

Dies wird laut bestätigt durch die Investigationen der noch tagenden Enquêtecommission des englischen Parlamentes, welcher die Aufgabe geworden ist, zu ermitteln, ob die von dem Mitgliede Plimfoll erhobenen furchtbaren Klagen über das Los vieler englischer Matrosen, die seiner Angabe nach auf wurmföchtigen Schiffen gewissenloser Schiffseigenthümer dem Wellentode preisgegeben werden, gerechtfertigt sind.

Es erweist sich da, daß selten böse Absicht und nicht so oft schlechter Zustand der Schiffe, aber weit häufiger die unrichtige Verwendung derselben zu den vielen Unfällen Anlaß gibt. Die Schiffe sind entweder, um ihre Fahrten möglichst lucrativ zu gestalten, weit über ihre Tragfähigkeit belastet oder aus zu großer Sparsamkeit nicht genügend bemannt und ausgerüstet, oder sie werden, obwohl nur für kurze Küstenfahrten gebaut, zu Reisen über den Ocean verwendet.

Wenn nun in solchen Fällen Unglück sich ereignet, trifft freilich den Schiffseigenthümer manchmal die Schuld, immer aber der Verdacht. Die Schiffe sind gewöhnlich bei den Affecuranzgesellschaften versichert, welche die Menge und namentlich die Art und Weise ihrer Beladung nicht gut controliren können, und überdies wegen der Concurrenz selbst Schiffe, welche ganz entschieden zu niedrige Borde haben, in die Versicherungsliste aufnehmen. Geht dann ein solches Schiff verloren, so trifft Schaden und Unglück nicht den Schiffseigenthümer, sondern lediglich die Matrosen, welche zwar die Gefahren des Elementes kennen, aber doch meist ohne alle Schule, Bildung und selbstständiges Urtheil sind, und ihr Leben der Unwissenheit des Schiffseigenthümers oder der Empirie des Schiffers anvertrauen.

Es sei damit natürlich nicht gesagt, daß die Unbildung der Matrosen allein an Allem Schuld sei; es sollten gewisse Schiffsbauer verantwortlich gemacht werden, welche bei den Neubauten schlechtes oder zu schwaches Material verwenden oder, wie vorgekommen, vorhandene Schiffe dadurch vergrößern, daß sie sie verlängern, ohne sie gleichzeitig zu verstärken — es sollte das Affecuranzwesen so geändert werden, daß die Gewissenlosigkeit selbst der wenigen, allerdings nur Ausnahmen darstellenden Schiffseigenthümer sich nicht so leicht bethätigen könne — es sollten für den Seeverkehr internationale, scharfe und präzise Gesetze geschaffen und zur gleichen Geltung für alle seefahrenden Nationen gebracht werden, so daß die Unterlassung geeigneter Sicherheitsvorkehrungen und der existirenden Signalisierungs- und Fahrvorschriften allenthalben verfolgt werden könne, und zwar nicht nur in den seltenen Fällen, wo was passiert, und in den noch selteneren Fällen, wo das schuldtragende Schiff nicht in einen fremden Hafen zu entweichen vermag, sondern auch in solchen weitaus meisten Fällen, in welchen die Unterlassungen wohl keinen unmittelbaren Unfall verursachen, aber gerade dadurch und daß sie nicht gestraft werden können, die Indolenz großziehen, der zu Folge es vorkommt, daß Schiffe bei klarem Himmel auf ruhiger See in meilenweitem Fahrwasser wie von Blinden geführt einander in den Grund fahren — es sollte aber auch bedacht werden, daß, wie bessere Schulbildung ja allenthalben Vortheil bringt, auch mit belehrteren Matrosen, für welche, wie es scheint, gerade in England Schulen als das Entbehrlichste betrachtet werden, Vorsichtsmaßregeln besser durchgeführt, die Sicherheit sonach im Allgemeinen größer und Unglücksfälle auch bei kleineren Schiffen seltener sich ereignen würden.

Ist nun der Anspruch, der an die Stabilität eines jeden Schiffes gestellt wird, zunächst der, daß es auch bei den stürmischsten Wellen der Gewässer, welche es zu passiren hat, nicht umschlägt oder nicht unter die Wellen fährt, so ist der Anspruch bei guten Schiffen dahin gesteigert, daß sie stetig, das heißt die Schwingungen derselben möglichst gering und sanft seien.

Die Größe und Heftigkeit der Schwingungen eines Schiffes sind unter sonst gleichen Umständen von der Größe und Form des Schiffes bedingt.