



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

B., R.: Das englische Urtheil über den Untergang des Hamburger
Dampfers "Schiller".

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Das englische Urtheil über den Untergang des Hamburger Dampfers „Schiller“. —

Die verheerenden Naturereignisse dieses Sommers, die in Deutschland, Ungarn, England und Frankreich so namenloses Elend im Gefolge hatten, viele Tausende von Menschenopfern forderten, Millionen an Gütern und Gebäuden zerstörten, haben die Aufmerksamkeit des großen Publikums fast vollständig von derjenigen Katastrophe abgelenkt, welche den Reigen der diesjährigen Unglücksfälle eröffnete. Ich meine den entsetzlichen Schiffbruch des Hamburger Dampfers Schiller, am Abend des 7. Mai dieses Jahres. —

Ein Wolkenbruch, eine Ueberschwemmung, eine verheerende Feuerbrunst, ist ein entsetzliches Unglück; ganze Ortschaften werden verwüstet, ganze Familien an den Bettelstab gebracht oder vernichtet; und doch möchte ich fast sagen, der Untergang eines stark besetzten transatlantischen Postdampfers ist ein noch schrecklicherer Unglücksfall. Sein Untergang bringt Schmerz und Weh nicht nur einer Gemeinde, einem Lande; manche Stadt diesseits und jenseits des Oceans wird durch den Tod eines Verwandten, eines nahen Freundes oder Bekannten schmerzlich berührt. Ein Unglück, das entfesselte Naturelemente erzeugen, erweckt bei Allen das Bewußtsein, daß der Mensch solchen Ereignissen gegenüber fast machtlos ist und dadurch meist auch die allgemeine Theilnahme in einem Grade, daß den Betroffenen, wenigstens einigermaßen, der Verlust an Hab und Gut ersetzt wird. Anders bei einem Unglück, wie das des Schiller. Der Untergang eines transatlantischen Dampfers sollte fast eine absolute Unmöglichkeit sein; nur ein Orkan oder Sturm an der Küste sollte ihn herbeiführen können. Die Folgen etwaiger Unachtsamkeit der Führung aber, eines übermäßigen Selbstvertrauens des Capitains oder Lootsen sollten verhütet werden durch Vorrichtungen an der Küste, welche auch dem Leichtsinrigen, dem Irrenden unter allen Umständen die Nähe einer drohenden Gefahr anzeigen. Es ist daher Pflicht eines Jeden, vor Allem aber der Presse, auf alle Umstände aufmerksam zu machen, die bei der Untersuchung der Ursachen eines solchen Unglücks aufgedeckt werden, und Alles das entschlossen zu rügen, was im Stande wäre, jederzeit eine Wiederholung des Unglücks möglich zu machen. Ebendarum dürfte auch die nachstehende Untersuchung keineswegs veraltet erscheinen, weil sie von allgemeinen Gesichtspunkten ausgeht.

Von dem englischen Urtheil, welches aus Anlaß des Unterganges des Dampfers „Schiller“ gefällt wurde, kann dies leider nicht behauptet werden. Bekanntlich hat das Polizeigericht zu Greenwich diesen Schiffbruch zum Gegenstand einer Untersuchung gemacht und darauf ein Urtheil gefällt. Dieses

Urtheil erreicht aber gerade das am wenigsten, was es erreichen und bezwecken sollte.

Eine gerichtliche Untersuchung, ein Urtheilsspruch über das Scheitern eines Schiffs kann doch — da Strafurtheile in den seltensten Fällen gegen die Schuldigen ausgesprochen werden können — nur dann von Nutzen sein, wenn durch die strengste Prüfung aller Umstände und durch unumwundenen Tadel, wo Tadel nöthig ist, eine Wiederholung ähnlicher Katastrophen unter ähnlichen Umständen verhindert wird. Diesen Erfolg wird aber das englische Urtheil über den Untergang des Schiller keineswegs herbeiführen. Die Einseitigkeit des Urtheilsspruchs des Greenwicher Polizei-Gerichts nachzuweisen und das Fehlende in dem Urtheil gestützt auf die in der Untersuchung und bei der Zeugenvernehmung ermittelten Thatsachen zu ergänzen, ist meine Absicht. —

Das Polizei-Gericht zu Greenwich stellte fünf Fragen auf, welche für die Verhöre und die Untersuchung den leitenden Faden geben sollten. Die Fragen sind genügend scharf und umfassend, so daß sie Alles zu Tage fördern mußten, was die Ursachen des Untergangs eines Dampfers erster Classe ermitteln ließ.

Diese Fragen lauteten: 1. Wie kam der „Schiller“ in seine schlimme Lage? 2. Wurden geeignete Vorsichtsmaßregeln angewandt, während seines Laufes im Nebel, und besonders in der letzten Periode desselben? 3. Wie kam es, daß die Nebelglocke auf Bishop Rock Leuchthurm nicht gehört wurde? 4. Warum wurden nicht mehr Personen in den Schiffsbooten, oder in Booten vom Lande gerettet? 5. Würde eine Vermehrung der Communicationsmittel zwischen dem Leuchthurm und dem Lande dazu beigetragen haben, den schrecklichen Menschenverlust zu mindern?

Die stenographischen Berichte der Verhöre in der Untersuchung*) dieses Unglücksfalls durch obengenannten Gerichtshof ergeben nun im Wesentlichen die im Folgenden kurz zusammengestellten Thatsachen. Den meisten Lesern werden sie im Allgemeinen bekannt sein, aber doch mag Manches nicht genügend beachtet, oder von Laien falsch oder gar nicht verstanden worden sein.

Der Führer des Schiller, Capitain Thomas, war Jahre lang im Dienst der englischen Oriental Dampfer Linie nach Westindien. Er galt stets als tüchtig, vorsichtig, und, was einem Schiffsführer zu besonderem Lobe gereicht, er hat sich erwiesener Maßen nach nebligem Wetter kaum je um 1½ Seemeilen,**) in der Berechnung der Schiffslage geirrt.

*) Siehe London Times vom 2, 3, und 4. Juni d. J.

**) (circa 3000 Met.)

Grenzboten III. 1875.

Nach dreitägigem Nebel hat Capitain Thomas am 7. Mai um 9½ Uhr Abends, kurz bevor er den Kurs des Schiller änderte, gegen seine Offiziere geäußert, der Schiller sei etwa 25 See-Meilen vor Bishop Rock. Auf seine langjährige Erfahrung gestützt, konnte er wohl mit einiger Zuversicht sagen, er sei wirklich da, wo er vermuthete. Eine Senkbleimessung 25 Seemeilen vom Lande entfernt genommen, hätte eine Tiefe von 60 bis 55 Faden ergeben müssen. Ein solches Resultat hätte aber dem Capitain Thomas keineswegs mit Bestimmtheit die Lage seines Schiffes angegeben. Deshalb wahrscheinlich unterließ Thomas, in leichtsinnigem Selbstvertrauen auf seine bisherigen Erfahrungen, die Senkbleimessung, die möglicherweise sein Schiff gerettet hätte. Ich sage möglicherweise, weil ich aus dem Nachstehenden zu beweisen versuchen werde, daß eine Senkbleimessung selbst wenn sie schon um 8 Uhr Abends, vorgenommen worden wäre, nicht unbedingt die Katastrophe verhütet hätte.

Das Verhör hat ferner ergeben, daß sofort nach dem Auslaufen des Schiller die energischsten Versuche zur Rettung der Passagiere gemacht wurden; daß aber theils die sich über das Schiff brechenden Wellen, theils das Ungeßüm der in Angst sich andrängenden Passagiere, eine Rettung Aller, ja nur des kleinsten Theils derselben verhinderten. Wie wenig die Wahrheit des letzteren Hindernisses zur ruhigen Bedienung der Rettungsboote sich anzweifeln läßt, ergibt sich schon aus dem Umstande, daß an Bord des Schiller unter den 254 Passagieren 54 Frauen und 76 Kinder sich befanden. — Die Rettungsgürtel und Ringe waren in genügender Anzahl an Bord und in trefflichem Zustand. Das Anlegen derselben durch die Passagiere geschah aber meistens auf irrige Weise. Alle aus Land gespülten Leichen waren mit Rettungsgürteln versehen. So ergibt die Untersuchung auch, daß die Rettungsboote in vorschriftsmäßiger Ordnung gewesen sind. — Daß Delfarbe an den Stricken der Flaschenzüge ein Hinderniß für den Gebrauch der Boote gewesen sein soll, ist für einen mit nautischen Details Vertrauten geradezu lächerlich. — Dagegen erhellt aus den Zeugenaussagen auch der vernommenen Passagiere, daß die See die Boote wegspülte, an der Schiffswand zerschmetterte oder umschlug, während die Versuche gemacht wurden, sie flott zu machen. — Aus den Verhandlungen des Gerichtshofes ergibt sich auch die Thatsache, daß das einzige gerettete Boot kein schweres Rettungsboot, sondern ein viel leichteres Boot (ein Gig) war. Das leichte Boot wurde von den Wellen gehoben und wieder niedergelassen, während über den schweren, mit Wasser und Menschen belasteten Rettungsbooten die See sich brach.

Die wichtigsten Aussagen der ganzen Untersuchung förderte aber die Vernehmung zweier bewährter Küstenlootsen der Scilly-Inseln zu Tage. Dem Einen, Stephen Pinks, welcher seit 19 Jahren bei den Scillies Lootse ist,

wird die Frage gestellt: was er thun würde, wenn er nach langem Nebel sich Mittags 150 Meilen vom Lande vermuthe, bei einer Schiffsgeschwindigkeit von 14 Knoten. Er sagt „er würde bis 9 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends fahren ohne Senkbleimmessungen zu nehmen, wenn dann der Nebel dichter würde, eine Tiefenmessung machen und das Schiff nach S. S. O. ablenken. Er sagt, ferner, daß nach anhaltendem Südwestwind (die vorherrschende Windesrichtung vom 4. bis 7. Mai) eine starke nach Norden treibende Strömung herrsche, welche auch bei bester Vorsicht das Schiff nicht nur mehr nach Norden, als berechnet, versehen könne, sondern dessen Schnelligkeit unbemerkt gegen das Land zu vermehren könne.

Der zweite Lootse Jacob Deason, zur Zeit wegen Alters außer Diensten, sagt im Wesentlichen dasselbe aus, wie sein Vorgänger. Er beantwortet namentlich dieselbe Frage fast gleichlautend mit Hicks. Nur fügt er noch hinzu: Er würde heranfahen, bis er sich 15—20 Meilen vom Land entfernt wisse, (bei Nebel also doch nur „vermuthe“,) und dann würde er Senkbleimmessungen machen. Capitain Thomas vermutete sich aber noch 25 Meilen vom Land. Beide Lootsen betonen ferner aber auf das Entschiedenste, wie auch der 2. Offizier des Schiller, Erwin Pohlmann, daß auf Rosevear, welches zwei Seemeilen vom Bishop Rock entfernt ist, Platz genug sei, ein Dampfnebelhorn aufzustellen, daß man ein solches am Abend des 7. Mai, jedenfalls 7 Meilen in See gehört hätte, also noch 5 Meilen vor dem Leuchthurm von Bishop Rock. Fünf Seemeilen sind etwa 10000 Meter, während der Schiller in höchstens 1600 Meter Entfernung am Leuchthurm vorbeischoß, ohne nur den leisesten Warnungston von dort zu vernehmen!

Endlich erhellt eine sehr wichtige Thatsache aus der Vernehmung dieser beiden Lootsen, sowie des Deutschen Vice-Consuls Bainfieldt zu Scilly; daß nämlich eine englische Fregatte, trotz ihrer allbekannten Ordnung und Vorsicht, im Nebel doch in die Mitte der Grim Rocks gerathen war und nur durch ein Wunder gerettet wurde. Auch auf Grim Rocks sei nothdürftig Platz zur Aufstellung eines Dampfnebelhorns; doch würde ein solches, auf Rosevear aufgestellt, in den meisten Fällen, auch noch in genügendem Abstand vor jenen gefährlichen Klippen gehört werden.

Auf diese festgestellten Thatsachen nun gestützt, erließ das Polizei-Gericht zu Greenwich sein Urtheil, welches hier in wortgetreuer Uebersetzung folgt:

„Der Schiller war ein eisernes Dampfschiff, in Hamburg heimathberechtigt; derselbe war im Jahre 1873 von H. Napier und Söhne in Glasgow erbaut. Sein Gehalt betrug 3420,76 Brutto-Tonnen, und 2326,12 Register-Tonnen. Das Schiff war Eigenthum der deutschen Transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und in Lloyd's Register der englischen und fremden

Schiffe 100 A. I. klassifiziert. *) Das Schiff verließ New-York am 27. April und war nach Plymouth, Cherbourg, Hamburg bestimmt. Die Besatzung bestand im Ganzen aus 118 Personen. Das Kommando führte Capitain Thomas, ein tüchtiger und erfahrener Offizier, der länger als sechs Jahre ehe er diesen Dampfer befehligte, im Dienste der Peninsular und Oriental Dampfschiffahrts-Gesellschaft gestanden hatte. Das Schiff hatte 254 Passagiere, sowie die australische, neuseeländische und andere Posten an Bord. Dem gewöhnlichen Gebrauche gemäß wurde es beabsichtigt, mit Scilly zu signalisiren, um dem Agenten in Plymouth Nachricht zu geben, daß er zum Landen der Post seine Vorbereitungen treffe. Vom 4. Mai an, wo man zuletzt Observationen gehabt hatte, wurde das Wetter, wie aus den Zeugenaussagen hervorgeht, so dicht, daß man hinfort keine Beobachtungen mehr machen konnte. Am 7. war Nebel eingetreten, der mit Anbruch der Nacht und je näher sie dem Lande kamen, dichter wurde. Um Mittag desselben Tages glaubte man den Schiffsort nach der Loggerechnung **) auf $49^{\circ} 50'$ N. und $10^{\circ} 23'$ W. Wäre diese Rechnung richtig gewesen, so würde der Schiller zur Zeit fast auf der Breite von Bishop Rock und 152 Seemeilen westlich davon gestanden haben. Vertikale Ablenkung des Compasses scheint nicht vorhanden gewesen zu sein, folglich wurde der Kurs auf Scilly 587° D. gefahren, bei einer Geschwindigkeit von 14 Seemeilen per Stunde unter Dampf und Segeln, und während dichten Nebels. Dieser Kurs wurde bis $9\frac{1}{2}$ Uhr Abends beibehalten und würde das Schiff 8 Seemeilen südlich vom Bishop Rock geführt haben, vorausgesetzt, daß der Schiffsort Mittags richtig war. Nach der Zeugenaussage des ersten Offiziers wurde um $9\frac{1}{2}$ Uhr der Kurs auf S. S. W. geändert, Segel eingenommen, die Schiffsgeschwindigkeit verringert, und um 10 Uhr stieß das Schiff, welches innerhalb des Bishop Rock Leuchthurms gerathen war, ohne daß man dessen Feuer gesehen oder dessen Glocke, die zur Zeit ertönte, gehört hätte, auf die Retarier Ledges und wurde schließlich total wrack, wobei 331 Personen, darunter der Capitain, ums Leben kamen. Kurz nachdem das Schiff aufgerannt, wurde das Kommando gegeben, die Boote flott zu machen. Von den an Bord befindlichen 8 Booten, von denen 6 Lebensrettungsboote waren, wurde nur Eines, und zwar ein Gig, glücklich ins Wasser gebracht, die anderen wurden entweder beim Herablassen zertrümmert oder von der See fortgespült. An Rettungsgürteln war ein großer Vorrath an Bord, außer 12 Rettungsringen 800 Stück, doch schienen dieselben auf irrige Weise gebraucht worden zu sein, da alle an das Land gespülten Leichen damit versehen gewesen sein sollen.“

*) 100 A. I. heißt: auf 100 Jahre ein Schiff erster Classe in jeder Beziehung.

**) Logge ein Schiffsgeschwindigkeitsmesser.

„Wenn man den Lauf des Schiffes von den Retarier Ledges bis zum Mittag des 7. Mai zurückverfolgt, so scheint dasselbe seine Distanz weit überlaufen zu haben. Da man schon drei Tage lang vorher keine Beobachtungen mehr machen konnte, so mußte der angenommene Schiffsort unrichtig gewesen sein und das Schiff stand in Wirklichkeit weiter nach Norden und Osten, als die Loggerechnung ergab. Hätte man um 8 Uhr oder selbst um 9 Uhr Abends einen Wurf mit dem Senkblei gethan, ehe man den Kurs auf SS W änderte, so würde die Tiefe des Wassers und der Meeres-Bodenbeschaffenheit die Nähe der Gefahr und den Irrthum in ihrer Rechnung angezeigt und wahrscheinlich das traurige Unglück verhindert haben. Die Anweisungen über das Ansegeln des englischen Canals befanden sich an Bord, ebenso die von der Adler-Linie aufgestellten Instruktionen betreffs der sicheren Führung ihrer Schiffe; beide wurden unglücklicherweise vernachlässigt. Erstere machen die Schiffsführer darauf aufmerksam, daß sie bei der Annäherung der Scillies gegen die nördlich treibende Strömung sich in Acht nehmen müssen, und schärfen denselben die Nothwendigkeit ein, während dichten Wetters das Senkblei sorgfältig zu gebrauchen; Letztere verlangen von den Kapitänen ihrer Dampfer-Linie ebenso dringend, daß sie bei Annäherung des Landes keine der gewöhnlichen Vorsichtsmaßregeln vernachlässigen dürfen.“

„Die gänzliche Vernachlässigung der erwähnten Vorsichtsmaßregeln ist nach der Ansicht des Gerichtshofes die einzige Ursache der schrecklichen Katastrophe, bei welcher so viele Menschenleben und Güter verloren wurden. Im Laufe der Untersuchung sind von den Anwälten viele Fragen in Betreff des verhältnißmäßigen Werthes von Nebelhörnern und Nebelglocken gestellt worden; da aber diese schwierige Frage kürzlich der Gegenstand einer gründlichen Untersuchung seitens der höchsten Autoritäten gewesen ist, hält der Gerichtshof es für anmaßend, in dieser Sache eine Meinung zu äußern. Auch wurde erwähnt, daß es nothwendig sei, auf den Scilly-Inseln Nebelsignale aufzustellen. Würde es in der That für angemessen erachtet werden, durch Aufstellung weiterer Nebelsignale, sowie durch Herstellung einer telegraphischen Verbindung zwischen den bewohnten Inseln mehr Vorsichtsmaßregeln zu treffen, so wünscht der Gerichtshof die Aufmerksamkeit namentlich auf die Aussagen des Herrn Dorian Smith, des Besitzers der Inseln, und des Herrn Douglas, des Oberingenieurs von Trinity House *) zu lenken; Beide sind mit den Details durchaus bekannt, und haben dem Gegenstand große Beachtung geschenkt. — Da behauptet worden ist, es sei nicht ungewöhnlich, daß Schiffe beim Vorbeifahren an den Scillies das als Nothzeichen anerkannte Signal gebrauchen, um damit ihre Ankunft zu melden, wünscht der Gerichtshof, um

*) Englische Leuchthurmbehörde, — eine Privat-Gesellschaft!

sowohl dem Andenken des verstorbenen Capitain Thomas, als auch den Eigenthümern der Adlerlinie gerecht zu werden, seine Meinung dahin auszusprechen, daß jeder denselben gemachte Vorwurf, sie hätten gewöhnlich Kanonenschüsse abfeuern, oder Nothsignale als Ankunfts-signale brauchen lassen, gänzlich unbegründet ist." — Der englische Gerichtshof sagt also: Die gänzliche Vernachlässigung aller Vorsichtsmaßregeln (von Seiten der Schiffsführung) sei die einzige Ursache der schrecklichen Catastrophe. Ob dieser Urtheilspruch gerecht und unparteiisch ist, beweisen uns die bereits oben angezogenen stenographischen Gerichtsverhandlungen und Zeugenvernehmungen. Daß er mit den letzteren vereinbar sei, erlaube ich mir zu bezweifeln.

Gewiß trägt Capitain Thomas einen großen Theil der Schuld an dem Tode der vielen Menschen. Aber denken wir uns in seine Lage, hören wir was Seeleute thun würden unter denselben Verhältnissen; die Lootsen Hicks und Deason sagten unter Eidespflicht aus: sie wären bis 9³⁰ Abends denselben Cours gefahren wie Capitain Thomas, hätten dann eine „Tiefenmessung gemacht und wären dann nach S. S. D. gefahren!“ Diese Coursänderung wäre mindestens ebenso gefährlich gewesen, als die nach S. S. W., welche der Schiller einschlug.

Nach dreitägigem Nebel vermuthet sich Capitain Thomas Mittags um 12 Uhr 152 Seemeilen westlich vom Leuchthurm von Bishop Rock und fast in der Breite dieses Feuers. Er steuert S. 87° D. mit 14 Meilen pro Stunde. Dieser Kurs mit solcher Geschwindigkeit hätte den Schiller Nachts um 10 Uhr 55 Minuten auf gleiche Höhe mit dem Leuchthurm, aber 8 Seemeilen südlich geführt. Abends um 9.30, sagt der Capitän, er vermuthet sich 25 Seemeilen von besagtem Leuchthurmfeuer und um den Gefahren, die hinter demselben für sein Schiff liegen, auszuweichen, lenkt er dasselbe, wie er glaubte noch 25 Meilen entfernt von demselben, nach dem Ocean zurück, in S. S. Westlichen Kurs ab. Er war aber statt 25 Meilen westlich des Feuers, schon 2 Meilen östlich desselben. Wie ist es nun erklärlich, daß ein so erfahrener Seemann wie Thomas sich um diese verhängnißvollen 27 Meilen geirrt hatte? War es nur Leichtsinns? war es nur rücksichtsloses Vertrauen auf seine bisherigen Erfahrungen? Der Lootse Hicks sagt: Bei anhaltendem Südwestwind herrsche eine starke nach Norden treibende Strömung vor, welche auch bei größter Vorsicht, das Schiff nicht nur nach Norden, weiter als berechnet treibe, sondern dessen Geschwindigkeit unbemerkt nach dem Lande zu vermehren könne! Hat der Gerichtshof diesen Zeugenaussagen, den einzigen von unparteiischen Seeleuten, also Fachmännern gegebenen, die gebührende oder überhaupt irgend welche Beachtung geschenkt? — Ich zweifle daran! — Daß übrigens eine solche unmerkliche Verschiebung des Schiffscourses nach Norden und gegen Land möglich ist, trotz aller Vorsichts-

maßregeln, die Capitain Thomas freilich vernachlässigte, beweist der Fall der englischen Fregatte, die sich plötzlich bei aufhellendem Nebel inmitten der furchtbaren Grim Rocks entdeckte.

Der Gerichtshof sagt: Hätte man um 8 Uhr Abends, oder selbst noch um 9 Uhr Abends einen Wurf mit dem Senkblei gethan, ehe man den Kurs nach S. S. W. änderte, so würde die Tiefe des Wassers und die Meeresbodenbeschaffenheit die Nähe der Gefahr und den Irrthum in ihrer Berechnung angezeigt und wahrscheinlich das Unglück verhindert haben! Es steht fest, daß eine Tiefenmessung um 8 Uhr oder 9 Uhr dem Capitain einen Fingerzeig geben mußte, daß er sich in seiner Berechnung geirrt, daß aber ein Wurf des Loths demselben schon um 8 Uhr ihn wirklich warnen mußte, ist keineswegs gewiß. Um 8 Uhr befand sich der Schiller noch 19 Meilen westlich von Bishop Rock. Die Tiefe daselbst ist zwischen 50 und 48 Faden. Sah Thomas, daß er statt 50—55 Faden, 2 bis 7 Faden weniger Tiefe erhielt, so mußte er annehmen, daß er um etwa 25 Meilen näher dem Lande sei, als er dachte; aber er konnte deshalb doch annehmen, er halte noch den richtigen Kurs. Denn 48—50 Faden Tiefe erhielt er auch auf dem 8 Meilen südlicheren Kurs von Scilly, den er zu fahren vermuthete. Mit einem Wurf des Bleis um 8 Uhr wäre es gar nicht gethan gewesen. Erst bei wiederholten Messungen hätte der Capitain Thomas erkannt, daß er einen Kurs steuere, der ihn nördlich vom Bishop Rock führen müsse; und daß er das unterließ, war allerdings ein schwerer Fehler. Denn wenige hundert Meter vor den Scilly-Inseln steigt der Meeresboden jäh und steil, während südlich derselben die Meeres Tiefe ziemlich dieselbe bleibt.

Hätte Thomas also von 8—9 Uhr etwa vier Messungen gemacht, um sicher zu gehen, so hätte er um 9 Uhr etwa 30, dann 24, dann 17 Faden Tiefe gefunden. Doch auch dann, (wäre er nach der Aussage der Lootsen jener Gegend gesteuert), auch dann noch war sein Schiff in Gefahr. 17 Faden Tiefe sind sowohl direct vor den Grim Rocks, als vor Bishop Rock, als auch auf der Untiefe der Ketarier Ledges, über welche der Schiller zwischen den beiden Felsengruppen hinfuhr. Hätte derselbe nun, den Anweisungen der Lootsen folgend, in süd-süd-östlicher Richtung umgelenkt, so wäre er sicherlich auf der Klippe, welche nordwestlich vom Leuchthurm, nur mit 1 Faden Wasser bedeckt sich hinzieht, ausgerannt. Nur dann wäre das schöne Schiff mit seiner theuren Menschenlast gerettet gewesen, wenn es bei einem solchen Resultat der Tiefenmessung, direct rückwärts geführt worden wäre.

Daß der Schiller, oder irgend ein anderes, von tüchtigen Seeleuten geführtes Schiff, aber überhaupt in die Lage gelangen kann, bei den Scillies aufzurennen: das ist ein ebenso gravirender Theil der ganzen furcht-

baren Katastrophe, als das leichtsinnige Vertrauen des Capitains auf seine langjährigen Erfahrungen.

Hat das Greenwicher Polizeigericht auch diese Frage mit schonungsloser Offenheit behandelt? Es sagt, in wenig Worte gefaßt: Die Frage, ob Nebelhörner in dem betreffenden Fall für den Schiller von heilbringendem Einfluß gewesen wären, wollen wir uns nicht anmaßen zu beantworten, weil die höchsten Autoritäten sich der Sache angenommen haben! — Ist das ein unparteiisches Urtheil, eine Antwort auf die 3. und 5. Frage, die sich der Gerichtshof selbst gestellt? Das Zeugenverhör ergiebt als unzweifelhafte Thatsache, daß der Schiller in höchstens 1600 Meter Entfernung am Bishop Rock vorbeifuhr, daß die Nebelglocke des Leuchtturms auf diese kurze Entfernung nicht gehört wurde, daß aber ein Dampfnebelhorn, auf Roseveau aufgestellt, in der Nacht vom 7. Mai, dem Schiller jedenfalls den Warnungston 8000 bis 10,000 Meter vor Bishop Rock zugetragen hätte! Hätte da der Gerichtshof nicht sein Urtheil dahin vervollständigen müssen, daß er etwa sagte: „Neben der Vernachlässigung von Seiten der Schiffsführung trägt aber auch und vor Allem die Englische Leuchtturm-Verwaltung einen großen, wenn nicht den größten Theil der Schuld an dem Tode der 331 Personen, indem sie unterließ, ein Dampfnebelhorn auf diese so gefährliche Stelle unsrer Küsten zu setzen, einem Punkt, an welchem mehr als die Hälfte des ganzen europäischen Seehandels vorbeizieht.“ — Also nicht die einzige Ursache der Katastrophe ist die leichtsinnige Vertrauensicherheit des Capitain Thomas, sondern nach meiner Ansicht trägt die gute Hälfte der Schuld die Leuchtturm-Behörde Englands! Man braucht nur die Verhöre genau zu sehen, um zu diesem Resultate zu gelangen. Dieses darzuthun war der Zweck dieser Zeilen.

Die Schuld des verstorbenen Capitain Thomas soll deshalb nicht geleugnet, seine Verantwortlichkeit für den Tod so vieler Menschen nicht bestritten werden. Aber wohl erscheint es berechtigt, den Tadel auch dahin zu weisen, wohin er vor Allem gehört. Wenn auf den Scilly-Inseln nicht bald ein Dampfnebelhorn aufgestellt wird, so kann uns jeder Tag wieder die Kunde einer so schrecklichen Katastrophe bringen. Die Schutzmittel gegen Schiffbruch sind bei dem heutigen Stand der Wissenschaft jetzt am Lande leicht so zu treffen, daß die Menschenleben auch gegen den Leichtsin, die Nachlässigkeit, das zu große Selbstvertrauen der Schiffsführung geschützt werden können. Und was in dieser Richtung geschehen kann, muß geschehen. Eine Unmöglichkeit liegt keineswegs vor, wie die Dampfhörner bei Sandy Rock, Race Point, Block Island, Dungeness u. s. w. seit Jahren zur Genüge beweisen. Auf den Scilly-Inseln kostet aber die Aufstellung einer solchen Nebeltrompete ziemliches Geld, und dieser letztere Umstand wird wohl der Hauptgrund sein,

warum die englische Leuchtthurm-Behörde bis jetzt noch keine Anstalten getroffen hat, diesem Küstenpunkt den gefährlichen Charakter bei Nebel zu nehmen. —

Nicht niedrige Geldgier war es, wie in einigen deutschen Zeitungen wiederholt gesagt wurde, welche Capitain Thomas, ohne Rücksicht auf die ihm anvertrauten Menschen und Güter, in den Nebel vorwärts trieb; nicht Habsucht brachte das Schiff auf die Klippen: sondern der Geiz der englischen Leuchtthurmbehörde, der sich dagegen wehrte, den einzigen wirklichen Schutz gegen Nebel, wegen einiger Tausend Pfund Sterling Mehrausgabe, an dem wichtigsten Punkt der englischen Küsten aufzustellen. —

Wie sehr eine persönliche Auffassung eines geängstigten Menschen von der Wahrheit abweichen kann, bewies der Bericht, welchen ein geretteter Passagier des Schiller der Gartenlaube geschickt hat. Die zehn Minuten, welche verstrichen zwischen dem Auslaufen und den ersten Rettungsversuchen, dehnen sich ihm, dem Bedrohten, wie natürlich, zu neunmal längerer Zeit, zu $1\frac{1}{2}$ Stunden aus. Erst dann sollen von der Schiffsleitung Vorbereitungen zur Rettung aller gemacht worden sein, zu einer Stunde, (also etwa $\frac{1}{2}$ 12 Uhr Nachts) wo der Leuchtthurmwärter zu Bishop Rock, vor Gericht unter Eid aussagt, er hätte zwischen 11 und $\frac{1}{2}$ 12 Uhr, bei sich lictendem Nebel, den Schiller gesehen, in dessen Masten er, auf einem Telescop die Menschen sehen konnte, und kann ganz bestimmt versichern, daß zu dieser Zeit die Boote*) nicht mehr an Bord zu sehen waren. Wie sehr die erhitze Phantasie eines mit Tobbedrohten sich in Unmöglichkeiten versteigen kann, beweist auch die oben erwähnte Schilderung, in welcher dargestellt wird, daß Kleider von den Gliedern durch die Wellen weggerissen worden seien, bevor die betreffenden Personen selbst der Wucht des Wassers wichen! Ja, der Beschreiber hält sich lange Zeit im Wasser an einer herumtreibenden Leiche fest, welche ihm zu Liebe die Freundlichkeit hatte, eine löbliche Ausnahme von dem bekannten Naturgesetz zu machen, daß Körper, gleich nachdem sie Leichen werden, sinken, und erst wieder steigen können, wenn die Verwesungsgase den Körper füllen. Auch ein Rettungsgürtel möchte kaum hinreichende Schwimmkraft besitzen, um außer der Leiche noch einen sich Anklammernden zu tragen. — Daß die erwähnte Beschreibung interessant ist, und das Schreckliche des Unglücksfalls sehr crass schildert, ist nicht abzuleugnen, aber zu einem Urtheil über nautische Details, dazu ist der Erzählende unfähig, die versteht er nicht. Auch wenn er sechs Seereisen gemacht hat, ein Seemann oder auch nur Seekenner, ist er deshalb noch lange nicht. Ein gemeiner Soldat, der sechs Schlachten, ja sechs Kriege mitgemacht, wird durch diesen seinen Antheil sicherlich noch nicht befähigt, die Führung des Ganzen zu verstehen.

*) Auf der See-Seite, denn auf der andern war das Herablassen der Bote wegen Wind und See unmöglich.

Doch genug. Nicht die Berichtigung der feuilletonistischen Leistung eines Augenzeugen, sondern die Kritik des Urtheils eines englischen Gerichts war der Zweck dieser Zeilen. Sechsjährige Erfahrung im Leuchtturmfach, auf dem Wasser und an den Küsten, und der Besitz des amtlichen Materials, auf welches das englische Urtheil sich gründet, geben mir vielleicht einiges Recht zu dieser Kritik.

R. B.

Oesterreich's Handelsmarine im letzten Vierteljahrhundert.

Wenn auch die See schon seit undenklichen Zeiten von den Menschen befahren wird und wenn die Schifffahrt seit Alters her als wichtiges Mittel für den Verkehr zwischen den Völkern dient, so hat doch die Art ihres Betriebes niemals noch in so kurzer Zeit größere Wandlungen und bedeutendere Fortschritte gemacht, als im Laufe dieses Jahrhundertes. Nach doppelter Richtung machte sich diese Erscheinung geltend; das Fahrzeug wurde geändert und verbessert, die Schifffahrtskunde erweitert. Nicht allein das Auftreten des Dampfes veränderte das Wesen der Marine, auch die Bauart der Schiffe im Allgemeinen ward zweckmäßiger, deren Ausrüstung vollständiger und mehr den Bedürfnissen entsprechend. Es bemächtigte sich die Wissenschaft der Schifffahrt, sie erforschte die Meere und brachte treffliche Karten derselben zu Stande, sie erkannte die Geseze, welchen Winde und Strömungen gehorchen, sie zwang die Kräfte des Magnetismus und der Electricität zu ihrem Dienste, sie gab dem Seemann wichtige Instrumente zur Hand und machte ihn zum Herrn auf der See. Sicherer und leichter durchschifft der Seemann heute den Ocean, als vor Zeiten die heimischen Gewässer, und er weiß seinen Kurs so genau zu finden, als befände er sich auf einer mit guten Meilensteinen wohl versehenen Landstraße.

Noch ein drittes Moment gesellte sich hinzu. Der Verkehr wuchs in riesigen Dimensionen, die einzelnen Länder rückten scheinbar näher und näher aneinander und die Fäden, welche der Verkehr hinüber und herüber zog wurden in demselben Maaße dichter und zahlreicher. Segel und Dampf haben Mühe, dem ununterbrochen steigenden Bedürfnisse zu genügen.

Das letzte Vierteljahrhundert, 1850 — 1875, war für den Seehandel von tief eingreifender Wichtigkeit. Bedeutsame Wandlungen vollzogen sich während desselben. Der Aufschwung, den zu Land und zur See die Anwendung des Dampfes als bewegende Kraft mit sich brachte, wird für alle Zeiten einen Markstein in der Geschichte der Wirthschaft bezeichnen. Die Eisenbahnen