Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Ihnken: Die Verwirrung im deutschen Ruderkommando

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

Visual Library

männer ihre Entscheidungen treffen werden im Sinne des Gesamtwohls und deshalb hochstehend über den Parteien, den wirtschaftlichen Sonderinteressen und — Gott seis geklagt, daß wir es sagen müssen — auch hoch über den Berlin beherrschenden Strömungen der modernen nationalökonomischen Wissenschaft. β

Die Verwirrung im deutschen Ruderkommando

Vom Navigationslehrer Jhnken

In einem der wichtigsten Dinge des Seeschiffahrtsbetriebs, im Ruderkommando, herrscht gegenwärtig eine starke Verwirrung. Statt eines einheitlichen Kommandos für das Steuern der Schiffe, wie wir es früher in unsrer Kriegs- und Handelsmarine in Übereinstimmung mit den Gebräuchen auf den Flotten andrer Nationen hatten, sind wir in den beiden letzten Jahrzehnten endlich dahin gelangt, drei ganz verschiedne und sich zum Teil direkt widersprechende Kommandos für Rudermanöver zu haben. Wo Einheit eine gebieterische Notwendigkeit wäre, um Sicherheit in dem Verkehr auf der hohen See zu erhalten, soweit sie auf den Meereswogen überhaupt erreichbar ist, ist eine Vielheit entstanden, die Tag für Tag Leben und Eigentum gefährdet. Und was fast das Schlimmste ist: nachgerade haben sich diese schlimmen Verhältnisse derart entwickelt, daß auch die Einsichtigen kaum noch glauben, es könnte in die heillos verfahrnen Zustände wieder Ordnung gebracht werden.

Wir haben erstens unsre alten Ruderkommandos: „Backbord!" und „Steuerbord!", die seit Jahrhunderten an Bord aller Schiffe in ausschließlichem Gebrauch sind. Man nennt sie jetzt das Handelskommando, weil es in der deutschen Handelsmarine nach wie vor weiter geführt und gebraucht wird. Zweitens haben wir das gerade entgegengesetzte Marinekommando, das lediglich auf deutschen Kriegsschiffen gilt. Es sind dieselben Worte „Backbord" und „Steuerbord," aber was in der Handelsflotte Backbord bedeutet, heißt in der Kriegsflotte „Steuerbord" und umgekehrt. Es ist in der That, wie der Altmeister der Steuermannskunst, der verstorbne Direktor der Navigationsschule in Bremen, Dr. Arthur Breusing, einmal ausrief, rein die verkehrte Welt! Zu diesen beiden Kommandos, die die Köpfe unsrer Seeleute schon genug verwirren, gesellt sich als drittes im Bunde noch das Kommando unsrer beiden riesigen Dampfergesellschaften, der Gesellschaften, die alle Reedereien der Welt durch die Zahl und Größe ihrer Schiffe aus dem Felde geschlagen haben, des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie. Diese Linien haben an Bord ihrer Schiffe, um, wie sie sagten, dem allgemeinen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Wirrwarr zu entrinnen, die Kommandos „Rechts" und „Links" eingeführt, Bezeichnungen, die aus gutem Grunde von den Seeleuten an Bord fast nie gebraucht werden.

Was das letzte anlangt, so werden einige Worte dies leicht erklären. Ganz abgesehen von der Ruderlage ist es an Bord, namentlich auf Segelschiffen, sehr häufig notwendig, die Ausführung einer seitlichen Bewegung zu befehlen. Man denke nur an die in dem Takelwerk arbeitenden Matrosen beim Segelbergen in schlechtem Wetter usw. Da kann der wachthabende Offizier, der meistens vor dem betreffenden Mast an Deck steht, seinen Untergebnen also das Gesicht zukehrt, nicht Bezeichnungen wie links und rechts zurufen; denn was für den Offizier links ist, ist für die Leute oben vielleicht rechts. Links und rechts eignen sich also im allgemeinen gar nicht für die Angabe von Richtungen auf See. Dafür hat man „Luv" und „Lee"; Luv ist die Wetterseite, die höher gelegne Seite des Schiffs, Lee die entgegengesetzte Seite. Hier entscheidet ohne Überlegung rein instinktiv und momentan das Gefühl irrtumlos, welche Seite die richtige ist. Diese Bezeichnungen sind aber nur anwendbar, wenn ein Schiff mit seitlichem Winde unter Segel ist; sonst bedient man sich der Ausdrücke „Steuerbord" und „Backbord"; Steuerbord ist die rechte Seite des Schiffs, Backbord ist die linke unter der Voraussetzung, daß der Blick nach dem Vorderteil des Schiffs gerichtet ist. Rechts und links wird sich immer mit dem jeweiligen Standort ändern, unverrückbar aber bleibt die Steuerbord- oder die Backbordseite des Schiffs.

Wenn man sich vor Augen hält, daß die richtige Ruderlage entscheidend für die Vermeidung einer Kollision ist, so wird es sofort jedem einleuchten, in welchen beängstigenden Zustand wir mit unsrer Gesamtmarine infolge dieses Wirrwarrs im Kommando hineingeraten sind. Bei der riesigen Schnelligkeit unsrer Schiffe entscheiden Sekunden oftmals über das Schicksal von Hunderten, ja von Tausenden. Ein kurzes Zögern in der Überlegung, ein Schwanken in der Vorstellung, eine momentane Verwirrung, eine falsche Drehung des Steuerruders, selbst wenn sie gleich darauf geändert wird — und das Unglück ist unfehlbar da.

Wie kam es nun, daß nicht das alte Kommando bestehn blieb? Die Entwicklung im Betriebe der Hochseeschiffahrt hat dahin geführt, immer größere und größere Schiffe in Fahrt zu setzen. Es ist ja richtig, daß schon manche alten Linienschiffe des sechzehnten Jahrhunderts Schiffe von bedeutendem Tonnengehalt waren. Wir erinnern nur an den Harry Grace à Dieu, der 1515 vom Stapel lief, und von dem ein Modell im Marinemuseum des Greenwicher Hospitals steht. Dieser Zweidecker hatte schon eine Tragfähigkeit von etwa 1500 Tonnen, er führte 26 größere Geschütze, und es war wohl das erste Schiff, das mit Kanonenpforten versehen war. Allein so große Schiffe gehörten zu den Seltenheiten, und erst zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts kamen die größern Seeschiffe mehr und mehr in Aufnahme. Mit dem Größerwerden der Schiffe stellte sich die Notwendigkeit heraus, statt der Ruderpinne, mit der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

bisher die Schiffe gesteuert worden waren, seine Zuflucht zum Steuerrade zu nehmen, um die großen Schiffsruder und damit das Schiff selbst in der Gewalt zu behalten.

Mit diesem Steuerrade nun, das sich mehr und mehr einbürgerte und jetzt auf Seeschiffen fast ausschließlich in Gebrauch ist, kam eine große Schwierigkeit in das Kommando für die Ruderbewegung. Ganz folgerichtig hatten die alten Seemannsgeschlechter das Kommando „Backbord Ruder" und „Steuerbord Ruder" oder abgekürzt „Backbord" und „Steuerbord" eingeführt, wenn der Rudersmann die Bewegung nach Backbord oder Steuerbord ausführen sollte. Daß die Bewegung mit der Ruderpinne geschieht und nicht mit dem Ruderblatt, nicht mit dem eigentlichen Ruder, ist ja richtig. Das eigentliche Ruder hinten am Schiff geht jedesmal nach der entgegengesetzten Seite; aber deswegen kann man nicht, wie Dr. Breusing dies einmal in einer Broschüre*) über das Ruderkommando aussprach, von einer Verkehrtheit, einer Ungereimtheit sprechen, die in unsrer Handelsmarine Eingang gefunden habe. Wer das Seeleben aus eigner langjähriger Erfahrung kennt, wird über einen solchen Ausspruch nur lächeln können. Das Wesentliche ist, daß der Steuerer ein Kommando erhält, das er sinngemäß, rein instinktiv ausführen muß. Wenn der Matrose in dunkler Nacht halbverträumt am Ruder steht und plötzlich der Ruf gellt: „Backbord!" oder „Hart Backbord!" so muß er es ohne Überlegung im Gefühl haben, daß er sich mit der Ruderpinne nach Backbord zu bewegen, sie dahin zu drehn und zu drängen hat. Geht die Ruderpinne nach Backbord, so geht der Kopf des Schiffs nach Steuerbord, und umgekehrt. Für die Schiffe mit einem Steuerrade kam nun der Nachteil hinzu, daß das Rad immer nach der entgegengesetzten Seite gedreht werden mußte. Lautet der Befehl „Backbord!", so muß der Rudergänger (Rudersmann, Steuerer) sein Rad nach Steuerbord drehn, und umgekehrt.

Ich habe in lauen Passatnächten schon manchmal Versuche angestellt, ob dieser sinnwidrige Zustand, dieses dem Kommandoworte entgegengesetzte Handeln den Matrosen an Bord wohl in Fleisch und Blut übergegangen sei. In diesen Regionen, wo von einem Ausweichen andern Schiffen gegenüber häufig wochenlang gar nicht die Rede sein kann, wo die laue Luft, das leise Rauschen der Wellen, das rhythmische Schwanken und Wogen eine einschläfernde Wirkung auf junge Seeleute ausüben, stehn die Matrosen häufig halbverträumt am Rade. Auch der junge wachthabende Offizier hat trotz der größern Verantwortung, die auf ihm lastet, Mühe, frisch und geistig rege zu bleiben und die Ermüdung und Schläfrigkeit von sich fern zu halten. Ich habe in solchen Nächten zuweilen unerwartet und laut „Backbord" oder „Steuerbord" kommandiert. Die erste Bewegung des nichtsahnenden Steuerers war jedesmal ein leichtes Zusammenzucken und sofort anschließend eine Radbewegung genau nach dem Wortlaut des Kommandos. Dann ein Halt, ein Zögern, ein blitz-

*) Zur Frage des Ruderkommandos. Bremen, 1891.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

schnelles Überlegen, und nun erst, also vielleicht nach ein paar Sekunden, wurde das Rad entschlossen nach der entgegengesetzten richtigen Seite gedreht. Aber die erste Bewegung war fast ausnahmlos die falsche; war Backbord befohlen, wurde nach Backbord gedreht, allerdings vielleicht nur eine oder zwei Speichen.

Wer erinnert sich nicht der furchtbaren Katastrophe bei Folkestone im englischen Kanal, des Zusammenstoßes des Flaggschiffs „König Wilhelm" mit dem Panzerschiff „Großer Kurfürst," bei dem 269 deutsche Seeleute ihren Tod in den Wellen fanden! Es ist anzunehmen, daß der unglückliche, allerdings jahrhundertelange Zustand in der Gepflogenheit des Ruderkommandos, wie er soeben geschildert worden ist, an dem Unglück den Hauptteil der Schuld trägt; denn, auf amtliches Material gestützt, sagt Korvettenkapitän Tesdorpf*): „Angesichts der jetzt äußerst bedrohlichen Nähe des »Großen Kurfürst« wurden die Kommandos für das Ruder auf dem »König Wilhelm« nicht mehr mit der erforderlichen Präzision abgegeben; es entstand am Ruder eine verhängnisvolle Verwirrung." Daß man auch beim Marineoberkommando derselben Ansicht war, geht daraus hervor, daß durch Verordnung vom 1. Januar 1880 das alte Ruderkommando für die Kriegsmarine außer Kraft gesetzt und das sogenannte Marinekommando eingeführt wurde. Danach bezeichnen „Backbord" und „Steuerbord" die Richtungen, nach denen das Rad und der Schiffskopf gedreht werden soll; man nennt es auch das sinngemäße Kommando. Es hat sich, wie Kontreadmiral Aschenborn in der „Hansa" (Deutsche nautische Zeitschrift, 16. Dezember 1899, Hamburg) erklärt hat, durchaus bewährt.

Wir hatten nun zunächst zwei Ruderkommandos, das neue Marinekommando und das alte Handelskommando; aber die Vertreter der Kriegsmarine gaben sich der Hoffnung hin, auch die Handelsmarine zu der Maßnahme zu veranlassen, ihr altes Kommando fahren zu lassen und das neue in Gebrauch zu nehmen. Zu dem Ende wurden die verschiedensten Anstrengungen gemacht, man wirkte in der Fachpresse, in den einzelnen Fachvereinen und auch in den Verbandstagungen der nautischen und der Seeschiffervereine. Allein das Ergebnis war, daß sich erst am 20. November 1891 der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie zu einer Änderung verstanden, einer Änderung, die aber auch nicht das Marinekommando einführte, sondern, wie erwähnt, die Bezeichnungen „Links" und „Rechts" als Ruderkommandos. Diese Anordnung, die getroffen wurde, um der Einführung des Marinekommandos in der deutschen Gesamtmarine die Wege zu ebnen, brachte uns somit den an sich gewiß sehr entbehrlichen Luxus eines dreifachen Ruderkommandos. Auch von diesem Kommando behaupten die genannten beiden mächtigen Schiffahrtsgesellschaften, daß es sich durchaus bewährt hätte und der Einführung keinerlei Schwierigkeiten entgegenstünden. Der gesamte übrige Teil der deutschen Handelsmarine hat sich den vorgeschlagnen Änderungen gegenüber ablehnend verhalten

*) Geschichte der Kaiserlich deutschen Kriegsmarine von A. Tesdorpf. Kiel und Leipzig.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

und führt das altüberlieferte Kommando, obwohl es sinnwidrig ist, nach wie vor im Gebrauch weiter.

Wenn bisher aus diesem allgemeinen Wirrwarr keine schweren Katastrophen entstanden sind, so ist das geradezu ein Wunder zu nennen. Man denke sich nur, daß sich der angehende Seemann zunächst die Ausdrücke „Steuerbord" und „Backbord" aneignen muß, und danach die sinnwidrigen Kommandos in der Handelsmarine. Nun kommt er zur Kriegsmarine, hier heißt es Umlernen; er muß das Sinnwidrige, das in Fleisch und Blut übergegangen ist, wieder über Bord werfen, muß das Gegenteil von dem thun, was er bisher zu thun gewohnt war. Aber die Dienstzeit auf unsrer Wehrflotte währt nicht ewig, bald kommt er zur Handelsfahrt zurück, und nun muß der junge Seemann wieder umlernen. Im nächsten Jahre kommt alsdann vielleicht eine Übung auf der Manöverflotte, dann geht das Umlernen von vorn an; oder aber er kommt auf ein Schiff mit dem „Links-" und „Rechts"kommando, und da heißt es sich mit Beseitigung alles bisher Erlernten und Eingeübten in ganz neue ungewöhnliche Verhältnisse finden. Wie gesagt, die Zustände scheinen dazu angethan, auch den gesündesten Kopf in Verwirrung zu bringen.

In der That sind wegen dieser Verhältnisse auch schon ein paar Fälle aus unsrer Kriegsmarine bekannt geworden, wo drohendes schweres Unglück nur mit knapper Not vermieden wurde. Notorisch sind im Kaiser Wilhelm-Kanal eine große Zahl von Unfällen, die ein Festkommen des Schiffs zur Folge hatten, lediglich durch diesen Wirrwarr im Ruderkommando verursacht worden. Ein Versehen bei der Abgabe und bei der Ausführung eines Kommandos ist unter diesen Verhältnissen häufig gar nicht zu vermeiden, und eine Gegenordre kann in einem engen Kanal die Sache nicht wieder gut machen. Unsrer Meinung nach sind auch schon weit größere Unfälle die Folge dieses heillosen Übelstandes gewesen, man hat sie nur nicht nachweisen können; denn das hält später sehr schwer, ist gewiß in den meisten Fällen geradezu unmöglich.

Fragt man nun nach den Gründen, weshalb die Handelsmarine die Einführung des sinngemäßen Marinekommandos, das unstreitige Vorteile bietet, abgelehnt hat und weiter ablehnt, so ist folgendes anzuführen. Die Schifffahrt ist international, und die Engländer besitzen mit ihren Kolonien nahezu dreiviertel des ganzen Schiffsbestandes der Welt. Aber die britische Gesamtmarine will von der Einführung eines neuen Ruderkommandos nichts wissen; sie hält unverrückbar am alten, das ihr in Fleisch und Blut übergegangen ist, fest. Und ebenso geht es den übrigen seefahrenden Nationen. Nun könnte man einwenden, was kümmern uns die übrigen, führen wir doch das Bessere ein. Aber darin würde ein Verkennen der thatsächlichen Verhältnisse, unter denen die Handelsfahrt arbeitet, liegen. Man muß nämlich bedenken, daß die deutsche Handelsfahrt auf den Verkehr in ausländischen Häfen angewiesen ist, und daß überall im Auslande, wohin das deutsche Schiff auch seine vaterländischen Farben tragen mag, die Lotsen, die Hafenangestellten und die

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Schleppdampfer, auf deren Thätigkeit der Seefahrer angewiesen ist, das alte Kommando führen. Es ist ja richtig, daß auch unsre Kriegsschiffe auf die Mitwirkung dieser Leute angewiesen sind, und daß daraus keine ernstlichen Gefahren trotz des verschiednen Kommandos entstanden sind. Aber wie himmelweit verschieden ist der Betrieb an Bord eines Handelsfahrers und eines Schiffs unsrer Wehrflotte. Hier die scharfe Disziplin und die nach Hunderten zählende Besatzung, die ein Überwachen des Manövers durch Vorgesetzte nach allen Richtungen hin ermöglicht; dort häufig eine Handvoll bunt zusammengewürfelter Leute, dürftig ausgebildet und knapp ausreichend, die schwierigen Manöver des Schiffs auszuführen. Da muß sich der Kapitän häufig auf den Einzelnen absolut verlassen können, weil alle Mann in Anspruch genommen sind, und an ein Überwachen der Ausführung eines Kommandos nicht zu denken ist. Dann denke man sich ferner, wie die Kauffahrer in zahllosen Fällen bei Nacht und Nebel und schwerem Wetter, sodaß die Wogen über die Mauern der Hafeneingänge hinwegbrechen, in die gefüllten Handelsdocks namentlich Englands und Frankreichs einlaufen müssen. Der Sturm heult im Takelwerk, die Wellen brausen, donnern und zischen mit ihren Kämmen, das Schiff rollt und schwankt von der einen Seite zur andern, Finsternis umhüllt das Schiff, nur nach vorn zu sieht man das verwirrende Lichtermeer der Dockanlagen, der Leitfeuer und der Signalmasten. Und dazu die gellenden Kommandoworte des Lotsen, die lauten Gegenrufe von mittschiffs nach vorn und hinten. Welch ein Getöse, welche Summe von sinnverwirrenden Eindrücken! Aber den Mann am Ruder sieht man nicht, man kann ihn nicht bewachen. Und wehe dem Schiff und der Besatzung, wenn er nur eine Speiche des Steuerrades nach der verkehrten Seite dreht! Wehe dem Fahrzeug, wenn der Lotse sich im Ruderkommando verspricht! Es wird unfehlbar an den Molen zerschellen, und Mann und Maus werden in der Brandung begraben.

Aber noch ein andres giebt es, was den Schiffen der deutschen Nährflotte verwehrt, ein andres Ruderkommando in Gebrauch zu nehmen als das, das im internationalen Schiffahrtsbetriebe giltig ist. Wie häufig muß nämlich der Mannschaftsbestand in fremden Häfen durch ausländische Matrosen ergänzt werden. Es gäbe zu den ernstesten Bedenken Anlaß, wenn diese Leute sofort nach der Einschiffung, die meistens kurz vor dem Auslaufen des Schiffs stattfindet, nach einem Ruderkommando steuern sollten, das dem gerade entgegengesetzt wäre, das sie bisher in ihrer ganzen seemännischen Laufbahn gehört und befolgt hätten. Und nicht allein um Ergänzung des Besatzungsstandes handelt es sich hierbei immer; nein, häufig besteht sogar die ganze Mannschaft außer den Offizieren aus Angehörigen fremder Nationen, und nicht selten, namentlich in der chinesischen Küstenfahrt, wird an Bord von deutschen Schiffen sogar englisch kommandiert.

Also es sind keine oberflächlichen Gründe, die die Handelsmarine für ihre Ablehnung des Marinekommandos ins Feld führt.

Es bleibt aber die Frage noch zu streifen: Aus welchem Grunde behält

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

die gesamte Weltschiffahrt das alte unzulängliche und sinnwidrige Kommando bei? Zweifellos aus dem Grunde, weil es noch so unendlich viel kleine Fahrzeuge giebt, die nur mit der Pinne steuern. Man denke nur an die Unzahl kleiner Fahrzeuge an den Küsten und auf See; man vergegenwärtige sich die Tausende von Fischereifahrzeugen. Außerdem werden alle Schiffsboote, fast alle Rennjachten und eine große Anzahl englischer Radschleppdampfer mit der Pinne gesteuert. Ja sogar manche größern Fährdampfer in England, die einen Dampfsteuerapparat haben, führen statt des Steuerrades eine Pinne. Da bei der Pinne bei dem Kommando „Backbord" der Schiffskopf nach Steuerbord ausweicht, so muß, wenn Übereinstimmung bleiben soll, dies auch bei dem Steuerrade zutreffen, d. h. das alte sinnwidrige Kommando muß bestehn bleiben. Um bei dem endlosen Hin- und Herfluten vom Handelsschiff zum Kriegsschiff und umgekehrt in der englischen Seefahrt diese Übereinstimmung zu wahren, deswegen behält die britische Gesamtmarine das alte Kommando bei trotz der Unzuträglichkeiten bei den radsteuernden Schiffen.

Sicherlich würde die deutsche Handelsmarine übrigens mit Freuden das rationelle Kommando unsrer Kriegsschiffe annehmen, wenn es gelänge, dieses Kommando international einzuführen. Obwohl nun die weitaus größte Summe des im Seeschiffahrtsbetriebe angelegten Kapitals auf radsteuernden Schiffen schwimmt, und demnach vor allem die Sicherheit eben dieser Schiffe in Frage kommt, die am besten durch unser Marinekommando gewährleistet werden dürfte, so wird es doch zweifellos noch auf lange hinaus ein frommer Wunsch bleiben, bevor an ein solches internationales Ruderkommando ernsthaft zu denken ist. Mag immerhin von unsrer Reichsregierung eine dahingehende Anregung gegeben werden, wir können nicht glauben, daß dadurch in absehbarer Zeit eine Änderung bewirkt wird.

Es giebt keinen bessern Ausweg, als daß die Marine ihr rationelles, sinngemäßes und an sich gutes Kommando wieder aufgiebt, daß sie zurückkehrt zu einem Kommando, wie es in der Weltschiffahrt in Gebrauch ist. Sollte die Marine zum alten Kommando zurückkehren, so würden die ungewöhnlichen Kommandos „Links" und „Rechts" und „hart Links" und „hart Rechts" der beiden mächtigsten deutschen Dampfergesellschaften von selbst wieder von der Bildfläche verschwinden, und kein Mensch würde ihnen eine Thräne nachweinen.

Sollten aber die Marinebehörden, die für die Wehrhaftigkeit unsers Vaterlands zur See die Verantwortung tragen, schließlich nach reiflicher Prüfung des Gegenstands es als unausführbar ansehen, wiederum einen Wechsel im Ruderkommando vorzunehmen, dann muß sich die Gesetzgebung ins Mittel legen, um Einheit zu schaffen, sofern der deutsche Schiffahrtsbetrieb aus eigner Initiative keinen Ausweg aus der Konfusion findet. Denn im zwanzigsten Jahrhundert darf kein Zustand fortdauern, der je länger je mehr beängstigend wird. Man mag sich kaum ausmalen, was werden soll, wenn eine unerwartete Mobilmachung der gesamten Wehrmacht zur See notwendig wird. In einem großen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Seekriege, der alle wehrfähigen Kräfte des Landes zum Dienst heranzieht, werden alle größern Handelsdampfer als Hilfskreuzer und zu Transportzwecken verwandt werden müssen. Wie soll es dann möglich sein, in einem der wichtigsten Zweige des Dienstes an Bord in kürzester Frist die absolut notwendige Einheit und Übereinstimmung zu erreichen, wenn die Köpfe infolge unglücklicher Verhältnisse durch drei verschiedne und sich widersprechende Ruderkommandos in Verwirrung gesetzt worden sind!

Carlyle

Zu Carlyle haben wir Deutschen ein ganz besondres Verhältnis, ein Verhältnis von persönlicher Zuneigung und Dankbarkeit. Er hat den alt gewordnen Goethe zuerst erkannt, verstanden und geliebt, als wir ihn noch nicht verstanden; er hat seine Landsleute schon früh in den zwanziger Jahren mit unserm Idealismus in Philosophie und Litteratur, mit Schiller, Jean Paul und den Romantikern nicht nur bekannt gemacht, sondern auch lange, ehe wir ein geeintes Reich bekamen, öffentlich verkündet, daß das Volk, dem der Faust gehöre, eine politische Zukunft habe und eines vordersten Platzes im Rate der Völker und in der Reihe der Staaten sicher sei. Wie Fichte einst, als Preußen von Napoleon niedergeworfen wurde, voraussah, daß nur der wissenschaftliche Gedanke und ein durch Erkenntnis geläuterter und gerichteter Wille den Staat wieder aufrichten könnten, so hatte Carlyle das feste Vertrauen zu den Deutschen, daß ihr Denken und Dichten sich in absehbarer Zeit in politisches Handeln umsetzen würde, in Thaten, die zum Siege führen müßten, denn wenn dieser teutonische Geist, die in den Dichtern latente, noch chemisch gebundne Kraft — er liebte ja diese naturwissenschaftliche Bildersprache — einmal „frei“ würde, müßte er unwiderstehlich sein. Wie man weiß, war auch die Erfüllung seiner Prophezeiung zu erleben unserm Freunde noch beschieden, und als am Ende des deutsch-französischen Kriegs seine Landsleute nicht übel Lust zeigten, uns nach oft geübter Methode den Siegespreis zu zerdrücken, da schrieb er seinen berühmten Brief an die Times (im November 1870), worin er sie belehrte, wie einst Elsaß-Lothringen dem Deutschen Reiche verloren gegangen, und daß es nun mit Recht zurückerworben worden sei. Vier Jahre später aber nahm er den preußischen Orden pour le mérite an, den einzigen, der für wirkliche Verdienste vergeben wurde, wie er sagte, während er den von Disraeli ihm angebotnen Hosenbandorden ablehnte, und zu seinem achtzigsten Geburtstage 1875 konnte ihn nur noch ein Brief Bismarcks erfreuen, des Mannes, durch den erfüllt worden war, was er selbst so lange und so sehnlich den Deutschen gewünscht hatte.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG