



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Der Untergang der Elbe : zum allgemeinen Verständnis des Ereignisses

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

der deutschen Einfuhr nach Japan auf 25 $\frac{1}{2}$  Millionen Mark. Deutschland liefert fertige Gewebe, Drahtstifte, verzinnten und verkupferten Draht, Waffen, Maschinen, Farbstoffe, Bücher, chirurgische Instrumente, Drogen und Apothekerwaren; für die letztgenannten sind die deutsch gebildeten Ärzte und Apotheker die besten Pioniere. Welch wichtige Folgen auf dem Gebiete des Handels die Gründung der medizinisch-chirurgischen Akademie gehabt hat, das hat der Zentralverein für Handelsgeographie schon mehr als einmal rühmend hervorgehoben.

Auch der japanisch-chinesische Krieg soll, wie eine der angesehensten japanischen Zeitungen im Dezember 1894 zu melden wußte, den deutschen Kaufleuten manchen Vorteil gebracht haben. Von den sechstausend Chinesen, die in Yokohama lebten, haben infolge der Kriegserklärung ungefähr fünftausend diesen Hafenplatz verlassen. Sie vermittelten aber einen bedeutenden Teil der japanischen Ein- und Ausfuhr. Dieser Geschäftsverkehr ist nun so überwiegend den Deutschen zu gute gekommen, daß selbst die Ausfuhr nach dem englischen Singapore jetzt durch deutsche Häuser besorgt wird. Das Blatt schreibt weiter: Daß gerade die deutschen Häuser die Erbschaft der Chinesen angetreten haben, ist sehr erklärlich. Das deutsche Volk war bei uns geschätzt, seine unter uns lebenden Vertreter sind immer beliebt gewesen, und unsere Zuneigung zu diesem Volke ist noch durch die Haltung vermehrt worden, die seine Presse von Anfang des Krieges an uns gegenüber eingenommen hat. Diese Umstände haben die Deutschen geschickt zu benutzen gewußt.

Wir hoffen, daß es den Deutschen nicht nur gelingen werde, auch nach Abschluß des neuen Vertrags ihre alte Stellung zu behaupten, sondern daß jetzt, wo sich ihnen das ganze Inselreich erschließen wird, der deutsche Einfluß noch mehr an Boden gewinnen und sich für deutsche Kraft und deutschen Unternehmungsgeist ein neues Feld der Thätigkeit in ganz Ostasien eröffnen wird.



## Der Untergang der Elbe

Zum allgemeinen Verständnis des Ereignisses



Die großen bremischen Personendampfer halten sich nach ihrem Austritt aus der Weser von der sehr flach abfallenden friesischen Küste etwa zehn Seemeilen (= 2 $\frac{1}{2}$  deutsche Meilen) entfernt. Bei dem Feuerschiff der Tersehellingbank — die Feuerschiffe vertreten die Leuchttürme an Stellen, wo solche nicht anzubringen sind — wird der Kurs nach Südwest auf den Englischen Kanal gesetzt. Von

Grenzboten I 1895

44

Bremerhaven bis Terschelling-Feuerschiff sind 145 Seemeilen. Da die Elbe 16 Seemeilen in der Stunde lief und abends um sechs Uhr von Bremerhaven abgefahren war, so kann man an der Hand der Karte leicht feststellen, in welcher Gegend das Schiff gestanden haben muß.

Die öffentliche Meinung ist geneigt, die Schuld an dem schweren Mißgeschick ausschließlich dem englischen Dampfer Crathie beizumessen, wie sie sie im Jahre 1883 dem Dampfer Sultan zugeschoben hat, als dieser nachts mit der Cimbria zusammengestoßen war. Damals zeigte sich aber, daß die Cimbria keineswegs freizusprechen war; die Aufstellung der Positions- oder Seitenlichter war auf beiden Schiffen mangelhaft gewesen, es hatte mit dem Signalapparat gehapert, und bei dem herrschenden Nebel hätte, der internationalen Vorschrift gemäß, die Fahrt mehr eingeschränkt werden müssen. Die letzten Ursachen des Untergangs der Elbe sind noch nicht aufgeklärt, aber allem Anschein nach hat der englische Schiffer gegen das Straßenrecht gefehlt. Nautisch mag der Fall wie so viele liegen: die Schiffe nähern sich einander, und man erkennt, daß sich die Kurse schneiden werden; der zum Ausweichen verpflichtete irrt sich aber hinsichtlich des Wo, weil er zwar die eigne, aber nicht die fremde Geschwindigkeit genügend abzuschätzen vermag. Wahrscheinlich lief der Personendampfer Elbe doppelt so rasch wie der Frachtdampfer Crathie. Der Crathie erkannte die Elbe vermutlich nicht als Schnelldampfer und achtete anfangs vielleicht mehr auf die in der Nähe befindlichen Fischerboote. Er mochte glauben, den Schnittpunkt vor dem Gegner passiren zu können. Unglücklicherweise aber erreichte er ihn mit dem Gegner zu gleicher Zeit. In solchen Fällen machen wohl beide Teile im letzten Augenblick noch eine verzweifelte Anstrengung, von einander loszukommen, ihr Schiff auf die Seite zu bringen oder zurückzureißen. Allein entweder will es das Verhängnis, daß diese Manöver einander nicht ergänzen, oder aber das Fahrzeug gehorcht zu schwerfällig dem Ruder, wobei seine Bauart, die Art der Beladung und der Wind mitsprechen, der diesmal mit großer Heftigkeit aus Südost geweht haben soll. Die Elbe führte nur eine Schraube. Ehe ein großes Einschraubenschiff aus der angenommenen Richtung gebracht werden kann, vergeht eine kostbare Minute. Zweischraubenschiffe haben die Eigenschaft, daß sie unmittelbar nach Umliegung des Ruders „abzufallen“ beginnen, wenn die eine Maschine rückwärts wirkt; das Schiff wird dann einerseits an seinem Orte festgehalten, andererseits mit der weiterstrebenden Kraft in der gewünschten Richtung gedreht. Was auf der Elbe vor dem Zusammenstoß geschehen ist, welche Manöver der Stellvertreter des Kapitäns im kritischen Augenblick angeordnet hat und ob sie zweckmäßig waren, das zu ermitteln wird die zuständige Seebehörde bemüht sein. Der Sachverhalt dürfte hier einfacher liegen als in dem Falle der Cimbria, wo die nähere Feststellung sehr große Schwierigkeiten machte.

Von der Cimbria unterschied sich die Elbe ohne Zweifel durch größere

Seetüchtigkeit. Die ältere Cimbria wurde ursprünglich als Sturmdeckschiff gebaut. Solche Fahrzeuge verwendet unter andern die Red Star Line in Antwerpen mehrfach. Ihre Eigentümlichkeit besteht darin, daß das oberste Stockwerk viel schwächer als die untern gebaut ist, indem es gleichsam nur einen durchlaufenden leichten Überbau über dem kräftigen Oberdeck darstellt, das so zum zweiten, zum „Hauptdeck“ wird. Sturmdeckschiffe dürfen nicht so tief wie vollgebaute Schiffe beladen werden. Ihre wasserdichten Schotten (Zwischenwände), die dazu dienen sollen, das Schiff in eine Anzahl selbständige Abteilungen zu zerlegen, reichen im allgemeinen nicht, wie dies bei den übrigen Schiffsarten sein muß, bis zum obersten Deck, sondern nur bis zum Hauptdeck. Die seeamtlichen Nachforschungen haben ergeben, daß die Cimbria, die als „Spardecker“ ging, später zwar in ihrem obern Teile verstärkt worden war, aber nicht ausreichend, um ihr den Charakter als Sturmdecker ganz zu nehmen, ferner daß die Schotten weder der Höhe noch der Festigkeit nach genügten.

Die Elbe war ein Spardeckdampfer mit vier Decks. Spardeckschiffe sind im ganzen etwas leichter gebaut als Frachtdampfer. Im besondern gilt das von dem obersten Deck, dem Spardeck, das jedoch stärker ist als das Sturmdeck\*), von dem das Sturmdeckschiff seinen Namen führt. Auch das Spardeckschiff muß mehr als das Vollschiff aus dem Wasser tauchen oder, wie der technische Ausdruck lautet, „größern Freibord haben.“ Während jedoch das Hauptdeck des Sturmdeckschiffs im allgemeinen beträchtlich über der Wasserlinie liegen soll, darf es beim Spardeckschiff noch eben darunter gehen. Der Ausdruck „Hauptdeck“ im Sinne von „zweites Deck“ hat sich auch auf die vollgebauten Drei- und Vierdeckschiffe übertragen. Bei sehr großen Fahrzeugen ist überhaupt der Unterschied zwischen voll- und spargebaut kaum wesentlich.

Die Elbe stammte aus dem Jahre 1881 und war noch ein Eisenschiff. Der heutige Schiffbau verwendet fast durchweg den dehnbaren, also weniger zerreißenbaren Stahl und erzielt dadurch eine Kostenersparnis, weil die Materialstärke geringer genommen werden kann und das Gewicht des Gesamtschiffes sich erniedrigt, was für die Ladefähigkeit wichtig ist. Aber gleichviel ob Eisen oder Stahl, dem Andränge des englischen Dampfers hätte die Außenhaut der Elbe nimmer widerstanden, und wäre sie 25 Millimeter dick gewesen. Hat

\*) In den Überfahrtsprospekten der Reedereien findet man statt dessen auch die Bezeichnung Hurricanedeck oder Awningdeck. Awning (engl.) heißt eigentlich Sonnensegel. Der Name soll daher stammen, daß diese Art von Schiffen zuerst im arabisch-indischen Verkehr zur Beförderung von Meffapilgern u. s. w. verwendet wurde; man ersetzte das ursprüngliche Zeltdach durch ein Holzdach und später durch einen geschlossenen Bau. Die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften für die verschiedenen Schiffsarten haben im Laufe der Jahre gewechselt, sodaß die ältern Dampfer nicht ohne weiteres in das heutige Schema passen.

doch die Erfahrung gezeigt, daß schon der Bug eines schwachen Segelschiffes dem mächtigsten Dampfer den Todesstoß geben kann. Schöner, größer, stärker als die Elbe war die Oregon der englischen Cunardgesellschaft (1886), und dennoch gereichte ihr die Begegnung mit einem kleinen hölzernen Kohlenschiffe zum Verderben. An der amerikanischen Küste, angehts eines Leuchtturmes, rannte der Kohlenschuner, dessen Lichter anscheinend nicht richtig brannten, der mit Vollampf fahrenden Oregon in die Flanke und riß ihr unter der Wasserlinie ein gewaltiges Loch. Der Schuner verschwand fast unmittelbar darauf mit Mann und Maus, die Oregon vermochte noch etwa acht Stunden zu schwimmen, dank dem Umstande, daß der Stoß zunächst die Kohlenbunker getroffen hatte und dadurch geschwächt worden war. Die Maschinisten fanden Zeit, die nach dem Maschinenraum führenden Thüren zu schließen. Die Boote konnten bequem „klar gemacht“ werden. Zwei in der Nähe kreuzende kleine Segelfahrzeuge kamen auf Signal heran und nahmen die Schiffbrüchigen auf: 240 Kajütenfahrgäste, 389 aus dem Zwischendeck und 255 Mann Besatzung (100 Mann mehr, als die Elbe führte). Alles ging in der glatteften Weise von statten, und bald kam ein Lloydampfer vorüber, der den übervollen Seglern die Menschenlast abnahm. Fürwahr ein seltenes Zusammentreffen günstiger Umstände! Wie viel grausamer verfuhr das Schicksal mit der Elbe, die es mit dem Eisenstevn eines Dampfers zu thun hatte und einsam versinken mußte, ohne sich auf ihre Hilfsmittel besinnen zu können!

Der Untergang der Oregon erregte in den Kreisen der Sachverständigen das größte Aufsehen; hätten die Schotten das von ihnen erwartete geleistet, so durfte das Schiff nicht versinken. Auch bei der Elbe wird man nicht verfehlen, nach dem Werte der Schotten zu fragen. Als vor einigen Jahren dem Lloydampfer Spree die Schraubenwelle in der Stopfbüchse zersprungen und das Hinterschiff bedeutend verletzt worden war, wehrte das nächste Schott erfolgreich dem Zudrange des Wassers; die zu schützende Fläche war verhältnismäßig klein, weil sich die Schiffe nach den Enden hin verzüngen. Die Oregon sowohl wie die Elbe aber wurde in der Gegend ihrer größten Breite verwundet, das von den Schotten gehaltne Wasser strebte mit gewaltigem Druck nach Ausdehnung. Mehr als einmal hat man schon darauf hingewiesen, daß die Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Schotten nicht bei theoretischen Berechnungen stehen bleiben dürfe, sondern daß die eine oder andre Abteilung tatsächlich mit Wasser gefüllt werden müsse. In zahlreichen Unglücksfällen haben die Schotten nachgegeben, oder ihre Zahl war im Verhältnis zur Reserve schwimmkraft, die bei den Schnelldampfern mindestens ein Drittel der Gesamtschwimmkraft beträgt, nicht ausreichend. Je mächtiger das Schiff ist, desto eher wird es, bei sonst gleicher Größe der wasserdichten Abteilungen, eingedrungne Wassermassen tragen können. So hielt sich z. B. der englisch-amerikanische Dampfer City of Paris (1890), der an Raumgehalt die Elbe um

mehr als das doppelte übertraf, selbst in schwerer See recht gut, als seine niedergebrochne Maschine die Schiffswand durchstoßen hatte, und nicht nur der Maschinenraum, sondern auch die Nebenabteilung vollgelaufen war; der Zuwachs an Gewicht betrug mehr als 3000 Tonnen oder ein Viertel des Gesamtdeplacements (Gewicht von Schiff und gewöhnlicher Ladung), der Tiefgang wuchs um 2 Meter. Schwerlich hätte es die Elbe ertragen, wenn ihr auch nur die Maschinenabteilung erossen wäre. Und wie leicht kann der verderbliche Stoß gerade die Ansatzstelle eines Schotts treffen oder in einem Augenblick geschehen, wo die Thüren zu den Nachbarabteilungen offen stehen, sodas sich das Wasser ungehindert aus einem Raume in den andern ergießen kann, ein Vorkommnis, das allerdings der Schiffsordnung durchaus zuwiderläuft, aber da, wo gearbeitet wird, sich nie ganz vermeiden lassen wird, wie es denn auch bei der Oregon der Fall war. Auf den neuesten Dampfern sind die Schottenthüren von Deck aus verschließbar. Überdies hat man die Zahl der Schotten vermehrt, bei den Zweischraubendampfern auch dadurch, daß man die Maschinenanlage — bei der Elbe ein Raum von 50 Metern — ihrer ganzen Länge nach teilte. Die Elbe hatte bei nicht ganz 130 Metern Länge sieben Schotten, während die größten zur Zeit vorhandenen Dampfer auf 170 bis 190 Meter Länge fünfzehn bis achtzehn Schotten haben. Gegen die Gefahr des Sinkens und Verbrennens bieten die Schotten ohne Zweifel die beste Sicherung. Um die Kollisionsgefahr zu vermindern, hat man den Vorschlag machen wollen, die großen Personendampfer in der Wasserlinie zu panzern.

Die Rettungsvorrichtungen sind eine schöne Sache, sie haben sich unzählige Male bewährt. Aber das Verhängnis darf nicht gar zu plötzlich hereinbrechen und die Witterung nicht allzu unfreundlich sein. Bei den Paradeübungen, die die Schiffsmannschaft von Zeit zu Zeit abhält, um sich mit dem Gebrauche der Rettungsgegenstände vertraut zu machen und zugleich deren andauernd gute Beschaffenheit zu erproben, gelingt es, die in Flaschenzügen hängenden Boote in etwa fünf Minuten „zu Wasser“ zu bringen. Wie aber, wenn der übereiste Boden dem Fuße keinen Halt gewährt, oder wenn das Tauwerk „unklar“ geworden, oder seitliches Überneigen des Schiffes das Ausschwingen der Boote teilweise vereitelt, weil die eine Hälfte, sagen wir fünf von zehn, statt nach dem Wasser hinaus übers Schiff hereinhängt? Oder wenn bei Sturm und Wogengebraus die meterhoch auf- und niedertanzenden Rußschalen jeden Augenblick an der Schiffswand zu zerfellen drohen? Um die Schwierigkeiten der Lage der Elbe, deren größte der Mangel an Zeit war, zu verstehen, genügt es, sich der sehr ähnlichen Umstände bei der Cimbria zu erinnern, die fünf Seemeilen nordöstlich von Vorkum, also ziemlich in dem Bereiche der friesischen Küste verunglückte. In die Mitte getroffen, legte sie sich so rasch auf die Seite, daß von ihren acht Booten nur die vier tiefhängenden zu Wasser gebracht werden konnten. Ein

Teil der Fahrgäste erkletterte unter Führung des Schiffsarztes die Masten. Wenig mehr als zehn Minuten, und die *Cimbria* lag dreißig Meter tief auf dem Grunde,\*) sodaß ihre drei Masten nur noch wenig aus dem Wasser hervorragten. Von den ausgelegten vier Booten kenterte eins sofort infolge von Überladung, die andern mit zusammen 39 Personen wurden von Segelschiffen aufgefunden. In den Masten behaupteten sich von früh zwei Uhr bis gegen Mittag, wo vom Lande her Rettung nahte, 17 Personen; der Arzt war gegen acht Uhr freiwillig ins Meer gesprungen, andre ihm von Kälte und Erschöpfung gezwungen gefolgt. Von 496 Personen wurden 56 gerettet, und zwar von der Mannschaft 25 Prozent, von den Passagieren nur 8 Prozent. Die Passagiere hatten meist aus Slowaken bestanden, die des Deutschen nicht mächtig waren und angesichts der Gefahr in eine unbeschreibliche Verwirrung geraten waren.

Bei der seeamtlichen Untersuchung des Unglücks der Elbe werden der auf Wache gewesene dritte Offizier und die beiden Lotsen, der deutsche und der englische, besonders wichtige Zeugen sein. Mit dem, was der Elblotse und der Lloydoffizier Zeitungsnachrichten zufolge bisher vor ihrer vorgelegten Behörde ausgefagt haben, ist ihr Wissen um die Sache nicht erschöpft. Nicht recht begreiflich ist, warum einerseits die bereits im Boote befindliche Frau des geretteten Hofmann mit ihrem Kind aussteigen mußte und anderseits keine männlichen Reisenden zutreten durften. Weshalb wurden ferner die Frauen auf die hochliegende Steuerbordseite geschickt, wo doch jede Rettung abgebrochen war, weil die Boote nicht herauskonnten? Der Widerspruch löst sich nur, wenn man eine plötzlich eingetretene Verschlimmerung der Lage annimmt. Die verhältnismäßig große Zahl der geretteten Mannschaft, 10 Prozent, wenn man die beiden Lotsen mitrechnet, erklärt sich aus dem Umstande, daß das Schiffspersonal für etwaige Vorkommnisse im voraus auf die Boote verteilt ist. Zehn Boote und 140 bis 150 Mann Besatzung ergibt auf jedes Boot etwa 15 Personen, was der Zahl der geretteten Mannschaft entspricht. In großen Booten finden unter günstigen Umständen bis zu 70 Personen Platz, wenn sich die meisten an den Boden setzen; bei schlechtem Wetter aber laufen die unten sitzenden Gefahr, in dem einfallenden Wasser zu ertrinken. Annähernd 40 Personen wären wohl auf alle Fälle in dem

\*) Gleich der *Cimbria* wird die Elbe in etwa 30 Meter Wassertiefe liegen. Am Boden angelangt, ist das unglückliche Schiff auf die Seite gefallen, wobei wohl die Masten gebrochen sind. Man wird vermutlich einen Taucher hinschicken, der aber vielleicht des trüben Wassers wegen nicht viel wird ausrichten können. Der beim Tauchen auf den Körper ausgeübte Druck steigt mit je 10 Meter Wassertiefe um eine Atmosphäre. In 15 Meter Tiefe fühlt ein kräftiger Mann noch keine großen Atembeschwerden, dagegen bedarf es für eine Tiefe von 30 Meter schon großer Übung im Tauchen, und bei 60 Meter hält der Körper den Druck überhaupt nicht mehr aus.

Boote der Elbe untergekommen. Vermutlich zwang die äußerste Not, von dem angefangnen Rettungswerke plötzlich abzustehen, weil der Untergang des Dampfers dicht vor Augen rückte; heißt es doch, das abgestoßene Boot habe Mühe gehabt, vom Sog der verschwindenden Elbe loszukommen. Seine Insassen handelten zweckmäßig, indem sie sich nicht nutzlos opferten. Wäre auch dieses Boot nicht davongekommen, so wüßten wir von dem unheilvollen Ereignis weiter nichts, als ungefähr die Zeit seines Eintritts, sein ohnehin graufiger Charakter hätte sich ins unheimliche gesteigert. Die Klage der geretteten Reisenden, unter der Mannschaft sei zu viel unerfahrenes Volk gewesen, rührt lediglich daher, daß vier Fünftel der Besatzung eines Schnell dampfers, dieser „Windhunde des Ozeans“ und „schwimmenden Hotels,“ aus Maschinenarbeitern und Stewards (Kellnern) bestehen, Leuten, die mit dem eigentlichen Seewesen nichts zu schaffen haben.

Was bisher über das Ereignis in den Tagesblättern gestanden hat, genügt nicht annähernd, es aufzuklären. Zu den wenig gehaltvollen Rundgebungen gehört auch eine angeblich auf das Zentralbüro des Norddeutschen Lloyd zurückgehende, wonach der Reichskommissar für das Auswanderungswesen in Bremen die Elbe vor ihrem Abgange auf ihre „Seetüchtigkeit“ untersucht habe. Der Reichskommissar befaßt sich allerdings mit den auf das allgemeine Wohlergehen und die Sicherheit der Reisenden bezüglichen Einrichtungen, aber nicht im Sinne der Schiffsarchitektur; hierzu wären tausend Kleinigkeiten erforderlich, die nur im Trockendock auf Grund einer genauen Besichtigung des Fahrzeugs von außen und von innen festgestellt werden können. Ebenso wenig ist etwas auf die Nachricht zu geben, die Elbe habe bezüglich der Einrichtung ihrer Schotten und Thüren „völlig auf der Höhe der Zeit gestanden.“ Nach den Aussagen eines Teils der Geretteten sind die Fahrgäste erster Klasse meist unter Deck ertrunken. Da die erste Kajüte der Lloydampfer vor und neben dem Maschinenraum liegt und der Zusammenstoß hinter diesem Raum erfolgte, so muß das Wasser ungehindert nach vorn gestürzt sein. Die Seeamtsverhandlung wird festzustellen haben, ob man sämtliche Reisenden, insbesondre auch die des Zwischendecks, sofort zu wecken gesucht hat. Zum Leben verhelfen konnte das zwar schließlich keinem, wohl aber zum Sterben. Nach dem Versinken des Schiffs haben die unter Deck verbliebenen gleichsam in einer Taucherglocke gefessen und sich zu einem langsamen Erstickungstode verurteilt gesehen. Von der Verwendung von Korkwesten oder Rettungsgürteln hat man weiter nichts gehört, als daß einem der Reisenden die seinige entrisen wurde. Jeder Fahrgast findet eine Korkweste entweder unterm Kopfkissen oder sonstwo in der Nähe, sehr viele aber wissen wegen fehlender oder ungenügender Instruktion um den Gebrauch des Rettungsmittels zu wenig Bescheid, oder sie befinden sich in der Verwirrung zu spät darauf. Bei der erstarrenden Kälte war übrigens an Schwimmen nicht zu denken.

Das Gerede über Disziplinmangel an Bord der Elbe ist für den, der die Verhältnisse der Lloyd-Dampfer kennt, völlig müßig. Am wenigsten wird man ihm in England glauben, wo die Dutchmen — der Sammelname für die Umwohner der Nordsee: Skandinavier, Deutsche und Holländer — als ausgezeichnete, willige Seeleute geschätzt sind. Auch in der tapfersten Armee giebt es, den Tod vor Augen, manchen, dem das Herz schwer wird; und wie schon erwähnt, gediente Seeleute waren die wenigsten von der Besatzung. Daß nur zwölf bis fünfzehn Mann davon gerettet wurden, spricht zu Gunsten der Zurückgebliebenen, von denen sich bei größerer Lockerung der Zucht wohl mehr herbeigedrängt hätten. Man wird vom Norddeutschen Lloyd die Einreichung der Schiffsordnung für die Elbe verlangen müssen, um zu ermitteln, ob die Geretteten zu der betreffenden Bootsznummer gehörten, so insbesondere der dritte Offizier, der vom Kapitän in das Boot geschickt worden sein will. Das Verhalten des Kapitäns wird allgemein gelobt. Um es richtig zu verstehen, muß man wissen, daß er von vornherein ein verlornen Mann war, und daß er dies nach seiner Kenntnis der allgemeinen Lage und der Leistungsfähigkeit seines Schiffs sehr bald einsah. Ganz glatt geht es in der Eile mit der Einschiffung von Passagieren fast nie ab, und der Kapitän hat die Pflicht, bis zuletzt auf seinem Posten auszuhalten. Ein wahrscheinlich ganz unberechtigter Vorwurf gegen den Führer der Elbe könnte nur dahin gehen, daß er nicht thatkräftig genug in das der einheitlichen Leitung bedürftige Rettungswerk eingegriffen habe. Doppelt heiß mochte es dem Kapitän beim Anblick seiner unglücklichen Schutzbefohlenen zum Herzen steigen, wenn er sich sagen mußte, daß die während seiner Abwesenheit von der Kommandobrücke hereingebrochene Katastrophe vielleicht vermeidbar gewesen wäre, vermeidbar etwa dadurch, daß man, der Wachsamkeit des so viel schlechter gerüsteten und langsamern Gegners mißtrauend, gleichen Kurs mit ihm annahm, um vor ihm herzulaufen. Vielleicht ist dieses Manöver thatsächlich versucht worden, aber an der Schwerlenkbarkeit des Dampfers gescheitert.

Ein Spruch, der bei der Seefahrt ganz besonders zutrifft, heißt: „Ein Quentchen Glück ist mehr wert als ein Pfund Verstand.“ Von einem, man muß sagen geradezu wunderbaren Glücke waren bisher die Unternehmungen der englischen Cunardlinie, der Besitzerin der Oregon, begleitet, deren Dampfer von den aus der Elbe geretteten Amerikanern zur Weiterreise benutzt wurden. Unter den transatlantischen Dampfergesellschaften ist die Cunardlinie die älteste und daher bekannteste; sie wurde im Jahre 1840 begründet, sieben Jahre früher als die (anfänglich nur mit Segelschiffen fahrende) Hamburg-Amerikanische Paketfahrt und sechzehn Jahre vor dem Norddeutschen Lloyd. Obgleich ihr im Laufe der Zeit außer der Oregon noch etwa ein halbes Duzend andre Dampfer abhanden gekommen sind, darf sie sich rühmen, nie einen Fahrgast eingebüßt zu haben (never lost any life), während z. B. der nächstältesten

englischen Gesellschaft, der vor einigen Jahren infolge von Zahlungsschwierigkeiten eingegangnen Inmanlinie, die wegen ihrer Fürsorge für die Auswanderer berühmt war, im Jahre 1854, bald nach ihrer Gründung, ein Dampfer mit 477 Personen verschollen ist, und später noch ein zweiter. Seit dem Auftreten der Cunardgesellschaft verzeichnet die Geschichte der nordtransatlantischen Personendampfschiffahrt mehr als hundert gescheiterte oder auf hoher See gesunkne oder verbrannte Fahrzeuge, außerdem ein Viertelhundert verschollne; der Cunardgesellschaft aber waren die Umstände stets so günstig, daß bei den Schiffsverlusten sogar die Post, deren Beförderung von Anfang an eine Hauptaufgabe der früher vom Staate stark subventionirten Gesellschaft bildete, stets vollständig gerettet werden konnte, außer bei dem Untergange der Oregon, wo es aber immer noch mit einem Teile von 500 bis 600 Postfäcken gelang. (Ein solcher Sack hat gewöhnlich Kartoffelsackgröße.) Das ist ohne Frage in erster Linie Glück und nochmals Glück; doch soll darum das Verdienst der Geschäftsleitung nicht verkannt werden. Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß auf den englischen Schnelldampfern die Offiziere (Steuerleute) in drei Abteilungen vorhanden sind, auf den deutschen dagegen nur in zwei, obchon der ungemein schwierige Weg durch die Nordsee und die Straße von Dover für die englischen Schiffe wegfällt. Der deutsche Schiffs-offizier hat täglich zwölf, der englische nur acht Stunden Dienst. Für den Deutschen wechseln vier Stunden Arbeit auf Deck mit vier freien Stunden zum Essen, Schlafen u. s. w., in Anbetracht der hohen Anforderungen des Dienstes offenbar keine gesunde Einrichtung; sie ist aber von den deutschen Steuermannsvereinen bisher vergeblich bekämpft worden. Die Vermehrung der Autoritätspersonen (Offiziere) von vier auf sechs wäre sicherlich auch für den Notfall von Wert.

Die Elbe war der älteste und kleinste der sogenannten Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd; seine Einrichtungen sind daher nicht ohne weiteres für die ganze Lloydflotte maßgebend. Bei den luxuriösen neuern Dampfern des Lloyd ist es namentlich um den Bootsraum besser bestellt, indem z. B. der Kaiser Wilhelm II. auf 800 Fahrgäste zwölf Boote führt. Havel und Spree, die die Elbe an Tonnengehalt um die Hälfte übertreffen, fassen je 274 Fahrgäste in der ersten, 148 in der zweiten Kajüte und 384 im Zwischendeck, während die Elbe 179, 142 und 796 faßt. Voll besetzt hätte die Elbe über 1100 Reisende und 180 Mann Schiffspersonal gehabt. Von dieser Menschenmenge kann selbst bei günstigem Wetter kaum die Hälfte in zehn Booten unterkommen, das Schiff muß also noch andre Hilfsmittel führen. Zu solchen gehören insbesondre die Klappboote und die Rettungsflöße. Klappboote können von vier Mann über Bord gesetzt werden, Rettungsflöße stehen in Form von Bänken auf dem Oberdeck und Promenadendeck, man braucht sie nur ins Wasser zu werfen. Dem Anschein nach war die Lage der Elbe derart, daß selbst bei ruhigem Wetter nicht die Zeit geblieben wäre, die

schweren Rettungsboote sämtlich loszumachen, die kleinern Rettungsmittel waren also von hervorragendem Werte. Sie bereit zu halten, empfiehlt sich auch für den Fall, daß die Hauptboote infolge eines Zusammenstoßes oder auf andre Weise zum Teil verloren gehen.

Soweit man sehen kann, vertritt die englische Fachpresse die Ansicht, daß nur durch weitgehende Anwendung der Schotteneinrichtung das Leben der Seereisenden ausreichend gesichert werden kann. Hauptsächlich von diesem Gesichtspunkte aus wird hoffentlich auch die Reichsregierung dem Gegenstande näher treten. Beachtenswerte Fingerzeige bietet das im Verlag dieser Blätter im vorigen Jahre erschienene Schriftchen „Schutz für unsre Seeleute“ von dem Kapitanleutnant a. D. Wislicenus.



## Eine Dorfbilanz

Von Heinrich Franberger



Die Absicht, das Los der Faßkrahndreher des Amtes Medebach im Sauerlande zu verbessern, veranlaßte mich zu einem längern Aufenthalt in den armen, freundlichen Dörfern der ehemaligen Grafschaft Didinghausen. Vom Vater auf den Sohn hat sich dort die Kenntnis übertragen, wie man mit ungenügenden Werkzeugen drei verschiedene Größen von Faßkrahnen aus Pflaumenholz mehr oder minder schlecht drehselt. Bis zu einer jährlichen Verarbeitung von zweitausend Pflaumenbäumen hat sich die Hausindustrie entwickelt. Weil aber das Holz in der nächsten Umgebung sehr selten geworden ist, muß es meilenweit hergeholt werden. Beim Einkauf des Pflaumenholzes überbieten sich die Bauernhandwerker, beim Verkauf der Faßkrahnen unterbieten sie sich; die natürliche Folge ist, daß sie trotz Fleiß und Nüchternheit nicht vorwärtskommen, obwohl gute Faßkrahnen gut bezahlt werden und stetigen Absatz haben. Bei meinem Bestreben, einen Teil der Bevölkerung zur Herstellung gut gearbeiteter, gleichmäßiger Kaufmannsware an Faßkrahnen auszubilden und den andern Teil anzulernen, das Buchenholz, das im Orte und in der nächsten Umgebung in großen Mengen, vorzüglicher Güte und überraschender Billigkeit vorhanden ist, zu allgemein brauchbaren Drechslerartikeln zu verarbeiten, bei diesem Bestreben war zu oftmaliger Unterredung mit den Drechslern und den Mitgliedern des Gemeinderats Gelegenheit. Aber die meisten Anregungen wurden durch die stets wiederkehrende Erklärung: „Wir möchten schon machen, aber wir