



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die transatlantischen Schnelldampfer und der Reichstag : (Schluß)

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

ist der „nackte Egoismus.“ „Jeder Friede setzt an die Stelle des bisherigen Kampfes der Gewalt das Recht. Das Recht löst die Gewalt ab, die ihrer selbst wegen der Ruhe begehrt und auf weitere Vorteile verzichtet, die in keinem Verhältnis zu den aufzuwendenden Mitteln stehen.“ Wie es auch immer sei: ob Egoismus oder Moralität herrsche, die Entwicklung führt mit Notwendigkeit zur Schaffung einer Rechtsordnung, „die Gewalt über mir hat.“ Wer an Anarchie als einen dauernden Zustand glaubt, träumt von einem Utopien, das noch nie ein Mensch gesehen hat und nie einer sehen wird.

Charlottenburg

Louis Sell



Die transatlantischen Schnelldampfer und der Reichstag

(Schluß)



uß das Schiff unterwegs verlassen werden, so dienen seine Boote als Zuflucht. Sie sind mit einem Fäßchen Trinkwasser, einer Kiste Proviant und den nötigsten nautischen Gegenständen: Riemen zum Pullen (Rudern), Segel, Püßen (Schöpfgefäße), Kompaß, Anker und Rappbeil ausgerüstet; ferner ist ein Fäßchen Öl zur Beruhigung der Wellen vorhanden. Die Boote sollen stets gebrauchsfähig sein, und ihre Taljen (Flaschenzüge) „klarlaufen.“ Bei der Gerichtsverhandlung, die im Jahre 1876 in Harwich über die Strandung des Lloyd dampfers Deutschland stattfand, wurde die schwierige Flottmachung der Boote gerügt; und nun soll es mit der Elbe ähnlich gewesen sein, weil Winden und Taue mit Farbe verschmiert gewesen wären. (Bezüglich der zu den kleinen Rettungsmitteln gehörenden Bojen stellte die Seeberufsgenossenschaft öfter fest, daß sie durch zu dicken Anstrich wertlos geworden waren.) Die Rettungsboote sind meist aus verzinktem Stahlblech hergestellt. Sie vereinigen Leichtigkeit mit bedeutender Tragfähigkeit; die großen fassen 60 bis 80 Personen. Gegen das Untersinken sind sie durch Luftkassen, sowie durch einen um den äußern Rand gelegten Korkring geschützt. Ist die Aufhängevorrichtung stark genug, so darf man es wagen, die Boote schon an Deck zu besetzen oder doch wenigstens die Schwachen und die Kinder vorweg hinein zu schicken. Die übrigen Personen müssen sich, da die Treppe schon bei geringem Seegang unbenutzbar ist, an Tauen hinablassen, die am Schiffsgeländer oder sonstwo befestigt werden, oder ins Wasser springen, um in die Boote

Grenzboten II 1895

27

hereingeholt zu werden. Hilflose werden in Körben hinabbefördert. Zarte Rückfichten können nicht walten; wo es den Einsatz des Lebens gilt, kommt es selbst auf einen Arm- oder Beinbruch nicht an. Oft genug schlagen die Fahrzeuge wegen Überfüllung um; da sie aber nicht sinken können und Gelegenheit bieten, sich festzuhalten, erleichtern sie Schwimmenden immer noch das Obenbleiben. Ist das Wetter nicht zu kalt, und finden nicht alle Personen im Boote Platz, so können die Schwimmkundigen abwechselnd ins Meer gehen, um sich nachziehen zu lassen. Im Winter ist weniger mit den Booten anzufangen, und bei Sturm gehen sie leicht schon beim Herablassen verloren, indem sie gegen das hin- und herwiegende Schiff anprallen. Viele Matrosen verlassen sich auf die Rettungsmittel so wenig, daß sie das Schwimmenlernen für unzweckmäßig erklären: wen das Unglück treffen solle, den treffe es doch, die Schwimmkunst sei nur dazu angethan, den Todeskampf zu verlängern. In der That ist selbst dann, wenn fremde Hilfe dicht in der Nähe ist, Rettung oft unmöglich. Ein erschütterndes Beispiel bietet der Untergang des Ankerdampfers *Utopia* (1891). Sein Führer war, ohne sich zuvor ordentlich umgesehen zu haben, bei Anbruch der Nacht in die Bucht von Gibraltar gesteuert, um das Schiff festzulegen. Als er andre Schiffe vorfand, suchte er die *Utopia* wieder herauszubringen, wobei sie, mühsam gegen Wind und Strömung ankämpfend, vor den Sporn eines ankernden englischen Kriegsschiffs geriet. Gleich der Elbe ging sie bald hintenüber. Die vorn zusammengeknäuelte Menschen rangen im Wasser mit einander auf Leben und Tod, um in die aufragenden Masten zu gelangen. Das Kriegsschiff und noch ein zweites beleuchteten die Unglücksstätte mit ihren elektrischen Scheinwerfern und setzten sofort alle Boote aus. Wegen des Sturms aber konnten diese der *Utopia* nicht nahe kommen; man mußte sich darauf beschränken, die herantreibenden Menschen aufzunehmen, was immerhin noch so schwierig war, daß mehrere der Retter ertranken. Von den 830 Fahrgästen der *Utopia*, meist italienischen Auswandern, ertranken 538, außerdem 36 von den 60 Mann der Besatzung.

Schon öfter wurde gerügt, daß der Bootsraum stark besetzter Passagierschiffe nicht für alle an Bord befindlichen ausreiche. Doch ist jetzt in Form von Flößen und Klappbooten immer einiger Ersatz vorhanden. In dem im Auftrage des Norddeutschen Lloyd herausgegebenen Handbuche „Der Norddeutsche Lloyd und seine Geschichte“ ist S. 220 zu lesen: „Jeder transatlantische Dampfer des Lloyd besitzt eine Anzahl sogenannter Sheperd'scher Patentflöße: große eiserne mit Luft gefüllte, an den Enden kegelförmig zugespitzte Cylinder, die durch Holzlattenwerk verbunden sind. In diesem ist der Proviant, das Wasser und der Segelapparat geborgen.“ Die Flöße können ohne Vorbereitung über Bord gesetzt werden. Wenn es die Zeit erlaubt, kann man auch ein Floß improvisiren; das Material liefern hauptsächlich die vom Schiff eigens

mitgeführten Rundhölzer (Spieren oder Sparren). Hinter einem solchen Floß liegend vermag ein kleines Fahrzeug einen schweren Sturm „abzureiten.“ Die zusammenlegbaren Boote stellen im wesentlichen ein mit Segeltuch überspanntes Stahlgerippe dar. In dem erwähnten Handbuche des Lloyd heißt es, „daß die durchaus seetüchtigen Segeltuchboote stets in einer Anzahl von Exemplaren mitgeführt werden,“ weil sie leicht unterzubringen sind. „Im Falle der Gefahr werden durch wenige Handgriffe die Rahmen aufgeklappt, stählerne Spanten stellen sich selbstthätig auf, das Segeltuch wird straff angezogen, und ein Rettungsboot für etwa 40 Personen ist fertig.“ Bei der Elbe hätten diese Boote um so eher benutzt werden können, als die Küste nicht allzu fern lag und der Wind zwar stürmisch ging, aber keineswegs, wie der Lloyd durch die Kölnische Zeitung verkündigen ließ, zu einem rasenden Sturm angeschwollen war.*) Es wurde ja auch ringsum gefischt. Wie es scheint, gehörte das einzige von der Elbe glücklich abgekommene Boot nicht zu den eigentlichen Rettungsbooten, denn nach den Mitteilungen der Insassin Anna Böcker in der Gartenlaube**) war es mit 20 Personen schon überlastet. Der Norddeutsche Lloyd hat sich über die Rettungsmittel der Elbe gänzlich ausgeschwiegen, während er sonst doch selbst ganz nebensächliches veröffentlicht hat.

Das reisende Publikum wird gut thun, der Reklame der Reedereien nicht blind zu vertrauen, sondern sich zu bemühen, über die nautischen Verhältnisse ein selbständiges Urtheil zu gewinnen; was die Dampfergesellschaften von der

*) Die Elbe ging am 30. Januar morgens gegen 6 Uhr unter. Die Unglücksstelle liegt im Bereich der meteorologischen Stationen Helber (in Nordholland) und Yarmouth (in Norfolk, etwas nördlich von Lowestoft). Nach Ausweis der Deutschen Seewarte meldete Helber für den 29. Januar 8 Uhr abends die Windstärke Nr. 5 und für 8 Uhr des nächsten Morgens Stärke Nr. 6; Yarmouth Stärke Nr. 5 und Nr. 7. Die Nummern beziehen sich auf die Seeskala von Beaufort. Diese lautet: Nr. 1 Leiser Zug (7 Seemeilen Windgeschwindigkeit in der Stunde, 1,5 Kilogramm Winddruck auf den Quadratmeter), Nr. 2 Flaue Brise (12 Seemeilen, 4,4 Kilogramm), Nr. 3 Leichte Brise (16 Seemeilen, 7,8 Kilogramm), Nr. 4 Mäßige Brise (19 Seemeilen, 12,2 Kilogramm), Nr. 5 Frische Brise (24 Seemeilen, 19 Kilogramm), Nr. 6 Steife Brise (29 Seemeilen, 27,4 Kilogramm), Nr. 7 Harter Wind (35 Seemeilen, 40 Kilogramm), Nr. 8 Stürmischer Wind (42 Seemeilen, 56 Kilogramm), Nr. 9 Sturm (49 Seemeilen, 76 Kilogramm), Nr. 10 Schwerer Sturm (56 Seemeilen, 103 Kilogramm), Nr. 11 Orkanartiger Sturm (65 Seemeilen, 137 Kilogramm), Nr. 12 Orkan (78 Seemeilen, 195 Kilogramm). Geht das Schiff mit dem Winde, so vermindert sich dessen Gewalt um die Geschwindigkeit der Fahrt, geht es gegen ihn, so steigt sie entsprechend.

**) Im Stil der Goldenen Hundertzehn hat die Gartenlaube eine von Fräulein Böcker eingeholte Schilderung des Unglücks als Zeilenfüßel ausgenutzt. Da die Dame sachlich nichts neues vorbringen konnte, so wurde ihre Person in den Vordergrund gestellt; man machte eine Art Heldin aus ihr, obgleich Fräulein Böcker selbst erzählt, sie habe nach den Worten eines Schiffsbeamten angenommen, daß alle in den Booten gerettet werden könnten. Bei dem unruhigen Wetter müssen die meisten Reisenden erbärmlich seerant gewesen sein. Das hatte in diesem Fall das Gute, daß die Aufmerksamkeit etwas von den äußern Vorgängen abgelenkt wurde. Hochgradige Seerkrankheit kann sogar zu völligem Lebensüberdruß führen.

Vortrefflichkeit ihrer Einrichtungen sagen, bezieht sich gewöhnlich auf das eine oder andre Renommirschiff, gegen das der Rest der Flotte absticht. Der Unkundige halte sich vornehmlich an die Doppelschraubendampfer, weil sie aus den letzten Jahren stammen und mit den Errungenschaften der modernen Technik ausgestattet sind. Daneben ist auf hohe Schnelligkeit zu achten. Diese erfordert so große Opfer, daß da, wo solche gebracht werden, auch im übrigen nicht gespart wird. Da sich der Widerstand des Wassers mit dem Quadrat der Schiffsgeschwindigkeit erhöht, so muß zur Leistung von nutzbringender Mehrarbeit die Maschinenkraft und dementsprechend auch der Kohlenverbrauch in der dritten Potenz gesteigert werden. Wollte man z. B. die Lahn (1887) von ihren 18 Seemeilen Durchschnittsgeschwindigkeit auf die 21 Seemeilen der neuesten Dampfer bringen, so müßte sie eine Maschine erhalten, die um mehr als die Hälfte stärker wäre als die jetzige, nämlich in dem Verhältnis von $18 \times 18 \times 18 : 21 \times 21 \times 21 = 5832 : 9261$.

In der Beurteilung des Unfalls der Elbe war man bei uns selbstverständlich aufseiten des deutschen Schiffs. Sachlich liefen aber Irrtümer aller Art unter, zu denen, wenn man der Genauigkeit der Zeitungen trauen dürfte, selbst ein Fachmann wie Admiral Werner das seinige beigetragen hätte. Die dem Norddeutschen Lloyd wohlwollende Presse bemühte sich nach Kräften um die Beschwichtigung des öffentlichen Gewissens*) und vergaß darum, zu berichten, daß kurz nach der Katastrophe der Elbe der Norddeutsche Lloyd vom englischen Admiralsgericht verurteilt worden ist, weil sein Schnelldampfer Lahn im vergangenen Herbst ein italienisches Fahrzeug von hinten überrannt hat, und das, obwohl zwei Offiziere und ein englischer Lotse auf der Kommandobrücke waren. Wahrscheinlich wurde durch Überhast gefehlt. Der Fall der Lahn steht übrigens so wenig vereinzelt da, daß man ihm allein aus dem Sommer des Jahres 1892 drei ähnliche an die Seite stellen könnte, nämlich die Kollisionen der Havel, der Trave und der Saale mit Segelschiffen. Das Seegericht erklärte bezüglich der Havel, es sei eine „große Rücksichtslosigkeit,“ daß sie die in die Masten geflüchtete Mannschaft des von ihr niedergestoßenen Schiffs ihrem Schicksal überlassen und sich davongemacht habe. An der Trave wurde getadelt, daß sie vorschriftswidrig mit voller

*) In ziemlich komischer Weise war auch eine bekannte Marineerzählerin an der Arbeit. Sie forderte die „übrigen Nationen“ auf, „die Herren Engländer zu zwingen, sich an die Bestimmungen des Seeverkehrs so streng zu halten, wie sie es ja doch von den andern Seefahrern verlangen, und ihnen das verbrecherische Handwerk zu legen, das sie sich jetzt noch nicht scheuen zu betreiben.“ Gleich der Mehrzahl ihrer männlichen Kollegen setzt sich die Dame zu unsern Ausführungen in Gegensatz. Nebenbei lehrt sie uns, daß ein Knoten „ungefähr“ (!) eine Seemeile sei und daß die Elbe „durchschnittlich 16, ja auch 18 Knoten Fahrt“ gemacht habe; sie sei im Punkte der Sicherheit „unübertrefflich“ gewesen, auf ein paar Schotten mehr oder weniger komme es nicht an!

Kraft in den Nebel hineingefahren war, wobei das fremde Schiff mitten entzweigeschnitten wurde. Ebenso hat die eifertige Saale einen Segler im Nebel überrannt. Endlich erinnern wir — um nur noch ein naheliegendes Vorkommnis (1893) zu erwähnen — an den Lloyd-Dampfer Roland, dessen Maschine trotz der Nachtzeit und der Gefährlichkeit des Weges (im Englischen Kanal) so schlecht bedient war, daß das Kommando Stopp! zu spät ausgeführt wurde; er stieß mit einem dänischen Dampfer zusammen, der rasch sank. Der Kapitän der Havel entschuldigte sich mit dem Hinweis auf „voraussichtliche“ baldige Hilfe von anderer Seite; der Kapitän des Roland will an den Eintritt großer Gefahr nicht geglaubt haben, er ist der Vorschrift entgegen sofort weitergefahren, ohne sich zu erkennen gegeben zu haben. Und nun vergleiche man damit, wie sich die Tagespresse mit dem Fall der Elbe abgefunden hat! In einem Leitartikel „Stimmungen aus seemännischen Kreisen“ erzählte die Kölnische Zeitung, es liege thatsächlich kein einziger beglaubigter Fall vor, daß durch schnelles Fahren der Untergang eines Seeschiffs herbeigeführt worden sei. Nicht die Schnelldampfer brächten Gefahr, sondern die kleinen, minderwertigen Schiffe, zumeist Kohlendampfer — eine Verwechslung von zu schnellem Fahren und schlechter Navigation. Man hat die Mannschaft des Dampfers Erathie, dem das Unglück der Elbe zugeschrieben wird, geradezu der Bestialität beschuldigt, bis der Staatssekretär v. Bötticher im Reichstag erklärte, die Leute hätten schon wegen ihrer geringen Zahl nicht helfen können.

Vielleicht, so sagt die nautische Fachschrift Hansa in einem frühern Jahrgange, ginge es auf den transatlantischen Linien etwas vorsichtiger her, wenn sie nicht in den Händen von Aktiengesellschaften wären. Diese scheuen einen Verlust nicht so sehr wie der einzelne Geschäftsinhaber, weil sich der Schaden auf zahlreiche Schultern verteilt; der eine kann sich mit dem andern trösten. Die Leiter der Gesellschaften bringen, da sie hauptsächlich mit fremdem Gelde wirtschaften, dem ehrgeizigen Streben, es der Konkurrenz gleich- oder zuvorzuthun, eher ein übertriebenes Opfer. Die Gesellschaften machen oft zu ihren Gunsten geltend, daß sie ihre Schiffe in Selbstversicherung nehmen und deshalb an deren Wohlergehen ein erhöhtes Interesse hätten. Das ist aber nur die eine Seite der Sache; die andre besteht darin, daß man sich durch die Selbstversicherung von der Verantwortlichkeit Fremden gegenüber, die Schwierigkeiten machen und unliebsame Angelegenheiten veröffentlichen könnten, entbunden weiß. Endlich ist zu berücksichtigen, daß die Leiter der Gesellschaften und einzelne ihnen besonders nahe stehende Kreise des Großkapitals von einer plötzlichen Verschlechterung der Geschäftslage eher Nutzen als Schaden haben, weil sie früher als die andern Aktionäre die Sachlage übersehen und sich darnach einrichten können.

Vom Standpunkte der thatsächlichen Verhältnisse erscheint es besonders

interessant, auf die Verhandlungen des Reichstags vom 9. und 14. Februar, sowie vom 16. März einen kurzen Rückblick zu werfen. Der Abgeordnete Lieber wies darauf hin, daß der Norddeutsche Lloyd auf hoher See noch kein Menschenleben verloren habe. Das ist aber weder etwas ungewöhnliches — es giebt Dampferlinien, die überhaupt noch keine Menschenverluste gehabt haben —, noch etwas anderes als Glücksache; denn mehrere Lloyd dampfer sind unterwegs in hilflosem Zustande angetroffen worden, und es ist lediglich dem Zufall zu danken, daß die Dynamitexplosion im Jahre 1875 auf dem Lloyd dampfer Mosel, die etwa 100 Tote (genauer: 60 Tote und 40 Vermißte) und 80 Verwundete hinterließ, sich vorzeitig am Lande und nicht auf hoher See ereignete, wie es von dem Verbrecher beabsichtigt war. Und dann liegt für die großen Fahrzeuge die Hauptgefahr auch gar nicht auf dem freien Meere, sondern an der Küste. Wegen unvorsichtiger Annäherung ans Land aber sind die Kapitäne der gestrandeten Lloyd dampfer Mosel (1884), Oder (1887) und Eider (1892) vom Seegericht verurteilt worden. Die Oder, die bei Sokotra in öder Gegend auf ein Riff lief und ein auf Rundschiff ausgefandtes Boot mit Mannschaft einbüßte, gehörte zu den subventionirten Reichspostdampfern. Das Oberseeamt erkannte über diesen Fall: „Der Schiffer hat die einfachsten Regeln der Navigation nicht beachtet und sich mit einer Reihe von unverzeihlichen Versehen und Verschümnissen belastet, die überzeugend beweisen, daß er ein Bewußtsein von der ernsten Bedeutung und hohen Verantwortlichkeit seines Berufs nicht besitzt.“*) Ernstlich zu rügen ist — und das gilt der »sparsamen« Reederei — die mangelhafte Ausrüstung des großen Dampfers mit Segelanweisungen und Karten, unter welchen letztern nicht einmal eine Spezialkarte von Sokotra war. Ferner ist zu rügen, daß die Oder in Dienst gestellt worden ist, ohne daß zuvor mit ihr alle diejenigen Maschinenmanöver vorgenommen worden wären, die erforderlich sind, um Gewißheit darüber zu erlangen, daß die Maschine mit der nötigen Sicherheit, Genauigkeit und Schnelligkeit arbeitet.“ Bei Strandungs- oder Kollisionsgefahr ist es von grundlegender Wichtigkeit, daß der Schiffer sein Fahrzeug ganz in der Hand habe, daß er wisse, wie es sich in ruhigem und in bewegtem Wasser verhält; ferner wie die Verschiedenheit des Tiefgangs hinsicht-

*) Von dem heimischen Gericht in Bremerhaven war der Kapitän freigesprochen worden. Das Reichsamt des Innern läßt die Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter veröffentlichten, doch nur insoweit, als ihr Gegenstand etwas charakteristisches an sich hat. Eine Erweiterung dieser Bekanntmachungen wäre dahin erwünscht, daß man wenigstens sehen könnte, wie oft, weshalb und mit welchem Erfolg eine Reederei vor Gericht gekommen ist. Auffälligerweise sind in nautischen Kreisen die „Entscheidungen“ sehr selten anzutreffen; selbst große Aktiengesellschaften scheinen die Jahresausgabe von wenigen Mark zu scheuen, obwohl es für einen Schiffsführer einen interessanteren und fruchtbringendern Lesestoff als diesen gar nicht geben kann.

lich der Lenkbarkeit wirkt, wie das Schiff rechts und links steuert, und wieviel Zeit es zum Stoppen, Rückwärtsgehen und Wenden braucht. Nach alledem richten sich die Ausichten für das Gelingen des jeweiligen Manövers. Die den Schiffbrüchigen der Oder zuteil gewordne Hilfe ging von einem durch Signale herbeigezogenen englischen Frachtdampfer aus. Daß man nicht, wie es Herr Lieber gethan hat, ganz allgemein von „wilden Engländern“ reden darf, die die deutschen Schiffe, wenn sie nach dem Gesetz handeln, „meuchlings überfallen“ und dann auskneifen, zeigte sich bei diesem Anlaß. Die englische Reederei verlangte vom Norddeutschen Lloyd nicht einmal eine Entschädigung, obwohl ihr Dampfer nicht ohne Gefahr nahe bei der Strandungsstelle gewartet hatte und mit den Schiffbrüchigen nach dem drei Tagereisen entfernten Aken hatte zurückgehen müssen; und als der Lloyd freiwillig eine Summe für die Schiffsmannschaft sandte, gab man ihm ungefähr die Hälfte zurück. Ganz unhaltbar waren ferner die Ansichten des Herrn Lieber von der Gleichgiltigkeit des Amerikaners gegen die Gefahren der Seefahrt, die sich in der Wahl des — schnellsten Schiffs zeigen soll! Jedensfalls handelt der Amerikaner hierin ungleich verständiger als der Fraktionsfachverständige, der sich erstens einem minder sichern Schiffe anvertraut und zweitens sehr viel länger als nötig auf dem gefährlichen Meere zubringt. Der Hauptunterschied zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Reisenden besteht wohl in der Schnelligkeit des Entschlusses zur Reise. Von Haus aus an weite Entfernungen gewöhnt — die Vereinigten Staaten sind ja zwölf bis dreizehnmal ausgedehnter als das Deutsche Reich — macht der Amerikaner von einem „Ausflug“ über den „großen Bach,“ wie er den Atlantischen Ozean zu bezeichnen liebt, keineswegs so viel Aufhebens wie der bedächtige Deutsche, der sich nebenbei um das Zukünftige sorgt.

Der Abgeordnete Frese, der Vertreter Bremens, war der ersten Reichstagsberatung ferngeblieben, um sich für die zweite vom Norddeutschen Lloyd vorbereiten zu lassen. Zum Trost in dem gegenwärtigen Leid verwies er auf früheres, nämlich auf den Untergang des deutschen Kreuzers *Augusta* im Jahre 1885. Aber die Kriegsschiffe sind den Handelsschiffen wenig vergleichbar. Ihre ganze Einrichtung ist eine andre, und die Aufstellung der schweren Geschütze auf Deck bewirkt eine ungünstige Verteilung der Last, mithin eine Verminderung der Stabilität. Ein einziges aus seiner Befestigung gelöstes Geschütz kann bei Sturm große Gefahr bringen. Dann wird man es auch dem Lloyd kaum zum Verdienst anrechnen wollen, wenn seine Dampfer von einem Orkan, wie ein solcher die *Augusta* und drei andre Schiffe im Busen von Aken vernichtet hat, verschont geblieben sind. Die Besatzung der *Augusta* wurde von Herrn Frese auf 480 Köpfe angegeben, während sie thatsächlich nur 223 betragen hat; dagegen bemasß Herr Frese die Gesamtverluste des Lloyd auf 364 Personen, obwohl allein mit der *Elbe* und der *Deutschland* 335 + 60 Menschen ertrunken sind. An sich sind ja diese Zahlen gleichgiltig, aber es

scheint, als suchte man die eine auf Kosten der andern in ihrer Bedeutung zu ändern. Die Schotten der Spree verdienen das von Herrn Frese ihnen gespendete Lob insofern nicht, als nur ihr kleinstes, das hinterste, bei einer Verletzung des Schiffsendes, auf die Probe gestellt worden ist, und man es für gut befunden hat, den Dampfer bei seiner Wiederherstellung zu verstärken. Die Durchführbarkeit der völligen Trennung von Kesselraum und Maschinenraum wird von Herrn Frese geleugnet, während es doch schon seit Jahren Dampfer mit ausschließlich thürlosen Schotten giebt, unter ihnen die allbekanntten Paris und Newyork. Nach Herrn Frese wäre die Elbe im Besitz eines Doppelbodens noch rascher untergegangen, nämlich gekentert (weil die Ballasttanks bei Antritt der Reise noch leer sind und die Luft im Unterschiff die Stabilität beeinträchtigt). Doch hätte die Elbe in jedem Falle, gleichviel, ob mit oder ohne Doppelboden, genügend stabil sein müssen, und wenn der zweite Boden etwa für diesmal nichts nützen konnte, so war er ein andermal die einzige Rettung des Schiffs. Wollte man Herrn Frese ferner glauben, so müßte sich der Schiffer zur Ehre anrechnen, wenn er zum Wohle der ihm anvertrauten Menschen zuweilen 36 Stunden auf der Kommandobrücke ausharren darf. Die maßgebende Vertreterin des deutschen Schifferstands, die Hanfa, denkt hierüber anders; sie bezeichnet es als eine der Abstellung bedürftige Härte, daß sich der Schiffer wegen der ihm auferlegten übergroßen Verantwortlichkeit — er haftet auch für die Fehler seiner Untergebenen — Anstrengungen zumuten muß, deren Maß die Kräfte eines einzelnen Menschen übersteigt. Die Offiziere der Lloydsschiffe sind nach Herrn Frese nicht überlastet, das zeige schon der Umstand, daß der Lloyd mehr Leute haben könne, als er brauche. Aber mit welcher Neederei verhielte sich das nicht ebenso? Durch das Aufkommen des Großbetriebs in der Schifffahrt verschwinden zahlreiche selbständige Existenzen und zugleich eben so viele Gelegenheiten zur Anstellung von Schiffsführern; ob das Fahrzeug groß oder klein ist, macht hinsichtlich der Leitung wenig Unterschied. Manche Steuerleute fahren jetzt als gewöhnliche Matrosen oder in einer nebengeordneten Stellung, wie denn auch der Schiffskoch, der das von der Elbe freigekommene Boot mit großer Thatkraft lenkte, ein Steuermann war. Die Unzulänglichkeit der Ausführungen des Abgeordneten Frese in der Sitzung des Reichstags vom 14. Februar würde vielleicht noch mehr auffallen, wenn ein ungeschniegeltes Stenogramm seiner Rede vorläge. In der Sitzung vom 16. März bestritt Herr Frese dem Abgeordneten Stephan, daß kaum 30 Prozent der Lloydbesatzungen aus gelernten Seeleuten beständen; unter 136 und 150 Mann seien 52 und 60 wirkliche Seeleute. Sollte der Lloyd, in der Voraussicht, daß diese Angelegenheit öffentlich zur Sprache kommen werde, einige „Muster“ dampfer ausgerüstet haben, oder unterscheiden sich die betreffenden Dampfer von den Schnelldampfern im Betriebe? Auf S. 221 seines Handbuchs giebt der Lloyd

die Besatzung seines Dampfers Kaiser Wilhelm II. mit 192 Mann an, darunter 1 Kapitän, 4 Steuerleute, 2 Bootleute, 3 Zimmerleute, 1 Segelmacher, 4 Steuerer, 17 Matrosen und 10 Leichtmatrosen (Halbmatrosen), das sind zusammen nur 42 Seeleute, abgesehen von 8 Jungen oder Lehrlingen, die nicht mitzählen; die übrigen 142 Personen gehören zum Maschinenbetrieb oder zur Verpflegung. Der Kaiser Wilhelm II. ist mit seinen 16 Knoten Geschwindigkeit kein sehr schneller Dampfer, seine Maschine hat wie die der Elbe etwa 6000 Pferdekkräfte, weshalb er noch verhältnismäßig viel Seeleute führt; ihm an Größe gleichen Dampfer Havel und Spree (s. die Tabelle S. 162), deren Maschine doppelt so stark ist, haben unter ihren 240 Mann Besatzung ohne Zweifel auch kaum 50 Seeleute. Und trotzdem wagte Herr Frese seinem Kollegen Hahn zu empfehlen, „sich etwas gründlicher zu unterrichten!“ Man behält von den Vorgängen im Reichstage fast den Eindruck, als folgte die Versammlung ohne nähere Prüfung einer Handvoll „Sachverständiger.“ Der Abgeordnete Sebßen führte sich als alten Seemann und Besitzer von fünfzehn Dampfern ein. Dessenungeachtet that er den Auspruch, die Elbe habe an ihren sieben Schotten bereits mehr gehabt, als man heute einem Schiffe Schotten zu geben pflege! Augenscheinlich hat Herr Sebßen nur mit Frachtdampfern zu thun gehabt. Von diesen haben die meisten allerdings nur vier oder fünf Schotten, nämlich vorn, hinten und an beiden Enden des Maschinenraums eins, wozu oft ein hinter dem Kollisionsschott angebrachtes Hilfschott kommt. Ein langes und breites erzählte Herr Sebßen von der englischen Tiefadelinie, die nichts tauge. Wenn dem so ist, was geht das uns an? Wir brauchen es ja den Engländern nicht blindlings nachzuthun. Die Ausführungen des Staatssekretärs v. Bötticher entbehrten der Überzeugungskraft, weil sie sich in der Hauptsache auf Angaben des interessirten Norddeutschen Lloyd stützten. Aber auch die Berufung auf den Reichskommissar für das Auswanderungswesen, der die Schotten der zur Abfahrt gerüsteten Elbe in Ordnung befunden haben will, scheint wenig stichhaltig zu sein. Vom bautechnischen Standpunkte, der für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Schotten allein in Betracht kommen kann, hat der Reichskommissar seine Untersuchung sicherlich nicht angestellt. Es fragt sich sogar, ob ihm die Schotten überhaupt allenthalben zugänglich waren. Dem Zeugnis des Reichskommissars dürfte etwa ebensoviel Bedeutung zukommen, wie der vom Staatssekretär Dr. v. Stephan „auf Grund eigener Anschauung“ dem Lloyd brieflich ausgesprochenen Versicherung, daß die Elbe ein „gutes, leistungsfähiges“ Schiff gewesen sei. Herr v. Bötticher ließ die Elbe „infolge von starker Schlagseite sehr bald kentern, was sie ohne den schweren Seegang wahrscheinlich nicht gethan hätte.“ Diese Auffassung des Vorgangs, die dem Winde eine Hauptrolle zuerkennt, ist wohl nicht die richtige. Auch das schönste Wetter hätte der Elbe wenig helfen können; das Hinterschiff ist vollgelaufen und hat das übrige nachgezogen.

Hoffentlich giebt uns das durch seinen großen Umfang doppelt furchtbare Unglück der Elbe Anlaß, zum Nutzen der Seeleute und der Reisenden mehr als bisher den nautischen Dingen unsre Aufmerksamkeit zu schenken. Geht ein großer Passagierdampfer zu Grunde, so ist das Schrecknis in aller Munde; fast noch wichtiger aber sind die Tag für Tag sich wiederholenden Unfälle im Frachtverkehr, von denen hauptsächlich die eigentlichen Seeleute zu leiden haben. (Die Mannschaft der großen Passagierdampfer besteht ganz überwiegend aus Maschinenarbeitern und Kellnern.) Die am Personengeschäft beteiligten Reedereien thun schon aus Rücksicht auf den guten Ruf manches, wozu sie sich aus bloßer Nächstenliebe niemals verstehen würden; im Frachtgeschäft fällt diese Erwägung weg, hier herrscht uneingeschränkt der Grundsatz der billigen Konkurrenz. Ist doch bei den mühsam sich durchkämpfenden kleinen Fahrzeugen Einrichtung und Bemannung oft derart, daß sich ihnen kein Binnenländer anvertrauen möchte. Aber auch um die Flotte der kapitalmächtigen Reedereien scheint es nicht immer musterhaft bestellt zu sein. Ein wahrer Unglückskasten war z. B. der Dampfer Savona, 1500 Registertons haltend, der zuletzt (1888/90) im Besitz der Hamburger Slomanlinie war. Die Savona hat in siebzehn Jahren nicht weniger als sechsmal den Eigentümer gewechselt. Acht schwere Havarien erlitt sie unter englischer Flagge, und zwar durch Seeschlag, Leckspringen, Kollision, Strandung, wiederholtes „Übergehen“ (auf die Seite fallen) der Ladung und Versinken; als sie wieder flott gemacht und unter deutsche Flagge gekommen war, begegneten ihr noch mindestens drei Unfälle, u. a. durch Entzündung der Kohlenvorräte und Verlust sämtlicher Schraubenflügel, bis sie auf hoher See verlassen wurde, nachdem man sie des raschern Sinkens wegen angebohrt hatte, damit sie nicht als treibendes Wrack andern Schiffen gefährlich würde. Die vom Seegericht befragten Sachverständigen meinten, das Schiff sei von Haus aus „rank“ (zu wenig stabil) gewesen. Nach dem im Reichstag zitirten Schriftchen „Schutz für unsre Seeleute“*) sind in dem Jahrzehnt 1881/91 allein an deutschen Schiffen 1521 durch Strandung und Zusammenstoß, sowie aus andern bekannnten Ursachen verloren gegangen; außerdem 130, bei denen die Ursache des Verlustes nicht auszumachen war: sie verließen den Hafen und kamen nie ans Ziel. Bei diesen verschiedenen Gelegenheiten haben 3000 Menschen das Leben eingebüßt. Aber nur bei 750 konnten die Seegerichte die nähere Todesursache feststellen, und von dieser Minderheit fallen 440 auf den einen Hamburger Dampfer Cimbrja, der im Jahre 1883 durch eignes Mißgeschick in der Nordsee unweit der Insel Borkum von einem englischen Frachtdampfer gerammt wurde. Die Gefahr, auf Nimmerwiedersehen zu verschwinden, droht am meisten in der Wasserwüste der südlichen Meere, die bei größerer Ausdehnung viel weniger Verkehr haben als

*) Leipzig, Fr. Wilh. Grunow, 1894. Preis 1 Mark.

der nordatlantische Ozean; man kann dort dreitausend Seemeilen zurücklegen, ohne einem andern Fahrzeug zu begegnen. Im Indischen Ozean liegt seit drei Jahren das größte Segelschiff der Neuzeit begraben, die aus Bremen stammende *Maria Rickmers*, 118 Meter lang, 15 Meter breit, 7,2 Meter tiefgehend und 3850 Registertons brutto groß, die an ihren fünf, bis zu 50 Meter hohen Masten fast 5300 Quadratmeter Leinwand führte, während die Besatzung nur 39 Köpfe betrug, wohl viel weniger, als zum Manövrieren im Sturm (Bergen der Segel u. s. w.) nötig war.*) Das Schiff war auf seiner ersten Rückreise und war mit Einschluß seiner Ladung (6000 Tonnen Reis) und der Fracht für 2 Millionen Mark versichert.

Ereignisse wie diese sprechen zu Gunsten des von den Freikonservativen im Reichstag eingebrachten Antrags, den Bau und die Ausrüstung der Seeschiffe unter staatliche Aufsicht zu stellen und sich hierbei der Organisation des Germanischen Lloyd in Berlin als Anhaltz zu bedienen. Der Germanische Lloyd wurde von deutschen Schiffseigentümern aus Unzufriedenheit mit dem Gebahren der ausländischen Klassifikationsgesellschaften ins Leben gerufen. Vor dem Jahre 1870 wollte das in Deutschland am meisten eingeführte Bureau *Veritas* für Nachteile und Unfälle, die durch fehlerhafte Anordnungen seiner Beamten entstanden, nicht verantwortlich sein. Irrtümer müssen jenen Gesellschaften nicht eben selten unterlaufen, wenn die englische *Shipping World* im Jahre 1892, als die beiden Petroleumdampfer *Luz* und *County of Salop* durch Baufehler verunglückt waren, behaupten konnte, vielleicht nicht 5 Prozent der sogenannten Schiffsexperten seien imstande, einen praktischen Fall sachlich zu untersuchen. Der eine dieser Dampfer war unter besondrer Aufsicht der englischen Klassifikationsgesellschaft *Lloyds* gebaut worden. Daß die *Veritas* bei uns nach wie vor das tonangebende Institut ist, verdankt sie wohl vor allem ihrem jetzigen Hamburger Vertreter, der als Schiffbauer und Erfinder in nautischen Kreisen hohes Ansehen genießt.

*) Als ob man das bestimmt geahnt hätte, heißt es im Jahrgang 1892 des *Nautical Magazine*, der bedeutendsten englischen Fachschrift für Seeleute: „Die Mannschaft der *Maria Rickmers* ist lächerlich klein. Blickt man auf die Zurüstung der fünf Masten dieses Ungetüms, so steigt einem unwillkürlich der Gedanke auf: was mag das geben, wenn eine tropische Wölfe in die Segel fällt!“ Es giebt Fachleute, die meinten, die Besatzung hätte doppelt so stark sein können. Die angeführte englische Quelle berichtet ferner, auf der Ausreise habe man wiederholt das Schiff laufen lassen müssen, weil man die Segel nicht rasch genug bewältigen konnte. Die Zurücklegung des etwa 12000 Seemeilen langen Weges — er verkürzte sich gegen die gewöhnliche Segellinie etwas, weil die *Maria Rickmers* eine Hilfsmaschine führte, um durch die beiden Kalmengürtel dampfen zu können — hatte ungefähr achtzig Tage erfordert, was dem Kapitän ein vorwurfsvolles Schreiben aus Bremen eintrug; als er es las, rührte ihn der Schlag. Hierauf ging die Leitung des Schiffs an den ersten Steuermann über, dem das schwere Werk aber noch weniger als seinem verstorbenen Vorgesetzten gelingen sollte. Höchstwahrscheinlich ist die *Maria Rickmers* gekentert. Auch die Art der Beladung wird hierfür verantwortlich gemacht.

Manche wollen von „bürokratischer Bevormundung“ der Schifffahrt nichts wissen, sei es aus grundsätzlicher Abneigung gegen das Eingreifen des Staats in die gewerblichen Verhältnisse, sei es, weil ihnen der Zwang un-gelegen kommen würde. Hierher sind auch jene findigen Seekaufleute zu rechnen, die im Zollbetrug eine ergiebige Einnahmequelle erblicken. Der Eingeweihte weiß, daß heute noch so gut wie in frühern Jahren dem Kapitän manchmal vor-geschrieben wird, mit der Ladung zu einer bestimmten Frist an dem und dem Punkte der Küste zu erscheinen, nicht früher und nicht später, weil dann ge-rade Gelegenheit ist, der Zollbehörde des „unzivilisirten“ Staats ein Schnippen zu schlagen. Da dieses Geschäft ungemein einträglich, wenn auch nicht ganz ungefährlich ist, so fällt mit den Jahren auch für den Kapitän etwas hübsches ab, er schwingt sich zum selbständigen Reeder auf. Ein solches Gewerbe ver-trägt natürlich keine Fessel, welcher Art sie auch sei.

Es ist die alte Geschichte: der Unternehmer denkt nur an sich selber. Als die Auswanderer noch „wie Schafe zusammengepfercht und wie Schweine be-handelt wurden,“ bedurfte es gleichfalls erst des Druckes der öffentlichen Mei-nung und des Einschreitens der Behörden, damit wenigstens dem Größten abgeholfen werde. Während heute, dank der bessern Verpflegung und vor allem der kürzern Reise, Todesfälle unterwegs nur vereinzelt vorkommen, be-trugen sie früher nicht selten 10 Prozent der Fahrgäste, wie die folgende Auf-stellung für den Herbst des Jahres 1853 zeigt, eine Zeit, wo die Auswande-rung noch hauptsächlich durch Schnellsegler, die sogenannten Klipper, vermittelt wurde. September: Abfahrthafen Liverpool, 800 Fahrgäste und 35 Todes-fälle, Bremen 280 (45), Liverpool 249 (38), Hamburg 237 (14), Havre 566 (24), Hamburg 210 (11), Liverpool 463 (79); Oktober: Hamburg 152 (19), Liverpool 275 (34), Liverpool 400 (16), Liverpool 620 (15). Damals hat sich der menschenfreundliche Inman, der Gründer der Inman Line, um die Zwischendeckreisenden ein Verdienst erworben, indem er besondere Rücksicht auf sie nahm und samt seiner Gattin die ersten Reisen mitmachte, um sich aus eigener Anschauung von der Brauchbarkeit des Schiffes und der Mannschaft zu überzeugen. Heute thäte ein anderer Inman not, der die Besatzung unter-wegs alarmirte, um sich von ihrer Befähigung zum Rettungsdienst zu über-zeugen, zu dessen Einübung man bisher keine Zeit gefunden hat. Die erwähnte Korrespondentin der Gartenlaube giebt die (ohne Zweifel von sachkundigen Ge-fährten vernommene) Meinung wieder, daß das eine Boot der Elbe aus dem Grunde gesunken sei, weil man den Wasserablaß im Boden vergessen habe zu schließen! Einem solchen Vorkommnis gegenüber will es wenig heißen, wenn sich der Norddeutsche Lloyd in der Kölnischen Zeitung vernehmen läßt: „Die Behauptung, daß die Besatzungen unsrer Schnelldampfer keine Übung im Boots-dienst hätten, wird schon allein durch die von diesen Besatzungen auf hoher See ausgeführten Rettungen aufs glänzendste widerlegt.“ Die Tüchtigkeit

der Gesamtmannschaft ist doch noch keineswegs erwiesen, wenn einige ausgefuchte Leute ein Bravourstück leisten. Möge der Lloyd einmal auf Grund des für jedes Schiff gesetzlich vorgeschriebnen Tagebuchs nachweisen, zu welchen Zeiten seine Dampfer Bootsmanöver geübt haben. Alles das soll übrigens nicht für den Lloyd allein, sondern für die Reedereien im allgemeinen gesagt sein, auch soll nicht verkannt werden, daß die andern Handelsmarinen, die englische am allerwenigsten ausgenommen, in diesen Dingen nichts vor uns voraus haben. Aber darauf kommt es hier nicht an, sondern auf die Feststellung der Verhältnisse, wie sie thatsächlich bei uns vorhanden sind, an deren Kenntniß dem Reichstag gelegen sein muß. Dieser könnte zunächst auf die vom Reich subventionirten Postdampferlinien seinen Einfluß geltend machen, um vorbildliche Zustände herbeizuführen.

Außer durch Einführung einer Kontrolle der Schiffe vor ihrer Abfahrt wäre durch Weiterbildung des Seestraßenrechts auf die Verminderung der Unfälle hinzuwirken. Ganz allerdings wird man die Gefahr des Zusammenstoßens niemals aufheben können, das liegt nun einmal in der Natur des Seegewerbes. Das vorschriftsmäßige Ausweichen z. B. ist leicht, wenn bei klarer Luft die Fahrzeuge schon von weitem den gegenseitigen Kurs erkennen; werden sie aber erst auf eine oder zwei Schiffslängen einander gewahr, so hat es mit dem Überlegen ein Ende, die Eingebung des Augenblicks entscheidet, und aller Geschicklichkeit und Entschlossenheit zum Trotz steht das Gelingen beim Zufall. Vor fünfzehn Jahren erklärte sich dieser gegen den Hamburger Dampfer Pomerania. In regnerischer Nacht, nahe bei Dover, erblickte der Kapitän plötzlich einen Segler dicht vor sich. Nach der internationalen Abmachung, die vom Dampfer Ausweichen, vom Segler Kurs halten fordert, gedachte er den Segler zu umgehen. Dieser mochte die Absicht des Gegners mißdeuten, denn er manövrirte ebenfalls, mit dem unglücklichen Erfolge, daß sein Steven dem Dampfer in den Kesselraum drang, während sein Klüverbaum den Schornstein wegstieß. Da die Kohlenbunker ohne Not sämtlich offen standen, war der Dampfer nicht zu halten; doch konnten bei der Nähe der Küste von seinen 111 Fahrgästen und 111 Mann Schiffspersonal 73 und 94 ihr Leben in Sicherheit bringen.

Der von den deutschen Amerikafahrern zu passirende Englische Kanal, in dem sich dieses Unglück und so manches andre ereignet hat, gehört gleich dem angrenzenden Teile der Nordsee („Nordsee“ im Schiffermunde) zu den gefährlichsten Wasserstraßen der Erde; die Strömung ist stark, die Luft oft unsichtig und der Verkehr so lebhaft, daß sich die Kurse unter allen Winkeln schneiden, und in der Dunkelheit das Bielerlei der Lichter oder Tonsignale geradezu verwirrend wirkt. Des bessern Ausgucks halber müssen alle Lichter auf Deck abgeblendet sein; es vergehen fast zehn Minuten, bis sich das Auge an das umgebende Dunkel gewöhnt hat. Das Verstehen der fremden Schallzeichen

wird durch die gleichzeitigen eignen und das Getöse der Schiffsmaschine erschwert.

Die Schallvorrichtung des Dampfers Crathie soll schon beim Verlassen des Hafens durch Frost gestört gewesen sein, ein bedenklicher Fehler, weil das Schiff instande sein muß, eine beabsichtigte Kursänderung (rechts, links, rückwärts) zeitig mit der Pfeife anzukündigen. Doch kann über die letzten Ursachen der Katastrophe der Elbe erst geurteilt werden, wenn alle in Frage kommenden Thatsachen klar vorliegen. Es ist daher zu bedauern, daß die Presse jenseits wie diesseits der Nordsee der Entscheidung des Seegerichts vielfach in gehässiger Weise vorgegriffen hat. Deutscherseits hätte man die Angelegenheit auch im Reichstag mit einiger Vorsicht anfassen sollen. Selbst wenn der deutsche Dampfer aus dem Streit der Meinungen gerechtfertigt hervorgeht — was nunmehr schon im nationalen Interesse zu wünschen wäre —, werden die nautischen Kreise Englands, die der heimischen Zeitungsmache fernstanden, eine allgemeine Anschuldigung der englischen Schiffsführung von solcher Stelle ungern auf sich nehmen.



Knabenerziehung und Knabenunterricht

im alten Hellas

Von Gustav Benseler

(Fortsetzung)



uffällig ist die wichtige Rolle, die nach dem Gesagten die Musik gleich im ersten Unterricht spielt. In mehreren griechischen Staaten, wie in Arkadien, Sparta, Theben, überwog er sogar den eigentlich wissenschaftlichen; in Athen und Jonien wurde er diesem bezüglich des erzieherischen Wertes mindestens gleich geachtet. In Musik und Gesang sahen die Hellenen, wie das auch Plato und Aristoteles betonen, das wirksamste Mittel, die richtige Harmonie, die sie überall anstrebten, auch zwischen körperlicher und geistiger Ausbildung zu erreichen und dem Charakter jenes weise Maßhalten im Fühlen und Handeln zu verleihen, das ihnen als Sophrosyne der Höhepunkt menschlicher Tugend ist. Doch wurde nicht etwa, wie später im kaiserlichen Rom und in dem musiktollen Alexandria, Virtuosität auf allerhand Instrumenten angestrebt. Seit der junge Alkibiades das früher auch in Athen eifrig geübte Fötenspiel aus der Mode gebracht hatte, beschränkte sich der Musikunterricht der Knaben in Athen