun aber von Seiten der baltischen Küstenbevölkerung thun? Zunächst — und das ist sicherlich der beste, patriotischste und leichteste Weg zum Erfolge — zunächst der Masse unserer deutschen und nicht deutschen Bevölkerung die Ueberzeugung beibringen, daß sie an ihrer Schwelle ein Goldfeld hat, das sie nur zu bearbeiten brauchen, und das zu bearbeiten sie Kräfte und Mittel in mehr als hinreichendem Maße besitzen. Diese Ueberzeugung nun kann durch Schriften und Vorträge, vor Allem in den verschiedenen bestehenden Schulen geweckt werden. Wo die Ueberzeugung von der Nützlichkeit und Vortheilhaftigkeit des Seewesens aber geweckt ist, da kommt es darauf an, daß Behörden und Privatpersonen Schiffbau und Seefahrten nicht nur in keiner Weise zu hindern, sondern aus allen Kräften zu fördern suchen, und sie wie eine heilige, im höchsten Grade patriotische Angelegenheit betrachten, die dem Staate jetzt so sehr am Herzen liegt.

Ich schlage zunächst, außer der möglichst raschen Begründung von Seeschulen, vor, daß in den an der Küste zunächst bestehenden Volks- und anderen Schulen gute Seekarten über das uns zunächst liegende Meer angeschafft und von den Lehrern so gut es geht, erklärt werden. Seekarten und überhaupt geographische Kenntnisse wirken überaus anregend namentlich auf wenig gebildete Leute ein. Ich bin fest überzeugt, daß da, wo zunächst für Schüler und Publikum tüchtige Seekarten angeschafft und gelegentlich erklärt werden — sie kosten ja nicht viel — daß da und dadurch zur baldigen Gründung von Seeschulen am besten vorgearbeitet wird. Das Geld zu den schon an sich höchst interessanten Karten müßte, wo nöthig, durch Sammlungen, also durch Theilnahme vieler beschafft werden, damit der Einzelne nur ein ganz geringes Geldopfer zu tragen habe.

Ferner würde ich nächst andern Schriften über Seewesen die möglichste Verbreitung der vorliegenden Brochüre vorschlagen. Das Erscheinen derselben so wie ähnlicher in nichtdeutscher Sprache ist auf meinen Vorschlag in № 20 der *Современная Литература* 1867 und durch eine Einladung der Moskauer Zeitung in № 122 v. J. 1867, zur Sammlung besonderer Geldbeiträge „zur Verbreitung nützlicher Brochüren über das Seewesen Rußlands“ möglich gemacht worden. Vermittelt solcher Sammlungen, und der etwaige Ertrag derselben wird wiederum zu andern Brochüren über denselben Gegenstand verwandt werden. Die vorliegende konnte und durfte ja nur eine flüchtige Uebersicht über die ganze vorliegende Frage gestatten; aber eine genauere Beschreibung der Fischerei und Bevölkerung der ganzen baltischen Küste, zu der ich officiell und privatim gesammeltes, auf das Seewesen bezügliches Material bereit habe; besondere Zusammenstellungen über die Lebensfragen unserer baltischen Schifffahrt, Details über Navigationsschul-Einrichtungen in fremden Staaten; Details über das Seewesen der ganzen Welt mit Vergleichen über Rußland: alle diese Themata allmählich zu besprechen, könnte vermuthlich der Weckung des Interesses für Seewesen nur sehr förderlich sein. In England wird das Erwerbtleben namentlich dadurch vor falschen Richtungen bewahrt und auf den richtigsten Weg geleitet, daß es jederzeit Specialisten möglich ist, einzelne Fragen der Volkswirtschaft bis zur Erschöpfung zu behandeln unter der moralischen und materiellen Unterstützung vieler Tausende

von Lesern. Der geistige Schwung dieser Schriften verräth, daß ihre Urheber in gehobener Stimmung arbeiten, in der Gewißheit, daß sie sich nicht als Stimmen in der Wüste fühlen, sondern sicher sind, daß ein Theil des wirthschaftlichen Fortschrittes ihres Vaterlandes so wie der Menschheit von der Kraft ihrer Beweisführung und von der Gründlichkeit ihrer Darstellung abhängt, nicht aber von kleinlichschlaunen Berechnungen andrer Art. Bei uns ist wenigstens die Verbreitung der von ihnen gefundnen Wahrheiten und deren selbstständige Anwendung auf die gegebenen Verhältnisse dann möglich, wenn ein Theil des Publikums an ihnen lebhaft Antheil zu nehmen beginnt. Da z. B. der Verkauf solcher Spezialschriften über unser Seewesen bei der geringen Zahl unserer Leser niemals dem Verfasser auch nur den nothdürftigsten Lohn für seine Mühe geben, ja nicht einmal zur Bezahlung der Kosten für Druck, Papier und Buchhändler-Vertrieb ausreichen kann, so ist auch die Herausgabe dieser vorliegenden Schrift nur dadurch ermöglicht worden, daß gleich nach der obenerwähnten Einladung zu Beiträgen aus den baltischen Provinzen, und zwar von der rigaschen russischen Kaufmannschaft, 85 Rubel gezeichnet wurden. Diese Summe nun darf direkt zu Brochüren und deren theilweise unentgeltlicher Vertheilung in den baltischen Gouvernements in den dort herrschenden Sprachen verwandt werden, während das Erscheinen ausführlicher Schriften in russischer Sprache bereits durch andere Beiträge sicher gestellt ist. Wer nun von Deutschen, Letten und Esten ebenfalls sein Scherflein beitragen mag, zur weiteren Verbreitung dieser Kenntnisse, den ersuche ich, zunächst, bis andere, dem Leser bequemere Stellen sich zeigen, dies Scherflein an die Redaktion der Moskauer Zeitung in Moskau (Adresse deutsch, oder russisch: „Въ Редакцію Московскихъ Вѣдомостей въ Москву“) mit etwaniger Beifügung meines Namens und mit Angabe der speciellen Bestimmung des Beitrags einzusenden. Es erscheint nur gerecht, daß namentlich jede bei der Sache theilhabende Bevölkerung und Klasse auch selbst einen Theil der im Ganzen so geringen Kosten für die literarischen Hilfsmittel, trägt. Noch wichtiger ist es aber, daß die bei der Sache Interessirten durch (kleine) Beiträge den thatsächlichen Beweis ihres Interesses an der Sache kund geben. Diese Kundgebung kann und wird den einzelnen Organen der Regierung der beste Sporn werden, auch ihrerseits die dem Publikum am Herzen liegende Sache zu fördern. Denn ganz vereinzelt Stimmen können die einzelnen Beamten unmöglich zu großes Gewicht beilegen. Wenn der Privatmann verlangt, daß der Regierungsbeamte bei uns dem ihm verhältnißmäßig neuem Studium der auf das Seewesen bezüglichen Fragen obliegen soll, so muß auch er seinerseits den thatsächlichen Beweis liefern, daß die Sache wichtig und besonderer Opfer werth ist. Der unweifelhaft festgestellte allgemeine Wunsch des Publikums ist ein sehr großer Sporn für die administrativen und gesetzgebenden Sphären. Ich erinnere daran, daß das deutsche Publikum 1848 seinen Wunsch, eine Kriegsflotte zu besitzen, durch Geldsammlungen aussprach, die allerdings nur eine für den Bedarf winzige Summe, einige hunderttausend Thaler betragen, aber durch ihr moralisches Gewicht in der späteren Zeit (trotz Hannibal Fischer etc.) mit Nothwendigkeit dem deutschen Volke das Gewünschte verschafft haben. Es fragt sich sehr, ob ohne die kräftige Willensäußerung des deutschen Volkes die Sache so weit gekommen wäre, wie sie bereits jetzt gekommen ist. Der etwanige Mehrertrag unserer Sammlungen (der Moskauer Zeitung sind bis jetzt etwa 300 Rubel an Einzelbeiträgen zugesandt worden; die einzelnen Darbringungen werden sofort veröffentlicht) soll theils für literarische Hilfsmittel der kommen sollenden Seeschulen, theils zu Ausgaben für die Seeschulen selbst verwendet werden.

Ueberhaupt scheint Alles gleich nützlich und wichtig zu sein, was die Errichtung einer Menge von Navigationschulen am baltischen Meere in der nächsten Zeit, namentlich im nächsten Winter direct und indirect befördern kann. Mit diesen Schulen wird auch das Mittel gegeben sein, die Gründung von kleinen Gesellschaften zum Schiffbau und zur Schifffahrt zu fördern und dadurch allen andern seefahrenden Nationen auf richtiger Bahn nachzustreben. Sehr erstrebenswerth wäre außerdem eine centrale nautische Gesellschaft für Rußland nach Art der so eben in Deutschland aus den zahlreichen kleinen Vereinen entstehenden, die am 14. und 15. April d. J. in Berlin begründet wurde.

In Bezug auf freiwillige Beiträge zur Förderung des baltischen Seewesens bemerke ich ausdrücklich, daß Diejenigen, die in der Lage sind, die Sache direct zu fördern — sei es durch Anregung und Beihilfe zur Umgestaltung und Erweiterung einer schon bestehenden Volksschule zur Seeschule, welche letztere als besondere höhere Klasse unter Umständen mit der erstera sehr gut sich verbinden ließe, sei es durch Anschaffung von Seekarten und nautischen Schriften, oder gradeswegs durch sachliche Aufmunterung der Küstenbevölkerung zu Schiffbau und Seefahrten —, daß diese am besten thun, ihre Gaben unmittelbar unter eigener Aufsicht zweckmäßig zu verwenden. Nur diejenigen, denen die unmittelbare Verwendung nicht möglich ist und die dennoch von der ganzen Größe und Wichtigkeit des Vorschlages so überzeugt sind, daß sie davon gern durch ein Opfer öffentlich (mit oder ohne Namensnennung) Zeugniß abzulegen bereit sind, nur diese ersuche ich um directe Beiträge, die in jedem Falle veröffentlicht werden, und zwar, will's Gott, auch in einer künftigen zweiten deutschen Brochüre. Auch ganz kleine Beiträge, die nicht durch Einsendung von Rubeln, sondern von Briefmarken realisiert werden können, sind willkommen, da sie das zur Zeit wichtigste, die moralische Zustimmung documentiren. Jeder Besteuernde wird als Mitglied zur Förderung des Seewesens betrachtet und unter Andern mit den diese Angelegenheit betreffenden Brochüren (zum Gebrauch und zur Vertheilung) versehen werden.

Hierbei erinnere ich noch an eine andere gleich lobenswerthe Sammlung zum Besten des Seewesens, an den in der Libauer Zeitung N. 139 v. J. 1867 abgedruckten und später auch der kurländischen Gouvernementszeitung beigelegten Aufruf unter dem Titel „Ein Wort an Kurlands Frauen“ zur Schaffung von Rettungsböten für die kurländische Küste. Daß solche Sammlungen auch in Livland und Estland sehr am Plage wären, unterliegt wol keinem Zweifel, und ebenso ist es richtig, sich dabei an das zarte Frauenherz zu wenden*). Mein vorliegender Vorschlag aber wendet sich an die ersten denkenden Männer, die es wissen, daß dem ganzen Reiche, den einzelnen Provinzen und noch kleinern Landestheilen am besten dann geholfen ist, wenn

*) Mit dem Rettungswesen auf Kosten der Krone allein, ohne jegliche Betheiligung des Publikums, geht es nicht viel besser, als beim Seeschulwesen auf Kronskosten allein, bei welchem letztern, wie schon gesagt, mit einem Opfer von mehr als 900,000 Rubeln bisher nur äußerst dürftige Resultate zu erreichen möglich waren. Im Augenblicke liegen z. B. im Seeministerium über 17,000 Rubel für das Rettungswesen auf unsern Meeren gesammelter Gelder, Privatbeiträge etc. brach, weil „die Summe zu winzig ist zur Errichtung von Rettungsstationen.“ Und doch wären selbst 1700 Rubel in Privathänden pro Station wahrscheinlich ausreichend. Denn man würde meist die zunächst wohnhafte Fischerbevölkerung gegen eine geringe jährliche Entschädigung als Bemannung der Rettungsböten verwenden, nicht aber Soldaten, die den ganzen Sommer über brach liegen müssen, und nur in den jedenfalls selten vorkommenden Tagen der Stürme und Schiffsstrandungen thätig sein können.

sie sich selbst helfen, an Männer, die überdies klar einsehen, daß bei uns eine Mehrung des Wissens und der praktischen Einsicht im Erwerb-
 leben das Wohlthätigste ist, was wir überhaupt unsern ungebildeten Mit-
 bürgern zu bieten vermögen. Wenn aber Jemand von ihnen dem Schreiber
 dieses aus dem rein äußerlichen und so zu sagen formellen Grunde grollen
 wollte, weil er die vorliegende Brochüre gerade in Moskau schreibt, so wäre
 darauf zu antworten, erstens daß ich schon vor 10 Jahren Aehnliches gesagt
 und geschrieben habe, zweitens, daß der Aufenthaltsort nicht von mir frei-
 willig gewählt wurde, und drittens, daß eine so große Idee, wie die des
 Seewesens ist, nimmermehr von augenblicklichen Stimmungen und Miß-
 stimmungen (gegen Moskau!) beeinflusst werden darf. Nein! Alle geeigneten
 geistigen und materiellen Kräfte unserer Deutschen, Lettischen, Estnischen und
 russischen Bevölkerung haben auf den Gewässern unserer Meere einen mehr
 als genügend großen Tummelplatz und können durch gemeinschaftliche Betheil-
 gung einander nur wesentlich fördern *), nicht aber hindern. Darum
 wäre es im höchsten Grade erwünscht, daß in Förderung dieses für die Ge-
 genwart täglich wichtiger werdenden, zur Hebung des Wohlstandes der ganzen
 Menschheit unläugbar bedeutenden Geschäftsweiges Alle Bewohner unseres
 gemeinsamen Vaterlandes einig wären und bleiben, wenn auch gewisse be-
 liebte altererbte Streitigkeiten auf anderen Gebieten fort dauerten. Wirke darum
 Jeder mit Allen Kräften in seinem Kreise, wie und wo er es vermag; der
 Erfolg ist sicher und er wird Jedem später hohe Genugthuung und den
 praktischen Unternehmern sowol, als ihren Nachbarn und dem ganzen Lande
 sehr große materielle Vortheile gewähren.

Allen Einwänden gegen die hier ausgesprochenen wirthschaftlichen
 Sätze in diesem Absätze zu begegen ist natürlich unmöglich; nur Ein Ein-
 wand mag hier erwähnt werden. Mancher deutsche Leser wird vielleicht fin-
 den, daß hier der lettischen und estnischen Bevölkerung in Bezug auf unser
 Seewesen ein gar zu wichtiger Platz eingeräumt ist, während man ja wiſſe, daß
 das deutsche Element ganz vorzugsweise für das Seewesen geeignet sei.
 Dieser Einwand, wenn er vorkäme, wäre sehr unbegründet. Daß unsere
 deutsche Bevölkerung, schon der Sprache wegen, beim Seewesen große Vor-
 theile vor Letten und Esten voraus haben wird, ist unstrittig. Die Geschichte
 unserer baltischen Seestädte zeigt aber Jedem, der sehen will, daß unsere deutsche
 Bevölkerung gar nicht sehr begierig ist, Matrosendienste zu leisten. In Riga
 z. B. sind $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ unserer einheimischen Matrosen Letten, in Libau ist
 allerdings die Zahl der deutschen Matrosen verhältnißmäßig größer als in
 Riga, aber auch dort wie in Windau dürften die Letten überwiegen; ebenso
 scheint es im Norden mit den Esten der Fall zu sein; und zwar ist dies
 schon dann der Fall, wenn man, im Norden wie im Süden, die eigentlichen
 Kabotagefahrzeuge noch gar nicht in Anschlag bringt, die gänzlich in den
 Händen von Letten (zu $\frac{3}{4}$) und Esten ($\frac{1}{4}$) sind. Die Matrosen sind aber
 überall das bestimmende Element zum Ein und Nichtsein einer tüchtigen
 Handelsflotte; aus ihrer Mitte müssen die Schiffer und Steuerleute, der
 Mehrzahl nach, hervorgehen; wo diese Bedingung nicht eintritt, da kann die

*) Das so sehr unvollkommene russische Consulatswesen so wie vieles Andere
 kann zum Theil nur dann befriedigend geordnet werden, wenn wir eine einiger-
 maßen nennenswerthe Flotte bereits haben. Fachmänner kennen das. Vergebens aber wäre
 es darauf zu warten, daß unsere Deutschen oder Letten, Esten oder Russen allein, oder
 gar, daß irgend eine unserer Städte allein unsere Flotte auf diese Stufe bringen sollen.
 Nur wenn man mit vereinigten Kräften ans Werk geht, kann ein befriedigendes ras-
 ches Wachstum erzielt werden, denn große materielle Fortschritte zu machen ist
 überaus schwer.

Das Gesetz vom 27. Juni 1867 lautet folgendermaßen:

„Der Reichsrath hat in den vereinigten Departements der Gesetze und der Staatsökonomie und in der allgemeinen Versammlung nach Durchsicht der Vorstellung des Finanzministers über die Reorganisation der Lehranstalten für die Handelschiffahrt, und in wesentlicher Uebereinstimmung mit den Schlußfolgerungen desselben, für gut erachtet:

1. Den Chefs der Landesgebiete oder der Gouvernements, die an den Seeküsten liegen, anheimzustellen¹⁾: jetzt gleich an die Errichtung von Schiffahrtsklassen zu gehen, und zwar auf den Grundlagen, die in dem (untenstehenden) Reglement für diesen Zweck Allerhöchst bestätigt sind — an denjenigen Orten, deren Gemeinden bereits erklärt haben²⁾, oder noch künftig erklären werden, daß sie solche Schulklassen zu errichten wünschen, und zugleich erbötig sind, zur Schaffung dieser Anstalten einige Opfer zu bringen.

2. Dem Finanzminister anheimzustellen, „die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel“ auf Grundlage ihrer Statuten (Artikel II) aufzufordern, daß sie ihrerseits zur Gründung von Navigations-Anstalten an der Küste des Schwarzen und Asowschen Meeres thatsächlich mitwirke³⁾; desgleichen sich an andere Dampfschiffahrts-Gesellschaften wegen deren Mitwirkung bei Errichtung solcher Klassen auch an andern Orten zu wenden⁴⁾.

3. Mit dem Ende des laufenden Schuljahres die Handelschiffahrtschule in Cherson aufzuheben, und dem Finanzminister anheimzugeben, mit einer besondern Vorstellung darüber einzukommen, wie die, durch Aufhebung dieser Schule ersparten Summen zu einem besondern Credit zur Hebung der Seeschulen zu verwenden sind⁵⁾.

4. Die Schifferkurse, welche gegenwärtig in Archangel und Kem bestehen, und ebenso die Navigationsklasse im Libauschen Proghymnasium unverändert fortbestehen zu lassen, bis zur Erlangung weiterer Erläuterungen⁶⁾.

5. Die Handelschiffahrtschule in Kronstadt einstweilen noch nicht zu schließen, sondern sie unter dem Seeministerium zu lassen, und demselben anheimzustellen, nach Uebereinkunft mit dem Finanzminister den Termin der endlichen Schließung derselben zu bestimmen⁷⁾.

Seine Kaiserliche Majestät hat diese Meinung des Reichsraths am 27-ten Juni 1867 in Zarstkoje-Selo Allerhöchst zu bestätigen geruht und deren Erfüllung befohlen.

Gleichzeitig erschien das Reglement für die Navigationsklassen⁸⁾ — S. 30.

Hierzu folgende Bemerkungen:

1. Die Consequenzen der Administration erforderten allerdings diese Bestimmung, die jedoch, wie ich schon ein paar Mal in der Moskauer Zeitung ausführlich besprochen habe, unter (hoffentlich selten vorkommenden) Umständen zu einem nicht unwichtigen Hindernisse der Errichtung von Seeschulen werden kann und daher möglicher Weise bei einer nächsten Umänderung des vorliegenden Gesetzentwurfs eine nützliche Abänderung erfährt.

Fortwährende Verbesserungen sind eben ein Hauptbedürfnis aller Seeschulgeseze, unter Anpassung an die jedesmaligen sehr veränderlichen Bedingungen und lokalen Erfordernisse des Seewesens. Der Chef einer Provinz kann bei den Hunderten seiner Aufgaben, von denen viele für den Augenblick ungleich wichtiger erscheinen, die Seeschulfrage vollkommen unterschätzen, deren Bedeutung für das Staatsganze weit wichtiger ist oder sein kann, als für die betreffende Provinz. Wir wissen z. B. daß, so sonderbar es klingt, die Stadt Ostaschkow nebst Umgegend im Twerschen Gouvernement mit die besten Seeleute liefern kann; diese Leute würden aber bei Ausübung ihrer seemannischen Praxis allmählich nach Petersburg übersiedeln müssen; nur Wenige würden im Winter nach dem zu fernem Ostaschkow zurückkehren. Der lokalen Administration in Twer kann nun leicht, bei der Fürsorge für das eigene Gouvernement, eine Seeschule in Ostaschkow mehr als nützlich vorkommen, sie kann für positiv schädlich gehalten werden. Ebenso würde die Anlegung von niederen Navigationsschulen in den Dörfern am Onega, Ladoga, Ilmen, Bjeloje und Peipussee direct weit mehr und augenscheinlicher der Schifffahrt von Petersburg, als den Gouvernements Nowgorod, Onega und Pskow zu Gute kommen. (Schon jetzt bilden die Dorfbewohner vom Ladoga und Onegassee das Hauptcontingent für die Kobotage zwischen Kronstadt und Petersburg). Dieser Umstand und dann jenes den, nicht selten von einem Gouvernement nach einem andern berufenen, Herrn Chefs der innern Gouvernements schwer zuzumuthende genaue Studium seemannischer Fragen können manche Hindernisse darbieten, namentlich wenn der Kriegsflotte entlehnte Anschauungen hinzutreten und die um eine Seeschule Bittenden unbedeutende und ungebildete Fischerleute abgelegener Dörfer sind. Die letztgenannten Anschauungen bei sonst sehr gebildeten Männern haben es vielleicht der Kronstädter und der Nikolajewer Zeitung wiederholt möglich gemacht, die Fortdauer der Kronstädter Seeschule zu befürworten, obgleich damit selbstverständlich der Ausschluß der Küstenbevölkerung vom nautischen Unterricht wie bisher aufrecht erhalten würde. Vermuthlich aber gilt diesen Zeitungen und noch andern bei uns das Seewesen für viel zu vornehm, als daß man unsern Fischern den Zutritt zu demselben gestatten dürfte: eine Ansicht, die gottlob doch auch bei uns nur verschleiert sich an das Tageslicht wagen kann. Gerade diese tief verschleierte Ansicht scheint aber in vielen Gemüthern bei uns zu herrschen und Ursache zu der grellen, jedem Ausländer gewis unverständlichen Inconsequenz ihrer Schlussfolgerungen zu sein — nicht bloß am schwarzen Meere und in Kronstadt! Militairische Begriffe machen es vermuthlich einem für das Handelsseewesen sehr eifrigen Officier Scharoww möglich, den Zwang gewisser mit Land dotirter Küstenbewohner am schwarzen Meere zum Dienst auf Handelsschiffen wiederholt sehr nachdrücklich zu befürworten. Eben solche Anschauungen liegen offenbar dem Vorschlage der erstgenannten Zeitung zu Grunde: die Regierung möge jährlich 100,000 Rubel hergeben, dann würden je 10 entlassene Flottenofficiere für dies Geld à 1 Schiff bauen! Eine sehr einfache Art in der That, zu einer Handelsflotte bei uns zu gelangen! Die zweite genannte Zeitung proponirte freilich bloß einen tüchtigen Staatszuschuß von durchschnittlich 7000 Rubeln für jedes von Officieren zu bauende Handelsfahrzeug, unter denen auch Kobotageschiffe wären, deren Bau jetzt dort 6000 Rubel überhaupt kostet. Solche Vorschläge, über die man erröthen muß, und die im ganzen seefahrenden Auslande schwerlich nur gedruckt erscheinen könnten, werden bei uns noch von Männern gemacht, die bei Andern für sachkundig gelten! Es ist also einem in der Sache nicht gut eingeweihtem Gouvernementschef bei uns überaus leicht gemacht, Ansichten zu cultiviren,

die mit den im Gesetz ausgesprochenen nicht harmoniren, und noch weit weniger die Förderung unseres Seewesens zulassen.

2. Zwei livländische Bauergemeinden, die in Schlock und die in Hainasch waren es zuerst, die vor einigen Jahren um Seeschulen für sich baten, für die sie Gebäude u. selbst schaffen wollten. Die Bitte derselben hat factisch zum Zustandekommen des vorliegenden Gesetzes wesentlich mit beigetragen, und es wäre daher ganz besonders zu beklagen, wenn äußere Umstände es ihnen jetzt nicht möglich machen sollten, die ersten zu sein, denen das neue Gesetz zu Gute kommt, namentlich der seit 4 Jahren existirenden Schule in Hainasch, die der so verdienstvolle Schiffer Dahl leitet.

3. Diese Gesellschaft besaß im vorigen Jahre laut dem Zeugniß des Herrn Schavrof in der (Совр. Аѣтопись № 17. 18 vom Jahre 1867) nicht ein einziges Segelschiff; für ihre 60 Dampfschiffe bekommt sie eine jährliche Staatssubvention von etwa 2 Millionen Rubel; sie hat außerdem das Recht die „freien“ Matrosen des schwarzen Meeres zum Dienst auf ihre Schiffe zu zwingen. Nach dem obigen Zeugnisse ist ihre Wirksamkeit zur Hebung unserer Handelsflotte des schwarzen Meeres so ziemlich gleich Null; die zwangsweise Benützung der Matrosen beweist aber zur Genüge, daß sie die Hebung der Handelsflotte im schwarzen Meere hindert, denn daß der Zwang die Lust der „freien Matrosen“ erbittert und zu Feinden des Seewesens (dem Boden ihrer Unfreiheit, bei Allen andern Seefahrern der Welt aber der Boden ihrer Freiheit) macht, ist selbstverständlich. So wie einst die kolossale Staatssubvention aufhören wird, hört sicherlich auch die Thätigkeit dieser Dampfschiffahrtsgesellschaft auf, und die verausgabten 20—30 Millionen Rubel Staatsgelder werden Nichts zur Hebung unseres dortigen Seewesens beitragen haben! Nach Beendigung der Eisenbahnlilien Odeffa-Kiew-Moskau und Kursk-Taganrog so wie nach Vollendung des Suezkanals sind Dampfschiffahrtslilien zwischen Odeffa, Konstantinopel und Aegypten, so wie zwischen Odeffa, Taganrog, Poti u. sicherlich genügend rentabel. Aber eine Gesellschaft, die 20—30 Millionen als Kronsubvention genossen hat, verliert eben die Fähigkeit auf eigenen Füßen zu stehen, falls nicht ganz ausnahmsweise Thakraft die Leiter besetzt. Jedenfalls ist der Staat bei so kolossalen Opfern an diese Gesellschaft nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, der gedachten Gesellschaft in Erfüllung des § II die größtmöglichen Opfer abzufordern und sie zur wirklichen Hebung des dortigen Seewesens zu verwenden, dessen Ruin die ungeheuren Subventionen für eine Gesellschaft nothwendig werden müssen, da andere mit ihr unmöglich konkurriren können. Mit ziemlichem Recht sagt daher Herr A. Skalkowski in № 75 der diesjährigen Nordischen Post, daß die Gründung dieser Gesellschaft den Tod des dortigen Schiffbaues bedeute. Wenn also die dortige Gesellschaft von den vielen „zur Hebung“ des dortigen Seewesens erhaltenen Millionen ein paar Hunderttausend für diesen Zweck wirklich opfern müßte, so wäre das nur billig. Die Wahrheit zu sagen, es wäre dies das äußerste Minimum von dem, was recht und billig ist. Und zwar müßten diese Summen nicht der Dampfschiffahrt zu Gute kommen, obgleich es allerdings gut wäre, sie auch zur Errichtung einer höhern Anstalt vorzugsweise für diese Schiffahrt zu verpflichten. Als Hauptverpflichtung bleibt offenbar die Sorge für Ausbildung der Kobotageschiffer und Förderung der Segelschiffahrt; denn der von Herrn Skalkowski befürchtete Tod der Segelschiffahrt wird dort ebenso wenig, wie an irgend einem Flecke der Welt bloß dadurch erfolgen, daß Dampfschiffe mit ihr frei, d. h. ohne ungeheure Staatssubvention konkurriren. Sobald die Bildung und Freiheit der Kobotageschiffer, oder ihrer Söhne zunimmt, werden sie von dem ihnen (durch die zu hoch subventionirte Ge-

ellschaft) beigebrachten schweren Schläge erholen, und durch verhältnißmäßig weit kleinere Staatsopfer, als jener Gesellschaft gewährt wurden, weit größere und bleibende Vortheile dem Staate und der ganzen Production unseres Südens gewähren. Denn vom Sein oder Nichtsein der eigenen Segelschiffahrt hängt es ab, ob wir unser Getreide für billige oder theure Preise nach England, Holland und Frankreich schaffen und die immer stärker werdende Concurrenz der Donaufstaaten so wie Nordamerika's und selbst Australiens glücklich bestehen können oder nicht. Und diese ungeheuer wichtige Aussicht ist des Opfers einiger Hunderttausende wol werth, wenn wir so viel Millionen für eine unläugbar weit weniger wichtige Dampfschiffahrtsgesellschaft übrig haben!

4. Dampfschiffahrtsgesellschaften sind grade am allerwenigsten bei solchen Seeschulen interessirt, wie sie zur Bedeckung unserer Segelschiffahrt nothwendig sind. Auf den Dampfschiffen braucht man theils einfache Arbeiter, theils Maschinisten; bei Segelschiffen sind ganz andere Bedingungen vorhanden; n. r. die Schiffer selbst machen allenfalls eine Ausnahme. Den Bedürfnissen für Dampfschiffe genügt keine unserer vorhandenen oder projectirten Seeschulen, und es scheint, daß das kein so sehr großer Uebelstand ist, wie das Nichtvorhandensein von Seeschulen für die Segelflotte. In Schweden, das über 200 Dampfschiffe auf dem Meere hat, ist in neuester Zeit in den 2 höchsten Navigationschulen des Landes mit sehr mäßigem Kostenaufwande auch für die Bedürfnisse der Dampfflotte gesorgt worden, worüber ich das Nähere in dem Artikel: Шведскія школы торг. морепл. im M. Сб. 1864 № 5 angeben habe. Für diese Bedürfnisse wären Dampfschiffahrtsgesellschaften leichter empfänglich.

5. Die aufgehobene Navigationschule in Cherson hat zwar verhältnißmäßig mehr geleistet, als die in Kronstadt, aber doch noch lange nicht Befriedigendes. Schade, sehr schade jedoch, daß nicht gleich nach Aufhebung dieser einen, jährlich über 7000 Rubel dem Staate kostenden Schule, mindestens 10—15 andere Schulen mit derselben Staatsbeihilfe eröffnet worden sind für die im schwarzen und asowschen Meere vorhandenen, mehr als 10,000 Küstenschiffahrt betreibenden Stadt- und Dorfbewohner! Da es bei dem schreienden Bedürfnisse nach Seeschulen eine Reform von mehr als zweifelhaftem Werthe wäre, eine verhältnißmäßig ungenügende und zu theure Schule zu schließen und gar keine andern an die Stelle zu setzen; — da eine Reform von dieser Sorte unmöglich ist bei der jetzigen Leitung der Angelegenheiten des schwarzen Meeres, so läßt sich erwarten, daß — trotz aller erdenkbaren Hindernisse — wenigstens 10—20 Schulen am Ufer des schwarzen und asowschen Meeres in den nächsten paar Jahren errichtet werden. Diese Zahl ist freilich noch durchaus zu gering, und ist daher nicht zu bezweifeln, daß patriotische Lenker der dortigen Geschicke nicht ruhen werden, bis sie die nothwendigen 50—60 Seeschulen dort errichtet haben, einsehend, daß wenn Neßlenburg bei 50 Werst Seeküstenlänge ein halbes Duzend Seeschulen bedarf, unser schwarzes Meer mit 1500 Werst Küstenlänge, und das asowsche Meer mit 1000 Werst Küstenlänge unmöglich mit 10—20 Schulen, sondern kaum mit 100 derselben genügend versorgt sein können. Oder sollte es uns wirklich nicht möglich sein, dem wirtschaftlich sonst zurückgebliebensten Flecke Deutschlands (Neßlenburg) mit Aufbietung aller unserer Kräfte wenigstens gleich zu thun?

6. Obgleich alle diese drei Anstalten für den Zweck, für den sie bestimmt sind, lange nicht das Höchste leisten können, so erscheint es doch durchaus zweckmäßig, sie so lange in ihrem bisherigen Bestande unverän-

der zu erhalten, bis andere Anstalten da sind. Das bloße Vernichten und Aufheben des Bestehenden (wie am schwarzen Meere) ist wahrlich keine Reform im guten Sinne, wenn nicht sogleich bessere Lehranstalten an die Stelle treten.

7. Wenn diese Anstalt bei ihrer Organisation schon früher unmöglich Bedeutendes leisten konnte, so ist doch ihre Leistungsfähigkeit in den letzten Jahren noch bedeutend verringert, weil seit Jahren jeder Lehrer die baldige Schließung der Anstalt erwartet und Pläne macht zur eigenen fernern Existenz. Wie gesagt, für das erste Decennium ließ sich die jetzige Organisation dieser Navigationschule ziemlich gut rechtfertigen, für die spätere Zeit aber nimmermehr und am wenigsten in der Jetztzeit. Zudem ist die Insel Kronstadt, wo Holz zum Schiffbau und Lebensmittel zum Unterhalt von Schülern und Lehrern verhältnismäßig am theuersten sein müssen, der mit am wenigsten geeignete Ort zur Schaffung von Schiffen und Seeleuten. Die Einen wie die Andern müssen von andernwärts, von den verhältnismäßig billigsten Orten an den innern Wasserstraßen beschafft werden. Sie werden sich dann allerdings in Petersburg und Kronstadt concentriren. Wenn das schon geschehen ist, dann werden allerdings hier Fortbildungsschulen für die anwesenden Seeleute am Plage sein. Gegenwärtig scheint es freilich sehr wohlthätig, wenn für die jetzt in Petersburg und Umgegend mit Aobotage, Fischerei und Schiffbau beschäftigten Leute und deren jetzt ganz ohne Unterricht aufwachsende Söhne nautischer Unterricht erteilt würde; aber nur die Formen der geschilderten schwedischen Volksschulen erscheinen hier anwendbar. Die Kronstädter Schule mit ihrem 4 jährigen Cursus ist für diese Zwecke ganz unzugänglich und unbrauchbar, da es ja auf einen nur wenige Monate dauernden Unterricht ankommt.

8. Daß die vorerwähnte in allen Ländern übliche fortwährende Verbesserung der Seeschulbestimmungen besonders bei uns am Plage ist, scheint schon die Ueberschrift des Reglements für die Seeschulen als „Reglement für die Navigationsklassen“ anzuzeigen. Die Bezeichnung: „Klassen“ statt „Schulen“ ist völlig verständlich, wenn man bedenkt, daß die vom Staate früher gegründeten Seeschulen sehr viel mehr als 300 bis 1000 Rubel jährlich kosteten, es also scheinen mußte, daß für die genannten „kleinen“ Summen höchstens besondere Navigationsklassen an bisher schon bestehenden Schulen unterhalten werden könnten. Bei dieser nur bei uns noch herrschenden, der allgemeinen Volksbildung die unübersteiglichsten Hindernisse in den Weg legenden unrichtigen Ansicht, daß Bildung nur für sehr theures Geld erlangt werden kann, — bei dieser Ansicht verzichtet Jedermann instinctiv darauf, einer großen Zahl unserer zum Seewesen geeigneten Bevölkerung auch nur die allernothwendigste Bildung zu verschaffen, sondern begnügt sich damit, zufällig den Einen und den Andern mit dem Unterricht zu beglücken. Dabei kann man aber nur äußerst wenige taugliche Früchte erwarten. Von den vielleicht 30,000 männlichen Fischern u. von 15—35 Jahren, die auf unserm baltischen Meere und den großen Seen meist kümmerliche Nahrung finden und, mit großem Vortheil für sich, eine Flotte von 1,000,000 Tons Bedienen und commandiren könnten, von dieser großen Zahl bloß ein paar Duzend Leute die nautische Bildung möglich zu machen, das ist sicher nicht ausreichend, das kann auf die Intelligenz der 30,000 Leute keinen Einfluß ausüben. Wenn für mindestens Ein Procent der obigen Leute, also für 300 die nöthigen Schulen geschaffen sind, dann erst kann man anfangen einigermaßen nennenswerthe Früchte zu erwarten.

Nach 5—10 Jahren wird hoffentlich dies Thema mit besserem Erfolge besprochen werden können, als jetzt.

Daß die einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes durch künftige Verbesserungen eine praktischere Gestalt erhalten können, wird sicher Niemand bezweifeln. Lassen wir aber die Besprechung der einzelnen Punkte, als hier zu weit führend, bei Seite, dankbar für die großen Fortschritte, die dieses Gesetz, wenn auch durchaus nicht absolut, so doch im Vergleich zu dem früher Bestehenden gebracht hat.

Reglement für die Navigationsklassen.

1. Kaufmännischen, städtischen und allen anderen Gesellschaften oder Gemeinden wird gestattet an den Küsten des Reiches Schiffahrtsklassen zu errichten, um Personen, die sich der Schiffahrt gewidmet haben, die Möglichkeit zu geben, diejenigen Kenntnisse zu erlangen, die für ihr Gewerbe und insbesondere für die Stellung als Schiffer und Steuerleute auf Handelsfahrzeugen, sowohl Segel- als Dampfschiffen, ihnen durchaus nothwendig sind.

2. Die Gemeinde, welche bereitwillig ist, zur Errichtung einer Schiffahrtsklasse Opfer zu bringen, erhält nöthigenfalls zur Verstärkung ihrer Mittel eine von der Regierung für diesen Gegenstand bestimmte Geldunterstützung.

3. Opfer von Seiten der Gemeinde müssen bestehen entweder in bestimmten jährlichen Zahlungen zur Unterhaltung der Klasse, oder in der Darbietung eines angemessenen Locals mit Beleuchtung und Beheizung desselben auf Kosten der Gemeinde, oder endlich in einer einmaligen Darbringung bei der Schaffung der Anstalt.

4. Die Unterstützungen von Seiten der Regierung im Betrage von 500—1000 Rubel jährlich für eine jede Schiffahrtsklasse wird bestimmt je nach der Wichtigkeit der Localität für die Handelschiffahrt, so wie nach der Kategorie, zu der die errichtete Klasse gehört, und der Wichtigkeit der von der örtlichen Gemeinde dargebrachten Opfer.

5. Die Schiffahrtsklassen stehen offen für Personen jeden Standes und jeden Alters, sobald sie nur Bescheinigungen über ihre Person und Herkunft, so wie auch darüber beibringen, daß sie zu lesen und zu schreiben verstehen, und daß sie bereits Fahrten auf Wasserfahrzeugen gemacht haben.

6. Eine Schiffahrtsklasse kann nicht anders, als mit der Bewilligung des Finanzministers errichtet werden, von welchem nach Uebereinkunft mit dem Minister der Volksaufklärung sowohl die Bestätigung des besonderen Reglements für die Klasse, als auch die Bestimmung der jährlichen Unterstützung von der Krone zu ihrer Unterhaltung abhängt.

7. Derartige Reglements, welche für jede Klasse besonders die nothwendigen Details in Betreff der Organisation und Verwaltung derselben umfassen, können keine Bestimmungen enthalten, welche mit den gegenwärtigen Verordnungen, oder mit den activen Gesetzen überhaupt, nicht übereinstimmen.

8. Die Anzeige über die Errichtung einer Schiffahrtsklasse, so wie das Project des Reglements für dieselbe werden von der Gemeinde direct dem Chef des Landesgebietes oder des Gouvernements vorgestellt, wobei der Gemeindebeschluß mit genauer Angabe der Opfer, welche die Gemeinde für die Schulanstalt bestimmt hat, hinzugefügt werden muß.

9. Die von der Gemeinde eingegangene Vorstellung wird von dem Chef der Gegend oder des Gouvernements dem Finanzminister übersandt mit Beifügung eines Gutachtens, sowol über die empfangenen Papiere, als auch über diejenige Unterstützung, welche von Seiten der Regierung zur Unterhaltung der projectirten Klasse verliehen werden könnte.

10. Schiffahrtsklassen werden nach dem Umfange der in ihnen vorzutragenden Lehrgegenstände in drei Kategorien eingetheilt, von denen die erste oder niederste dem Programme der Prüfung auf den Grad eines Steuermanns für die Küstenschiffahrt, die zweite dem Programme der Prüfung auf den Grad eines Schiffers für die Küstenschiffahrt und eines Steuermanns für weite Seefahrten und die dritte oder höchste Kategorie dem Programme der Prüfung auf den Grad eines Schiffers für weite Seefahrten, entspricht. Anmerkung 1. Die in diesem Artikel angegebenen Programme werden vom Finanzminister nach Uebereinkunft mit dem Minister der Volksaufklärung und dem Verwalter des Marineministeriums bestätigt. Anmerkung 2. Die Lehrgegenstände, die in dem vom Finanzminister bestätigten Programm aufgenommen sind, können auch durch andere, die den localen Bedürfnissen und Mitteln der Anstalt entsprechen und als nothwendig erkannt werden, vermehrt werden.

11. Der Unterricht in den Schiffahrtsklassen wird nach Möglichkeit so vertheilt, daß er nicht in die Navigationsperiode fällt, und vorzüglich in den Wintermonaten stattfindet; hiernach müssen die Anfangs- und Endtermine der Unterrichtszeit bestimmt werden.

12. Einen Termin für die Beendigung des Lehrkursus in den Schiffahrtsklassen giebt es nicht; Personen, die die Klasse nicht weniger als eine Unterrichtsperiode hindurch regelmäßig besucht haben, sind berechtigt um ihre Zulassung zur Prüfung zu bitten, wobei ihnen ein Zeugniß über die von ihnen erworbenen Kenntnisse erteilt werden kann. Dieses Zeugniß gewährt übrigens dem Empfänger desselben keine besondere Rechte, und wird nur bei dem Examen auf den Grad eines Steuermanns oder Schiffers berücksichtigt.

13. Schiffahrtsklassen können sowol selbstständig, als auch bei existirenden Schulen errichtet werden.

14. Für den Besuch der Schiffahrtsklassen, in denen der Unterricht die Grenzen des vom Finanzminister bestätigten Programms nicht überschreitet, wird keine Zahlung erhoben; wenn aber neben dem Kursus ein Supplementar-Unterricht in Gegenständen, welche im allgemeinen Programm nicht enthalten sind, eingerichtet wird (Anmerkung 2, zu dem Artikel 10), so kann von den Theilnehmern an diesem Unterrichte eine besondere Vergütung für denselben verlangt werden.

15. Die Lehrer an den Schiffahrtsklassen der ersten Kategorie sind in ihren Rechten in Hinsicht der Amtsklasse, der Uniformsklasse und der Pension den Kreischullehrern gleichgestellt, die Lehrer an den Schiffahrtsklassen der zweiten und dritten Kategorie — den Lehrern der mittleren Lehranstalten (Gymnasien).

16. Die in der oben gezeigten Ordnung errichteten Schiffahrtsklassen stehen unter der unmittelbaren Verwaltung derjenigen Gemeinden, welche die Beiträge zu ihrer Errichtung und Unterhaltung gebracht haben. Dieser Gemeinde wird es anheimgestellt, durch Vermittelung eines aus ihrer Mitte zusammengesetzten Comité's die Lehrer und den Director der Anstalten zu wählen, den Betrag ihrer Sagen zu bestimmen und die anderen Ausgaben für die Anstalt festzusetzen. Die Anstellung und Entlassung der bezeichneten Personen gehört auf Vorstellung des Comité's dem Chef des Landesgebietes oder Gouvernements.

17. Die specielle Verwaltung jeder Schiffahrtsklasse wird einem der bei ihr bestehenden Lehrer übertragen, dem ein Quartier wo möglich in den Klassenräumlichkeiten selbst angewiesen wird. Dieser Verwalter hat die Verantwortlichkeit für die Aufbewahrung der der Klasse gehörigen Lehrhilfsmittel, nämlich der Bücher, Instrumente, Karten u. dergl.

18. Die Gemeinde, aus deren Mitteln die Schiffahrtsklasse errichtet worden ist, stellt jährlich dem Chef des Landesgebietes oder Gouvernements einen Bericht über die Zahl der die Curse Besuchenden, und ebenso über diejenigen von ihnen, welche ein Examen gehalten und Attestate erhalten haben, vor. Auf Grundlage dieser Berichte setzt der Chef des Landesgebietes oder Gouvernements das Finanzministerium von dem Unterrichtswege in den Anstalten in Kenntniß.

19. Der Chef des Landesgebietes oder Gouvernements führt seinerseits die nöthige Aufsicht über die wirkliche und dem Bedürfnisse entsprechende Anwendung der, sowohl von der Krone verabsolgt, als der von der Gemeinde dargebrachten Summen für die Errichtung und Unterhaltung der Schiffahrtsklassen.

20. In administrativer Beziehung stehen die Schiffahrtsklassen unter der Oberverwaltung des Finanzministeriums im Departement für Handel und Manufactur, in Hinsicht des Unterrichts aber sind sie auf allgemeiner Grundlage dem Ministerium der Volksaufklärung untergeordnet.

Unterschieden: Präsident des Reichsraths Constantin.

Ueber Abänderung des Artikels 853, des XI Bandes Handels-Reglement hinsichtlich der Ordnung für die Anerkennung der Schiffer und Steuerleute in diesen Graden. Der Reichsrath hat in den vereinigten Departements der Geseze und der Staatsökonomie und in der allgemeinen Versammlung nach Durchsicht der Vorstellung des Finanzministers über die Abänderung des Art. 853, des XI Bandes

Hand.-Regl. hinsichtlich der Ordnung für die Anerkennung der Schiffer und Steuerleute in diesen Graden, für gut erachtet: den Artikel 853, des XI Bandes Handels-Reglement folgendermaßen zu fassen:

„Russische Schiffer und Steuerleute können in diesen Graden nur dann anerkannt werden und das Commando oder die Führung von Seefahrzeugen übernehmen, wenn sie eine Prüfung in den hierzu erforderlichen Kenntnissen bestanden und hierüber das gehörige Attestat oder Zeugniß erhalten haben; die Bescheinigung ihrer sittlichen Führung dagegen bleibt der Attestation der Schiffseigenthümer überlassen. Anmerkung 1. Die Regeln für die Abhaltung der Prüfungen auf den Grad eines Schiffers oder Steuermanns sind in einer besonderen Beilage zu diesem Artikel enthalten. Anmerkung 2. Die Wirksamkeit der genannten Regeln erstreckt sich nicht auf diejenigen Steuerleute und Schiffer, die schon vor Herausgabe derselben die Leitung von Seefahrzeugen gehabt und ihre Charge entweder auf Grund einer Prüfung und des Vertrauens von Seiten der Schiffseigenthümer selbst, oder auf Grund der für die Erlangung dieser Grade früher geltenden Bestimmungen bekleidet haben“.

Seine Kaiserliche Majestät hat diese Meinung des Reichsraths am 27-ten Juni dieses Jahres Allerhöchst zu bestätigen geruht und deren Erfüllung befohlen.

Regeln für die Abhaltung der Prüfungen auf den Grad eines Schiffers und Steuermanns.

(Beilage zu Art. 853, Band XI, Hand.-Regl.)

1. Jeder, der das Commando oder die Führung von Seefahrzeugen, gleichviel von Segel- oder Dampfschiffen, von solchen, die weite Fahrten machen, oder von Küstenfahrzeugen übernehmen will, ist verpflichtet, vorher eine Prüfung in den hierzu erforderlichen Kenntnissen zu bestehen und das für den Grad eines Schiffers oder Steuermanns vorgeschriebene Diplom zu erlangen.

2. Die Prüfungen auf den Grad eines Schiffers und Steuermanns werden mündlich und schriftlich in besonderen Prüfungscommissionen abgehalten, welche von dem Chef des Landesgebietes oder Gouvernements in den wichtigsten Hafenstädten gebildet werden.

3. In jeder Prüfungs-Commission präsidiert ein Offizier der russischen Kriegsflotte, über dessen Abcommandirung der Chef des Landesgebietes oder Gouvernements sich zeitig mit dem Marine-Ressort in Relation setzt. Zu Gliedern dieser Commission werden ernannt: a) der Mathematiklehrer an dem örtlichen Gymnasium oder, wenn ein solches nicht vorhanden ist, an einer anderen Anstalt; b) der Lehrer der Schiffahrtsklasse, wenn eine solche in der Hafenstadt oder in der Nähe derselben errichtet ist; c) zwei Glieder aus den Kaufleuten und Schiffbesitzern nach Bestimmung der Stadtgemeinde; d) zwei Glieder aus den Schiffen, welche Diplome über diesen Grad erhalten haben. Außer den oben genannten Personen, ist es dem Vorsitzenden der Commission freigestellt, zur Theilnahme an der Prüfung auch andere sachkundige Personen aus dem Militair-, Seemanns-, Gelehrten- und Handelsstande einzuladen.

4. Für die Abhaltung der Prüfungen werden die Termine vor Eröffnung der Navigation bestimmt und zeitig in den Zeitungen bekannt gemacht.

5. Der Umfang der von dem Aspiranten zu verlangenden theoretischen und praktischen Kenntnisse ist verschieden je nach dem Amte, welchem vorzustehn er das Recht erwerben will. Die Programme der obligatorischen Kenntnisse für den Grad: 1) eines Steuermanns für die Küstenschiffahrt; 2) eines Schiffers für die Küstenschiffahrt und Steuermanns für weite Seefahrten, und 3) eines Schiffers für weite Seefahrten — werden von dem Finanzminister nach Uebereinkunft mit dem Minister der Volksaufklärung und dem Verwalter des Marine-Ministeriums bestätigt.

6. Zur Erlangung des Grades eines Steuermanns oder Schiffers muß der Aspirant, außer den Kenntnissen, welche in den vom Finanzminister bestätigten Programmen (S. 35 u. 36) angegeben sind — bereits das 21-ste Jahr zurückgelegt haben, und außerdem wird verlangt: a) von dem Steuermann für die Küstenschiffahrt, daß er wenigstens 16 Monate activ der Schiffahrt auf offener See obgelegen; b) von dem Schiffer für die Küstenschiffahrt und dem Steuermann für weite Fahrten, daß sie activ 24 Monate auf offener See gefahren sind, und c) von dem Schiffer für weite Fahrten, daß er nicht weniger als 12 Monate als Steuermann für weite Fahrten fungirt habe.

7. Wer einer Prüfung auf den Grad eines Schiffers oder Steuermanns unterzogen zu werden wünscht, reicht deshalb dem Vorsitzenden der Prüfungs-Commission eine Bittschrift auf gewöhnlichem Papier ein und bringt zugleich einen Lauffchein über seine Person bei, sowie schriftliche, gehörig beglaubigte Bescheinigungen der Schiffsbefitzer oder Schiffer über die von ihm gemachten Seefahrten. Attestate der Schiffahrtsklassen können ebenfalls vorgestellt werden, befreien aber keineswegs von der Prüfung. Aspiranten, die die oben aufgezählten Documente beigebracht haben, werden von dem Vorsitzenden der Prüfungs-Commission in die Examinationsliste eingetragen und nach der Reihenfolge der Prüfung unterworfen.

8. Den Aspiranten, welche auf Grundlage des vorhergehenden Artikels 7 in die Examinationslisten eingetragen sind, werden, falls bei der Prüfung ihre Kenntnisse für genügend erkannt werden, Diplome über den entsprechenden Grad eines Schiffers oder Steuermanns ausgefertigt mit der Unterschrift des Vorsitzenden und der Mitglieder der Prüfungs-Commission.

9. Ein Aspirant, dessen Kenntnisse von der Commission für ungenügend befunden werden, kann einer abermaligen Prüfung nicht früher unterzogen werden, als nach Ablauf eines Jahres und nach Vorstellung eines ergänzenden Zeugnisses über die aufs Neue von ihm gemachten Seereisen.

10. Personen, welche auf Grund der Prüfung des Grades eines Schiffers oder Steuermanns gewürdigt worden sind und Diplome für den bezeichneten Grad erhalten haben, werden für die ganze Zeit ihres activen Dienstes auf Handelsfahrzeugen von der örtlichen Obrigkeit mit Passen ohne Termin versehen, von der Rekrutenpflichtigkeit und ebenso von der Kopfsteuer befreit. Wer den Beruf als Seemann ohne ge-

nügende Ursachen vor Erreichung des 50 Lebensjahres aufgegeben hat, muß in seinen früheren Stand wieder zurückversetzt und ihm der Paß ohne Termin abgenommen werden, worüber die örtlichen Obrigkeiten zu wachen haben.

Unterzeichnet: Präsident des Reichsraths Constantin.

(Aus dem Anzeiger über die Verordnungen der Staatsregierung im Ressort des Finanzministeriums, № 46, vom 15. November 1867).

Von dem Herrn Finanzminister sind am 2. November 1867 die nachstehenden

Programme

für die Prüfungen zur Erlangung von Zeugnissen über den Grad eines Steuermannes oder Schiffers von Handelsfahrzeugen bestätigt worden.

A. Zur Erlangung des Grades eines Steuermannes für Küstenschiffahrt.

- 1) Kenntniß des Lesens und Schreibens.
- 2) Arithmetik bis zur Regel de tri inclusive.
- 3) Geometrie. Von den Winkeln, den perpendicularären und Parallellinien, vom Kreise und von den Proportionallinien. Construirung von Maßstäben. Begriff von den Ebenen und vom Umfange der geometrischen Figuren. Gebrauch des Lineals, des Dreiecks, des Zirkels und Transporteurs.

- 4) Ebene Trigonometrie. Begriff von den trigonometrischen Linien. Gebrauch der Logarithmen. Auflösung ebener Dreiecke nach der Scala und durch Logarithmen. Anmerkung. Beweise werden nicht verlangt.

- 5) Geographie. Begriff von den Weltgegenden, von der Breite, Länge und Lage der Orte auf der Erdoberfläche. Kurze Uebersicht der Seestaaten, vorzugsweise Rußlands und derjenigen Staaten, welche mit dem Küstenlande des Meeres, auf welchem die Fahrten stattfinden sollen, im Handelsverkehr stehen, und Piloterie dieses Meeres.

- 6) Navigation und praktische Schiffahrtskunde. Gebrauch des Logß, des Loths und des Compasses; Correction der Compass=Striche durch Declination und Deviation des Compasses. Berechnung des Weges, welchen das Schiff zurücklegt und Auftragung desselben auf der Karte; Führung des Schiff= Journals. Regeln über die Lichter, welche Segel- und Dampfschiffe führen müssen. Takelage= Arbeiten, Auftakelung eines Segelschiffes und Lenkung desselben unter Segeln. Praktische Regeln des Beladens und Entloßschens und kurze Uebersicht unserer Gesetzes= Bestimmungen hinsichtlich der Schiffahrt und des Schiffbaues.

B. Zur Erlangung des Grades eines Schiffers für Küstenschiffahrt, oder eines Steuermannes für weite Fahrten.

- 1) Mathematik: a) vollständige Kenntniß der Arithmetik; b) Geometrie; c) ebene und sphärische Trigonometrie und Gebrauch der Logarithmen.

- 2) Navigation. Vollständige Kenntniß vom Gebrauch der wegweisenden Instrumente, als: des Logß, des Loths, des Steuer- und

des Weil-Compasses, Kenntniß der Berechnung und der Verzeichnung auf der Karte.

3) **Astronomie:** a) die Grundlehren der sphärischen Astronomie; b) Kenntniß der vornehmsten Sterne und Sternbilder; c) Gebrauch und Einrichtung des Sextanten, des Chronometers und des Azimuth-Compasses; d) Methoden, die Zeit nach astronomischen Beobachtungen zu bestimmen; e) Methoden, die Breite eines Orts zu bestimmen; f) Bestimmung der Länge eines Orts nach dem Chronometer; g) Methoden für die Bestimmung der Declination und Deviation des Compasses; h) Methoden, den Chronometer zu reguliren; i) Methode, die Zeit der Ebbe und Fluth zu bestimmen.

4) Kenntniß, aus eigener Praxis, des Auf- und Abtakelns von Segelfahrzeugen und der Leitung derselben; Kenntniß alles dessen, was erforderlich ist, um in einen Hafen einzulaufen, das Schiff anzubinden, die Tawe wieder los zu machen und den Anker klar zu halten; desgleichen Kenntniß der Art und Weise, wie Schiffe zu beladen sind und wie die Ladung in ihnen zu stauen ist.

5) Schrift- und Rechnungsführung (nur für Schiffer der Küstenschiffahrt).

6) Geographie der Meeresküsten.

7) Anfangsgründe der englischen oder einer anderen fremden Sprache, die in einer gegebenen Gegend am gebräuchlichsten ist. Anmerkung. Die Punkte 6 und 7 beziehen sich nur auf Steuerleute für weite Fahrten.

C. Zur Erlangung des Grades eines Schiffers für weite Fahrten.

1) Alle Kenntnisse, die von einem Steuermann für Küstenschiffahrt und weite Fahrten verlangt werden und außerdem:

2) Aus der Navigation und Astronomie: das Segeln im Bogen eines größten Kreises. Bestimmung der Breite und Länge nach Sumner's Methode. Bestimmung der Länge eines Orts durch Mondstanzungen nach den Tabellen.

3) Die hauptsächlichsten Begriffe vom Bau der Fahrzeuge, Methode, nach dem gegebenen Plan eines Fahrzeuges den Wasserraum und das Moment der Festigkeit zu berechnen.

4) Die Kenntniß, vollständige Grundrisse zu segeln für Fahrzeuge verschiedener Größe zu entwerfen; Methode, die Verhältnisse der Takelage und von anderem Zubehör für ein neues Fahrzeug zu bestimmen.

5) Vollständige Kenntniß, ein Segelschiff zu regieren.

6) Kenntniß der Theorie der Stürme in so weit, um im Stande zu sein, einen Cours zu nehmen, der das Fahrzeug aus dem Bereich des Orkans bringt.

7) Verordnungen, welche die Schiffahrt betreffen: a) Auszug aus dem Handels-Reglement (von Verträgen und obligatorischen Verhältnissen, welche sich auf den Bau von Handelsfahrzeugen und die Schiffahrt beziehen, über Bodmerei und Havarien so wie über See-Assicuranz); Auszug aus dem Consular-Reglement (von der Aufsicht des Consuls über Handel und Schiffahrt) und Auszug aus dem Zoll-Reglement (von der Zollvereinigung der Waaren); b) ein kurzer Auszug aus den Handels-

tractaten; c) allgemeine Begriffe vom Wechselrecht, Präsentation und Protestation von Wechseln; d) Regeln für die Ausführung der internationalen Signale; e) Schiffswirtschaft und Alles, was dazu gehört.

8) Die bei der Führung eines Kauffahrtschiffs erforderliche Schriftführung, Anfertigung von Frachtcontracten, Schiffslisten und anderen auf die Schifffahrt bezüglichen Documenten.

9) Die englische oder eine andere Sprache, die in der Schifffahrt am gebräuchlichsten ist.

Außerdem müssen Steuerleute und Schiffer, welche mit Dampfschiffen fahren wollen, erstere solche Fahrzeuge zu regieren verstehen, letztere außerdem auch noch gründlich die Mechanik eines Dampfschiffs kennen.

Die Originale sind unterzeichnet vom Director des Departements des Handels und der Manufacturen A. Butowski und contrasignirt von dem Abtheilungschef Röhrberg.

Als besonders erfreulich ist bei allen diesen Bestimmungen, die wir nach dem Vorhergehenden nicht detaillirt zu besprechen nöthig haben, der Umstand anzusehen, daß sie in keiner Weise andern Bestimmungen entgegen treten, die etwa der Herr Finanzminister für die erste Uebergangszeit anzuwenden für gut findet. Es liegt nemlich nach dem Vorhergesagten auf der Hand, daß außer diesen definitiven Bestimmungen andere zeitweilige Bestimmungen sehr nützlich wären, um den Gemeinden die Gründung von Seeschulen nicht nur zu erleichtern, sondern auch, um sie direct zur Gründung derselben aufzumuntern. Denn grade auf diese erste Aufmunterung und Anregung kommt es besonders an, vor Allem bei den Bauerngemeinden, bei denen leider zur Zeit noch höchstens ein leiser Wunsch nach Seeschulen vorhanden sein kann, nicht aber ein so nachdrückliches stürmisches Verlangen, daß es sie dazu befähigte, mit Geduld und Ausdauer die gewaltigen formellen Hindernisse zu überwinden, die für Bauern (namentlich der russischen Sprache nicht kundige Bauern) bei der Errichtung der Seeschulen nach den vorliegenden Bestimmungen noch jetzt entgegen stehen. In Schweden wurde 1860 vom Reichstage aus, wie schon gesagt ist, gleich fest bestimmt, in kurzer Zeit sollen in den Küstendörfern 35 Seeschulen errichtet werden. Eine solche Bestimmung wäre bei uns als Ergänzung der vorjährigen Anordnungen offenbar höchst wohlthätig, und die baldige Gründung von 10—20 billigen Volkseeschulen am baltischen Ufer zwischen Polangen und Petersburg dem Staate außerst nützlich; es wäre die billigste denkbare Form, um dem Staate rasch zu einer Handelsflotte zu verhelfen. Erfolgt aber eine positive Begründung von niedern Seeschulen nicht bald, dann steht augenscheinlich zu befürchten, daß die Forderungen des neuen Gesetzes dem Wachsthum unserer Handelsflotte nicht förderlich, sondern sehr hinderlich sein werden. Man weiß ja leider aus der Erfahrung aller Länder, daß es für die Praxis nicht gleichgiltig ist, sondern es darauf sehr ankommt, daß ein Gesetz nicht ein paar unnöthige und dazu manche Geschäftsmänner hindernde Bestimmungen enthält. Ein jeder überflüssige neu erlassene Paragraph findet einst seine verhängnisvollste Anwendung, wenn auch manchesmal erst fern von der Hauptstadt oder erst in später Zeit; denn in der Gesetzgebung gilt meist was Schillers Mag. Piccolomini von der Kugel sagt:

Denn wenn die Kugel los ist aus dem Lauf
Ist sie kein todt's Werkzeug mehr, sie lebt,

Ein Geist fährt in sie, die Erinnyen ergreifen sie —
Und führen rüchisch sie den ärgsten Weg.

Ganz so mit jedem Gesetzespunkt, der zu viel vorschreibt, oder nicht genau anwendbar ist, und doch bei seiner Entstehung dem Nichtpraktiker gar nicht so sehr böß aussieht. Im vorliegenden Falle wird z. B. bestimmt für Kabotage-schiffer und Steuerleute (beide bilden meist eine Person) ein für erstere weit strengeres, für die letztern aber auch noch ein recht weitgehendes Examen, Kenntniß z. B. der ebenen Trigonometrie, Gebrauch der Logarithmen u. — Bestimmungen, die wie es scheint, im Falle nicht sehr zahlreich vorhandener Seeschulen mehr als 99 Procenten unserer Küstenbewohner sehr bald völlig verbieten wird, zur See zu fahren. Was sollen die „Steuerleute“ unserer estnischen und lettischen Kabotagefahrer, oder die Steuerleute des asowschen und schwarzen Meeres mit den allerlei trigonometrischen Linien, den Parallellinien, den Proportionallinien? Niemand kann bezweifeln, daß ein und derselbe Wortlaut dieser Gesetze hundertfach verschiedene Forderungen zuläßt, sobald der Lehrer der Mathematik strenger oder milder ist. Man bedenke, daß England noch bis 1851 gar keine Proportionallinienkenntnisse von den Steuerleuten verlangte, die selbst nach Californien, Australien oder China steuerten. Wollte man keinen Landwirth zur Ausübung seiner Praxis zulassen, ehe er tüchtige theoretische Kenntnisse in der Chemie nachweisen kann, so wäre diese Forderung augenscheinlich mehr gerechtfertigt. Nur wäre die Wirkung hier wie dort dieselbe: die gesammte Bevölkerung mit bloß einigen Ausnahmen wäre von diesem Gewerbe ausgeschlossen.

Von dem Cabotageschiffer verlangt das neue Gesetz im Allgemeinen ebenso viel Kenntnisse, wie von dem Steuermann für weite Fahrten, und man kann nicht leugnen, daß diese Forderung sich durch ihre strenge Wissenschaftlichkeit vor den Forderungen der ganzen übrigen gebildeten Welt auszeichnet. In Bremen z. B. wo die wissenschaftlichen Anforderungen sehr hoch sind, fordert Herr Breusing vom (Ober-) Steuermann mit Recht ebenso viel mathematische Kenntnisse, wie vom Schiffer. Denn der bremische Steuermann für weite Fahrten muß auf über 6 Millionen Quadratmeilen Meeresfläche sich zurecht finden, unsere Kabotageschiffer des baltischen, schwarzen und asowschen Meeres haben sich aber auf einer 600 bis 1000 mal kleineren Fläche zu bewegen. Wenn in Nordamerika der Capitain Maury, der natürlich nur die großen Oceane ins Auge faßt, den Seeleuten eine Menge wissenschaftlicher Beobachtungen aufgibt, so ist das vollkommen in der Ordnung; die Leute haben Wochen und Monate lang Zeit, erwehren sich der Langeweile und fördern mitunter die Wissenschaft. Bei unsern Cabotageschiffen ist das directe Gegentheil der Fall, sie sehen überall Land, und müssen, namentlich bei nicht scharfgebauten Fahrzeugen, durch fortwährende Aufmerksamkeit nur im Auge haben, daß sie nicht auf Felsen und Untiefen gerathen. Wer von ihnen statt dessen Maurysche wissenschaftliche Beobachtungen zu machen sich unterstehen wollte, den müßte man vom Schiffe verjagen, weil er unter des Schiff und Ladung leichtfertiger Weise in Gefahr bringt.

Freilich der Herr Director Albrecht in Danzig hat den preussischen Seeleuten ebenfalls zu viel Maurysche Rüsse zu knacken gegeben, und er konnte es bei der hohen Volksbildung in Preußen mit geringer Gefahr. Aber doch ist ein riesiger Unterschied selbst zwischen seinen strengsten in Preußen Gesetz gewordenen Bestimmungen, die erst nach den vielen allmählichen Uebergangsstufen von 1807, 1811, 1824, 1840 endlich 1850 und 1852 Kraft erhielten — und unsern Anordnungen, die plötzlich mit einem Federstriche unsere ganze Kabotageflotte auf eine noch nirgends in der Welt erreichte wissenschaftliche Höhe heben.

Das hier Gesagte verschweigen oder nicht mit Entschiedenheit sagen hiesse die theuersten, jetzt überall hochgehaltenen materiellen Interessen unserer Handelsflotte gering schätzen. Dazu konnte ich mich nicht verstehen, und ich hoffe, kein Patriot wird jetzt mehr wünschen, daß die vielen alteingewurzelten Uebel, die alleinige Ursache, warum wir so lange keine Handelsflotte haben, verschleiert werden. Das Uebel, von dem hier die Rede ist, kann glücklicher Weise in den ersten Jahren noch nicht wesentlich wirken, da wenigstens die alten Schiffer und Steuerleute noch sämmtlich fahren dürfen. Dies ist ein sehr günstiger Umstand. Bei einer nächsten, so leicht möglichen Veränderung und Verbesserung des Gesetzeswurfs können daher alle Steine des Anstoßens noch vermieden werden, und es ist Jedermanns Pflicht, dazu beizutragen, daß dies wirklich geschieht. Es muß mit der Zeit bei uns klar werden, daß der Staat zwar ein sehr großes Interesse daran hat, die nautische ebenso wie die landwirthschaftliche Fachbildung zu fördern, daß aber das Verbot der Ausübung dieses Gewerbes für die übrige noch völlig ungebildete Masse seiner Bürger dem Ganzen und dem Staatsschatz ungeheuren Schaden bringt, und namentlich bei uns so lange in keiner Weise zulässig ist, so lange die Mehrzahl der Staatsbürger nicht nur keine guten Volksschulen besucht, sondern völlig ohne jede Bildung aufwächst.

Hier erlaube ich mir zu bemerken, daß mehrere unserer, aus den westlichen Ländern herüber genommene Arten von Examina, nicht die vorliegenden semännischen allein, einigermaßen zwecklos zu nennen sind. So namentlich, um nur Eins anzuführen, der mit wunderbarer Kunstfertigkeit und großer Anstrengung bei uns geschaffene Lehrermangel. Es weiß das auch bei uns Jeder, daß die Lehrgabe, auf die es beim Lehren doch am meisten ankommt, vorzugsweise im Lehreramte selbst entwickelt wird, wie die Dienstauglichkeit des Beamten durch den Dienst (ein Axiom für unser gesamtes Beamtenwesen), daß man also sehr leicht bessere Lehrer bekommen könnte, wenn die begabtern Lehrer niedriger Anstalten mit der Zeit in höhere gelangen könnten, nachdem ein ihrer Lage angepaßtes Examen ihre Kenntnisse bewiesen hätte. Aber diese natürliche Quelle zur Erlangung gut docirender Lehrer, dieses fast unentbehrliche Mittel zur Aufrechterhaltung geistigen Strebens unter Elementarschul- und Kreissschullehrern vereinsamer Kreissstädtchen u. können wir nicht benutzen, da wir, wenn auch nicht immer gute, so doch studirte Lehrer haben müssen, obwol wir sie nicht immer haben können, um unsere Gymnasien auf gleich hohe Stufe zu heben wie die ausländischen sind, was zwar unerreichbar ist bei mangelhaften Lehrkräften, aber doch schlecht und ein Zeichen mangelhafter Entwicklung des Lehrwesens bei uns wäre, wenn man es erreichen könnte, während die ungeheure Volksmasse in ihrer ursprünglichen Rohheit verbliebe. Die nordamerikanischen Einzelstaaten erkennen Eine Pflicht klar: die allgemeine Volksbildung zu fördern; was an Mitteln übrig bleibt nach Erfüllung dieser unabweisbaren Pflicht, das wird auf die höhern Lehranstalten verwendet. Bei uns geht es aber ganz umgekehrt. Eine ganz anormale Entwicklung wie die unsrige, kann nur Nihilismus und andere Abnormitäten bei uns erzeugen. Während die Volksschulen überall nur darauf ausgehen, gewerbliche Thätigkeit zu entwickeln, haben Frankreich, Italien, Spanien grade damals an den schrecklichsten Revolutionen gelitten, als nur die höhern Klassen so hoch gebildet waren, wie unsere Gymnasien und Universitäten einzelne vom Zufalle Begünstigte bilden wollen; und zwar konnten diese Revolutionen nur dadurch entstehen und so furchtbar werden, weil es keine in niedern Schulen gebildete und dadurch geistig einigermaßen selbständige Volksmasse mit praktischen gemäßigten Bestrebungen gab, die den hoch-

gebildeten hätten störend entgegengetreten können und weil eben die unrichtige Vertheilung von großem Wissen und totaler Unwissenheit das Hauptübel war, das beseitigt werden mußte, um die sonst vollkommen unheilbaren Finanzübel zu heilen. Diese Uebelstände unseres Bildungssystems im Allgemeinen deute ich hier nur deshalbs flüchtig an, weil sie ein Trost, wenn auch kein guter Trost sind, bei der so unrichtigen vorläufigen Organisation unseres Seeschulwesens. Da aber unser Seewesen die unmittelbarste Concurrenz mit den gebildetsten Ländern des Westens bestehen muß, um nur existiren zu können, so muß hier zuerst den Erfordernissen der Gegenwart genügt werden, wenn man überhaupt welche Früchte erwarten will. Man wird aber rasch und ohne alle Staatssubsidiën bei uns reichliche Früchte vom Seewesen erndten, sobald man zu einfachen und natürlichen Bestimmungen greift.

Die günstige Seite des Forderns der Examina von den Kabotageschiffen besteht augenscheinlich in der Absicht, die Leute zum Anlegen von Seeschulen zu nöthigen, und es ist durchaus nicht zu verkennen, daß ein solches Nöthigungsmittel, wenn es einmal, wie jetzt, da ist, sehr nützlich werden, und auch die bisher total ungebildet gebliebenen Kabotagefahrer von der Unentbehrlichkeit der Seeschulen überzeugen kann. Um aber diese vortheilhafte Seite des Gesetzes genügend zu benutzen, müßten die gebildeten Küstenbewohner aller erdenklichen Energie sich angelegen sein lassen, die Eröffnung der Seeschulen in den nächsten paar Jahren zu bewirken, namentlich da, wo jetzt Kabotageschiffahrt vorhanden ist. Sind die Schulen erst eröffnet, dann braucht für deren Fortbestand, bei der so dankenswerthen Freigebigkeit des vorliegenden Gesetzes mit Kronsmitteln, keine große Sorge getragen zu werden. Nach ein paar Jahren kann dann das Gesetz vortheilhaft verändert werden schon durch Ausdehnung und gesetzliche Fixirung des Begriffs der Kabotageschiffahrt — eines ungemein verschieden aufgefaßten Begriffs, der in manchen Ländern die sämtlichen Fahrten in europäischen Gewässern bedeutet, in Frankreich z. B. in große Fahrten aus einem Mittelmeerhafen Frankreichs nach einem am atlantischen Meere belegenen) und kleine geschieden, überall aber den speciellen Bedürfnissen der Staaten und den Verhältnissen der Seeufer angepaßt wird. Eine völlige Aufhebung der (dem preussischen System entnommenen) Gradation der Examina für Kabotage- und andere Schiffer und Steuerleute wäre freilich nach meiner Ansicht das Beste. In Hamburg existirt nur Eine Art das Examens für Alle — woraus aber durchaus nicht folgt, daß Alle Hamburger Schiffer gleich gebildet, oder gar „gleich schlecht gebildet“ seien. Wäre ich in Hamburg, ich würde dort den Luxus einer höhern seemännischen Bildung befürworten, da Hamburg vollkommen im Stande ist, diesen Luxus zu cultiviren: die fähigsten Seeleute aus aller Herrn Ländern werden immer gern nach Hamburg strömen, um die dortigen großen Schiffe zum Commandiren zu erhalten.

Verzeichniß derjenigen Personen, deren freiwillige, bisher eingesandte, baare Geldbeiträge die Veröffentlichung und zum Theil die unentgeltliche Versendung per Post sowol dieser Broschüre, als der gleichzeitig in andern Sprachen erscheinenden ähnlichen Broschüren möglich gemacht haben.

Von einem Unbekannten 3 Rubel; aus Petersburg von Capt. Lieut. P. Walron 10 R.; von J. Nerewitsch aus Nowgorod 1 R.; von N. Kartaschew aus Drel 10 R.; aus Riga: von P. Popow 10 R., J. Lufow 3 R., Gebr. Anteimow 3 R., Florentia Popow 10 R., J. P. Popow 5 R., Kosma A. Smol. 5 R., Moroschkina 1 R., Andr. und Paul Komar 5 R., Jegor I. Scheluchin 5 R., Alexander R. Popow 25 R., W. J. Schewelfow 3 R., Judelowitsch 1 R., Paul Scheluchin 5 R., Nasarow 2 R., B. Botshagow 2 R., K. M. Sch. 5 R.; aus Korelnitsch im Gouvernement Wjatka: von A. Rassichin 1 R., N. Dörper 1 R.; P. Chlopin 1 R., J. Djatschkow 1 R., S. Semenov 1 R., J. Kaschurnikow 1 R., M. Borodin 1 R., M. Schewelew 1 R., M. Gluschkow 1 R., M. Schljapin 1 R., D. Bobrow 1 R., D. Stoilow 1 R.; von J. G. Worobjew 10 R.; von P. M. 15 R.; von einem Unbek. 10 R.; P. Kondratow aus Njasan 1 R.; aus Stavropol vom Adelsmarschall eine Geldsammlung von 91 R.; aus Petersburg von A. und G. Butafow 6 R.; von J. Topatschew 3 R., vom Gouverneur Dorgobuschinow in Kostroma 5 R.; von Peter Rybakow 5 R.; aus Gdow von J. I. 3 R.; von einem Unbekannten 2 R.; M. 1 R.; N. N. aus St.-Petersburg 3 R.; K. 1 R.; Dmitri 3 Rub.; Iwan Petrow 50 Kop.; N. A. Schawrow 6 R.; Geheimrath Laschkarew in St.-Petersburg 3 R.; F. Ssorokin 1 R.; J. J. 1 R.; Karnejew 3 R.; W. J. Albrandt im Gouvernement Chersön, im Dorfe Esajagorodok 25 R.. Zusammen 324 R. 50 Kop. Außerdem hat die Petersburger Technologische Gesellschaft 200 R. in Aussicht gestellt; der Herr Finanzminister hat dem Verfasser dieser Broschüre 1000 Rubel zu Reisezwecken für das Seewesen zuzusenden geruht, und Frau Kirejew aus Drel den Ertrag einer noch unerledigten Geldangelegenheit für das Seewesen vermacht.