

Hans-Hermann Diestel  
Kapitän

## **SPRACHE UND KOMMUNIKATION IN DER SCHIFFFAHRT**

### **Einführung**

Sprache und Kommunikation ist eines der großen Probleme in der Schifffahrt unserer Zeit. Es geht einerseits um die Beherrschung der Muttersprache und andererseits um die Fähigkeit sich in der Arbeitssprache, meistens Englisch, korrekt und unmissverständlich auszudrücken. Schwächen in der Muttersprache führen oft dazu, dass Begriffe falsch verwendet werden. Mängel in der Beherrschung der Arbeitssprache führen sehr schnell zu Fehlern, die die Sicherheit des Schiffes und der Besatzung gefährden. Das geschieht sowohl während des Dienstes an Bord als auch beim Verfassen ungenauer oder langatmiger, gelegentlich auch falscher Verfahrensanweisungen. Auf keinen Fall sollte auch die immer wieder gemachte Erfahrung, dass nicht nur Seeleute während einer Panik in ihrer Muttersprache agieren und reagieren, vergessen werden.

### **Sprache der Seeleute**

Der Rostocker Autor (Himmelsbesen) und Verleger Konrad Reich schrieb:

*„In der Zeit der großen Segelschiffe lagen Wirkliches und Phantastisches, Geschichte und Mythologie nah beieinander. Das Leben an Bord und auf See, die Fahrten im vertrauten Gewässer oder zu unbekanntem Fernen müssen für die seetüchtigen und seekundigen Fahrtenleute von einer tief erregenden Wirkung gewesen sein, wie anders ließe sich die ungestüm – kreative Phantasie erklären, die wir in der Sprache des Seemanns seit alters her finden.“*

Diese Einschätzung ist Labsal für einen Seemann, dem die Sprache seines Berufsstandes nicht gleichgültig ist. Kann die Sprache der Seeleute aber noch ungestüm – kreativ sein, wenn nur noch Blechkisten transportiert werden? Nach den Beobachtungen des Autors verarmen sowohl Sprache als auch Seemannschaft der Seeleute unter den heutigen Umständen. Umso wichtiger ist es, diesen Trend, der aus den objektiven Gegebenheiten der heutigen Schifffahrt zumindest teilweise unvermeidlich ist, nicht durch Oberflächlichkeit, Nachlässigkeit und Faulheit zu fördern.

Dass nicht nur Veränderungen in den Arbeitsabläufen sondern auch die gesellschaftlichen Umstände auf die Sprache einwirken, belegen die folgenden Beispiele. Für den Autor waren nach der „Wende“ die Unterschiede in den Sprachen der Seeleute im westlichen und östlichen Teil Deutschlands interessant. Während die Seeleute bei der DSR auf- und abgestiegen sind, sind die Kollegen bei den Hamburger und Bremer Reedereien ein- und ausgestiegen, bei der DSR war der Bootsmann der Boss und nicht der Scheich.

Zwei Dozenten an der Seefahrtschule in Wustrow haben dem Autor die Bedeutung der Sprache bewusst gemacht. Damals gab es in Wustrow für die angehenden Kapitäne und Offiziere noch Deutsch- und Literaturunterricht. Für den Autor war das, aus der heutigen Sicht betrachtet, ein kaum zu überschätzender Glücksfall. Beide Dozenten leisteten etwas, was die Grundschule offensichtlich nicht leisten konnte.

Dr. Rolf-Karl Günter und Prof. Dr. Bruno Jenssen vermittelten dem Autor Wissen, das für seine Art zu arbeiten unerlässlich ist. Doktor Günter schaffte das mit „LTI- Lingua Tertii Imperii: Sprache des Dritten Reiches“ des Dresdner Literaturwissenschaftlers und Schriftstellers Victor Klemperer. Das folgende Zitat aus LTI hat für den Autor bis heute eine überragende Bedeutung:

*„Aber Sprache dichtet und denkt nicht nur für mich, sie lenkt auch mein Gefühl, sie steuert mein ganzes seelisches Wesen, je selbstverständlicher, je unbewußter ich mich ihr überlasse. Und wenn nun die gebildete Sprache aus giftigen Elementen gebildet oder zur Trägerin von Giftstoffen gemacht worden ist? Worte können sein wie winzige Arsendosen: sie werden unbemerkt verschluckt, sie scheinen keine Wirkung zu tun, und nach einiger Zeit ist die Giftwirkung doch da.“*

Diese Worte Klemperers möchte der Autor mit einem Hinweis auf die Sprachtheorie von Edward Sapir und Benjamin Whorf ergänzen. Deren Theorie geht davon aus, dass die Sprache darüber entscheidet, wie wir die Welt sehen und wie wir über sie denken.

Prof. Dr. B. Jenssen war mit den Definitionen des Autors während der Prüfung zum A3 „Kapitän auf kleiner Fahrt“ im Fach Betriebsökonomie unzufrieden und verweigerte ihm deshalb die Bestnote. Er wies nachdrücklich auf die Bedeutung von Definitionen hin. Wie wichtig sie sind, soll der folgende Teil des Beitrages aufzeigen.

### **Maritime Sprache der Gegenwart**

Mit der korrekten Verwendung des einen oder anderen Begriffes entsprechend seiner Definition haben viele Bereiche in der Schifffahrt große Probleme. In den Fachmedien, in Publikationen aller Art werden wichtige Begriffe oft falsch oder ungenau angewendet. Über die Äußerungen in den Medien darf man sich dann schon nicht mehr wundern. Von den meisten Autoren, Redakteuren usw. darf man offensichtlich nicht erwarten, dass sie recherchieren oder ein Wörterbuch konsultieren. Auch die IMO verwendet einige wichtige Begriffe, wie zum Beispiel Voyage und Passage Planning, nicht eindeutig. Das „The Random House Dictionary“ bietet folgende Definitionen an:

*Voyage: A course of travel or passage, esp. a long journey by water to a distant place.*

*Passage: A voyage by water or air from one point to another.*

Damit würde der Autor Passage Planning als Reiseabschnittsvorbereitung und Voyage Planning als Reisevorbereitung definieren, Wenn schon die IMO höchst oberflächlich mit solchen Begriffen umgeht, was kann man dann vom Rest unserer Zunft erwarten?

Zu den weitgehend falsch verwendeten Begriffen gehört „Fracht“. Die Fracht ist eben nicht die beförderte Ladung sondern das Geld, das der Reeder für den Transport der Güter bekommt. Auf gleicher Ebene liegt die Verwendung des Begriffes „rammen“. Nun sei allen zu gute gehalten, dass die heutigen Wörterbücher diesen Begriff nur unvollkommen erläutern. Das „Wörterbuch der deutschen Gegenwartssprache“, das man früher im Lesesaal der Universität Rostock einsehen konnte, machte das besser. Aber auch heute haben selbst die schnellsten Containerschiffe noch keinen Rammsporn. In der Schifffahrt sollten wir zumindest mit Begriffen, die unsere Arbeit betreffen, korrekt umgehen. Relativ leicht zu vermeidende Oberflächlichkeiten durchdringen weite Bereiche und sind unakzeptabel. Andere sind einfach albern oder beruhen auf mangelndem Wissen. In diesen Bereich würde der Autor die immer stärkere Anwendung des Begriffes Philosophie, wenn es um so etwas Einfaches wie eine solide Geschäftspolitik geht, einreihen.

Hans – Martin Gauger bemerkt in „Was wir sagen, wenn wir reden“:

*Ein übler Amerikanismus ist auch Philosophie im Sinne von „Gedanke“ oder „Konzeption“: „Das ist die Philosophie unseres Unternehmens“ und gar „die Philosophie dieses Autos“ (why not?) „neuen Panzers“. Es ist eine Herabwürdigung unserer „Philosophie“. Auf dem 4. Bremer Schifffahrtkongress benutzte eine Referentin eine ganze Kanonade von „modernen“ englischen Begriffen wie *soft skills, unit, output,**

*support/supported, pool, jumpen, planning, human capital, range, bench mark* usw. in ihrem Vortrag.

Churchill hat auf solche nicht neue Entwicklungen, die speziell in Deutschland von der Verwendung falscher, unzutreffender oder unnötiger englischer Begriffe gekennzeichnet ist, mit folgenden Worten reagiert:

„Short words are best and the old words when short are best of all.“

Im Mai 1988 hatte sich „Fairplay“ über den Begriff „post-Panamax“ lustig gemacht. Die Liste solcher Begriffe ist ziemlich lang. Auf fast alle diese Worte kann man in deutschen Texten verzichten. Es gibt darüber hinaus Worte mit einer ganz speziellen Bedeutung, die, wenn sie Eingang in die Handbücher und Verfahrensanweisungen einer Reederei finden, eine falsche Richtung vorgeben können. Zu diesen Begriffen gehört für den Autor das Wort „conning“.

Das folgende Zitat von Capt. Celso M. de Guzman<sup>1</sup> belegt eindrucksvoll, dass es bei der Sprache nicht nur um die Kenntnis von Vokabeln und um die korrekte Verwendung einzelner Begriffe geht. Er führte aus:

*“Many of us will agree that education, cultural differences, behavioural constraints, and gaps in cross-culture communication are all linked to competence in linguistic understanding and language acquisition.”*

Umso wichtiger ist es, dass sich Unternehmen und Kapitäne um die Sprache kümmern. Ein britischer Kapitän von Alpha Ship schrieb in seinem Management Review: *„The standard of English is generally not good and this is directly the result of the failure of the Officers to use English as a working language. There are sufficient language courses and dictionaries onboard but until the use of English is common by all Officers, the crew will not attempt to improve their skills.“*

## **Handbücher und Verfahrensanweisungen**

Die durch den ISM Code vorgeschriebenen Handbücher mit ihren Verfahrensanweisungen wimmeln von Ungenauigkeiten, unverständlichen Beschreibungen, albernen Begriffen usw.

Michael Grey zitierte im Viewpoint von Lloyd's List am 15. Oktober 2001 MAIB folgendermaßen:

*„Manuals are full of extraneous material, especially when one manual was expected to serve several types of system, and frequently lacked clear and unambiguous descriptions of the equipment and operating procedures. Inaccurate translations compounded the problem.“*

Kürzlich äußerte sich Kapitän Valerio De Rossi, Mitglied des „The Nautical Institute“, in der Fachzeitschrift „Seaways“ (Januar 2010) folgendermaßen:

*“Buzz words’ and technical jargon are widely used in many businesses and the maritime industry is no exception. In fact, I find that the jargon in maritime safety is now so consolidated that we don’t even notice it anymore. Every company has a ‘safety vision’... ‘Human element’ is, mind you, another safety jargon term...“*

Er kam zu der Auffassung, dass viele Besatzungen diese Sprache nicht verstehen würden und verlangte deshalb, dass der „Jargon“, der nach seiner Auffassung das Verständnis der Seeleute für notwendige Sicherheitsmaßnahmen und Verhaltensweisen verhindert, beseitigt wird. Das kann man nur bestätigen. Damit wird selbst mancher Seemann, dessen Muttersprache Englisch ist, Probleme haben. Wie sollen die Seeleute, deren Muttersprache nicht Englisch ist und die oft über eine unzureichende Bildung verfügen, damit klar kommen?

Ob das Wort „conning“ unter den Begriff „Jargon“ eingeordnet werden muss, möchte der Autor nicht entscheiden. Es ist aber ein Wort, dessen zunehmende Verwendung

eine genaue Definition verlangt. Folgende Aussagen sind nach Auffassung des Autors irritierend:

MAIB hielt in seinem Untersuchungsbericht zur Kollision SKAGERN – SAMSKIP COURIER fest:

*“Neither master exercised his right to take the con of their ships when it became apparent that a serious situation was developing – as a result of a misplaced trust in the pilot’s ability.”*

Seaways August 2010 (page 13): *“The captain/master must be present and there should be a formalised statement of the **transfer of the conn** (Hervorhebung HHD).*

Die Konsultation verfügbarer Lexika ergab folgende Aussagen:

1. "The Random House Dictionary of the English Language" - conn: *Responsibility for the steering of a ship.*
2. "Pons Collins" – conn: *steuern.*
3. "Dluhy"- Dictionary for Marine Technology – Conning: *Schiffsführung bei Kommandos*
4. Encyclopaedia Britannica 2007 – conn.: to conduct or direct the steering of (as a ship) 2conn also **con** n (1825) : the control exercised by one who conns a ship

Als der Autor Michael Grey zu diesem Begriff konsultierte, wies der ihn darauf hin, dass dieser Begriff von den USA nach Europa gekommen wäre und dass dieser Begriff seinen Ursprung in der Navy (conning tower!) hat.

Im Artikel "A new approach to bridge team management" bietet Kapitän Rynd (Seaways, March 2009) folgende Erklärung an:

*“The navigator or pilot may have the ‘con’ but the master when present keeps ‘charge’.”*

Bei dem Wort "conn" geht es also nicht nur um eine eindeutige Definition des Begriffes sondern auch um die rechtlichen Auswirkungen im Verhältnis Kapitän – Lotse. Alle Definitionen gehen ziemlich eindeutig davon aus, dass derjenige, der diesen Begriff für sich in Anspruch nimmt, für das Steuern und damit für die Schiffsführung verantwortlich ist.

Als vergleichbaren deutschen Begriff würde der Autor das Wort „Fahren – Das Schiff fahren“ wählen. „Conn“ und „Fahren“ gehen in ihrer Bedeutung und den sich daraus ergebenden Konsequenzen weit über eine Situation hinaus, in der der Kapitän die direkte Weitergabe von Ruderkommandos durch den Lotsen an den Rudergänger **sanktioniert**. Damit war und ist nicht die Übergabe der Schiffsführung an den Lotsen verbunden. Der Vorschlag von Kapitän Rynd hat seine Logik. Der Autor hält ihn trotzdem für unnötig und für irreführend. Er kompliziert eine einfache Situation. Die STCW formuliert das Problem Kapitän – Lotse nach Auffassung des Autors ausreichend. Allerdings hätte die IMO auch hier eine eindeutigere Sprache verwenden können und sollen, denn in einer Diskussion mit einem Manager einer Hamburger Reederei fiel dem Autor auf, dass dieser das nicht so eindeutig sah. Besser haben es die britischen und deutschen Gesetzgeber gemacht.

Das Seelotsgesetz kommentiert Segelken in seinem Buch "Kapitänsrecht"(Hamburg. 1967):

*„Juristisch ist danach der Lotse stets nur „Berater“ des Kapitäns, der den ihm erteilten Rat befolgen oder auch ablehnen kann. Rechtlich bleibt infolgedessen der Kapitän für die im Ergebnis getroffene oder unterbliebene Maßnahme der Schiffsführung verantwortlich.“*

Lord Donaldson formulierte es in seinem Bericht "Safer Ships, Cleaner Seas" folgendermaßen:

*“13.55 A pilot is defined (Section 742 of the Merchant Shipping Act 1894) as a person not belonging to a ship who has the conduct thereof. The pilot is there to assist the Master and crew, not to take over from them: the owner and Master of a ship remain liable for any damage caused by a ship when it is being navigated by a pilot, and the Master remains clearly in charge. **We see no reason to seek a change in this clear division of responsibilities.**”*

Wenn ein Unternehmen diesen Begriff in seinen Verfahrensanweisungen benutzt, so wie es MAIB es in seinen Untersuchungsberichten im Zusammenhang mit der Brückeorganisation / BRM getan hat, dann ist das nach Auffassung des Autors sowohl von der sprachlichen (Klemperer *„Aber Sprache dichtet und denkt nicht nur für mich, sie lenkt auch mein Gefühl...“*) als auch von der rechtlichen Seite (STCW, Seelotsgesetz, Merchant Shipping Act 1894, GB) her falsch.

Der Autor würde einem Unternehmen die Verwendung dieses Begriffes in einer Verfahrensanweisung, zum Beispiel zur Regelung der Brückenorganisation/BRM, auf den Schiffen des Unternehmens, nicht empfehlen. Wegen der schon genannten Gründe verwenden die IMO Standard Marine Communication Phrases (IMO-SMCP), den Begriff „watch“ und nicht „conn“. Ursprünglich hatte „conn“ verwendet werden sollen. In den IMO-SMCP, einem sehr fundierten, auf die Sicherheit der Seeleute ausgerichteten „survival kit“ für Kommunikation, für das Prof. Dr. Peter Trenkner, Experte für maritimes Englisch, der Hauptautor ist, findet sich jetzt folgende Formulierung:

*“The Master/Chief Engineer when called to the bridge/engine room and formally taking over the watch, should say:*

*I have the watch now.*

*The officer of the watch should confirm and say:*

*You have the watch now. <sup>2</sup>*

## **Seeunfälle**

Die Sprache ist nicht nur für korrekte und zutreffende Formulierung in Verfahrensanweisungen (procedures) und Arbeitsanweisungen (working instructions) wichtig sondern sie hat auch direkten Einfluss auf Schiffssicherheit. Schwächen in der Arbeitssprache (working language) haben zumindest zum Eintreten von Seeunfällen beigetragen. Das belegt die folgende eingeschränkte Auswahl von Seeunfällen:

1. CAPTAYANNIS S- Wireless operator was unable to communicate with non-Greek vessels, made no contact to the pilot, vessel grounded Columbia River entrance October 1967
2. SEIKO – Lord Donaldson: Safer Ships, Cleaner Seas, L.84: Whilst on passage to Ghent, Belgium from the North Sea on 9 December 1993, the SEIKO...called Dover Coast Guard with MAREP details. Due to suspension of pilotage because of weather conditions off the Belgian coast she had been unable to take on a pilot. The Master of SEIKO, whose command of English was almost non-existent...
3. WEALTHY RIVER – Vessel grounded Charleston May 1995, ship's captain, speaking very little English, misinterpreted pilot's comment.
4. NTSB: ALLISION OF THE LIBERIAN FREIGHTER *BRIGHT FIELD* WITH THE POYDRAS STREET WHARF, RIVERWALK MARKETPLACE, AND NEW ORLEANS HILTON HOTEL IN NEW ORLEANS, LOUISIANA DECEMBER 14, 1996

The Safety Board also concludes, however, that at several points prior to and during the *Bright Field* emergency, the pilot, master, and crew of the vessel

did not exchange information that under other circumstances could have prevented or at least mitigated the effects of the accident.

5. MING MERCY – On 7 August 1997, the Taiwanese flag bulk carrier was lying at the anchorage off Port Kembla, NSW. A fire was discovered on the lower bridge deck by the crew. ATSB came to the conclusion: A limited understanding of English led to language difficulties between the Taiwanese and Filipino officers and crew, both in raising the alarm when the fire was discovered and in communication between the ship's staff and the NSW Fire Brigades once the latter had arrived on board.
6. CITY OF SUNDERLAND – vessel grounded off Hanko January 1, 2002. The pilot gave his order to the tug not in English. Master had to ask pilot about his intentions.
7. MAERSK DOHA – language differences among seafarers hindered fire fighting (MAIB), Lloyd's List 09.07.09
8. EASTERN HIGHWAY and ORANGE HORIZON – Apparent misunderstandings, caused by language differences between pilots and Japanese ship captains, were contributing causes of a pair of recent dock collisions involving to different car carriers at the same pier in Baltimore (Professional Mariner # 11).

## **Kommunikation**

Die Bedeutung der Kommunikation wird offensichtlich in der Schifffahrt unterschätzt. Für den Kapitän ist sie sehr wichtig, um seine Absichten, um die Zielstellung und den Weg zur Realisierung der Zielstellung unmissverständlich zu erläutern. Mit einer guten Kommunikation informiert er seine Mitarbeiter, schafft er Vertrauen und motiviert seine Besatzung. Interne und externe Kommunikation sind für den sicheren und effizienten Betrieb eines Schiffes sowie für die Atmosphäre an Bord von enormer Bedeutung.

Mängel in der externen Kommunikation werden sehr schnell offensichtlich und haben in vielen Fällen erheblichen Einfluss auf die Schiffssicherheit. Eine weit verbreitete Störung der externen Kommunikation besteht auf allen Revieren, auf denen in der Sprache des Landes kommuniziert wird. Das gilt auch für die Kommunikation Lotse – Schlepperkapitän. Im Fall der DOURO CHEMIST erreichten den Kapitän wichtige Veränderungen im zu befahrenden Revier nicht. Dieser Umstand behinderte die unter den schwierigen Bedingungen (Dunkelheit, Eis usw.) notwendige Reisevorbereitung außerordentlich und waren ein Grund für die Strandung des Schiffes in finnischen Gewässern am 19. Februar 2002. Im finnischen Untersuchungsbericht heißt es dazu:

*“The closing of an official fairway without prior notice to vessel under foreign flag is not acceptable from the point of view of navigational safety.*

*Information about closing a fairway is a local warning, which is issued by the local authorities of Finnish Board of Navigation. This information is published in the Finnish Notices to Mariners written in Finnish and Swedish and is read in the local radio, several times a day, in Finnish and Swedish but not in English.”*

Der Autor erhielt einmal für den Anlauf von Port Klang von der Agentur eine falsche Information, die den sicheren Anlauf des Hafens gefährdete. Wichtige Mittel dagegen sind die Nutzung weiterer Quellen und die Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur bestmöglichen Reisevorbereitung.

Die interne Kommunikation auf zu vielen Schiffen und vor allem die auf der Brücke weist, wie die Auswertung von Audits, Seeunfällen, Gesprächen mit Kollegen usw. belegt, schwerwiegende Mängel auf. Es gibt eine ganze Reihe von Möglichkeiten

dies abzustellen. Als Mittel möchte der Autor die immer wieder genannten Briefings, De-Briefings, Einweisungen, persönliche Gespräche usw. nennen. In einem Gespräch beklagte sich einmal einer der vom Autor außerordentlich geachteten Chiefs, dass sein Kapitän ihm E-Mails schicke, anstatt mit ihm zu sprechen. Er sagte weiterhin, dass er die vom Autor auf den Schiffen um 10.00 Uhr veranstaltete Teerunde vermisse. Diese Runde mit den Bereichsleitern war keine „Sabbelrunde“ sondern vorbereitet, strukturiert und zeitlich begrenzt. Sie sorgte für den in beide Richtungen wichtigen Informationsfluss. Darüber hinaus sorgte sie für Vertrauen, weil sie auf Respekt und Achtung für die Beteiligten beruhte.

### **Zusammenfassung**

In einem solchen Beitrag können nur einige wenige Aspekte der Sprache und der Kommunikation mit und auf den Schiffen angesprochen werden.

Wir sollten uns mehr um unsere Sprache kümmern, denn George Orwell argumentierte in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts aus gutem Grunde:

„Wenn Gedanken die Sprache korrumpieren können, dann kann auch die Sprache die Gedanken korrumpieren (If thought corrupts language, language can also corrupt thought)“.

<sup>1</sup>Capt. Celso M. de Guzman - INTEGRATION OF LINGUISTIC UNDERSTANDING AND CROSS-CULTURE COMMUNICATION IN THE DELIVERY OF MARITIME ENGLISH 'INSTITUTIONAL EXPERIENCE OF MARITAS TRAINING CENTER IN MANILA, PHILIPPINES'

Veröffentlicht in HANSA März 2011