



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Der Deutsche Nautische Verein.

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

## Der Deutsche Nautische Verein.

Der Deutsche Nautische Verein, in welchem unser Seemannsstand sich eine über die ganze norddeutsche Küste verbreitete, wohlorganisirte Vertretung geschaffen hat, ist aus dem kleinen Schifferflecken Vegesack an der Weser hervorgegangen, wie das Christenthum aus Bethlehem und die Genossenschaften aus Delitzsch. Unscheinbar war der Ort, unscheinbar auch der Mann, der den Gedanken zuerst faßte und so lange unermüdet wiederholte, bis Andere ihn aufnahmen. Es war der Schiffscapitän Frerik Balleer in Vegesack, Vorsteher des dortigen Seeschiffervereins. Dieser Seeschiffervereine gab es schon länger mehrere auf verschiedenen Punkten der Küste. In ihnen fanden ehemalige Seefahrer, die sich zur Ruhe gesetzt haben, theils Befriedigung für ihre eigenen und für ihrer Familien gesellige Bedürfnisse, theils auch die Mittel, von Standes wegen etwas für nothleidende Genossen oder deren Hinterbliebene zu thun. Seltener sind förmliche Verhandlungen über Gegenstände, welche den Stand interessiren. In Vegesack aber, das beinahe nur von vor-maligen Schiffsführern oder Capitänswittwen bewohnt wird, die daher durch-aus den Ton des Ortes angeben, fanden solche schon seit geraumer Zeit statt; und unter ihnen war es, daß Capitän Balleer begriff, wie den Ergebnissen derartiger Besprechungen so lange jede Schneide fehle, als dieser Verein sich nicht über die bescheidene Stätte seiner Existenz heraus vernehmlich mache. Er begann also in dem nahen Bremen erst zu sondiren, wer wohl Sinn für die Hebung seines gedrückten und vernachlässigten Standes habe, und nach-dem er die Leute gefunden, sie zu bombardiren, bis sie sich ihm ergaben. Selber hätte der Mann nie daran denken können, die Initiative in weite Kreise hinaus zu übernehmen, da sein Briefftyl ziemlich mangelhaft entwickelt und seine mündliche Rede vollends verworren war. Ein um so classischeres Beispiel hat man an ihm, daß diese formellen Eigenschaften der Mittheilung sogut wie gänzlich fehlen können und sich doch ein bedeutendes agitatorisches Pathos in einem Menschen Luft machen kann.

Auf Capitän Balleer's Betrieb kam dann im September 1867 zu Vegesack eine Art Gründer-Gesellschaft zusammen — Männer von verschiedenen Orten der Küste, sehr vorwiegend aber doch aus den Wesergegenden. Die Bildung eines Deutschen Nautischen Vereins wurde im Princip angenommen, und ein Vorstand eingesetzt, der das Weitere für eine allgemeine deutsche Versammlung vorbereiten sollte. Im Schooße dieses Vorstandes traten bald zwei unterschiedene Ansichten hervor: nach der einen sollten sofort die Grundlagen für einen nationalen Verein gelegt und Alles an dessen Zustandekommen gesetzt werden, nach der anderen wäre es vorzüglicher gewesen, erst einmal auf dem bereits gewonnenen Boden einen Nautischen Verein für das Weser-Gebiet zu gründen und in Thätigkeit zu setzen, damit praktisches Vorgehen das Gefühl von der Erspriesslichkeit, ja Nothwendigkeit solcher Vereine allgemein mache und die anderen Küstenstrecken zur Nachfolge reize. Die erstere Ansicht siegte. In Folge dessen nahm der hauptsächlichliche Träger derselben, jetzige erste Syndicus der Handelskammer und Generalsecretär der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Dr. Schumacher, die Sache mit einem Eifer in die Hand, der unlängst durch Ernennung zum Ehrenmitgliede des Deutschen Nautischen Vereins seine feierliche Anerkennung gefunden hat. Schreiben ergingen nach allen Seiten hin; die größere, eigentliche Gründerversammlung wurde auf den Anfang des Jahres 1868 nach Berlin berufen und sogleich schon neben den Constituirungsgeschäften mit einer sachlichen Tagesordnung ausgestattet, welche es der Mühe werth machte, zu erscheinen. Kam dabei nun auch der Natur der Sache nach noch nicht viel heraus, so wurde der entscheidende Anstoß doch gegeben. Zum Vorort erwählte man Hamburg — mehr wohl der Bedeutung und günstigen Lage der Stadt zu Gefallen, als weil man dort den reichsten Verein bereiter, tüchtiger Kräfte gefunden hätte. Diese schien vielmehr die öffentliche Stimme des Vereins nach wie vor in Bremen zu vermuthen, als sie auf der zweiten allgemeinen Versammlung in Hamburg Bremer Mitgliedern die ersten Vorstandsplätze zusprach, was von selbst die Geschäftsführung wieder an die Weser verlegte. Damit ist gewissermaßen die Bedingung erfüllt, von welcher jene andere, bei der Gründung in Vegesack unterlegene Ansicht über die beste Art des Vorgehens den Erfolg abhängig glaubte: die Leitung aus einem kleinen aber nicht zu einseitigen Kreise wahrhaft eifriger Männer heraus, wozu vorläufig, soviel man wußte, nur in Bremen die Voraussetzungen gegeben waren.

An der Spitze des Deutschen Nautischen Vereins steht damit nun der ehemalige Schiffscapitän, jetzige Dispacheur und Gutsbesitzer, Heinrich Tecklenborg, in Resum bei Bremen, ein in vielen Sätteln gerechter, geistreicher und erfahrener Mann, als Schriftsteller, wie als Redner, von bemerkenswerthem

Talent — berathen von Dr. Schumacher's eminent-praktischem Geschick, und gestützt auf den Bremer Bezirksverein, in welchem andere gute Kräfte, namentlich die dortigen ausgezeichneten Navigationschullehrer immer zu förderlichem Eingreifen bereit stehen. Von diesem Mittelpunkt aus ergehen unaufhörlich wohlberechnete Anregungen zum Verhandeln oder Handeln an die übrigen Bezirksvereine, damit nirgend das kaum erwachte Leben wieder einschlafe. Alle nautischen Interessen finden hier ihre wachsame Beachtung und gründliche Würdigung. Man folgt mit kritischem Auge dem Vorgehen der Bundesgewalt auf diesem noch wenig geklärten Felde, und bereitet die Gesetzgebungs- oder Verwaltungsacte vor, welche noch auf sich warten lassen. Augenblicklich veranlaßt man die Bezirksvereine zu Vorverhandlungen über alle die Gegenstände, welche möglicher Weise die nächste wieder nach Berlin einzuberufende Vereinsversammlung im Februar 1870 beschäftigen werden.

Das nautische Gebiet ist bisher sowohl von den Organen des Staats, legislativen wie administrativen, als von denen der öffentlichen Meinung in Deutschland sehr stiefmütterlich behandelt worden. Der Schiffer, der während des Mittelalters neben dem Kaufmann stand, ist allmählig zu dessen Untergebenem herabgesunken, und kam dann nur noch der Rheder, welchen zunehmende Theilung der Arbeit als einen abgesonderten Stand aus dem Schifferstande entwickelt hatte, zu Worte. Die Rheder und Seekaufleute aber haben ja auch erst eigentlich seit 1866 einigen unmittelbaren Einfluß auf die Träger gesamtdeutscher Macht. Vorher waren sie zwar nicht viel weniger als souverän in ein paar einzelnen, wenn auch bedeutenden Städten, aber den übrigen Regierungen standen sie als Fremde gegenüber, denen keine besondere Rücksicht zu zollen nothwendig schien. Wie konnten sich da Interessen vernehmlich machen, deren Mandatare sie größtentheils nur waren, nicht einmal die Nächstbetheiligten?

Die Stiftung des norddeutschen Bundes mit ihren beiden großen Folgen, Entwicklung effectiver nationaler Macht und Autorität im Auslande und Aufhebung der Schranken des freien Verkehrs im Innern, beide nicht allein von einer mächtigen Regierung, sondern zugleich von parlamentarischen Vertretungskörpern ausgehend, hat diesen Bann gelöst. Jetzt ist freilich der ganze deutsche Seemannsstand den von Berlin ausgehenden Vorschriften unterworfen, aber dafür kann er selbst auch, theils durch loyale und theils durch freiwillig-populäre, theils durch directe und theils durch indirecte Organe, seine Wünsche in Berlin erfolgreich geltendmachen. Nächst den Deutschen im Auslande ist der Seemannsstand am entschiedensten und ungetheiltesten für das Werk des Grafen Bismarck eingenommen. Als einheitlicher und unabhängiger Stand fühlt er sich gewissermaßen erst seitdem geboren.

Aber freilich: kaum zum Bewußtsein seiner selbst gelangt, fühlt er auch

schon, an wie vielen Stellen der Schuh, ja alle Kleider ihn drücken. Die lange Vernachlässigung hat ihn in einem Zustande gesetzlicher und thatsächlicher Ordnung stecken lassen, der nirgend mehr die gemäßigsten Ansprüche erfüllt. Daher der Eifer, den die Angehörigen dieser sonst so phlegmatischen Menschenklasse in ihren Vereinen entwickeln, die gleichzeitige Aufnahme der verschiedensten Gegenstände, alle gleich wichtig, alle gleich dringlich, alle gleich schwierig. Die Tagesordnung, welche für die nächste Jahresversammlung in Aussicht genommen worden ist, würde für ihrer drei zur Noth hinreichen.

Die gemeinschaftliche deutsche Handelsflagge hat unser Seemannsstand noch ohne sein Zuthun erlangt, aber auf's Freudigste und Vorbehaltloseste begrüßt. Die schwarzweißrothe Flagge, obwohl eine der jüngsten auf den Meeren der Welt, ist doch auch eine der geliebtesten, und wird vorkommenden Falls so enthusiastisch vertheidigt werden, wie irgend eine andere. Desto schmerzlicher berührte es in seemannischen Kreisen, als man in diesem Sommer aus New-York vernahm, die Hamburger Dampfer seien dort mit einer bisher unbekanntem „Bundespostflagge“ erschienen. Hoffentlich hat das Generalpostamt in Berlin, von dem der erste Anlaß zu dieser anstößigen Neuerung nicht ausgegangen ist, sie beseitigt, bevor der Deutsche Nautische Verein sich wiederum versammelt.

Die nächste Folgerung aus der Einheitlichkeit der Flagge mußte sein, daß jeder deutsche Capitain oder Steuermann auf jedem deutschen Schiffe Dienst thun könne. Aber dazu bedurfte es erst der Uebereinstimmung des Prüfungswesens. Seeschiffer werden in Deutschland allenthalben noch, wie in England, geprüft, es ist nicht ein völlig freies Gewerbe, wie in Amerika. Es hätte allerdings nahe gelegen, beim Erlaß der neuen norddeutschen Gewerbeordnung, die so manchen alten Prüfungs- und Concessions-Zopf abgeschnitten hat, zu fragen, ob nicht auch der Schiffsführer im Durchschnitt tüchtig und vertrauenswerth sein könne, ohne durch eine Staatsprüfung gegangen zu sein? Allein, die Frage wurde gar nicht ernstlich und ausdrücklich aufgeworfen, muthmaßlich auch deshalb, weil das Seewesen den Meisten noch so über die Maaßen fremd ist. Es schien nur darauf anzukommen, aus zehn Prüfungsordnungen eine einzige zu machen; und zu dem Ende traten im letzten Januar zu Berlin ein oder zwei Duzend Sachverständige zusammen. Diese haben sich aber leider, vielleicht weil sie eben gar zu überwiegend Sachverständige waren, nicht verständigen können. Ostsee und Nordsee, preussisches und nichtpreussisches Navigationsschulwesen standen sich bis zu Ende schroff gegenüber. Auch als die Sache später in die Sphäre der Regierungen gelangte, ist es damit nicht anders geworden: Preußen hat schließlich mit seinen siebenzehn Stimmen, die wie Ein Mann für den Ostsee-Standpunkt abge-

geben wurden, die Hansestädte, Oldenburg, seine eigenen Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein abgetrumpft. Vergebens also hatten die Nautischen Vereine der Nordsee vorher ihre Stimmen dafür erhoben, daß der Prüfungszwang nicht auf Kenntnisse oder Fertigkeiten erstreckt werde, welche mit der sicheren Führung eines Schiffes über See nichts zu thun haben, wie z. B. allerhand höhere Mathematik, und daß nicht durch ausschließliche Einföhrung von Jahreskursen an die Stelle von Semestercursen der auf weiter Fahrt versiegelte junge Seemann unter Umständen in die Lage komme, viele Monate müßig am Lande zu liegen. Dem Ostseemann ist dies gleichgültiger; er fährt nach England oder höchstens dem Mittelmeere, und kann sich leicht darauf einrichten, in irgend einem bestimmten Monat zurückzukommen. Hier muß man bedauern, daß der Reichstag auf Präsident Delbrück's Zureden, einem Antrag von Miquel entgegen, auf seine Mitwirkung beim Erlaß dieser Prüfungsvorschriften verzichtet hat. Auch in ihm überwiegen ja die altpreussischen Stimmen, aber sie werden doch nicht auf Grund einer einzigen, bindenden Instruction abgegeben, und so würde seine Entscheidung weit größere Unbefangenheit und Reife für sich gehabt haben, weit eher als endgiltig angesehen worden sein. Es ist schon begreiflich, wenn die Seeleute und Rheder der Nordsee nicht gern bei einer Entscheidung sich beruhigen wollen, die im Grunde einigte Navigationschullehrer in Danzig und Stettin gegeben haben.

Nicht aus falscher Weichlichkeit oder Lust an einem gesetzlosen Leben fordert der Seemannsstand Berücksichtigung seiner Verwahrung gegen unbegründeten Prüfungszwang. Vor solcher Entartung hat ihn die frische Luft der See, die Rauheit seiner gefahrenreichen und den Mann im Manne beständig herausfordernden Existenz bewahrt; daß ein ernster Kern in ihnen steckt, der bereit ist sich nothwendiger Zucht freiwillig zu fügen, beweisen die auf Erlaß einer norddeutschen Seemannsordnung und Einsetzung von Seegerichten zielenden Bestrebungen des Deutschen Nautischen Vereins. Die Hauptaufgabe der letztern nehmlich und eine der Hauptaufgaben der ersteren würde sein, die Verantwortlichkeit der Schiffsführer auszudehnen. Gegenwärtig bleiben Fahrlässigkeiten in der Führung von Seeschiffen, selbst wenn sie namhaften Schaden an Leib und Leben wie an Gütern nach sich ziehen, aus Mangel an klarem, praktischem Recht und sachverständigen competenten Gerichten meistens straflos. Das fehlende Recht soll die Bundes-Seemanns-Ordnung schaffen; für die Rechtsprechung bedarf es zweckmäßig besetzter Seegerichte, weil es dabei nicht allein auf eine allgemeinen Rechtsgrundsätzen gemäße Anwendung des Gesetzes, sondern auf richtige Beurtheilung thatsächlicher Möglichkeiten ankommt, und die bloße Heranziehung von Experten nie dieselbe Garantie für sachentsprechende Erkenntnisse gilt als eigene Sachkunde

der Richter oder eines Theils derselben. — Haben wir einmal diese neue Doppel-Instruction, Seegerichte und Seemannsordnung, so mögen wir immerhin hoffen, die neuerdings so häufig gewordenen Zusammenstöße von Dampf- und Segelschiffen und vielleicht auch die Strandungen von Passagierdampfern etwas seltener werden zu sehen. Der Capitän wird sich dann nicht ausschließlich mehr zur äußersten Eile, zur Ausbietung der vollen Dampfkraft auch im Nebel angetrieben fühlen wie jetzt, wo seines Rheders Interesse nur darauf gerichtet ist, daß das Schiff den Ruf der Schnelligkeit erlange und bewahre; er wird von gefährlichen Wagnissen zurückgehalten sein durch das Bewußtsein, daß ein Gesetz und ein Richter über ihm stehen, deren Controle ihn nöthigenfalls gegen Vorwürfe des Rheders über geschäftsstörende Langsamkeit in Schutz nimmt.

In gleicher Richtung liegt, was der Deutsche Nautische Verein sammt seinen Zweigvereinen bisher für Reform des Leucht- und Lootsenwesens an unseren Küsten gethan hat. Es dient ebenfalls der Sicherheit der Schifffahrt. Er wird aber wohl darauf zurückkommen müssen, denn die Initiative der Bundesgewalt, deren es zur Vervollständigung des vorhandenen Kranzes von Leuchttürmen und Feuerschiffen ebenso wie zur Ausbildung des Tonnen- und Bakenwesens und zur Regelung des Lootsenwesens bedarf, läßt ungeachtet eines auf Grumbrecht's Antrag gefaßten förderlichen Reichstagsbeschlusses befremdend lange auf sich warten.

Ohne die Wachsamkeit und beständig anregende, aufhellende Thätigkeit eigener Vereine, das sieht man wohl aus dieser flüchtigen Skizze, würden die nothwendigen See-Einrichtungen selbst in dem verzüngten Leben Norddeutschlands nur sehr zögernd von Statten gehen. Die Nautischen Vereine füllen darum in unserer nationalen Organisation eine wahre Lücke aus, und von einem ganz allgemeinen Gesichtspunkte aus muß man wünschen, daß ihre Fortentwicklung dem frischen, kräftigen Anfang entsprechen möge.

---

### Die deutsche Druckschrift.

Zum Verständniß der Bemerkungen, welche im Folgenden über unsere Druckschrift gemacht werden sollen, wird zunächst an Bekanntes, an Ursprung und Ausbildung der deutschen Lettern erinnert.

Unsere deutsche Schrift, wegen ihrer gebrochenen Ecken Fracturschrift genannt, ist die Druckschrift aller politischen und populären Zeitschriften, und fast aller in deutscher Sprache geschriebenen Bücher, mit theilweiser Ausnahme jener,