

POLITIK GEGEN DEN UNTERGANG

Samuel Plimsolls Kampf für die Einführung der lebensrettenden Freibordmarke an Schiffen ist ein doppeltes Lehrstück – über die Machenschaften der Lobby und die Macht der öffentlichen Meinung

Von Olaf Kanter

SAMUEL PLIMSOLL HAT NICHT einen Tropfen Salzwasser im Blut. Er ist zwar 1824 im englischen Bristol geboren, aber in Sheffield aufgewachsen. Nach Lehrjahren in einer Anwaltskanzlei und als Buchhalter einer Brauerei macht er im Kohlenhandel ein Vermögen. Es ist die Ära der Industriellen Revolution, und das Land giert nach Brennstoff. Aber Plimsoll ist auch in zweiter Hinsicht ein Sohn einer Zeit, in der praktischer Verstand regiert. Wo er ein Problem entdeckt, sucht er Lösungen. In unserer Epoche der Ausschüsse und externen Berater, die Verantwortung nur weiterreichen, würde ein Plimsoll verzweifeln. Er nimmt Dinge selbst in die Hand, buchstäblich, und macht sich auch als Erfinder einen Namen. Mit einem Filtersystem für die Brauerei. Einem faltbaren Regenschirm. Wechselgriffen für Werkzeuge. Einem Verfahren, auch noch die Schlacke aus Öfen zu verfeuern.

1864 unternimmt er seine erste Seereise von London nach Redcar im Nordosten und gerät in ein Unwetter. Plimsolls Schiff schafft es, aber vier weitere gehen verloren. Der Kohlenhändler kommt mit einer Welt in Berührung, die es in seinem pragmatischen Kosmos nicht geben darf. Da gehen Schiffe samt Crew und Ladung einfach unter? Als vereinzelter Schlag des Schicksals lässt sich das möglicherweise noch ertragen, aber gleich vier Schiffe?

Vier Jahre später zieht Samuel Plimsoll als Abgeordneter der Liberalen für Derby ins Unterhaus ein, im selben Jahr, als der Untergang der „Utopia“ große Wellen schlägt. Der Frachter war nach Grundberührung leckgeschlagen. Keine große Sache, aber der Hafeningenieur brachte sicherheitshalber eine Markierung an: Nur bis hier beladen! Doch die Eigner scherte das wenig. Als der Frachtraum voll war, lag die „Utopia“ sechs Zoll tiefer, als es



SAMUEL PLIMSOLL IST EIN SOHN EINER ZEIT, IN DER PRAKTISCHER VERSTAND REGIERT. WO ER EIN PROBLEM ERKENNT, SUCHT ER NACH EINER LÖSUNG

die Marke vorsah. Dann kamen als Deckladung weitere 120 Tonnen Koks an Bord. Der Kapitän protestierte – und wurde gefeuert. Sein Ersatzmann protestierte – und wurde erpresst. Jetzt fahren oder nie wieder ein Schiff bekommen. Er fuhr. Drei Tage später sank die „Utopia“.

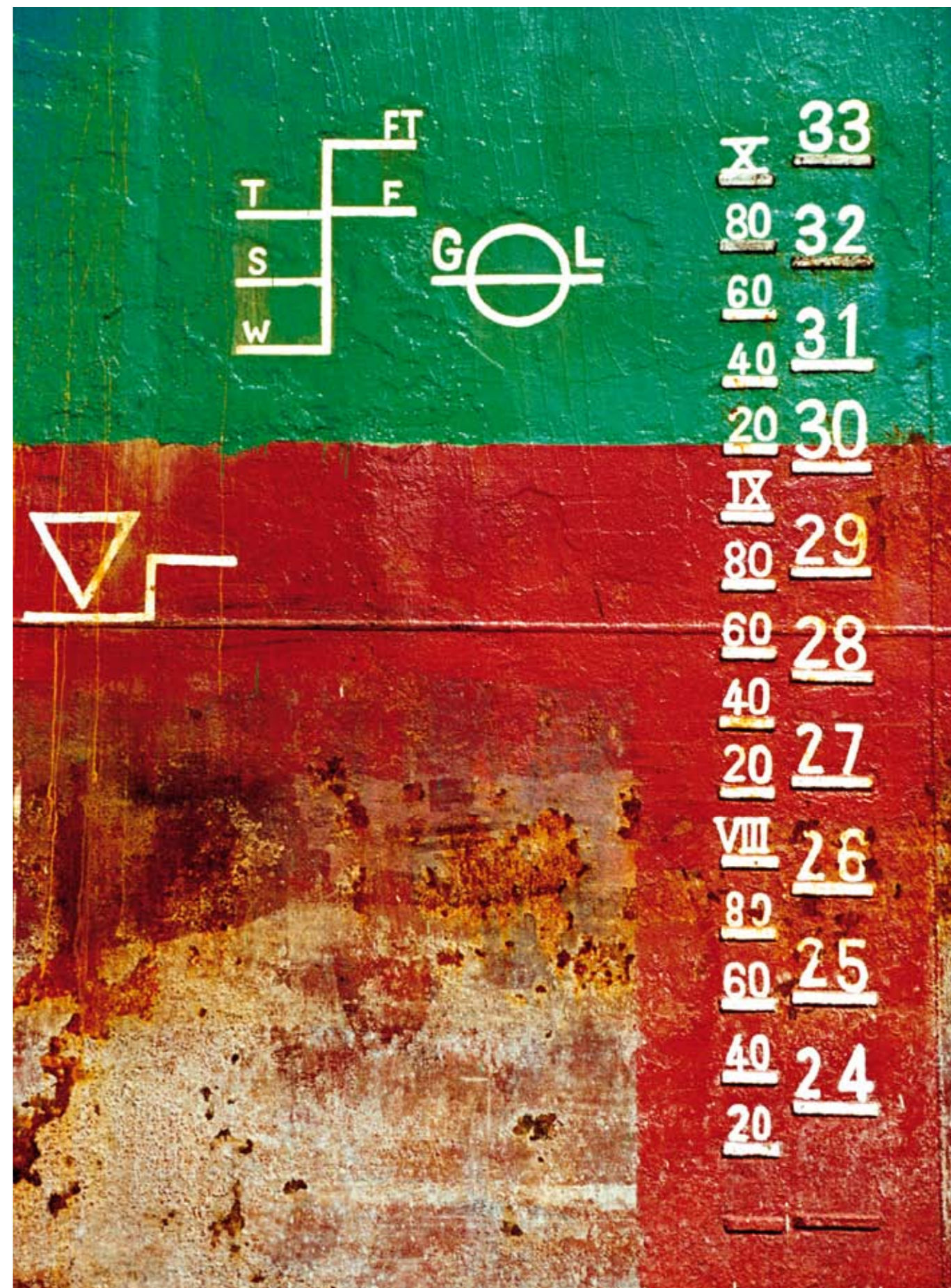
Es ist nicht der schlimmste Fall dieser Art – die Crew kann sich retten –, aber ein typischer, und er setzt eine öffentliche Debatte in Gang. England verliere jedes Jahr Hunderte Schiffe, klagt etwa die Royal National Lifeboat Institution. Sie seien nicht seetüchtig und trügen zu schwer an ihrer Fracht. Die Seenotretter schlugen als erste Notmaßnahme eine Lademarke vor. Der Reeder James Hall aus Newcastle schreibt in Fachzeitschriften von Kähnen, die nie auslaufen dürften. Er möchte Inspektionen einführen – vor allem aber eine Freibordmarke, die anzeigt, wie weit

der Rumpf aus dem Wasser ragen muss. Und der Chefredakteur des „Sheffield Daily Telegraph“, William Christopher Leng, führt schon seit Jahren einen Kampf gegen die katastrophalen Sicherheitsmängel in der Handelsmarine – auch er plädiert für die Lademarke. Samuel Plimsoll besucht Leng, er trifft Hall. Dann hat er seine Lebensaufgabe gefunden.

Gleich zu Beginn des Jahres 1870 künden Schlagzeilen von neuen Schiffsunfällen. Die „City of Boston“ sinkt, hoffnungslos überladen, 177 Menschen kommen ums Leben. Dann geht der Kohlendampfer „Sea Queen“ verloren, ebenfalls wegen Übergewichts, 19 Tote. Die Witwen der Seeleute berichten, wie entsetzt ihre Männer über den Zustand des Schiffes waren. Fahren mussten sie trotzdem, denn Seeleute, die einen Kontrakt nicht erfüllten, landeten damals im Gefängnis.

Vor diesem Hintergrund präsentiert der Abgeordnete Plimsoll am 13. April desselben Jahres im Parlament seine Ergänzung des Handelsschiffahrtsgesetzes. Die Forderungen: obligatorische Inspektionen für alle Schiffe, eine Freibordmarke und eine Begrenzung der Versicherungssummen, damit Reeder nicht länger „coffin ships“ auf die Reise schicken, schwimmende Särgen, bei denen der Untergang – und die Zahlung der Assekuranz – einkalkuliert ist.

Aber die Kollegen lassen ihn auflaufen. Sein Antrag wird verschoben, vergessen, wieder vorgelegt, vertagt und schließlich ganz verworfen. Das Hohe Haus habe sich mit wichtigeren Dingen zu befassen als mit einem lächerlichen Pinselstrich auf einem Schiffsrumpf, teilt man Plimsoll mit. Die Wahrheit ist natürlich eine, die man auch aus Debatten unserer Zeit nur zu gut kennt: Im Parlament sitzen Interessenvertreter der Schifffahrt. Bei jeder Verände-



Die Plimsoll-Marke, wie sie heute auf allen Schiffen zu finden ist: ein Kreis von zwölf Zoll Durchmesser mit waagerechter Linie

HARPER'S WEEKLY

A JOURNAL OF CIVILIZATION

Vol. XIX.—No. 972.]

NEW YORK, SATURDAY, AUGUST 14, 1875.

[WITH A SUPPLEMENT.
FRÜH VON DEN 7.

Entered according to Act of Congress, in the Year 1825, by Harper & Brothers, in the Office of the Librarian of Congress, at Washington.



THE BRITISH LION LOOSE IN THE HOUSE OF COMMONS.—[See Page 610.]

"Now put your Head in, if you dare."

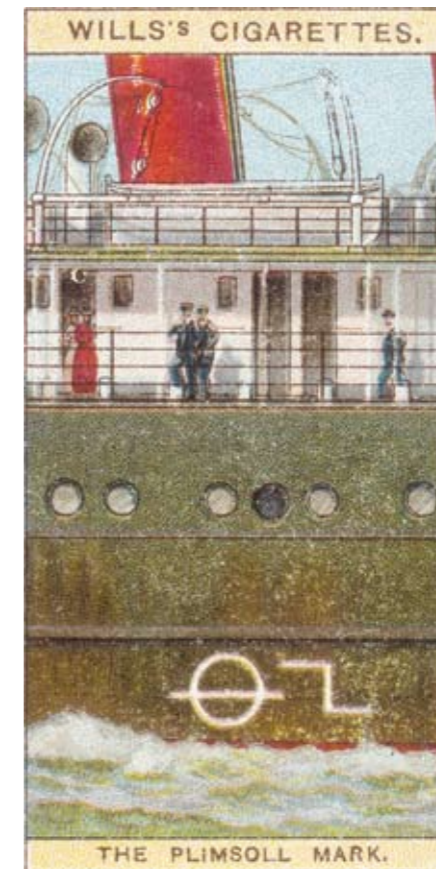
Den Kopf im Maul des britischen Löwen – eine Karikatur von August 1875 spottet über Premierminister Benjamin Disraeli, nachdem er wiederholt Plimsolls Entwurf für ein Schiffssicherheitsgesetz abgelehnt hat

rung, die die Profite schmälern könnte, heulen sie auf. Das Argument, das Plimsolls Gegner schon damals anführen, ist die Standardphrase aller Lobbyisten bis heute, mögen sie gegen Dieselfilter oder die Reduzierung von Emissionen streiten: Ihr ruiniert unsere Chancen im internationalen Wettbewerb!

Die Realität hingegen erzählt Geschichten wie die aus der Bridlington Bay. In der Bucht an der Küste von Yorkshire suchen viele Schiffe bei Sturm Schutz. Am 10. Februar 1871 werden sie von einem Orkan aus der falschen Richtung erwischt und auf den Strand gedrückt. 23 Schiffe gehen zu Bruch, 70 Männer sterben, unter ihnen sechs Seenotretter. „Wenn ein solides Schiff auf den Sand gesetzt wird“, klagt der „Leeds Mercury“ später, „darf es nicht wie ein Kartenhaus zusammenkrachen. Diese Schiffe sind auseinandergefallen wie morsches Holz.“ Der Kommentar im „Penny Illustrated Paper“: „Höchste Zeit für Plimsolls Gesetz.“

Von wegen. Am 22. Februar 1871 scheidet Plimsoll erneut. Doch jetzt schlägt der Parlamentarier eine neue, revolutionäre Taktik ein. Er wendet sich an die Öffentlichkeit. Schreibt ein Buch – „Our Seamen“ – über das Los der Seeleute. Druckt es auf eigene Kosten und verteilt es im Land, 600 000 Mal. Verbündet sich mit den Gewerkschaften und beschwört die Solidarität mit den Malochern auf See. Hält Vorträge. Füttert Zeitungen und Journale mit Fakten – und schafft es auf die Titelseiten. Als Advokat des kleinen Mannes, als Schutzpatron der Seefahrer.

Die Lobbyisten der Reeder kontern mit einer Doppelstrategie. Sie setzen ihre Anwälte auf Plimsoll an, angeblich habe er mit seinem Buch Parlamentarier diffamiert, und legen ihrerseits das böse Gift der Verleumdung aus. Plimsoll sei ein Fanatiker, schimpfen sie, lächerlich seine fieberhafte Begeisterung und dito sein nautisches Fachwissen. Natürlich, im Eifer macht Plimsoll Fehler, er übertreibt, provoziert, klagt Unschuldige an. Aber das große Bild stimmt, und das sehen vor allem die kleinen Leute, die das Grundsätzliche der Debatte erkennen: Es geht um die Gier der Reeder und ihre Verachtung für den einfachen Seemann. Plimsolls nächste



PLIMSOLLS KUNDGEBUNG IN LONDON WIRD EIN TRIUMPHALER ERFOLG. JETZT SCHLIESST SICH AUCH DAS ESTABLISHMENT SEINER BEWEGUNG AN

Kundgebung in der voll besetzten Exeter Hall in London wird ein triumphaler Erfolg; die Leute begrüßen ihn mit stürmischem Applaus. Neben ihm die Gewerkschafter, wie immer, aber zum ersten Mal auch Kollegen aus dem Unterhaus, sogar Lords und Kirchenleute. Auch das Establishment schließt sich seiner Bewegung an. Wendet sich das Blatt?

Auf Drängen der Königin wird eine Kommission eingesetzt und eine erste Ergänzung der Schifffahrtsgesetze durchgewinkt. Die Handelskammer darf nun Schiffe inspizieren und in die Kette legen. Gleich im ersten Jahr werden 440 kontrolliert – und nur 16 von ihnen dürfen tatsächlich auslaufen. So falsch kann Plimsolls Klage also nicht gewesen sein. Doch seine Gegner haben auch in der Kommission die Überhand. Nach monatelangen

Anhörungen kommt das Gremium zu dem Schluss, dass die Verantwortung für die Fracht bei den Reedern bleiben soll. Also keine Lademarke.

Plimsoll bleibt hartnäckig und steht am 22. Juli 1875 wieder vor dem Parlament. Seine Gegner spielen das alte Spiel: Verschleppung des Antrags bis kurz vor Ende der Sitzung, dann Vertagung. Plimsoll bittet um eine Fortsetzung der Debatte. Sein Gesuch wird abgelehnt. Plimsoll insistiert und kassiert eine weitere Abfuhr. Alle warten, dass er sich nun setzt, wie es die Etikette vorsieht, aber er zögert, kalkweiß im Gesicht, ballt die Fäuste und brüllt seinen Frust über die politischen Ränkespiele heraus. „Hunderte um Hunderte von anständigen Seeleuten werden jedes Jahr in den Tod geschickt, nur damit ein paar Schurken, in deren Brust kein Herz schlägt, ihre mörderischen Profite einstreichen können!“ Das hohe Haus tobt, Plimsoll wird hinausgeführt.

Etwas Besseres konnte ihm nicht passieren. Die Kunde von dem Eklat verbreitet sich wie ein Lauffeuer, und die Öffentlichkeit schlägt sich auf die Seite des Parlamentariers, der alle Regeln fahren lässt, um seinem Anliegen Gehör zu verschaffen. In den Großstädten gehen die Menschen auf die Straße, in Leeds, Manchester, Liverpool. „Wenn nur ein Parlamentarier im Jahr einen solchen Ausbruch hätte, würde das unsere Gesetzgebung entscheidend beschleunigen“, jubelt ein Redner in Sheffield. Bergleute demonstrieren für Plimsoll, Eisenbahner, Fabrikarbeiter. Die geballte Wut der Straße lässt Premier Benjamin Disraeli tatsächlich einlenken. Unterhändler pendeln zwischen Plimsoll und der Regierung. Nur sechs Tage nach dem Eklat legt das Kabinett ein Notgesetz zur Sicherheit auf See vor, inklusive Freibordmarke, die allerdings von den Schiffsseignern selbst angebracht werden soll. Samuel Plimsoll selbst ist nicht Zeuge dieser Sitzung, das war eine Bedingung für den Deal: kein weiterer Auftritt vor der Nation.

Kaum hat sich der Pulverdampf verzogen, steht Plimsoll wieder im Parlament – mit einem neuen Gesetz, das die Bestimmungen so konkretisiert, wie er sich das vorstellt. Am 22. Mai 1876 gibt das Unterhaus seinen Segen, am 12. August stimmt das Oberhaus der Freibordmarke zu, wie



Der Gentleman, der sich für die stolze Handelsmarine einsetzt – so sehen Karikaturisten und Zeitungsmacher den Politiker Samuel Plimsoll. Sein Kampf gegen skrupellose Reeder, die noch am Untergang ihrer Schiffe verdienen, machte ihn zum Volkshelden

wir sie heute kennen: ein Kreis von zwölf Zoll Durchmesser, ein waagerechter Strich durch den Mittelpunkt. Bis hier darf das Schiff im Wasser liegen, nicht weiter.

Ganz einfach, eigentlich. Nur vor dem entscheidenden Schritt zuckt der Gesetzgeber wieder zurück: Nicht Schiffbauer, nicht Behörden, sondern Reeder und Kapitäne legen fest, wohin die Marke kommt, und viele sträuben sich noch immer gegen die Vorschrift. Trotzigt malt ein Kapitän aus Cardiff das neue Symbol an den Schornstein seines Dampfers.

Wieder kein endgültiger Triumph für Plimsoll. Aber jetzt muss er kürzertreten: Die dauernde Anspannung im Kampf mit

den Instanzen fordert ihren Tribut. Plimsoll hat eine Entzündung nicht auskuriert und verliert ein Auge. Dann wird seine Frau Eliza zunehmend schwächer, wahrscheinlich ist es Tuberkulose, eine genaue Diagnose bekommt sie nie. Zusammen reist das Paar der Sonne hinterher, Wärme lindert Elizas Beschwerden. Algier, Malta, Java und Australien sind die Stationen der folgenden Jahre. Doch Plimsoll ist hin und her gerissen zwischen der Liebe zu seiner Frau und der Leidenschaft für die Politik. Er gibt sein Unterhausmandat auf, aber nicht seine Mission. Er pendelt zwischen England und Elizas Erholungsort. Und ist nicht für sie da, als sie 1882 in Brisbane stirbt.

Er versinkt in tiefer Depression – bis eine junge Frau ihn rettet. Harriet Wade ist 34 Jahre alt und politisch engagiert; sie verfolgt und bewundert seinen Einsatz für die Seeleute seit Langem. Die beiden heiraten 1885 und taufen ihre erste Tochter Eliza.

Plimsoll kehrt in die Politik zurück. Führt die Gewerkschaft der Seeleute und Feuerwehrmänner an. Fordert gesunden Proviant für Matrosen. Mehr Sicherheit für Bergleute. Das Verbot von Tiertransporten über See. Eine Reform der Arbeitsgesetze. Nur seine wichtigste Schlacht wird schließlich ohne ihn geschlagen, als die britische Regierung der Lademarke 1890 zum endgültigen Durchbruch verhilft. Und zwar mit einem Trick, der die Einwände der Reeder, solche Restriktionen würden sie im Wettbewerb benachteiligen, umschifft. Fortan müssen nämlich alle Schiffe, die britische Häfen anlaufen, mit einer Lademarke gekennzeichnet sein.

Zu dieser Zeit leidet Plimsoll schon an Diabetes, den man damals eher schlecht als recht mit Opium behandelt. Trotzdem unternimmt er für sein letztes großes Vorhaben lange Reisen: Er will die Aussöhnung mit dem einstigen Kriegsgegner Amerika erreichen und schafft es in den USA tatsächlich, antibritische Schulbücher aus dem Unterricht zu verbannen. Wieder eine typische Plimsoll-Lösung: Wo andere wohlklingend Absichten formulieren, liefert er praktische Anleitungen.

Als er am 3. Juni 1898 in Folkestone stirbt, flaggen alle Schiffe im Hafen halbmast, und ein alter Fahrensmann spricht am Grab den Satz, den sich Plimsoll zum Epitaph gewünscht hätte: „Jetzt liegt er unterhalb der Freibordmarke.“

Mit der internationalen „Load Line Convention“ von 1930 wird die Lademarke auf allen Meeren Gesetz. Im Englischen trägt sie bis heute den Namen ihres wichtigsten Fürsprechers: Plimsoll Line. ∞

.....
Olaf Kanter, 45, Textchef im Politikressort von „Spiegel Online“, hat eigene Erfahrungen mit der Freibordmarke bei seinem Segelboot. Seit Jahren kratzt er mühsam Algen und Muscheln vom Wasserpass – dem Farbstreifen im Übergang von Unterwasser- zu Überwasseranstrich –, weil er zu viel Ausrüstung mitschleppt und das Schiff zu tief im Wasser liegt. Jetzt hat er kapituliert – und die Linie höher gelegt.