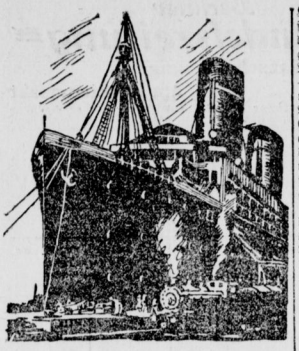
Nummer 50 Donnerstag, 28. Februar 1924

Berliner Familien-Zeitung

Ein Schiff geht in See

Bilder aus dem Hafenleben / Von C. Z. Klötzel

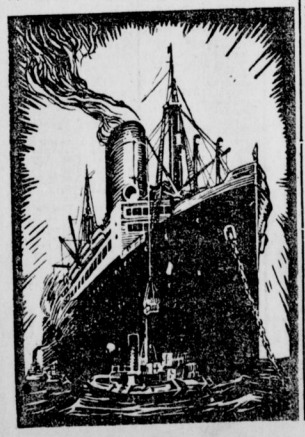
[Nachdruck verboten.]



Am hinteren Mast, — Besammast sagt der Seemann, — hat der riesige Dampfer eine blaue Flagge mit rechteckigem, weißem Feld gehißt: das Zeichen, daß noch am selben Tage die Ausreise angetreten werden soll. Die ganze Nacht hindurch ist beim Licht greller Scheinwerfer geladen worden. Vier große Portalkrane haben geräuschlos und behende, wie gut dressierte Arbeitselefanten, immer neue Riesenlasten von der Kaimauer abgehoben und an genau die Stelle im Schiffsraum verstaut, die der Ladeoffizier ihnen bestimmt hat. Kurz nach Mitternacht ist noch ein Güterzug von fünfundzwanzig Wagen mit Stückgut aus dem Binnenlande eingetroffen und auf das Gleis neben dem Schiff rangiert worden. Um vier Uhr morgens schon können die geleerten Waggons wieder abrollen: der Dampfer hat sich in den wenigen Stunden ihren gesamten Inhalt einverleibt. Jetzt ist von Land her das Ladegeschäft beendet, aber nach der Wasserseite hin arbeiten noch fünftliche Ladebäume unter dem ohrenbetäubenden Gerattter ihrer Dampfwinden. Heustief unterm Schiffsbord liegen im Strom, mit Trossen und Tauen am Dampfer festgemacht, ganze Schleppzüge von Schuten und Leichtern. In der Hauptsache ist es Proviant und sonstiger Vorrat, die jetzt erst an Bord genommen werden. Aber da ist auch ein gewaltiger Tankkahn, aus dessen Luken dicke Schlauchleitungen in der Schiffsrumpf hineinführen. Das rhythmische Stoßen einer Pumpe zeigt an, daß die Oelbehälter des Dampfers aufgefüllt werden. Ueberall, wo die Oelfeuerung die Kohle verdrängt hat, geht die Brennstoffversorgung der Schiffe in so sauberer, schneller und ruhiger Weise vor sich, im Gegensatz zum „Bunkern", dem schmutzigsten und lärmendsten Geschäft, das der Seemann kennt.

Die Besatzung ist zum größten Teil schon an Bord, der Rest meldet sich in den frühen Morgenstunden des Ausreisetages zum Dienst. Das letzte „Ueberholen" beginnt: eine Generalreinigung vom Steven bis zum Heck, vom untersten Maschinenraum bis zur Kommandobrücke. Ueberall laufen Männer mit Wasserpütze und Schrubber mit Farbtopf und Pinsel, mit Metallputz und Wollappen umher. Jedes Fleckchen verschwindet, jeder Sprung im Lack wird erneuert, ganze Sturzseen von Seifenwasser ergießen sich über die Decks.

Plötzlich beginnt die Schiffsglocke in harten, schnellen Schlägen zu tönen. Ueberall schrillen die



Kommandoflöten der Offiziere. Jedermann läßt stehen und liegen, was er an Arbeitsgerät gerade in der Hand hat. Aus allen Räumen des Schiffes beginnt ein stürmisches Rennen und Jagen nach oben. Matrosen, Stewardess, Heizer, Handwerker, Köche — alles kommt aus dem Schiffsinnern hervor, jeder mit einer Korkweste 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 Uhr in der Hand, das Ganze überschaut, und mit einem Schlage erstarrt die stürmische Bewegung, jeder bleibt da stehen, wo er sich gerade befindet.

Die Offiziere stellen fest, wieviel Mann innerhalb der vorgeschriebenen Frist auf das Alarmsignal hin bei ihren Booten angelangt sind. Jedes Mitglied der Besatzung hat seine haargenaue Anweisung, was er bei Feuer- oder Rettungsalarm zu tun hat und in welches Boot er gehört. An die Passagiere werden Merkzettel verteilt, die jedem von ihnen sein Verhalten vorschreiben und ihm einen Platz anweisen.

Wieder schrillt die Pfeife von der Brücke: „Boote ausschwingen!" Sofort drehen sich die „Davids", die Bootskrane, nach außen, alle Boote schweben nun jenseits des Schiffsrandes über dem Wasser. Damit ist das „Bootsmanöver" beendet. Es wird vor Antritt jeder Reise vorgenommen, als eine Art Generalprobe für den Ernstfall, der selten nur eintritt, auf den aber jedes Schiff Tag und Nacht gefaßt sein muß. . . .

Der erste Zug mit Passagieren rollt auf den Kai. Reisende der dritten Klasse. . . . Auswanderer. Zum großen Teil Landarbeiter aus dem Osten, die Frauen mit bunten Kopftüchern, die Männer mit abenteuerlichen Hüten. Was sie tragen können, schleppen sie selbst über die steile Schiffsbrücke an Bord. Die großen Ballen und Kisten aber werden vom Packwagen in ein großes Stahlnetz geworfen, das auf dem Kai ausgebreitet ist. Dann senkt ein Kran seinen Rüssel, faßt mit dem Zughaken die Bügel des Netzes, und hoch über den Köpfen ihrer Besitzer schwebt die riesige Last an Deck. Alle zehn Minuten speit ein neuer Zug neue Menschenmengen aus. Sie gehen an Bord, werden von flinken Stewards empfangen, zu ihren Quartieren geleitet. Kaum ist der letzte Zuß „dritter Klasse" eingetroffen, so schmettert ein Trompetensignal: im Speisesaal steht das erste Mahl bereit.

Inzwischen hat sich an der Brücke zur ersten und zweiten Klasse ein vornehmes Empfangskomitee versammelt. Einer der Offiziere macht in Vertretung des Kapitäns die Honneurs. Neben ihm steht der Oberstewart in blauer Jacke mit breiten, goldenen Admiralstreifen auf den Aermeln, der geschäftsführende Direktor des schwimmenden Hotels, 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 Kabinennummer und am zweiten Reisetag schon seine Eigenheiten und Wünsche. Weiter ist anwesend der Zahlmeister und der Schiffsarzt.

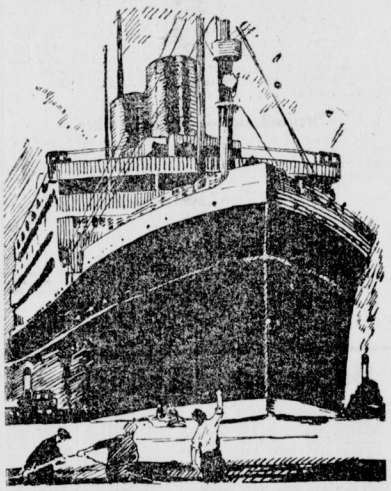
Jeder, der an Bord kommt, wird begrüßt und einem Steward oder einer Stewardeß übergeben, die ihn zu seiner Kabine geleiten, sein Handgepäck unterbringen und ihm jede gewünschte Handreichung leisten. Die meisten eilen gleich wieder auf das Promenadendeck, niemand will den Augenblick der Abfahrt versäumen.

Inzwischen hat das Schiff die Flaggen gesetzt. Vorn an der Spitze wehen Farbe und Wappen des Heimathafens. Am vorderen Mast steht die Flagge des Landes, das als Reiseziel dient. Am Besammast flattert die Kontorflagge, die Flagge der Reederei, der das Schiff gehört. Am Heck endlich die ehrwürdigste und wichtigste Fahne, vom internationalen Schiffahrtsrecht vorgeschrieben und geschützt: die Nationalflagge, bei unserem Schiff also die schwarzweißrote Flagge mit schwarzrotgoldener Gösch. Darunter eine schwarzweiße Flagge, in der Diagonale geteilt: die Zollflagge. Sie bekundet, daß das Schiff zollpflichtiges Ausfuhrgut an Bord hat.

Mitten unter den eleganten Kajütspassagieren geht ein großer, einfach gekleideter Mann an Bord. Er steigt geradewegs zum Allerheiligsten empor: zur Kommandobrücke. Der Kapitän und der „Erste" begrüßen ihn: es ist der Stromlotse, der das Schiff sicher in der schnellen Veränderungen unterliegenden Fahrrinne halten soll. Und nun ist es an der Zeit, die letzten Vorbereitungen zur Abfahrt zu treffen.

Auf einen Wink des Kapitäns drückt ein Matrose den großen Hebel neben dem Maschinentelegraphen herunter. Ein Ton wie der Schrei eines Urviechs, eines vorsintflutlichen Tieriesen, dröhnt aus der Dampfpfeife des vorderen Schlotes. Das heißt: „Alles von Bord, was nicht mitfährt!" Die letzten Gäste werden getauscht, die Tränen beginnen zu rinnen, gefühlvoll spielt die Schiffskapelle einen Straußschen Walzer. Die Brücken werden eingezogen. Unten am Kai steht eine vielhundertköpfige Menge und sieht zu dem haushohen Schiffsbord empor, und oben stehen Hunderte und blicken zu ihnen hinab.

Längst schon sind unbemerkt zwei große Seeschlepper herangekommen und haben sich rechts und links vor das Schiff gelegt. Stahltrossen sind herabgelassen und am Zughaken der Tender befestigt worden. Jetzt trillert die Kapitänspfeife: „Werft Leinen vorne los!" Auf dem Kai wälzen ein paar Männer die Schleifen der „Leinen" — armdicke Drahtseile — über die Köpfe der Haltepöcke — „Poller" —, sie klatschen ins Wasser, daß die Spritzer bis auf den Kai kommen. Ein kurzer Ton aus der Dampfpfeife, eine schrille Antwort von den Schleppern, und diese ziehen unendlich behutsam und gleichmäßig die Schiffsspitze gegen die Strommitte. Wie fasziniert starrt alles auf den schmalen Wasserstreifen, der zwischen Schiffsmauer und Kaimauer erscheint und von Sekunde zu Sekunde breiter wird. Dann werden auch hinten die „Leinen" losgeworfen, die Schlepper nehmen Fahrt voraus, die Musik spielt „Muß i denn zum Städtelein hinaus" die Leute am Kai laufen mit, bis sie beinahe ins Wasser fallen . . . die Fahrt hat begonnen.



Solange man an der Stadt vorbeifährt, überläßt man die Passagiere ihren Abschiedsgefühlen, aber schon eilen geschäftige Stewards über alle Decks mit der verbindlichen Mitteilung: „In zwanzig Minuten wird zum Diner geblasen." Essen ist eine der Hauptpflichten des Reisenden auf dem Meere.

Sobald der Hafenausgang in Sicht ist, steigt der erste Ingenieur hinab in sein Reich, den Maschinenraum. Früher war das eine schmutzige, schweißtriefende Hölle, in der verdammte Seelen vor ungeheuren Feuerlöchern schorwerkten. Bei den Dampfern mit Oelfeuerung ist daraus ein zwar immer noch warmer, aber gut ventilierter, blitzsauberer Saal geworden, in dem die riesigen Pleuelstangen fast geräuschlos auf und nieder schwingen. Keine Kohlenschaufel wird mehr geschwungen, kein Stochern mit fünf Meter langen Gabeln in der mörderischen Glut ist mehr nötig. Aus einer Rohrleitung, so einfach zu handhaben wie der Hahn an der Badewanne, läuft der flüssige Brennstoff unter die Kessel, genau nach Menge und Art regulierbar. Unbegreiflich, aber wahr: man kann diese Schiffe von oben bis unten durchsuchen, man wird auch nicht ein Stückchen Kohle auf ihnen finden. . . .

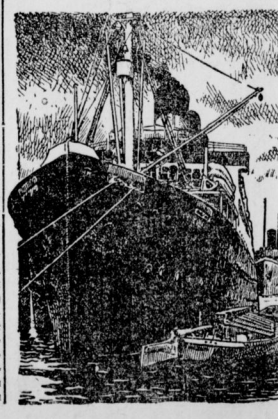
Der Ingenieur sieht vor der Schalttafel. In wenigen Minuten wird der Hafenausgang erreicht sein, dann verlassen die Schlepper das Schiff und dieses setzt mit eigener Kraft seinen Weg fort. Da leuchtet auch schon ein Transparent auf: „Achtung!" Gleichzeitig rasselt der Telegraph, auch auf seiner Scheibe springt der Zeiger auf Achtung. Sofort gibt der Ingenieur den Befehl auf die Brücke zurück, als Kontrollmeldung. Neues Signal: „Halbe Kraft voraus!" Ein Ruck an einem kleinen, unscheinbaren Hebel, und plötzlich fängt der ganze Schiffsrumpf an

leise zu zittern. Die gewaltigen Stahlgelenke der Maschine beginnen zu schwingen, ein Gestänge aus Mammutsknochen hebt und senkt sich in rhythmischem Takt, und auf einer kleinen Scheibe fängt der Zeiger an, die Umdrehungen der Schrauben zu registrieren. Das Schiff fährt. . . .

Im Speisesaal erster Klasse sind alle Tische mit frischen Blumen geschmückt. Feinster Damast, edelstes Silber, herrliches Porzellan leuchten im strahlenden Licht. Die Herren sind im Smoking, die Damen in großer Toilette. Vor der gewaltigen Anrichte steht der Oberstewart, voll unnachahmlicher Würde. Er schlägt auf einen kleinen Gong, und von beiden Türen her betritt eine kleine Armee von Unterstewards in weißen Jacken den Saal und beginnt mit der Aufmerksamkeit und Gewandtheit hochgeschulter Kellner zu servieren. Ein unsichtbares Streichorchester spendet diskrete Tafelmusik.

Draußen ist es dunkel geworden. Die Decks sind verdeckt. Längst hat der Dampfer die Positionslaternen gesetzt. 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 Zollflagge.

Auf der Brücke, wo nur über dem Kompaß ein schwaches Lämpchen brennt, steht der Lotse, den Blick unverwandt auf den Kurs gerichtet. Eine verwirrende Fülle von weißen, roten, grünen, feststehenden, sich bewegenden, stetigen, blinkenden Lichtern taucht aus der Dunkelheit auf. Der Lotse kennt sie alle, er weiß genau, welches Licht angesteuert werden muß und welchem er auszuweichen hat, ob ein Dampfer ihm entgegenkommt oder von ihm überholt wird . . . nichts kann ihn beirren. Monoton kommen die Kommandos aus seinem Munde, der die Stummelpfeife mit dem mörderischen Knaster nicht einen Augenblick losläßt. „Zwei Strich West zu Nordwest." Und der Mann am Ruder wiederholt: „Zwei Strich West zu Nordwest." Das Steuer wird ein wenig gedreht, die Scheibe unter der Kompaßnadel bewegt sich etwas, das Schiff bleibt im Kurs.

Längst schon sind die Uferlichter verschwunden, längst auch die Signallaternen der Stromschiffe. Am Schiffsbug klatschen die Wellen höher empor: das ist schon das Meer. Zwei rote Pünktchen nähern sich, ein Schlepper taucht aus dem Dunkel auf, geht längsseit, ohne daß der Dampfer die Fahrt vermindert, auf schwankender Strickleiter klettert der Lotse von Bord . . . sein Schlepper taucht wieder im Dunkeln unter.

„Also vorwärts!" sagt der Kapitän zum „Ersten", der die Wache auf der Brücke bezieht. „Volldampf voraus!" schrillt das Signal in den Maschinenraum.