



Seit mehr als 3 Monaten war das Viermast Vollschiiff "Rohal", von Rotterdam nach China mit Maschinenteilen unterwegs, überfällig. Bis zum Kap der Guten Hoffnung konnte die Fahrt gut begleitet werden und es liefen regelmäßig Nachrichten ein. Der Kapitän berichtete seiner Reederei, dass nach der Segelanweisung gefahren wurde bis 36 Süd und dass er dann 80 West nach St. Paul heruntergegangen sei, um die westlichen Passagen zu bekommen. Auch die Fahrt durch die Alasstraße im malaiischen Archipel verlief fahrplanmäßig, als am 108. Tage Station Bali erreicht wurde, um Wasser zu nehmen. Freilich begann von hier aus schon die Schwierigkeit beim Versuch, die Makassarstraße zu bekommen. 17 Tage lang kam man nicht vorwärts. Ein südlich setzender Strom verhinderte die Reise. Es wurde gedreht, um bei Borneo durch die Salaiha-Passage weiter zu kommen. Gebi wurde noch erreicht. dann hörte jede Nachricht auf. Die ältesten Fahrensmänner am Hafen spannen ein langes Garn darüber, wo das Vollschiiff wohl geblieben sein könnte, da es doch um die große Gefahr, um den Friedhof der Seeleute, um die "Horn" nicht zu gehen brauchte. Freilich, die "Horn" konnte wohl dem schönsten Vollschiiff den Garaus machen, wenn man so 20 bis 30 Tage lang gegen die schwersten Nordstürme an Wintertagen angekämpft hatte. Wenn man Tag um Tag und Nacht um Nacht keinen Faden am Leibe trocknen konnte, an Essen nicht zu denken war, die Feuer ausgelöscht wurden und man froh war, wenn der letzte Lappen nicht vom Gestänge gerissen wurde.

Das Schiiff war und blieb verschollen. 10. 20. 30, 40 Tage war es überfällig. Die Rückversicherungsrate stieg und stieg, und mit jedem Prozent höher sanken in der Heimat die Hoffnungen. Die Angehörigen der Besatzung bestürmten die Reederei. Die aber - je

nun - hatte die üblichen Briefe an die Angehörigen geschickt. dass die Ziehscheine gestoppt seien, dass nach Paragraph soundso keine Verpflichtung der Reederei zur Weiterzahlung und nicht viel Hoffnung mehr Bestände. Und wenn Vater und Mutter oder Bruder und Schwester den Sturm auf die Schalterfenster machten, so hörten sie immer nur die eine stereotype Antwort: "Wir wissen nichts." Drahtlose war nicht an Bord und Kapitäne von anderen Reedereien wussten nichts zu berichten, obwohl das Schiff doch eigentlich auf einer großen Route hätte zu finden sein müssen. Man wollte es bei Formosa gesichtet haben. also weitab vom Kurse. Chinesische Fischer sollten in Chingwantou oder irgendwo anders erzählt haben, dass Wrackstücke Kunde vom letzten furchtbaren Taifun gaben, Man hörte nichts und sah nichts. Aber eine letzte Hoffnung blieb noch, weil die große Totenglocke von Lloyds, die jeden totalen Schiffsverlust tot läutete, noch nicht angeschlagen war.

Schließlich war es nur noch eine Sache der Angehörigen, Schiff und Ladung waren versichert. Einer mehr oder weniger als Opfer der See, Man war es ja gewöhnt, dass die eine Zeile in den Zeitungen immer wiederkehrte: „Seemannslos“, In Eimsbüttel, wo die Seeleute zu Hause sind, sprach man wohl hier und dort noch etwas von dem verschollenen Vollschiiff Die erfahrenen Kapitäne zuckten die Achseln, wenn man sie fragte, oder gingen dem Fragenden weit aus dem Wege, Der Seemann spricht nicht gern vom verlorenen Schiff, Es genügt ihm, wenn er in der Stunde der Gefahr seinen Kopf oben behält. und er hat es ja von der Zeit her, als er noch ein Junge war, gelernt zu sagen:

"Sieht man, dass doch nichts mehr zu machen ist, .dann in Gottes Namen lautlos weg."

Da eines Tages. als die Rückversicherungsrate fast den höchsten Stand erklimmen hatte und die Eingeweihten die Stunden zählten, bis sie in hellen Ohren den dumpfen Klang der Totenglocke hörten, kam eine Kunde, dass auf der Reede des chinesischen Hafens das Schiff gesichtet war. 110 Tage war es überfällig gewesen. 110 Tage voller Not und Kummer, voller Sorge für die Angehörigen waren vorüber. Nun galt es abzuwarten, was der Kapitän und die Mannschaft schreiben würden, wo um alles in der Welt sie sich in dieser unendlichen Zeit herumgetrieben hätten. Und alle Welt wartete auf die Sensation. Nur der alte Kapitän Schmidt saß an seinem Stammtisch in Eimsbüttel und sagte:

"Kinnerns, passt auf, da ist gar nix gewesen. Die sind wahrscheinlich hinter Gebi oder bei der Makassarstraße in eine Flaute hineingekommen und konnten nicht hin und konnten nicht zurück. Wartet ab, bis sie zurückkommen. Ich habe es selbst erlebt, als ich die Fahrt um die Horn machte, dass zur Winterszeit die Oberbramsegel im Topp gesetzt blieben. Jawohl, Stüermann, dat is nich gelogen, dat habe ich erlebt bei die Horn. So etwas gibt es nicht, dass die See dort wie ein Fischteich ist. Was soll da auch groß passieren? Freilich, eine Drahtlose an Bord wäre eine schöne Einrichtung, oder ein Hilfsmotor, aber das sind nun einmal neumodische Dinge, und die brauchen ihre Zeit, bis sie eingerichtet werden. Außerdem kostet der Kram einen Berg Geld, Bedienungsmannschaft und einen Offizier mehr. Das Ding muss doch weit reichen, sonst hat es keinen Zweck."

Über diese Rede des alten Kapitäns erhob sich in allen Kapitäns- und Steuermannsstuben in Eimsbüttel ein großes Palaver. Die Kundigen zuckten die Achseln und sagten: "Gott verdamme mich, der Alte hat eben recht. Wenn nicht ein Kuhsturm plötzlich aufkommt oder das Schiff schon ganz in Dutt gefahren war, was soll dann noch großes passieren? Der richtige Seemann kann sich auf seine Augen und Ohren verlassen, dass ihm das Wetter keinen Streich spielt. Und dann hat er doch auch seine Hilfsmittel an Bord: Kompass, Sextant und Barometer."

"Ja, aber wenn da so ein paar Brechseen über Deck gehen und die ganzen Aufbauten wegschlagen - man hat auch das schon gelesen, dass nichts übrig blieb oberhalb der Luke - was nützen dann alle Dinge, die vorsorgend mitgegeben werden?"

"Unsinn," sagten darauf die Fahrenslüt, "gerade bei den Barometern ist man doch eigentlich gegen die Zufälligkeiten selbst bei schweren Sturzseen geschützt. denn da sind nicht ein oder zwei an Bord. Da müssen fünf Stück sein nach der Bestimmung der

Seeberufsgenossenschaft. Und wenn auch einmal ein allzu vorsichtiger Inspektor oder ein allzu sparsamer Reeder es mit dem Proviant oder dem Wasser zu knapp hält, an Barometern wird nicht gespart, dafür sorgen schon der Kapitän und der Steuermann; denn die haben auch ihr bißchen Leben lieb. Die kleinen Dinger sind und bleiben nun einmal seine beste Lebensversicherung."

"Ach was," mischte sich da in der behaglichen Kombüse bei Theedje Kohrs eine grüne Landratte ins Gespräch. Gott mag wissen, wie sie da hineingeraten war. Aber sie war da, mit einem Musterköffchen neben sich, und fiel seit vier Glasen mindestens schon übel auf. "Hören Sie mir bloß auf mit die Barometer. Det is was für die unmündigen Kinder, een Spielzeug, det hat die Wissenschaft bewiesen. Wenn ich schon die Aufschriften lese: Schön Wetter, Veränderlich, Regen, Sturm, dann weiß ich, was die Glocke geschlagen hat. Ich habe mir mal den Spaß gemacht, überall wo ich hinkam, mit der Stellschraube bei schönstem Wetter den Zeiger auf Sturm zu stellen. Mensch, da hätten Sie mal die Gesichter sehen sollen. Die Leutchen trauten ihren eigenen Augen nicht, wie sie rund um sich die Sonne sahen und schwitzten wie die Affen, und das Barometer stand auf Sturm. Ich sage Ihnen, kein Mensch glaubt an die Dinger mehr. Es ist eben eine Kinderei und passt in kein anständiges Haus mehr rein."

"So min Jung", sagte der olle Kapitän, "nu hall mal din Sabbel" und dann wollte er zu einer hochdeutschen Rede ausholen, um dem Greenhorn aus dem Binnenlande gründlich eins drauf zu geben. "Mir wollen Sie was vom Barometer erzählen? ... " Aber es ging nicht, er fiel sofort wieder in sein geliebtes Platt. "Mi wullt ji wat vertellen, wo ik mindestens 30mol um die Horn gekommen bin ? Ich schwöre auf die Barometers. Min Augen un min Nees und die Barometers, di seggen mi klar Bescheid. Da giffit dat keen Irrtum."

"Mensch, aber wir erleben es doch jeden Tag, dass das Ding nicht stimmt."

"Schafsköpfe seid ji alltosomen. Natürlich stimmt dat Ding immer. Aber es muss ein feines Instrument sein und man muss wissen, wie das Ding richtig funkschoniert."

"Na, wieso denn, Hexerei ist da doch nicht bei und wieso irrt sich das Ding so oft?"

"Weet ik nich, aber Irrtum ist ausgeschlossen." Die übrige Gesellschaft am Kapitänstisch trank trotz der 18 Grad im Schatten einen Nord-Nord Grog, denn der echte Fahrensmann weiß, dass gegen Kälte und Hitze, gegen Durst und Missmut die Wirkung eines so steifen Gebräus immer besser wird, je nördlicher die Geschichte gebraut ist.

"Mit dem wissenschaftlichen Krom weet ik nich god Bescheid", sagte der alte Kapitän, "aber die Dinger stimmen und damit basta."

"Wollte ich meinen", mit diesen Worten mischte sich ein kleiner Mann ins Gespräch, bartlos, mit einer unförmigen schwarzen Brille auf der Nase, der dem ganzen Gespräch schweigend zugehört hatte. "Der Kapitän hat recht", sagte er und sog dabei bedächtig einige Züge aus einer fürchterlichen schwarzen Zigarre, die er spaßig erweise noch in eine lange Pappspitze gesteckt hatte. Diese Zigarrenverlängerung hatte ihm eigentlich schon den Groll des Kapitäns eingetragen, denn der hielt alles für eine spott- lächerliche Angelegenheit, was nicht Pfeife oder Kautabak war, und eine Zigarre durch eine Pappröhre zu rauchen, erschien ihm geradezu als Hochverrat. Deshalb warf er nur einen 3/4 Strich Westzuwestblick auf den kleinen Mann und knurrte: "Na, Sie scheinen ja die sogenannte Wissenschaft von die Barometers weg zu haben. Dann erklären Sie doch mal das Ding der Mannschaft hier."

"Ich glaube nicht dran, selbst wenn mir ein richtiger Professor die Sache auseinandersetzt."

"Maul halten", sagte der Kapitän, "und Achtung gegeben." Und nun holte der kleine Mann mit einer eigentümlichen Handbewegung gleichsam Luft, setzte seine unförmige Brille auf und begann: "Ihnen erzähle ich ja nichts Neues, wenn ich die Geschichte wissenschaftlich auseinandernehme. Was "Hoch" und "Tief" ist, wissen Sie und dass man natürlich die Schwere der Luft messen kann, aber ich will Ihnen mal die Sache kurz darstellen. Fangen wir also mit dem Luftdruck an: Das wichtigste Instrument für die Wetterbeobachtung ist

das Barometer. Es dient zum Wiegen der Luft. Das Gewicht der Luft unterliegt ständigem Wechsel. Kalte und trockene Luft ist schwerer als warme und feuchte. Temperatur und Wassergehalt beeinflussen das Gewicht der Luft. Das alles ist wohl klar, wie ich annehme. Umgekehrt kann man vom Gewicht der Luft auf Temperatur und Wassergehalt schließen. Das ist die Aufgabe des Barometers. Und diese Aufgabe wird erfüllt. Überall, immer und zuverlässig. - Verstehen Sie ? Das Thermometer zeigt nur die augenblickliche Temperatur, das Hygrometer nur den augenblicklichen Wassergehalt. Vom Barometer kann man die kommende Luftbeschaffenheit ablesen, also die Entwicklung der Witterungsverhältnisse voraussehen. Wenn man überhaupt lesen kann und die Augen zu gebrauchen weiß." - Diese Anzüglichkeit gegen Richtung des Greenhorn. - "Freilich kann nicht jeder lesen, auch wenn er sich Gott weiß wie wissenschaftlich aufgeklärt vorkommt." - "De het sin Deel alkreegen", knurrte der Kapitän.

Der Vortragende schmunzelte und fuhr dann fort:

"Die Erde ist von einem Luftmeer umgeben. Die jeweils der Sonne zugekehrten Luftmassen werden von ihr erwärmt. Sie dehnen sich aus, drücken gegen die kälteren Luftmassen und schieben sich auf diese hinauf. Die kalten Schichten wiederum drängen sich unter die wärmeren. So entstehen Luftströmungen, die wir als Winde empfinden, und durch Temperaturwechsel Wasserausscheidung, die wir als Nebel, Tau, Regen, Schnee oder Hagel wahrnehmen. Bei diesem ewigen Kampf der Luftmassen bilden sich Wellenbewegungen, ähnlich wie bei strömendem Wasser, also Luftwogen oder Luftberge und Lufttäler oder trichterförmige Wirbel. Einen Luftberg nennt der Meteorologe "Hoch", ein Lufttal "Tief". Das Gewicht der Luft oder der Luftdruck unter einem "Hoch" ist größer als unter einem "Tief". Das Barometer reagiert auf jede Luftdruckveränderung, Im Quecksilberbarometer "steigt" oder "fällt" die Quecksilbersäule. Diese Ausdrücke hat man auf das Metallbarometer, auch Aneroid genannt, übertragen. Auch bei diesem sagt man, es steigt und fällt. Nähert sich ein "Hoch", so wird die Luft schwerer, das Barometer steigt. Rückt ein "Tief" heran, wird die Luft leichter, das Barometer fällt. An der aufgezeichneten Kurve eines Registrierbarometers zum Beispiel kann man genau erkennen, wie Luftberge und Lufttäler über dem Standort des Beobachters hinwegziehen. Bei "Hoch"-Druck ist das Wetter meist schön, bei "Tief"-Druck meist regnerisch und stürmisch, in den Übergangsgebieten veränderlich."

Der Kapitän hatte sehr sorgfältig zugehört, nickte dann und wann mit dem Kopf und zog geräuschvoll einige kräftige Züge aus seinem Nordgebräu ein. Die flinke Zunge von der Spree war längst zur Ruhe gekommen und die echten Seeleute von der Wasserkante saßen mit aufgestemmt Armen, mit denen sie den Kopf stützten, spuckten von Zeit zu Zeit den „swatten Krusen" von Ost nach West und sagten an und ab einmal: "Ja, das stimmt", wobei sie scharfe Blicke zu dem Berliner warfen. Der Berliner war allerdings gar kein Berliner, aber das tat ja nichts. Der kleine Mann aber redete unbeirrt weiter:

"Und nun will ich Ihnen noch einiges vom Barometer sagen, damit Sie erkennen, dass keine Zufälligkeiten und keine Kindereien im Spiele sind. Es handelt sich dabei vielmehr um einen kunstvollen Mechanismus, der so empfindlich ist, dass er auf natürliche Vorgänge reagiert, die den feinen Organen des menschlichen Körpers verborgen bleiben. Also, nun hören sie einmal zu, was ich Ihnen über das Barometer selber zu sagen habe: Man unterscheidet Quecksilberbarometer und Metallbarometer. Jenes wurde 1643 von Toricelli erfunden, es besteht aus einer 80 cm langen luftleeren Glasröhre, die mit ihrem unteren offenen Ende in ein mit Quecksilber gefülltes Gefäß taucht. Infolge des Vakuums steigt das Quecksilber in dem Rohr hoch und zwar bei mittlerem Luftdruck und 0° an der Meeresküste bis zu einer Höhe von 76 cm. Bei zunehmendem Luftdruck wird etwas mehr Quecksilber aus dem Gefäß in das Rohr hineingedrückt, das Barometer steigt. Bei nachlassendem Luftdruck sinkt etwas Quecksilber aus dem Rohr ins Gefäß zurück, das Barometer fällt. Die jeweilige Höhe der Quecksilbersäule (der Barometerstand) lässt sich von einer in Millimeter oder Zoll geteilten Skala ablesen. Das Quecksilberbarometer wird

heute nur noch auf meteorologischen Stationen und für Marinezwecke verwendet. Für den Hausgebrauch ist es durch das handlichere, leichter ablesbare und billige Metallbarometer fast völlig verdrängt worden.

Das Metallbarometer wurde zuerst 1847 von Vidi konstruiert. Es besteht aus einer fast luftleeren flachen Metalldose mit elastischen Böden. Diese werden durch das Vakuum nach innen gesaugt, durch eine Spannfeder aber wieder nach außen gezogen. Vakuum der Dose und Spannkraft der Feder sind so abgestimmt, dass die Dosenböden von diesen beiden widerstrebenden Kräften in der Schwebe gehalten werden. Zunehmender Luftdruck presst die Böden nach innen. Bei abnehmendem Luftdruck werden die Dosenböden von der Spannfeder wieder nach außen gezogen. Die so entstehende Bewegung von 1-2 mm Hub wird durch ein Hebelwerk vergrößert und vermittels einer Kette auf eine Spindel übertragen, die einen auf ihr befestigten Zeiger über einer kreisförmigen Skala dreht. Diese Skala gibt das Luftgewicht in Millimeter an. Bei zunehmendem Luftdruck ("Hoch") dreht der Zeiger nach rechts, das Barometer "steigt", das Wetter wird besser. Bei abnehmendem Luftdruck ("Tief") dreht der Zeiger nach links, das Barometer fällt, das Wetter wird schlechter. Daher die Wetterbezeichnungen auf der Skala: Sturm, Regen oder Wind, Veränderlich, Schön, Beständig. Diese Bezeichnungen decken sich aber nicht immer mit dem Charakter des herrschenden Wetters. Es kann auch bei niedrigem Barometerstand aufklaren und bei hohem Barometerstand regnen. Doch wird dies fast immer durch die steigende oder fallende Tendenz des Barometerzeigers vorher gemeldet.

Das ist eigentlich alles, was ich Ihnen wissenschaftlich über das Barometer sagen kann. Sie dürfen mir schon glauben, dass wir - ich gehöre ja mit zur Zunft der sogenannten Wettermacher - sehr fleißig Ausschau halten nach allem, was die Wissenschaft uns etwa bescheren könnte. Aber wir haben noch nichts gefunden, was die Barometer - um mich in Ihrer Sprache auszudrücken - auf den Pott setzen könnte, Und daran wird sich nichts ändern, solange nicht durch irgendwelche Umstände, vielleicht weil der Mond auf die Erde fällt, alle atmosphärischen Gesetze auf den Kopf gestellt werden. Wenn die Sache auch etwas geheimnisvoll aussieht - sie ist es gar nicht. Man muss sich nur ein wenig über die Wetterbildung klar sein, den Ablauf der Witterung ständig mit der Bewegung des Barometerzeigers vergleichen und man wird zur eigenen Freude bald beobachten, wie man in der Vorausbestimmung des Wetters allmählich immer größere Treffsicherheit bekommt. Ja mehr wäre eigentlich nicht zu sagen. Gewiss werden Sie einwenden, dass die Wetterberichte, die sich auf die Barometer stützen, so oft nicht stimmen. Ja, das hat natürlich auch seine zureichenden Gründe. Ich drücke mich doch deutlich aus? Der Wetterbericht erstreckt sich über ein weites Gebiet. Er gibt gleichsam den Generalnenner des Wetters an, die große Bewegung. Aber es bilden sich häufig lokale Abweichungen und man will doch vor allen Dingen wissen, wie es sich innerhalb des eigenen Horizonts entwickeln wird. Und dazu braucht man nun ein gut gearbeitetes, zuverlässiges Barometer. Sonst wäre es doch gar nicht zu verstehen, dass die erfahrensten Wetterpropheten, die alten Seeleute, in ihren Häusern wirklich nicht nur zur Erinnerung und zum Schmuck so ein Ding hängen haben." -

Der alte Kapitän högte sich ein ganzes Stück.

Er spuckte einen grauenvoll großen Bogen durch die Kombüse, schlug mit der Faust auf den Tisch, dass die Groggläser tanzten, und sagte: "Ich will doch einen ganzen Pavian ungesalzen auffressen müssen, wenn das nicht Wort für Wort stimmt."

Mählich und mählich kamen die Nachrichten von der Mannschaft des Vollschißes "Rohal" in der Heimat an. Und da zeigte es sich wieder, dass im Grunde genommen das Prophezeien gar nicht in der bewussten, geheimnisvollen Schublade Nr. 3 verborgen sei, sondern dass jeder Mann, der die Welt, die Menschen und die Dinge kennt, schon mit einiger Sicherheit zu sagen vermag: was ist und was nicht ist. Haargenau stimmten die Mitteilungen überein mit dem, was der alte Kapitän gesagt hatte. Man war tatsächlich bei

Gebi in die Flaute gekommen, hatte wohl Mangel an Hartbrot und Salzfleisch gehabt. auch das Wasser wurde knapp, aber eine gutgemachte Angel wurde ja nicht vergeblich ausgeworfen. Freilich die Zeit wurde der Mannschaft lang und die Sehnsucht nach der Heimat groß. Aber dass zu Hause so schwere Sorgen ausbrechen konnten und dass man sogar an die schauerliche Glocke von Lloyds dachte, das kam weder dem Kapitän noch der Mannschaft in den Sinn. Sie hatten ja alles, was menschliche Voraussicht ihnen geben konnte. Aß der Schlickrutscher ein bisschen alt war, ja nun, nicht immer sind die neuen Schiffe die besten. Tausend Geschichten werden am Hafen erzählt von neuen Vollschiifen, die zur Westküste hinausgingen, und von ihrer ersten Fahrt nicht mehr wieder kamen, dass keine Luke an Land geschwemmt wurde - nichts, nichts, so gute Arbeit hatten die Haie gemacht.

Die Rückreise des Vollschiifes "Rohal" verlief gut. Das Schiff kam um die Horn herum und erlebte die Seltenheit, dass der nachdrückende Nordwind es glatt herumbrachte um die Regionen der Gefahren. Nicht ganz 110 Tage waren vergangen, da lag es wieder im Hamburger Hafen. Und als die Seeberufsgenossenschaft sich den Kasten besah, da sagte sie allerdings, das Schiff müsse condemniert werden, es hielte keine Fahrt mehr aus. Aber das Instrumentarium einschließlich der Barometer wurde bei der Prüfung intakt befunden und zur Weiterverwendung freigegeben.