



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das deutsche Seeleuchtwesen.

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

längst verlassen hatte. Zieht man ihm die Maske ab, so enthüllt sich seine frivole Natur in den Worten: „In Zeiten wie die unsrigen kenne ich nur zwei Mittel, dem Geiste Heiterkeit und dem Herzen die gehörige Spannkraft zu bewahren: eine lebendige und tiefe Religiosität — oder eine passionirte Liebe zu einem irdischen Gegenstande. Da ich nicht unter die Ausgewählten gehöre, denen jene verliehen ist, so muß ich mich an diese halten, und ich kann mit Wahrheit sagen, daß sie mir bisher unvergleichlich gedient hat.“

So elend war eine so reiche Natur durch den constanten Mißbrauch ihrer Talente geworden! Mag auch die Fäulniß der politischen Welt, in welcher er lebte und wirkte, ihn um so schneller verdorben haben. Er hatte doch zu Anfang seiner Laufbahn gezeigt, wie hoch er seine Zeit überschauen, wie treffend er ihre Krankheit und die Mittel zur Heilung nennen konnte. Aber er selbst war in dies Getriebe versunken und hatte mit all seinen bewundernswerthen Geisteskräften die Verfechtung einer furchtsamen und gehaltlosen Politik übernommen. Es ist ein verlorenes Dasein gewesen. Und dahin hat ihn der Mangel an sittlichem Willen gebracht.

Theodor Toeche.

Das deutsche Seeleuchtwesen.

Ein Leuchtthurm ist auch im Binnenlande jedermann von Jugend her ein bekanntes Ding und ein Gegenstand, welchem sich die Phantasie mit Vorliebe zuwendet, besonders in stürmisch kalten Winternächten, wenn die brandenden Wogen ihren Wisch bis zu den Fenstern der Wärterwohnung hinauffspritzen. Dagegen werden manche deutsche Zeitungsleser wohl zum erstenmal von einem Leuchtschiffe gehört haben, als neulich von Berlin her gemeldet wurde, daß ein solches, unheimlich schwarz angestrichen, in der Mündung der Eider ausgelegt sei. Was der Thurm vor dem Schiffe an hergebrachter Poesie und Romantik voraus haben mag, das gleicht sich aus durch die noch größere Unbehaglichkeit der Existenz auf einem Fahrzeuge, das mitten in einer mächtigen Strömung festgeankert liegt und seine Position zu behaupten nie stärker verpflichtet ist, als gerade wenn Sturm und Wogendrang es bedrängen.

Mit dem Feuerschiff in der Eidermündung ist übrigens das deutsche Beleuchtungswesen keineswegs abgeschlossen. Es gibt noch zahlreiche und sehr empfindliche Lücken in der Beleuchtung unseres Nord- und Ostseeostrandes, auch wenn man nicht den Maßstab des französischen Grundsatzes anlegen will: jeden Fleck der Küstengewässer unter Licht zu bringen, — sondern nach

dem englischen Grundsatz, da ein Licht aufzupflanzen, wo das Verkehrsbedürfnis es gebieterisch erheischt. Nicht einmal die Wesermündung, nächst der Elbmündung doch die befahrenste und wichtigste unserer Seewasserstraßen, ist ausreichend beleuchtet. Sie bedarf dringend eines zweiten Feuerschiffs in der Nähe der Schlüsseltonne, der das bremer Wappen tragenden am weitesten ins Meer hinausliegenden Bezeichnung des Weserfahrwassers. Noch schlimmer steht es um die Lichter längs der ostfriesischen Inselreihe, in deren Angesicht die Mehrzahl der Schiffe, welche von oder nach der Elbe oder der Weser fahren, ihren Weg zu suchen pflegen. Ein Feuerschiff vor der Insel Borkum, ein Leuchtturm auf Norderney, Baltrum oder Spiekeroog gehören zu den unentbehrlichsten Anstalten, um die Nordseeschiffahrt sicher zu machen. Daß sie bald hergestellt werden, ist eine nationale Ehrenpflicht, denn nicht allein deutsche, auch fremde Schiffe, Mannschaften und Passagiere leiden unter der mangelhaften Beleuchtung der deutschen Küstengewässer, und was andere Nationen in der Nähe ihrer Häfen und Buchten zu unseren Gunsten bereithalten, das dürfen sie umgekehrt auch von uns erwarten.

Solange der alte deutsche Bund bestand, wurde an eine zeitgemäße Entwicklung des Leuchtwesens nicht einmal gedacht. Man mußte auf soviel andere näher liegende und vergleichsweise wichtigere Wünsche verzichten, daß es sogut wie niemandem einfiel, eine Ueberwindung des bureaukratisch-particularistischen Schlendrians auf diesem Gebiet auch nur für möglich zu halten. Der folgenreiche Umschwung des Jahres 1866 hat auch in dieser Beziehung die Anschauungen verändert. Man wagt jetzt den Gedanken zu fassen, daß die deutschen Ufer eines Tags ebenso vollkommen beleuchtet sein könnten, sowohl was die Dichtigkeit der Thürme und Schiffe, als was die Zweckmäßigkeit ihrer Leuchteinrichtungen betrifft, wie die soviel längere Küstenerstreckung Frankreichs oder der britischen Inseln.

Aber auch wenn der Deutsche bewußtermaßen unter dem Impulse der vaterländischen Einheitsbewegung handelt, schlägt ihn der altererbte Geist furchtsamer und mißtrauischer Sonderbündelei immer noch in den Nacken. Die bremer Bürgerschaft hat dieser Tage einen Antrag angenommen, der, wenn er die Zustimmung des Senats und weiterhin noch anderer mitsprechender Instanzen finden sollte — was freilich nicht zu befürchten steht — die Entwicklung unseres Beleuchtwesens auf einen Weg leiten würde, der zu den Zeiten des alten Bundestags allenfalls hätte betretbar heißen dürfen, der aber heute, statt an das nahe und bequem erreichbare Ziel, in einen Sumpf zu führen droht.

Den Urhebern dieses Beschlusses — denen übrigens eine beträchtliche und tapfer kämpfende Minderheit gegenüberstand — spukt das englische Trinity House im Kopfe. Dieses ist eine alte Körperschaft aus Heinrichs VIII. Zeit,

welche als Lootsencorporation begann, allmählich aber alles, was die Seeschifffahrt sicher machen hilft, in ihr Bereich zog, die Sorge für altersschwache Seeleute, für die Wittwen und Waisen von Seeleuten, sowie für die seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts wieder auftauchenden Leuchthürme, die neben den im 18. Jahrhundert hinzukommenden Leuchtschiffen bald den Hauptbestandtheil ihrer Thätigkeit ausmachten. Unter dem historischen Gesichtspunkt ist das Trinity House gewiß ein ebenso ehrwürdiges als interessantes Institut; unter dem praktischen Gesichtspunkt erscheint es aber weder nachahmbar noch nachahmenswerth, für Deutschland sowenig wie für irgend ein anderes Land. Wenn man zu einem Dienste, der volle männliche Kraft erfordert, einen rüstigen jungen Mann haben kann, warum einen noch so achtungsgebietenden Greis wählen? Die Engländer selbst, wenn sie heute ihr Beleuchtwesen frisch zu organisiren hätten, würden kein Trinity House, sondern eine vom Staat errichtete und unterhaltene Centralbehörde schaffen. Denn sie haben erfahren, wie wenig das Leuchtwesen Zersplitterung und Systemlosigkeit vertragen kann. Der gegenwärtige Chef des Trinity House, Capitän Arrow, hat in einer Unterredung mit dem hanseatischen Gesandten in London, Dr. Geffken, seine Meinung unverhohlen dahin ausgesprochen, daß Deutschland am besten thäte, das Seeleuchtwesen einer einzigen Behörde mit dem Sitze in Hamburg oder Bremen anzuvertrauen.

Der Plan der bremer Bürgerschaft läuft darauf hinaus, daß Preußen, Oldenburg und Bremen sich zur Versehung der Wesermündung mit Leuchtapparaten, Tonnen und Baken (Stangen mit einem Korbe oder sonstigem leicht sichtbaren Gestell an der obern Spitze) vertragsmäßig verbinden, die Kosten durch eine Schifffahrtsabgabe von 5—6 Silbergroschen auf die Last jedes über 50 Last haltenden Seeschiffs decken, und die Verwaltung einem aus den Interessenten erwählten Comité übertragen sollen. Angenommen, daß damit für die Bedürfnisse der Wesermündung ausgiebig und sachgemäß gesorgt würde, so fragt sich doch, was wird dabei aus dem Rest der Nordseeküste? wer bestreitet z. B. die Beleuchtungskosten auf und vor den ostfriesischen Inseln, bei deren Ausbringung und richtiger Verwendung der Weserverkehr mindestens ebenso stark interessirt ist, wie der Emsverkehr? Und weiter: wenn zugelassen wird, daß das nächste sich anbietende, durch die daran geknüpften Interessen besonders bedeutungsvolle und dringliche, eben deswegen auch am ehesten zu befriedigende Bedürfniß für sich allein befriedigt wird, ohne Zusammenhang mit einer Reform des ganzen nationalen Leuchtwesens, welche Aussichten bleiben dann für dieses übrig? Kann es weise und patriotisch erscheinen, den stärksten Anstoß zu einer so lange verzögerten, so unbedingt wünschenswerthen Reform ohne Nutzen für die Gesamtheit in einer Einzelmaßregel verpuffen zu lassen?

Wenn Preußen sich einfach auf den Standpunkt der preußischen Interessen stellt, so könnte es zwar auf den Plan der bremer Bürgerschaft — oder H. H. Meiers, denn von diesem einflußreichen und energischen Manne rührt derselbe her — eingehen, aber doch nur, indem es sich vorbehielte, den Weserverkehr für das Feuerschiff vor Borkum und den Thurm auf Baltrum ebenfalls heranzuziehen. Es ist nicht gerecht, daß die preußische Staatscasse diese Anlagen allein übernehme, denn dieselben kommen den in Bremerhaven und Brake verkehrenden Schiffen ebenfalls zu Gute; und geradezu unmöglich wäre es, das neue Selbsterhaltungs- und Selbstverwaltungsprinzip so anzuwenden, daß man den Verkehr der Emshäfen und der kleinen Hafensplätze im Norden Ostfrieslands dafür besteuerte, denn damit hätten diese mindestens das Zehnfache der Last des Weserverkehrs zu tragen. Sollte aber der Weserverkehr, wie billig, zur Gründung und Erhaltung des ostfriesischen Leuchtwesens mit herangezogen werden, so würden Herr H. H. Meier und seine Anhänger unter den Rhedern nicht ohne Grund erklären, das sei für die Seeschifffahrt zuviel.

Es ist in der That zuviel verlangt, daß die Schifffahrt das ganze Leuchtwesen auf ihre Schultern nehmen solle. Der Hauptgegenstand der Küstenbeleuchtung ist der Mensch, nicht das Schiff oder die Waare, und für dessen Sicherheit aufzukommen ist die Sache des Staats. Mag man die Schifffahrt immerhin besteuern, unrecht wäre es, ihr die ganze Last aufzubürden. Sie hat sich in Bremen durch Herrn H. H. Meier im Stande und willig erklärt, 5 oder 6 Silbergroschen für die Last aufzubringen; damit wird ziemlich ein Drittel der Gesamtlast, eine vollständige Küstenbeleuchtung vorausgesetzt, zu decken sein. Für den Rest möge der Bundesäckel in Anspruch genommen werden. 200,000 Thaler jährlich werden ihn nicht zu schwer bedrücken, wenn es sich um eine so klare und bedeutsame Ehrenpflicht der Nation handelt.

Erst mit der Einsetzung einer ordentlichen Bundesbehörde würde Schwung, gleichmäßiger Fortschritt und wirkliches System in die Sache kommen. Bleibt sie den bisher dafür thätigen Technikern der Einzelstaaten überlassen, so wird es im Großen und Ganzen in dem alten Schlendrian weitergehen. Im Schoße der bremer Bürgerschaft ist viel gegen die preußische Bureaucratie declamirt worden; allein in wessen Händen befinden sich denn und bleiben neun Zehntel der Aufgabe, wenn sie den Einzelstaaten nicht entwunden wird? Wenn der Bund dieselbe aber an sich zieht, so wird es sicher nicht geschehen, ohne daß einestheils die etwa vorhandenen brauchbaren hanseatischen Kräfte zugezogen, andernteils die auch dann muthmaßlich noch übrigen Lücken in den Erfahrungen und Einsichten nach Möglichkeit ergänzt werden, sei es durch Gewinnung des einen oder andern auswärtigen Sachverständigen, sei

es durch Aufnahme tüchtiger deutscher Gelehrten in die leitende Behörde. Es wird niemand behaupten, daß Hamburg und Bremen gegenwärtig bereits im Besitz aller wünschenswerthen Sachkunde auf diesem Felde seien. Man versteht sich in diesen Städten wohl auf die Bedürfnisse der Seeschifffahrt, aber Architekten, die im Bau von Leuchttürmen, Schiffsbaumeister, die in der Herstellung von Feuerschiffen, Physiker oder Optiker, die in den verschiedenen Leuchtapparaten speciell beschlagen wären, hat man darum noch nicht. Woher sollte man sie auch haben? Das Leuchtwesen wurde dort ja bisher im allerkleinsten Maßstab betrieben und ohne jeglichen Ehrgeiz besonderer Leistungsfähigkeit.

Schiffe der norddeutschen Kriegsmarine, die in den Jahren 1866 und 1867 die deutschen Nordseegewässer aufzunehmen hatten, haben gleichzeitig auch Studien über neue Leuchtfeuer angestellt. Das Feuerschiff in der Mündung der Eider ist die erste Frucht dieser Studien. Möge die zweite und dritte immerhin ein Thurm auf Baltrum, ein Schiff vor Vorkum sein, aber nicht, ohne daß das Leuchtwesen vorher für Bundes Sache erklärt und daß eine Centralbehörde errichtet würde, die, nach Frankreichs, Nordamerikas und anderer fortschreitender Staaten Vorgang aus Marineoffizieren, Technikern, Rhedern und Naturforschern passend zusammengesetzt, innerhalb einer Gründungsperiode von längstens zehn Jahren unser Seeleuchtwesen auf den Fuß der großen civilisirten Nationen zu erheben hätte.

Aus Schwaben.

Mitte März.

Die Wahlbewegung ist in vollem Gang. Nicht genug an den Programmen der Parteien, auch noch jeder Candidat hat sein eigenes Programm ausgegeben, das als Flugblatt in seinem Bezirk flattert. Außerdem zahlreiche Flugblätter der deutschen Partei, die anfänglich mehr allgemein gehalten, die wirthschaftliche und nationale Bedeutung des Zollparlaments beleuchteten, die späteren mehr concreten Fragen und der Widerlegung gegnerischer Ausstreuungen gewidmet. Wahlversammlungen an allen Orten, in den Städten und in den Dörfern, an Sonn- und Werktagen, es ist ein politischer Wahlkampf, wie ihn Schwaben noch nie erlebt hat. Unerhört ist dieses zähe Ringen aller Parteien, niemals sind alle Classen der Bevölkerung so tief ergriffen, niemals sind vor dem Volk politische Fragen aller Art, die Zoll- und Steuerfragen, das Militärwesen, und schließlich die große politische Frage des Verhältnisses zu Preußen und der deutschen Zukunft so im Einzelnen erörtert worden.