

Seinem lieben Sohne Ernst

mit herzlichen Grüßen

Sonderabdruck aus der „Deutschen Warte“. D. Verf.

**Zum Ehrentag
der Deutschen Gesellschaft zur
Rettung Schiffbrüchiger.**

29. Mai 1865 bis 29. Mai 1915.

Von

Professor Dr. jur. Emminghaus in Gotha.

Noch in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde von Kanakeln auf den ostfriesischen Inseln gebetet: „Gott segne den Strand!“ Das sollte nicht bedeuten, daß man zahlreiche Strandungen erlebte. Aber daß zahlreiche Fahrzeuge, die aus oder nach den Ems-, Jade-, Weser- und Elbhäfen bestimmt waren, in den schwierigen Gewässern an der Nordseeküste strandeten, war ein unvermeidliches Verhängnis, und wenn sie nun einmal strandeten, sollte es die Vorsehung so einrichten, daß möglichst viel und wertvolles Strandgut an den Küsten der Inseln oder des Wattmeeres antrieben. Manche der kleineren Küstenplätze fristeten ihre Existenz durch Verbrauch oder Verkauf wertvollen Strandgutes. Es wurde schon für einen Kulturfortschritt angesehen, daß gewisse als „Strandrecht“ anzusprechende obrigkeitliche Bestimmungen die Verteilung des Strandgutes unter die Bewohner des Strandgebietes regelten. Gewiß geschah auch manches, um die Schiffbrüchigen vor dem Untergang zu retten, wenn die Strandungen nicht zu fern von der Küste sich ereignet hatten, die See nicht übermächtig bewegt, und irgendein leidliches Rettungsgerät zur Verfügung war. Aber irgendeine Einrichtung zur regelmäßigen Hilfe in Seegefahr vom Lande aus gab es längs der deutschen Nordseeküste bis zu Anfang der sechziger Jahre nicht. An der Ostseeküste waren die staatlichen Lotsenstationen zugleich zum Rettungsdienst verpflichtet. Es wird weiter unten gezeigt werden, daß und warum sie der Aufgabe nicht gewachsen waren.

Erst mußten einige besonders verhängnisvolle Strandungen mit zahlreichen Menschenverlusten den Mangel an zweck-

mäßigen Einrichtungen zur Rettung Schiffbrüchiger als einen großen Notstand in weiten Kreisen kennzeichnen, bevor Hand angelegt wurde zu seiner Beseitigung. In den Aufengründen der Insel Spiteroog strandete im November 1851 das große Bremer Auswandererschiff „Johanna“; achtzig Menschenleben gingen im Angesicht der Inselbewohner zugrunde. Im September 1860 strandete an der Westseite der Insel Vorkum die hannoversche Brigg „Alliance“; die ganze aus zehn Mann bestehende Mannschaft fand ihren Untergang. Da begann denn endlich in der norddeutschen Presse, namentlich in der „Befreiung“ und dem „Bremer Handelsblatt“, dessen Schriftleiter bis 1861 der bekannte Nationalökonom Dr. Victor Böhmert, dann bis 1866 der Verfasser dieser Zeilen, war, das deutsche Gewissen sich zu regen. Die Schiffergesellschaft des kleinen Bremer Hafestädtchens Vegesack erließ noch im Jahre 1861, von Bremen aus eindringlich ermuntert, einen Aufruf zu einer Stiftung zur Rettung Schiffbrüchiger, und zwar einen Aufruf, der sich an weiteste Kreise richtete. Der Aufruf hatte zunächst keinen anderen Erfolg, als daß in Emden, Bremen, Bremerhafen und Hamburg Ortsvereine zur Rettung Schiffbrüchiger entstanden. Der zunächst rührigste dieser Vereine war der zu Emden. Hier schuf in wenigen Jahren der Verein unter der Leitung des überaus tatkräftigen und sachkundigen Oberzollinspektors Arthur Breusing, eines echten Ostfriesen, dessen Name in der Geschichte des deutschen Seerettungswesens immer einen hervorragenden Platz einnehmen wird, in wenigen Jahren mit Booten ausgerüstete Stationen für jede der ostfriesischen Inseln. Breusing mußte eine Zeitlang der Schwierigkeiten Herr zu werden, die sich seinem Schaffen entgegenstellten. Die Beschaffung der Bootsmannschaften auf den Inseln, deren seetüchtige Mannschaft größtenteils im Dienste der Kauffahrt draußen war, erreichte er durch planmäßige Uebung der zurückgebliebenen halbseetüchtigen Männer im Rettungsdienste. Die andere Schwierigkeit aber, der Mangel an Geldmitteln, war auf die Dauer nicht zu beseitigen. Provinziale Mittel, die dem wackeren Manne gern zur Verfügung gestellt wurden, reichten nicht weit und das Interesse weiterer Kreise für die doch in erster Linie nur ostfriesische Unternehmung war von Emden aus nicht ausreichend zu wecken. Fast ebenso erging es den anderen Vereinen. Dem Bremer Verein fehlte es nicht an Mitteln; aber die

Ausdehnung des Küstengebietes des kleinen hanseatischen Staatswesens war, selbst wenn man die oldenburgische Küste mit als selbstverständliches Arbeitsgebiet in Beschlag nahm, — was die oldenburgische Regierung gern geschehen ließ —, zu gering, um eine praktische Betätigung des besten Willens zu gestatten. Aber der Schriftführer des Bremer Vereins, der Verfasser dieser Zeilen, verwies auf den schon von Bremen aus geweckten Gedanken des Aufrufs von Vegesack, der sich an das ganze deutsche Volk zu wenden versuchte, zurück. Nur zeigte er, daß dann mit der Veröffentlichung jenes Aufrufs in einigen Zeitungen nichts zu erreichen war, und daß es einer Jahre langen, unermüdbaren Arbeit bedürfe, um dem deutschen Volke klar zu machen, welche Ehrenschuld es hier einzulösen habe, und um überall in Deutschland rührige, begeisterte und angesehene Betenner dieser Schuld zu werden. Der Bremer Verein, der aus einer Zahl bester Patrioten, Kaufleute, Keder, Schiffskapitäne, bestand, war hier von leicht zu überzeugen und erteilte seinem Schriftführer unumschränkte Vollmacht zur Propaganda in seinem Sinne. Und nun ging es ans Werk.

Was wir heute als deutsch-vaterländischen Gemeingeist bezeichnen, gab es vor fünfzig, sechzig Jahren nicht. Die Ehre des preussischen Volkes hätte damals von irgend einer Seite angegriffen werden können, ohne daß es in Sachsen, Bayern, Hannover, Württemberg als ein Angriff auf die eigene Volksehre angesehen worden wäre. Daß an deutschen Küsten angesichts der Küstenbewohner jährlich viele Schiffe stranden konnten, ohne daß sich den Schiffbrüchigen hilfsbereite Hände entgegenstreckten, während andere seefahrende Nationen ihre Küsten längst mit Einrichtungen zur Rettung aus Seenot versehen hatten, ward nicht als ein schmerzlicher nationaler Mangel empfunden.

Aber das Morgenrot der neuen Zeit fing an heraufzuleuchten. Als nach dem Tode des Herzogs Friedrich VII. von Schleswig-Holstein die Gelegenheit gegeben war, das Recht eines echt deutschen Stammes auf Befreiung aus fremdem Joch kräftig durchzusetzen, versagte die bundes-tägliche Politik so kläglich, daß niemand mehr zweifeln konnte, das Ende der bundesstaatlichen Verfassung und der zweiköpfigen Herrschaft über die Schicksale Deutschlands sei nahe herbeigekommen. Aus der Not der vaterländischen Zeit heraus erwachsen allerlei Veranstaltungen

und Bestrebungen, die deutlich erkennen ließen, daß die Bevölkerung des vielzerstückelten Bundesstaates doch anfangs sich auf ihre Zusammengehörigkeit zu besinnen. Hatte schon im Jahre 1846 die von Jacob Grimm geleitete Germanistenversammlung den Mittelpunkt deutsch-geschichtswissenschaftlicher Bestrebungen gebildet und in seiner Zusammensetzung deutlich deutsches Volksempfinden gezeigt, so folgten bald andere deutsche Kongresse mit ausgesprochen wissenschaftlichen Aufgaben, aber unverkennbar deutsch-nationalen Zügen; so folgten die nachmals vielverspotteten großen Schützenfeste mit doch ganz unzweifelhaft ernstem Hintergrunde, dessen sich viele der Veranstalter wohlbewußt waren, und der durch die begeisterte und begeisternde Beredsamkeit der Festredner doch deutlich hindurchleuchtete.

Wir in Norddeutschland, die wir dem späteren ersten Schauplatz tatkräftiger deutscher Politik besonders nahe standen, empfanden vielleicht besonders tief und beseligt den Aufgang einer neuen Zeit, in der die Entscheidung über das Schicksal des Vaterlandes fallen mußte und nicht anders wie den hehnlichsten Wünschen der Besten im Volke gemäß fallen könne. Aus solcher Stimmung heraus begann der Bremer Verein seine Arbeit für die, irre ich nicht, einzige freiwillige große nationale Schöpfung, die uns aus jener Zeit geblieben und deren fünfzigjähriger Bestand am 29. Mai d. J. gefeiert werden soll — der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“. Ich war dabei in dieser Arbeit, wenn sie mir auch in erster Linie oblag, nicht auf mich allein gestellt; ich hatte hinter mir die trefflichen Vorstandsmitglieder des „Kleinen Bremischen Rettungsvereins“, vor allem den unvergesslichen Großkaufmann Karl Vietor, den Hafenbau-meister Vaurat van Ranzelen, den echt altbremischen Kaufmann D. C. Dubbers, dann den erfahrenen und vielseebefahrenen Kapitän Ludwig Geerdn, ferner aber meine Freunde, die bekannten Publizisten Victor Böhmert, damals Syndikus der Bremer Handelskammer, und August Lemmerz, damals Schriftleiter der „Elberfelder Zeitung“, und endlich als in Seezügen besonders hilfreich den damaligen Korvettenkapitän, nachmaligen Admiral Reinhold Werner, einen der ersten unserer Marinechriftsteller. An der Bremer Börse waren der guten Sache bald hilfsbereite Freunde gewonnen. Einen, auf den es uns besonders angekommen wäre,

den „königlichen Kaufmann“ von Bremen, Konsul H. S. Meier, Gründer des Norddeutschen Lloyd, der Bremer Bank und vieler wichtiger Bremer Stiftungen, gewannen wir noch nicht. Als ich ihm auseinanderzusetzen versuchte, daß es uns darauf ankomme, eine möglichst volkstümliche Anstalt, einen Verein mit möglichst vielen, wenn auch einzeln vielleicht wenig zahlenden, Mitgliedern zu gründen, winkte er ab; die Sache sei nur mit großen Mitteln und in ganz großem Zuge zu schaffen; Tausende von Mitgliedern seien nur Ballast; volkstümlich könne man die Sache nicht anders wie durch ihre Leistungen, nicht aber durch die Menge ihrer Träger, gestalten; übrigens prophezeie er mir im Hinblick auf gemachte traurige Erfahrungen völliges Mißglücken meiner auf die Massen gerichteten Bestrebungen.

Das durfte mich um so weniger entmutigen, je besser ich den trefflichen Mann zu kennen, je sicherer ich zu wissen glaubte, daß er, der nicht gewohnt war, sich an aussichtsarmen Unternehmungen zu beteiligen, unserer Sache, wenn die Gründungsarbeit doch Gedeihen zu verheißen beginne, ein besonders eifriger Freund werden würde. Und an das Gelingen glaubte ich fest.

Wenn ich mich dankbar der vielen hilfreichen Freunde erinnere, so ist es doch altentworfene Tatsache, daß ich für den Organisationsplan und für das eigentliche Aufklärungs- und Werbe-Geschäft auf mich allein angewiesen war. Heutzutage würde man für jeden der Sonderzweige einer solchen Aufgabe einen Ausschuss niederlegen, diesen mit den erforderlichen Kräften für die Ausführungs-Arbeiten (Korrespondenz, Presse, Reisen usw.) versehen und so mit Arbeitsteilung vielleicht Gedeigeneres schaffen. Solche vereinsamtliche Hilfe stand mir nicht zur Seite und ich mußte ein Jahr lang jede Minute meiner berufsfreien Zeit der von mir mit Begeisterung angefaßten Sache widmen. Auch die heutigen technischen Hilfsmittel solcher — Schreibstaben-Arbeit (Kurz-schrift, Schreibmaschine, Vervielfältigungs-Vorrichtung) standen mir nicht zur Seite. Es galt, im privaten schriftlichen Verkehr in ganz Deutschland, wo ich überall manche gute Beziehung hatte, angesehene und sonst geeignete Personen für die Sache zu gewinnen; es galt, in der Tages- und in der periodischen Unterhaltungspresse mit allen möglichen Darstellungsmitteln — Belehrung über den Zweck und die

ungefähren Aufwände, über die gebräuchlichen Rettungsmittel, Schilderung von See-Unfällen und heldenhaften Hilfeleistungen, dringende Werbung — zu wirken. Ich fand bei der Presse freundliche Aufnahme und bin noch heute manchem ihrer Vertreter, z. B. der damals neu entstandenen Familienzeitschrift „D a h e i m“, für ihr Entgegenkommen herzlich dankbar.

Selbstverständlich mußte bei der Werbung für den Verein nicht nur völlige Klarheit darüber geschafft werden, wie man sich die Organisation des Vereins dachte, sondern es mußten die Leser auch über die Rettungs-Einrichtungen und den Rettungs-Dienst, wie man ihn plante, unterrichtet werden. Den Verein (der nach Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Rechtsform eines eingetragenen Vereins nach § 21 B. G. angenommen hat) dachte man sich als einen Verein mit unbeschränkter Mitgliederzahl, über das ganze deutsche Bundesgebiet ausgebreitet, mit kleinen, für jeden erzwingbaren Mitglied-Beiträgen. Es sollten längs der ganzen deutschen Küste Bezirksvereine („Küstenbezirksvereine“) mit der Aufgabe der Errichtung und Beaufsichtigung von Rettungsstationen, im Inland Binnenbezirksvereine mit der Aufgabe der Propaganda, gegründet werden, an Orten, wo die Zahl der Mitglieder gering war, konnten sogenannte Vertreter-schaften errichtet werden. Der Wohnort des Vereinsvorsitzenden sollte der Sitz des Vereins sein. Alljährlich sollten an wechselnden Plätzen, nicht nur an Küstenplätzen, die regelmäßigen Vereinsversammlungen stattfinden, in denen alle Mitglieder zugelassen waren, aber nur die Vertreter der Bezirksvereine und Vertreterschaften Sitz und Stimme haben sollten. Die der Vereinsleitung obliegenden Geschäfte sollte ein Generalsekretär besorgen, dem die erforderlichen Hilfsbeamten zur Seite standen. Zur technischen Beaufsichtigung der Rettungsstationen und des ganzen Rettungsdienstes sollte ein mit dem Seewesen vertrauter Beamter (Vereinsinspektor), oder sollten deren mehrere angestellt werden. Die Kassenführung sollte dem Generalsekretär, dem dazu kaufmännische Kräfte zur Seite gestellt wurden, obliegen.

Die unmittelbare Verwaltung der Stationen sollte geeigneten Ortsausschüssen übertragen werden, die für jede Station einen Vormann anzustellen und die für die Station er-

forderliche Mannschaft zu festem Dienst anzuschreiben hatten. Besoldung des Vormannes und der Mannschaft war nicht in Aussicht genommen, wohl aber entsprechende Vergütung für die Beteiligung an Übungs- und an Rettungsfahrten. Als wertvollste Anerkennung für hervorragende Dienste betrachtete man — und betrachteten nachmals auch die Rettungsmannschaften — Vereinsdiplome, von denen man mit Recht annahm, daß sie von den Mannschaften als Heiligtum geehrt werden würden.

So sehr die hier geschilderte Vereinsorganisation sich aus der Natur der Sache ergab, so schwierig war es für uns, den Lesern der Werbeschriften eine deutliche Vorstellung von den zu beschaffenden eigentlichen Rettungs-Geräten und Einrichtungen zu geben. Denn aus eigener Anschauung konnten wir hier kaum schildern. Es war uns klar, daß die wichtigsten Rettungsgeräte, die Rettungsboote, in ihrer Konstruktion den verschiedenen Strandverhältnissen angepaßt werden und daß für solche Fälle, wo die Strandungen nahe an der Küste sich zu ereignen pflegten, und Hilfe vom Lande aus zu ermöglichen war, neben den Booten auch andere Mittel zur Herstellung der Verbindung mit dem Brack in Betracht gezogen werden mußten.

Ich suchte mich aus der fremdsprachigen Literatur — eine deutsche gab es nicht —, aus Zeichnungen und Modellen, so gut es anging, über die verschiedenen Arten von Seerettungsmitteln und über den Seerettungsdienst zu unterrichten. Und vorläufig reichte die so erlangte Kenntnis aus, um den Lesern eine Vorstellung davon beizubringen, wie sinnig und wirksam seefahrende Nationen sich schon mit der Aufgabe beschäftigt hatten, der Menschenwert zerstörenden gewaltigen Naturkraft bei Strandungen in nicht zu großer Entfernung vom Lande aus schwer gefährdete Menschenleben abzutragen. Einige nützliche Erfahrungen hatten wir ja auch schon mit unseren Vereinsstationen in Bremerhaven und auf Wangerooge gemacht und mit gutem Erfolg auch die Stationen unseres Schwestervereins auf den ostfriesischen Inseln beobachtet.

Das letzte Stück der Vorbereitung bildete der Entwurf der Vereinsstatung. Mein Entwurf wurde von dem Bremischen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger fast ohne Abänderung einstimmig angenommen. Und nun konnte die Ein-

ladung zur Gründungsversammlung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hinausgeschickt werden. Sie wurde an alle diejenigen Männer, besonders an deutschen Hafensplätzen, aber auch im Binnenlande, geschickt, die schon in der Vorbereitungszeit warme Teilnahme für die Gründung gezeigt hatten. Die Versammlung wurde zum 29. Mai 1865 nach Kiel berufen, nach Kiel in der Vorahnung der einstigen Bedeutung dieses einzig schönen Hafens für die Entwicklung der deutschen Seemacht, nach Kiel, wo, wie man ahnte, der erste Schritt zur Erfüllung der nationalen Hoffnungen des deutschen Volkes vollzogen werden mußte, nach Kiel, dessen Bevölkerung eben um die Entscheidung des Schicksals Schleswig-Holsteins bangte.

Ein herrlicher Maitag begrüßte die aus dem deutschen Küstengebiet von Memel bis Emden, aber auch aus dem, namentlich norddeutschen, Binnenland zu segensreicher Tat Erschienenen. Es waren ihrer weit über Hundert. Vom Bremer Verein aus war eine Zahl von Vereinsmitgliedern mit mir abgeordnet. Ich hatte den Auftrag, der Versammlung nach eingehender Darlegung der Notwendigkeit, ein nationales Institut für den großen und schönen Zweck ins Leben zu rufen, den auf Annahme der Satzung und hiermit Gründung des Vereins gerichteten Antrag zu vertreten. Die Aufnahme dieser Ansprache und des Antrags bewies deutlich, wie zeitgemäß das Unternehmen war, wie tief schon vaterländischer Gemeingeist in den Seelen der Erschienenen eingepflanzt war, wie sehr man schon von der Wahrheit des viele Jahre später von unserm Kaiser geprägten Wortes, daß Deutschlands Zukunft auf dem Wasser liege, in diesen Kreisen erfüllt war.

Ein kleiner Teilnehmer-Kreis wurde mit der Prüfung der Satzung und des darin schon angedeuteten Arbeitsplans beauftragt. An heidem änderte man nur Kleinigkeiten. Wertwürdigerweise eines, was mehrere Jahre später doch als Notwendigkeit erkannt wurde. Die Anstellung von technischen Beamten, Inspektoren, hielt man zunächst noch für nicht nötig und für zu kostspielig. Nun freilich: bevor eine Anzahl von Stationen errichtet war, war die technische Aufsicht über solche gegenstandslos; der Satzungsentwurf war ja aber auf die Zukunft berechnet.

Ein Zug der Begeisterung, den Teilnehmern gewiß lange unvergessen, ging durch die Versammlung, als der Bremer

Antrag fast einstimmig angenommen wurde; fast einstimmig; die Vertreter der Vereine von Emden und Hamburg hatten Bedenken, ihre Selbständigkeit aufzugeben. Man mußte, daß sie kommen würden. Und sie sind bald darauf gern gekommen. Wie unwiderstehliche magnetische Kraft wirkte die nationale Schöpfung.

Nun hatte die Versammlung nur noch zwei Aufsaaben zu lösen. Sie mußte den von Bremen aus unter dem Worte „Gedenket unserer Brüder zur See“ entworfenen Aufruf an das deutsche Volk prüfen und genehmigen, was anstandslos und einhellig geschah, und sie mußte den Vorsitzenden und den Geschäftsführer der Gesellschaft wählen. Das Amt des Geschäftsführers wurde mir übertragen. Zum Vorsitzenden schlug ich den Konsul Hermann Heinrich Meier in Bremen vor. Er wurde einstimmig gewählt, und, als ich ihm telegraphisch die Wahl durch die große und ansehnliche Versammlung mitteilte, wußte ich, daß er seine früheren Bedenken fallen lassen und die Wahl annehmen werde. Er nahm an und die Geschichte der Gesellschaft verkündet laut, daß er Jahre lang an ihrer Spitze ihr hingebend die größten Dienste geleistet hat.

So war denn dieses erste wahrhaft vaterländische deutsche Vereinswerk begründet. Es hat das Seine dazu beigetragen, die Gedanken eines großen Binnenvolkes seinen Seeinteressen zuzuwenden; es hat durch seine unmittelbare Wirksamkeit der Weltseefahrt, die deutsche Küsten berührte, gezeigt, daß auch an diesen Küsten menschenfreundliche und gut ausgerüstete Helden bereit sind, in Seenot geratene Menschenleben zu retten, und es hat Deutschland von einem Mangel befreit, der es unrühmlich auszeichnete, als andere seefahrende Nationen schon längst zweckmäßige Anstalten zur Rettung Schiffbrüchiger getroffen hatten. Es hat bis auf den heutigen Tag treueste und für die Sache begeisterte Verwalter gefunden. Es steht unter dem Protektorat unseres geliebten Kaisers und unter der Ehrenvorschaft Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen.

Es mag nun über die fortschreitende Entwicklung der Gesellschaft bis auf die neueste Zeit noch ein kurzes Wort gesagt werden. Mein Verdienst an dieser Entwicklung ist sehr gering; denn, schon im Frühjahr 1866 von Bremen abberufen, habe ich als Geschäftsführer nur ein knappes, mir frei-

lich durch die gesegnete Arbeit, die das Amt reichlich bot, unvergleichliches Jahr der Gesellschaft widmen können. An meine Stelle trat der geistvolle und tatkräftige Historiker Dr. Hermann Albert Schumacher, nachmals deutscher Ministerresident in Bogota, dann deutscher Generalkonsul in New York, bis 1886 deutscher Ministerresident in Lima, der leider schon im reifen Mannesalter gestorben ist. Auch nach ihm hat es der Gesellschaft an den besten Kräften zur Geschäftsführung nie gefehlt.

Am Ende des Geschäftsjahres 1913-14 zählte die Gesellschaft 54 023 Mitglieder, welche sich über das ganze Reichsgebiet verteilten, im tiefen Binnenlande, besonders an einigen süddeutschen Plätzen, auffallend zahlreich waren. Die Zahl war im ersten Jahrzehnt rasch gestiegen, ist aber auch später fast nie zurückgegangen. Im Geschäftsjahre 1813-14 wurden 150 161 M. Mitgliedbeiträge gezahlt, durchschnittlich von einem Mitgliede also ungefähr 2% Mark, während der jahungsmäßige Mindestbeitrag 1½ Mark beträgt. Es war also erreicht, was der kleine Bremer Verein von Anfang an erstrebt hatte: eine große Anzahl Deutscher in allen Teilen des Vaterlandes war der Träger des deutschen Seerettungswesens; dieses war so eine nationale Angelegenheit geworden und die da unten an der Wasserkante, die ihre seemännische Tüchtigkeit und ihr Leben dem Dienst der Menschlichkeit widmeten, fühlten sich getragen von der herzlichen Teilnahme des deutschen Volkes. Wie wirksam diese Empfindung war, zeigte sich deutlich an der Tatsache, daß, während vor der Gründung der Gesellschaft den zahlreichen, vom Staat errichteten Rettungstationen an der Ostseeküste nur selten eine Rettung gelungen war, jetzt die sie ersetzenden Vereinsstationen alljährlich zahlreiche und schwierige Rettungen aus Seenot zu verzeichnen hatten. Auf dem Gebiete der menschlichen Liebestätigkeit gebührt der wohlgeordneten freiwilligen Arbeit eben doch der Vorzug größerer Leistungen.

Aber freilich: die großen Geldmittel zur Errichtung und Erhaltung der Rettungstationen flossen nicht allein, ja in manchen Jahren zum geringeren Teile, aus den ständigen Mitgliedbeiträgen. Sonst hätte die Gesellschaft nicht bis zum Schluß des Geschäftsjahres 1913/14 eine Gesamteinnahme von gegen 12 Millionen Mark zur Verfügung gehabt. Je augenscheinlicher der Zweck der Gesellschaft

erreicht wurde, je mehr wuchs die Zahl derer, die ihr als Stifter namhafte Beiträge zuwendeten. Der Jahrgang 1913-14 weist allein an solchen Stiftungsgeldern die Summe von 107 698 Mark auf, darunter Vermächtnisse von 1000, 5000, 10 000 Mark. So konnte die Gesellschaft bis Ende des Geschäftsjahres im ganzen beinahe 9 Millionen Mark für ihre Zwecke aufwenden.

Die Gesellschaft zählt jetzt 64 Bezirksvereine, darunter 24 Küstenbezirksvereine, sieben an der Ostsee- und sieben an der Nordseeküste, und 289 Vertreterschaften. Eine Uebersichtskarte der beiden Küstengebiete zeigt, daß zurzeit unsere Küsten mit 64 Doppelstationen, davon 3 an der Nordsee und 61 an der Ostsee, 62 Bootstationen, davon 48 an der Nordsee und 14 an der Ostsee, und 17 Raketenstationen, davon 6 an der Nordsee, 11 an der Ostsee, ausgerüstet sind.

Die Boote müssen nach Größe und Bauart den verschiedenen Strandverhältnissen entsprechend eingerichtet sein; sie sind meist vorzugsweise als Ruderboote gebaut; einzelne Stationen haben auch Segelboote. Für die meist flach verlaufenden Strände der Nordsee eignen sich vorzugsweise kiellose Fahrzeuge, deren seitliche Standfestigkeit aber dann durch besondere Vorrichtungen gesichert ist. In den ersten Jahren der Gründung der Gesellschaft wurden an der Nordsee vorzugsweise sogenannte Francisboote von kannelliertem Stahlblech, kiellos, aber mit Vorrichtung zur Selbstentleerung des einschlagenden Wassers, an der Ostsee Holzboote mit starkem Kiel, sogenannte Beckische Boote, verwendet. Heutzutage sind auch Ruder- und getakelte Segel-Rettungsboote mit Motor im Dienst.

Da, um der Strandungsstelle möglichst nahe zu kommen, die Boote oft weite Strecken auf dem Lande transportiert werden müssen, ruhen sie, zum Dienst bereit, meist auf stark konstruierten Bootswagen, die entsprechende Vorrichtungen zum bequemen Ab- und Aufladen des Bootes haben müssen.

Um die Boote während der Ruhe vor dem Witterungseinfluß zu schützen, müssen sie auf der Station in eigens für sie gebauten massiven Gebäuden, den Bootschuppen, untergebracht sein.

Es würde zu weit führen, hier noch näher auf die verschiedenen gebräuchlichen Rettungsgeräte, auf die Stationseinrichtung und die Ordnung des Rettungsdienstes einzugehen. Er-

wähnt sei nur, daß die obengenannten Doppelstationen neben den Booten auch noch Rettungsraketen führen. Die deutsche Gesellschaft erfreut sich — dank dem Entgegenkommen des Kgl. Feuerwerkslaboratoriums in Spandau — wohl einer der besten überhaupt gebräuchlichen Rettungsraketen. Als ich im Herbst 1865 dieserhalb mit der genannten Behörde verkehrte und ihr für ihre Bemühungen für uns danke, schrieb mir ein Offizier, es bereite ihnen, die es immer nur mit Werkzeugen zur Vernichtung von Menschenleben zu tun hätten, besondere Freude, auch einmal auf Vorrichtungen zur Rettung von Menschenleben-sinnen zu können. Die Raketen dienen dazu, zwischen dem Lande und den in seiner Nähe befindlichen, aber mit Booten nicht zugänglichen, Wracks eine Verbindung herzustellen und so durch besondere Vorrichtungen Schiffbrüchige mit Rettungsgeräten, die an Tauen laufen, zu retten.

Welche Kosten die Errichtung und Erhaltung der Rettungsstationen und der Stationsbetriebe verursacht, mag daraus erhellen, daß dafür bei nur 17 in Betracht kommenden Bezirksvereinen im letzten Geschäftsjahr 302 198 M. ausgegeben werden mußten, und darunter befanden sich nur etwa 42 000 M. für Neu-Errichtung von Stationen.

Was hat nun die Deutsche Gesellschaft in ihrem 50jährigen Bestande geleistet? Die Statistik der See-Unfälle an deutschen Küsten hat in den letzten Jahrzehnten an Zuverlässigkeit sehr wesentlich gewonnen. Es sind ihr in den zahlreichen Stationen sehr genaue und kundige Beobachter und Berichterstatter erwachsen. Sie bestätigt, daß die Seeschiffahrt an den deutschen Küsten mit ihren zahlreichen Untiefen zu den gefährlichsten für die Weltschiffahrt gehört. Sie zeigt, daß von 1865 bis Ende Mai 1914 in deutschen Seegewässern 3131 Schiffe mit 16 744 Personen in Seenot geraten, von diesen Personen nachweislich 15 404 gerettet, 1340 umgekommen sind. Von den Geretteten danken unmittelbar der Gesellschaft rund 3997 Personen ihr Leben; von ihnen sind 3392 durch Rettungsboote und 605 durch Raketenapparate gerettet. Mittelbar haben die Einrichtungen der Gesellschaft vielen von den übrigen Geretteten das Leben erhalten helfen.

„Nur“ gegen 4000 Menschenleben verdanken der Gesellschaft unmittelbar ihre Rettung! Was scheinen 4000 Menschenleben zu bedeuten in einer Zeit, wo mitunter eine

einzelne Schlacht Zehntausende kräftigster Menschenleben hinrafft? Aber man muß bedenken, daß jeder jener 4000 Schiffbrüchigen einer Heldentat sein Leben verdankt, der Heldentat von Brüdern, die aus reiner Menschenliebe ihr eigenes Leben dem Kampfe mit dem wütenden Elemente preisgeben. Denn wer jemals Zeuge einer solchen Rettungstat gewesen ist, wer die furchtbare Gewalt einer stürmischen See in der Nähe der Küsten aus eigenem Augenschein kennt, kann seine Bewunderung dem heldenmütigen Opferfönn nicht versagen, der auf winzigem Fahrzeug durch die wütende Brandung steuert und sich durch haushohe Wogen dem Brack zu nahen versucht. Wahrlich jene „Viertausend“ verdient mit goldenen Ziffern in die Geschichte der Gesellschaft eingetragen zu werden, deren Existenz und Blüte aber deutlich bekundet hat, daß wir Binnenbolk nicht nur frei sind von binnenländischer Engherzigkeit, sondern daß die Richtung der Gedanken auf ein einzelnes wichtiges See-Interesse auch unseren seemannischen Sinn segensreich fördern geholfen hat.