



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Nautische Tagesfragen.

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

## Nautische Tagesfragen.

Vor fünf Jahren wurde in Kiel die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gegründet, Dank den zusammentreffenden Anregungen des Dr. Emminghaus (damals Redacteur des Bremer Handelsblattes, jetzt Professor der Wirthschaftslehre in Karlsruhe) und des Capitän R. Werner von der königlichen Marine. Nicht alle, aber doch die meisten der schon bestehenden localen Vereine schlossen sich ihrer Organisation als Bezirksvereine an: zurück blieben nur die Rettungsvereine zu Emden (für Ostfriesland), zu Hamburg und zu Stralsund. Berechtigter und unberechtigter Particularismus hielt diese Vereine vorläufig ab, sich anzuschließen — der erklärliche Wunsch, gewisse Vortheile nicht hinzugeben gegen ungewisse, zusammen mit einer hohlen Eifersucht auf rivalisirende rührigere Plätze und verstockter provinzieller Selbstgenügsamkeit. Doch gelang es der unablässig bohrenden Arbeit des nationalen Gedankens, sachliche Bedenken gegen die Centralisation der Rettungssache zu entkräften und widerstrebende subjective Stimmungen allmählig mürbe zu machen. Insbesondere bewährte sich der Nutzen der einheitlichen Ordnung und des neugeschaffenen leitenden Mittelpunktes in Bremen über alle Erwartung; was dadurch zu Gunsten des menschenfreundlichen Unternehmens aus weiten binnenländischen Kreisen flüchtig gemacht wurde, überstieg um Vieles die Kosten der Centralstelle, gegen die Bezirksvereine übte der Vorstand eine Politik weisen Gewährenlassens und unbedingter Förderung, der technische Inspector endlich brachte das nöthige Maß sachverständiger Controlle in die Küsteneinrichtungen, welche sonst allzu sehr dem Zufall und dem guten Willen Weniger überlassen geblieben wären. Es förderte auch, daß die Presse, soweit sie sich des Rettungswesens überhaupt thätig annahm, von Anfang an die Sonderbündelei mißbilligte, den draußengebliebenen Vereinen bei jedem Anlaß rieth, ebenfalls einzutreten. So kam erst der eine, dann der zweite, zuletzt im vorigen Jahre auch der dritte. Dies war der Hamburger Verein; die subjectiven Einwände haben eben oft zäheres Leben als sachliche Bedenken, wie sie der ostfriesische Verein zum Theil wenigstens hatte, als die Rettungsgesellschaft gestiftet wurde. Er genoß damals noch die mannigfach förderliche Gunst des Königs von Hannover, die den Eintritt in einen nationalen Verband aber sicher nicht überdauert hätte. Man kann mit gutem Grund behaupten, daß Hannovers Einverleibung in Preußen für die Geschlossenheit des deutschen Seerettungswesens eine Vorbedingung war, welche alle frühere Preußenschwärmerei der Ostfriesen — ein gegenwärtig stark in Abnahme kommendes Gefühl — nicht ersetzen konnte. Man muß indessen hinzufügen, daß die Leiter des ostfriesischen Vereins, nachdem der Eintritt in die nationale Gesellschaft einmal vollzogen ist, ihre neue Stellung nun auch, aus-

weillich ihres jüngsten Jahresberichts, aufs würdigste ausfüllen und so dem Verdienst, die Anstalten zur Rettung Schiffbrüchiger zuerst auf deutschen Boden verpflanzt zu haben, ein weiteres beigefallen.

Es wäre den Vorstehern der deutschen Rettungsgesellschaft wohl zu gönnen gewesen, daß sie sich dieses Abschlusses ihrer schönen und wirksamen Organisation in Ruhe hätten erfreuen können. Aber kaum war der Ring der unmittelbar thätigen Küstenvereine geschlossen, so wurde höchst unerwarteter Weise die Kette der binnenländischen Hilfsvereine durchbrochen, ja eine concurrirende neue nationale Organisation drohte sich der alten gegenüberzustellen. In Berlin bildete sich im April oder Mai ein sogenannter „vaterländischer Verein zur Rettung Schiffbrüchiger“, erließ einen öffentlichen Aufruf, der sich keineswegs bloß an die Bewohner der Hauptstadt wandte, und berührte in demselben mit keiner Silbe sein Verhältniß zu der bestehenden Gesellschaft.

Die Entstehung dieses concurrirenden Vereins ist ein drastischer Beleg des Satzes, daß bloße wohlmeinende Gesinnung ohne klare Ueberlegung und Umsicht in öffentlichen Angelegenheiten oft mehr schadet als nützt. Berlin hatte bisher gegen die Werbungen der deutschen Rettungsgesellschaft eine ganz ungewöhnliche, für eine so große und reiche Stadt etwas beschämende Sprödigkeit an den Tag gelegt, die es in den Listen der Mitglieder und Beiträge mit weit kleineren, ebenso tief oder noch tiefer im Binnenland gelegenen Städte unrühmlich contrastiren ließen. Das mißfiel der allen Wohltätigkeitsbestrebungen zugethanen Königin Augusta; sie war durch einen Vortrag des Capitän Werner in der Singakademie im vorletzten Winter für das Rettungswesen erwärmt worden, und als dieser gewandte Mann daher im letzten Februar wieder nach Berlin kam, um sich als neuernannter Befehlshaber des Panzerschiffs „Kronprinz“ beim König zu melden, bestimmte sie ihn, zur Zusammenbringung eines Comités und Vereins directe Schritte zu thun. Diese blieben denn auch, so patronisirt, natürlich nicht ohne Erfolg. Ja sie hatten fast allzu guten Erfolg, wie man nun wohl sagen muß. Das Comité, welches zu Stande kam, mit dem Prinz-Admiral Adalbert persönlich an der Spitze, war, als es sich selbst bei Richte besah, zu vornehm ausgefallen, um sich einfach als Bezirksverein einem Verein ein- und einem Vorstände unterzuordnen, an dessen Spitze bloß die bürgerlichen Namen Meier und Schuhmacher prangten. Capitän Werner, der die Rettungsgesellschaft in Kiel mitgestiftet hatte, scheint dies vorausgesehen, aber die thatsächliche Einordnung in den bestehenden nationalen Verband gleichwohl für gesichert gehalten zu haben. Sonst hätte er das Unternehmen ja unmöglich befördern können. Nur schade dann, daß er sich dafür nicht positive Bürgschaften geben ließ. Genug, der Verein bildete sich, der Aufruf erging, ohne daß das Mindeste von beabsichtigter Ablieferung der zu sammelnden Gelder nach Bremen

u. dgl. verlautete. So konnte man es der Ende Mai in Stettin versammelten Rettungsgesellschaft nicht verdenken, daß sie einhellig ihr Bedauern über die neue Absonderung und die Hoffnung nachträglichen Anschlusses des „Vaterländischen Vereins“ an ihre Organisation aussprach. Das Aergerniß war gegeben; zu seiner Rechtfertigung war nichts, zu seiner Entschuldigung kaum mehr zu sagen. Zeitungen, aus deren Redaktionspersonal selbst das Comité des „Vaterländischen Vereins“ sich verstärkt hatte, druckten den Protest der Stettiner Jahresversammlung ab, ohne ein Wort der Vertheidigung dagegen aufbringen zu können. Die fraglichen Journalisten hatten sich offenbar von ihrer gutmüthigen Gewohnheit, in solchen Fällen nicht Nein zu sagen, verleiten lassen, auf den Credit der mitbetheiligten Nautiker hin ein Bestreben zu unterstützen, das nach gegebener Aufklärung ihr nationales Bewußtsein hinterdrein zu verurtheilen nicht umhin konnte.

Gestützt auf den Stettiner Beschluß, hat der Vorstand der deutschen Rettungsgesellschaft neue Verhandlungen eingeleitet, die wohl nicht anders auslaufen können als in factische Unterordnung des „Vaterländischen Vereins.“ Der Vorstand darf sich dabei berufen einerseits auf seine Stellung zum preußischen Hofe, dessen Haupt der Protector der deutschen Rettungsgesellschaft ist, und von dessen Gliedern daher am wenigsten ein Riß in den heilsamen, ja nothwendigen Zusammenhang der Rettungsanstalten betrieben oder begünstigt werden sollte; andererseits auf das Beispiel der ehemals abseits stehenden, nun aber eingetretenen Küstenvereine, die so viel mehr Ursache haben konnten, für sich zu bleiben, da sie doch unmittelbarer Hand ans Werk legen, als ein bloß Geld sammelnder binnenländischer Verein; endlich auf die anerkannte Thatsache, daß die von ihm geleitete Gesellschaft ihre Aufgabe nach dem Maße der erschwingbaren Mittel und Kräfte allseitig erfüllt. Eines allerdings, was in dem Aufruf des „Vaterländischen Vereins“ mit figurirt, hat die Rettungsgesellschaft bisher außer Acht gelassen: die Verhütung von Schiffbrüchen nämlich. Gelänge es in dieser Richtung etwas Durchgreifendes zu thun, so brauchte man freilich Schiffbrüchige nicht mehr planmäßig aus dem Wasser zu ziehen. Allein die Seeleute außerhalb Berlins wollen nicht recht an die Verwirklichungsfähigkeit dieser sublimen Idee glauben. —

Der lange und ziemlich heftige Streit, zu welchem die Prüfung der Seeschiffe im norddeutschen Bunde Veranlassung gegeben hatte, ist nun vorläufig beigelegt. Er ließ sich in der Hauptsache darauf zurückführen, daß man in Berlin das altpreußische Prüfungsverfahren zum norddeutschen machen und an der Nordsee — d. h. nicht bloß in den Hansestädten und in Oldenburg, sondern auch in Hannover und Schleswig-Holstein, den neuen preußischen Provinzen — dasselbe nicht acceptiren wollte. Die Nordseeleute, Navigationschullehrer, Seeleute und Rheder haben gegen das Ostsee-

verfahren im Wesentlichen das einzuwenden, daß es von den Prüflingen theils überhaupt Dinge verlangt, auf die für die Sicherheit der Fahrt nichts ankommt, theils schon im Steuermannsexamen Leistungen, die füglich bis zum Schiffer- oder Capitänsexamen warten können. Sie behaupten einerseits, daß der Prüfungszwang, da er eine ausnahmsweise Belastung einiger weniger Gewerbe innerhalb der übrigens herrschenden allgemeinen Gewerbefreiheit sei, strict interpretirt und auf das schlechthin Nothwendige beschränkt, d. h. ausschließlich auf die Sicherheit der Fahrt gerichtet werden müsse; und anderentheils gehen sie von der Thatsache aus, daß die auch bisher schon schärfer geprüften Ostseeschiffer den bisher gelinder behandelten Nordseeschiffen durchschnittlich jedenfalls nicht überlegen sind. Indes haben die Wortführer des Nordseeverfahrens — innerhalb dessen allerdings auch noch Abweichungen genug bestehen — weder auf der Sachverständigenconferenz zu Berlin im Januar und Februar 1869, noch später im Bundesrath mehr als einzelne Zugeständnisse an ihren Standpunkt durchzusetzen vermocht. Auf den naheliegenden Ausweg, für die Nordsee ein anderes Verfahren einzuführen, als für die Ostsee, ist man unter dem Druck des herrschenden Wunsches nach Freizügigkeit der Seeleute längs der ganzen nationalen Küste gar nicht verfallen. Der fortdauernde Gegensatz und der stille, unter der Decke spielende Kampf wird daher als ein kräftiges Zerstörungsmittel des Aberglaubens an die Nothwendigkeit der Staatsgesetzgebung überhaupt wirken. Einuweilen haben die zahlreichen und lebhaften Proteste von der Nordsee her gegen das die Ostsee begünstigende halbe Compromiß des Bundesraths dem Bundeskanzler soweit imponirt, daß er baldige Revision des Verfahrens protokollarisch zugesagt hat; und sollte er dessen nicht rechtzeitig eingedenk sein, so wird der Reichstag die Befugniß, ein Wörtchen mitzureden, reclamiren müssen, auf welche er dem Präsidenten Delbrück zu Gefallen vorläufig verzichtet hat. —

Der deutsche Nautische Verein hat sich auf seiner Jahresversammlung zu Berlin im Februar für Seegerichte erklärt, und der Vorstand dann eine Druckschrift zur Begründung und Substantiirung dieser zeitgemäßen Forderung, aus den Reden des Vorsitzenden H. Tecklenborg, an das Bundeskanzleramt gelangen lassen, welches sie an die Commission zur Entwerfung einer nationalen Civilproceßordnung weiter gegeben hat. Man muß also abwarten, was das zeitgenössische juristische Bewußtsein zu diesem neuen Attentat auf das richterliche Monopol der Rechtsgelehrten sagen wird. In nautischen und commerciellen Kreisen scheinen neuerdings einige Zweifel aufgetaucht zu sein, ob es wohl rathsam sei, die Stimmenmehrheit in solchen Gerichten auf Ex-Capitäne zu übertragen; zumal nach einem in Bremen geführten Prozeß wegen Mißhandlung einer widerseelichen Mannschaft, dessen Thatbestand ein grelles Licht auf die unter Capitänen bestehende unbedingte Solidarität warf.