

## Seefahrt im Winter ist schon was Besonderes ...

Es gibt einen ganzen Laderaum voller Regeln, die man unbedingt beachten muss, wenn man in die Eisregionen fährt. Eine davon ist, dass im Kantinenschrank genug Rum für den heilenden Grog sein muss. Denn was nützt es, wenn das Schiff heil in den Hafen kommt, aber der Kapitän erkältet ist? Davon hat weder der am warmen Kamin sitzende Reeder noch die frierenden Matrosen einen Nutzen, an die sowieso erhöhte Anforderungen gestellt werden. Das fängt schon am frühen Morgen mit dem Streit um die Persenninge an, die steif gefroren wie Gefrierfischfilets auf den Luken liegen. Die müssen Zentimeterweise voneinander getrennt werden. Im Abgangshafen wurde zwar reichlich Salz gestreut, aber trotzdem lassen sie sich nicht leichter lösen. Die abgebrochenen Fingernägel bleiben auf dem Schlachtfeld oder in den Handschuhen zurück und fallen einem dann bei unpassenden Gelegenheiten heraus. Eitler Sonnenschein prägt die verummten Gesichter, wenn sie morgens solche Luken vorfinden. Meistens müssen sie erst noch von einem soliden Eispanzer befreit werden, was bedeutet, dass die Besatzung ein paar Stunden früher aufstehen muss. In arktischer Kälte versucht jeder auf eigene Faust, das Eis von den Luken zu schaffen. Alle möglichen Gegenstände werden eingesetzt, vom Feuerhaken und Schmiedehammer bis zur scharf geschliffenen Kohlschaufel, die sich besonders bewährt hat. Dabei werden vor allem die Persenninge in Mitleidenschaft gezogen. Der Kapitän im Ruderhaus rauft sich die letzten Haare, da ihm die Sorgen treuhänderisch überlassen wurden.

Ein tüchtiger Seemann bekommt nichts kaputt, aber die Persenning von der Luke hat sich trotzdem gelöst. Jetzt können wir sie zusammengerollt zusammenlegen, nachdem wir uns geeinigt haben, auf welcher Seite sie fällt. Der Berg aus Segeltuch, Eis und Schnee wird immer größer und unhandlicher.

Währenddessen bilden sich auf den Rücken kleine Schweißperlen, und die Finger liegen durch die Löcher in den zerschlissenen Handschuhen. Die Füße fühlen sich wie Eiszapfen an. Man trampelt und schlägt wie verrückt um sich, nur um die Gliedmaßen in Bewegung zu halten, damit sie nicht erstarren. Weil der Motor an der Ladewinde im strengen Frost gemein benimmt, gehen wir auch gemeinsam zu ihm hin.

Der Steuermann hat am Abend vorher einen Waschkessel mit Wasser auf den Herd gestellt, damit es morgens heiß ist, und das Wasser dann in den Kühlwassertank gegossen, damit der Motor warm wird. Das allein reicht aber nicht, ein paar von den Matrosen murmeln unanständige Zauberformeln, die aber auch nicht immer helfen. Gut ausgebildete Maschinisten kennen aber besondere Kniffe. Die ganz alten überlieferten Methoden bleiben einem da nur noch.

Der Motor ist eiskalt, das Öl im Kurbelkasten so steif wie alter Sirup. Die Ventile öffnen und schließen sich ziemlich langsam. Dann wird die Handkurbel eingesetzt und gedreht und angetörnt, bis die Zunge so weit aus dem Halse heraushängt, dass sie sich um die Kurbel wickelt.

Währenddessen holt ein anderer schnell Benzin und Feuer, womit dem kalten Motor eingeheizt werden soll. Der Motor, auf den der Reeder schwört, macht nur puff-puff und geht wieder in den Winterschlaf, aber er kennt nicht die unbeugsame Grausamkeit der Besatzung. Äther muss her, man schüttet ihn in den Luftansaugtopf. Aber auch dazu sagt die kleine Höllenmaschine nur puff-puff-peng und steht wieder.

Der Steuermann denkt, dass er dem Motor schon zeigen wird, wo es langgeht, und kommt zornig vor ihm wie ein Verschwörer und benimmt sich wie ein neuer Diktator. Mit schaukelnden Schulterbewegungen schafft er sich genug Platz, um sich umzudrehen. Er atmet tief ein und aus, um sich zu sammeln. Er setzt an und dreht so schnell, dass die Kurbel nicht folgen kann und herausrutscht.

"Gleich hab ich ihn", denkt er und dreht die Kurbel immer schneller.

"Los", keucht er und der Gehilfe löst den Hebel. Der Steuermann pustet und törnt, dreht und keucht, aber der Motor lacht nur ganz leise und hämisch.

Der Steuermann steht mit akuter Atemnot vor dem mechanischen Untier und japst: "Gleich hätte ich ihn gehabt!"

Das musste er einfach sagen, und nach diesem Abschiedsgruß verlässt er den Ort und stolpert total ausgelaugt nach achtern.

Der Kapitän hat das Ganze vom teuren Logenplatz aus dem Ruderhaus verfolgen können, wo auch die mahnende Uhr hängt, die ihn mit leisen Sekundenschlägen auf die bald beginnende Arbeitszeit aufmerksam macht.

Aber er findet es ärgerlich, wie unfähig die heutige Jugend ist und wie viel Kraft der Steuermann an Land schon verbraucht hat. Er überlegt kurz, ob er noch genug Energie hat, greift nach der dicken Jacke, die am Haken hängt, stülpt sich die Fäustlinge über die Pfoten und geht nach vorne, wo die Besatzung um das Maschinchen herumsteht und Flüche vom Stapel lässt, die ich leider nicht wiedergeben kann, da sie sich selbst chemischen Reinigungsprozessen widersetzen.

Der Alte checkt erst mal das Kühlwasser, verzieht angewidert die Miene und schickt den Jungen nach neuem heißen Wasser. Dann kitzelt er den Motor ein bisschen, drückt an den Ventilen herum, fühlt mit den Händen den Puls, klopft an die Nieren und wartet, dass endlich das Wasser kommt. Dann wird ein zweiter Mann losgeschickt, der den Jungen und das heiße Wasser holen soll. Damit die anderen nicht an Deck festfrieren und sich was antun, dürfen sie weiterdrehen und hoffen, dass die Lager heißlaufen. Weil die beiden immer noch nicht da sind, macht sich der Kapitän so schnell es geht auf den Weg nach achtern. Als er in der Schachtöffnung zur Kombüse steht, kommen die beiden anderen gemeinsam heraus. Der Kapitän guckt sie finster wie eine Gewitterwolke an, verschwindet in seiner Kajüte hinter der Bordbar und stärkt sich, denn was nützt dem Schiff ein kranker Kapitän. Dann macht er sich wieder nach vorne. Eine Zigarette wird in den Zylinder geschraubt und der Kapitän packt mit beiden Händen die Kurbel. Der Motor weiß natürlich, was er dem Kapitän schuldig ist, und hilft ihm gerne, indem er eifrig puff-puffpuffpuffpuff macht. Der Kapitän verfolgt das Ganze mit rollenden Augen wie ein Kampfrichter. Mit einer herrischen Handbewegung verlässt der Alte die Bühne und schaut nicht zurück, als er nach achtern verschwindet. Zumindest ein Motor läuft. Wie spät mag es sein? Er erschrickt, als er oben im Ruderhaus seinen Stammplatz an der warmen Heizung eingenommen hat. Die Arbeiter müssen gleich eintreffen. Aber der zweite Motor muss noch in Gang gebracht werden. Der Kapitän hat gezeigt, wie das geht, also hält sich der Kapitän jetzt mit seinen Anweisungen zurück und ist der Meinung, dass er damit den Motor sicher anwerfen kann. Inzwischen sind die Arbeiter eingetroffen und stehen um den Motor herum und schließen Wetten ab, ob und wer und wann das Biest anspringen wird.

Der Steuermann, der in der Maschine verschwunden war, um die große Lötlampe zu holen, deren Düse natürlich verstopft ist, kommt damit an, die Lampe wie einen Flammenwerfer vor sich herhaltend. Nachdem er dem Vormann den Mantel angesenkt hat und bei dem Versuch, das Eis vom Stiefel des Matrosen zu lösen, hält er die Flamme dem Motor unter die Nase.

Während er kräftig dreht, muss die Maschine warme Luft einatmen. Die Farbe, mit der der Motor angestrichen ist, wirft Blasen, der nasse Handschuh eines Arbeiters verkohlt langsam und die Besatzung wartet darauf, dass der Kapitän als letzte Rettung kommt und ihnen hilft. Aber der denkt noch nicht daran, denn er weiß aus Erfahrung, dass die Stunde seines Auftritts noch nicht gekommen ist. Er wird schon gehen, wenn er sieht, dass genug Vorarbeit geleistet wurde. Nachdem alle Besatzungsmitglieder versucht haben, die Maschine in Gang zu setzen, was nicht so richtig geklappt hat, kommt er endlich und dreht und dreht und der Motor läuft!

"Ihr müsst mehr Bratkartoffeln essen!" Das ist sein gut gemeinter Ratschlag, um Muskeln und Verstand aufzubauen. Er verabschiedet sich, um den Ablader und den Vormann innerlich aufzuwärmen. Da er selbst vorbeugen muss, hält er mit Muße, denn was nützt einem Schiff ein kranker Kapitän? Wer soll am nächsten Morgen den Motor anwerfen? Aber er schätzt seine Kräfte nicht überschätzt, also lässt er beide Motoren über Nacht laufen. Das spart viel Zeit. Als die Luke endlich vollgeladen ist, muss sie auch wieder zugedeckt werden, mit den langen, kruppstahlharten Persenningen, die festgefroren an Deck liegen. Mit dem Ladebaum werden sie auf die Luke geworfen und von der Besatzung ordentlich verprügelt, wobei sämtliche Besenstiele in Feuerholz verwandelt werden. Die Persenninge sind nicht weicher geworden, aber der Besatzung ist warm. Die Persenninge sind scheinbar eingelaufen, denn sie passen weder vorne noch an den Seiten. Alle schreien denjenigen auf der anderen Seite an, er soll nicht so ziehen.

Aber gezogen werden müssen sie, denn sie müssen eingeschalkt werden, und nur aus dem Grund gelingt es dann auch.

Der Steuermann wundert sich, dass das Schiff so viel Schlagseite hat. Er peilt stundenlang die Ballasttanks, macht Berechnungen, die er nicht versteht, und ist sich dann irgendwie sicher, dass das Holz auf der einen Seite zu schwer und auf der anderen zu leicht ist.

Der Kapitän mustert ihn mit einem undurchdringlichen Gesicht und denkt sich seinen Teil. Als man ablegen will, rührt sich das Schiff nicht von der Stelle. Es ist am Kai festgefroren und muss von einem Schlepper befreit werden. Jetzt hat das Schiff keine Schlagseite mehr nach Steuerbord, sondern fällt nach Backbord.

"Hätte ich ja gleich wissen können", murmelt der Kapitän vor sich hin.

