

Die Verwirrung im deutschen Ruderkommando

vom Navigations-Lehrer Ihnken (gekürzt und überarbeitet von E. Hewicker)

In einem der wichtigsten Dinge des Seeschiffahrtsbetriebes, im Ruderkommando, herrscht gegenwärtig eine starke Verwirrung in Deutschland.

Statt eines einheitlichen Kommandos für das Steuern der Schiffe, wie wir es früher in unsrer Kriegs- und Handelsmarine hatten, sind wir in den beiden letzten Jahrzehnten endlich dahin gelangt, drei ganz verschiedene und sich zum Teil direkt widersprechende Kommandos für Rudermanöver zu haben. Es ist eine Lage entstanden, die Tag für Tag Leben und Eigentum gefährdet.

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 gebraucht wird. „Backbord!“ bedeutet dabei: die Ruderpinne nach Backbord bewegen.

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 Ruderpinne nach Backbord bedeutet, heißt in der Kriegsflotte: das Schiff soll nach Backbord drehen und umgekehrt. Es ist in der That, wie der Altmeister der Steuermannskunst, der verstorbene Direktor der Navigationschule in Bremen, Dr. Arthur Breusing, einmal ausrief: rein die verkehrte Welt!

Zu diesen beiden Kommandos, die die Köpfe unserer Seeleute schon genug verwirren, gesellt sich als drittes im Bunde noch das Kommando unserer beiden großen Reedereien, des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie. Diese Linien haben an Bord ihrer Schiffe, um, wie sie sagten, dem allgemeinen Wirrwarr zu entinnen, die Kommandos „Rechts“ und „Links“ eingeführt, wobei „Links!“ bedeutet: das Schiff soll nach Backbord drehen. Diese dritte Art des Kommandos wird aus gutem Grunde von den Seeleuten an Bord fast nie gebraucht.

Bezeichnungen wie „links“ und „rechts“ sind immer auf die sprechende Person und ihre Blickrichtung bezogen. Die Ausdrücke „Backbord“ und „Steuerbord“ aber sind immer auf das Schiff bezogen und deswegen unmißverständlich.

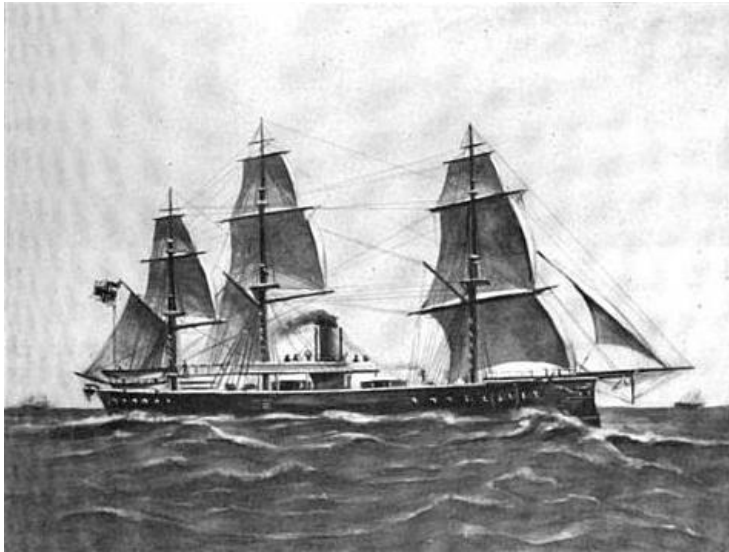


„König Wilhelm“ (1878)

Wie kam es, daß nicht einfach das alte Kommando (Bewegung der Ruderpinne) bestehen blieb? Die Entwicklung in der Hochseeschiffahrt hat zu immer größeren Schiffen geführt. Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts stellte sich die Notwendigkeit heraus, statt der Ruderpinne, mit der bisher die Schiffe gesteuert worden waren, Steuerräder einzusetzen, um die großen Schiffsrudder und damit das

Schiff selbst in der Gewalt zu behalten.

Mit dem Steuerrade nun, das jetzt auf Seeschiffen fast ausschließlich in Gebrauch ist, kam eine große Schwierigkeit in das Kommando für die Ruderbewegung. Denn das



Rad muß in die Richtung gedreht werden, in die das Schiff fahren soll. Und nicht umgekehrt wie bei der Ruderpinne.

Auf Schiffen mit einem Steuerrade muss also das Rad derzeitig nach der entgegengesetzten Seite gedreht werden wie das (alte) Kommando sagt. Lautet der Befehl „Backbord!“, so muss der Rudergänger sein Rad nach Steuerbord drehen, und umgekehrt!

„Großer Kurfürst“ (1878)

Wer erinnert sich nicht der furchtbaren Katastrophe von 1878 bei Folkestone im englischen Kanal: Zusammenstoß 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 Zustand in der Gepflogenheit des Ruderkommandos, wie er soeben geschildert worden ist, an dem Unglück den Hauptteil der Schuld trägt.

Daß man auch beim Marineoberkommando dieser Ansicht war, geht daraus hervor, daß durch Verordnung vom 01. Januar 1880 das alte Ruderkommando für die Kaiserliche

Die Kollision bei Folkestone 1878

Marine außer Kraft gesetzt und das sogenannte „Marinekommando“ eingeführt wurde. Danach bezeichnen „Backbord“ und „Steuerbord“ die Richtungen, nach denen das Rad UND der Schiffsbug gedreht werden sollen; man nennt es auch das „sinngemäße“ Kommando.

Wir hatten nun also zwei Ruderkommandos, das neue Marinekommando und das alte Handelskommando. Die Militärs gaben sich der Hoffnung hin, auch die Handelsmarine zur Übernahme des neuen Kommandos veranlassen zu können. Aber das glückte nicht, und im November 1891 führten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-

Amerika-Linie die Bezeichnungen „Links“ und „Rechts“ als Ruderkommandos ein. Die gesamte übrige deutsche Handelsmarine hat sich den vorgeschlagenen Änderungen gegenüber ablehnend verhalten und verwendet das altüberlieferte Kommando, obwohl es sinnwidrig ist, nach wie vor weiter.



Denkmal für die Toten (bei Folkestone)

benutzt: bei Lotsen, bei Hafenangestellten, bei den Schleppdampfern etc.

Aber noch ein andres gibt es, was den deutschen Handelsschiffen verwehrt, ein anderes Ruderkommando in Gebrauch zu nehmen als das im internationalen Schiffsverkehrsbetriebe gültige. Wie häufig muss nämlich der Mannschaftsbestand in fremden Häfen durch ausländische Seeleute ergänzt werden, die dann nach der Einschiffung, die meistens kurz vor dem Auslaufen des Schiffs stattfindet, nach einem Ruderkommando steuern müßten, das dem gerade entgegengesetzt wäre, das sie bisher in ihrer ganzen seemännischen Laufbahn gehört und befolgt hätten. Und nicht selten, namentlich in der chinesischen Küstenfahrt, wird an Bord von deutschen Schiffen sogar englisch kommandiert.

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

Aus welchem Grunde behält die gesamte Weltschiffahrt das alte unzulängliche und heute sinnwidrige Kommando bei? Zweifellos aus dem Grunde, weil es noch so unendlich viel kleine Fahrzeuge gibt, 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

Die Handelsmarine hat gute Gründe, die Einführung des sinn- gemäßen Marinekommandos, das unstreitige Vorteile bietet, abzulehnen. Die Schifffahrt ist international, und die Engländer besitzen mit ihren Kolonien nahezu dreiviertel des ganzen Schiffsbestandes der Welt. Und die britische Gesamtmarine will von der Einführung eines neuen Ruderkommandos nichts wissen; sie hält unverrückbar am alten fest, das ihr in Fleisch und Blut übergegangen ist. Und ebenso geht es den übrigen seefahrenden Nationen.

Nun könnte man einwenden, was kümmern uns die übrigen, führen wir doch das Bessere ein. Aber die Handelsschiffahrt ist auf den Verkehr in ausländischen Häfen angewiesen, und überall im Auslande wird das alte System

Rennjachten und eine große Anzahl englischer Radschleppdampfer mit der Pinne gesteuert.

Da bei der Pinne nach dem Kommando „Backbord“ der Schiffsbug nach Steuerbord ausweicht, so muss, wenn Übereinstimmung bleiben soll, dies auch bei dem Steuerrade zutreffen, d.h. das alte sinnwidrige Kommando muss bestehen bleiben. Deswegen behält die britische Gesamtmarine das alte Kommando bei trotz der Unzuträglichkeiten bei den radgesteuerten Schiffen.

Sicherlich würde die deutsche Handelsmarine das rationelle Kommando unserer Kriegsschiffe übernehmen, wenn es gelänge, dieses Kommando international einzuführen. Aber es dürfte zweifellos noch auf lange hinaus ein frommer Wunsch bleiben, bevor an ein solches internationales Ruderkommando ernsthaft zu denken ist.

So schrieb der etwas mutlose Navigationslehrer Ihnken im Jahre 1901 in der national-liberalen Zeitschrift „Die Grenzboten“, die von 1841 bis 1922 teils wöchentlich, teils zweiwöchentlich erschien.

Aber manchmal geschehen Wunder, und schon zwei Jahre später war es soweit:

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc. etc.
verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs, was folgt:

Im Geltungsbereich der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 dürfen auf deutschen Fahrzeugen vom 1. April 1904 ab **nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, welche die Lage des Ruderblattes, nicht die der Pinne, bezeichnen.**

Vom 1. April 1905 ab sind ausschließlich die Kommandoworte „Steuerbord“ und „Backbord“ anzuwenden; bis zu jenem Zeitpunkt sind auch die Kommandoworte „Rechts“ und „Links“ zugelassen.

Die Kommandoworte „Ruder in Lee“ und „Auf das Ruder“ sind vom 1. April 1904 ab nicht mehr zulässig.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben im Schloß zu Berlin, den 18. Oktober 1903.

Heute steuert die ganze Welt nach dieser kaiserlichen Verordnung!