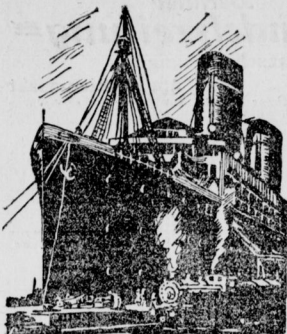


Berliner Familien-Zeitung

Ein Schiff geht in See

Bilder aus dem Hafenleben / Von C. Z. Klötzel

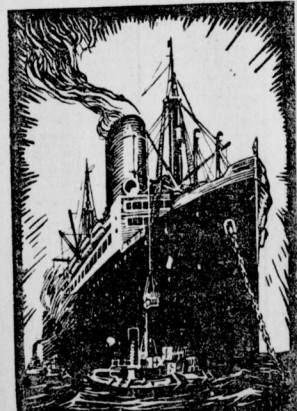
[Hochdruck verlesen]



Am hinteren Mast — Schwanstochter hat der Seemann, — hat der rechte Dampfer eine blaue Flagge mit rot-weißen, weichen Feldern; das Fräsen, das noch am frühen Morgen die Küste angestrichen werden soll. Die ganze Nacht hindurch ist beim Licht gelbes Scheinwerfer geblendet worden. Vier große Sozialtraben haben gefuldlos und behende, wie gut verstellte Arbeitsmaschinen, immer neue Maschinen von der Kommandobrücke abgehoben und an neuen die Stelle im Schiffsaum verankert, die der Aufsteiger ihnen der Hand hat. Kurz nach Mitternacht ist nach ein Güterzug von Güterbandwagen mit Ladung aus dem Binnenlande eingetroffen und auf das Gleis neben dem Schiff rangiert worden. Um vier Uhr morgens schon konnten die geleerten Waggons wieder abrollen: der Dampfer hat sich in den wenigen Stunden ihren gesamten Inhalt einverleibt. Jetzt ist von Bord her das Ankerfesten beendet, aber noch der Wasserfelle hin arbeiten noch sämtliche Abockwerke unter dem schwebenden Gerüst über Dampfmaschinen. Oben unter dem Schiffsbord liegen im Strom, mit Trossen und Tauern am Dampfer festgemacht, ganze Schlepplage von Schuten und Weidern. In der Hauptlade ist es Proviant und sonstiger Vorrat, die jetzt erst an Bord genommen werden. Aber da ist auch ein gewaltiger Tankwagen aus dessen Tanks die Schiffsleitungen in der Schiffsrampe hineinführen. Das rüstliche Leben einer Flotte verdrängt hat, geht die Vorkontrollen der Schiffe in so leiserer, kleinerer und ruhiger Arbeit vor sich, im Gegenlicht der „Blanken“, dem höchsten und lärmvollsten Geschäft, das der Seemann kennt.

Die Befehle sind zum größten Teil schon an Bord der Flotte selbst in den ersten Morgenstunden des Ankerfestens zum Dienst. Das letzte „Abwehrt“ beginnt: eine Generalreinigung vom Steuen bis zum Heck, vom untersten Maschinenraum bis zur Kommandobrücke. Überall laufen Männer mit Wasserkrüge und Schenkel mit Harztopf und Pinsel, mit Metallputz und Wollappen umher. Jedes Fleckchen verschwindet, jeder Spranz im Lack wird erneuert, ganze Strahlen von Zerkleinerer ergießen sich über die Decks.

Möglichst beginnt die Schiffslade in harten, schnellen Schlägen zu tönen. Überall strömen die



Kommandobrücken der Offiziere. Jedermann läßt liegen und liegen, was er an Arbeitsgerät gerade in der Hand hat. Aus allen Räumen des Schiffes bequemt ein hübsches Rennen und Jagen nach oben, Matrizen, Stenografen, Geiger, Handwerker, Räder — alles kommt aus den Schiffsräumen hervor, jeder mit einer Korbthele in der Hand oder schon um den Leib. Bei den Rettungsbooten erhebt sich ein eifriges Gewimmel. Zwei, drei Minuten vergehen... dann ein schriller Pfiff von der Kommandobrücke, von wo der Erste Offizier, die Wile in der Hand, das Gong überklingelt, und mit einem Schläge eilhaft die flüchtige Bewegung, jeder bleibt da stehen, wo er sich gerade befindet.

Die Offiziere stellen fest, wieviel Mann innerhalb der vorgezeichneten Frist auf das Maschinenhaus bei ihren Booten angelangt sind. Jedes Matrosen der Feuer- oder Rettungsapparate zu tun hat und in welcher Zeit er geht, in die Postkisten werden Briefe verteilt, die jeden von ihnen sein Verbleiben versichern und ihm einen Platz anweisen.

Wieder strömt die Flotte von der Brücke. „Boote ausschüttingen!“ Sofort drängen sich die „Tavids“, die Bootsknechte, nach außen, alle Boote schweben zum letzten des Schiffes unter dem Mast. Dort ist das „Bootsmanöver“ beendet. Es wird nur vor Antritt jeder Reize vorgenommen, als eine Art Generalprobe für den Ernstfall, der selten eintritt. Nach dem Antritt des Schiffes Tag und Nacht gefast sein muß... Der erste Zug mit Passagieren reißt auf den Mast. Nachher der dritte Klasse... Auswanderer. Zum großen Teil sind Arbeiter aus dem Osten, die Frauen in bunten Kleider, die Männer mit abenteuerlichen Hüten. Was sie fragen können, schleppen sie leicht aber die Schiffsbrücke an Bord. Die großen Masten und Rufen aber werden vom Nachmann in ein großes und stabilisiertes Gerüst, das auf dem Kai ausgebreitet ist. Dann lenkt ein Mann seinen Ruffel, fahrt mit dem Zugheben die Wägel des Reges, und hoch über den Köpfen ihrer Passagiere schwebt die riesige Last an Deck. Alle zehn Minuten hebt ein neuer Zug neue Passagiergruppen an. Sie gehen an Bord, werden von flinken Stenografen empfangen, zu ihren Quartieren geleitet. Kommt ist der letzte Zug „dritte Klasse“ eingetroffen, so klettert ein Zerkleinerer in im Speiseaal steigt das erste Mal bereit.

Anzuweisen hat sich an der Brücke vor ersten und zweiten Klasse ein vornehmtes Empfangsamt unter dem Kommando des Kapitäns in Vertretung des Kapitäns in blauer Jacke mit breiten, goldenen Armstreifen auf den Ärmeln, der gefächerte, fahrende Direktor des künftigen Gastes, für den Passagier der wichtigste Mann an Bord. Er spricht alle Sprachen der Welt, er weiß von jedem Passagier, sobald er das Schiff betritt, die Kabinenummer und am zweiten Reisetag schon seine Kabinenummer und die Wäpfe. Weiter ist anwesend der Ingenieur und der Schiffarzt.

Jeder, der an Bord kommt, wird begrüßt und einem Steward oder einer Stewardess übergeben, die ihn zu seiner Kabine geleiten, sein Handgepäck unterbringen und ihm jede gewünschte Handreichung leisten. Die meisten eilen gleich wieder auf das Promenaden-deck, niemand will den Augenblick der Abfahrt verjähnen.

Anzuweisen hat das Schiff die Flaggen gefast. Wenn an der Spitze wehen Farbe und Wappen des Seemanns. Am vorderen Mast steht die Flagge des Nationalstaats, das als Reize dient. Am Schwanstochter hat die Kontorflagge, die Flagge der Reederei, die das Schiff führt. Am Heck endlich die ehre würdigste und wichtigste Fahne, von internationalen Schiffahrtsrecht vorgeschrieben und geschützt: die Nationalflagge, bei welchem Schiff als die schwarz-weiße Flagge mit schwarzer Gabel, darunter eine schwarz-weiße Flagge, in der Diagonale ge-

teilt: die Zollflagge. Sie befindet, daß das Schiff vollpflichtiges Aussehen an Bord hat.

Warten unter den bekannten Reizeflaggen geht ein großer, einfach geteilter Mann an Bord. Er steigt gerade zum Alterthümlichen empor: zur Kommandobrücke. Der Kapitän und der Erste befragen ihn: es ist der Stromloche, der das Schiff sicher in der schnellsten Veränderung unterliegenden Fahrtrinne halten soll. Und nun ist es an der Zeit, die letzten Vorbereitungen zur Abfahrt zu treffen.

Auf einen Pfiff des Kapitäns bricht ein Matrose den großen Hebel neben dem Maschinensteuerpult herunter. Ein Ton wie der Schrei eines Hundes, eines vorstürmlichen Tierchens, dröhnt aus der Dampfmaschine des vorderen Schotes. Das heißt: „Alles von Bord, was nicht mitfährt.“ Die letzten Klänge werden gewischt, die Tränen beginnen zu rinnen. Schillernd spielt die Schiffsmusik einen Trauermarsch. Die Tränen werden eingepreßt. Plötzlich hat sich eine vielmalverfüllte Menge und steht zu dem höchsten Schiffsbord empor, und oben stehen Hunderte und blicken zu ihnen hinab.

Wängt schon sind unwiderruflich zwei große Schlepplage, herangekommen und haben sich rechts und links ans Schiff gefast. Das sind die Schlepplage, die den Dampfer der Tender befestigt werden. Jetzt lenkt die Kapitänsflagge: „Wart! Keinen vorne los!“ Auf dem Kai wägen ein paar Männer die Zerkleinerer der „Keinen“ — arm-die Traublinge — über die Köpfe der Matrosen, die die Zerkleinerer ins Wasser bis auf die Spitze bis auf den Kai kommen. Ein kurzer Ton aus der Dampfmaschine eine schnelle Anweisung von dem Schlepplage, die Schlepplage und die Schlepplage gegen die Strommitte. Das heißt: „Nicht herzt alles auf den schmalen Wasserstreifen, der zwischen Schiffsaum und Reimauer erschaffen ist.“

Die Schlepplage lösgeworfen, die Schlepplage nehmen Fahrt voraus, die Mast spielt. „Alles in den Mast, die Mast hinaus“ die Worte am Kai lauten mit der beinahe ins Wasser fallen... die Fahrt hat begonnen.

Solange man an der Stadt vorbeifährt, überläßt man die Passagiere ihren Aufmerksamkeiten, aber schon eilen gefächerte Stenografen über alle Decks mit der verbindlichen Mitteilung: „An zwanzig Minuten wird zum Dinner gebeten.“ Essen ist eine der Hauptpflichten des Reisenden auf dem Meere.

Obwohl der Hafenausgang in Sicht ist, steigt der erste Ingenieur hinab in sein Reich, den Maschinenraum. Früher war das eine schmutzige, schwefelstriebe öde, in der verdammte Deelen vor ungeheuren Feuerlöchern hervorliefen. Bei den Dampfern mit Verbesserung ist daraus ein zwar immer noch raucher, aber auf ventiliertes, glühendes Zerkleinerer geworden, in dem die riesigen Plattenfliegen fast geräuschlos auf und nieder flüchten. Keine Koffen-Kübel wird mehr geschwungen, kein Stokers mit fünf Meter langen Gabeln in der widerwärtigen Glut ist mehr nötig. Aus einer Rohrleitung, so einfach zu handhaben wie der Holz in der Badewanne, läuft der flüchtige Wasserdampf unter die Kessel, genau nach Menge und Art regulierbar. Undgeräuschlos aber wahr: man kann diese Schiffe von oben bis unten durchsuchen, man wird auch nicht ein Klacken Röhre auf ihnen finden... Der Ingenieur steht vor der Schalttafel. In wenigen Minuten wird der Hafenausgang erreicht sein, dann verlassen die Schlepplage das Schiff und dieses legt mit eigener Kraft seinen Weg fort. Da landet ein Mann ein Transportant auf: „Achtung!“ Gleichzeitig wackelt der Zelegraph, auch auf seiner Scherbe springt der Geiger auf Aktion. Schluß gibt die Zerkleinerer den Befehl auf die Brücke zurück als Kontrollmeldung. Neues Signal: „Halbe Kraft voraus!“ Ein Stud an einem kleinen, unbedeutenden Hebel, und plötzlich hängt der ganze Schiffsrumpf an



seife zu glitzern. Die gewaltigen Stahlgerüste der Maschine beginnen zu schwingen, ein Getöse aus Mammutschritten hebt und senkt sich in rhythmischen Zatt, und auf einer kleinen Scherbe hängt der Geiger an, die Umstellungen der Schrauben zu registrieren. Das Schiff fährt... Am Speiseaal einer Klasse sind alle Tische mit frischen Blumen geschmückt. Reicherer Dampfer, obgleich älter, herrliches Porzellan leuchtet im strahlenden Licht. Die Herrin sind im Empfang, die Damen in großer Toilette. Vor der gewaltigen Anrichte steht der Oberkellner, voll unmaßstabmäßiger Würde. Er schlägt auf einen kleinen Gong, und von beiden Seiten der betritt eine kleine Armee von Livreeknaben in weißen Jacken den Saal und beginnt mit der Blumenarbeit und Gewandtheit betriebsgemäßer Kellner zu arbeiten. Ein unmaßstabmäßiger Streichgitarre spendet diskrete Taktmaß.

Trauen ist es dunkel geworden. Die Decks sind verdeckt. Wängt hat der Dampfer die Positionslaternen gelegt. Zwei weiße Lichter am Vordermast, links das grüne Steuerbord, rechts das rote Backbordlicht, am Heck ein weißes und darunter ein kleines grünes an Stelle der Jollage.

Auf der Brücke, wo nur über dem Kompaß ein schwaches Kömchen leuchtet, steht der Erste, den Blick unverwandt auf den Kurs gerichtet. Eine veränderliche Fülle von weichen, roten, grünen, festschweben, sich bewegenden, fliegenden, blühenden Lichtern taucht auf der Dunkelheit auf. Der Koffe kennt sie alle, er weiß genau, welches Licht angezündet werden muß, und welchen er auszuweichen hat, ob ein Dampfer ihm entgegenkommt oder von ihm überholt wird... nicht kann ihn betören. Neutonen kommen die Kommandobrücke aus feinen Munde, der die Zerkleinerer mit dem mörderischen Knacker nicht einen Augenblick löst. „Zwei Strich West zu Nordwest.“ Und der Mann am Ruder wiederholt: „Zwei Strich West zu Nordwest.“ Das Ruder wird ein wenig gedreht, die Scherbe unter der Kompaßnadel bewegt sich etwas, das Schiff dreht in Kurs.

Wängt schon sind die Werklücker verschwunden, Wängt auch die Signallaternen der Stromschiffe. An die Schiffslage flackern die Stellen höher empor: das in Licht des Meeres. Zwei rote Punktchen nähern sich, ein Schlepplage taucht aus dem Dunkel auf, geht langsam, ohne daß der Dampfer die Fahrt vermindert, auf schwachen Strideln flattert der Koffe von Bord... kein Schlepplage taucht wieder im Dunkel auf.

„Allo vornwärts!“ sagt der Kapitän zum „Ersten“, der die Wache auf der Brücke bezieht. „Wolldampf voraus!“ strömt das Signal in den Maschinenraum.

