

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFAHRTS-KONGRESSE

XI Kongress - St.-Petersburg - 1908

II. Abteilung : Seeschifffahrt
4. Frage

ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

FÜR DIE

Sicherheit der Seeschifffahrt

BERICHT

VON

J. de SCHOKALSKY

Colonel de la Marine Impériale Russe.

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

169, rue de Flandre, 169

#537/19

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299851



~~118211~~

11-349761

ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

FÜR DIE

SICHERHEIT DER SEESCHIFFFAHRT

Die Sicherheit der Seeschifffahrt ist der Gegenstand vieler Sorgen aller zivilisierten Völker. Da diese Frage eng mit den gewaltigen Interessen des Handels verknüpft ist, so darf sie nicht auf der Tagesordnung eines internationalen Schiffahrtskongresses fehlen.

Zahlreich sind die Gesetze und Verordnungen, die für die Seeschifffahrt erlassen sind und sich bemühen, den technischen und kommerziellen Fortschritten der Seetransportmittel zu folgen; die Sicherheit dieser Schifffahrt hängt indessen von einer grossen Zahl von Bedingungen ab, die in Beziehungen zu sehr verschiedenen Gebieten der Wissenschaft und der Praxis stehen; sie ist ein sehr verwickelter Gegenstand, der unmöglich in einem einzigen Bericht und von einem Verfasser gründlich behandelt werden kann.

Die allgemeinen Bedingungen für die Sicherheit der Seeschifffahrt können in folgende drei Hauptpunkte zusammengefasst werden.

Die Sicherheit der Seeschifffahrt hängt ab :

- I. Von dem Schiff selbst;
- II. Von der Besatzung;
- III. Von der Sorgfalt, mit der die Völker selbst über die Sicherheit der Schifffahrt wachen.

I. Die Sicherheit des Schiffes steht in enger Verbindung mit der Güte seines Baues; diese Frage fällt in das Reich der Schiffbau-Ingenieure.

Bei einem Schiff, das allen Anforderungen des Baues entspricht, wie sie für die Handelsschiffe von den Vorschriften des Lloyd, des Bureaus Veritas und so weiter gestellt werden, hängt die Sicherheit ferner von der Art seiner Ladung ab; diese Verhältnisse ändern sich in jedem Hafen, in dem das Schiff eine Aenderung der Beladung

Akc. Nr.

~~1608/52~~

381-5 310/2017

erfährt, sei es hinsichtlich der Waren, sei es hinsichtlich der Brennstoffe. Besondere Vorschriften bestehen, um die Sicherheit des Schiffes in jenen Fällen zu überwachen.

Endlich hängt die Sicherheit des Schiffes auch von den Vorräten an Material ab.

II. Die Sicherheit des Schiffes ist eng mit der Beschaffenheit der Besatzung verknüpft; diese muss ihren Beruf gründlich verstehen und genügend ausgebildet sein.

Ferner haben der Dienst und seine Handhabung an Bord einen ungeheueren Einfluss auf die Sicherheit der Schifffahrt.

Schliesslich ist volle Kenntnis der Regeln der Schifffahrt sowohl im offenen Meere wie in der Nähe der Küsten nötig.

Die meisten der angeführten Bedingungen hängen von einer guten Ausbildung der Offiziere und der Matrosen sowie von ihrer Besoldung ab.

III. Die Sorgfalt, mit der die Sicherheit der Seeschifffahrt von allen Völkern behandelt wird, ist sehr gross und sehr mannichfach; nichtsdestoweniger sind in allen Teilen dieser grossen Frage zahlreiche Lücken vorhanden, die ausgefüllt werden müssen.

Alle vorhandenen Massregeln zur Sicherung der Schifffahrt können in folgende Fragen zusammengefasst werden :

a) Hydrographie der Wasserverhältnisse an den Küsten, Tiefenmessungen, Studium des Verhaltens der Strömungen sowie der Ebbe und Flut;

b) Kartographie, Herstellung von Karten und Plänen nach den Untersuchungen an Ort und Stelle.

c) Studium der Witterungsverhältnisse der Küstengegend, sowohl auf dem Meere wie am Lande;

d) Betonung und Beleuchtung der Küsten nach den Ergebnissen der obenerwähnten Studien; Nebelsignale;

e) Herausgabe nautischer Vorschriften;

f) Lotsendienst;

g) Seerettungswesen;

h) Ausrüstung der Häfen mit Werkzeugen, um in Not befindlichen Schiffen Hilfe zu bringen;

i) Unterseeische Arbeiten im Fall schwerer Havarie.

Von diesen 3 Punkten, von denen die Sicherheit des Schiffes abhängt : sein Bau, seine Besatzung und die für die Sicherheit der Schifffahrt getroffenen Vorkehrungen, ist der dritte am engsten mit

dem Gegenstand unseres Kongresses verknüpft und die verschiedenen einschlägigen Fragen sind schon zum Teil von früheren Kongressen behandelt, z. B. die Beleuchtung und die Betonung der Küsten.

Von den neun oben erwähnten Fragen ist keine einzige, die nicht durch eine vernünftige Verständigung verbessert werden könnte. Gewiss erfordern einige mehr persönliche Freiheit in ihrer Anwendung, weil sie sich auf Fälle beziehen, die sehr von einander verschieden sind, infolge der örtlichen Verhältnisse oder infolge der Hilfsmittel, welche die Technik und ihr schneller Fortschritt bieten.

Aber einige dieser Fragen würden unserer Meinung nach viel gewinnen, wenn sie in einer internationalen Vereinigung besprochen würden, die ausschliesslich von dem Wunsch beseelt ist, der Allgemeinheit zu nützen.

Alle diese Fragen können hier nicht behandelt werden und wir werden uns darauf beschränken, nur die heraus zu heben, für die eine allgemeine Verständigung schneller zu Erfolg führen könnte. Das sind die Fragen :

b) Kartographie, d) Betonung und Beleuchtung der Küsten und, e) Herausgabe von nautischen Vorschriften.

d) Betonung und Beleuchtung der Küsten

Der zweite Teil dieser Frage, die Beleuchtung, ist unabhängiger; trotzdem könnte man sich über die allgemeinen Grundzüge der Verteilung der Hauptleuchfeuer und derjenigen zweiter Ordnung verständigen.

Die verschiedenen Systeme der Bezeichnung der Richtlinie durch die Feuer könnten gleichartig gestaltet werden; dasselbe gilt vom Gebrauch der gefärbten Sektoren und ihrer Verteilung auf denselben Horizontkreis.

Die Frage der Betonung wird sehr verschieden behandelt; jedes Volk hat sein System und oft sind die Küstengewässer desselben Landes nach verschiedenen Systemen betonnt, die sich äusserlich als Bojen und Baken unterscheiden.

Oft haben die Küsten ein und desselben Meeres von geringer Grösse, wie die Ostsee, bis zu 5 oder 6 Betonungssysteme, die sich von einander sowohl durch die äussere Ansicht der Signale wie im Prinzip unterscheiden.

Gewiss sind alle die verschiedenen Seezeichen in den nautischen Anweisungen erwähnt und in die See-Karten der vom Schiff durchfahrenen Gegend eingetragen; aber welche ungeheure Erleichterung wäre es für die Schifffahrt, wenn diese Verhältnisse vereinfacht würden. Bei den heutigen schnelllaufenden Schiffen hat man in Meeren wie Ost- und Nordsee Gelegenheit, im Laufe eines Tages die Gewässer von drei Mächten zu durchfahren und sich mit den drei Betonungssystemen befassen zu müssen, die in den nautischen Anweisungen und Karten mit ihren verschiedenen gebräuchlichen Zeichen vermerkt sind.

Es genügt, ein Werk über die Zeichen der verschiedenen Völker, wie sie in die Seekarten eingetragen sind, aufzuschlagen, z. B. das des « Hydrographic Office » von Washington, um sich zu überzeugen, dass es soviel Betonungssysteme wie seefahrende Völker giebt.

Man könnte zugeben, dass die natürlichen Verhältnisse Aenderungen bedingen; aber es ist schwer, sich zu überzeugen, dass die natürlichen Verhältnisse sich mit den politischen Grenzen ändern.

Augenscheinlich geht man von vielen Punkten aus, um dasselbe Ziel, — die Sicherheit der Seeschifffahrt, — zu erreichen, ein Ziel, an dem alle Völker interessiert sind.

Die Küstengewässer schliessen sich den schiffbaren Gewässern im Innern des Kontinents an; somit muss diese Frage der Betonung von einem durch den Kongress zu ernennenden Ausschuss behandelt werden.

e) **Ausgabe nautischer Anweisungen.**

Jede Nation giebt gegenwärtig mehr oder weniger umfangreiche nautische Anweisungen in der Landessprache heraus. Es giebt Länder, die solche Werke für die ganze Erde veröffentlichen, z. B. England.

Es können Fälle eintreten, dass, wenn man in den Gewässern eines Landes reist, man gezwungen ist, die nautischen Anweisungen des betreffenden Landes einzusehen. Da wäre es nun ausserordentlich viel leichter, die gesuchte Aufklärung zu finden, wenn derartige Werke nach ein und demselben Plan verfasst würden.

Die Arbeit der Vereinheitlichung lässt sich hier sehr vereinfachen, weil auch gegenwärtig schon die Gleichartigkeit des Gegenstandes eine gewisse, zuweilen sogar grosse Aehnlichkeit

bedingt. Vielleicht erfordern die Nachrichten für Seefahrer mehr Mühe, wenn man ihnen eine internationale Form geben will.

Wenn die Form und die Reihenfolge der Behandlung des Gegenstandes gleichartig wären, so hätte es keine Schwierigkeiten, die gewünschten Angaben zu finden, selbst wenn man in Werken in fremder Sprache suchen muss.

b) **Kartographie.**

Was oben gesagt ist, kann auch für die Kartographie, vielleicht noch mit mehr Wahrheit, gelten.

In dem schon erwähnten Werk, *A manual of conventional symbols and abbreviations in use on the official charts of the principal maritime nations*, Washington 1903, das sich auf 14 Völker und 15 Abteilungen von Seekarten bezieht, findet man, dass dieselben Gegenstände, dieselben Terrainbildungen, dieselben Gefahren für die Schifffahrt auf den Karten durch sehr verschiedene, wenn auch oft sehr ähnliche Zeichen dargestellt sind, was die Möglichkeit der Verwirrung noch vergrößert.

Man findet hier ein weites Feld für Besprechungen, deren Ergebnis eine ungeheure Wohltat für die praktische Schifffahrt sein dürfte.

Die Verschiedenheit der in der Herstellung der Karten üblichen Massstäbe könnte auch den Gegenstand von Besprechungen bilden, deren Tragweite vielleicht noch grösser ist und die Früchte auf den anderen Gebieten der Wissenschaft und der Praxis tragen dürften.

Die Notwendigkeit einer solchen Arbeit ist schon beim internationalen geographischen Kongress besprochen worden und hat Anklang gefunden; ein internationaler Ausschuss, der vom Kongress gewährt wurde, befasst sich augenblicklich mit der Ausarbeitung von Grundlagen für einen internationalen kartographischen Verband.

Die erste Aufgabe einer solchen Einrichtung wäre, tabellarische und graphische Repertorien aller kartographischen Originalquellen aufzustellen, die jedem zugänglich sein könnten. Gleichzeitig müsste eine eingehende Erörterung über die Abkürzungen, Zeichen, die verschiedenen Systeme der Darstellung der Geländebildung, über die Masseinheit und andere ähnliche Fragen in die Wege geleitet werden, die sicher im Laufe der Besprechungen

auftauchen würden, zum grossen Vorteil der Wissenschaft und des menschlichen Lebens, das in diesem Jahrhundert des Verkehrs viel enger mit der Geographie und ihrer Abzweigung — der Kartographie — verknüpft sein wird, als es das Leben im vorigen Jahrhundert war.

Somit würde der XI. Internationale Schiffahrtskongress in St. Petersburg, indem er auf die Notwendigkeit und den Vorteil einer internationalen Verständigung über die oben angegebenen Punkte hinweist, unter anderen auch auf die Notwendigkeit der Vereinheitlichung auf kartographischem Gebiete, ein gutes Werk tun, nicht allein für die Sicherheit der Seeschiffahrt; er würde auch sehr die Ausbreitung dieses guten Werkes in den benachbarten Gebieten der Wissenschaft und der Praxis fördern und würde so in der Tat eine zivilisatorische Arbeit verrichten, die bestimmt sein dürfte, in die Annalen der Geschichte der Menschheit eingetragen zu werden.

J. DE SCHOKALSKY

Oberst der Kaiserlich Russischen Marine,
Vorsitzender der Abteilung für physische Geographie der Kaiserl. Russ. Gesellschaft für Geographie und Leiter der Nivellements-Arbeiten im Wegebau-Ministerium, Ehrenmitglied und Korrespondierendes Mitglied mehrerer geographischer Gesellschaften.



2000

S. 61

POLITECHNIKA KRAKOWSKA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-349761

Kdn. Zam. 480/55 20.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299851