Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

Visual Library

stets geschrieben Arricia, und der Lungarno in Florenz ist zu Lungano geworden. Seite 360 ist cornucchie kein Wort (es muß cornacchie heißen), Seite 491 ist mit chiacitiere gemeint chiacchiere; was Seite 466 Sir Carlo heißen soll, vermögen wir nicht zu sagen.

Maßgebliches und Unmaßgebliches

Unsre Waisenknaben und der Seemannsberuf. Unter diesem Titel veröffentlicht im Hamburgischen Korrespondenten vom 27. September das neue Direktionsmitglied der Deutschen Seewarte, Kapitän zur See a. D. H. Chüden, einen warm empfundnen Aufsatz. Er wendet sich darin nicht allein an die Hamburgischen Reeder, sondern an ganz Deutschland. Man kann deshalb nur wünschen, daß sein vortrefflicher Gedanke möglichst weite Verbreitung in den deutschen Zeitungen finden möge.

Kapitän Chüden will, daß ältere Waisenknaben nach ihrer Konfirmation zu Schiffsjungen herangebildet werden; er will damit gleichzeitig dem großen Mangel an Segelschiffmatrosen abhelfen. Sei es durch milde Stiftungen, sei es durch Beihilfe des am nächsten beteiligten hamburgischen Staates sollen die Mittel aufgebracht werden, die verwaisten Jungen auf einem alten Segelschiff, das für solche Zwecke eingerichtet werden müßte, auszubilden und für den schönen und gesunden Seemannsberuf vorzubereiten.

Es besteht allerdings schon eine Seemannsschule für die Handelsmarine auf Waltershof bei Hamburg, wo aber für die jungen Leute jährlich etwa achthundert bis neunhundert Mark zu bezahlen sind, was sich für Waisenkinder wohl selten ermöglichen lassen würde. Es würde sich natürlich darum handeln, Ausbildung und Verpflegung auf dem Schulschiffe billiger herzustellen, was auch wenig Schwierigkeiten haben dürfte. Es ist kaum zu bezweifeln, daß durch allgemeine Hilfe Deutschlands die Mittel für eine solche segensreiche Einrichtung leicht aufgebracht werden könnten.

Anders verhält es sich leider, wie auch Kapitän Chüden sehr wohl erkennt, mit der Annahme der Jungen auf den Handelsschiffen. Es dürfte im Inlande noch wenig bekannt sein, daß gerade die Aufnahme eines „unbefahrnen" Jungen an Bord eines Handelsschiffes mit großen Schwierigkeiten und sehr beträchtlichen Kosten, die sich auf etwa fünfhundert Mark belaufen können, verbunden ist. Das hat folgende Gründe. Zunächst haftet dem Seewesen aller Länder ein gewaltiger, leider, wie es scheint, unausrottbarer Krebsschaden an, der des Heuerwesens. Mit ganz geringen Ausnahmen geschieht die Anmusterung (Mietung) der Seeleute für die Handelsschiffe durch Vermittelung der Heuerbaase, einer Sorte von „Maklern in lebender Ware," die von den Seeleuten die Landhaie genannt werden. Doch Jan Maat braucht sie, da sie ihm für seine Landbelustigungen bereitwilligst Geld vorschießen, ihn auch in Verpflegung und Logis nehmen, so lange er ohne Schiff und Geld ist. Später, wenn die Heuerbaase den Matrosen zu Schiffe gebracht haben, nehmen sie sich ihren Vorschuß aus dem vom Reeder bei Antritt der Reise

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

ausgezahlten Löhnungsvorschuß mit den nötigen, nicht zu beaufsichtigenden Wucherzinsen zurück. Dr. Wiese, Navigationsdirektor in Rostock, brachte auf dem vorjährigen deutschen nautischen Vereinstage Übervorteilungen von Schiffsjungen durch Heuerbaase zur Sprache, die geradezu haarsträubend waren. Dieser Rotte müßte vor allem das Handwerk gelegt werden, was freilich nicht leicht zu sein scheint.

Ein zweiter, der Kernpunkt, ist der, daß heutzutage viele Reeder überhaupt keine Schiffsjungen mehr an Bord ihrer Schiffe nehmen. Der früher in Hamburg bestehende Schiffsjungenzwang ist durch die Einführung der Reichs-Seemannsordnung aufgehoben. Man hat sich seitdem auf den guten Willen der Reeder verlassen, für tüchtigen Nachwuchs im Seemannsstande durch freiwillige Heranbildung von Schiffsjungen selbst Sorge zu tragen. Sparsame Reeder erkannten aber sehr schnell, daß ein Schiffsjunge mindestens ebenso viel, oft mehr als ein altbefahrner Vollmatrose zu essen haben muß. Daraus konnten sie leicht berechnen, daß es vorteilhafter sei, statt zweier Schiffsjungen oder eines Jungen und eines Leichtmatrosen nur einen Vollmatrosen anzustellen, der etwa gleiche Arbeitsleistung als jene zwei gab, dafür aber nur halb so viel von der teuern Schiffskost brauchte. Die Schiffskost ist nämlich gesetzlich geregelt, sodaß daran verhältnismäßig nur geringe Ersparnisse durch mehr oder minder gute Beschaffenheit der Vorräte gemacht werden können. Der unverwüstliche Seemannshumor hilft sich dann, indem er aus den Anfangsbuchstaben seiner Reederflagge Sprüchlein macht und nur im Notfalle dahin geht, wo die Fleischtöpfe nicht nach seinem Geschmack sind. So ist es gekommen, daß seit etwa fünfzehn Jahren in Hamburg wie in den meisten deutschen Seestädten nur noch sehr wenige Schiffsjungen bei einer Reederei Aufnahme fanden, und zwar fast ausschließlich nur solche, die durch die Lebensstellung ihrer Eltern in der Lage waren, später die Laufbahn der Schiffsoffiziere einzuschlagen, während gerade dem Volke vor dem Maste der Nachschub auf diesem Wege fehlt. Die Zunahme der Dampferfahrt trug noch dazu bei, die Zahl der schlecht ausgebildeten sogenannten Dampfermatrosen zu erhöhen, dagegen die wirklichen Seeleute zu schwächen. Die Segelschiffsreeder begnügen sich leider vielfach damit, möglichst wenig Vollmatrosen an Bord zu nehmen, so wenig, daß sie gerade zur Bedienung des Schiffs ausreichen. Sie bedenken nicht, daß es ihnen oder ihren Nachfolgern sehr bald an seegewohnten tüchtigen Vollmatrosen fehlen muß. Wie die Sachen jetzt liegen, hat leider Kapitän Chüden Recht, zu sagen: „Alles hängt von dem guten Willen der Reeder ab — die Reedereien würden sich zu verpflichten haben, je nach der Größe des Schiffes ein oder zwei Jungen aufzunehmen."

Ob sein warmer Aufruf imstande sein wird, den guten Willen aller Reeder (denn um alle würde es sich hier handeln) thatkräftig zu machen, bleibt abzuwarten. Da es sich zunächst darum handelt, besonders die durch die hamburgische Pest zu Waisen gemachten ältern Knaben zu versorgen, so ist zu erwarten, daß der dankenswerten Aufforderung eines die Bedürfnisse des Seewesens klar durchschauenden Mannes auch von vielen hamburgischen Reedern Folge geleistet werden wird. Andrerseits ist zu befürchten, daß nach der Flut wieder die Ebbe in der Bethätigung des guten Willens eintreten könnte. So lange wir Menschen noch nicht zu so vollkommenen Wesen veredelt sind, daß wir wirklich stets das Gute schaffen, was wir jetzt nur manchmal wollen, muß die höhere Macht, das Gesetz, eingreifen. Und, wie es scheint, können dabei zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. In Deutschland sind nämlich bis jetzt keine gesetzlichen Bestimmungen für die Besatzungsstärke der Handelsschiffe erlassen. Es ist dem

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

guten Willen des Reeders überlassen, die Zahl der Schiffsoffiziere und Matrosen für sein Schiff selbst zu bestimmen. Wenn nun auch, namentlich bei den großen Dampfergesellschaften, mit Rücksicht auf den guten Ruf der Gesellschaft in dieser Beziehung keine Ersparnisse gemacht werden, so braucht man doch nur einmal die statistischen Angaben über die Besatzungszahl der Segelschiffe vor etwa zwanzig Jahren mit der heutigen zusammenzustellen, und man wird finden, daß früher durchschnittlich die Besatzung wesentlich stärker war. Da wird nun ab und zu mit Recht, meist jedoch ganz mit Unrecht angeführt, die heutigen Schiffseinrichtungen seien für große Kräfteersparnisse getroffen, also seien jetzt weniger Mannschaften nötig; dabei wird aber meist vergessen, daß die heutigen Schiffe viel größer sind, als die Schiffe vor zwei Jahrzehnten, man also auch auf den Tonnengehalt der Schiffe bei Berechnung der Besatzungsstärke Rücksicht nehmen muß.

Man schaffe ein Reichsgesetz, wonach für jedes Schiff, je nach Takelung und Tonnengehalt, die Kopfzahl der Besatzung festgesetzt wird. Es ist einer der wundesten Punkte unsers gesamten Seewesens, daß die Reeder viel zu selbständig nach ihrem guten Willen schalten und walten können; die Schiffsbesatzung und die Schiffsausrüstung findet fast ohne jede Beaufsichtigung statt. Und doch ist es möglich, daß eine geringe Vernachlässigung, z. B. die Nichtanschaffung der Spezialkarte eines schwierigen Fahrwassers, schlechte Positionslaternen, untaugliche Kompasse und ähnliches, den Verlust aller Menschenleben des Schiffes herbeiführt, ebenso wie ein Schiff bei schwerem Sturme verloren gehen kann, wenn die Mannschaft zu klein ist, die nötige Arbeit unter schwierigen Verhältnissen zu verrichten. Das Schiff ist versichert, und zur Unterhaltung der Hinterbliebenen der ums Leben kommenden Seeleute ist der Reeder nicht verpflichtet; also bleibt jede Fürsorge, solches Unheil durch gutes Schiff, starke Besatzung, genügende Ausrüstung zu verhüten, dem guten Willen des Reeders überlassen.

Diese Übelstände könnten vollkommen freilich nur durch eine Reichsseebehörde abgestellt werden. Vorläufig bestimme man gesetzlich: Schiffe von x Tonnen Gehalt und der Takelung n sollen an Bord haben: y Schiffsoffiziere und z Mann; unter diesen müssen mindestens w Vollmatrosen sein. Der letzte Zusatz ist darum nötig, weil bei einem solchen Gesetz die Reeder — um zu sparen — wieder möglichst viel Leute mit geringen Lohnsätzen, also Leichtmatrosen und Schiffsjungen, einstellen würden. Die einfachste Lösung, die natürlich als starke Beschränkung der persönlichen Freiheit empfunden werden würde, wäre freilich die Anordnung: jedes Segelschiff von über x Tonnen muß stets zwei Schiffsjungen, jedes von weniger als x Tonnen muß stets einen Schiffsjungen unter der Besatzung haben. Bei dem zuerst gemachten Vorschlage würde das Leben der Besatzung gegen allzugroße Sparsamkeit des Reeders möglichst sichergestellt, im zweiten Falle würde ein Lehrzwang geschaffen werden.

Wir hoffen, daß die Segelschiffsreeder ihren guten Willen bethätigen werden, indem sie möglichst allgemein Schiffsjungen — und zwar unter Vermeidung der Heuerbaasenvermittlung — auf ihren Schiffen einstellen werden.

Hamburg G. W.

Mode und Bühne. Der Einsender dieser Zeilen sagte jüngst einem ihm befreundeten Schauspieldirektor, er möge doch darauf halten, daß seine Schauspieler nicht in den scheußlichen Elefantenbeinhosen der „Gigerln" auf der Bühne erscheinen, wenn es sich gar nicht darum handelt, Gigerln darzustellen. Der Direktor erwiderte, erstaunt über die Bemerkung: „Ja, die sind doch nun einmal modern;

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

ich würde meine Schauspieler von der Bühne weisen, wenn sie mir in unmodernen Kleidern kämen."

Die Sache giebt zu denken und ist auch ein Feld, auf dem die von den Grenzboten mit vielen Tausenden herbeigesehnte „Schönheitspolizei" eine umfassende, lohnende Aufgabe fände. Haben die Recht, die der Bühne die Pflicht auferlegen, veredelnd auf den Geschmack auch in Beziehung auf die äußere Erscheinung des Menschen zu wirken, oder hat der Schauspieldirektor Recht, der da verlangt, daß seine Mitglieder für die neueste Mode und ihre Scheußlichkeiten Propaganda machen oder sich doch dem Modezwange fügen? Hier ist es der Leiter einer Provinzbühne, der das Verlangen an seine Schauspieler stellt, aber er versichert, es sei auch an allen Hofbühnen und Großstadttheatern strenge Vorschrift für Damen und Herren, sich in modernen Stücken „nur hochmodern" zu kleiden. Das wäre aber doch die krasseste Schleppenträgerei, die Erniedrigung der (nach Schiller) hohen, himmlischen Göttin Kunst zur Magd der Buhlerin „Mode." Früher hörte man immer und glaubte es auch, daß die Bühne mit der Einführung neuer Kleidermoden für Damen und Herren vorangehe. Warum auch nicht? Der mächtige Einfluß des Theaters auf den Geschmack braucht nicht erst bewiesen zu werden, da er offenkundig ist, wie es nicht weniger offenkundig ist, daß die meisten Menschen auch in der Kleiderfrage bloße Nachahmer (Affen!) sind. Aber auf den Nachahmungstrieb gründen weise Erzieher ihren Plan; und wie die Bühne niemals wird darauf verzichten dürfen, eine „moralische Anstalt" zu sein, so wird sie auch in Sachen des guten Geschmacks die maßgebende Instanz sein müssen, bei der sich das Volk Rats erholt.

Es ist hier nicht der Ort und noch weniger des Einsenders Absicht, den „akademisch gebildeten" Schneidern eine ästhetische Abhandlung darüber zu halten, welches die schönste Form der Hose sei, wiewohl die Antwort sehr kurz dahin lauten würde: „die die natürliche Form des Beines am besten zeigt, ohne unbequem zu sein." Es sollte nur den Bühnenleitern der Gedanke nahegelegt werden, wie große Verantwortung sie trifft, wenn durch ihren Grundsatz der äußersten Modernität auf der einen Seite der ohnehin schon bedenklich verschlechterte Geschmack noch mehr verdorben, auf der andern der verderbliche Hang zu Prunksucht und blendender und dabei kostspieliger Oberflächlichkeit immer weiter im Volke verbreitet wird. Ein solcher Mahnruf erscheint um so angemeßner, je ernster die Zeit ist. Und nie hat es eine ernstere Zeit gegeben, als die Gegenwart, die von der größten Frage des Jahrhunderts bewegt wird, an deren Beantwortung die ganze gesittete Menschheit arbeitet: der Frage nach der besten Neugestaltung der bürgerlichen Gesellschaft. Bei ihrer Lösung wird auch die Kleiderfrage eine Rolle spielen.

Ein falscher Superlativ. Das Denkmal, das Bismarck in Düren errichtet worden ist, trägt die Inschrift: „Dem größten deutschen Reichskanzler dankbare Bürger Dürens." Da man nicht weiß, wie die künftigen Reichskanzler sein werden, so kann man nur an die beiden ersten denken. Erweist man nun aber Bismarck eine Ehre, wenn man ihn größer nennt als Caprivi? Es wird doch im Ernst keinem einfallen, die beiden mit einander zu vergleichen, auch dem Herrn Grafen selber nicht, dazu ist er doch zu verständig. Warum hat man nicht einfach gesagt: dem großen? Das klingt doch ganz anders!

Für die Redaktion verantwortlich: Dr. G. Wustmann in Leipzig
Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Carl Marquart in Leipzig

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG