



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Wislicenus, Georg: Die Seeschlange des deutschen Ruderkommandos

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

schaft davon Gewinn haben werden. Man sollte mit dem Abscheu vor dem Reicherwerden der Reichen nicht immerfort soviel Staat zu machen suchen, am wenigsten der Finanzminister. Er weiß doch recht gut, daß das unter Umständen auch seine sehr guten Seiten hat und der deutschen Weltpolitik zu gute kommt, zumal da, Gott sei Dank, die Armen nicht dadurch ärmer werden.

Von der militärischen Begründung der Vorlage wollen wir hier weiter nicht reden. Sie mag wohl berechtigt sein, steht aber an Gewicht sehr weit hinter der wirtschaftlichen zurück. Sie ist auch schließlich Sache des Reichs, auf dessen Interessen sonst in der Vorlage und den Debatten darüber gar kein Bezug genommen worden ist. Formell mit Recht; aber der dringende Wunsch muß doch ausgesprochen werden, daß der Rhein-Elbekanal von der preußischen Staatsregierung auch vom deutschen nationalen Standpunkte gewürdigt, nicht nur als ein partikularistisches preußisches Interesse behandelt werde. Wenn sich die Fiskalität der preußischen Verkehrsverwaltung in der Kanalpolitik dem deutschen „Ausland“ gegenüber ebenso scharf und einseitig geltend machte wie in der Eisenbahnpolitik, so müßte das sehr beklagt werden. Von dem deutschen Wasserstraßennetz ist das preußische nur ein Teil, und als das soll es auch von Preußen aufgefaßt werden.

Wie es scheint, wird wieder einmal das Zentrum den Ausschlag geben, und es wird nicht gewillt sein, die angenehme Situation, die bestimmungsbene Partei zu sein, unnötig zu verkürzen. So eilig ist die Sache auch nicht, und wir sind ja an diesen Zustand schon so sehr gewöhnt, daß wir seine Zämmlichkeit kaum noch empfinden. Da wird man sich auch noch darüber freuen können, wenn der preußische Staat und der preußische König den Rhein-Elbekanal der ultramontanen Gnade verdanken werden. Wir werden es schließlich selbst thun müssen, aber verdacht soll es einem nicht werden, wenn man über diese ganze Wirtschaft einmal fuchsteufelswild wird.

β



## Die Seeschlange des deutschen Ruderkommandos

Von Georg Wislicenus



n zopfiger Schildbürgerei fehlt es im deutschen Seefahrtsbetriebe wahrlich nicht, das hat Herr Ihnken in Nr. 6 sehr hübsch und anschaulich geschildert. Aber hat er Recht gethan, den Binnenländer mit dieser seemännischen Frage zu behelligen? Zwar ist Leipzig als Seestadt bekannter als Papenburg und hat wohl sicherlich auch mehr überseeische Interessen, als dieser Hafenplatz der kleinen Küstenfahrt; aber Leipzig ist auch der juristische Mittelpunkt Deutschlands, und da ist denn doch zu befürchten, das die Frage des Ruderkommandos auf

Grenzböten I 1901

46

dem Wege von Papenburg nach Leipzig aus dem Regen in die Traufe kommen könnte. Das muß aber verhütet werden; den Seeleuten haben die dreierlei Ruderkommandos die Köpfe schon genügend wirr gemacht, um so nötiger ist es, daß die Herren Gesetzgeber klaren Einblick in die Sache bekommen. Herr Shnken spricht für das alte Kommando, und er steht nicht allein mit seiner Ansicht. Aber es giebt auch eine ganze Reihe von sachverständigen Männern in Deutschland, die eine andre Lösung dieses gordischen Knotens erhoffen und anstreben, und zwar aus längst erwognen Gründen.

In deutschen seemännischen Kreisen wird nämlich über die Einführung eines vernünftigen Ruderkommandos schon seit 1875 beraten, oder eigentlich nur geschwagt, denn die Sache ist seitdem nicht besser, sondern schlechter geworden. Als vor zwanzig Jahren der klarschende Soldat und Leiter der deutschen Admiralität, Stosch, das „neue“ Kommando bei der Marine einführte, stieß er auf viel Widerspruch in den Kreisen der „hartgesottnen Männer der Salzwasserzunft,“ die bekanntlich in allem, was Neuerungen anlangt, die ultrakonservativsten Anschauungen haben. Aber auch im Reichsamte des Innern, das in den Kreisen der deutschen Reederei damals und auch noch später mit oder ohne Absicht als „die Reichsregierung“ bezeichnet wurde, fand man es „unthunlich, eine Änderung herbeizuführen,“ und dachte gar nicht daran, den Chef der Admiralität in seinen verständigen Bestrebungen zu unterstützen. So wurde der Zopf nur halb abgeschnitten; wie bei der Hydra aber wuchsen ihm zwei neue Zipfel, einer davon noch verwickelter als der alte. Wenn damals Bismarck einen tüchtigen seemännischen Berater gehabt hätte, würde man heute nicht mehr zu klagen brauchen. Aber leider ist der große Mann gerade in Seefahrtsdingen häufig recht mittelmäßig beraten worden, und zwar gewöhnlich nach der Melodie *quieta non movere* — laß den Zopf hängen! — Wir sind in seemännischen Fragen vielerlei Art noch kleinern Seestaaten gegenüber rückständig, weil Bismarck kein Interesse dafür gehabt hat, seiner Zeit die klägliche Kleinstaaterei im Seefahrtsbetrieb gründlich auszukehren; an Macht kann es ihm doch kaum gefehlt haben, um die einzelnen deutschen Seestaaten in ihren Seefahrtseinrichtungen unter einen Hut und in eine feste Hand zu bringen. Das zukünftige Gesetz für ein einheitliches Ruderkommando ist nur ein Pünktchen aus einem Berg von Aufgaben, die noch immer der Lösung harren. Man lese nur einmal heute, sechs Jahre nach ihrem Erscheinen, meine vielgeschmähte und doch nicht schlechte kleine Schrift „Schutz für unsre Seeleute!“ darüber nach, was alles noch ungeregelt ist.

Doch zurück zu unsrer endlosen dreischwänzigen Seeschlange: zunächst wird ihre Entstehungsgeschichte näher betrachtet werden müssen. Wie so manche andre Geschmacklosigkeit, z. B. der steife Cylinder und der alberne smoking dress, der scheußlicher als eine Kellnerjacke aussieht, stammt auch das verdrehte alte Ruderkommando aus Old England. Allerdings hat sich dieses Kommando im Laufe der Zeiten gewissermaßen selber verdreht. Der Unsinn liegt nur in dem zähen Festhalten an einer Gewohnheit, die sich überlebt hat. Von John Bull,

der im Zeitalter des Verkehrs und des metrischen Systems noch an seinen ururgroßmütterlichen Unzen, Pfunden, Zollen und Quentchen festhält, verlangt natürlich kein gebildeter Europäer, daß er seine Schildbürgerei einsähe. Aber wir Deutschen sind doch gewissermaßen auch Menschen, sogar denkende und manchmal ganz verständige, wie wir mit der Einführung des Metermaßes und einigen andern Dingen bewiesen haben. Rückständig sind wir doch nur in der einheitlichen Rechtschreibung, im Zonentarif der Bahnen, im Ruderkommando und einigen andern Kleinigkeiten.

Das alte Ruderkommando stammt vermutlich aus dem dreizehnten Jahrhundert; denn damals führte man die ersten am Hintersteven befestigten Ruder zum Steuern der Seeschiffe ein, die mit einer besondern wagerechten Handhabe, der Pinne, bewegt wurden. Bei dieser einfachen Einrichtung mußte nun allerdings die Pinne nach Backbord (der linken Schiffsseite) bewegt werden, wenn man den Kopf oder Bug des Fahrzeugs nach Steuerbord (der rechten Schiffsseite) bewegen wollte; das kann man ja heutzutage noch bequem an jedem Boot beobachten, und auch die Torfschiffer auf den Papenburger Kanälen steuern noch heute nur mit der Pinne. Auf den Seeschiffen ist aber die Pinne schon seit langer Zeit entweder überhaupt unter dem Oberdeck angebracht oder da durch Aufbauten unsichtbar gemacht und wird je nach Art und Größe des Schiffs durch sehr verschiedene Übertragungen und meist mit Hilfe besondrer Dampftruder bewegt; die Bewegung wird aber auf allen Seeschiffen durch ein senkrecht zur Kiellinie gestelltes Steuerrad bewirkt, dessen Achse in unbeweglichen Lagern ruht. Bei einem Dampftruder, wie es heutzutage die meisten Dampfer haben, handelt es sich nur darum, dem Steuerrad eine leichte Drehung zu geben, wodurch ein Schieber bewegt wird; je nach der Stellung des Schiebers dreht dann die Hilfsmaschine die unsichtbare Ruderpinne oder statt deren das auch gebräuchliche Ruderjoch so, wie es erforderlich ist. Für das Dampftruder genügt ein einziger Rudersmann, der hinter dem Rade steht und das Rad je nach Befehl rechts herum oder links herum dreht. Auf allen großen Seeschiffen ist die Einrichtung heutzutage so, daß beim Rechtsherumdrehen des Steuerrades dem Ruder eine solche Stellung zur Schiffsachse gegeben wird, daß der Kopf oder Bug des Schiffes seinen Kurs nach rechts hin ändern muß, d. h. daß das Schiff, wie man kurz sagt, nach rechts dreht, also nach Steuerbord, wie der seemannische Ausdruck lautet. Diese hier geschilderte Einrichtung ist nicht nur auf allen deutschen Schiffen, sondern überhaupt auf allen Seeschiffen der Erde zu finden, sie ist also international. Noch ein zweiter Brauch beim Steuern ist international, und zwar ein Brauch, den Sinker gar nicht erwähnt, obgleich er meines Erachtens der Kernpunkt der ganzen Sache ist: das Ruderkommando wird von verständigen Kapitänen und Lotsen jedesmal von einem Winkzeichen mit dem Arme begleitet. Wenn das Schiff nach rechts drehen soll, winkt der Kommandierende mit ausgestrecktem rechtem Arme nach rechts; dieses Zeichen versteht jeder Seefahrer, und es ist auch in der dunkelsten Nacht sichtbar, weil der kommandierende Kapitän oder Schiffsoffizier immer in der

Nähe des Rudersmanns auf der Brücke steht. Die ganz altmodischen Schiffe, auf denen der Kommandierende das Ruder nicht in der nächsten Nähe hat, werden glücklicherweise immer seltner; auf solchen vorsintflutlichen Schiffen besteht aber überhaupt jederzeit die Gefahr, daß Mißverständnisse verhängnisvoll werden können, ganz gleichgiltig, welches Ruderkommando in Kraft ist. Wenn Shnken sagt: „Den Mann am Ruder sieht man nicht, man kann ihn nicht bewachen,“ dann denkt er eben offenbar an solche faulen Zustände, wie sie auf seetüchtigen Schiffen heutzutage gar nicht mehr vorkommen dürfen. Der elende englische Kohlendampfer *Crathie*, der die Elbe in den Grund bohrte, das war ein solcher Kasten, wie er allerdings „von Rechts wegen“ überhaupt nicht auf See fahren dürfte. Aber an solchen Mißgestalten ist überhaupt Hopfen und Malz verloren; da kann natürlich auch das beste Ruderkommando nichts bessern. Warum sagt Shnken denn nicht: den Mann am Ruder muß man sehen und bewachen können? Nur von diesem Standpunkt aus läßt sich überhaupt über die Zweckmäßigkeit eines Ruderkommandos reden, um so mehr, als es bei einigem Verstand und gutem Willen sehr leicht auf jedem Schiffe durchführbar ist, dem Steuerrad eine solche Aufstellung zu geben, daß der Kommandierende auf der Brücke, sei er der Kapitän, Wachtoffizier oder Lotsen, jede Drehung des Rades mit eignen Augen überwachen kann.

Also es wurde hier festgestellt, daß auf den Seeschiffen aller Flaggen das Winken des Kapitäns oder Lotsen mit dem rechten Arm nach rechts ein Rechtsdrehn des Steuerrads und darum auch ein Rechtsdrehn des Schiffs bewirkt. Es ist sehr wichtig, sich diesen internationalen Brauch fest ins Gedächtnis einzuprägen, weil er eigentlich schon vollkommen ausreicht, jedes Schiff dahin zu steuern, wo es hinfahren soll. Irgend ein unartikulierter Ausruf oder Pfiff genügt, den Rudersmann zur Beachtung der Winkzeichen anzurufen. Jeder Seemann weiß, daß auf Schiffen überhaupt viel mehr Winksignale als mündliche Kommandos gegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sie viel weniger mißverstanden werden. Ich habe sehr viele Kommandanten und Wachtoffiziere auf Kriegsschiffen gekannt, die nie anders als mit Winken die Kommandos an das Ruder gaben, und ich habe auch selbst immer diese Methode mit dem besten Erfolg angewandt. Thatsächlich spielt also das gesprochne Ruderkommando überhaupt eine Nebenrolle, während das international eingebürgerte Winken die Hauptsache beim Steuern ist. Aber trotzdem hat Shnken durchaus Recht, wenn er dem allgemeinen Wirrwarr im mündlichen Ruderkommando ein Ende zu machen wünscht. Nur wählt er den verkehrten Ausweg, weil er der Engländer wegen die Flinte ins Korn wirft und der Marine anrät, „Griff zurück“ zu machen, den alten Schlendrian wieder einzuführen, d. h. wieder „links um“ zu kommandieren, wenn man „rechts um“ meint.

Der geniale Affekuradeur und Reeder Dahlström (auch als eifriger Kanalförderer bekannt, weil er schon 1878 Vorarbeiten für den Nordostseekanal unternahm) hat bei der Beratung über die Abänderung des Ruderkommandos

im deutschen Nautischen Verein (am 10. November 1891) die Sache ins richtige Licht gesetzt, indem er sagte:

Um was handelt es sich eigentlich? Gewissermaßen um die Verbesserung eines Schönheitsfehlers, weiter ist es eigentlich nichts. Wir wollen das alte Ruderkommando ändern, mit dem man lange Jahre zufrieden war, weil es nicht hübsch ist, daß man das Gegenteil von dem kommandiert, was man haben will.

Gedroschnes Stroh noch einmal zu dreschen, ist nicht jedermanns Sache, deshalb greife ich auf eine alte Arbeit zurück. Vor zehn Jahren habe ich meinen Standpunkt zur Sache in der Schrift: „Ergebnisse der Internationalen Marinekonferenz in Washington“ (Leipzig, 1891) mit folgendem dargelegt:

Die wichtige Frage des Ruderkommandos wurde auf der Konferenz von Goodrich zur Sprache gebracht, mußte jedoch unerörtert bleiben, da Hall ausführte, daß in England keine Aussicht vorhanden sei, sie in dem angeregten Sinne zu regeln. Von England stammt der mittelalterliche Brauch, der auch in der deutschen Handelsmarine noch besteht, „Backbord“ zu kommandieren, wenn das Schiff seinen Bug nach Steuerbord wenden soll, weil hierbei die Ruderpinne nach Backbord gelegt werden muß. In Frankreich, Schweden und verschiedenen Mittelmeerstaaten (nämlich Italien und Österreich-Ungarn), sowie in der deutschen Kriegsmarine wird logischerweise auf das Kommando „Backbord“ das Ruder so gelegt, daß der Bug des Schiffs nach Backbord dreht. In Deutschland hat dies die ganz naturgemäße Folge, daß die Köpfe der Matrosen durch dieses Hin und Her verwirrt werden. Seit zehn Jahren (1891 geschrieben!) beschäftigen sich die deutschen nautischen Vereine mit dieser Frage und haben keinen stichhaltigen Grund gegen die Annahme des Kommandos im Sinne der Kriegsmarine vorbringen können. Immer wird der fremde Lotse ins Treffen geführt, durch den Mißverständnisse entstehen könnten. Wenn man nun bedenkt, daß der Lotse dem Mann am Ruder überhaupt kein Kommando geben soll, vielmehr dies stets dem Schiffsführer überlassen muß, so wird dieser Grund eb. nso hinfällig wie alle andern. Weil nun heutzutage das Kommando zum Ruderlegen fast stets — und international im gleichen Sinne — durch Winken mit der Hand (und zwar nach Backbord-Winken, wenn der Bug dorthin drehn soll) unterstützt wird, so ist um so weniger zu befürchten, daß die Beibehaltung der guten Seemannsausdrücke „Backbord“ und „Steuerbord“ in diesem entgegengesetzten Kommandosinne zu gefährlichem Irrtümern führen könne, als heutzutage durch die Verschiedenartigkeit im Kommando der deutschen Kriegs- und Handelsmarine. Jedem Mnemotechniker wird es geläufig sein, wie leicht ein derartiger Gegensatz sich dem Gedächtnis einprägt. Jedenfalls bedarf diese Frage dringend der Regelung für Deutschland, während nur sehr geringes Bedürfnis vorhanden ist, hierin eine internationale Einheitlichkeit herzustellen.

Mit diesen Ausführungen ist meines Erachtens die Frage schon erschöpfend behandelt; aber ich kenne meine Pappenhaimer. Auch in den nautischen Kreisen der deutschen Handelsmarine, wie so vielfach in dieser unvollkommenen Welt verstehen es nur sehr wenig Menschen, eine Sache rein sachlich zu behandeln. Trotzdem daß ich seit nun zwölf Jahren im einzigen großen deutschen Handels-hafen hauptsächlich für die Handelsmarine arbeite und durch meine Tätigkeit viele Beziehungen zu den Kapitänen der Handelsschiffahrt habe, wird man mich zur Marinepartei rechnen, sobald ich Ansichten ausspreche, die den Wortführern der Kauffahrteischiffahrt nicht genehm sind. Deshalb möchte ich, und zwar weniger zur Belehrung des Herrn Jhnken, als der von ihm „einseitig aufgeklärten“ Grenzbotenleser doch auch einige Stimmen aus der Handelsmarine hier anführen, um der gräßlichen, aber immer noch lustig weiter

wachsenden Seeschlange vom Ruderkommando womöglich endgiltig den Garaus zu machen. Da ist zunächst die sehr gewichtige Stimme des seemännischen Inspektors unserer ersten deutschen Dampfergesellschaft, des Norddeutschen Lloyd's; dieser frühere Kapitän, Herr Leist, sagte auf dem nautischen Vereinstage im Jahre 1890:

Unsre jungen Seeleute, Matrosen, dienen drei Jahre auf der Marine ab. Das Marine-ruderkommando geht ihnen sozusagen in Fleisch und Blut über, und wenn sie dann wieder auf den Handelsschiffen fahren, sind sie sehr leicht in der Lage, Irrtümer zu begehn. Kapitän Bussius hat mir vor vierzehn Tagen zur Anzeige gebracht, er habe einen tüchtigen Menschen, Quartiermeister (Unteroffizier), zu dem sage er: Backbordrudder, um einem Schiffe auszuweichen; der Mann dreht Backbord nach dem Marinekommando und sagt, wie er zurecht gewiesen wird: Mein Gott, ich kann das immer noch nicht vergessen. — Je länger das Ruderkommando auf der Marine im Gebrauch ist (damals schon zehn, jetzt schon einundzwanzig Jahre), und je mehr Leute wir von der Marine auf unsre Handelsschiffe bekommen, die das Ruderkommando im Marinefinne auffassen, desto größer wird für uns die Gefahr, daß Kollisionen entstehen, die uns viel Geld (und Menschenleben!) kosten können.

Ergänzend zu diesen Gründen bemerkte derselbe Herr im nächsten Jahre:

Es verdient aber hervorgehoben zu werden, daß viele unserer Offiziere (des Norddeutschen Lloyd) auch Reserveoffiziere der Marine sind, die sehr häufig abkommandiert werden, um ihre Dienstleistung auf der Marine abzuhalten. Für die wäre es immer mit großen Schwierigkeiten verbunden, wenn sie jetzt auf drei bis sechs Monate in der Marine dienen müssen, dort das Kommando der Marine üben und dann auf Kauffahrteischiffe zurückkommen, wo sie dasselbe Kommando im entgegengesetzten Sinne haben.

Was die eingebilbete Schwierigkeit mit dem Lotsen betrifft, so zeigt Inspektor Leist, daß der Lotse auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd's genau wie in der Marine nur als Ratgeber des Kapitäns da ist, und daß der Mann am Ruder sich immer nach den Anweisungen des Kapitäns richten muß. Und noch mehr, derselbe Herr Leist betont 1891 ausdrücklich, daß sich die Lotsen, auch die fremden für Southampton und Newyork, sofort und ohne Zwang die Kommandos „rechts“ und „links“ angeeignet haben und sie gebrauchen, wenn sie die Schiffe in See bringen. Man darf doch nicht vergessen, daß die meisten Lotsen besonders intelligente Seeleute sind, die die Schiffe aller Nationen zu bedienen haben, die also geschickt genug sind, schon aus Geschäftsinteresse die fremden Kommandos anzunehmen. Weder auf unsern Kriegsschiffen noch auf den Dampfern der großen Gesellschaften, die als eigne Besonderheit das „rechts“ und „links“ als Kommando eingeführt haben, ist bis heute durch fremde Lotsen infolge eines verkehrten Ruderkommandos irgend ein Unheil angerichtet worden. Dasselbe gilt für die französischen, schwedischen, italienischen und österreichisch-ungarischen Schiffe, die doch auch seit Jahren mit fremden Lotsen zu thun haben. Senator Wessels (Bremen), auch ein alter Seemann und Reeder, befürwortete als Referent zwar das „links“- und „rechts“-Kommando, erkannte aber doch auch, daß die jetzigen drei Kommandos vom Übel sind:

Daß das ein Zustand ist, der auf die Dauer nicht bestehen bleiben kann, muß jedem einleuchten, der mit den Verhältnissen einigermaßen vertraut ist, und jedem, der objektiv diese Frage

ansieht und sich nicht leiten läßt von vorgefaßten Meinungen, die er vielleicht im Lauf eines langen Lebens als Schiffer gewonnen hat.

Darauf erwiderte ein anderer erfahrener Kapitän, Herr Steinorth (Barth):

Gewiß, „rechts“ und „links“ sind leicht, aber „Steuerbord“ und „Backbord“ sind vielleicht noch leichter, weil jeder (Seemann) diese Worte von früh auf kennt. Ich bleibe dabei, daß dies das bessere und hoffentlich durch die Intelligenz unsrer Seeoffiziere und der Mithilfe unsrer Behörden in einigen Jahren von der ganzen deutschen Handelsflotte anerkannt und eingeführt ist.

Auch der frühere Kapitän Schumacher, jetzt Redakteur einer Schiffsahrtszeitung, ist derselben Meinung:

Ich sage selbst, ein einheitliches Kommando müssen wir haben, und ich habe nichts dagegen, wenn wir später zu dem Kommando der Reichsmarine übergehen.

Das wurde schon 1891 gesagt; zu derselben Zeit äußerte der schon erwähnte Herr Dahlström:

Bei weitem erscheint es mir entschieden besser, das Kommando der Kriegsmarine einzuführen, als „rechts“ und „links“ zu kommandieren. Ich habe Kapitäne gesprochen, die gegen die Änderung sind, die aber sagen, wenn eine Änderung gemacht wird, so liegt uns das Kommando der Marine doch am nächsten. . . . Sie mögen beschließen, was Sie wollen, es wird doch immer nur dahin kommen, wenn es freier Wille der Kapitäne oder der Reedereien bleibt, das neue Kommando einzuführen, daß auf vielen Schiffen alles beim alten bleibt, wenn die Sache nicht gesetzlich geregelt wird durch ein Reichsgesetz, wonach dann alle deutschen Kapitäne sich eines bestimmten Kommandos bedienen müssen. Ich bleibe dabei, daß es das natürlichste wäre, das Kommando anzunehmen, welches die kaiserliche Marine eingeführt hat.

Zum Schluß sei das sehr beachtenswerte Wort des Konsuls und Reeders Preuß (Königsberg) angeführt:

An durchgreifende Reformen kann man sich bekanntlich sehr schwer gewöhnen. Ich erinnere nur an die Einführung der Markwährung und des Metermaßes, damals sagten die Leute, das sei gar nicht durchzuführen. Allerdings rechnen viele Leute noch heute mit Fuß und Zoll. Nötig ist aber eine solche Änderung doch, und ich würde es mit Freude begrüßen, wenn der deutsche Nautische Verein die Anregung gäbe, eine Umänderung des Kommandos auf Kaufschiffen im Sinne der Marine anzubahnen. Ob das Kommando „Back- und Steuerbord“ oder „rechts und links“ heißen soll, scheint mir gleichgiltig. Aber wie Deutschland in der Sozialpolitik zuerst vorgegangen ist und andre Nationen wird folgen sehen, so glaube ich, werden uns die andern Staaten auch hierin allmählich folgen.

Sehr wahr und gut gesagt; nur rechts und links ist unseemannisch, also für das Ruderkommando geschmacklos. Da nebenbei auch ein Schönheitsfehler verbessert werden soll, so wird eben doch wohl die Annahme des Marinekommandos von mehreren Übeln das kleinste sein. Wir haben doch auch mit dem Metermaß nicht auf die stiernackigen Engländer gewartet. Aber man veresse in dem künftigen Gesetze über das Ruderkommando nicht, daß jedes Steuerrad dem Kommandierenden sichtbar und, wo angängig, auf der Brücke aufgestellt sein muß, und daß jedes gesprochne Kommando zugleich durch Winken mit dem Arm erläutert werden muß.

