



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Einheit im deutschen Ruderbefehl

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

gegenüber dem Nachedurst Frankreichs soviel auf die Vergrößerung unsers Landheeres haben verwenden müssen, nun um uns gegen die möglichen Folgen der Mißgunst Englands zu sichern, auch noch eine starke Flotte schaffen müssen.

Sobald wir über die zu einem energischen Auftreten gegen England nötige Seemacht verfügen, wird England sich nicht mehr einem anscheinend billigen Deutschenhaß hingeben und mit dem Gedanken an einen Krieg mit Deutschland kokettieren, sondern es wird mit uns als einer ebenbürtigen Macht rechnen, und da es ein guter Rechner ist, werden wir recht gut mit ihm auskommen. Kommen wir jedoch zu spät mit der Schaffung einer solchen achtungsgebietenden Seemacht, so riskieren wir einen englischen Überfall à la Kopenhagen, der bei der gegenwärtigen unzureichenden Stärke unsrer Flotte und bei der großen Verwundbarkeit unsers Handels eine schwere, vielleicht dauernde Schädigung unsers Wohlstandes herbeiführen könnte.



Einheit im deutschen Ruderbefehl

Von Georg Wislicenus



ndlich ist einer der zopfigsten Schildbürgerereien im deutschen Seefahrtsbetriebe der Garaus gemacht. Mit kühnem, kräftigem Schnitt ist der gordische Knoten gelöst worden, der seit nunmehr achtundzwanzig Jahren durch vieles Hin- und Herzerren immer unentwirrbarer verschnürt worden war. Eine Kaiserliche Verordnung vom 18. Oktober 1903 verfügt auf Grund des Paragraphen 145 des Strafgesetzbuches:

Im Geltungsbereiche der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichsgesetzblatt S. 203) dürfen auf deutschen Fahrzeugen vom 1. April 1904 ab nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, die die Lage des Ruderblatts, nicht die der Pinne bezeichnen.

Vom 1. April 1905 ab sind ausschließlich die Kommandoworte „Steuerbord“ und „Backbord,“ soweit erforderlich mit den das Maß des Ruderlegens angehenden Zusätzen anzuwenden; bis zu jenem Zeitpunkte sind auch die Kommandoworte „Rechts“ und „Links“ zugelassen.

Der Gebrauch der für Fahrzeuge unter Segel üblichen Kommandoworte, wie „Luv,“ „Halt ab“ und andre, bleibt durch diese Vorschrift unberührt, jedoch sind die Kommandoworte „Ruder in Lee“ und „Auf das Ruder“ vom 1. April 1904 ab nicht mehr zulässig.

Auf Fahrzeugen, die ständig in ostasiatischen Küsten- oder Binnengewässern verkehren und mit vorwiegend eingeborner Mannschaft bemannt sind, ist die Anwendung der dort üblichen fremdländischen Kommandoworte zugelassen.

Artikel 30 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See findet gegenüber den vorstehenden Vorschriften keine Anwendung.

Die Verordnung kann man nicht mißverstehn: wir bekommen endlich vom 1. April 1905 ab ein einheitliches deutsches Ruderkommando statt der bis

jetzt üblichen drei verschiedenen Arten (vergleiche meinen Aufsatz in den Grenzböten von 1901, erster Band, S. 361 „Die Seeschlange des deutschen Ruderkommandos“). Ein volles Jahr ist aber Spielraum zur Überleitung auf das neue Kommando gelassen. Obgleich die neue Verordnung endlosen und nutzlosen Besprechungen der Frage in den nautischen Kreisen Deutschlands ein sehr nützlichendes Ende macht, ist sie durchaus nicht überall mit gebührender Freude begrüßt worden. Das konnte man freilich nicht anders erwarten, weil in unsrer Zeit alles bekrittelt wird, was einen Zwang, mag er noch so heilsam sein, mit sich bringt. Und jede Neuerung wird gerade in seemännischen Kreisen mit Mißtrauen betrachtet. Als Stosch im Jahre 1880 das neue sinn-gemäße Ruderkommando einführte, schüttelten nicht nur einzelne Admirale den Kopf, sondern auch wir damals jungen und unerfahrenen Seeleute dachten in unsrer Grünshabelweisheit, die Welt müsse darob untergehn. Aber siehe da, die Sache machte sich sehr schnell, sogar die fremden Lotsen gewöhnten sich leicht an unser Kommando. Fragt man gar heute einen der jüngern See-offiziere, so wird er es ganz unbegreiflich finden, daß jemals nach dem alten unsinnigen Ruderkommando gesteuert werden konnte, ohne daß die fürchterlichsten Unfälle dabei vorkamen.

Und was das merkwürdigste ist, dieselben nautischen Vereine, deren Sprecher heute zum Teil noch gegen die neue Verordnung eifern, dieselben Vereine haben schon im Jahre 1879 fast einstimmig die Einführung des sinn-gemäßen, jetzigen Ruderkommandos beschlossen, haben damals die Reichs-regierung ersucht, mit der Einführung dieses Kommandos in Deutschland „unverweilt“ vorzugehen. Man erachtete damals in den Kreisen der Handels-schiffahrt eine internationale Regelung der Frage zwar für sehr wünschenswert, hielt es aber durchaus nicht für nötig, mit der Neuerung auf Englands Zu-stimmung zu warten. Stosch hatte also triftige Gründe, hoffen zu dürfen, die deutsche Handelschiffahrt würde freiwillig schon damals das neue Ruderkommando, das er der Marine gab, annehmen. Aber dieser vernünftige frei-willige Schritt geschah nicht, obgleich er auch in den nautischen Vereinen sehr oft, man könnte sagen periodisch befürwortet wurde; denn nicht weniger als zehn Haupttagungen des Gesamtverbandes dieser Vereine haben sich in den Jahren 1875, 1879, 1880, 1881, 1890, 1891, 1899, 1901, 1902 und 1903 mit der Frage beschäftigt.

Obgleich im Frühjahr 1891 der alte Breusing, der ausgezeichnete See-fahrtslehrer, in einer Flugschrift zur Frage des Ruderkommandos die Sachlage eingehend erläuterte, auch daran erinnerte, daß schon der Kaiser auf die „schönen,“ nämlich verworrenen Zustände des doppelten deutschen Ruderkommandos bei einem Besuche auf der Auguste Viktoria hingewiesen hatte, trogalledem geschah weiter nichts, als daß zunächst im Juli 1891 die Hamburg-Amerika-Linie ein sinngemäßes Ruderkommando, aber mit den Worten „Rechts“ und „Links“ auf ihrer Flotte einführte; der Norddeutsche Lloyd folgte bald nach, aber sonst blieb es beim alten Kommando. Somit waren also seit 1891 drei verschiedene Ruderkommandos auf deutschen Schiffen im Gebrauch, wodurch die deutschen Matrosen, Lotsen und Schiffs-offiziere gezwungen waren, sich je

nach dem Schiffe, auf dem sie gerade fuhren, dem jeweiligen Kommando anzupassen. Was das bei schwerfälligen Niederdeutschen zu sagen hat, kann sich jeder ausmalen, der unser überhaupt dem unruhigen Wechsel abholdes Seesvolk an den Ost- und Nordseeküsten kennt. Am schwierigsten war die Sache für die Lotsen; denn solchen konnte es an einem einzigen Tage vorkommen, wie die *Marinerundschau* von 1902, Seite 551, hervorhebt, daß einer hintereinander auf drei Schiffen die drei verschiedenen Ruderkommandos anwenden mußte. Wenn auf verschiedenen deutschen Eisenbahnlinien dieselben Signale, z. B. die roten und die grünen Lichter, genau entgegengesetzte Bedeutung hätten, würde jeder begreifen, daß solcher „grober Unfug“ sofort beseitigt werden müßte.

Aber unter den Sprechern der Handelsschiffahrt sind heute noch viele, die das nicht einsehen, die das neue einheitliche Kommando mit allerlei, freilich nicht stichhaltigen Gründen bekämpfen. Dabei habe ich die feste Überzeugung, daß den Seefahrern, den deutschen Schiffskapitänen der Handelsflotte, sehr schnell die Neuerung in Fleisch und Blut übergehen wird; denn die meisten von ihnen sind Männer im Alter von dreißig bis fünfzig Jahren, sie haben also fast alle als Einjährige, viele auch als Reserveoffiziere in der Kriegsflotte schon unter dem neuen Ruderkommando gedient, wissen also recht gut, daß die Sache auch so geht. Allerdings haben auch einige gewichtige Stimmen aus der Handelsmarine, so der Navigationschuldirektor Lühning und der Lübsche Handelskammersekretär die Neuerung mit großer Freude begrüßt; das beweist doch, wie verschieden man in nautischen Kreisen die Neuerung beurteilt. Auch die Gegner der neuen Verordnung müssen zugeben, daß sich der „Links“- und „Rechts“-befehl auf unsern großen Dampferlinien vorzüglich bewährt und zu keinem Mißverständnis oder Schlimmern geführt hat. Trotzdem erhebt man mit großem Aufwand von Lungenkraft und Drucker-schwärze juristische und seemannische Bedenken gegen die Verordnung.

Am sonderbarsten ist die juristische Tiftelei eines hamburgischen Rechtsanwalts, der zu beweisen sucht, daß die Kaiserliche Verordnung überhaupt nicht rechtsgültig sei (*Hansa, deutsche nautische Zeitschrift* Nr. 51 von 1903), weil sie nicht ausschließlich den Zweck habe, einen Zusammenstoß von Schiffen zu verhüten, sondern weil sie auch in den innern Schiffsbetrieb eingreife. Diese Behauptung widerspricht aber nicht nur dem gesunden, unverbildeten Rechtsgefühl, sondern auch dem Sinne der Verordnung. Durch Paragraph 145 des Strafgesetzbuchs ist dem Kaiser das Recht gegeben, Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See zu erlassen. Der Gebrauch von drei verschiedenen Ruderkommandos auf deutschen Schiffen ist zweifellos, das können auch die Gegner der neuen Verordnung nicht leugnen, ein gefährlicher Unfug, der sehr leicht zu Zusammenstößen von Schiffen führen kann, weil er Mißverständnissen bei verschieden gewöhnten Schiffsoffizieren und Matrosen Tür und Tor öffnet. Denn Leuten, die auf einem Schiffe unter demselben Befehl das Gegenteil von dem verstehen sollen wie auf einem andern Schiffe, wo sie vielleicht kurz vorher längere Zeit waren, darf man es nicht verdenken, wenn sie „rappellköpfig“ werden und

gerade im entscheidenden Augenblick die Sache verkehrt machen. Man denke sich doch an Ort und Stelle, auf die Kommandobrücke; da ist vor fünf Minuten, um Mitternacht, der neue Rudergast angetreten, hat noch schlaftrunken seinen Vorgänger abgelöst und braucht nun noch einige Zeit, aus dem „Dösen“ herauszukommen und Herr seines Verstandes zu werden. In solchen Augenblicken wird ein einfacher Matrose sehr geneigt sein, einen plötzlichen Befehl des Wachtoffiziers ohne weitere Überlegung mechanisch und instinktiv auszuführen. Hat aber der Mann zufällig gerade seine Dienstzeit in der Marine hinter sich, dann sitzt ihm das Marinekommando noch so in Fleisch und Blut, daß er in seinem erst halbawachen Zustande das Ruder im Handelssinne wahrscheinlich verkehrt legen wird. Die verhängnisvollsten Folgen falschen Ruderlegens treten aber dann ein, das weiß auch jeder Seemann, wenn sich Nachts zwei Schiffe schnell auf entgegengesetzten Kursen nähern.

Freilich kann falsches Ruderlegen in einzelnen seltenen Fällen auch gefährlich werden bei der Einsteuerung in eine enge Hafeneinfahrt; aber da dann die Schiffsgeschwindigkeit immer sehr gering ist, und die Hafendämme feststehn, also nicht, wie ein Gegendampfer, die eigne Geschwindigkeit im Sinne der Gefahr noch vermehren, so ist eben schnelles und sicheres Ruderlegen hauptsächlich und fast ausschließlich dann wichtig, wenn es sich darum handelt, einen Zusammenstoß von Schiffen auf der See oder in Küstengewässern zu verhüten.

Mithin ist es eine sinnwidrige Spitzfindigkeit, behaupten zu wollen, eine Verordnung über das Ruderkommando ginge „auf etwas ganz andres als eine Kollisionsverhütung.“ Tatsächlich, und das wird freilich jedem Seemann leichter verständlich sein als dem Juristen — tatsächlich haben sowohl die Einführung des Marinekommandos im Jahre 1880 unter Stosch wie die neue Kaiserliche Verordnung über das Ruderkommando nur den Zweck, die Gefahr von Schiffszusammenstößen zu mindern, obgleich beide Verfügungen natürlich auch wirksam sind, wenn ein Schiff irgendwo allein fährt, wenn also keine unmittelbare Gefahr des Zusammenstoßes besteht. Aber diese Eigenschaft haben auch viele der früher schon erlassenen Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßes von Schiffen auf See, z. B. die Bestimmungen über die Lichterführung in Fahrt und vor Anker, die Lotsen- und Notsignalordnung, die Bestimmungen über Nebelsignale; alle genannten Verordnungen gelten sinngemäß auch dann, wenn keine unmittelbare Gefahr des Zusammenstoßes besteht, also z. B. wenn ein Schiff irgendwo in See oder an einer Küste allein fährt. Es ist deshalb eine ganz künstliche Listelei, zu behaupten, eine Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes von Schiffen auf See läge nur dann vor, wenn die Kollisionsverhütung der ausschließliche Zweck der Verordnung sei. Davon steht im Paragraphen 145 des Strafgesetzbuchs nichts; dort heißt es: „Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See oder in betreff der Not- und Lotsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern erlassenen Vorschriften übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.“

Ein fachmännischer Verband, der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere

der Handelsmarine, hat am 12. November 1903 ausdrücklich anerkannt, daß die neue Verordnung eine solche zur Verhütung des Zusammenstoßes sei. Diese Auffassung entspricht vollständig dem Sinne der Verordnung. Es ist um so verwunderlicher, daß von der erwähnten juristischen Seite die Behauptung aufgestellt wurde, die Verordnung regle ausschließlich den innern Dienst an Bord eines Schiffes; das ist eine Selbsttäuschung. Denn obwohl die Verordnung allerdings nichts über ein gegenseitiges Verhalten der Schiffe zueinander sagt, ist sie doch nur erlassen, um die gefährliche Verschiedenheit der bisherigen drei Ruderkommandos auf allen deutschen Schiffen einheitlich, sinngemäß und zweckmäßig zu machen. Und was die juristische Sorge um den innern Schiffsdienst betrifft, so braucht nur daran erinnert zu werden, daß auch das Instandhalten, Anzünden und richtige Anbringen der Schiffslichter, der Betrieb der Nebelsignalgeräte ganz unmittelbar diesen innern Dienst angeht, daß also die Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe immer und überall in den innern Schiffsdienst eingreifen. Auch der historische Beweisversuch des Hansaaufsatzes hinkt, einfach aus dem Grunde, daß damals, 1875, die Verwirrung im deutschen Ruderbefehl noch nicht vorhanden war; daß trotzdem Freedens, der Hauptführer der deutschen Handelsnautiker, schon 1875 für den sinngemäßen Ruderbefehl eine Lanze eingelegt hat, beweist nur, daß es nachgerade höchste Zeit war, Anno 1904/05 die Sache endgültig zu regeln. Männer wie Freedens und Breusing traten jederzeit mit heiliger Überzeugung für ihre Gedanken ein, und was sie anfaßten, hatte „Hand und Fuß,“ war immer ein Fortschritt, immer eine Besserung der mannigfachen Mängel und Schwächen, die einem so schwierigen Betriebe, wie dem der Seefahrt, natürlich viel mehr anhaften als den einfachern Gewerbebetrieben am Lande. Breusing schreibt in seiner Flugschrift zur Frage des Ruderkommandos:

Es ist gerade, als ob es darauf abgesehen wäre, den gesündesten Kopf zu verwirren, Mißverständnisse zu fördern und damit das größte Unglück heraufzubeschwören. Ich meine, daß die Kaiserliche Marine ein Recht hat, von der Handelsmarine zu verlangen, daß sie ihr widersinniges Kommando aufgibt. Hätten die alten Herren, die alles beim alten lassen wollen, die vortreffliche Schule der Kriegsmarine durchgemacht, sie würden sich gewiß nicht gegen die Neuerung gesträubt und eingesehen haben, daß wenigstens Einheit im Kommando notwendig ist. Über den albernen Gedanken, daß die Kaiserliche Marine den Rückschritt zum widersinnigen Kommando machen soll, braucht man kein Wort zu verlieren; es kann sich nur um die Frage handeln, wie man die Handelsmarine zur Einführung des rationellen Ruderkommandos veranlassen soll.

Mit solcher Schärfe trat der hervorragendste deutsche Seefahrtslehrer kurz vor seinem Tode für die Sache ein; dem gegenüber erscheint es in der Tat widersinnig, wenn ein übereifriger Jurist die Rechtsgiltigkeit einer Verordnung anzweifeln will, die nur mit der Absicht geschaffen ist, solche Mißverständnisse zu verhüten, die der jetzige faule Zustand des dreierlei Ruderbefehls täglich herbeiführen kann. Die Gefahr wächst, je mehr Schiffsführer und Schiffsoffiziere durch den Dienst in der Marine gezwungen sind, sich an beide Befehlsweisen zu gewöhnen. Da auf gütlichem Wege nichts, auch gar

nichts erreicht worden war, sich im Gegenteil die frühere Geneigtheit der nautischen Kreise mehr und mehr verlor, war die Verordnung der einzige zweckmäßige Weg, endlich Klarheit zu schaffen.

Einem Teil der seemännischen Bedenken gegen die neue Verordnung ist dadurch die Spitze abgebrochen, daß die Verordnung ausdrücklich ein Jahr lang die Befehlsworte „Links“ und „Rechts,“ freilich nur in sinngemäßer Auffassung: Bug nach links, Bug nach rechts — zuläßt. Dieses Übergangsjahr verhütet also, daß der allzu schroffe Wechsel in der Bedeutung von „Backbord“ und „Steuerbord“ Mißverständnisse anrichten könnte. Zum Umlernen ist der einjährige Spielraum sehr wertvoll und als eine sehr gründlich durchdachte Vorichtsmaßregel aufzufassen, um so mehr, als sich das „Links“ und „Rechts“kommando in der Handelsmarine in den letzten Jahren schon sehr fest eingebürgert hat, so fest, daß die Zeitschrift „Seefahrt“ am 1. Dezember 1903 schon schrieb, „daß heute viele Seeleute gar nicht mehr begreifen können, daß man jemals habe anders wie Rechts und Links kommandieren können.“ Genau so wird es in wenig Jahren vom einheitlichen deutschen Ruderbefehl heißen, er wird sich schnell einbürgern und bald allen deutschen Seeleuten geläufig und genehm sein.

Neuerdings strebt der Verband deutscher Seeschiffervereine danach, den einheitlichen deutschen Ruderbefehl auch im Auslande einzuführen. In Frankreich, Österreich-Ungarn, Schweden und Norwegen wird jetzt schon das selbe sinngemäße Ruderkommando angewandt; daß England uns folgen wird, darf man nicht annehmen und hat auch trotz der fremden Lotsen viel weniger Bedeutung als der Wert des endlich zur Tat gewordenen einheitlichen deutschen Ruderbefehls. So gut wie bisher die deutschen Kriegsschiffe werden sich auch unsere Handelsschiffe künftig mit den fremden Lotsen zu verständigen wissen.



Vor vierzig Jahren

Erinnerungen von Otto Kaemmel

1



er heute vierzig oder fünfzig Jahre zurückschauen kann, der hat, falls er sich einigermaßen klare Erinnerungen bewahrt hat und dem Verlauf der Dinge mit einem gewissen Urteil gefolgt ist, das auch irrtümlich gewesen sein kann, einer jüngern Generation manches Interessante zu erzählen. Mögen die äußern Tatsachen auch allgemein bekannt sein, was übrigens auch bei Gebildeten oft in erstaunlich geringem Maße der Fall ist, nicht ohne Mitschuld der Schule, die Eindrücke, die sie auf die Mitlebenden gemacht, die Stimmungen, die sie erregt, den Einfluß, den diese Stimmungen unter Umständen auf den Verlauf der Dinge ausgeübt haben, das alles verfällt rasch der Vergessenheit, obwohl es doch auch zur Geschichte gehört, und damit verlieren auch die Dinge ihre lebendigen