

Die Sprache des deutschen Seemanns.

In jedem Volke ist der Wortschatz der Seeleute wohl mehr als der irgend eines anderen technischen Berufs ein Gemenge aus den fremdartigsten Bestandtheilen. Und es müsste uns verwundern, wenn es nicht so wäre. In technischen Fertigkeiten ist kein Volk so vollkommen und reich gewesen, dass es nur zu geben und nicht auch zu empfangen gehabt hätte, alle haben von einander gelernt. Und wenn der Schiffer durch seinen Beruf zu einem Volke fremder Zunge geführt wurde und er hier ein ihm unbekanntes Geräth, ein ihm neues Werkzeug kennen lernte, da eignete er sich mit der Sache auch den Namen an. Es hat so ein vielseitiger Austausch zwischen den seefahrenden Völkern stattgefunden und auch der Sprachschatz unserer deutschen Seeleute hat sich aus dem Griechischen und Lateinischen, aus dem Romanischen und Arabischen, aus dem Keltischen und Baskischen, aus dem Finnischen und selbst aus dem Karaibischen bereichert.

Um einige Beispiele gleich hier vorwegzunehmen, so stammt das Wort „Kalfaten“ vom arabischen *qalafa* d. h. ein Schiff verkitten, und das Wort „Havarie“ aus dem arabischen *zvar* d. h. Beschädigung. — Für den schweren Hammer mit beiderseits flacher Bahn, den der deutsche Bergmann „Fäustel“ nennt, braucht der deutsche Seemann das Wort „Moker“. Jakob Grimm erzählt in seinem Berichte über das finnische Heldengedicht Kalewala (wieder abgedruckt im 2. Bande seiner kleinen Schriften), dass es ihm früher nicht möglich gewesen sei, die Herkunft dieses Wortes festzustellen; nun aber zeige sich, dass es finnischen Stammes sei, denn *mou-kara* bedeute *malleus maximus*. — Wenn irgend ein Wort uns volksthümlich anheimelt, so ist es das bei den Seeleuten und durch sie in Niederdeutschland gäng und gebe „Thrankrüsel“. Man brachte es früher mit dem niederdeutschen Kroos für Krug in Verbindung, welches freilich auch dunkler Herkunft ist und von fremd her eingeführt scheint. Nach Weigand stammt es vielleicht aus dem keltischen *crws*, welches ein rundes Gefäss bedeutet. Neuerdings hat sich nun aber ergeben, dass der Thrankrüsel direct über See zu uns gekommen ist; das baskische Stammwort ist *criselua* oder *cruselua*, in der Bedeutung Lampe, namentlich Hängelampe. Von besonderem Interesse ist dabei die fast ausschliessliche Verbindung von Krüsel mit Thran. Bekanntlich haben gerade die Basken bereits seit dem 9. Jahrhundert den Fang der

Thranfische geübt und sind darin die Lehrmeister der übrigen Völker geworden. So wird mit dem Thran der Basken auch wohl der Thrankrüsel zu uns eingeführt sein.

Der Grundstock unserer Schifffsprache ist freilich stets deutsch geblieben, und so lange der Völkerverkehr sich noch in engen Grenzen bewegte und so lange die Technik des Seewesens sich noch im einfachsten Zustande befand, ist auch die technische Sprache der Seeleute germanischen Stammes eine gemeinsame gewesen.

Schiff und Boot; Kiel, Bord und Deck; Mast und Stag; Ruder und steuern; Segel mit Leich und Schote; Wind und Luf und Leh sind Schifferausdrücke, die auch bei dem einfachsten Fahrzeuge nicht entbehrt werden können. Sie gehen deshalb auch in die vorhistorischen Zeiten zurück und müssen schon im Gebrauche gewesen sein, als die Angelsachsen noch an den deutschen Gestaden der Nordsee wohnten, denn sie haben sie in ihre neue Heimath mit hinüber genommen, und jedem der eben genannten Worte entspricht auch heute ein englisches mit genau demselben Begriffe: *ship, boat, keel, board, deck, mast, stay, rudder, to steer, sail, leech, sheet, wind, loof, lee*. Und noch Jahrhunderte hindurch wird man sich mit diesem geringen urdeutschen Wortschatze haben begnügen lassen, denn auch der Bau der Schiffe hat sich lange auf niedriger Stufe erhalten.

Es ist bekannt, dass die Deutschen der Urzeit sich das Schiff als schwimmendes Thier dachten und ihnen danach Namen gaben. Unter dem Worte Eber erwähnt Jakob Grimm im deutschen Wörterbuche, dass die Benennung der Elbschiffe als Ewer, wenn dies Wort das männliche Schwein bedeute, in die allerältesten Zeiten zurückgreifen müsse, verhehlt aber seine Bedenken nicht. Freilich ist er im Irrthume, wenn er meint, dass das Wort *ever* in dieser Bedeutung im niederländischen nicht vorhanden sei. *Nic. Witsen: Scheepsbouw en Bestier, Amsterdam 1690 fol.* hat auf S. 189: *De Vlaamsche Pleiten, Tjalken, Evers, Arben, Krayers en Snauwen, schoon Binne-landsvaarders zijn, begeben zich dikmaal over zee*, und auf S. 589 sagt er, *Evers* seien *kleine visschers schuiten tot Enkhuizen*. Ever finden sich also sowohl in Flandern als in Holland. Dass *ever* sonst nur in der Verbindung *everzwijn* im niederländischen und *everswin* im niederdeutschen vorkommt, thut nichts zur Sache. Auch wenn *ever* nur Wildschwein bedeutete, könnte das kein Bedenken erregen. Aber unter dem Worte *Esse* findet sich im Mnd. Wörterbuche: *De abbet hedde den rath mit einem schonen gemesteden everswine begavet*. Hier kann doch nur von einem zahmen Schweine die Rede sein. Und wenn Jakob Grimm darauf hinweist, dass weder altnord. *iöfur* noch angels. *eofur* irgend die Bedeutung eines Fahrzeuges zeigen, so gilt dies doch nur für die uns erhaltenen Bruchstücke dieser Literaturen und ist kein Beweis. Man würde auch in grosse Verlegenheit gerathen, wenn man für unsere deutschen seemännischen Ausdrücke Belege in Goethe, Schiller, Lessing u. s. w. suchen wollte. Man hat mir gesagt, dass das betonte E in den beiden Worten Ewer und

Eber nicht denselben Laut habe, und dass diese deshalb wohl nicht gleichbedeutend sein können. Ich möchte auch darin keine Schwierigkeit finden. In tausend Jahren könnten immerhin die Schiffer und die Landleute darin auseinander gegangen sein, da jene sich längst nicht mehr der Herkunft ihres Schiffsnamens bewusst gewesen sind. Stände diese Benennung allein, so würde der Einwurf vielleicht Gewicht haben. Aber nun finden sich auf der Weser und der Ems gleichfalls Thiernamen für die Schiffe. Auf der Weser fahren Böcke und Bullen, auf der Ems Mutten und Kuffen. Mutte ist bekanntlich ein Mutterschwein, und Kuffschwein ist ein allen Niederdeutschen bekanntes Kosewort der Kinder für das Borstenthier. Ich möchte auch die Lastschiffe auf dem Rhein, die Aake genannt werden, hierher ziehen. Aak ist niederdeutsch auch der Wurm im Finger und würde wohl das Stammwort für Egel sein, wofür Weigand eine griechische Wurzel *ák* und ein lateinisches *ac* annimmt. Von Bedeutung für das Alter der Schiffsnennung nach Thieren ist es, dass auf den Flüssen östlich von der Elbe, wo die deutsche Colonisirung erst in historischen Zeiten erfolgte, solche Thiernamen für Schiffe sich nicht finden. — Gelegentlich will ich hier anführen, dass Diez und nach ihm Weigand den Schiffsnamen Kogge, der in den alten hansischen Urkunden so oft auftritt, vom französischen *coque*, spanischen *coca* und diese wieder aus dem lateinischen *concha* ableiten. Ich sehe keinen Grund, weshalb dieses Schiff nicht einen alt-nordischen Namen haben sollte. Eine grosse Rolle spielen diese Fahrzeuge in der Geschichte der Kreuzzüge und treten dabei in allen Urkunden, die zu meiner Kenntniss gekommen sind, als Schiffe nordischer Seefahrer auf. Die grössere Wahrscheinlichkeit ist doch die, dass *coque* und *coca* von Kogge und nicht dieses Wort von jenen abstammt.

Erst als die germanischen Völker namentlich seit den Kreuzzügen die südlichen Gewässer besuchten, lernten sie im Mittelländischen Meere eine höher ausgebildete Technik kennen und nahmen fremde Wörter in ihren nautischen Sprachschatz auf. Gewisse Bezeichnungen und Benennungen, die alle romanischen Völker schon aus dem Alterthume mit herübergenommen hatten, wurden, wenn nicht schon früher, doch jetzt Gemeingut auch der germanischen Seefahrer. So Anker mit Kabel und Ankerboje mit Bojestropp. Anker ist aus dem lateinischen *ancora* und Kabel aus dem mittellateinischen *capulum* entstanden; *boja* kommt schon bei Plautus und Festus vor, und von Stropp finde ich in Winkelmann's Geschichte der Kunst, dass es als griechisches Wort *στρόπιος* in der Bedeutung „Kranz“ von Festus aufgeführt wird. Gellius hat das lateinische *struppus* als „Band“. Gerade dieselben Bedeutungen vereint hat das Wort in der deutschen Schifffsprache: ein zu einem Ringe oder Kranze in einander geschlungenes Band. — Das Wort Remen vom lat. *remus* Ruder hat vielleicht schon während der ersten Kriege unseres Volkes mit den Römern Aufnahme in unsere Sprache gefunden.

Aber lange vorher, ehe die nordischen Völker von den mittel-

ländischen lernten, hatten bereits germanische Worte Eingang in die romanischen Sprachen gefunden. Und merkwürdigerweise haben die romanischen Völker die Benennung der wesentlichsten Schiffstheile von den Germanen entlehnt, während diese sich begnügten, die Namen von allerdings nicht unwichtigen, aber doch für die Schifffahrt nicht gerade wesentlichen mechanischen Vorrichtungen von den Romanen in die eigene Sprache aufzunehmen.

Vom altnord. *Kiölr*, ahd. *Kiöl*, d. i. nhd. Kiel, stammt das franz. *quille*, das span. *quilla*, das ital. *chiglia*, trotzdem das lateinische *carina* sich den Romanen bot. — Vom altnord. *mastr*, d. i. ahd. *mast*, stammt das franz. *mit*, das port. *mastro*, das span. *mastil*, während in diesem Falle die Italiener ihr *albero* aus dem lat. *arbor* beibehielten. — Aus dem altnord. *bítr*, nhd. Boot, stammt das jetzt veraltete ital. *batto*, das span. *batel* und das franz. *bateau*. — Vom deutschen Bord, ahd. *borto*, stammt das franz. *bord*, das ital., span. und port. *bordo*. — Das deutsche Schote, altfries. *skot* wurde im franz. zu *écot* oder *écoute*, im ital. zu *scotto*, im span. und port. zu *escote*. — Das deutsche Bugspriet, engl. *bowsprit* wurde franz. *beaupré*, und das deutsche Stag, engl. *stay*, franz. zu *étai* und span. zu *estay*. — Das franz. *vaigres*, die Planken der Binnenwand des Schiffes, stammt von dem schwed. *wägg* und dän. *vaeg*, d. h. Wand, welches auch in das niederländische als *weeg* übergegangen ist, wovon wir dann wieder das niederdeutsche *wegerung* haben. — Das französische Wort *varanques* für die Flurhölzer oder Rippen des Unterschiffs ist das schwed. *wranger*, d. h. Krummhölzer — Die französischen Wörter *babord* und *tribord*, span. *estribord*, sind von Backbord und Steuerbord hergenommen.

Es ist die gewöhnliche Ansicht, dass namentlich die französische Sprache ihre eben genannten Ausdrücke aus dem Niederländischen entnommen habe. Ich kann mich dieser Meinung nicht anschließen. Die Aufnahme von Fremdwörtern für so wesentliche Theile des Schiffs, für welche die eigne Sprache doch auch schon eigne Worte besitzen musste, wie z. B. für Mast und Kiel, ist nicht durch einen bloss äusseren Verkehr zu erklären. Um so etwas zu ermöglichen, musste sich das fremde Schifffervolk häuslich niederlassen. Und als die Normannen die Normandie und Apulien und Calabrien und Sicilien in Besitz nahmen, da sind diese nordischen Schifferausdrücke in die romanischen Sprachen eingedrungen. Sie haben schon Aufnahme gefunden, als die niederländische Schifffahrt noch von ganz untergeordneter Bedeutung war.

Erst zur Zeit der Kreuzzüge traten auch die anderen germanischen Völker in lebhafteren Verkehr mit den Romanen. Und nun lernten sie im Mittelmeere mechanische Vorrichtungen kennen, die ihnen bis dahin fremd geblieben waren. Dass ein Flaschenzug den alten Deutschen nicht bekannt gewesen ist, geht, abgesehen davon, dass „Flasche“ aus dem Italienischen stammt, schon daraus hervor, dass es ein zusammengesetztes Wort ist. Aber bereits die Griechen hatten dieses Hebezeug unter dem Namen *τροχαλία* und eine

τρ. τρισπακτος war ein dreischiebiger und eine τρ. πολυσπακτος ein mehrschiebiger Flaschenzug. Der deutsche Seemann nennt ihn Talje; es ist das italienische Wort *taglia* oder das portugiesische *talha*. Der englische Seemann nennt es *tackle*. Eben dies Wort hat nun auch der deutsche Seemann in der Verbindung: „Mantel und Takel“. Hier bedeutet Mantel ein feststehendes starkes Tau, und Takel einen Block mit Scheibe und laufendem Tau oder Läufer. Mantel ist das italienische Wort *amanti*, das spanische *amantillos*, das portugiesische *amantillos*. Man hat lange vergebens nach der Herkunft desselben gesucht, bis uns Böckh in seinen „Urkunden über das Seewesen des attischen Staates“ (vgl. S. 151) gelehrt hat, dass es im Mittelalter aus dem altgriechischen Worte ἰάντης verderbt sei. Takel ist das italienische *tacca* = Kerbe, welches im portugiesischen zu *taque* wird. Der Begriff von *taglia* und *tacca* ist derselbe; haben die beiden Worte auch dieselbe Quelle? Nach Diez hat das italienische Wort *taglia* sein unantastbares Etymon im lateinischen *talea*. Bei den römischen Feldmessern heisst eine *scissura* eine *taliatura* und, wie Diez ferner anführt, rechnet Rudorff auch *theclatura* aus der *lex Long.* hierher. Kann dies geschehen, so ist auch der Schluss berechtigt, dass unser Wort Talje mit dem englischen *tackle* denselben Stamm hat, während Weigand noch die Ableitung des Wortes Takel für dunkel erklärt. Die Bezeichnung des Flaschenzuges als Einkerbung oder Einschnitt ergab sich aber aus seiner Gestalt ganz in derselben Weise, wie der Körperbau oder der Leibschnitt eines Kleides durch das französische Wort *taille* bezeichnet wird. — In den ältesten Zeiten wurden die Segel der Deutschen bloß am Fusse oder Unterrande mit Hülfe der Schoten gelenkt. Von den Romanen haben alle germanischen Völker gelernt, auch die Rahen zu richten und die dazu dienenden Taue die Brassen genannt, franz. *les bras* die Arme, span. *brazos*, port. *brazos*, ital. *bracci*, engl. *braces* vom lat. *brachium*. — Unsere Seeleute nennen einen spitzen eisernen Nagel einen Spieker. Als sie nun im Mittelmeere lernten, wie man dort zum Befestigen des Tauwerks sehr passend stumpfe Holzpflocke verwandte, die ital. *caviglie* heissen, führten sie dieselben ebenfalls ein und nannten sie: Kavielnägel. Dies Wort wird, weil unverstanden, auf das grausamste verunstaltet; man hört jetzt von Karviel, Kofein, Kovien, selbst Koffernägeln. — Wenn unsere Seeleute von Spanien Wein holten, so sahen sie, dass man die Fässer mit Keilen feststaute. Da nun im Spanischen ein Keil *cuño* heisst, so werden bis auf den heutigen Tag diese Staukeile von unseren Seeleuten Kuntjes genannt. — Vom spanischen *trenza* kommt unser Trensens, d. h. die Furchen des schweren Tauwerks mit dünnem Tau durch Umschlängeln ausfüllen. — Getheertes Segeltuch, welches zum Bedecken von Luken und anderen Oeffnungen dient und im englischen *tarpauling* heisst, nennen wir Presenning. Es ist das veraltete französische Wort *préceinte*, d. h. Umhüllung oder Schurz. — Erwähnen wir endlich noch die Worte „Kappen“ vom französischen *couper* und die „Pertürleine“, d. h. das Tau, welches den Anker, ehe

man ihn fallen lässt, unter dem Krahnbalken festhält oder trägt und offenbar von dem französischen *porteur* abzuleiten ist, so ist damit wohl die Zahl aller technischen Ausdrücke, welche die Sprache des deutschen Seemanns aus der Fremde entlehnt hat, erschöpft.

Wägt man die Bedeutung der Worte, welche Germanen und Romanen ausgetauscht haben, nach dem Gewichte, welches die damit bezeichneten Gegenstände für die Schifffahrt und das Seewesen haben, so lässt sich nicht verkennen, dass die Vergleichung zu Gunsten der germanischen Völker ausfällt.

Die englische Sprache hat von den Romanen auch noch andere technische Worte aufgenommen als die deutsche, und von diesen will ich wenigstens eines hier erwähnen, weil sich daraus im Munde der deutschen Seeleute an der Ostsee ein neues deutsches Wort gebildet hat. Die Hebezeuge, welche der deutsche Bergmann von Alters her als Haspel und Göpel benutzt hat, und von denen jenes eine Winde mit liegender Welle und dieses eine solche mit stehender Welle bedeutet, müssen dem deutschen Küstenbewohner unbekannt gewesen sein. Als der Seemann sie bei den Romanen kennen lernte, bildete er sich dafür zusammengesetzte deutsche Ausdrücke und nannte das eine Bratspill, d. h. Bratspindel oder Bratspiess, und das andere Gangspill, weil man darum herumgeht. Für das letztere hat nun die englische Sprache das Wort *capstan*. Es stammt von dem spanischen *cabr'estante*. *Cabria* heisst ein Bock, ein Krahn, eine Winde, und *cabr'estante* ist eine Winde mit aufrecht stehender Welle. Aus dem englischen Worte *capstan* haben die Niederländer einen *kaapstander* und unsere Matrosen an der Ostsee einen Kopfständer gemacht, eine nicht unebene Wortbildung.

Neben allen den im Vorhergehenden aufgeführten Sachbenennungen sind uns nun aber auch zwei Personalbezeichnungen aus dem Mittelalter überkommen, von denen es bis auf den heutigen Tag streitig ist, ob sie dem romanischen oder germanischen Sprachgebiete angehören und die ein wahres Kreuz der Etymologen gewesen sind. Ich will beide einer etwas eingehenderen Besprechung unterziehen.

Das eine ist das Wort Pilot. Diez, die erste Autorität in Bezug auf romanische Philologie, hat darüber in seinem Wörterbuche (Ausg. 1878) das Folgende:

Piloto it., sp. pg. desgl. it. *pilota*, frz. *pilote* Lootse, Steuermann. Die niederländische Sprache hat *pyloot* und dies hält man für eine Zusammensetzung aus *pylen*, die Tiefe des Wassers messen, und *lood*, *loot* Blei, was aber noch näher zu prüfen sein möchte. Im franz. bedeutet *piloter* Pfähle ins Wasser schlagen, *pilotis* Grundpfahl, im piemont. und wallon. schlechtweg *pilot* genannt. Aber logischer Zusammenhang zwischen *pilotis* und *pilote* ist nicht abzusehen, wie sich denn letzteres auch mit seinem derivativen *e* als ein dem italien. *pilota* identisches Wort ausweist; dieses aber hat einen fremdartigen Anstrich, indem sein Suffix an *idiota*, *epirola* u. dgl. erinnert; romanisch wäre *pilotto*, *pilot*. Soweit Diez. — Weigand hat unter dem

Worte Pilot: Steuermann, Lootse. Im 17. Jahrhundert der Pylote, aufgenommen aus dem niederl. der *piloot*, welches entlehnt ist aus franz. der *pilote*, ital. der *pilota*. Woher aber diese? Unter dem Worte: Lootse findet sich dann ferner bei Weigand: Der Lootse ist aus niederl. der *loots*, niederl. *loods*, *loots*, dän. *loots*, schwed. *lots*; und lootsen aus niederl. *loodsen*, dän. *lootse*. Auch sagt man der Lothsmann, niederl. *loodsmann*; niederl. *loodsman*, engl. (wohl anderswoher aufgenommen) *loadsman*, *loadesman*. Ob vom neuniederl. das *lood* = Senkblei, die Tiefe des Wassers zu messen, und aus dem niederländischen in das nordische und englische übergegangen? Weigand verweist dann noch auf das Wort *pilot*. — Wir wollen prüfen, ob die Angaben von Diez und Weigand das Richtige treffen. Das Wort Pilot taucht zuerst im Mittelländischen Meere auf und findet sich in dem catalonischen Consulat der See, welches bereits um die Mitte des 13. Jahrhunderts abgefasst ist. Hier heisst es im Cap. CCV. (*Pardessus; Us & Coutumes de la mer. Paris 1847. 4^o. II. pag. 251*), dass es Schiffer gebe, die nicht wüssten, ob sie voraus oder zurück fahren müssten, noch überhaupt die See kennten; deshalb solle ein Schiffer, dessen Fahrzeug nach unbekanntem Gewässern befrachtet sei, einen Piloto mitnehmen. Was mag nun hier unter Piloto verstanden sein? Ein Bedürfniss von Lootsen in unserm jetzigen Sinne, wo das Wort einen Wegweiser für enge, gefährliche Fahrwasser bedeutet, besteht im Mittelländischen Meere gar nicht. Die grossen Handelsemporien Konstantinopel und Alexandria, Messina und Palermo, Venedig und Genua, Neapel, Marseille, Barcelona, Valencia, Malaga liegen an offener See. Andererseits muss man bedenken, dass in früheren Zeiten der Schiffer eigentlich nur der Schiffsherr war und kein Seemann zu sein brauchte. *Ulloa* in seinen *Conversaciones* sagt darüber: *En lo antiguo eran dos ministerios separados, el de mandar las embarcaciones y el de dirigirlas. Los capitanes tenían el mando interior civil, economico y militar; y los pilotos eran los que desempeñaban la parte nautica en pilotage y maniobra.* So erklärt sich die Vorschrift, dass ein Schiffsherr, der nicht selbst Seemann war, einen der Schiffsfahrt kundigen Mann annehmen musste, von selbst, und man hat hier nicht an einen Lootsen zu denken. Bei den Völkern des Mittelländischen Meeres hat das Wort *piloto* keine andere Bedeutung gehabt als die, die wir mit einem „befahrenen Seemann“ verbinden. Als Columbus zu seiner Entdeckungsfahrt auslief, war der eine der Gebrüder Pinzon der *Piloto mayor* des Geschwaders. Auch der Nichtseemann begreift, wie widersinnig es wäre, für völlig unbekannte Gewässer einen Lootsen anzustellen, der eben seinen Namen davon hat, dass er von einem ganz bestimmten Fahrwasser eine genaue Ortskenntniss besitzt, um als Wegweiser dienen zu können. Und erwägt man ferner, dass ein Wort gewiss längst im Gebrauche gewesen sein musste, ehe es in einem Gesetzbuche ohne weitere Erklärung angeführt werden konnte, so fällt schon damit die Behauptung zusammen, dass das Wort *piloto* aus dem niederländischen stammt. Erst nach

dem Jahre 1300 kamen genuesische und venetianische Schiffe nach Antwerpen und lernten in den nordischen Meeren eigentliche Lootsen kennen. Denn hier lagen die Handelsplätze nicht, wie im Mittelmeere an offener Seeküste. Hamburg und Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, London und Bristol, Rouen und Nantes und Bordeaux liegen tief im Lande an Revieren, deren Eingang durch Sandbänke versperrt ist und wo die Möglichkeit des Einsegelns von der genauen Kenntniss der von Ebbe und Flut bedingten Wassertiefe und Gezeitströmung abhängig ist. In dem von Koppmann herausgegebenen alten niederdeutschen „Seebuche“ (Bremen, 1876) heisst ein Revier, wo man ortskundiger Männer bedarf, um einsegeln zu können, „Lootsmannswater“, und es ist eben dieser Ausdruck Lootsmann, der in allen nordischen Quellen des Seerechts wiederkehrt. Der Ausdruck findet sich in den *Jugemens d'Oleron*, Art. 24 u. 25 als *Lodeman* (*Pardessus I. S. 340*). *Waterregt van Damme*, Art. 24 als *Laedsage* (*Pardessus I. S. 384*). *Kostumen van Westcapelle*, Art. 26 als *Leydtsman* (*Pardessus I. S. 392*). *Waterregt van Wisby*, Art. 1 u. 2 als *Leytsager* (*Pardessus I. S. 463 u. 464*). *Waterregt van Wisby*, Art. 39 als *Leytsman* (*Pardessus I. S. 488*).

In allen diesen Stellen entspricht das gebrauchte Wort genau dem Begriffe, den wir mit dem Worte Lootsen verbinden. Neben ihnen werden *Stürliede*, Steuerleute, die das Schiff über See fuhren, noch besonders genannt. Und diese Steuerleute werden denn auch in den niederdeutschen nautischen Werken ganz richtig als *Piloten* bezeichnet. Der berühmte Waghenaar in seinem am Ende des 16. Jahrhunderts erschienenen „Spieghel der Seefahrt“ nennt sich selbst einen *Piloten ofte Stuerman*. Nur weil die romanischen Völker für unseren Lootsen kein entsprechendes Wort hatten, gebrauchten sie dafür ihr *pilota*. Die Franzosen freilich unterscheiden die beiden Thätigkeiten eines Piloten einmal als, Steuermann und das andere Mal als Lootsmann, und nennen den einen *pilote hauturier*, d. h. Hochseelootsen und den anderen einen *pilote cotier* oder Küstenlootsen, oder auch *pilote lamanneur*. Bei ihnen ist nämlich das normännische *lodeman* in *locman*, dieses in *locmaneur* und dieses in das neufranzösische *lamanneur* übergegangen und *lamanage* heisst bei ihnen noch heute die Thätigkeit des Lootsen. Auch im Englischen hatte das Wort *pilot* ursprünglich die beiden Bedeutungen als Steuermann und Lootse, wird aber jetzt so gut wie ausschliesslich im letzteren Sinne gebraucht. Im Altenglischen hiess der Lootse *loadsmann* und wenn zugleich der Nordstern als *loadstar*, d. h. Leitstern, und der Magnet als *loadstone*, d. h. Leitstein bezeichnet wird, so besteht kein Zweifel, dass dies *load* von dem ags. *lād*, leiten, abstammt und dass das Wort Lootse nichts anderes als Leitsmann bedeutet.

Ich kann hier die Bemerkung nicht unterdrücken, dass eine Ableitung des Wortes *pilot* oder Lootse von den niederländischen Worten *peilen* und *lood* Niemandem einfallen kann, der mit den seemännischen Gebräuchen und Gewohnheiten bekannt ist. Es entspricht

dies genau dem *lucus a non lucendo*, denn der Lootse lothet gar nicht; dazu braucht man einen zuverlässigen befahrenen Seemann, der die gelothete Wassertiefe jedesmal laut ausruft. Und darnach richtet sich dann der Lootse mit der Leitung des Schiffes. Jede von diesen Thätigkeiten nimmt ihren Mann so in Anspruch, dass beide nur mit Nachtheil für die Führung des Schiffes in einer Person vereinigt werden könnten.

Ich erlaube mir noch eine kleine Berichtigung in Bezug auf das niederländische Wort *peilen*, von dem unser altniederdeutsches *pegeln* jetzt bei den Seeleuten verdrängt ist, wie auch das altniederdeutsche *segelen* durch das niederländische *zeilen*. Weigand sagt: *peilen* bedeute mit dem Senkblei Tiefe und Grund des Meeres untersuchen, auch mit dem Sextanten die Höhe der Sonne über der Mittagslinie messen. Das eine ist ungenau und das andere unrichtig. *Peilen* heisst ganz allgemein „messen“ und man peilt den Strom, das Fahrwasser, die Pumpen und auch die Sonne. Aber die Untersuchung des Meeresgrundes heisst nie *peilen*, sondern stets *lothen*, und wenn man die Sonne peilt, so ist das nie eine Höhenmessung der Sonne vermittelt des Sextanten, sondern stets eine Azimuthbeobachtung vermittelt des Compasses.

Woher aber stammt das Wort *Pilota*, wenn es nicht von *peilen* und *lood* abzuleiten ist? Scaliger, Menagius, Barth und andere haben darüber die sonderbarsten Vermuthungen aufgestellt. Die lateinischen Worte *pilus*, *pileum*, *proreta* und *pedes velorum* haben die Stammworte sein sollen. Pilot sollte der Mann mit grossem Hute sein. Man dachte an den Schifferhut *πίλος* des Odysseus und der Dioskuren, die ja auch lat. *pileati* genannt werden. Und weil im Italienischen für *pilota* auch *pedota* gesagt wird — so wird wenigstens der Steuermann in der zu Venedig 1555 erschienenen Uebersetzung der *Arte de nauegar* von Pedro de Medina genannt — so hat Bartolomaeus Crescentius in seiner *Nautica mediterranea* (1609) geglaubt, dies *pedota* sei aus *pedotto* und dieses wieder aus *perdoctus* verderbt, der Steuermann sei ein sehr gelehrter Mann gewesen. Das sind sie nun aber bis auf den heutigen Tag nicht, und ich bezweifle, ob die Ableitung von *pedota* d. h. nach den italienischen Wörterbüchern Seewegweiser, aus *perdoctus* aus sprachlichen Gründen zulässig ist. Mich hat die Thatsache, dass die beiden Formen *pedota* und *pilota* neben einander bestehen und die Bemerkung von Diez, dass das Suffix an *idiota* erinnert, auf eine Vermuthung geführt, die ich hiermit den Sprachkundigen vorlegen möchte. Im Griechischen heisst das Steuerruder *πηδόν* und auch *πηδάλιον*. Wenn sie nun auch nicht nachweisbar sind, sollten nicht auch die Worte *πηδότης* und *πηδάλιώτης* als Bezeichnungen des Steuermanns, wenn auch erst in nachclassischer Zeit, daneben bestanden haben? Wie sich dann aus dem *ιδιώτης* ein *idiota*, so hätte sich jedenfalls aus dem *πηδότης* ein *pedota* bilden können. Ob aber aus dem *πηδάλιώτης* sich *pilota* entwickeln konnte, kann ich nach meinen Sprachkenntnissen nicht entscheiden.

Ein anderes vielleicht noch räthselhafteres Wort ist Matrose. Es ist verhältnissmässig neueren Ursprungs und die englische Sprache kennt es nicht, sie hat dafür *sailor*. In den niederländischen und niederdeutschen Seerechtsurkunden, selbst bis zur hochdeutschen Schiffsordnung im Hanserecess von 1614 ist es mir nirgend begegnet. Hier ist überall, wenn von der Mannschaft ausser dem Schiffer, dem Steuermann, Bootsmann und Lootsmann gesprochen wird, nur von Schiffsmann, Schiffleuten, Schiffskindern, Schiffsvolk die Rede. Ohne Zweifel stammt das niederländische Wort *Matroos* vom französischen *matelot*. Aber auch dies geht nur bis zum 13. Jahrhundert zurück, aus dem Littré eine Stelle auführt, wo das Wort *mathelot* mit einem *th* ohne *s* geschrieben wird, so dass Nicot's Deutung aus *mât* = Mast, also ein am Maste arbeitender, deshalb und weil das *a* kurz ist, von Diez abgelehnt wird. Dieser spricht sich über die Etymologie wie folgt aus: „Man wird es auf *matta* zurückführen müssen, einer der auf der Matte schläft, *mattarius*, und vielleicht ist *matelot* (für *materot*) geradezu aus *mattarius* geformt, wozu *matelas* für *materas* eine schickliche Vergleichung bietet. Weniger empfiehlt sich die Deutung aus ndrl. *maat*, Kamerad, da das einfache Wort keinen Eingang in das Französische fand. Die bretonische Form ist *martôlod*.“ In dem Anhang von Scheler heisst es dann: „Bugge (*Rom. III, 155*) empfiehlt altnord. *matunautr* (entsprechend mhd. *miz-genôze*) Tischgenosse, ein besonders von den Schiffleuten gebrauchter Ausdruck, die in verschiedene *mötuneyti* oder Tischgenossenschaften eingetheilt waren. Diese Erklärung begünstigt die von Gaston Paris in einer der Handschriften der Passion aufgefundene Form *mathenot*.“ — Weigand sagt unter dem Worte Matrose: „Wie mhd. der *marner*, *marnaere* = Schiffsmann und mittell. *marinarius*, franz. *marinier*, so ist das als Matrose zu uns überkommene niederl. der *matroos* aus franz. der *matelot* statt *materos*, welches höchst wahrscheinlich aus später lat. *mattarius* = Einer, der auf der Matte (lat. *matta* = grobe Decke) schläft, und die Matrosen und Seesoldaten schlafen auf Hänge- oder Hängematten.“ — Um dieser Erklärung die Krone aufzusetzen, leitet Littré das franz. Wort *hamac* aus dem deutschen Hangematte her. — In Bezug auf diese Etymologien ist nun zunächst zu bemerken, dass die Matrosen der Kriegsschiffe und Seesoldaten erst seit dem 16. Jahrhundert in Hängematten schlafen, dass also schon dadurch die Erklärung des bereits im 13. Jahrhundert vorkommenden Wortes *matelot* aus *mattarius* hinfällig wird. Es findet sich allerdings in den Costumen der nordholländischen Seestädte Amsterdam, Enchhuysen en Stavoren im Art. 2 §§ 5 und 6 folgende Stelle (Pardessus I. S. 407): Hadde daer yemand Geld of ander Goed in syner Kisten ende openbaerde dat niet eer men werpt; ende die Kist (daer't Geld in is) worde dan overgeworpen in See, men sal se niet hoger rekenen als drie Schilden alsoo verre als sy beslagen is; waer se onbeslagen soo sal men se hem betalen na haerer Waerde, dat se waerd is. — Waert Sake dat daer geworpen werde een Matte met een Bedde ofte

eenen Hoppesack, dat sal men rekenen voor drie Schilden. Hier kommt eine Matte vor, aber in die Matte war ein Bett eingewickelt und der Schiffmann schlief doch nicht auf der Matte, sondern auf dem Bette. Nebenbei bemerkt war die Ausrüstung des Matrosen vor 500 Jahren genau dieselbe wie heute. Wer Matrosen hat an Bord eines Schiffes kommen sehen, der weiss, dass ein Jeder eine Kiste und einen Sack mit sich führt und dass der letztere das Bett enthält. Nur werden die Matratzen jetzt nicht mehr mit Hopfenzapfen oder Hopfenkätzchen ausgestopft, was damals, wo jeder Haushalt sein eigenes Bier braute und seinen eigenen Hopfen baute, noch möglich war, sondern mit Seegras oder Buchweizendoppen, d. h. den Schalen der Buchweizenkörner, und wenn es nicht anders sein kann, auch mit Stroh, was in den alten Zeiten wegen der Feuergefährlichkeit verboten war. Die Schlafstelle der Matrosen aber war bis zum 16. Jahrhundert auf Handels- und Kriegsschiffen und ist jetzt auch noch auf Handelsschiffen so gut wie ausschliesslich eine Koje, da diese Einrichtung in Bezug auf die Benutzung des Raumes einen grossen Vorzug bietet. Erst als im 16. Jahrhundert auf den Kriegsschiffen auch auf dem Zwischendeck Geschütze aufgestellt wurden, da musste zur Bedienung derselben der Raum frei bleiben, und erst da kamen die Hängematten auf. Hänge- oder Hangematte ist aber ebensowenig ein deutsches Wort, wie das vorhin erwähnte Kopfständer oder das bekanntere Felleisen. Wie dieses aus dem franz. *valise* durch Anlehnung an Fell und Eisen entstand, so das Wort Hängematte aus *hamaca*, welches nach Pott der Cariben-, nach anderen der Guaransprache angehört. Aus den Mittheilungen der spanischen Geschichtsschreiber im Zeitalter der Entdeckungen wissen wir, dass die Indianer auf den Antillen ihr Nachtlager in der Weise herrichteten, dass sie ein Geflecht mit den vier Enden an vier in die Erde gerammten Pfählen befestigten und diese Vorrichtung *hamaca* nannten. Daher kommt es, dass auch die Engländer ihre Hangmatten *hammocks* nennen. Wäre eine solche Lagerstätte schon vor dem 16. Jahrhundert an Bord in Gebrauch gewesen, die englische Sprache würde sicher nicht das caribische Wort dafür aufgenommen haben. Im 17. Jahrhundert hiess eine Hängematte auch noch *hangmak*, vgl. Witsen: *Aaloude en hedendagsche Scheepsbouw en Bestier*. Amsterdam 1690. Erst später ist daraus schliesslich Hangmatte geworden. Die Spanier bewahren noch die ursprüngliche Form *hamaca*. Dass Littré das caribische Wort, welches als *hamac* auch in die französische Sprache Eingang gefunden hat, aus dem deutschen Hangmatte abgeleitet hat, ist ein komischer Missgriff gewesen. — Woher stammt denn nun aber das Wort Matrose? Ich möchte doch nicht mit Diez die Verbindung von *matelot* mit dem niederdeutschen *Maat*, Kamerad, ganz abweisen, trotzdem das einfache Wort keine Aufnahme in die französische Sprache gefunden hat. Freilich an das von Bugge herbeigezogene altnordische *matunautr* möchte ich auch nicht denken, denn hier ist *mit* = ahd. *mîz* nicht *maat* sondern Mahlzeit, das engl. *mess*, und

matunautr das jetzt auf engl. Schiffen ganz gebräuchliche *mess-mate*. Wäre das altnordische Wort in die französische Sprache eingedrungen, so wäre dies sicher schon zur Zeit der Normannen geschehen, und dann wäre es doch schwer erklärlich, dass es erst im 13. Jahrhundert auftaucht. Jedenfalls würden auch wohl die skandinavischen Sprachen eine reinere Form aufbewahrt haben, statt das verderbte niederländische Wort *matroos* aufzunehmen. Andererseits steht es fest, dass in dem Worte *matelot* der Begriff *maat*, Kamerad steckt. In dem *Vocabulaire des termes de Marine* von Lescallier, Paris 1778, 4^o, findet sich im französisch-englischen Theile unter dem Worte *matelot* die Verbindung *Vaisseau-matelot* und wird mit *a good company keeper* übersetzt. Dieser Ausdruck für ein Begleitschiff ist auch noch jetzt in der französischen Marine gebräuchlich. In Fournier: *Hydrographie*, Paris 1643, Folio, findet sich im *Inventaire des mots et façons de parler, dont on use sur mer* das Wort *amateloter* mit der Erklärung: *est assigner à chacun quelque personne pour se subvenir les uns les autres et assister comme frères*. Sollte nicht am Ende doch die älteste Form *mathenot* aus dem niederl. *maat-geuooot* entstanden sein? Es wäre das niederl. Wort allerdings ein Pleonasmus, aber das Niederdeutsche liebt solche Pleonasmen, vgl. *sêlcrp*, *dêfroover*, *delfgrove*, *hônspot* u. a. Ja, ein dem *mâtghenôt* genau entsprechendes Wort lässt sich im Niederdeutschen nachweisen. Im Mittelniederdeutschen Wörterbuche findet sich aus einer Urkunde vom Jahre 1360 (Hans. Rec. III. S. 16) das Wort *mate-geselle* angeführt, also dasselbe wie *mât-ghenôt*. Da nun auch in Zusammensetzungen mit dem Worte *ghenôte* das *ghe* wegzufallen pflegt wie in *vemenote*, *kopenote*, so steht wohl nichts im Wege, das französische Wort *mathenot* von einem niederländischen *matenote* abzuleiten. Ich lasse diese Erklärung dahin gestellt sein, da ich mich zu einem Urtheile nicht berechtigt glaube. Im Uebrigen ist es keine vereinzelte Erscheinung, dass ein niederdeutsches Wort nach dem Durchgange durch das Französische in verderbter Form wieder Aufnahme gefunden hat. So ist aus dem niederdeutschen *lif* das französische Wort *lowoyer* und hieraus wieder das niederdeutsche *laveeren* entstanden.

Zur Bestätigung, dass in dem Worte *Matrose* der Begriff *Genossenschaft* der wesentlichste ist, möchte noch angeführt werden, dass das Collectivwort für die Matrosen im Niederdeutschen noch heute „*Janmaat*“ ist. *Jan* ist das hochdeutsche *Hans*, wie dies in *Hanswurst*, *Hansnarr* u. a. und sonst auch niederdeutsch z. B. in *Janhagel* sich findet. Das Wort wird hochdeutsch auch angehängt wie in *Prahlhans*, und ich möchte fast glauben, dass die Wortbildungen *Dummerjan*, *Grobjan* nicht, wie dies bisher die Meinung gewesen ist, durch eine lateinische Endung *-ianus* sondern aus dem angehängten niederdeutschen *Jan* zu erklären sind: *dummer Jan*, *grober Jan*. Im englischen heisst der *Matrose*: *Jack tar* d. h. „*Jan Theer*“. Unkenntniß der englischen Sprache ist Veranlassung gewesen, dass man *Jack tar* für *tar-jacket* genommen und so das abgeschmackte Wort

„Theerjacke“ gebildet hat, eine Bezeichnung für die Seeleute, die wir denn doch ablehnen müssen.

Am Ende des Mittelalters, welches wir damit verlassen, vollzog sich aber noch ein Einfluss der französischen auf die niederländische und niederdeutsche Schifffahrtssprache, welcher verunstaltender auf dieselbe gewirkt hat, als es die Aufnahme von noch vielen Fremdwörtern hätte thun können, denn diese wären im Munde des Seemanns sicher der Sprache assimilirt worden. Der deutsche Matrose besitzt dafür eine wunderbare Fähigkeit. Man hört von unseren Seeleuten ein Fahrzeug, welches ein Mittelding zwischen einer Brig und einem Schuner bildet, ganz allgemein eine „Maufahrtebrig“ nennen. Lange habe ich gesonnen, woher der Name kommen möge. Da fand ich, dass die amtliche englische Benennung *Hermaphroditebrig* d. h. Zwitterbrig sei, und so wurde mir die Bedeutung von Maufahrtei klar. Ein Wort wie Hermaphrodit darf man einem deutschen Matrosen gar nicht ansinnen. In Anlehnung an Kauffahrtei macht er es sich als Maufahrtei mundgerecht; und anderen Fremdwörtern würde es nicht besser ergangen sein. Am Ende des Mittelalters drang nun aber die französische Endung *age* ein und da erhielten wir dann die widerlichen Bastardworte: *leckage* für Leckschaden, *slitage* für Verschleiss, *takelage* für Takelung und sogar *tigage* mit einem *i* statt *ü* für Zeug, niedl. *tuig*. Das Wisby'sche Seerecht hat die Endung *age* durch *aze* wiedergegeben und schreibt für Segelung Segelaze, ein Wort, welches freilich wieder abgestossen ist. Hoffentlich gelingt es uns, auch die übrigen wieder los zu werden.

Mit dem 16. Jahrhundert beginnt dann für die seefahrenden Völker, namentlich die des Nordens, eine vollständige Umwälzung im Schiffsbau und zugleich in der Besegelung und Betakelung der Schiffe. Im ganzen Mittelalter war es damit ziemlich bei dem Alten geblieben. Auf den berühmten gestickten Teppichen von Bayeux, welche die Landung Wilhelms des Eroberers in England darstellen und bald nach diesem Ereignisse angefertigt sind, haben die Schiffe nur einen einzigen Mast mit einem grossen Rahesegel, welches nur durch die Schoten an seinem Fusse gelenkt wird. Auf den Zeichnungen, die sich in den Handschriften von Froissart's Chronik aus dem 15. Jahrhundert finden, haben einzelne der dargestellten normannischen Schiffe neben dem Hauptmaste auch noch einen kleinen Hintermast, aber beide tragen nur ein einziges Rahesegel ohne Brassens; auch jetzt noch wurden die Segel lediglich durch die Schoten gelenkt. Man hatte zwar während der Kreuzzüge die mannigfaltig gestalteten Fahrzeuge des Mittelmeeres kennen lernen, Fregatten und Brigantinen, Caravelen und Corvetten, Galeeren, Galeassen und Galioten, Schebecken und Tartanen und wie sie alle heissen mit ihrer verschiedenen Bemannung und Besegelung, hatte sich aber nicht veranlasst gesehen, die heimatlichen Gewohnheiten und Einrichtungen mit den fremden zu vertauschen. Wie im Handel so auch in der Schifffahrt bewegte man sich nach dem Herkommen der Väter. Erst durch die grossen

Entdeckungen am Ende des 15. und Anfange des 16. Jahrhunderts wurde ein Wetteifer bei den seefahrenden Völkern hervorgerufen und die Schifffahrt nahm einen ungeahnten Aufschwung. Sie war bisher auf die Binnenmeere beschränkt geblieben und wurde jetzt eine oceanische. Es ist hier nicht der Ort zu schildern, wie die Bedürfnisse und die Anforderungen an die Ausrüstung der Schiffe dadurch gänzlich verändert wurden. Walter Raleigh spricht sich darüber in seinem *Discourse on the invention of Shipping* folgendermassen aus: *Whosoever were the inventors, we find, that every age had added somewhat to ships and to all things else. And in my own time the shape of our English ships has been greatly bettered. It is not long since the striking of the topmast (a wonderfully great ease to great ships both at sea and harbour) hath been devised. We have lately added the bonnet and the drabbler. To the courses we have devised studdingsayles, topsayles, topgallant sayles, spritsayles.* Das ist mit wenigen Worten gesagt, die Entwicklung des einmastigen Schiffs des Mittelalters zu dem jetzigen stolz aufgezeugten Segelschiffe. Um die Segelkraft zu vermehren, begnügte man sich zuerst damit, das eine grosse Segel bei günstigem Wetter durch einen angereihten Streifen Segeltuch zu verlängern. Ein solcher Streifen hiess allgemein Bonnet. Als dies nicht ausreichte, setzte man über dem einen grossen Segel, welches fortan das Untersegel (engl. *course*) hiess, ein zweites. Um dies aber zu ermöglichen, musste der Mast verlängert werden und dies geschah durch eine Stenge. Weil diese Stenge auf dem Top des fortan als Untermast bezeichneten Mastes stand, wurde sie von den Engländern Topmast genannt. Der Top des Untermastes trug aber im Mittelalter wie schon zu den Zeiten der Römer einen Korb. Diesen Korb nannten die Niederländer Mars und, weil die Stenge über diesem Mars stand, hiess sie Marsstenge. Das Segel aber, welches jetzt über dem Untersegel geführt wurde, erhielt, der Benennung der Stenge entsprechend, bei den Engländern den Namen *topsail*, bei den Niederländern und Niederdeutschen den Namen Marssegel. Längere Zeit blieb dies Segel das einzige, welches über dem Untersegel angebracht war, und somit das höchste. Daraus erklärt sich, dass das *Etymologicum Linguae teutonicæ* von Kilian Duffläus vom Jahre 1598 das *Meers-* (d. i. *Mars*)*seyl als velum in summo mali fastigio* bezeichnet. Als nun auch dies nicht mehr genügte, setzte man auf die Marsstenge oder *topmast* noch eine zweite Stenge, bei den Niederländern Bramstenge, bei den Engländern *topgallantmast* (ursprünglich *topgarlandmast*) genannt. Da Bram, das Stammwort von verbrämen, soviel als schmückender Randbesatz bedeutet, so sagen Bram und *gallant*, d. h. Guirlande, ganz dasselbe. Weigand hat hier eine Ungenauigkeit, wenn er Bram als Obermast, d. h. Mast auf dem grossen Mast bezeichnet. Das Segel erhielt eben als Verbrämung den Namen Bramsegel. Dann fand man, dass die früher übliche Verlängerung der Untersegel durch ein Bonnet wenig zweckentsprechend war, deshalb zog man es vor, bei günstigem Wetter die Segel an der dem Winde zugewendeten Seite durch einen

Streifen Segeltuch, eine Leiste, niederl. *lyst*. zu verbreitern und nannte diese Beisegel im Niederländischen *lystzeils*, woraus durch euphonische Verschleifung der Consonanten *lyzeils* und im Niederdeutschen *léseils* wurden, und hieraus entstand der deutsche Name Leeseegel, der mit dem einfachen Worte Leh durchaus keinen Zusammenhang hat, denn die Leeseegel werden eben nicht in Leh gesetzt. Die Engländer nennen sie *studdingsails* (sprich *stunsails*), ein Wort, dessen Erklärung noch nicht mit Sicherheit festgestellt ist.

Von den Benennungen der Segel wären noch zu erwähnen: Besân, Fock und Klüfer. Das erste Wort ist italienischen Ursprungs. Als die dreimastigen Schiffe in den nordischen Gewässern Aufnahme fanden, zeugte man den Hintermast zuerst nicht mit einem Rahesegel, sondern mit einem Ruthensegel auf, wie es die italienischen Schiffe am Mittelmast führten, daher *vela mezana*. Dieses Wort übertrug man, ohne sich um den Begriff zu kümmern, und so entstand das englische *mizzen* und das deutsche Besân, und vom Segel erhielt der Hintermast den Namen Besânmast. Die Franzosen brachten dies Ruthensegel am Fockmaste an, und daher heisst dieser bei ihnen *mât de misaine*. Es ist ein Irrthum, wenn im Deutschen Wörterbuche von Grimm unter dem Worte Fock das Wort *maisân* durch Focksegel erklärt wird. Im Deutschen bedeutet Mesân immer dasselbe wie Besân. Im Mnd. Wb. ist *moisân* nach *N. Chythraeus* richtig durch *velum ad puppim expansum* wiedergegeben. Auch die Erklärung von „Besân“ im Grimmschen Wörterbuche ist ungenau. Es ist nicht, wie dort angegeben wird, das unterste Segel überhaupt, sondern das unterste Segel am Hintermast. — Das Wort Fock ist wahrscheinlich deutschen Ursprungs, kann aber, weil es sich im Englischen nicht findet, wenigstens nicht uralte sein. Wir können es nur bis zum Anfange des 16. Jahrhunderts zurückführen, vgl. Mnd. Wb. unter *ât-ligger*. Kilian kennt es als Focke: *velum ad proram*, Segel im Vorschiff. Je nachdem man es an der Rahe oder am Stage führte, hiess es Breitfock oder Stagfock. Es soll mit den Worten fauchen = blasen, anfachen = anwehen, Foher = Blasebalg dieselbe Wurzel haben. — Das Wort Klüfer ist das schwedische *Klyfvar*, Spalter d. h. Luftspalter. Sowohl dies Wort als das entsprechende englische *jib* kommen erst im vorigen Jahrhundert vor.

Das Wort Leh hat die Grundbedeutung von niedrig, ist niederl. *lij*, engl. *lee*, schwed. *lä*. Die dem Winde abgewendete und somit niedergedrückte Seite des Schiffes heisst deshalb die Lehseite, im Gegensatze zur Lufseite, d. h. der dem Winde zugewendeten und deshalb erhöhten Seite. Kilian hat ganz richtig: *lyde, lye = latus navis depressum; quod a vento deprimitur*. Luf ist engl. *loof* oder *luff*, dessen Wurzel auch in *aloft* = oben steckt, vgl. Rapp: Grundriss der Grammatik des indoeuropäischen Sprachstammes, 2. Band, Nro. 190. Dass andererseits das englische Wort *lee* die Bedeutung „unten“ hat, beweist das Wort *the lees*, d. h. der Bodensatz. Und im Deutschen ist das Wort Lehe = Niederung aus *lêch* oder *lege*

entstanden, wie das Wort Höhe aus *hōch*. Die Spirans ist deshalb organisch, und im Mittelniederdeutschen, wo man sich dessen noch bewusst war, schrieb man stets „*in lehe*“ und nicht „*in lee*“, vgl. das Mttl. Wörterbuch. Den Zusammenhang des Wortes Leh mit *lege* zeigt deutlich der Ausdruck *Legerwall*, d. h. das Ufer an der Lehseite des Schiffes, engl. *leeshore*, schwed. *liländ*. Den Gegensatz bildet *opperwall*, im Mnd. Wb. *opperland*, d. h. das Ufer an der oberen oder Lufseite des Schiffes. Weigand glaubt, dass der ursprüngliche Begriff von Leh Schutz sei, und die Bedeutung Lehseite des Schiffes als geschützte Seite erst von jenem abgeleitet wäre. Die Ansicht beruht auf einem Irrthume. Dass das Wort Leh oder engl. *lee* mit dem alts. *hlea* oder *hleō* und mit dem ags. *hleov* oder *hleō* identisch ist, soll nicht bestritten werden. Es handelt sich nur darum, welche Bedeutung die ursprüngliche und welche die abgeleitete ist. Nun beruht der Gebrauch, den der Seemann von den Worten *luf* und *leh* macht, lediglich und allein auf dem Gegensatze von hoch und niedrig. Wenn man dem Manne am Ruder befehlen will, dass er nicht mehr anlufen soll, so ruft man ihm zu: nicht höher! Und wenn er nicht mehr nach Leh steuern soll, so sagt man ihm: nicht niedriger! Und nimmt das Schiff die Richtung mehr nach Leh, so sagt man: es fällt ab. Wie aus dem ursprünglichen Begriffe „unterhalb“ sich dann der Begriff Schutz und Obdach entwickelt, ist leicht begreiflich. Wer unter einem Baume steht, befindet sich unter dessen Schutze und Schatten, und wer das Land an der Luf- oder oberen Seite des Schiffes hat, befindet sich selbst in Leh oder unter dem Lande und wird von diesem vor dem Winde geschützt. Die Lehseite kann eine geschützte, aber auch je nach der Sachlage die gefährdete sein, und im Niederländischen heisst Jemanden „*in ly brengen*“ Jemanden in Noth bringen. Bezeichnend ist auch die im Mnd. Wb. unter *lē* angezogene Stelle: *wo den Denschen und Lubschen alles thoegen was und in der lehe weren*, d. h. im Nachtheil waren.

Dass auch noch einige andere niederdeutsche Worte mit dem Hauchlaute zu schreiben sind, ergibt sich aus den Schwestersprachen. So ist „*Böh*“ zu schreiben, weil das Wort im Dänischen *byge* heisst. Und man hat „*geihen*“, d. h. ziehen, aufziehen, zu schreiben, weil Segel aufgehen im Schwedischen *giga seglen* heisst. Nebenbei bemerkt möchte ich von diesem Worte *geihen* das Saiteninstrument Geige ableiten, weil es mit dem Bogen gezogen wird. Weigand will es aus dem franz. *gigue* entstanden sein lassen, wofür aber jeder Anhaltspunkt fehlt, weshalb Diez denn auch die romanischen Worte *gigue*, *giga* auf das mittelhochdeutsche *gige* zurückführt. — Das Wort *Rahe* auf niederländische Weis *Râ* oder *Rae* zu schreiben, liegt gar kein Grund vor. Im Mittelhochdeutschen wird es *rahe* und im Mittelniederdeutschen *Rah* geschrieben. Nath. Chyträus z. B. in seinem *Nomenclator saxonicus* übersetzt *antenna* mit „*een Rah*“. Die bremische Gesetzgebung hat auch diese Schreibweise stets beibehalten.

Die Strickleitern an den Masten werden von den Seelenten Wanten genannt. Das Wort Want ist Gewebe, wie es in den hochdeutschen Wörtern Gewand und Leinwand und in den niederdeutschen Wantrahm und Wantriter oder Wantsnider, d. h. Tuchhändler, noch bekannt ist. Die Webeleinen aber dienen dazu, um das Want auszuweben. Ebenso werden die gestrickten Handschuhe von den Seelenten Wanten genannt, und bei den Fischern heissen die Schleppnetze Wanten.

Noch manche andere deutsche Wörter hat die Seemannssprache erhalten, die uns im Hochdeutschen abhanden gekommen sind oder nur noch in Zusammensetzungen auftreten.

Das Wort schricken, aufschricken heisst springen lassen oder aufspringen lassen, ist also das Factitivum von schrecken, welches sich in der ursprünglichen Bedeutung springen im Hochdeutschen nur noch im Worte Heuschrecke vorfindet.

Die Taue, welche das Gerippe des Segels bilden, heissen die Leichttaue, wie man im Niederländischen auch noch das Gerippe des Schiffes *het lyk van het schip* nennt. Das Wort ist im Hochdeutschen noch im Worte Leichnam vorhanden, ahd. *likhamo*, wo das zweite Wort dieselbe Wurzel wie Hemd und Himmel hat und Hülle bedeutet. Leichnam ist also Gerippe mit Fleischhülle oder der ganze Körper, und noch heute ist niederl. *lycham* jeder Körper.

Das Wort Pflicht ist altfries. *plicht*, d. h. Noth, Gefahr. So bei Richthofen: *en ple and en plicht* = in Noth und Gefahr. Daher heisst der Nothanker Pflichtanker, und die Messstange, mit der man auf flachem Wasser, wo man in Gefahr oder Noth ist, die Tiefe misst, heisst *plechtgaerde* oder Pflichtgerte, d. h. Nothstange. Weiter hat dann *plicht* die Bedeutung: Obhut, Fürsorge, Verwahrung. So bei Richthofen: *an plicht nema* = in Verwahrung nehmen. Davon erhält denn auch der Raum, wo etwas verwahrt wird, die Benennung: Pflicht, und man unterscheidet auf kleinen Schiffen eine Vorphlicht und eine Steuerpflicht, je nachdem dieser Raum vorn oder hinten im Schiffe ist.

Rank nennt der Seemann ein Schiff, wenn es sich leicht auf die Seite neigt. Die Bedeutung ist: schwank oder biegsam und findet sich im Hochdeutschen noch in dem Worte verrenken d. h. verbiegen.

Das Wort „Schlag“ in seinem ursprünglichen Sinne als eine Bewegung nach einer bestimmten Richtung hin hat in Anwendung auf die Fortpflanzung, wie z. B. in dem Satze: der Sohn schlägt ganz nach seinem Vater, zu dem Worte Geschlecht und damit zu dem Begriffe Art geführt. So spricht man in der Viehzucht von einem bestimmten Schläge. Der Seemann hat nun verschiedene Wendungen, in denen sich der ursprüngliche Sinn ganz rein erhalten hat. Im „Seebuche“ heisst es VII, 13: *de sal nemen den slag van deme lande* d. h. der verfolge die Richtung des Landes. Wenn das Schiff beim Ankerlichten sofort wie es Fahrt bekommt, eine bestimmte Richtung

einhalten muss und man ihm diese nicht zu geben vermag, so sagt man: man kann nicht „schlags“ kommen. Beim Lavieren heisst der Bug, über dem sich das Schiff der geraden Richtung zum anzusegelnden Orte am meisten nähert, der „Schlagbug“. Und wenn das Schiff, auch ohne dass es von einem seitlichen Winde dazu genöthigt wird, sich aus Mangel an Gleichgewicht auf die Seite neigt, so heisst die Seite, nach welcher die Neigung gerichtet ist, die „Schlagseite“. Es ist bei diesem Worte ebensowenig wie bei dem Worte: „verschlagen“ d. h. in eine verkehrte Richtung gerathen, an den Begriff *verberare* zu denken.

Der „Warp- oder Werpanker“, von Röding hochdeutsch irrigerweise mit Wurfanker wiedergegeben, hat nichts mit werfen zu thun. Wenn man ein Schiff verholen d. h. an einen anderen Ort verlegen will, so bringt man einen Anker nach dem Orte hin und windet dann sein Tau ein. Dies Einwinden heisst „warpen“ oder „werpen“ und das Wort Warp ist ahd. der *warp*, das Drehen. Hochdeutsch haben wir noch das Gewerbe, d. h. Drehungspunkt. Ich kann hier nicht unbemerkt lassen, dass Rödings Wörterbuch der Marine, eine sehr fleissige und immerhin höchst verdienstvolle Compilation aus anderen Wörterbüchern, doch in Bezug auf die Begriffsbestimmung der niederdeutschen Wörter und namentlich ihre Uebersetzung ins Hochdeutsche nur mit Vorsicht gebraucht werden darf. So giebt er z. B. das ndd. Word *bewert* d. h. durch das Wetter in einem Hafen festgehalten, hochdeutsch durch „bewehrt“, während es doch „bewettert“ heissen sollte. Und das ndd. *knopen segeln* giebt er komischerweise durch „Knöpfe (!) segeln“ wieder, statt durch „Knoten segeln“. Bei den mit Borg- zusammengesetzten Wörtern, wie z. B. Borgtau, Borgbrassen, Borgspieren u. a. hätte er, um Missverständnisse zu verhüten, bemerken müssen, dass dieses Borg nicht mit dem hochdeutschen borgen = leihen zusammenhängt, sondern von dem ndd. *borgen* = bürgen, Bürgschaft leisten, herkommt. Ein Borgtau ist ein solches, welches zur Sicherung neben einem anderen angeschlagen wird, um für den Fall, dass dieses brechen sollte, die Last halten zu können. Borgbrassen sind Taue, wodurch die gewöhnlichen Brassen bei schwerem Wetter verstärkt werden. Borgstücke überhaupt sind alle die, die bei Verlust eines Stückes gleichsam als Bürgen, als Ersatz eintreten. Ein wirklicher Kenner der niederdeutschen Seemannssprache ist Röding nicht gewesen.

„Schlingern“ nennt der Seemann das Hin- und Herschwanken des Schiffes um seine horizontale Längsachse, während „Stampfen“ das Auf- und Niederschwanken um die Querachse bedeutet. Im hochdeutschen haben wir noch „schlenkern“, d. h. hin und her schleudern, als Factitivum von schlingern, und das ahd. *slengira* ist Schleuder. Es ist zu bedauern, dass das gute deutsche Wort schlingern mehr und mehr dem englischen *to roll* weicht, da rollen doch eigentlich nur eine Umdrehung in einer Richtung bedeutet, während in dem Worte schlingern gerade die Bewegung nach beiden Seiten hin ausgesprochen ist.

„Warschauen“, ndl. *waarschuwen*, ist aus dem ahd. *wara* = Aufmerksamkeit, Vorsicht und ahd. *scuhan* = scheuchen zusammengesetzt und bedeutet eigentlich: zur Vorsicht warnend mahnen. Jetzt gebraucht man es überhaupt für: mittheilen zum Darnachrichten.

Das ndd. Wort *getide*, mhd. *gezeit*, nhd. Gezeit bedeutet zwar auch Zeit überhaupt, aber doch vorzugsweise eine regelmässig wiederkehrende Zeit, z. B. die *horae canonicæ*, und ist dann auch die Bezeichnung für die Gesammterscheinung von Ebbe und Flut. Es ist unter unseren Geographen die Meinung verbreitet, als ob das hochdeutsche Wort Gezeit von Heinrich Berghaus erfunden, jedenfalls zuerst gebraucht sei. Das ist irrig; es tritt bereits im 16. Jahrhundert auf. Zuerst ist es mir begegnet in Guicciardini: Beschreibung der Niederlande; Frankfurt, 1582, fol. pag. 17 ff. Dann im 17. Jahrhundert in: America durch Zigler, bei de Bry; Frankfurt, 1617, fol. pag. 350. Im 18. Jahrhundert findet es sich in Krünitz' Encyclopädie, s. v. 18. Thl. 1779. Letzterer hat bereits die Gezeit, während Zigler noch dem ndd. *dat getide* entsprechend das Gezeit hat. Ich verstehe nicht, weshalb man sich von manchen Seiten gegen den Gebrauch des guten hochdeutschen Wortes sträubt, und möchte lieber sehen, dass sich unsere geographischen Lehrbücher endlich einmal von dem Worte Nippfluten, engl. *neaptides*, lossagen, welches kein deutscher Seemann und Küstenbewohner, wenn er nicht englisch kann, versteht geschweige denn gebraucht. Man unterscheidet Springzeit und taube Gezeit in ähnlichem Sinne, wie man leere, taube Schoten von denen unterscheidet, die aufspringen, wenn sie voll und reif sind.

„Splissen“, splisse, gesplisst ist wohl zu unterscheiden von „spleissen“, spliss, gesplissen. Kilian hat richtig: *splissen* = *rudentum partes extremas absque nodo conjungere*, dagegen *splitten*, *spletten*, *splyten* = *findere*. Eine Splitt- oder Spleetflagge ist eine gespaltene Flagge, wie die dänische, und darf hochdeutsch nur durch Splaiss-, aber nicht durch Splissflagge wiedergegeben werden.

„Halsen und Schoten“ sind die Taue, womit die Unterecken der Untersegel festgehalten werden. Der Hals ist das Tau, womit die Vorderecke straff angezogen wird. Sollte es dieselbe Wurzel haben, wie das ndd. *halen* oder *holen*, altnord. *hala*, ahd. *halôn* = ziehen? Die Schote ist das Tau, womit die Hinterecke loser gehalten wird, um das Segel soweit schiessen zu lassen, dass es einen Schöss oder Bauch erhält, also soviel wie Schössstau.

„Salung“ ist ein hölzernes Rahmenwerk, auf dem der Mars ruht. Hochdeutsch wäre das Wort: Sattelung. Im niederl. bestehen die Formen *zaal* und *zadel* nebeneinander. Ueber Salung und Mars befindet sich zur Befestigung der Stenge das „Eselshaupt“. Ich möchte glauben, dass der ursprüngliche Name: Eselshuf gewesen ist, da diesem die Gestalt genau entspricht, während man für die Bezeichnung: Eselshaupt gar keinen Anhalt hat.

Woher kommen die Worte: Pardunen, Toppenanten, fieren, schamfielen, Schandeck, Passat u. s. w. u. s. w.?

Vieles wäre noch über die Schiffsnamen zu sagen, von denen freilich die meisten aller Erklärung spotten. So ist „Fregatte“ nirgend unterzubringen, denn die Ableitung von *navis fabricata*, also gezimmertes Schiff, die Diez giebt, ist doch kaum wahrscheinlich. Auch die Herleitung von „Schuner“ ist unsicher. Nur soviel ist gewiss, dass es kein englisches Wort ist, da es in diesem Falle nicht mit einem sch geschrieben würde. Die Holländer schreiben *schoener*, und die Dänen *skonert*, und jenes *schoen* und dieses *sko* bedeuten „Schuh“. Es liegt also gar kein Grund vor, dass wir nach dem Englischen: *schooner* schreiben. Dagegen ist *brig* ein englisches Wort und durch Apokopierung, wie die englische Sprache diese liebt, aus *brigantine* entstanden. Man sollte also auch im Deutschen bei dieser Form bleiben. Es ist schwer begreiflich, wie man glauben konnte, dem Worte dadurch einen deutschen Anstrich zu geben, dass man das *g* verdoppelte. Einen Auslaut mit doppelter Media *bb*, *dd*, *gg* kennt ja die deutsche Sprache gar nicht. Dann hätte man „Brigge“ schreiben müssen, wie dies in den bremischen Schiffsregistern noch im Anfange dieses Jahrhunderts geschehen ist. Ebenso hat man nur zwischen den beiden Formen *log* und *logge* zu wählen. Die letztere ist die ältere englische, wie man ja vor 200 Jahren auch noch *sunne* für *sun* schrieb. Und wie die englischen Worte *dog* und *flag* im Deutschen zu *Dogge* und *Flagge* werden, so müssen wir das englische *log* durch *Logge* wiedergeben. An der Nordsee ist diese Sprach- und Schreibweise auch von altersher in Gebrauch gewesen. Dass man an der Ostsee *logg* schreibt, rührt daher, dass das erste hochdeutsche Lehrbuch der Steuermannskunst im vorigen Jahrhundert im schwedischen Pommern erschien und der Verfasser die schwedische Schreibart *logg* annahm. Es kann aber doch nicht die Aufgabe unserer Marine sein, die Erinnerung daran wach zu halten, dass Deutsche einmal schwedische Unterthanen gewesen sind.

Ich kann nicht schliessen, ohne den Wunsch auszusprechen, dass doch endlich einmal Sachverständige zusammentreten möchten, um unsere Schiffersprache zu reinigen und die Rechtschreibung der nautisch-technischen Ausdrücke endgültig festzustellen. Nach Lage der Sache dürfen wir dies freilich nur von unserer Admiralität erwarten.

BREMEN.

Breusing.

Anmerkung. Obiger von Herrn Dr. Breusing, Director der Seefahrtsschule, in der fünften Jahresversammlung des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung zu Münster gehaltene Vortrag, der bereits im Feuilleton der Weserzeitung gestanden hat, ist hier in überarbeiteter und erweiterter Gestalt, gewissermassen als zweite Auflage, zum Abdruck gekommen.

D. R.