



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

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

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

An eine neue nationale Anstalt knüpft sich in Deutschland stets ein doppeltes Interesse: sich Glück zu wünschen, daß die die Nation umschlingenden Bande um eines zunehmen, und zu beobachten, auf welche Weise dieses neue Band inmitten aller Hemmungen der Kleinstaaten zu Stande gekommen ist. Es wird daher wohl der Mühe verlohnen, die Entstehungsgeschichte der am 29. Mai zu Kiel ins Leben gerufenen deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hier im Ueberblick vorzuführen.

Anstalten zur Rettung Schiffbrüchiger sind in England seit 1824, in Dänemark seit 1851 getroffen worden, und Nordamerika kennt sie ebenfalls schon lange. So civilisirte Länder dagegen wie Frankreich und Deutschland treten erst jetzt eigentlich in diese Culturarbeit ein, wenigstens insofern man dabei von vereinzelt und halb verborgen gebliebenen Unternehmungen absieht. Dies ist kein Zufall. Völker, welche in solchem Grade wie Engländer und Dänen auf die See hingewiesen sind und am Seeverkehr theilnehmen, überwinden rascher als andere das Hinderniß, welches in der alten barbarischen Gewöhnung der Küstenbewohner an die Uebung des Strandrechts steckt. Es ist bekanntlich noch lange keine hundert Jahre her, daß in Kirchen am Meeresstrand allsonntäglich von der Kanzel herab gebetet wurde: „Gott segne den Strand!“ Die Anschauung, daß ein gescheitertes Schiff eine Beute sei, welche Gott seinen Kindern an der Küste schicke, herrschte in den Gemüthern der Strandbevölkerung so unbedingt, daß selbst die philanthropischen Lehren der Religion sich ihr anbequemen mußten. Daß aus ihr eine gewisse Abneigung hervorgehen mußte, auch nur der schiffbrüchigen Mannschaft eine rettende Hand entgegenzustrecken, versteht sich von selbst. Die Geretteten konnten ja einen störenden Anspruch auf die Ladung und die Trümmer des Schiffes erheben, welche man bereits als sein wohlverdientes Eigenthum betrachtete; selbst im besten Falle mußte man doch aus dem gewonnenen Gut ihre Blöße bedecken und ihren Hunger stillen. Vergewärtigen wir uns hierzu den wetterharten, nichts weniger als sentimentalensinn, den naturgemäßen Fatalismus eines dem Meere zugewandten Volkes, so begreift sich leicht, daß Schiffbrüchige ihren eigenen Kräften aus-

schließlich überlassen blieben, ja daß sie noch von Glück sagen konnten, wenn ihre Mitmenschen am Ufer sich nicht geradezu mit Wind und Wellen zu ihrem Untergang verbündeten. Dieser Zustand dauerte auf dem Continente von Europa durchschnittlich wohl allenthalben bis in den Anfang dieses Jahrhunderts hinein. Ja, völlig überwunden muß er noch in diesem Augenblick nicht sein; denn ganz neuerdings hat der Landvogt der schleswigschen Insel Sylt eine ältere Verordnung wieder in Kraft gesetzt, welche den Bewohnern bei Sturm verbietet, den Strand zu betreten, und zwar lediglich weil es vorgekommen ist, daß sie herannahende Schiffe durch eine Laterne, die sie einem Pferde unter den Bauch banden, zu täuschen und ins Verderben zu locken suchten. Die Insel Sylt ist eine Wiege zahlreicher Seefahrer; wenn sogar auf ihr das Strandrecht noch halb und halb in der Volksanschauung wurzelt, was kann man von anderen Küstengegenden erwarten? Aber freilich ist die Insel Sylt auch gleich ihren Nachbarinseln eine abgeschlossene kleine Welt für sich, wenig ausgesetzt der öffentlichen Meinung einer großen und gebildeten Nation. Wo eine solche sich dem Seeleben thätig zuwendet, da drängt sie bald die gewissenlose Verraubung und fahrlässige Tödtung Schiffbrüchiger aus der Wirklichkeit in die Herzen der Einzelnen zurück, um sie mit der Zeit auch aus dieser letzten Zufluchtsstätte der Barbarei zu vertreiben. Das ist bei Engländern und Dänen bereits seit Jahren geschehen; das vollzieht sich nun auch in Deutschland.

In Deutschland stellen sich dem Uebergang vom Strandrecht zur planvollen Rettung Schiffbrüchiger jedoch Schwierigkeiten in den Weg, von denen die übrigen civilisirten Nationen nichts wissen. Wir können nicht erwarten, daß unter uns, wie in Dänemark, der Staat die Herstellung der Rettungsanstalten übernehme — denn unsre Seeküste ist unter ein halbes Duzend Staaten getheilt, deren keiner insofern ein recht lebhaftes Gefühl seiner Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Fahrwassers besitzt. Es müßte daneben auch ungleich schwieriger in Deutschland sein, als es in England gewesen ist, die freien Kräfte der Nation für eine befriedigende Organisation des Rettungswesens aufzuwecken, zu sammeln und dauernd zu verbinden.

Das Verhalten der deutschen Regierungen in der Angelegenheit der Anstalten zur Rettung Schiffbrüchiger ist in hohem Grade charakteristisch. Niemals hat eine einzige derselben irgendeinen öffentlichen Schritt gethan. Bis ganz vor kurzem wußten selbst die Sachkundigen nicht, daß es überhaupt Rettungsboote und Raketenapparate der Regierungen gebe. Dann entdeckte Einer von ihnen, Gott weiß wie, daß Preußen in Besitz von fünf Rettungsstationen sei. Er veröffentlichte seine Entdeckung. Er wurde nicht berichtet; aber kurze Zeit darauf konnte er selbst mittheilen, daß er sich geirrt habe, und daß der officiellen preussischen Rettungsstationen nicht weniger als neunzehn seien. Der Mann, der solche Mühe hatte den wahren Thatbestand zu ermitteln, war kein Hanseat

oder Hannoveraner, sondern der königlich preussische Corvettencapitän Werner. Da Raketenmörser und Francisboote doch nicht in Actenkästen verschlossen zu halten sind, sondern leidlich geräumiger Schuppen bedürfen, die bei der Zahl von neunzehn auch wohl nicht alle in Einöden und Wäldern versteckt liegen werden, so ist es noch immer räthselhaft, wie ihre Existenz sich selbst in den Mittelpunkten des preussischen Seehandels so lange jeder allgemeineren Kunde hat entziehen können, — räthselhaft sogar dann noch, wenn man annehmen wollte, sie seien niemals mit der nöthigen Mannschaft ausgestattet, geschweige denn im Stande gewesen, einen schiffbrüchigen Menschen zu retten. Was aber von der preussischen Regierung immerhin überrascht, das lautet nur natürlich von der mecklenburgischen Regierung. Auch von dieser hat die Welt erst in Kiel ohne ihr Zuthun erfahren, daß sie auf Fischland, einem zum großherzoglichen Domanium gehörenden Küstenstrich, ein Rettungsboot, und zwar ein peakesches, aufgestellt habe. Wir haben also zwanzig von Staatswegen errichtete Rettungsanstalten, welche so gut wie niemand kennen würde, hätten nicht eifrige Patrioten auf eigne Faust sie erst entdeckt und dann öffentlich bekannt gemacht. Dies genügt vollkommen, um die Fähigkeit unsrer Regierungen zu solchen Unternehmungen im Allgemeinen darzuthun. Boote und Mörser, im Schuppen verschlossen, sind doch keine Leuchtthürme, daß sie jedem ins Auge strahlten, der überhaupt sehen kann, — und selbst von Leuchtfeuern gilt die allgemeine Bekanntheit in der seefahrenden Welt als ein nothwendiges, unentbehrliches Zubehör. Wenn ein Schiff in Sturm oder unbekanntes Fahrwasser längs einer Küste geräth, so ist es ihm vom höchsten Werthe, zu wissen, wo es auf den Beistand einer wohlausgerüsteten und bereiten Rettungsmannschaft zu rechnen hat. Aber noch aus einem anderen Grunde bedarf das Rettungswesen der größten Oeffentlichkeit: wegen des unerseßlichen Antriebes für die zum Retten taugliche Mannschaft, der in der öffentlichen Theilnahme an ihrem mühevollen und gefährlichen Handwerk liegt. Ein geheimes Rettungswesen taugt für ein Land ungefähr ebensoviel wie ein geheimes Feuerlöschwesen für eine Stadt taugen würde. Sollte daher in Deutschland aus der Sache etwas werden, so müßte sie dem Staate, der Geheimnißkrämerei der Bureaucratie aus der Hand genommen werden, zumal bis heute nur die Nation als solche, unabhängig von den einzelnen Staaten, in welche sie zerfällt, sich im Stande erwiesen hat, neue organische Aufgaben im Sinne der Centralisation und nationalen Einheit zu lösen.

Es war Ende 1860 oder Anfang 1861, als der erste thatkräftige Versuch von Privatpersonen zur Einbürgerung der englischen Rettungsanstalten in Deutschland gemacht wurde. Ein Landstrich, der bis dahin durch keinerlei patriotische oder praktisch-politische Initiative, sondern eher durch kalte, zähe Ablehnung alles Positiven gegläntzt hatte, die hannoversche Provinz Ostfriesland,

übernahm den Vortritt. Die Urheber des Versuchs aber kannten ihr Volk. Sie vermieden es sorgsam, dem Unternehmen ein allgemeineres nationales Gepräge zu geben. Vielmehr schnitten sie dasselbe ganz, auf der einen Seite nach dem Provinzialparticularismus ihrer Landsleute, auf der anderen nach den Zuständen des Staates zu, welchem sie angehörten. Wer möchte behaupten, daß sie damit Unrecht gethan hätten? Das Protectorat, welches sie dem König von Hannover antrugen, verschaffte ihnen nicht bloß eine werthvolle pecuniäre Unterstützung, sondern auch jenen officiellen Nimbus und Credit, welcher z. B. dem Obergollinspector Breusing in Emden und dem Strandungscommissar Consul Steinbömer in Norden gestattete, ihre Dienstreisen zur Inspection der Rettungsstationen mitzubenuzen. Die Beschränkung des Unternehmens auf Ostfriesland setzte die ostfriesische Provinziallandschaft in den Stand, dem Verein alljährlich 1000 Thaler oder die ungefähren Kosten der Anlage einer Rettungsstation zu bewilligen. Sie sicherte ihm ferner eine Popularität in der Provinz, eine Hingebung der hauptsächlich beteiligten und in Anspruch zu nehmenden Kreise, welche andernfalls leicht in Mißtrauen und Kälte hätte umschlagen können. So mag man gern anerkennen, daß die Ostfriesen den rechten Weg einschlugen, als sie zunächst für sich blieben, ihre eigne gefahrvolle und wrackreiche Küste mit Rettungsanstalten ausstatteten und sich im Uebrigen darauf beschränkten, nach den Hansestädten Kenntniß von ihrem Vorhaben zu geben.

Man hätte vielleicht erwarten sollen, daß es nicht nöthig gewesen wäre, die reichen, lebensvollen Hansestädte über ein so wichtiges Mittel zum Schutze ihrer Schifffahrt von einem so unbedeutenden Nebenplaz her wie Emden aufzuklären. Zu ihrer Entschuldigung läßt sich indessen sagen, daß vor ihnen kein rechtes Feld der Wirksamkeit liegt und folglich ihrem Eifer die Herausforderung fehlt. Das Gebiet der Städte ist klein; hart an der See hat Hamburg wie Bremen nur einen einzigen Fleck Land zum Außenhafen, wozu bei Hamburg noch die Zwerginsel Neuwerk kommt. Die Mündungen der Elbe und der Weser, an der die beiden Städte mit ihrer Staatshoheit und Verantwortlichkeit beteiligt sind, erfreuen sich theils an und für sich einer größeren Sicherheit gegen Stürme als die umgebende offene See, theils sind sie durch Betonung, Befestigung, Besetzung mit Lootskuttern und ähnlichen auf Posten stehenden Schiffen bei weitem mehr gegen die Gefahr verderblicher Schiffbrüche geschützt. Die bedrohlichen Gewässer für die ganze Menge der Schiffe, welche Hamburg oder Bremen zum Ausgangs- oder Zielpunkt ihrer Fahrt nehmen, liegen zu beiden Seiten, westlich von der Wesermündung und nördlich von der Elbmündung, längs der ostfriesischen und längs der schleswigschen Küste. Die Sicherung der letzteren gänzlich unterlassen zu haben, während Jütland ringsum mit einem Netze von sechzehn Stationen versehen wurde, ist ein ewiger Vorwurf gegen die nationale dänische Regierung von 1851—63, ein schlagender Beweis, daß die Forderungen

der Menschlichkeit bei ihr in politischer Parteigefinnung erstickt wurden. Die andere gefährliche Flanke unsrer Nordseeküste, Ostfriesland und die vorliegenden Inseln, ist durch die Thätigkeit des ostfriesischen Vereins seit 1861 mit acht Anstalten ausgerüstet, darunter sechs auf den Inseln. Noch im nämlichen Jahre folgte Hamburg dem gegebenen Beispiel, wenig später auch Bremen. Aus den angegebenen Ursachen hat jede der beiden Hansestädte bis jetzt nur zwei Stationen zu gründen vermocht, und der bremer Verein überhaupt noch keine vollbrachte Rettung aufzuweisen, während dem ostfriesischen Verein doch schon 55, dem hamburger Verein einige 20 Menschen ihr Leben danken. Die Absicht des hamburger Vereins, auf der wichtigen Insel Neuwerk eine Station zu errichten, ist bisher daran gescheitert, daß dort nur drei Familien wohnen, darunter vier Erwachsene, mit denen kein Rettungsboot zu bemannen ist. Hierher, oder auf das erste Feuerschiff der Elbmündung, ebenso wie auf den bremer Leuchthurm in der Wesermündung die nöthige Mannschaft zu legen würde die nächste, aber auch eine ziemlich schwierige und kostspielige Aufgabe der beiden hanseatischen Vereine gewesen sein, wenn das deutsche Rettungswesen in seinem bisherigen Gange verblieben wäre.

Dem sollte indessen zum Heile des Ganzen nicht so sein. Waren für den bremer Verein die Aussichten auf reichliche unmittelbare Betheiligung am Rettungswerk der Natur der Dinge nach gering, so regten sich in ihm desto kräftiger die patriotischen Wünsche nach einer allgemeineren Anregung der Nation und nach Zusammenfassung der zerstreuten Kräfte. Die erste Kunde von dem emdener Unternehmen hatte keineswegs gleich die ganze bremer Kaufmannschaft mit dem Drange zu handeln ergriffen. Die Handelskammer, damals mehr noch als jetzt die Vertreterin des vornehmen, alten Bremen, lehnte jede Theilnahme an der Begründung eines Rettungsvereins ab. Als das junge Bremen dennoch dazu schritt, veröffentlichte sie ein Gutachten des Barsenmeisters, welches sich gegen das Unternehmen aussprach. Indessen hielten die Vorurtheile nicht lange Stich, als die ersten erfolgreichen Rettungen des ostfriesischen Vereins bekannt wurden und zum Wetteifer aufforderten. Die Stimmung schlug bald vollständig um. Diejenigen, welche im Jahre 1862 alles thaten, um die Stiftung des bremer Vereins zu verhindern, reden sich jetzt gern ein, sie hätten so nur gehandelt, weil sie schon damals von der Nothwendigkeit eines allgemeinen deutschen Vereins durchdrungen gewesen seien. Indessen überließen sie die Ausführung dieses Gebots der Nothwendigkeit ebenfalls denen, welche sich durch den Klang der ersten Namen der Börse nicht hatten abschrecken lassen, etwas Nützliches ins Werk zu setzen. Es war der Schriftführer des Vereins und Redacteur des bremer Handelsblatts Dr. A. Emminghaus, von dem die Idee einer zweckmäßigen Centralisation ausging. Seine Genossen im Vorstand, vermöge ihrer meist anspruchlosen Stellung durch keine vermeint-

lich staatsmännischen Bedenken gehindert, sich dem Zuge seiner Begeisterung anzuschließen, boten ihm aufs willigste die Hand. Zunächst erging also im vorigen Herbst an den ostfriesischen und den hamburgischen Verein die Einladung, in Gemeinschaft mit dem bremer Verein zur Bildung einer allgemeinen deutschen Rettungsgesellschaft zu schreiten. Aber beide Nachbarvereine lehnten ab: der ostfriesische unter Berufung auf seinen in der That eigenthümlichen Standpunkt, der hamburgische anfangs ohne alle Angabe von Gründen. Es scheint, daß der in Hamburg vorhandenen Unlust die Ablehnung des ostfriesischen Vereins vollends die Oberhand verschaffte. Man hätte sonst in der Unmöglichkeit, die dem hamburgischen Verkehr so gefährlichen Gewässer der schleswigschen Westküste von Hamburg aus mit Stationen, ja selbst nur die hamburgische Insel Neuwerk mit der erforderlichen Mannschaft auszustatten, wahrhaftig Beweggründe genug gehabt, den bremer Plan nicht so lakonisch von der Hand zu weisen, sondern mindestens doch einmal gemeinschaftlich in Betracht zu ziehen. Zu dem Letztern wäre es wohl unter allen Umständen auch gekommen, hätten die Bremer einige der Matadore ihrer Börse unter sich gehabt. Das Fehlen fast aller derartigen Namen konnte kaum umhin, in Hamburg gewisse Bedenken zu erwecken. Da man diesen aber alsbald die stärkste Wirkung gab, die Verhandlungen nicht sowohl abbrach als gar nicht erst einmal anknüpfte, so beraubte man sich jeder Gelegenheit zu erkennen, daß bei dem bremer Vorschlage nicht ein kleinlicher, vaterstädtischer oder gar persönlicher Ehrgeiz, nicht eine abstracte theoretische Begeisterung, sondern thatkräftige Vaterlands- und Menschenliebe verbunden mit tüchtiger Kenntniß der Sache in ihrem ganzen Umfang die Triebfeder sei.

In Bremen brauchte man sich übrigens durch die motivirte Ablehnung der Ostfriesen und durch die unmotivirte der Hamburger nicht entmuthigen zu lassen. Man begegnete dafür in andern, unbefangeneren Kreisen einer desto wärmeren Theilnahme. Tief ins Binnenland hinein, bis nach Leipzig und Elberfeld, antwortete dem noch nicht einmal an das große Publicum gerichteten Aufruf ein lebhafter Widerhall. Man forderte die bremer Patrioten auf, ihren edlen Gedanken der ersten abschlägigen Antworten halber nicht unter den Scheffel zu stellen. Und was das Erfreulichste, wie das Werthvollste war: beinah gleichzeitig mit dem Dr. Emminghaus hatte noch ein anderer thatkräftiger Mann, der preussische Corvetten Capitän Werner die Idee eines deutschen Centralvereins ergriffen. Er bestimmte die Redaction des Unterhaltungsblattes „Daheim“, einen Aufruf zu Beiträgen zu veröffentlichen, der verhältnißmäßig reichliche Früchte trug, — regte in Magdeburg, Halberstadt und andern Binnenstädten ein näheres Interesse an der Sache an, — rief schließlich in Stettin und Danzig den Entschluß ins Leben, auf die Spur der drei Nordseevereine zu treten, aber mit stetem Hinblick auf das Ziel eines nationalen Hauptvereins, dessen Unentbehrlichkeit er im „Daheim“ schlagend nachwies, literarisch unter-

stützt in der Ostseezeitung durch den Capitän Wagner von der preussischen Handelsmarine.

So begrüßt, unterstützt und getrieben, wagte man in Bremen leicht den entscheidenden Schritt. Es wurde zur Begründung einer deutschen Rettungsgesellschaft eine Versammlung auf den 29. Mai nach Kiel berufen, jedermann zugänglich, wenn auch durch directe Einladung einer Anzahl einzelner Persönlichkeiten mehr eine Notabeln- als eine Volksversammlung. Ihr diesen Charakter zu geben, war schon zur Vermeidung eines mehr oder minder ausschließlichen localen Zulaufs unbedingt von Nothen. Die unendliche Correspondenz, welche sich daraus ergab, wurde von Dr. Emminghaus mit seltner Ausdauer durchgeführt.

Die Einladungen waren natürlich auch nach Ostfriesland und Hamburg ergangen. In Emden und Norden entschloß man sich zu der weiten Reise, weil man sich bewußt war, einen wohl zu rechtfertigenden, wenn auch besondern Standpunkt einzunehmen; in Hamburg zog man vor zu Hause zu bleiben weil man selbst in dem nahen und wirthschaftlich einigermaßen abhängigen Kiel nicht sicher war Recht zu erhalten. Erst als der Entschluß der Ostfriesen in Hamburg bekannt wurde, machte man sich dort in der letzten Stunde ebenfalls auf den Weg. Aber die Haltung in der Versammlung entsprach der Haltung vor der Versammlung. Während der ostfriesische Wortführer, Zollinspector Breusing, seiner Auffassung zwar mit allem Ernst und Eifer das Wort redete, aber ohne Angriff auf die gegnerischen Motive, ließ Consul Laeß aus Hamburg sich verleiten, andeutungsweise der ganzen dort herrschenden Eifersucht und Engherzigkeit gegen Bremen Luft zu machen. In einer Vorbefprechung waren die beiden widerstrebenden Vereine übereingekommen, statt des einen allgemeinen deutschen Vereins, der die bestehenden und sich noch bildenden Einzelvereine mehr oder weniger verschlänge, vielmehr auf eine Art jährlich wiederkehrenden Vereinstags hinzuwirken, auf dem die durchaus selbstständig fortbestehenden Orts- oder Kreisvereine ihre Erfahrungen austauschten und höchstens einzelne gemeinschaftliche Einrichtungen oder Anschaffungen besprächen. Das war also das Gegenprogramm, an welchem sich der bremer Plan zu messen hatte, formulirt, wie er vorlag, in dem Statutenentwurf des Dr. Emminghaus.

Wie sich nach dem vorausgegangnen Schriftwechsel, der mangelnden persönlichen Verständigung und der gesammten Lage der Angelegenheit erwarten ließ, traten die Gegner beiderseitig etwas gereizt, mißtrauisch und empfindlich auf den Schauplatz. Indessen konnte es auch nicht lange dauern, so hatte man, Auge in Auge stehend, auf beiden Seiten die schlimmsten Besorgnisse fallen lassen. Dazu kam die Anwesenheit ausgleichender unparteiischer Theilnehmer, unter denen namentlich des Geh. Staatsraths Francke, dessen Leitung außer

ordentlich fördernd auf den Gang der Verhandlungen einwirkte, und des Capitän Werner zu gedenken ist, dessen nüchternen und praktischen Enthusiasmus für die Sache in vieler Augen nicht unnatürlich durch die populäre Uniform unterstützt wurde, in welcher er sich dieser Gesellschaft von Seeleuten und Freunden des Seemannsstandes zeigte. Er vertrat mit zwei andern Herren den danziger Verein, der, eben gebildet, doch auch schon seine Abneigung verrieth, in dem Centralverein völlig aufzugehen. Man hatte in Danzig einige Mittel zusammengebracht mit der Bestimmung, an den besonders drohenden Punkten der benachbarten Küste verwendet zu werden; und obwohl natürlich danziger Capitäne und Matrosen ebensogut an der schleswigschen oder pommerschen Küste stranden können wie bei Leba oder Hela, scheute man doch vor dem Sage des bremer Verfassungsentwurfs zurück, welcher alle im Einzelnen gesammelten Gelder für die gemeinschaftliche Kasse in Anspruch nahm und deren Verwendung dem Centralvorstande vorbehielt.

Als die Vorbesprechung der sich näher interessirenden Theilnehmer am Morgen des 29. Mai an diesen kritischen Punkt gekommen war, drohte der Bruch einzutreten. Ein Compromißvorschlag wollte nicht auftauchen. Ein binnenländisches Mitglied der Versammlung, Redacteur Lammers aus Elberfeld, schlug daher vor, je ein Vertreter der schon vorhandenen fünf Einzelvereine — außer den älteren und Danzig noch Rostock — die Meistbetheiligten also sozusagen, möchten in Commission zusammentreten, um eine Ausgleichung zu suchen und der öffentlichen Versammlung demnächst vorzulegen. Aber dermaßen hatte man sich doch bereits erhitzt, daß der Sprecher Ostfrieslands im voraus erklärte, auch dieser Versuch werde unfruchtbar bleiben. Der Versuch wurde gleichwohl angestellt, und als Frucht ging aus ihm eine vollkommene, ja man darf sagen innerliche und herzliche Einigung der streitenden Theile hervor, auf welche die Hauptversammlung nachher nur noch das Siegel ihrer Zustimmung zu drücken hatte.

Um den getroffenen Compromiß richtig zu würdigen, muß man Folgendes bedenken. Einem Mehrheitsbeschluß für die Centralisation im Sinne der bremer Vorlage würden sich die dissentirenden Vereine nicht gefügt haben — der ostfriesische Verein nicht, um nicht seine ganze finanzielle und moralische Basis zu gefährden, der hamburgische Verein nicht aus Mißtrauen und Eifersucht gegen Bremen, der danziger Verein nicht wegen der Clausel in seiner Aufforderung zu Beitragen, daß das dort gesammelte Geld auch dort in der Nähe verwendet werden solle. Hätte die Versammlung sich nun aber durch diese Einwände bestimmen lassen wollen, auf den Gedanken eines förmlichen Centralvereins überhaupt zu verzichten, sich mit der ostfriesischen Idee eines bloßen Vereinstages zu begnügen, so hätte sie damit ohne Noth die wesentlichsten Vortheile fahren lassen. Es wäre schwer, wo nicht unmöglich geworden, die Theilnahme des

Binnenlandes auf eine solche Höhe zu bringen, daß sie sich in beträchtlichen und regelmäßigen Geldbeiträgen ausgedrückt hätte. Alle Aussicht insbesondere wäre zerronnen auf die 7,000 Thlr., welche noch in Elberfeld, und die 2,000 Thlr., welche in Magdeburg von einstigen Flottensammlungen her liegen, und deren Verwendung zum Zwecke der Rettung der Schiffbrüchigen, sobald es sich um ein allgemein deutsches Unternehmen handelt, die Inhaber dieser Summen glauben verantworten zu können. Dazu die sonstigen Segnungen der Centralisation wie Ersparniß bei Anschaffungen, Ausgleichung zwischen wohlhabenden und armen, regsamen und starren Küstengegenden, Uebertragung alles Erprobten u. dgl. m. genommen, so ergibt sich leicht, daß die Versammlung, nachdem die Sache erst einmal (Dank dem ursprünglichen Reim des ostfriesischen und des hamburgers Vereins) über die Kreise der alten Vereine hinausgetragen worden war, auf keine Weise umhin konnte, den bremer Gedanken zu adoptiren. Und dieses um so mehr, als man berechtigt war zu hoffen, daß auch die Bedenken der abweichenden Stimmen mehr vorläufiger und zeitweiliger als definitiver Natur sein würden. Der danziger Verein wird das von ihm gesammelte Geld bald ausgegeben und seine Aufgabe trotzdem nicht vollständig gelöst haben, so daß es dann sein eigenes particulares Interesse wird, in der deutschen Gesellschaft aufzugehen. Der ostfriesische Verein hat sein Werk in der Hauptsache vollbracht; er ist bald nicht mehr nothwendig angewiesen auf die Beiträge, welche ihm nur in seiner provinziellen Selbständigkeit und Abschließung zugehen. In Hamburg endlich muß das Mißtrauen gegen Bremen an der Erfahrung schwinden, und die Eifersucht mag, wenn es Zeit ist, durch irgendeine angemessene Gewährung abgefunden werden.

Die kieler Versammlung hat demnach ausgesprochen, daß eine deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zu gründen sei auf Grundlage des bremer Statutenentwurfs. Die mehrgenannten drei Vereine möchten einstweilen für sich bestehen bleiben; doch gab man von allen Seiten, auch der dissentirenden, der Erwartung Worte, sie würden sich alle drei bald als Bezirksvereine dem neuen Gesamtverein einfügen. Auch bis dahin schon sollen sie sich an den Ausschusssitzungen desselben durch Vertreter betheiligen, ihre Erfolge und Erfahrungen der Centralstelle mittheilen und geschehen lassen, daß von dorthier ihren Rettern Prämien zugesprochen werden. Alle neu sich bildenden Vereine, wurde vorausgesetzt, würden sogleich als Bezirksvereine der Gesellschaft entstehen.

Der bereits gebildete Verein zu Rostock und die in der Bildung begriffenen zu Kiel und Lübeck hatten sich bereits in solchem Sinne angemeldet.

Die Constituirung der Gesellschaft ging hiernach sehr glatt von Statten. Hamburgs halbes Fernhalten, so wenig übrigens gerechtfertigt und begreiflich, hatte doch den Nutzen, daß es die Frage des ersten Vororts für den Gesamt-

verein bedeutend vereinfachte. Kiel verzichtete mit kluger Großmuth ausdrücklich, und ganz von selber, unbefritten fiel die Ehre Bremen zu. Dr. Emminghaus wurde verdienstermaßen Generalsecretär, Consul G. H. Meier Präsident. Man versiel auf diesen Mann nicht bloß weil er Vorsitzender des deutschen Handelstags oder seit geraumer Zeit der anerkannte Führer der bremer Kaufmannschaft ist, sondern namentlich auch um die erfreulich veränderte Haltung anzuerkennen, zu welcher sich sowohl er persönlich wie die bremer Handelskammer neuerdings verstanden hatte, und weil man nun von seiner praktischen Energie in der That etwas erwarten darf. Als Organ der Gesellschaft wird, wie wir vermuthen, das bremer Handelsblatt ausersehen werden, — eine in jeder Hinsicht sich empfehlende Wahl.

Damit wäre die Sache denn auf den ebensten Weg geleitet. Die Leitung wird nun daran gehen, ganz Deutschland mit einem Netz von Agenten zu überziehen, damit kein Thaler, der für einen so edlen, humanen und nationalen Zweck flüssig gemacht werden kann, aus Mangel an einem Kanal in der Tasche seines Eigenthümers kleben bleibe. Denn das ist vorerst die Hauptsache, daß ein großer Haufe Geld nach Bremen zusammenfließe. Die schmäbliche Vernachlässigung der schleswigschen Nordseeküste vor allem muß gehoben werden, bevor die Herbststürme neue unnöthige Opfer hinwegraffen. Das Zweite ist eine kräftige Unterstützung des Triebes, der sich jetzt am Ostseestrande von Hadersleben bis nach Memel regt. Es dürfen nicht Jahre mehr verstreichen, ohne daß unsre ganze Küste mit solchen Anstalten ausgerüstet ist, wie sie nach dem heutigen Stande der Technik der Gefahr, daß Schiffbrüche Menschenleben kosten, nur irgend vorzubeugen im Stande sind. Dazu sind in runden Summen noch 150,000 Thaler für einmal, 20,000 Thaler jährlich von Nöthen — ein ungefährender Anhaltspunkt für die bevorstehenden Sammlungen und Zeichnungen. Für einen Zweck, der so wenig Parteilichkeit an sich hat, und der doch auch, dem Nationalgefühl eine Seite zuwendet, während sein eigentliches Wesen praktische Humanität ist, zweifeln wir keinen Augenblick, jene mäßigen Summen binnen kurzer Frist zusammengebracht zu sehen.