



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Schiffsnamen.

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

## Schiffsnamen.



Die erste Probe seiner Schaffenskraft gab das deutsche Reich nach seiner Neugestaltung durch die Schöpfung einer Flotte. Da eine kräftige Unterlage in dem, was Preußen geschaffen und gepflegt hatte, bereits vorhanden war, so stieß die Schöpfung auf keine Schwierigkeiten; die Unterlage bedurfte nur der Erweiterung und des Ausbaues, beides kam in energische, des Kriegsgeschäfts wohl kundige Hand, und nach kaum einem Jahrzehnt war die Zahl der Schiffe wie der Männer, aus denen ihre Besatzung bestand, zu einem Umfange und einer Rüstigkeit herangewachsen, daß der Weltverkehr davon Notiz zu nehmen hatte.

Eine andre Probe seiner Kraft bethätigte aber das deutsche Reich in einem nicht unerheblichen Beitrage zur Erhaltung des Friedens, und wer ein Interesse empfand für den kriegerischen Beruf der Flotte, der konnte das beklagen. Seekriege sollten aber dem neuen deutschen Reiche fürs erste noch nicht beschieden sein, und wer dies für ein Unglück hält, wird sich doch damit abzufinden haben. Daß es an unsern Seeküsten und in den großen Stapelplätzen des überseeischen Handels am wenigsten als ein Mangel empfunden wird, versteht sich von selbst. Ein Beweis, wenn es eines solchen bedürfte, ist der mächtige Aufschwung, den Handel und Schifffahrt, namentlich aber der Schiffsbau seit dem Entstehen des deutschen Reiches genommen haben; wir haben von Werften sprechen hören, deren ziemlich zahlreiche Hellinge im Laufe ein- und desselben Jahres zwei- bis dreimal mit Schiffsbestellungen in Anspruch genommen waren.

Seit Einführung der sogenannten neuen Wirtschaftspolitik lieben es die Freihändler und ihre Fahmenträger, von der Verödung der Handelshäfen zu sprechen. Vom Gebiete des Schiffsbauens kann dies nicht gelten, und wer heute, im tiefen Winter, als unbefangener Beobachter eisfreie Hafensstädte besucht, kann auch jetzt nicht einmal über Mangel an Leben und Thätigkeit klagen.

Aber erst in Verbindung mit der Kolonialpolitik sind im deutschen Reiche die weitesten Kreise in ihrem Interesse und in ihrer gespannteren Aufmerksamkeit hingelenkt worden auf jenen äußern, fernegelegenen Meeresbetrieb, auf dem die ihnen noch unbekanntere Schifffahrt ihr Wesen treibt. Die riesige Entfaltung der Verkehrsmittel bringt es jedem nahe, und jedermann fängt an, einen Hauch zu verspüren von dem, was wir den „maritimen Genius“ nennen möchten.

Haben wir auch unsre Betrachtung mit der Kriegsflotte angefangen, so ist es doch der Friedensgenius, der uns jetzt vorzugsweise beschäftigt, und ein Teil seiner Thätigkeit, die der Kriegs- wie der Handelsflotte gemeinsam ist.

Auf jedem Gebiete spielen Außerlichkeiten eine gewisse Rolle, und es ist nicht immer richtig, sie — weil es eben Außerlichkeiten sind — mit Nichtachtung zu behandeln, ihnen diejenige Aufmerksamkeit zu versagen, die sie wohl verdienen. So hat auch das Leben und Treiben, welches mit dem Bau, der Vollendung und der Bestimmung der Schiffe verbunden ist, gewisse Außerlichkeiten, die nicht allein mit Wohlwollen, sondern bei den hauptseefahrenden Nationen sogar mit einer gewissen Poesie behandelt werden.

Man spreche dem deutschen Volke den Reichtum an irdischen Gütern, man spreche ihm — und es geschieht nicht selten, selbst von hervorragender Stelle — den nationalen Sinn, den Geist des Zusammenhaltens ab, die dichterische Denkungsart, einen romantischen, der Phantasie folgenden Gang wird man ihm sicher nicht absprechen können. Fast auf allen Gebieten tritt er zu Tage; ja es läßt sich sogar behaupten, daß er auf Gebieten, die lediglich praktischer Natur sind und ihn wohl entbehren könnten, zuweilen hindernd in den Weg tritt. Dagegen giebt es Gebiete, wo er recht eigentlich hingehört, und es scheint seltsam, daß man ihn auf solchen Gebieten doch manchmal zu vermissen hat.

So lange es seefahrende Nationen giebt, so lange war es Sitte und Gebrauch, teils aus praktischen, teils aus sentimentalischen Gründen, den Schiffen Namen zu geben. Das Feierliche, Stille, die gewissermaßen geisterhafte Bewegung, die dem am weiten Seehorizont erscheinenden Schiffe anhaftet, macht es zum lebenden Wesen. Auch die rohesten Völker haben sich dieser Poesie zugänglich gezeigt und haben vorzugsweise ihren Schiffen die Namen von Personen beigelegt. Daß man auch Länder-, Städte-, Flußnamen wählte, war erst einer neueren Zeit vorbehalten. Früher hatten für solche Zwecke Männernamen für das Große und Starke, Frauen- und Mädchennamen für das Zierliche und Leichte in der Hauptsache den Vorrang. In monarchischen Staaten nahmen selbstverständlich die Namen des Herrscherhauses einen Hauptplatz ein, und wo die Landeskirche eine lange Liste von Heiligennamen bot, da pflegte man diese Vertreter des frommen Glaubens mit Vorliebe in den auf Kampf und Zerstörung ausgehenden Flotten und in den Namen ihrer Schiffe wiederzufinden. Im Punkte der Fürstennamen suchte man auch die Größe und Macht des Fahrzeuges in Einklang zu bringen mit der Erhabenheit des Namensträgers. Zur Zeit Heinrichs VIII. war es der Great Harry, zur Zeit Ludwigs XIV. der Soleil Royal, zu der des zweiten Georg die Queen Charlotte, die auch in den Seeschlachten ihrer Zeit den ersten Rang und die Hauptbedeutung in Anspruch nahmen. Wo immer das monarchische Regiment sich am kräftigsten ausdrückte, da standen die Namen der Fürsten, und nächst ihnen die Namen berühmter Helden in See- und Landschlachten, sodann auch die Namen der Plätze, wo diese geliefert wurden, im Vordergrund; dagegen glänzten die Heiligen- und die Apostelnamen überall da, wo die Kirche Roms, des östlichen wie des westlichen, und ihre Vertreter mit den dynastischen Namen den gleichen Rang beanspruchten.

Eine ergiebige Quelle der Namengebung war überall die Mythologie, und sie hat sich als solche bis auf die neuesten Zeiten erhalten. Nur das deutsche Reich macht darin eine Ausnahme; die Namen der heidnischen Götter und Göttinnen erscheinen bei den Schiffstausen nicht mehr, und man hat nie etwas davon verlauten hören, was diese doch sicher poesievollen Namen denn eigentlich so in Mißkredit gebracht hat. „Hertha“ und „Mars“ sind in der Flotte, so viel uns bekannt, ihre einzigen Vertreter, aber die Benennung dieser beiden Schiffe stammt aus weit zurückliegender Zeit.

Auch die jeweilige Zeitgeschichte hat nicht ermangelt, auf die Benennung der Schiffe einen gewissen Einfluß zu üben. In Frankreich verschwanden mit der Revolution alsbald die monarchischen und alle an die Monarchie erinnernden Namen, die Republik verschmähte Personennamen überhaupt, weil sie an den verdächtigen Servilismus des monarchischen Wesens erinnerten; an die Stelle des Dauphin Royal trat der Sansculotte, Lys wurde zum Tricolor, Couronne zum Ça ira, Souverain zum Souverain Peuple, Auguste zum Jacobin. Auch die neue Republik jenseits des Ozeans verfolgte solche Grundsätze, und dort war es, wo in der Benennung der Schiffe die Vorliebe für die Geographie in ausgedehnter Weise zur Geltung kam. Auch in England hatten schon vorher die Britannia, Hibernia und California eine Rolle gespielt, ganz wie in Frankreich die Bretagne, Gironde, Auvergne und Normandie. Aber in Amerika erhob man die Benennung der Schiffe mit geographischen Namen zum System. Die Linienschiffe erhielten die Namen von Staaten, wie Ohio, Vermont, North-Carolina und andre, die Fregatten dagegen wurden mit Flußnamen getauft, sodaß es sich ereignete, daß eine stolze Fregatte von sechzig Kanonen, ein Mustereschiff seiner Zeit, den — soll man sagen bescheiden oder unbescheiden — Namen „Brantwein“ erhielt, denn Brandywine ist ein Fluß, der durch die ruhmreichen Feldzüge George Washingtons eine geschichtliche Bedeutung erlangt hat.

Dasselbe Verfahren hat neuerdings auch im deutschen Reiche Anklang gefunden, in der Flotte wie in der Rauffahrtei, denn in beiden finden wir den hauptsächlichsten Schiffen geographische Namen beigelegt. Die Namen berühmter Feldherren kommen erst in zweiter Linie zur Anwendung, denn in der Flotte z. B. findet man „Moltke“ und „Gneisenau“ erst unter den Namen der Korvetten. Wenigstens waren die betreffenden Schiffe Korvetten, als sie getauft wurden. Wie es scheint, hat man die Bezeichnung für zu gering erachtet, und wenn wir recht unterrichtet sind, nennt man sie jetzt Fregatten, ein Verfahren, über dessen Zweckmäßigkeit man in Zweifel sein kann, weil es eine Aufbauschung des Begriffes ohne solide Grundlage ist. Für die Zukunft wird ein Schiff, welches den Namen einer Korvette trägt und sich zu der Leistung einer Fregatte aufschwingt, bessere Dienste thun, als ein Schiff mit größerem Namen, dem aber nur die kleinere Leistung zuzumuten ist. Jedem Kenner der Seekriegsgeschichte ist es bekannt, welchen Ruhm sich United States und Constitution erworben haben, weil sie

nur „Fregatten“ hießen, für die damalige Zeit aber mit Recht von den Engländern *line-of-battle-ships* in disguise genannt wurden.

Aber nicht allein die Flotte, sondern auch die großen Rhedereien der Hansestädte benutzen in der Benennung ihrer Schiffe mit Vorliebe geographische Namen. „Germania“, „Saxonia“, „Silesia“, „Rugia“ und wie sie alle heißen, scheinen dazu bestimmt, die politische Geographie des deutschen Reiches dem Auslande näher zu bringen, und man fragt sich unwillkürlich, warum nicht durch ein Verfahren in umgekehrtem Sinne einmal eine wohlthuende Abwechslung hineingebracht werden könne. Wie die Zeitungen berichten, sollen die neuen Postdampfer des Norddeutschen Lloyd abermals deutsche Ländernamen erhalten. Patriotisch ist das gewiß, nur fragt man sich, ob denn der nationale Sinn beeinträchtigt werde, wenn er der Poesie und Phantasie etwas mehr Spielraum gönnt. Daß man die Gefahr einer Verwechslung heraufbeschwören sollte, wenn man die neuen Postdampfer, ganz wie die Panzerschiffe, „Preußen“, „Sachsen“ und „Baiern“ nennt, darin liegt gerade keine Gefahr; wenigstens drängt sich einem zur Vermeidung einer solchen unwillkürlich das etwas triviale Mittel auf, die Flottenbenennung S. M. S. (Sr. Majestät Schiff) etwa durch des Norddeutschen Lloyd Schiff N. N. oder S. W. (Sr. Wohlgeboren Schiff, d. i. Herrn H. S. Meyers) zu ersetzen. Aber giebt es denn zur Bethätigung des nationalen Sinnes und unbeschadet desselben nicht noch andre Namen? Wird nicht dem nationalen Sinne ebenso Genüge gethan, wenn man den Schiffen statt der Namen der Abgangsländer in diesem Falle die der Bestimmungsländer oder Inseln beilegt? „Singapore“, „Hiogo“, „Osacca“ und „Hafodadi“ thun, wenn sie sich als Schiffsnamen in Deutschland einbürgern, dem nationalen Sinne nicht den geringsten Schaden und geben der Bestimmung der Schiffe nützlichen Ausdruck. Für den nationalen Charakter eines Schiffes bürgt die Flagge, die es trägt, möge man doch in dem Namen, den man ihm beilegt, auch seiner Bestimmung gerecht werden. Wenn man das verschmährt, so giebt es doch hundert Wege, um in den Namen der Schiffe ihre Bedeutung und ihre, sei es idealen, sei es wirklichen Eigenschaften auszudrücken.

Überieht man das ganze Namensregister der Schifffahrt des deutschen Reiches, so kann man sich des Gefühles einer gewissen Einseitigkeit kaum erwehren. Wir reden hier vor allem von den großen Schiffen, denen des Staates sowohl wie denen der großen Rhedereien. Daß in der Flotte die „Blücher“, „Gneisenau“ und „Moltke“ sich am deutlichsten hervorthun, ist gewiß erfreulich; daß die Namen des Monarchen und der ihm am nächsten stehenden Mitglieder des Fürstenhauses sich in erster Linie bemerklich machen, ist selbstverständlich, obwohl es nicht jedermann einleuchtet, daß man in den den Korvetten beigelegten weiblichen Vornamen, wie „Luise“, „Carola“, „Sophie“, „Marie“, „Olga“, „Alexandrine“, ohne die beigelegten Worte: Königin, Großherzogin, Prinzessin die Namen bestimmter deutscher Königinnen und Fürstinnen zu erkennen habe.

Wenn in Großbritannien ein Dreidecker den Namen „Victoria“ erhält, so weiß jedermann, daß damit der Name der Königin gemeint ist; nicht ganz so nahe liegt es, auf Königinnen zu raten, wenn von zwei Korvetten die eine den doch ziemlich allgemein gewordenen Namen „Luise“ hat und die andre „Olga“ heißt, und man darf nicht übersehen, daß die Allgemeinbedeutung desto mehr hervortritt, je mehr solcher Namen in gleicher Bedeutung und Anwendung nebeneinander stehen.

Daß in den großen Rhedereien der Hansestädte beim Tausen der Schiffe die Staaten des deutschen Reiches, die Provinzen, die Inseln, die hauptsächlichsten Ströme, die Städte, die Namen berühmter Dichter und Philosophen mit Vorliebe Anwendung fanden, ist gewiß zu billigen. Man soll nur nicht behaupten wollen, daß damit der Vorrat erschöpft sei, und daß man, am Ende angelangt, wieder von vorn anfangen müsse. Das geschieht aber unzweifelhaft, wenn die neu erbauten Postdampfer wieder mit „Preußen,“ „Sachsen,“ „Baiern“ anfangen, obwohl „Prußia,“ „Saxonia,“ „Bavaria“ in denselben Rhedereien schon vertreten sind oder vertreten waren, und obwohl dasselbe Namensregister systematisch auch in der kaiserlichen Flotte zur Anwendung kommt. Warum macht man nicht auf dem Gebiete der alten deutschen Göttersage einen Versuch?

Der Gegenstand scheint zu einer so eingehenden Erörterung vielleicht nicht angethan, aber man wolle berücksichtigen, daß es sich im deutschen Reiche bei solchen Dingen fast immer um Neuerungen handelt. Postdampfer hat es zwar auch früher schon gegeben, aber sie befanden sich meistens im Besitze und in der Fürsorge des Staates, und zu dieser Fürsorge gehörte auch die Namensgebung. So ist es nicht in dem jetzt vorliegenden Falle, wo eine Privatrhederei eine ganze Reihe stattlicher Dampfschiffe mit Reichsunterstützung und teilweise für Reichszwecke in entfernte Gegenden schickt. Vielleicht geschieht es nicht ohne Absicht, daß die vorgeschlagenen Namen „Preußen,“ „Baiern“ und „Sachsen“ durch die Zeitungen bekannt gemacht werden. Vielleicht fühlt man ein leises Sehnen nach dem „Pulsschlag“ der öffentlichen Meinung in dieser Sache, sofern es in solchen Dingen überhaupt eine öffentliche Meinung giebt.

Der Hauptzweck eines jeden Namens ist die Unterscheidung; der Zweck ist derselbe bei toten wie bei lebenden Wesen, nur daß die letztern vermöge ihres Lebens oder dem Leben ähnlichen Zustandes dem Namen größere Bedeutung geben, und daß die Phantasie dieser Bedeutung gerecht werden muß. Länder, Provinzen, Städte, Dörfer, Plätze, Straßen, Häuser haben Namen erhalten, so lange über das Treiben der Welt eine Chronik besteht. Aber indem man solchen Dingen Namen beilegte, hat man sich nicht an dem bloßen Zweck der Unterscheidung genügen lassen, sondern es hat bei solchen Namen vielfach auch ein Beißatz von Phantasie, Allegorie, Pietät und Personenkultus eine Rolle gespielt. Nur wo eine mehr materialistische Richtung Platz griff, hat man sich solcher Elemente zu entledigen gesucht und an die Stelle der Namen sich mit

Beilegung einfacher Buchstaben oder Zahlen oder der Verbindung beider beholfen. So ist man in Amerika mit Straßennamen, und so ist man auch an verschiedenen Orten mit Schiffs- und Fahrzeugsnamen verfahren. Buchstaben und Zahlen genügten dem nüchternen Elemente des einfachen Merkmals und dem Zwecke der Unterscheidung.

Ähnlich verhält es sich, wenn man das Namensregister von Schiffen auf ein national-geographisches System stellt. Das Gedankenspiel wird außer Kraft gesetzt; man fängt im vorliegenden Falle mit „Preußen“ an, und wenn das Glück dem Schiffsbau hold ist und Schiffe genug gebaut werden, so ist man sicher, auf einer klar vorgezeichneten Namensstaffel bis zu „Neuß“ und „Lippe“ zu kommen. Aber das System ist einfach und erfordert nicht viel Kopfzerbrechens; man hat es mit geläufigen Namen zu thun, und wenn nur dafür gesorgt ist, daß die Individuen im Alleinbesitz ihrer Namen sind, so ist dem Zwecke der Unterscheidung genügt. Leider ist dies bei den größern Postdampfern, die jetzt im Bau sind und ihrer Namen warten, nicht der Fall, sie treffen im Namen mit ihren Flottenschwestern zusammen, es wird also mit ihrer Taufe auch nicht einmal der Nützlichkeitszweck der Unterscheidung erreicht.

Dem Vernehmen nach sollen die kleinern Dampfer die drei Städtenamen „Lübeck“, „Stettin“ und „Danzig“ erhalten. Was bei den größern Schiffen nicht der Fall war, kommt hier zur Geltung, dem Zwecke der Unterscheidung wird genügt; wo aber, fragt man sich, bleibt der allegorische, bildliche Zusammenhang zwischen dem Charakter, der Bestimmung und dem Namen der Schiffe? Denn eine solche herzustellen, ist doch sicherlich auch ein wünschenswertes Erfordernis des Namens. Wollte man behaupten, Rentabilität werde durch eine phantastische Bezeichnung nicht erhöht, so ließe sich dagegen nichts einwenden. Aber es geschieht doch auch nicht das Gegenteil. Wenn ein pommerischer Rahnschiffer seinen Torfkahn „Eduna“ nennt, so leidet doch dabei die Einträglichkeit seines Geschäftes gewiß nicht den mindesten Schaden; höchstens schädigt er die Poesie damit. Aber eine über dem Trivialen so erhabene Göttin kann das schon ertragen.

Nennt eine englische Rhederei einen ihrer Dampfer Kaiser-i-Hind, so ist unter hundert Menschen kaum einer, der die Bedeutung des Namens kennt; man weiß nur: es ist eins der stattlichen Schiffe im Verkehr mit dem hindostanischen Reiche, das Fabelhafte des Namens giebt ihm die Weihe, hat aber in zweiter Linie den Nutzen, einen unbekanntem Namen des indischen Reiches dem englischen Volke vertraut zu machen. Et prodesse volunt et delectare kann man auch von solchen Namengebungen sagen. Einen ähnlichen Standpunkt möchten wir auch bei der Taufe der neuen deutschen Postdampfer eingenommen sehen.

Stettin und Danzig sind gewiß bedeutende Handelsstädte, aber ihre Beziehungen zum ostasiatischen, zum Südpol- zum australischen und afrikanischen Verkehr sind — das werden die dortigen Handelsherrn nicht in Abrede

stellen — vorläufig noch verschwindend klein; Namen wie „Gardafui,“ „Bagamoyo,“ „Bitu,“ „Malacca,“ „Si-kiang“ oder „Suon“ sind sicher geeigneter; mit ihnen würde man dem Zweck der Unterscheidung, in bescheidenem Grade auch dem Bedürfnis der Phantasie gerecht werden, und dem Publikum würde durch Erweiterung seiner geographischen Kenntniss ein Dienst erwiesen. Vor allem aber wären solche Namen kein so trauriges Armutszeugnis für den maritimen genius nomenclaturae des deutschen Reiches.



## Zur Prachtwerksindustrie.



usammenfassende Darstellungen der Geschichte der römischen Kaiserzeit sind, wenn man von frühern ungenügenden Versuchen absieht, uns Deutschen erst in den letzten Jahren geschenkt worden. Leopold von Ranke's geistvolle und in großartigen Zügen entworfene Darstellung darf in ihrer Art als das vorzüglichste Werk der einschlagenden Forschung bezeichnet werden. Hervorragend ist auch die umfassende Bearbeitung der Geschichte der Kaiserzeit von Hermann Schiller, namentlich durch die erschöpfende wissenschaftliche Verwendung des gesamten literarischen wie inschriftlichen Materials, ein Umstand, der dem genannten Werke deshalb einen besondern Vorzug verleiht, weil durch den steten Hinweis auf die Quellen und deren Wert überall der historische Thatbestand geprüft werden kann. Der Vollendung des Werkes dürfen wir hoffentlich binnen Jahresfrist entgegensehen. Dann ließe sich noch — d. h. mehr der Vollständigkeit halber — Herzberg's römische Kaisergeschichte in der Dindenschen Sammlung (Berlin, Grote) anführen; doch weist der eigenartige Charakter des mehr für ein größeres Publikum bestimmten Werkes, als dessen Vorzug ein geschicktes Referat über den gegenwärtigen Standpunkt der Wissenschaft bezeichnet werden kann, demselben notwendigerweise eine Ausnahmestellung an.

Der Grund dafür, daß auf dem genannten Gebiete keine besondere literarische Überproduktion zu verzeichnen ist, dürfte in zweierlei Ursachen zu suchen sein. Th. Mommsen bemerkt im Vorworte zum fünften Bande seiner „Römischen Geschichte,“ daß „das monarchische Regiment in seiner Eigenart und die Fluktuationen der Monarchie, sowie die durch die Persönlichkeit der einzelnen Herrscher bedingten allgemeinen Regierungsverhältnisse oftmals zum Gegenstande der Darstellung gemacht worden seien,“ sodaß hier eine summarische Behandlung wohl zweckmäßig,