



Der Mensch in der Berufsarbeit

Blume, Wilhelm

Berlin [u.a.], 1951

Ahrens, Adolf Vom Schiffsjungen zum Kommodore der Handelsflotte

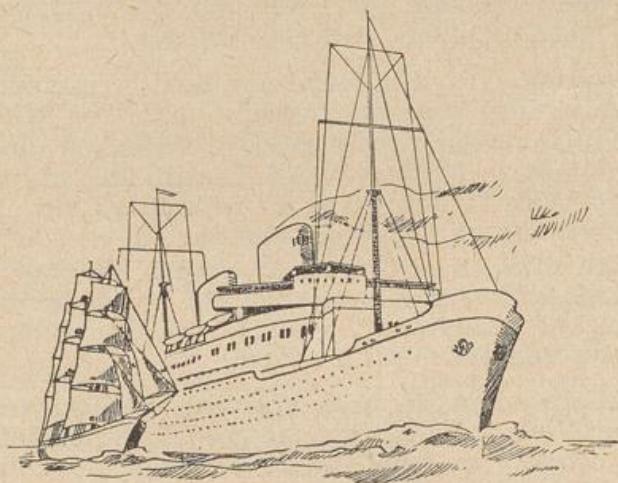
[urn:nbn:de:hbz:466:1-93950](https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:466:1-93950)

Un nu is 't wedder 'n Oogenblick ganz still in de lütt Döns.

Un denn legt Gerd Heuer sinnig sien groot swoare Timmermannshand up Henny ehr Schuller: „Is good, Mudder, — jo, — denn roop man bi ehr an, un mok dat man so in de Reeh. — Vel to besnacken is doar jo goarne, — doar sünd wi in teihn Minuten mit trecht. — Klock acht is Eberhard „Mitinhaber“ van de Warft un hett den ganzen Isenboo för sick alleen.“

„Fein, Vadder, jo! Un du hest all de scheunen hölten Eebers un Kutters un Jilln un Jachten — un dat ganze Holt!“ . . .

Rudolf Kinau



Vom Schiffsjungen zum Kommodore der Handelsflotte

I.

Wenn die Kälte der Winterstürme nicht mehr von der See schneidend ins Land fiel, sondern statt dessen der erste Gruß des Frühlings Menschen und Erde beglückte, dann war unsere Sehnsucht nach Wasser und Schiffen nicht mehr zu bändigen. Der Deich! Der Deich! Ihm galt unser erster Weg — im Sturmschritt zurückgelegt.

Ein buntbewegtes, ewig wechselndes Bild. Segelschiffe, die Lappen prall vorm Winde gebläht eilfertige Dampfer, große und kleine mühsam dahingleitende Schleppzüge, Küstenfahrzeuge und Fischerboote mit Kurs auf den Hafen oder auf das Meer, diese wogende Brücke zu fremden Ländern, in denen laut Erzählung des Schiffsbaumeisters Onkel Einaemann menschenfressende Ungeheuer vielleicht auf einen so guten Happen, wie mich warteten!

Und tauchte dann im dunstigen Grau der Kimm die erste schwache Andeutung einer Mastspitze auf, ließen wir sie nicht mehr aus den Augen, um nach Auftauchen der Takelage und des Rumpfes Wetten abzuschließen über den Namen des Schiffs; wir kannten sie alle, waren doch unsere Väter auf der Rickmers-Werft und -Reederei beschäftigt.

Kann es jemand wundern, daß ich längst den Entschluß gefaßt hatte, Seemann zu werden? Ich war ja buchstäblich mit den Schiffen groß geworden, deren Kiel unmittelbar vor unserer Haustür gelegt wurde. Und sie hatten alle ihre Geschichte. Was wußten die Jans, Heinis, Fidis, Karls und Lutjens nicht alles zu erzählen, wenn sie nach monatelanger Abwesenheit glücklich heimkehrten! Wie beneidete ich meine älteren Schulkameraden, die nun schon ihre ersten Reisen hinter sich hatten! Die zwei Jahre, die noch bis zu meiner Anmusterung vor mir lagen, dünkteten mich eine Ewigkeit . . .

Meine Anmusterung . . . Für mich eine Selbstverständlichkeit! Ob jedoch auch für meinen Vater? Ich scheute mich, den Stein ins Rollen zu bringen. „Wir müssen eine günstige Gelegenheit abwarten“, riet die Mutter, die meinen Herzenswunsch begriff, und schob damit auch von sich aus die Entscheidung über meine Zukunft auf. Ich war verzweifelt. Dreizehn Jahre wurde ich bereits. Ich bildete mir ein, der einzige auf der Welt zu sein, der mit seinem Vater noch nicht ins Reine gekommen war, was er werden sollte. So schwer es mir wurde, ich wartete auf die Gelegenheit, von der sich die Mutter eine Wendung der Dinge erhoffte. Und sie kam!

Eines Nachmittags hatte ich mich abermals an dem Seemannsgarn meiner älteren Freunde berauscht, daß die Uhr schon auf die neunte Abendstunde zeigte. Ich rannte heim, als säße der Leibhaftige mir auf den Fersen. Abgehetzt keuchte ich in die Stube. „Ich war auf dem Schiff bei Heini Ahlers“, entschuldigte ich mich. Mein Vater ließ die Gärtnerzeitung sinken (er besorgte den Garten des Reeders Rickmers Clasen Rickmers), schob die Pfeife bedächtig von einem Mundwinkel in den anderen und meinte ruhig: „Ist aber recht spät geworden, Adolf; acht Uhr lasse ich mir zur Not noch gefallen, aber neun? Einmal und nicht wieder!“ — „Es soll nicht wieder vorkommen“, versprach ich und setzte mich ihm gegenüber an den Tisch, auf den die Mutter mittlerweile mein Abendbrot gestellt hatte; sie lächelte mir zu, eine stumme Aufforderung, es mir schmecken zu lassen. Der Vater setzte seine Lektüre noch eine Weile fort, faltete dann sorgfältig die Zeitungsblätter und legte sie neben sich auf die Sofalehne. Schmunzelnd sah er mir zu. „Junge, Junge, die Räubergeschichten von Heini Ahlers scheinen dir ja einen Mordssappetit gemacht zu haben“, scherzte er, indem er mit dem Daumen eine gehörige Portion Tabak in den Pfeifenkopf drückte.

Das war das Stichwort. Jetzt oder nie! Und schon war's gesagt: „Der Heini, na, der hat ja vielleicht allerhand gesehen und erlebt! Wenn

ich erst mal da mitreden kann . . ." Ein forschender Blick der väterlichen Augen, die eine unheimliche Ruhe und Überlegenheit ausstrahlen konnten, traf mich und hielt mich fest. Ein wenig besorgt über die unerwartete Wendung des Gesprächs ließ die Mutter, die Wäsche flickte, die Hände in den Schoß sinken.

„Du willst also zur See?“

„Ja, ich möchte Seemann werden, Vater.“

„Hm . . ." machte er nachdenklich und sah fragend die Mutter an. Hilfesuchend blickte ich zu ihr hin, sie verstand meine stumme Bitte. „Laß Adolf doch, wenn er gern möchte! Er ist groß und kräftig, und warum sollte er es nicht zu etwas bringen?“ redete sie dem Vater zu, der sich sichtlich nicht leicht mit dem Gedanken befreunden konnte, sein einziges Kind den schwankenden Planken eines Schiffes anzuvertrauen.

„Es ist ein hartes Brot, mein Junge. Ich weiß nicht, ob dir der Seemannsberuf auf die Dauer zusagen wird.“

„Doch Vater, ich werde meinen Weg schon machen“, beeilte ich mich zu versichern.

Und endlich, endlich: „Meinetwegen. Aber komme mir nach der ersten Reise nicht damit, daß du es dir anders überlegt hast.“

Mit einem Ruck war ich vom Stuhl auf und flog dem Vater um den Hals. Ich hätte die ganze Welt umarmen mögen! Umkehren auf dem Wege — das stand nicht in meinem Programm! Wasser, Wind und Schiff! Mein Glück war unbeschreiblich.

II.

Ja, nun wurde es ernst. Der Abschied von der Schule lag hinter mir. Mit jedem Stück, das die Mutter noch zur Vervollständigung meiner Seeausrustung anschaffte, hob sich meine Stimmung, während die Eltern immer mehr in sich gekehrt wurden.

Wenige Tage vor der Anmusterung unternahm ich meinen letzten Streifzug über den geliebten Werftplatz, der mir die frühesten Eindrücke von Schiffen und Seefahrt vermittelte hatte.

„Hallo, Kohlhas“ (den Spitznamen hatte ich bekommen, weil ich sehr schnell laufen konnte, mich niemals erwischen ließ, bald hier, bald da hervorlugte, wie ein Häschchen aus dem Kohl), „hallo, Kohlhas“, tönte da unverhofft die Stimme des Werftinspektors Köhler zu mir herüber, „komm doch mal fix her!“ Ich wandte mich um und sah den Inspektor neben einem großen, breitschultrigen Mann am Kontoreingang stehen. Mit wenigen Sätzen war ich vor den beiden.

„Dies ist Adolf Ahrens, einer von Ihren neuen Jungens, Kapitän Westermeyer“, stellte Köhler mich vor. O weh, fuhr es mir durch den Kopf, der Breitschultrige ist also der Kapitän der „Renée Rickmers“. Ich nahm Haltung an. Guten Eindruck machen — war mein einziger klarer Gedanke. Kapitän Westermeyer, dessen Gesicht von Wind und Wasser jene blaurote Farbe aufwies, deren Herkunft die Landratten fälschlicher Weise einer zu engen Freundschaft des Seemanns mit dem Alkohol zuschreiben, ließ seine lebhaften Augen, die unter unwahrscheinlich hellen buschigen Augenbrauen hervorstanden, prüfend auf mir ruhen. „Na, lang genug bist du ja für deine Vierzehn, Adolf. Mußt noch 'n bißchen in die Breite gehen.“ Ein ermunternder Schlag auf meine Schulter beendete diese erste Unterhaltung zwischen Kapitän und Schiffsjungenaspiranten, die freilich infolge der mir die Sprache verschlagenden Würde des ersteren absolut einseitig geführt war. Dennoch — mir hüpfte das Herz vor Freude. Und was das „Indiebreitegehen“ anbetraf — mit Gottes und der Schiffskost Hilfe wollte ich meinen guten Willen schon beisteuern... Zwei Tage später war die Besatzung der „Renée Rickmers“ pünktlich um 11 Uhr vor dem Seemannsamt angetreten, um ordnungsgemäß für die nächste Reise anzumustern.

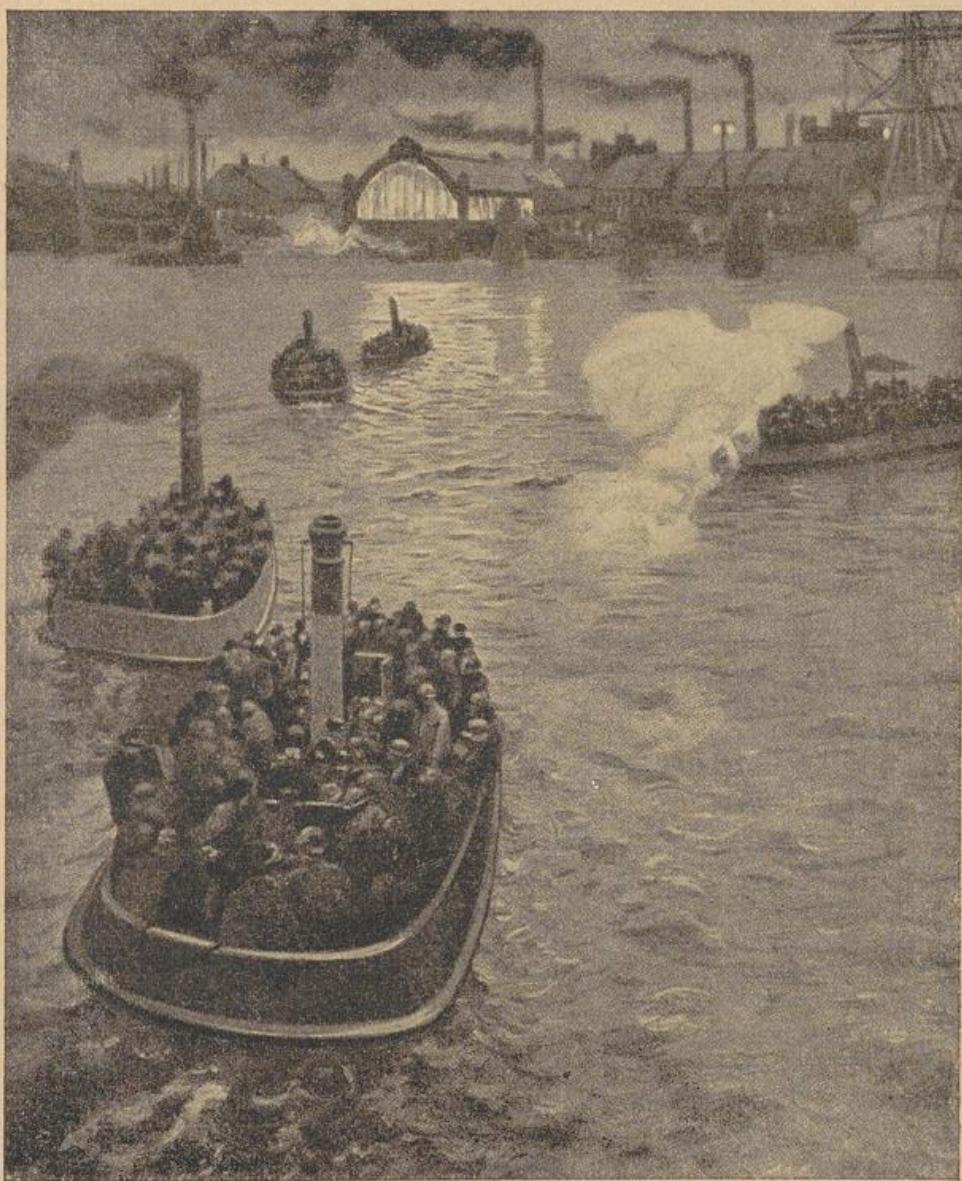
Der kleine, ein wenig unersetzte Beamte, der hinter einem mit Aktendeckeln bepackten altersschwachen Tisch residierte, verlas die Bedingungen der Musterrolle. Dann trat der Steuermann vor und bekundete durch die Unterschrift seines Namens, daß er sich verpflichtete, zu den eben gehörten Bedingungen für die Reise nach England und weiter anzuheuern. Ihm folgten der Koch, der Segelmacher, der Zimmermann und die zwanzig Matrosen. Als letzter kam ich an die Reihe. „Adolf Ahrens“ bemühte ich mich in möglichst männlich aussehenden Zügen zu Papier zu bringen, als käme es darauf an, schon durch meine Unterschrift Mut und Entschlossenheit gegenüber den Zünftigen zu dokumentieren.

Als ich den Federhalter zurücklegte, hatte ich die unterste Sprosse der Stufenleiter meiner seemännischen Laufbahn bestiegen. Gegen eine monatliche Heuer von 5 Mark; von mir aus hätten es auch 3 oder gar nichts sein können, ich hätte doch unterschrieben!

„Ich bin fest!“, mit diesen Worten trat ich stolz am Mittag dieses Tages den Eltern gegenüber. „Morgen früh um sechs muß ich an Bord sein.“

III.

Es war noch ein Schiffsjunge da. Franz Prager hieß er, ein unersetzer, aber stämmiger Junge, der, so schien es mir beim ersten Handschlag, ebensowenig von der Arbeit davonlaufen würde, wie ich es mir vorgenommen hatte.



F. Kallmorgen

*Auf der Fahrt zur Arbeit
im Hamburger Hafen (1848)*

Der Steuermann, dem wir zugeteilt waren, huldigte offenbar der Auffassung, daß es am zweckmäßigen sei, uns Neue zuerst mit einem der beiden Elementen in Berührung zu bringen, dem wir unsere Zukunft verschrieben hatten. „So Jungens“, leitete er seinen ersten Auftrag ein, „kommt mit zum Trinkwassertank!“ Wir stiegen ihm nach, willig und dienstbeflissen, als wären wir dazu ausersehen, im nächsten Augenblick eine für das Schicksal des Schiffes und seiner Mannschaft ausschlaggebende Tat zu vollbringen. Am Großmast machte er Halt und wies uns auf eine Pumpe. „Unten ist ein Tank mit dem Trinkwasser für uns alle. Daraus habt ihr täglich das Wasserfaß in der Kombüse zu füllen, das die Tagesration enthält. Nun pumpt euch die Pützen hier mal voll und tragt das Wasser zum Faß.“ Er drehte ab und ließ uns mit unserer Weisheit allein. „Los, du pumpst“, kommandierte ich Franz Prager, während ich die Pützen unter den Kran bugsierte und die vollen gegen die leeren auswechselte. In jeder Hand einen bis zum Überlaufen gefüllten Wasserbehälter steuerten wir der Kombüse zu. „Reinschütten!“ Damit entfernte der Smutje das Schloß vom Faß und überließ es uns, den Deckel zu öffnen, während er mit einem wahren Schlachtmesser Bratkartoffeln in die Pfanne schnitt. „Du, Langer, wie heißt du?“ hielt er uns beim Zurücksteigen durch die Tür an. „Adolf Ahrens“ wandte ich den Kopf in halbgebückter Stellung zurück. „Adolf . . . Mensch, wenn ich das schon höre! Bei mir heißt du ‚Adje‘, verstanden?“ „Jawohl“, fuhr ich ein wenig in die Höhe und stieß mit dem Kopf gegen den oberen Türrahmen, daß ich weiße Mäuse zu sehen glaubte. „Sag nicht immer so dusselig ‚Jawohl!‘ ‚Ja‘ — genügt auch.“ „Jawohl“ . . . Eine Kartoffel war die fliegende Erwiderung, haargenau gezielt. Wir türmten in Richtung Wassertank. Ich malte mir im stillen aus, wenn das Temperament unseres Kochs am Ende einmal das Schlachtmesser als Wurfgeschoß . . .

„N bißchen dalli, Herrschaften! Es gibt noch mehr zu tun als so 'n paar kleine Spaziergänge zwischen Tank und Kombüse“, diese Worte des Steuermanns bewahrten mich davor, jenen fürchterlichen Gedanken zu Ende zu denken. Der Leichtmatrose sollte uns zum Logisschuppen einweisen; er tat es in kameradschaftlicher Weise, ohne viel Worte zu machen. Das taten wir auch nicht, so wenig uns das Hantieren mit Schrubber und Besen als Möglichkeit zur Entfaltung unserer seemannischen Fähigkeiten erschien. Gemeinsam mit unserem Leichtmatrosen holten wir darauf das Essen aus der Kombüse und bauten es auf den Tisch im Mannschaftslogis auf. An der Mittagstafel hatte ich die erste Gelegenheit, Studien über meine Tischgenossen zu machen, mit denen ich die Reise über Cardiff nach Singapore machen sollte. Da war der Zimmermann Nielsen, ein Norweger, der in der Ausführung seiner Bordarbeiten keine geringere Geschicklichkeit entwickelte als beim Herstellen von Schatullen und Tabakkästen während seiner Freizeit. Fast jedes der Besatzungsmitglieder pflegte eine solche Liebhaberei. Der Matrose Ohlsen war Spezialist in

Mattenflechten, und unser Segelmacher Röpke fertigte Teppiche an, für die er sich die Wolle in England beschaffte. Sie dachten auch nicht in erster Linie an Verkauf; die Freude an der Arbeit stand Pate beim Basteln dieser vielen kleinen Kunstgegenstände und der Gedanke, ihre Angehörigen bei der Heimkehr damit zu erfreuen. Nach dem Abwaschen wurden Franz und ich weiter als „Transportarbeiter“ eingesetzt beim Verstauen des Proviant. Trotzdem wir am Abend müde waren zum Umfallen und uns bestimmt eine zweckvollere Tätigkeit denken konnten, sagten wir beide uns beim Schlafengehen, der Weg zum Kapitän sei freilich weit und offenbar recht holprig gepflastert, aber Kaufmann oder gar Beamter im einstöhnigen ruhigen Berufsablauf wie die meisten unserer Klassen- genossen wollten wir unter keinen Umständen werden! Unsere Augen starnten in Fahrtrichtung des Schiffes auf die Kimm, hinter der nun das Unbekannte, das Fremde, das Geheimnisvolle sich bald offenbaren mußte.

Während der nächsten Tage hatten wir viel Gegenwind, so daß wir kreuzen mußten. Da gab es anstrengende Arbeit mit Segelbergen und -setzen. Alle 4 bis 8 Stunden mußte gewendet werden. Zur Ausführung dieses Manövers wurde die ganze Besatzung benötigt, denn unsere „Renée“ hatte immerhin eine Segelfläche von rund 3000 Quadratmetern.

Beim ersten Anlandgehen im englischen Kohlenhafen Penarth bekam ich vom Steuermann den Auftrag, eine Lampenkuppel zu besorgen. „Ihr habt ja in Bremen auch in der Volksschule Englisch gelernt, nun zeige mal, was du kannst!“ hatte er zu mir gesagt. Beim Abliefern des Gekauften antwortete ich auf seine Frage, wie ich zurecht gekommen sei, sehr gut und betonte das „sehr“ so auffällig, daß mein Steuermann überzeugt sein mußte, keinen sprachkundigeren Einkäufer als mich finden zu können. Und dabei war es keineswegs so glatt gegangen, um so weniger, als man in Wales einen besonderen Dialekt sprach; im Laufe der nächsten Tage benutzte ich jede Gelegenheit, mit den Einheimischen englisch zu sprechen, und machte zu meiner Genugtuung merkbare Fortschritte.

Als wir wieder unterwegs waren auf „großer Fahrt“ im Atlantik — es war nicht mehr weit von den Kanarischen Inseln — an einem Sonntagvormittag ließ mich „der Alte“ rufen und sagte: „So, Adolf, nun zeig mal, was du gelernt hast! Ran ans Ruder!“ Dem Matrosen Hein, der am Ruder stand, trug er auf, mir es zu überlassen, aber gut acht zu geben, daß mir das Schiff nicht wegliefe. Bei früheren schüchternen Versuchen hatte ich meist zu energisch gedreht. Das Schiff reagiert auf die leichteste Bewegung des Ruders viel empfindlicher, als man gemeinlich glaubt. Es ist hier ähnlich wie beim Erlernen des Autofahrens: Man muß erst ein Gefühl haben für die Empfindlichkeit des Fahrzeuges, das man dirigiert. „Der Alte“ ging auf dem Achterdeck auf und ab und beobachtete, wie ich mich

anstellte. Nach einer halben Stunde ließ er den Matrosen, der immer auf dem Sprunge gestanden hatte, in die Spaken des großen schweren Steuerrades einzugreifen, abtreten. „Ja, ja, Hein, kannst abtreten; Adolf wird das schon allein fertigbringen.“ Mein Herz ritt eine Freudenattacke. Ich stand zum ersten Mal allein am Steuerruder; jedesmal, wenn ich es leise bewegte und empfand, wie das gut vor dem Winde liegende Schiff gehorchte, kam ich mir vor wie ein König, der nur mit dem kleinen Finger zu winken brauchte, um seine Befehle erfüllt zu sehen.

Nach anderthalb Stunden wurde ich abgelöst. „Gut gemacht, Adolf“, schlug mir Westermeyers mächtige Pranke auf die noch recht schmale Schulter. Meine erste wahrhafte Seemannsarbeit war verrichtet, und das an einem Sonntag. Wenn das kein guter Anfang war! In Zukunft durfte ich jeden Sonntag steuern, sobald ich Freiwache hatte.

Weihnachten wurde ganz anders, als wir gedacht hatten. Den ganzen Tag mußten zwei Mann alle Kraft aufwenden, um das Schiff einigermaßen auf Kurs zu halten. „Auf keinen Fall loslassen! Könnt das Ruder dabei verlieren!“ warnte Kapitän Westermeyer, der breitbeinig auf dem Achterdeck stand. Die beiden „Rudergänger“ mußten schließlich mit Sicherheitsleinen festgebunden werden, damit sie beim harten Stoßen des Ruders nicht über das Rad geschleudert oder überhaupt weggewaschen wurden, wenn ein schwerer Brecher über das Heck kam. Wird unsere brave „Renée“ es schaffen?

Das Weihnachtsgeschenk kam nach, in Singapore, wo wir im Freihafen lagen. Der Kapitän hatte uns an Land gesehen — hineingezwängt in unsere Konfirmationsanzüge, die viel zu kurz und knapp geworden waren. Ein auf dem Schiff herumlungerner chinesischer Schneider erhielt den Auftrag, mir einen leichten grauen Anzug zu machen. Nach dem Maßnehmen eilte der dienstfertige Chinese unter vielen Bücklingen von Bord. Der Anzug saß mir wie von einem Hoflieferanten geschaffen. Ich konnte mich nicht recht daran freuen, weil ich an die Bezahlung dachte, atmete jedoch auf, als ich erfuhr, daß mein guter Vater dem Kapitän Geld mitgegeben hatte für unvorhergesehene Fälle. Als mich dann nachmittags der Steuermann einlud, mit ihm den botanischen Garten zu besuchen, war ich völlig aus dem Häuschen. Ganz benommen wandelte ich durch dies Paradies. Pulste etwa doch ein Schuß Gärtnerblut in mir, daß mich dies Erlebnis so ergriff? Der Abend fand mich im Logis bei einem begeisterten Brief an die Eltern . . . Und es ging weiter, es war Order da nach Brassein in Hinterindien, wo wir eine Ladung Reis aufnehmen sollten . . .

Viel habe ich in den vorgeschriebenen vier Jahren Fahrenszeit gesehen und erlebt. Die schlimmste Erinnerung ist die Strandung des

Oldenburgischen Vollschrifts „Alida“ vor Chile, auf dem ich als Leichtmatrose angeheuert hatte, die schönste die 1½ Jahr währende Reise auf dem Bremer Vollschrift „Columbus“, das 1400 Brutto-Registertonnen faßte. Die Fahrt durch die Lombokstraße, die Javasee und durch die Philippinen, über das Südchinesische Meer und durch die Sundastraße — alles war Neuland für mich, der ich so begierig war, zu sehen, zu hören, zu lernen. Auch die Kameradschaft war vorbildlich. Fünf Matrosen waren an Bord, die vorhatten, eine Navigationsschule zu besuchen. Unter ihnen hatte Carl Reumer, der später gleichfalls Lloyd-Kapitän wurde, am meisten vorgearbeitet; von ihm habe ich viel gelernt, unter anderem das Rechnen mit Logarithmen. Und daß wir Steuermannsaspiranten in Kapitän Stöver einen Vorgesetzten hatten, der uns in jeder Weise unterstützte, praktische Erfahrungen in der Navigation zu sammeln, läßt die Erinnerung an diese Reise durch nichts getrübt sein.

In Elsfleth in der Navigationsschule angekommen, hatte ich Pech. Oder Glück, wie man will; denn der Kursus hatte bereits vor fünf Wochen seinen Anfang genommen. Ob ich es schaffen würde, lag einzig und allein bei mir. Mein Glück war vollkommen, als ich nach mehreren Monaten ernstester Arbeit am Ende der Examenswoche das Steuermannspatent ausgehändigt bekam. Neunzehn Jahre war ich alt und besaß nun die Berechtigung, als Schiffsoffizier in der Handelsflotte auf Schiffen aller Größen und auf allen Meeren zu fahren. Ein wichtiger Abschnitt meiner Laufbahn war beendet, ein noch wichtigerer brach an: Das Leben „vor dem Mast“ war vorüber. Jetzt gehörte ich „hinter den Mast“. Die Verantwortung wuchs gewaltig, denn nun würde ich Leute zu führen haben. Jetzt mußte es sich zeigen, ob ich stets die Augen offen gehalten und überhaupt das Zeug hatte, Vorgesetzter zu sein.

IV.

Drei Wochen mußte ich mich gedulden, bis mir eine Stellung als zweiter Steuermann auf der Braker „Amazone“ angeboten wurde. Selbstverständlich nahm ich an und kam damit auf ein vor fünf Jahren in Lübeck erbautes Schiff, das für eine Londoner Firma mit Stückgut nach Australien und von dort zurück mit Wolle und Erz wieder nach England fuhr. Es war eine schwierige, bunt zusammengewürfelte Besatzung; um unter diesem Völkergemisch ein einheitliches Kommando zu halten, wurde englisch kommandiert; aber dies Englisch war ein tolles Kauderwelsch von Englisch und Skandinavisch. Als wir von einer solchen Fahrt, die man als Weltumsegelung buchen konnte, denn wir fuhren um das gefürchtete Kap Horn, nach London zurückkehrten, war unser Reeder aus Brake schon zum Empfang anwesend. Er nahm mich eines Abends unvermittelt bei Seite:

„Sagen Sie mal, Steuermann, ich höre, Sie wollen jetzt Ihr Kapitänsexamen machen; was haben Sie vor, wenn Sie es in der Tasche haben?“ „Ich habe vorläufig keine anderen Pläne, als das Patent zu erlangen“, antwortete ich ihm. „Dazu wünsche ich Ihnen viel Glück. Wenn Sie so weit sind, können Sie bei mir als erster Steuermann fahren. Ihre Aussichten, nach zwei weiteren Jahren eins meiner Schiffe als Kapitän zu bekommen, sind nicht schlecht.“ Donnerwetter, das war etwas! Ich gestehe offen, mir wurde der Kopf ordentlich heiß. Sollte ich so schnell mein Ziel erreichen, selbst ein Schiff zu führen?

Der Tag der Abreise nach Deutschland war gekommen. Ich stand zur Verabschiedung vor dem Kapitän der „Amazone“, dem ich offenbar so viel zu verdanken hatte. Er sah nachdenklich vor sich hin, als überlege er, ob er mir noch etwas mit auf den Weg geben solle oder nicht. „Ja“, meinte er schließlich zögernd, „die Aussicht, schon in jungen Jahren ein Schiff als Kapitän zu führen, hat gewiß ihren Reiz. Aber so gerne ich Sie für unsere Reederei halten möchte, nehmen Sie den Vorschlag nicht an. Die Segelschiffahrt hat keine Zukunft. Die Dampfer entreißen ihr ein Frachtgebiet nach dem anderen. Zeit ist Geld! Bald wird der Augenblick gekommen sein, da keine Segelschiffe mehr gebaut werden. Sie würden nur kostbare Zeit verlieren. Wenn Sie dann nach zehn Jahren auf Dampfern anfangen wollen, werden Ihnen die vorgezogen, die dabei groß geworden sind. Nein, Steuermann, melden Sie sich bei einer großen Dampfschiffahrtsgesellschaft, wenn Sie Ihr Examen gemacht haben. Da haben Sie eine Zukunft.“

Wie Keulenschläge trafen mich diese Worte. Unfähig, ein Wort zu sprechen, ergriff ich die Rechte meines väterlichen Freundes und wandte mich ab, um ihm nicht zu zeigen, wie erschüttert ich war.

Das war im Frühjahr 1901; im Oktober erwarb ich die Berechtigung „Schiffe in jeder Größe auf allen Meeren zu führen.“ Ich stand am Scheidewege. Heuerte ich bei einer größeren Dampferlinie an, hatte es mit dem Führen noch gute Weile; dann hieß es, als vierter Offizier anfangen. Zwei Wochen quälte ich mich, die richtige Entscheidung zu treffen. Endlich siegten die eindringlichen Abschiedsworte meines Kapitäns.

Ich meldete mich auf der Agentur des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven. Ich wurde dem Oberinspektor Kapitän Hammelmann vorgeführt. Kurze Musterung, einige Fragen über die eingereichten Zeugnisse, und ich erhielt ein Schreiben, mit dem ich nach Bremen zur Loyddirektion zu fahren hatte. Dort mußte ich dem Direktor Leist, der selbst von der Pike auf gedient hatte, von meinen

Segelschiffsreisen berichten; ich verschwieg nicht, wie schwer mir der Entschluß geworden sei, dem Segeln untreu zu werden, sprach von dem Angebot des Braker Reeders und dem Rat meines Londoner Kapitäns. „Es ist wahr“, ließ der erfahrene Mann einfließen, „die Segelschiffahrt ist im Aussterben. Der Weg bei uns ist länger, aber sicher. Wenn Sie so weiter streben wie bisher, sind Ihre Aussichten durchaus gut.“ Ein kurzer Händedruck, einige freundliche Wünsche, und mit der Aufforderung, mich in Bremerhaven als 4. Offizier auf der „Preußen“ zum Dienstantritt zu melden, war ich entlassen.

Adolf Ahrens

Schlußbemerkung

Erst nach den schweren und begreiflichen Rückschlägen in und nach dem ersten Weltkrieg konnten sich die Hoffnungen des Lloyddirektors verwirklichen. Auf dem 1924 gebauten ersten großen Schnell- und Luxusdampfer „Columbus“ ist Adolf Ahrens 11 Jahre Erster Offizier und Kapitän gewesen; international berühmt wurden seine Gesellschaftsreisen um die Welt im Auftrage einer Bostoner Firma; sie brauchten bei peinlichster Pünktlichkeit nicht mehr als 3½ Monate.

1936 übernahm Ahrens dann die Führung des größten und schnellsten Lloydschiffes, der „Bremen“. Die 187. Rundreise dieses schwimmenden Riesen (52 000 t) Bremen—New York—Bremen (mit jedesmal 1200 glänzend untergebrachten Passagieren) fiel in die Anfänge des zweiten Weltkrieges; als Ahrens trotzdem sein Schiff auf Umwegen in wachsamstem Zickzackkurs mit friedlichen Mitteln nach Bremen zurückbrachte, ernannte ihn der Lloyd zum „Kommodore der Handelsflotte“.

Arbeitsempfehlung

Den Klassen ist anzuraten, zu den obigen vier Abschnitten, die aus Adolf Ahrens' Lebensbericht zusammengezogen sind, geeignete Überschriften zu finden und ein zusammenfassendes Thema zu bearbeiten, entweder: Wie erklären wir uns Adolf Ahrens' Aufstieg vom einfachen Schiffsjungen zum Kommodore? oder: Welche Eigenschaften können wir nach der Lektüre der vier Abschnitte in unserem Lesebuch Adolf Ahrens zuschreiben?

Herausgeber und Verlag bitten Euch, die erarbeiteten Überschriften und die drei Aufsätze, die in der Klasse am meisten gefallen haben, bis zum Ende des Jahres 1951 an den Pädagogischen Verlag Berthold Schulz, Berlin W 30, Kurfürstenstraße 132, einzuschicken; wir werden dann den vier Klassen, deren Einsendung wir für die besten halten, für ihre Bibliotheken das Buch von Adolf Ahrens „Männer, Schiffe, Ozeane“ zugehen lassen; darin sind auch die Einzelheiten jener berühmten Fahrt geschildert.