



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

B., R.: Die Gefahren der Scilly-Inseln.

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

einigen Jahren gegen die Cretenser. Die cretensische Frage wird sich in vielleicht naher Zukunft doch wieder melden und dann wird ihr näher getreten werden müssen, als das letzte Mal.

Dann wird Creta, Epirus und Thessalica den zweiten Theil der orientalischen Frage bilden und man wird dann nicht umhin können, Landschaften, in denen der Ida und Pindus, der Ossa, Olymp und Pelion aufragen, Dodona lag, der Acheron mit dem Kokytos in den See Acherusia fällt und der Peneus durch Tempe's Felsenthal seine Wogen wälzt, Griechenland vorzuenthalten.

Brieg, November 1875.

W. Niemann.

Die Gefahren der Scilly-Inseln.

Der Untergang zweier Dampfer an demselben Tag, an derselben Stelle der Küste Englands, der Stelle, an welcher der Schiller mit Hunderten von Menschen schrecklichen Untergang fand, drängt wohl Jedem die Frage auf: Ist dieser Küstenpunkt nicht ausreichend geschützt, daß solche Katastrophen sich so häufig wiederholen?

In meinem Artikel über das Urtheil, welches das Greenwicher Polizeigericht beim Untergang des Schiller fällte (vgl. Grenzboten Nr. 39, III. Quart. 1875.), sagte ich schon, daß uns täglich von neuem ein ebenso schrecklicher Schiffbruch von den Scillies gemeldet werden könne; daß an jener Stelle der englischen Küste alle wirklich zuverlässigen Warnungszeichen gegen die Gefahren, welche der Nebel birgt, fehlen; und daß der einzige Grund dieses Mangels wohl der Geiz der englischen Leuchtthurmbehörde sei.

Diese Knausererei hat nun abermals Menschenopfer gefordert, zu geschweigen von den hohen Vermögenswerthen, die mit Schiff und Ladung an den Klippen zu Grunde gingen. Ist denn nichts im Stande die englische Bequemlichkeit, den Gleichmuth der Leuchtthurmsbehörde Englands, oder wenigstens die schlummernde Staatsaufsicht aufzurütteln? Sollte es wirklich wahr sein, daß man sich nicht zu rühren gedenkt, bis einmal ein englischer transatlantischer Dampfer, mit Hunderten von nur englischen Passagieren, an derselben verhängnißvollen Stelle den Untergang finden wird? Kann der Eigennuß und der Geiz dieses Krämervolkes nur durch Glend und Jammer im eigenen Hause gebrochen werden? Fast scheint es so.

Der Untergang zweier Dampfer, zu derselben Zeit, an derselben Stelle, bietet einen neuen traurigen Beleg für die Wahrheit der in meinem früheren Artikel ausgesprochenen Ansicht, daß nicht allein und in erster Linie die Fahrlässigkeit des Capitain Thomas die Katastrophe des Schiller herbeiführte, sondern vielmehr die zur Zeit auf See und an der Küste herrschenden Verhältnisse. Auch in den letzten Tagen herrschte ein starker Nordwestwind vor; war die englische Küste abermals durch Nebel verhüllt; der Nordwestwind erzeugte wieder die bei Scilly nordwärts- und landeinwärts führende Strömung und brachte zwei Handelsdampfer auf die Klippen. Sind die Führer beider wieder zu vertrauenswürdig gewesen? Kann man ihnen, den Leitern von Handelsdampfern ebenfalls den leeren Vorwurf machen, sie wären ohne Rücksicht auf die ihnen anvertrauten Menschen und Güter in den Nebel hineingesteuert? Gerade dieser Untergang zweier Kauffahrtfahrer beweist die Wahrheit der damaligen Aussage der Lootsen vor dem Greenwicher Polizei-Gericht. Sie waren Beide gleichzeitig, vielleicht ohne sich zu sehen, ohne mit einander verkehren zu können, denselben heimtückischen Meeresströmungen ausgesetzt. In der Sache selbst ist es wirklich ganz gleichgültig, ob das Scheitern der Dampfer zehn Menschen das Leben kostete oder Hunderten; das Unglück ist im Charakter dasselbe. Doch erwägt man mit Grauen, daß die Schiffe ebenso gut Dampfer und mit Hunderten von Menschen hätten besetzt sein können: dann hätte der englische Geiz und Egoismus eben Hunderte in den Tod geschickt.

Die Scilly-Inseln sind, wie bekannt, eine Gruppe vieler felsiger Inseln und Klippen, welche jäh und steil aus beträchtlicher Meerestiefe aufsteigen. Jede felsige Insel-Gruppe ist der Schifffahrt gefährlich, doppelt gefährlich aber, wenn an solcher Klippengruppe ein starker Verkehr vorbeizieht, bei den Scillies geradezu mindestens die Hälfte des ganzen europäischen Seehandels. Dreifach gefährlich aber, wenn diese Küstenpunkte keilsförmig und spitz meilenweit in die See hinausreichen, wie es gerade bei den Scillies der Fall ist und wenn während wenigstens vier Monaten des Jahres dichter Nebel die Gefahren dieser Inselgruppen verbirgt.

Wie schon früher entwickelt, ist der einzige, wirkliche Schutz gegen die Gefahren der Küste bei nebligem Wetter das Nebelhorn mit Dampftrieb. Die ersten Klippen der Scillies, also die, welche den Schiffen am meisten Gefahr bringen, sind die Grim Rock, die Felsen bei Bishop Rock und hinter diesem letzteren die Retarrier Ledges. Alle diese sind entweder Klippen unter Wasser, oder Klippen wovon nur wenige Felsen über Wasser steil aber nicht hoch emporragen. Der Bishop-Rockfelsen, der westlichste Punkt der ganzen englischen Küste, trägt einen Leuchtturm, dessen Nebelglocke die Eigenheit hat, wie die meisten Nebelglocken, wenigstens von Dampfern nicht gehört zu werden. Zwischen diesen 3 Felsengruppen liegt der Meeresboden in einer

gleichmäßigen Tiefe von 17 bis 22 Faden, während derselbe westlich vor Grim Bishop Rock nach Grim Rocks jäh bis 30 Faden Tiefe von 17 Faden abfällt. Drei engl. Seemeilen östlich von Bishop Rock liegen die Felseninseln von Rosevear, welche sichelförmig von Süd nach Nord östlich der Retarrierledges sich erheben. In dieser Felsengruppe sind mehrere Inseln, welche so hoch über das Wasser emporragen, daß sie gegen die Verheerungen der hereinbrechenden See einigen Schutz gewähren. Besonders die Insel Rosevear selbst liegt geschützt gegen hochgehende See, weil, nach der für sie gefährlichsten Richtung, die Retarrierledges die Gewalt der Wogen brechen. Diese Insel Rosevear bietet Raum und Höhe über der See genug, um das Aufstellen eines Dampfnebelhorns zu gestatten. Die Erbauung eines Maschinenhauses, das Aufstellen eines Nebelhorns oder einer Libelle mit einer Dampfmaschine von hinreichender Kraft, circa 5 Pferdekraften, nebst allen Arbeiten, welche damit verbunden sein mögen, kann unter den schwierigsten Verhältnissen doch kaum 200000 Mark oder 10000 L. St. kosten. Ich weiß, daß die Nebelhörner, welche die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika auf Sandy Hook, Cap Cod, Block Island, Race Point aufstellte, unter den schwierigsten Verhältnissen auf 35000 Dolls. oder 140,000 Mark zu stehen kamen. Der Untergang des Schiller allein verschlang 300000 Dolls. Gold, 800000 Dolls. Werth an Ladung und ebensoviel mindestens in dem Werth des Dampfers selbst, von den vielen Menschen nicht zu sprechen. Und nun kommt zu diesem furchtbaren Debet noch der Werth zweier Dampfer hinzu.

Daß ein solches Dampfnebelhorn eine genügende Warnungskraft hat, wird den Lesern der Grenzboten aus Nachstehendem erkenntlich. Im Frühling 1866 wurde die Frage der Errichtung von ausreichenden Nebelsignalen, die gegen die Stürme, und gegen das stete Geräusch an Bord eines großen Dampfers noch mehrere Meilen von der Küste gehört werden sollten, in den maßgebenden Kreisen der amerikanischen Leuchthurmbehörden erwogen. Der dritte Ingenieur des 3. Leuchthurm-Distrikts, New York, ein geborner Badenser Namens Joseph Lederle, erhielt den Auftrag, die Experimente zu machen. Ich war damals als ausführender Ingenieur ebenfalls in diesem Distrikt thätig und begleitete die erste Versuchs-Expedition. Auf Sandyhook war ein Dampfnebelhorn mit einer Maschine von vier Pferdekraften aufgestellt worden. Wir dampften gegen eine sehr kräftige Nordostbrise dem Ocean zu, während in Sandyhook das Dampfhorn seine fürchterlichen Töne ins Weite schleuderte. Wir fuhren nach Nordosten; mit Bezug auf die Lage des Horns hatte dessen Schall direct gegen die besagte frische Brise anzukämpfen. Wir verloren den Schall in einer Entfernung von über 7 engl. Meilen oder 14000 Meter. Beim Zurückfahren lief unser Dampfer im Bogen nach Süden, und je mehr wir Wind und Horn auf dieselbe Seite erhielten, um so stärker wurde der Schall,

bei gleicher Entfernung von Sandyhook. Dieses erste primitive Nebelhorn mit einer Maschine von 4 Pferdekraften geblasen, ist seitdem so verbessert worden, daß dessen Schall gegen den Sturm auf 7 bis 10 Seemeilen also 14 bis 20000 Meter Entfernung zu hören ist. Dieses jetzt in Amerika an vielen Punkten aufgestellte Warnungssignal ist im Wesentlichen dasselbe, welches auf der Wiener-Ausstellung zu sehen und zu hören war. Ein solches Instrument auf Rosevear aufgestellt, hätte sowohl dem Schiller, wie dem Alfai und wie der Catharine Griffith die nöthigen Signale zu einer Zeit übermittelt, in welcher eine Umkehr noch absolute Rettung bedeutet hätte. Ist doch der Schiller in höchstens 1600 Meter Entfernung bei dem Leuchtturm von Bishop Rock vorbeigefahren, während ein Nebelhorn auf Rosevear dem Dampfer in der ruhigen Nacht vom 7. Mai d. J. den Warnungston 10000 Meter weit vor Bishop Rock zugetragen hätte.

Dieser Artikel hat lediglich den Zweck, das große Publikum auf den eigentlichen Grund der entsetzlichen Gefahren der Scilly-Inseln aufmerksam zu machen, und noch ein Mal hervorzuheben, auf welche einfache Weise einer Wiederholung ähnlicher Katastrophen vorgebeugt werden kann. Möchten doch meine Worte in recht vielen Tages- und Wochenblättern einen Wiederhall finden, möchten sie bis über die Kreideselsen Englands dringen und jenen eigennützigem Knausern, welche sich die Leuchtturmbehörde Englands nennen, endlich Gewissen und Scham wecken, damit sie sich dazu aufraffen, mit wenig Tausend Pfund künftig Tausende von Menschen, Millionen an Werth, gegen Untergang und Vernichtung zu schützen. Auch heute wieder schließe ich mit der Warnung: Geschieht an den Scilly-Inseln nichts in der angedeuteten Richtung, so kann uns der Telegraph täglich die Nachricht bringen, daß die Katastrophen des Schiller, des Alfai und der Griffith nicht die letzten waren. —

R. B.

Pariser Reisebeschreibungen.

I.

„Ist es denn für einen Deutschen überhaupt schon wieder möglich, sich in Paris unbelästigt aufzuhalten?“ So fragte mich jeder Freund, der mir Anfang Oktober bei meiner Rückkehr aus Frankreich begegnete. Ich mußte fast lachen ob dieser Frage und vergaß ganz, daß ich noch zwei Monate vor-