Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Batsch: Rechts und links zur See

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

Visual Library

religiösen Bilder sehr viel kleiner ist, als die der übermütigen Genrebilder, daß demnach, wie wir schließen dürfen, die Religion in diesem lustigen Kriegs- und Geschäftsleben nur eine bescheidne Rolle spielte. Sie erhob die edlern Gemüter und schützte die Massen vor dem Versinken in grobes Heidentum; das war ihre Wirkung dort wie in allen christlichen Ländern auch der andern Konfessionen. Wo, wie in dem Genf Calvins, in dem Schottland des John Knox und in den Ländern der Habsburger, die Staatsgewalt eine äußerlich hervortretende Religiosität ganz allgemein beim ganzen Volke erzwang, da ward entweder sein Lebensmut gebrochen, oder es ward zur Heuchelei erzogen, oder wo der Druck nur kürzere Zeit dauerte, da schlug nach dessen Aufhören die Kopfhängerei sofort wieder in Ausgelassenheit um.

Rechts und links zur See

Wenn der Entwurf eines neuen Jagdkodex vorschlüge, gewisse Gliedmaßen des Rehbocks fortan „Beine" zu nennen, so würde ein Aufschrei durch die Welt des Sports gehen. So sehr sich unser Zeitalter daran gewöhnt hat, von radikalen Reformvorschlägen nicht mehr überrascht zu sein, so würde es sich gegen gewisse Dinge doch unbedingt ablehnend verhalten. Dazu gehört das eben erwähnte Beispiel, obgleich seine Bedeutung in der That verschwindend klein ist. Wenigstens kann man sagen, daß es Reformvorschläge giebt, die größere Bedeutung haben; sie unterscheiden sich nur dadurch von dem genannten, daß ihnen kein weiter verbreitetes, nicht auf den bloßen Fachkreis beschränktes Interesse innewohnt.

Das Interesse für Seegebräuche beschränkt sich in der That auf den Fachkreis; es ist dies namentlich im deutschen Reiche der Fall, und wenn sich große Zeitungen mit dem Kapitel der „Ruderkommandos" beschäftigen, so erachtet das der größere Teil der Leser für eine Abschweifung, der — so meinen sie — man eigentlich nur in Fachblättern begegnen sollte. Etwas näher tritt es nur denen, die entweder selbst oder durch die Erfahrungen Bekannter oder Verwandter mit größern Seeunfällen in Berührung gekommen sind.

Dies war beispielsweise der Fall mit jener großen Katastrophe, die mit der Bezeichnung „Untergang des Großen Kurfürsten" jedem Kinde im deutschen

Reiche bekannt und geläufig ist. Wer sich die Mühe nahm, sich näher darüber zu unterrichten, weiß, was dem Vorgange zu Grunde lag. Das Ruder des „König Wilhelm" war Steuerbord kommandirt und Backbord gelegt worden. Ein in rechtem Sinne gegebnes Kommando war im entgegengesetzten Sinne ausgeführt worden. Ein solcher Umstand genügt zur Herbeiführung eines Unfalles, und es ist nicht nötig, an dieser Stelle zu erörtern, ob andre Gründe, die man noch angeführt hat, zutrafen oder nicht.

Auch der Wortlaut der Kommandoworte an sich spielt hier keine Rolle, denn ein Mißverständnis kann mit jeder Art von Wortlaut zum Unfall führen. Dagegen ist es nicht gleichgiltig, ob man die Wahl des Wortlautes so einrichtet, daß sie Mißverständnissen Thür und Thor öffnet.

Nur wenigen Nichtseeleuten ist es bekannt, daß es infolge gewisser Schiffseinrichtungen Weltgebrauch war und zum größten Teil noch ist, für das Ruderkommando den Ausdruck zu gebrauchen, der das Gegenteil von dem meinte, was er aussprach. Im Kommandowort bezeichnete man den Griff des Ruders, die Pinne genannt; wenn man diesen Griff nach Steuerbord, d. h. rechts drehte, so brachte das für das Vorderteil des Schiffes eine Richtung nach Backbord, d. h. links, hervor. Verlangte man also diese Richtung für das Vorderteil oder den Kopf des Schiffes, so kommandirte man Steuerbord und meinte damit den Griff des Ruders. Dies letztere bewegte sich dann wie ein Fischschwanz unten im Wasser nach Backbord und brachte dadurch eine Wendung des Kopfes nach Backbord hervor.

Wollte man das so gegebne Kommando noch mit einem Fingerzeig oder einer Handbewegung unterstützen, so zeigte man unbeschadet dessen, daß man dem Rudersmann Steuerbord zurief, mit der Hand nach Backbord, d. h. nach der Richtung, wohin sich das Schiff drehen sollte. Auf diese Weise erfolgte der Ruf im entgegengesetzten Sinne, als der Wink; das war ein unverkennbarer Widerspruch, von dem man wohl Mißverständnisse und in ihrem Gefolge Unfälle befürchten konnte.

Damit aber nicht genug, es kam ein Umstand hinzu, der die Sache noch auffälliger machte. Auf größern Fahrzeugen ist die Bewegung des Rudergriffes, der Pinne, dem Auge entzogen, weil dieser Teil des Ruders immer unter Deck, meist sogar unter die Wasserlinie gebracht wird. Gehandhabt wird sie mittelbar durch eine Tau- oder Kettenleitung, die ihr Ende an einer auf Deck befindlichen Welle findet, und mit dieser Welle und den Speichen des zu ihrer Handhabung dienenden Rades bewirkt man die Bewegung der Pinne. Da die Wirkung eine mittelbare ist, so war es erforderlich, die Radspeichen nach Backbord herüberzudrehen, wenn man die Ruderpinne Steuerbord haben wollte. Daraus ergiebt sich auf den Ruf Steuerbord mit der vorher erwähnten Handbewegung nach Backbord eine Drehung der Radspeichen nach Backbord, eine Bewegung des im Wasser befindlichen Ruderteiles nach

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Backbord, und nur die dem Ruf entsprechende Bewegung des meist unsichtbaren Griffes oder Pinne nach Steuerbord. Es stimmte also alles mit dem Ruf oder dem Kommando überein, nur nicht die Pinne, mithin war das Kommando der Ausdruck für ein Ding, das man meistens nicht sah.

Für Seeleute, die von Jugend auf daran gewöhnt waren, hatte das nichts Befremdendes; man pflegte darüber nicht viel nachzudenken. Wer aber nachdachte, erkannte das Widersprechende, und die, bei denen die Gewohnheit nicht stärker war, als der Gedanke, konnten sich einer gewissen Unruhe darüber nicht erwehren.

Das riesige Anwachsen des Verkehrs, die durch den Dampf gewachsene Schnelligkeit im Verkehr trugen noch zu weitern Befürchtungen bei; gewisse Seemächte bemühten sich um eine internationale Regelung und Vereinfachung; das gelang aber nicht, weil Seeleute am Hergebrachten hängen, und weil — mit aus diesem Grunde — die herrschenden Seemächte, schon aus Selbstbewußtsein, noch konservativer sind als andre Mächte.

Auf diese Weise kam es, daß gewisse Seemächte, namentlich Frankreich und die Skandinavier, selbständig vorgingen; sie machten sich ein Verfahren zur Regel, wonach auf den Ruf Steuerbord insgesamt alle die oben erwähnten, die optischen sowohl wie die mechanischen Bewegungen in Steuerbordrichtung erfolgten. Wer Steuerbord kommandirte, zeigte auch mit der Hand nach Steuerbord, der Rudersmann drehte das Rad nach Steuerbord, und auch der im Wasser befindliche, unmittelbar wirkende Ruderteil machte seine Bewegung in derselben Richtung, während lediglich die unsichtbare Pinne ihre ebenso unsichtbare Bewegung in entgegengesetzter Richtung vollzog.

Andre Seemächte zögerten zwar, dem Beispiel zu folgen, England und Amerika legten Widerspruch ein; die deutsche Admiralität aber glaubte dem von Frankreich gegebnen Beispiel folgen zu sollen und traf für die kaiserliche Marine eine dem entsprechende Anordnung.

Man verhehlte sich aber nicht, daß eine volle Ausnutzung der Maßregel erschwert werde, wenn sie nicht auf den gesamten Seeverkehr Deutschlands ausgedehnt würde. Ein solches Hindernis war für den französischen Marineminister nicht vorhanden, weil das Marineministerium dort als allgemeine obere Seebehörde maßgebend ist. Eine Änderung grundlegender Gebräuche übt deshalb eine Wirkung auf die Gesamtheit. Im deutschen Reich ist das nicht der Fall, und anstatt dem Beispiel der Admiralität zu folgen, erhoben die Reedereien lebhaften Widerspruch.

Da die Maßregel auch in Marinekreisen nicht ungeteilten Beifall fand, weil Seeleute eben gern an alten Gebräuchen hängen, so mußte man gespannt sein, ob sich die Sache einbürgern würde. Wider Erwarten verstummten aber in Marinekreisen bald alle Widersprüche; man spürte den Nutzen der Vereinfachung, und wo man konnte, gab man sich Mühe, auch weitere Kreise dafür

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

zu gewinnen, denn man verhehlte sich nicht, daß die nunmehr vorhandne Verschiedenheit bedenklich war.

Das hat man denn auch in den Kreisen der Schiffsreeder nach und nach eingesehen; denn so, wie die Erziehung der Kauffahrer den Grundstock der Flotte liefert, so ist der Dienst in der Flotte eine nachhaltige Schule für die Zukunft des Kauffahrers.

Man hätte also erwarten können, daß, wenn die Reedereien einlenkten, sie sich den Grundsätzen der kaiserlichen Marine, materiell und formell, einfach angeschlossen hätten. Hätten sie dies gethan, so wäre die Form des Kommandos im gesamten deutschen Seeverkehr ein und dieselbe gewesen.

Einen solchen Weg einzuschlagen hat man aber nicht beliebt. Mochte man das Beispiel der kaiserlichen Marine nicht für ausschlaggebend halten, oder glaubte man, die kaiserliche Marine zu sich herüberziehen zu können, kurz, Steuerbord und Backbord wurde als Ruderkommando überhaupt verworfen, und dafür die Ausdrücke „rechts" für „Steuerbord" und „links" für „Backbord" eingeführt.

Mit andern Worten: man regelte die Meinung des Kommandos im Sinne der kaiserlichen Marine, glaubte aber die geläufigern Ausdrücke „rechts" und „links" dafür wählen zu müssen.

Über die Zweckmäßigkeit eines solchen Verfahrens läßt sich ja reden. Wenn man sich ohne Rücksicht auf das, was andre thun, zu einer Änderung entschließt und Freiheit hat in der Wahl der Wörter, so läßt sich manches anführen für die hier getroffne Wahl der Ausdrücke. Was rechts und links ist, weiß jeder; was Steuerbord und Backbord ist, weiß nicht jeder; es wissen das nur die Seeleute. Die Frage ist nur, ob es gut ist, sich zu einem solchen Verfahren zu entschließen, ohne alle Rücksicht auf das, was andre thun.

Das in der kaiserlichen Marine eingeschlagne Verfahren ist seit einem Jahrzehnt in Wirkung und hat sich eingebürgert. Es hat sich sogar so eingebürgert, daß sich der Übelstand der Verschiedenheit von dem Gebrauche der Kauffahrer nicht fühlbar machte. Für ein Kommando von der größten Wichtigkeit hatte man thatsächlich zwei, nicht allein verschiedne, sondern sich widersprechende Gebräuche und Ausdrucksweisen, und statt einander zu einer vollkommnen Einigung entgegenzukommen, trägt man noch eine dritte Verschiedenheit in die Kauffahrtei hinein, die nur ein halbes Entgegenkommen und nur geeignet ist, das Gesamtverkehrswesen zu verwirren.

Wenn man erkannte, daß es besser sei, den alten Gebrauch aufzugeben, so mußte man dem Beispiel der kaiserlichen Marine folgen; damit wäre ein doppelter Nutzen erreicht worden, man hätte dem Zweck der Vereinfachung und Berichtigung des Kommandos genügt, und man hätte die bis dahin vermißte Einheitlichkeit des Gebrauches hergestellt. Was hat man statt dessen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

gethan? Man hat das Verfahren selbst zwar der kaiserlichen Marine gleich eingerichtet, hat aber die Ausdrucksweise verworfen und für die bekannten Worte „Steuerbord" und „Backbord" die allerdings einfachen Worte „rechts" und „links" eingeführt. Das ist bis jetzt wenigstens von seiten des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft geschehen.

Ob die übrigen Reedereien dem Beispiel dieser Gesellschaften folgen werden, ist noch nicht bekannt geworden, scheint aber beabsichtigt zu sein.

Man behauptet nun, daß dies ein „Mittelweg" sei, der sowohl den Zwecken der kaiserlichen Marine, wie denen der Kauffahrtei genehm sein müsse; denn dadurch, daß man das Verfahren und die Ausführung des Kommandos dem Vorgang der Marine gleich gemacht habe, werde man dieser gerecht und dadurch, daß man andre Wörter gewählt habe, werde man der Kauffahrtei gerecht; durch die Wahl der Worte „rechts" und „links" werde die alte Bedeutung der Worte „Steuerbord" und „Backbord" nicht berührt. Ob das letzte wirklich der Fall ist, möge dahingestellt bleiben. Wer auf das Kommando „rechts" die Pinne des Ruders rechts legt, wird auch in diesem Fall unrichtig handeln; es wäre also mit der geänderten Wahl der Ausdrücke nichts gebessert.

Es kommt aber außer der veränderten Wahl der Ausdrücke noch ein andrer Umstand in Betracht; das ist der beinahe gleiche Laut der beiden Wörter. Man sage nicht, daß das eine seinen Hauptton im Vokal e, das andre im Vokal i habe. Man denke sich den regen Schiffsverkehr in stürmischer, dunkler Nacht im englischen Kanal, wo der Rufende oder Kommandirende zum Aufwand des ganzen Brusttones genötigt ist, und man wird einräumen, daß die geringe Verschiedenheit des Vokales nicht genügt. Wenn ich anführe, daß man in England und Amerika die beinahe gleichlautenden Wörter larboard und starboard für ungenügend gehalten und dafür port und starboard gewählt habe, so wird man diese Berufung vielleicht nicht anerkennen und sagen, die erstgenannten beiden Wörter hätten wirklich denselben Vokal, und das sei ein fühlbarer Übelstand gewesen. Das wäre richtig, soweit es den Vokal betrifft. Man hat aber auch die Notwendigkeit erkannt, die Silbenzahl zu ändern.

Die Worte Steuerbord und Backbord werden beidem gerecht; die Vokale eue und a sind schwer zu verwechseln, und ebenso ist das dreisilbige Steuerbord nicht leicht für das zweisilbige Wort zu nehmen. Wem diese Verschiedenheit nicht genügt, der könnte die Rufweise der Rosselenker, das „Hot" und das „Haarweg" auf die See übertragen; er würde dem Zweck besser genügen, als es mit der Wahl der Wörter „rechts" und „links" geschieht.

Für die Beibehaltung der Wörter Steuerbord und Backbord spricht aber endlich noch ein andrer Umstand. Das ist ihre Ähnlichkeit mit den entsprechenden Kommandoworten aller andern Sprachen, namentlich der Sprachen,

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

die das gleiche Verfahren und die gleiche Bedeutung der Kommandoworte längst vor uns angenommen haben, der Skandinavier und Franzosen.

Gegen das in der kaiserlichen Marine beliebte Verfahren ist ein Einwand erhoben worden, er hat aber nur eine scheinbare Bedeutung. Man meint, die alten deutschen Kauffahrteischiffer würden sich nun und nimmermehr den alten liebgewordnen Gebrauch verkümmern lassen. Da sich aber die alten Seefahrer der Bretagne und der Normandie, die der Normänner, Dänen und Schweden hineingefunden haben, so werden die Friesen, Schleswig-Holsteiner und Pommern auf die Dauer an Gelehrigkeit hinter jenen wohl auch nicht zurückbleiben wollen.

Daß die seemännischen Betriebe des deutschen Reiches drei sich widersprechende Arten von Ruderkommandos haben, und daß die Möglichkeit einer noch hinzutretenden vierten Art nicht ausgeschlossen ist, muß als ein auf die Dauer unhaltbarer Übelstand bezeichnet werden. Wenn man sich nicht einigen kann, so wird nichts übrig bleiben, als dem Mißstande auf dem Wege des Gesetzes ein Ende zu machen.

Weimar Vizeadmiral Batsch

Zu Franz Bopps hundertstem Geburtstage

Die Sprachwissenschaft, die heute in dem Kreise ihrer Schwestern eine ehrenvolle Stellung einnimmt, hat, wie uns dieses Jahr klar vor Augen führt, noch kein recht ehrwürdiges Alter erreicht, denn am 14. September ist erst ein Jahrhundert verflossen, seit Franz Bopp, ihr Begründer und Ausbauer, geboren wurde, und erst 75 Jahre sind vergangen, seit sein erstes Werk „Über das Konjugationssystem der Sanskritsprache in Vergleichung mit jenem der lateinischen, persischen und germanischen Sprache" veröffentlicht wurde. Schon bei seinem Erscheinen erregte dieses kleine Buch, mit dem Bopp mit einer empfehlenden Vorrede seines Lehrers Windischmann in die wissenschaftliche Welt eintrat, und das er wenige Jahre darauf auch in englischer Sprache herausgab, bei den beiden stammverwandten Völkern berechtigtes Aufsehen, aber daß der hier gepflanzte Same zu einem so mächtigen, herrlichen Baume gedeihen würde, konnte damals keiner ahnen. Bopp hat die von ihm begründete Wissenschaft selbst weiter ausgebaut, vor allem durch seine „Vergleichende Grammatik des Sanskrit, Zend, Griechischen, Lateinischen, Lithauischen, Go-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG