



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Das Straßenrecht zur See und seine Mängel

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

Berlin mit einer sehr bescheidenen Mietwohnung begnügen muß, und da endlich zu Gunsten der Biesdorfer Kolonie neben andern Vorzügen sehr ins Gewicht fällt, daß man dort räumlich bequemer und gesünder wohnen wird als in Berlin, so wird für den Arbeiter nichts vorteilhafter sein, als in Biesdorf ein eignes Haus zu erwerben. Voraussetzung ist natürlich, daß er über die auf den Kaufpreis zu leistende Anzahlung verfügt. Da junge Arbeiter bei den heutigen Löhnen im allgemeinen bis zu ihrer Verheiratung leicht eine Summe ersparen können, die hinreicht, ein eignes Heim zu erwerben, so sollte man annehmen, daß es den meisten nicht schwer fallen könnte, das Geld zur Anzahlung zu beschaffen. Leider pflegen aber die unverheirateten Arbeiter, namentlich in den Großstädten, wenig vom Sparen zu halten. Deshalb wird die Frage der Anzahlung immer Schwierigkeiten bieten. Sie läßt sich vielleicht überwinden, wenn gemeinnützige Baugesellschaften auf die Anzahlung einer größern Summe als ersten Teiles des Kaufpreises verzichten und den Arbeiter, der ein Einfamilienhaus bezieht, sich erst nach einigen Jahren entscheiden lassen, ob er nur Mieter oder Käufer sein will. In diesem Falle würde die Amortisationsquote, die auf den Mietpreis geschlagen wird, als Spareinlage zu behandeln und dem Arbeiter, der seine Absicht aufgibt, das Haus allmählich zu erwerben, nebst Zinsen zurückzuerstatten sein. Daß es trotz der Amortisationsquote aber immer noch billiger und vor allem weit besser sein wird, auf dem Lande oder in den Vororten in Einfamilienhäusern zu wohnen, als in den Mietkasernen der Großstädte, ist zweifellos. Um so dringender ist zu wünschen, daß man Mittel und Wege finde, die es uns möglich machen, der großen Masse der Arbeiterbevölkerung Heimstätten zu bieten.



Das Strafenrecht zur See und seine Mängel

Von Georg Wislicenus



er Deutsche, insbesondere der Binnenländer, zeigt, sobald er sich auf See begiebt — sei es in einem der modernen Schnelldampfer oder einem sonstigen Fahrzeug bis herab zu dem kleinsten offenen Segelboot —, stets ein blindes Vertrauen, und zwar nicht allein zu den Seeleuten, denen der Schutz seines Lebens obliegt, sondern auch zu dem Schiffe oder Boote, das er ohne Wahl auf gut Glück besteigt. Von Seefahrtseinrichtungen und internationalen Gesetzen, die zu seinem Schutze beitragen sollen, weiß er meist gar nichts, oder er hat nur

eine ganz dunkle Vorstellung davon; die Folge ist dann fast immer, daß er der heiligsten Überzeugung ist, diese Angelegenheiten seien alle aufs vorzüglichste geordnet. Die Berliner Börsenzeitung hat im vorigen Jahre einmal in einem Artikel „Zur Kollisionsgefahr auf See“ (1891, Nr. 157) diesen Gegensatz zwischen Vorliebe und Verständnis für alles Seemännische bei unsern „Landratten“ sehr richtig in folgender Weise geschildert: „In Deutschland ist leider im großen Publikum noch zu wenig Verständnis für seemännische Angelegenheiten, und daher hat es ein blindes Vertrauen in die Schiffsführung und auch in alle Schiffahrtsgesetze. Ist's die Liebe, die blind macht? Denn das kann man dem Deutschen, und zwar dem lebhaften und intelligenten Binnenländer noch mehr als dem phlegmatischen Küstenbewohner, mit Recht nachsagen: Liebe zur See und zum Seewesen hat er, ganz gleichgiltig, welcher politischen Konfession er ist, ob sein Ideal an Steuerbord oder Backbord oder Mittschiffs — im Reichstage sitzt. Er begeistert sich für alle Marineangelegenheiten, besucht vom Seebade aus alle Kriegsschiffe, deren er nur habhaft werden kann; freilich hält er dann hie und da ein Kanonenboot für eine Panzerfregatte und läßt sich alles Ernstes noch heutiges Tages einreden, daß die Torpedoboote im Gefecht unter Wasser liefen. Kann er gar zu seinen Bekannten einen Marineangehörigen oder sonstigen Seemann zählen, so ist er besonders stolz und fühlt sich selbst als nautischer Sachverständiger. Aber dabei läßt er es auch meist bewenden. Selbst Fragen, die seine eigene Sicherheit betreffen, berühren ihn fast gar nicht.“

Für den Schiffskapitän kann es ja nur schmeichelhaft sein, wenn er von seinen Passagieren wie ein höheres Wesen, eine Art Halbgott angesehen wird, der mit den gewaltigen Elementen des Meeres und des Sturmes zu kämpfen versteht, und für die Dampfergesellschaften ist es unter Umständen von beträchtlichem pekuniärem Vorteil, wenn die arglosen Passagiere die vom englischen Volksmund bezeichnend *coffin-ships* genannten so gerade noch schwimmfähigen „alten Kästen“ nicht von den wirklich seetüchtigen Schiffen zu unterscheiden vermögen. Dasselbe gilt in Bezug auf die Gleichgiltigkeit bei der Auswahl von Segelboten und Bootsführern in unsern Seebadeorten; jedes Jahr kommt es dort zu Unfällen, weil schlechte Boote oder unfähige Bootsführer genommen werden.

Ebenso aber wie man jetzt weiß, daß es eine alte, freilich lange und zäh festgehaltne Fabel ist, daß der Matrose nicht schwimmen lernen dürfe, ist es auch keineswegs unzumutbar, daß sich der gebildete Laie wenigstens so viel Kenntnisse der seemännischen Einrichtungen und Vorschriften erwerbe, um imstande zu sein, eine gewisse Kritik und, wo es nötig werden könnte, auch eine gewisse Kontrolle selbst auszuüben. Es würde dann nicht mehr vorzukommen können, daß es ein Kapitän bei Nebel unterläßt, die vorgeschriebnen Pfeifensignale zu geben, nur um seine Passagiere nicht zu beunruhigen, oder

daß er trotz des Nebels die Schiffsgeschwindigkeit unverändert beibehält und dadurch zwar eine schnelle Reise macht, aber die Gefahr des Zusammenstoßes riesig steigert. Noch fahren die Schiffe nicht auf Schienen, sodaß es nur auf richtige Weichenstellung ankäme; so unglaublich es auch oft dem Landbewohner in dem Gedanken an die enorme Ausdehnung der Ozeane erscheint, daß Schiffe unter einander „rempeln“ können — dieser Fall tritt doch außerordentlich häufig ein. Natürlich ist die Häufigkeit von Schiffszusammenstößen abhängig von der Zahl der Schiffe, die sich gleichzeitig auf der Flächeneinheit eines Meeresteils befinden. Thatsächlich finden auch am häufigsten Unfälle in folgenden stark befahrenen Gewässern statt: im englischen Kanal, einschließlich der Themsemündung; im südlichen Teile der Nordsee, besonders zwischen Helgoland und der Elbe- und Wesermündung; in den Gewässern von Newyork; in der irischen See und dem Bristolkanal; im Roten Meere.

Die nachfolgende Darstellung bezweckt, dem Laien ein klares Bild davon zu geben, inwieweit bis jetzt Vorsorge zur Verhütung von Zusammenstößen zur See getroffen ist, und welche Punkte noch einer befriedigenden Lösung harren. Gewöhnt sich der Deutsche daran, ein größeres fachliches Interesse für die Seefahrtsangelegenheiten zu betätigen, so wird er imstande sein, durch sein Urteil manche der noch bestehenden Mängel mitbeseitigen zu helfen. Deutschland, das die zweitgrößte Seehandelsflotte der Welt besitzt — also nur noch von England übertroffen wird —, hat in seinem Reichstage nur drei nautische Sachverständige! Diese Thatsache spricht wohl genügend für die Notwendigkeit, der Nautik größere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Denn daß auch in seemännischen Angelegenheiten manche Frage zu schnellerer und für die Sache selbst günstigerer Lösung zu bringen wäre, wenn sich die öffentliche Meinung — im besten Sinne verstanden —, das allseitige Interesse der gebildeten Kreise damit beschäftigte und einen gewissen Druck gegen etwaige Sonderinteressen ausübte, davon wird wohl heutzutage nach Beispielen auf andern Gebieten jedermann überzeugt sein.

Wenn der Laie einmal das Verständnis für die Übelstände erlangt hat, so wird sich ihm zunächst die Frage aufdrängen: Was ist denn bisher von den Fachleuten zur Sicherung des Seeverkehrs vorgeschlagen, versucht und durchgesetzt worden?

Mit einigen unwesentlichen Umänderungen sind noch heute die im Jahre 1863 international vereinbarten „Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See“ bei allen seefahrenden Nationen in rechtsgiltigem Gebrauch. Für den damaligen geringen und langsamen Dampferverkehr genügten diese Vorschriften ganz gut. Dennoch erhoben sich schon bald nach ihrer Einführung gewichtige Stimmen gegen einzelne Lücken und Fehler. Namentlich der auf dem Gebiete des Signalwesens sehr bewanderte Admiral Colomb machte wiederholt in besondern Schriften sehr energisch auf die viel-

fach falschen Grundsätze aufmerksam. Aber man kümmerte sich nicht um die seemännischen Bedenken und vermochte auch nicht die Notwendigkeit einer Gesetzesverbesserung zu erkennen. Obwohl sich binnen drei Jahrzehnten die Anzahl der Seedampfer verzehnfachte und sich ihre Geschwindigkeit verdoppelte, obwohl sich von Jahr zu Jahr die Schiffszusammenstöße ungeheuer mehrten, blieb doch alles so ziemlich beim alten. Freilich wurden hie und da, um das aufgeregte Publikum etwas zu beruhigen, Vorschriften erlassen über die Anzahl der Rettungsboote und Schwimmgürtel, die ein Passagierdampfer führen muß; der Seemann weiß aber recht gut, daß trotz aller Rettungsboote und Schwimmgürtel fast bei jedem Zusammenstoß eine mehr oder minder große Zahl von Passagieren den Tod in den Wellen findet. Der ahnungslose Laie fragt nie darnach, ob vielleicht ein Fehler in den bestehenden Vorschriften vorliegen könne; hatten doch die Juristen bei der Aburteilung von Kollisionsfällen nie solche Mängel entdecken können, vielmehr jedes Unglück auf seemännisches Verschulden oder force majeure zurückgeführt. Jeder Fachmann kann es nur als „Glück und Zufall“ bezeichnen, daß Deutschland seit dem entsetzlichen Untergang der *Cimbria* am 19. Juli 1883, bei dem 437 Menschen ertranken, nicht durch neuere Vorkommnisse den ernststen Mahnruf erhalten hat, darüber nachzudenken: ob auch wirklich alles, was Menschenkraft vermag, geschehe, um Seeunfälle zu vermeiden. Von Interesse ist es, zu sehen, welche Fehler der schon genannte Aufsatz der Berliner Börsenzeitung als die Ursache des Zusammenstoßes der Dampfer *Cimbria* und *Sultan* ansieht. Er sagt hierüber: „Verfolgt man die Seeamtsverhandlung, die in die Ursache der Katastrophe Klarheit bringen sollte, so sieht man, daß die beiden Schiffe, als sie sich schon in großer Nähe in Sicht bekamen, nicht über ihre gegenseitige Kursrichtung klar werden konnten und, dadurch mißgeleitet, Manöver machten, die zu dem verhängnisvollen Ergebnis führten. Nicht in der zu geringen Fähigkeit der verantwortlichen Seeleute lag die Schuld, sondern der Fehler war in dem unzureichenden System der Nebelsignale und des Lichtersystems, sowie in zu wenig präziser Fassung der Gesetze zu suchen. Das Unglück verursachte in erster Linie die dem jetzigen Gesetz entsprechende und dennoch ungenügende Art der Aufstellung und Beschirmung der Positionslaternen beider Schiffe (so nennt man die Signallaternen der Schiffe, von denen eine grüne an Steuerbordseite, eine rote an Backbordseite jedes Schiffes und dazu noch eine weiße Laterne am Mast, bei Dampfschiffen während der Fahrt gesetzt wird), ferner daß die Schiffe während des starken Nebels mit zu großer Geschwindigkeit fuhren, was aber nach dem heutigen Gesetz auch zulässig ist, da keine bestimmte Geschwindigkeit vorgeschrieben ist, und schließlich, daß die Nebelsignalarparate so ungenügend waren, daß die damit gegebenen Schallsignale erst dann von den Schiffen gegenseitig gehört wurden, als diese einander schon sehr nahe gekommen waren.“

Erst in den letzten fünf Jahren, wo der Schnelldampferverkehr nach Amerika eingerichtet wurde und die leichtsinnigen Ozeanwettfahrten begannen, mehrten sich die Stimmen unter den Fachleuten und drangen auf Verbesserung der Vorschriften. An der Spitze dieser Bewegung standen die Franzosen. Es mag dies daran liegen, daß sie ein wissenschaftlich wie technisch vorzüglich durchgebildetes Marineoffizierkorps besitzen. Hervorragende Männer, wie Admiral Jurien de la Gravière, die Linienschiffskapitäne Riodel und Banaré, nahmen sich der Angelegenheit eifrig an, indem sie durch Wort und Schrift auf die bestehenden Mängel hinwiesen und zweckmäßige Verbesserungsvorschläge machten. Die wissenschaftliche Welt Frankreichs, die bereits seit Jahrhunderten Interesse und Verständnis für nautische Angelegenheiten zeigt, unterstützte durch verschiedenerlei Untersuchungen, besonders auf optischem und akustischem Gebiete, die Bestrebungen der Seeleute.

Den Amerikanern gebührt das Verdienst, die praktische Ausnutzung der wissenschaftlichen Erörterungen und Vorschläge zuerst angeregt zu haben. Sie luden alle Seestaaten zu einer internationalen nautischen Konferenz ein; diese fand in Washington unter allgemeiner Beteiligung statt. Eine Reihe nautischer Fragen wurde der Lösung schon dadurch näher gebracht, daß die wertvollen Ansichten tüchtiger Nautiker aller Länder erörtert wurden. Überdies gab die Konferenz lebhaftere Anregung, der Nautik nach vielen Richtungen hin mehr Beachtung zu schenken und die Lösung mancher bisher nachlässig behandelten Probleme schneller zu fördern. Leider verhinderte die ultrakonservative Zurückhaltung der englischen Abgeordneten, daß durchgreifende Änderungen und Vorschläge, die sonst allseitig gebilligt waren, Annahme fanden. Wie die Engländer ihr zopfiges Maß- und Gewichtssystem beibehalten, weil das metrische System nicht von ihnen erfunden ist, ebenso verhalten sie sich gegen nautische Verbesserungen ablehnend, die vom Auslande kommen. Die interessanten Beschlüsse der Konferenz,^{*)} insbesondre eine neue Verordnung zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, sind von den Seestaaten zu den Akten genommen und harren vorläufig der gesetzlichen Billigung und der internationalen Einführung.

Von diesen Konferenzbeschlüssen sollen hier nur die Berücksichtigung finden, die zur Vermeidung der schlimmsten Gefahr auf See in Betracht kommen.

Der größte Feind für den Seemann ist der Nebel; deshalb bilden auch die Vorsichtsmaßregeln gegen die Gefahren des Nebels den schwierigsten Punkt des Strafenrechts zur See. Vorgeschrieben ist die Abgabe von Schallsignalen mit einer Dampfpfeife oder Sirene auf Dampfschiffen in Fahrt, mit einem mechanischen Nebelhorn auf Segelschiffen in Fahrt und mit einer Glocke auf allen vor Anker liegenden Schiffen. Außerdem bestimmt die jetzt gültige Vor-

^{*)} Ergebnisse der internationalen Marinekonferenz zu Washington und ihre Bedeutung für Deutschlands Seewesen. Eine kritische Studie von G. Wislicenus, Kapitänleutnant a. D. Leipzig, F. A. Brodhans, 1891.

schrift (Artikel 13): Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren. Dieser Artikel — der noch zum Überfluß die dem Seemann besonders verhasste Zahl 13 trägt — ist der wundeste Punkt des heutigen Strafenrechts zur See. Er überläßt die Mäßigung der Geschwindigkeit dem Belieben jedes Einzelnen. Dem Wortlaute des Gesetzes geschieht Genüge, wenn die Schiffsmaschine bei Eintritt des Nebels ein paar Umdrehungen in der Minute weniger macht. So halten denn Führer von Schiffen, die zwanzig Seemeilen laufen, schon sechzehn Seemeilen in der Stunde für eine „mäßige“ Geschwindigkeit, während Kapitäne von Schiffen, die zehn Seemeilen machen, schon sieben Seemeilen für „mäßig“ erklären. Allen Fachleuten ist es bekannt und in England und Frankreich auch oft genug von solchen ausgesprochen worden, daß Artikel 13 gerade seiner unbestimmten Fassung halber keinen Schutz gewährt. Von den Interessenten der Schnelldampferlinien ist geradezu der Wunsch nach Aufhebung dieses Artikels ausgesprochen worden, und zwar unter folgender Begründung: die Schnelldampfer seien manövrierfähiger, was thatsächlich wegen ihrer meist sehr beträchtlichen Länge nicht zutrifft. Ferner sollen sie das Risiko des Zusammenstoßes vermindern, weil sie schneller durch den Nebel kommen; auch das ist entschieden kein stichhaltiger Grund, wenn man bedenkt, daß das Risiko dadurch vermehrt wird, daß beim Passiren eines entgegenkommenden Schiffs viel weniger Zeit zur Ausführung von Ausweichmanövern übrig bleibt. Ferner soll bei einem Zusammenstoß der Schnelldampfer größere Aussicht haben, die geringere Verletzung davonzutragen; dies ist gewiß ein geringer Trost für das Schiff, das von ihm überrannt wird. Ferner halten sich die Schnelldampfergesellschaften wegen der technischen Vollkommenheit und des ausgesucht tüchtigen und zahlreichen Personals ihrer Schiffe zu schnellem Fahren selbst bei Nebel berechtigt. Schließlich heißt es — und das ist der wichtigste Punkt —: der Schnelldampfer darf der Konkurrenz wegen nicht auf seine Geschwindigkeit verzichten, er muß das Gesetz brechen; und das wird dadurch erleichtert, daß sich niemand darum kümmert, ob die Geschwindigkeit zweckentsprechend gemäßigt worden ist, es sei denn, daß sich ein Unfall ereignet, der die gesetzliche Untersuchung post festum nach den darüber bestehenden Vorschriften — in Deutschland durch die sogenannten Seeämter — zur Folge haben muß.

Darüber muß sich der Laie, besonders als Passagier eines Schnelldampfers, vor allem klar werden, daß er einen sehr verkehrten Schluß zieht, wenn er sich sagt: der Kapitän und die übrigen Seeleute haben ihr Leben auch lieb, folglich werden sie schon aus Selbsterhaltungstrieb uns Landratten so gut als möglich schützen. Das trifft heutiges Tages vor allem auf den Schnelldampfern nicht mehr zu; da steht der Kapitän unter dem Drucke, schnelle Reisen machen zu müssen. Bei dem Ozeanwettlauf handelt sich heute schon

um Stundenunterschiede, wenn man von guter oder schlechter Reise spricht. Die Dampfergesellschaften wollen natürlich nur Kapitäne haben, die „gute“ Reisen machen, damit sie ihre Konkurrenzlinien überflügeln können. An genügender Auswahl an Personal fehlt es auch nicht, da diese Stellen besser bezahlt werden als die eines kommandirenden Generals oder Admirals (merkwürdigerweise fordert man noch heutiges Tages von diesen Kapitänen, denen etwa zweitausend Menschenleben und Schiff und Waren von Millionen an Wert anvertraut sind, nur dieselben nautisch-wissenschaftlichen Kenntnisse, wie von dem Führer eines Schoners mit etwa sechs Mann Besatzung). Jede Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel hat kostbaren Zeitverlust zur Folge; ein vorsichtiger Kapitän riskiert daher, daß seine Gesellschaft ihn achselzuckend entläßt, weil er „schlechte“ Reisen macht.

Die hier angeführten Mißstände wurden nun auch auf der internationalen Marinekonferenz sehr eingehend besprochen. Besonders interessant sind die Äußerungen des norwegischen Abgeordneten, des Segelschiffskapitän Flood. Dieser sagte: „Die größte Gefahr der Schifffahrt, die ich kenne, ist die, während eines Nebels in die Nähe eines der Ozeanrenner oder Windhunde, wie sie treffend genannt werden, zu kommen, die sorglos, mit Vollampf oder was sie „mäßige“ Geschwindigkeit nennen (ein oder zwei Knoten weniger in der Stunde oder ein paar nichtsagende Umdrehungen der Maschine weniger in der Minute), den Ozean kreuzen unter dem wohlbekannten Verfahren, das seine schärfste (rather cutting) Charakteristik in folgendem Ausruf findet, der von der Kommandobrücke eines dieser Prachtschiffe gekommen sein soll: »Himmel, Hölle oder Newyork in sieben Tagen ist meine Ordre!« Sie sausen dahin wie ein Blitzschlag, und wenn sie ein einsames Fahrzeug im Nebel tödlich treffen, so sind sie schließlich durch ihre eigne Geschwindigkeit verhindert, Beistand zu leisten oder Menschenleben zu retten. In ein bis zwei Sekunden zersplittert der Bug eines solchen Schiffes das unglückliche Fahrzeug, das seinen Weg kreuzt, von einer Bordwand zur andern — ganz gleichgiltig, ob es eine einsame Fischerschmaek mit ein paar Mann an Bord oder einer der großen Postdampfer war, die die Bevölkerung einer Stadt tragen.“ Flood führt auch eine Rede des Amerikaners Cheney an, worin dieser von dem Wahnsinn (craze) des Wettrennens über den atlantischen Ozean spricht, das nur den Zweck habe, vielleicht eine Stunde (auf einer Reise von dreitausend Seemeilen) eher als ein anderer anzukommen. Dann sagt er: „Dieser Wahnsinn wird solange fortgeführt werden, glaube ich, bis eines Tages die ganze Welt erbleicht vor Schrecken infolge eines Seeunfalls, wenn zwei Seewindhunde (ocean-greyhounds) im Nebel zusammenstoßen mit einer gemeinsamen Geschwindigkeit von vielleicht fünfundvierzig Seemeilen (= dreiundachtzig Kilometer) in der Stunde oder einer Seemeile in weniger als anderthalb Minuten und Tausende von Menschen die Strafe solcher Narrheit (foolishness) zahlen.“ Weiter bemerkt

er: „Nimmt man zu dieser Sachlage noch die Thatsache hinzu, daß die Dampfpeife und das Nebelhorn von sehr geringem Nutzen sind, so scheint es, als ob das Chaos wiedergekommen wäre — so ist die Situation im Nebel; denn bei einer gewissen Beschaffenheit der Atmosphäre kann selbst eine Dampfpeife nicht genügend gehört werden. Außerdem aber sind treibende Bracks und Eisberge zu befürchten, die weder Lichter führen noch auf Signale antworten. Unter solchen Umständen ist es Tollheit (madness), während eines Nebels, wo man oft den Bug des eignen Schiffes vom Heck aus nicht mehr sehen, noch auf diese Entfernung ein Schallsignal hören kann, mit Wollampf zu rennen.“

Die Mehrzahl der praktischen Seeleute der Konferenz war der Ansicht, daß der dehnbare Begriff „mäßige Geschwindigkeit“ festgesetzt werden müsse, während es die Juristen der Konferenz für nötig hielten, jeden einzelnen Fall „unter sorgfältiger Berücksichtigung der vorliegenden Umstände und Bedingungen“ zu beurteilen und die jeweilige Mäßigung ganz dem Urteil des Kapitäns — also wie bisher — zu überlassen. Aber abgesehen davon, daß ein vorsichtiger Schnelldampferkapitän seine Stellung ungern aufs Spiel setzt, giebt es gerade unter den Seeleuten eine gute Zahl solcher, die es als einen der schlimmsten Vorwürfe ansehen, die ihnen gemacht werden können, wenn man ihnen sagt, sie seien zu vorsichtig. Andererseits wird die heutige dehnbare Fassung der Vorschrift für den Seemann dadurch von Nachteil, daß er trotz umsichtigen Handelns auf Grund des Artikels 13 stets als schuldig befunden werden kann; denn wenn z. B. der Schnelldampfer seine Geschwindigkeit auf zehn Seemeilen gemäßigt hatte, so kann das Seegericht stets sagen: in diesem Falle hätte auf fünf Seemeilen gemäßigt werden müssen.

Die zweckmäßigsten Vorschläge in dieser Beziehung gingen von französischer Seite aus. Der Linienschiffskapitän Richard von der französischen Marine begründete die Notwendigkeit der Feststellung des Begriffs „mäßige Geschwindigkeit“ in folgender Weise: „Wie sind bei all den Nationen, die sich mit der Nebelfrage beschäftigt haben, die Instruktionen für die Kriegsmarinen? In England ist unter diesen Umständen die Geschwindigkeit auf vier oder fünf Seemeilen festgesetzt. In der französischen Marine dürfen sechs Knoten nicht überschritten werden. (Dieselbe Geschwindigkeit ist bei Nebel in der deutschen Kriegsmarine befohlen.) Hierbei hat man es jedoch mit Offizieren zu thun, die ihren Beruf vorzüglich kennen, besser als die Mehrzahl der über die Erde verstreuten Handelsschiffskapitäne, und die vorzüglich manövrirte Schiffe haben, auf denen eine solche Wachsamkeit ausgeübt wird, wie man sie sich für ein Handelsschiff gar nicht träumen kann. Trotzdem beschränkt man sich darauf, dem Führer des Handelsschiffs zu sagen: Wenn du Nebel hast, geh mit mäßiger Geschwindigkeit, indem man seiner Schätzung die Umstände der Witterung und die Bestimmung der Geschwindigkeit überläßt. Ihm würde es tausendmal lieber sein, wenn man ihm sagte: Du darfst bei so und so be-

schaffner Witterung und in gewissen Gegenden eine Geschwindigkeit von vier, fünf oder sechs Knoten nicht überschreiten!"

Richard äußerte sich dann noch über die traurigen Zustände auf der Neufundlandbank, wo alljährlich eine Anzahl der großen Hochseefischerfahrzeuge, die dort Kabeljaufang betreiben, spurlos verschwinden, nach begründeter Vermutung als Opfer des Schnellfahrens der Dampfer bei Nebel. Wie leicht ist es auch, das Hilfeschrei der Überfahrenen durch den Ton der Dampfpfeife zu ersticken, sodaß an Bord des Schnelldampfers vielleicht nur ein Einziger von dem Unglück weiß — der es selbst verschuldete und deshalb keinen Versuch macht, den Ertrinkenden Hilfe zu leisten, wodurch ja außerdem einige Stunden Zeit verloren gehen würden. (Auch davon hat der Laie keine Ahnung, wie außerordentlich häufig noch heute der Fall vorkommt, daß sich bei Schiffszusammenstößen der schuldige Teil, statt Hilfe zu leisten, schleunigst entfernt, um der Strafe zu entgehen, was leicht möglich ist, da sich bei Nebel der Schiffsname schwer feststellen läßt.)

Der vortreffliche Vorschlag Richards ging dahin, man solle vorschreiben, in engen Gewässern, an belebten Küsten und auf Fischereigründen die Geschwindigkeit bei Nebel auf fünf bis sechs Seemeilen zu mäßigen — also dem entsprechend, was in den Kriegsmarinen längst als notwendig erkannt ist. Leider wurde dieser Vorschlag infolge des zähen Festhaltens der Engländer an den von ihnen vor dreißig Jahren aufgestellten Regeln nicht angenommen. Als einziges Ergebnis erhielt Artikel 13 den ebenfalls sehr dehnbaren Zusatz: Wenn ein Dampfschiff die Nebelsignale eines andern Schiffes — anscheinend „vorderlicher als dwars“ — hört, dessen Lage noch nicht ausgemacht ist, muß es, „so weit es die Umstände des Falls gestatten,“ seine Maschine stoppen und dann mit Vorsicht fahren, bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist.

Nun ist es bekanntlich für das menschliche Ohr sehr schwierig, die Richtung, woher ein Ton kommt, zu bestimmen; leider giebt es auch bis jetzt noch keine praktischen Hilfsmittel, diese Bestimmung auszuführen. Hat also ein Kapitän keine Lust, zu stoppen, so braucht er bloß zu erklären, der Ton sei aus einer Richtung „achterlicher als dwars.“ Übrigens ist für Schnell-dampfer in gewissen Fällen dieser Zusatz ohne schützende Wirkung; wenn sich nämlich zwei Schnelldampfer mit entgegengesetzten Kursen einander bei Nebel nähern — wobei die sehr günstige Annahme gemacht sein mag, daß jeder seine Geschwindigkeit auf fünfzehn Seemeilen „gemäßigt“ habe —, so wird jeder Dampfer das Nebelschallsignal des andern bis zu dem Augenblicke des Passirens (oder Zusammenstoßens) im günstigsten Falle nur zweimal hören können; dies unter der Voraussetzung, daß die Dampfpfeifen beider Schiffe eine Hörweite von zwei Seemeilen haben (was jetzt nur sehr selten der Fall ist) und ihre Signale in der vorgeschriebnen Weise jede zweite Minute abgeben (eine Pause, die auch meist nicht streng eingehalten wird). Da man nach nur

ein- bis zweimaligem Hören eines Nebelsignals nicht imstande ist, die Richtung des Gegendampfers genau zu erkennen, so ist man natürlich auch nicht imstande, irgendwelche Ausweichmanöver zu machen und muß sich auf gut Glück darauf verlassen, daß kein Zusammenstoß vorkommen wird. Hätten beide Dampfer nur sechs Seemeilen Geschwindigkeit, so würde man etwa fünf bis sechsmal auf jedem Schiffe die Signale hören, und ein zweckmäßiges Manövrieren würde möglich werden. Bezeichnend sagt Kapitän Richard von dem Beschluß der Konferenz über Artikel 13: *Votre décision me rappelle certain docteur qui, après avoir condamné son malade, en prenait gaiement congé en lui disant: Portez-vous bien.* Immerhin bleibt es wünschenswert, daß die mancherlei Verbesserungsvorschläge der Washingtoner Konferenz recht bald allgemein eingeführt werden.

Die Nebelgefahr ist offenbar nur durch Vorsicht zu vermeiden. Der Kernpunkt ist und bleibt also die frühzeitige und hinreichende Mäßigung der Geschwindigkeit — natürlich nur so weit, daß das Schiff noch manövrierfähig bleibt, um ausweichen zu können. Darüber sind wohl alle Fachleute einig. Nur der englische Popf — und vielleicht noch mehr die Interessen der dortigen Schnelldampfergesellschaften — verhindert die sachgemäße internationale Regelung. Wie weit es gelingen würde, wenn es überhaupt unternommen würde, daß die übrigen, einsichtsvollern Nationen allein oder vereint Maßregeln träfen, eine bestimmte Geschwindigkeitsmäßigung wenigstens für die eignen Schiffe durchzuführen, mag dahingestellt bleiben. Rechnet doch der gesamte Seehandelsstand der Welt mit dem Groschen, aber nicht mit Menschenleben; ist ein Schiff gut versichert, so leidet der Geldbeutel beim Untergange desselben keinen Schaden. *Navigare necesse, vivere non est* — dieser alte Wahlspruch des Hauses Seefahrt der Bremer Rheder gilt auch heute noch. Solange die Engländer also im Nebel schnell fahren, müssen es die übrigen Schnelldampfergesellschaften mit Rücksicht auf ihre Aktionäre ebenfalls thun.

Natürlich sind auch in England gewichtige Stimmen gegen diese Übelstände laut geworden. Der Engländer hat im allgemeinen großes Verständnis und reges Interesse für nautische Angelegenheiten, und so sind diese Fragen von ihm aufs lebhafteste erörtert worden. Gedrängt von der öffentlichen Meinung haben sich die englischen Schnelldampfergesellschaften kürzlich auf eigne Faust zusammengesetzt und beschlossen, ihre Schiffe bestimmte Wege für die Hin- und Rückfahrt einschlagen zu lassen. Wahrscheinlich war ihnen unbekannt, daß dieser Gedanke bereits vor mehreren Jahren von dem französischen Admiral Cloué ausgesprochen worden ist. So viel darüber bekannt geworden ist, sind bei diesem eigenmächtigen Vorgehen weder die deutschen noch die französischen Schnelldampfergesellschaften um ihre Ansicht und ihr Einverständnis gefragt worden; John Bull nimmt kurzweg an, daß sich diese dem von ihm für gut befundenen anschließen werden.

Die Sonderwege sind so gewählt, daß der Ausreiseweg stets nördlicher als der Heimreiseweg ist, und zwar beträgt ihr beiderseitiger Abstand sechzig Seemeilen auf dem fünfzigsten Grad westlicher Länge von Greenwich, während an beiden Ausgangspunkten die Wege zusammenlaufen. Zieht man die wahrscheinlichen Fehler der Kompassse sowie der Stromversetzung in Betracht, so kann man allerdings sagen, daß durch Einführung dieser Sonderwege wenigstens die Gefahr, daß zwei Schnelldampfer zusammenlaufen, zwischen dem dreißigsten und dem sechzigsten Längengrade, was etwa die Hälfte der Reise ausmacht, kaum noch bestehen bleibt. Dies ist unleugbar ein kleiner Fortschritt zur Besserung; leider gilt er nur für die hohe See, wo die Gefahren sowieso weit geringer sind als in den befahrenen Gewässern, wie im englischen Kanal und der vom Nebel so viel heimgesuchten Einfahrt von Newyork. Auch bleiben die geschilderten Gefahren für die andern Schiffe und Fischerfahrzeuge ganz dieselben oder vergrößern sich noch dadurch, daß die Schnelldampfer in Zukunft bei Nebel noch dreister fahren, da sie selbst nicht mehr Gefahr laufen, mit einem andern Schnelldampfer, der allein sie tödtlich treffen könnte, zusammenzulaufen.

So liegen die Verhältnisse. Auf durchgreifende Besserung ist in nächster Zeit wohl nicht zu rechnen. Vielleicht könnte eine Beaufsichtigung des Verhaltens im Nebel wenigstens dadurch herbeigeführt werden, daß der Betrag und die Zeitdauer der Mäßigung der Geschwindigkeit — denn eine solche schreibt das heutige Gesetz vor — in das Schiffslogbuch und Maschinenjournal eingetragen werden müßte. Doch solche Vorschriften sind schwer zu kontrolliren.

Volle Abhilfe kann nur durch die öffentliche Meinung geschaffen werden, sie muß die Schnelldampfergesellschaften zwingen, bei Nebel gleiche Vorschriften für die Geschwindigkeitsmäßigung auf ihren Schiffen zu erlassen, wie sie auf den Kriegsschiffen der meisten Seestaaten längst bestehen. Diese Vorschriften müßten veröffentlicht werden, und Sache der Passagiere bliebe es dann, ihre Einhaltung selbst zu kontrolliren (in ähnlicher Weise, wie schon heutiges Tages der Dampfdruck der Schiffskessel von jedem Passagier kontrollirt werden kann). Bringt doch ein Zusammenstoß großer Schiffe größere Gefahren als eine Kessel-explosion.

Von geringerer Bedeutung ist die Unvollkommenheit verschiedner nautischer Hilfsmittel, besonders der Nebelsignalapparate; hier werden Wissenschaft und Technik noch mancherlei bessern. In Bezug auf die bis jetzt sehr unzureichenden Signalmethoden bei Nebel ist durch die Washingtoner Konferenz ein guter Schritt vorwärts gethan worden. Leider fehlt es, wie gesagt, bis jetzt an Apparaten, die Richtung genau zu bestimmen, woher ein gehörter Ton kommt; das paraboloidische Phonoskop von Kettig ist noch zu wenig erprobt. Und was das schlimmste ist, die wissenschaftlichen Untersuchungen von Tyndall, Fizeau und andern über die Anomalie der Schallfortpflanzung lassen be-

fürchten, daß man nie imstande sein wird, mit absoluter Sicherheit die Richtung des Schallerzeugers zu bestimmen. Hier, auf dem Gebiete der Akustik, ist noch ein großes Feld, auf dem die Wissenschaft dem Seewesen und so der Menschheit Nutzen bringen kann. Erörterungen über die verschiedenen in Frage kommenden Apparate müssen den technischen Zeitschriften überlassen bleiben.



Die Schlacht bei Marathon



Die methodische Geschichtsforschung unsrer Zeit hat so viele Rätsel der Vergangenheit gelöst, so viele neue Wahrheiten ans Licht gefördert und so zahlreiche Vorurteile zerstört, daß man jeden Versuch, bisher als feststehende Wahrheiten geltende Erzählungen in nichtige Sagen oder unbegründete Vorurteile aufzulösen, auch dann willkommen heißen muß, wenn sie mit Anschauungen aufräumen, die Alt und Jung lieb gewonnen hat. Freilich muß sich dann die skeptische Geschichtsforschung auch gefallen lassen, daraufhin nachgeprüft zu werden, ob sie das Rüstzeug der historischen Methode richtig angewendet hat; denn wollte man urteilslos dem bloßen Zweifel Recht geben, so gäbe es z. B. keinen Shakespeare mehr, und wir verehrten in Bacon den Dichter von Dramen, die der Philosoph, so viel man wenigstens aus seinem Schweigen urteilen kann, überhaupt niemals auch nur gelesen hat.

Die Schlacht bei Marathon (richtiger im Marathon, einem ländlichen fenchelbewachsenen Distrikt in Attika) galt bisher für einen Tag wie der von La Belle Alliance oder Sedan. Als die semitische Herrschaft der Völker Mesopotamiens Ägypten und das vorderasiatische Küstenland unterworfen hatte, begnügte sie sich damit, Griechenland in eine Art von Abhängigkeit zu bringen, die an keine eigentlich politische Form gebunden war, sondern in einem kommerziellen Übergewicht bestand, mehr oder weniger energische Kolonisation betrieb und den Griechen sehr nützliche Kulturelemente brachte. Aber auch gegen diese immerhin milde Art fremden Einflusses pflegt ein seiner selbst bewußt werdendes Volk anzukämpfen, sobald es aus dem „vorhistorischen“ Traumleben erwacht und seine Geschicke selbst in die Hand nimmt: die Griechen erscheinen in den Homerischen Gedichten als so völlig national, daß selbst die kostbarste Gabe, die sie aus dem Osten erhalten hatten, die Kenntnis des Alphabets, mit keinem Worte darin erwähnt wird.