

Leseprobe aus «Das Einsiedler Zittern»

Das «Ich» wäre jetzt ein Bekenntnis. Zur Schuld.

Aber das «Er» macht es leichter, zu erzählen von jener Zeit und wie sie endete.

Professor Ludwig Fadenschneider hatte ihn zu Petri geschickt, nachdem er wieder einen seiner «Schübe» bekommen hatte, wie Ludwig das seit Jahren immer wieder ausbrechende Zittern und Schwanken mittlerweile zu nennen pflegte. Ein ungezähltes weiteres Mal war sein Seelengerüst in ihm zusammengebrochen.

«Lebenskriechen» nannte er längst, was dem Zusammenbruch folgte. Eine Panik der reinsten Art.

Das Einsiedler Zittern war ein Virus. Wochen-, manchmal monatelang verhielt es sich ruhig. Dann brach es sich mit Macht eine Bahn, und das Zittern ging wieder los. Er konnte nichts dagegen tun. Nicht einmal davonlaufen. Womit auch? Bei diesen Beinen.

Ludwig Fadenschneider begann, den Glauben zu verlieren. Er fürchtete, die Seele seines bereits langjährigen Patienten würde ihr Gleichgewicht nie mehr wiederfinden. Das bedrückte ihn. Und ihn, den Patienten, auch. Weniger der möglichen Aussichtslosigkeit der eigenen Existenz wegen, sondern weil er Ludwig, der ihm längst zum guten Freund geworden war, nicht enttäuscht sehen wollte.

«Vielleicht ist das Zittern und Schwanken hinzunehmen. Für immer», versuchte er den Professor zu trösten. «Ein Gelähmter muss sich auch mit seinem Schicksal abfinden. Er rollt, anstatt zu gehen.»

Ludwig fuhr sich mit der Hand übers Gesicht:
«Traugott, ein letzter Versuch. Lass es uns wagen!»

«Was wagen?»

«Fahr zur See!»

«Zur See ...?», fragte er entgeistert.

Der Professor öffnete die Schublade seines Schreibtisches, entnahm ihr eine Fahrkarte und reichte sie ihm über den Tisch: «In zwei Wochen legt ein Handelsschiff nach Afrika ab. Constantin Petri heisst der Kapitän. Ich kenne ihn gut. Ein alter Freund von mir. Er freut sich auf dich.»

Er betrachtete stumm das Zugbillett. «Zürich – Rotterdam» war zu lesen. Ein Hinweis auf die Rückfahrt Rotterdam – Zürich fehlte.

«Wie lange?»

«Vielleicht für immer. Wer weiss? In jedem Fall solange, bis dein Zittern und Schwanken eins geworden sind mit dem Zittern und Schwanken des Schiffes. Wenn das eintritt, hast du dein Gleichgewicht wieder gefunden.»

Gut zwei Wochen später reiste er mit dem Schnellzug nach Rotterdam. Kaum hatte er Basel hinter sich gelassen, überkam ihn das Heimweh, und er fragte sich, ob ihm so mancher Bürger von Amend zu Recht von der Reise abgeraten hatte.

Kurz vor Mannheim wurde seine Sehnsucht nach Amend unerträglich, und als er am Abend an der Central Station Rotterdam eintraf, war es derart stark, dass er sich nicht mehr spürte.

Schmerzenstaub wankte er den langen Bahnsteig hinunter und hielt Ausschau nach einem Mann, der als Erkennungszeichen ein Schweizer Fähnlein in der

Hand halten sollte. Und wie staunte er, als er ihn erblickte: Nach des Professors Beschreibung war es Kapitän Constantin Petri höchstpersönlich, der ihn abholte. Ein kleiner, dicklicher Mann, mit Schnurrbart, grauem, lichten Haar und buschigen Augenbrauen.

In einer schönen Uniform steckte er und begrüßte ihn freundlich wie einen Ehrengast. Vor dem Bahnhof wartete eine schwarze Limousine, die sie zum Hafen fuhr.

Der Rotterdamer Hafen bei Nacht: ein nicht enden wollendes Labyrinth. Unzählige, mehrheitlich spärlich beleuchtete Strassen führten von einer Hauptachse ab, aus den kilometerlangen Nebenachsen wurden wieder Hauptachsen, ständig zweigten links und rechts neue, ins dunkle Nichts führende Strassen ab.

Der Wagen raste durch die düsteren und namenlosen Strassen. Grosse Lastkraftwagen kreuzten ihren Weg. Mal mit, mal ohne Fracht. Unzählige metallene Container türmten sich auf beiden Seiten längs der Strassen auf. Wie Hochhäuser. Container auf Container, Containerturm an Containerturm, erdrückend, vermutlich erschlagend, wenn sie umfielen. Kalt. Die meisten rostbraun. Soviel war zu sehen.

Manche der eisernen Kisten trugen Aufschriften, die von fernen Ländern kündeten: Cosco, China Shipping, Phoenix, Evergreen, Yang Ming, Maersk Sealand, P&O Ferrymasters, NedLloyd ... Es gab sogar Container mit fernöstlichen Schriftzeichen. Andere zeigten kyrillische Buchstaben.

Gabelstapler, Sattelschlepper, Tieflader, Kipper, Lastwagen mit Aufliegern oder Schüttgutmulden

schossen unablässig an ihnen vorbei. Wieso es die Männer hinter den Lenkrädern so eilig hatten?

Vielleicht drohte Gefahr. Niemand wusste, was in den Abertausenden Containern verborgen war.

Maschinen, die sich verselbstständigen und die Eisenwände selbsttätig von innen aufschneiden oder aufbohren konnten?

Wilde Tiere, deren Hunger derart übermächtig war, dass sie Löcher in die Stahlwände frassen, um sich anschliessend davon zu machen?

Menschenmassen, hineingepfercht, halstief in ihrem eigenen Kot und Urin stehend? Sie hatten die schlechtesten Chancen, weil ihre Zähne und Kräfte nicht ausreichen würden, die Container aufzubrechen.

Sicher trieb die Fahrer mit ihren Hubstaplern, Kurrierfahrzeugen, Kranen, Auflegern und Sattelschleppern die nackte Angst. Sie fürchteten diesen Ort. Wollten diesem seelenlosen Hafen entfliehen. Weil sie diese gepflasterte Nüchternheit, die Reih-und-Glied-Ordnung und stählerne Eiseskälte nicht mehr ertragen. Weil es hier nichts Schönes gab, keine Romantik, keine Herzenswärme. Nur Flutlicht und lauwarm aus den Auspuffen und Schiffskaminen strömende Abgase. Die paar Nutten, die es hier irgendwo geben musste, brachten die eisernen Gitterstäbe um die Herzen der Hafearbeiter sicher nicht zum Schmelzen.

Wie stumme Götzen standen sie da, die Containertürme. Gleich und namenlos. Niemand konnte ihre inneren Werte an den metallenen Wänden ablesen. Einzig der Hafenmeister und seine an Computern sitzenden Disponenten wussten, was in den riesigen Eisenkisten enthalten war.

Würden sie, die Container, angebetet werden, wäre es gut. Dann würden sie ruhig bleiben. Vielleicht ahnten das die Fahrer der Lastkraftwagen und waren deshalb so schnell unterwegs.

Aber die Fahrer hatten keine Zeit für ein Gebet! Also würde früher oder später Bewegung in die Reihen der Containertürme kommen. Dann würden sie sich erheben. Und es wäre vorbei mit «Stillgestanden in Reih und Glied».

Erst würden sie nur ein hohles Knurren von sich geben. Im sich langsam findenden Chor der Container würde aber auch dieses bald zum Gebrüll. Und nun könnten sie zu zittern beginnen. Metall auf Metall. Metall auf Asphalt. Es würde knirschen und knarzen. Und aus dem Zittern würde bald ein leichtes Wanken. Gerade stark genug, dass die in Bewegung kommenden Türme sich langsam und für alle sichtbar hochschaukeln und endlich in ein Taumeln übergleiten. Langsam würden sie sich fortzubewegen beginnen, erst in ruckartigem Hin und Her, schleifend, rutschend, taumelnd, wohl wissend, dass sie, diese metallenen Kisten, lediglich aufeinandergestellt und nicht wie Legosteine zusammengesteckt worden waren. Die Bewegungen würden mit der Zeit gleichförmiger. Die Containerdivisionen würden fortschreiten. Und aus dem Taumeln würde ein Schwanken werden. Das Schwanken der Giganten! Und bald: dieses Finale! Auseinanderfallen würden sie. Mit einem Höllenlärm. Und unter den Tausenden von Containern begraben: Mann und Maus. Jetzt hätten sie Zeit zum Gebet.

Kein Mensch ging auf der Strasse. Alle waren in Fahrzeugen unterwegs. Hier zu Fuss zu gehen, musste lebensgefährlich sein. Man konnte überfahren werden, zumal die engen Gassen kaum beleuchtet waren. Manche dieser Wege waren nur einspurig befahrbar.

Die Lichtkegel der Autoscheinwerfer warfen eigenartige, sich bewegende Schatten aufs schmutzige Pflaster. Wäre der Limousine ein Fahrzeug entgegengekommen, ein Zweikampf um den Vortritt oder Zusammenstoss wäre unvermeidbar gewesen.

Vielleicht drohte hier und dort ein Hinterhalt, trieben Banden ihre üblen Geschäfte. Käme ein Unschuldslamm vom Lande gelaufen, wie er, würde es niedergestochen und ausgeraubt werden. In Seehäfen lebt es sich gefährlich.

Sie waren gut zwanzig Minuten lang kreuz und quer durch das Rotterdamer Hafengelände gefahren, als der Chauffeur plötzlich die Fahrt verlangsamte und schliesslich neben einer grossen, schwarzen Wand hielt.

Er verliess den Wagen, wartete, bis der Fahrer den Kofferraum öffnete, behändigte sein Gepäck. Neben ihm wartete Herr Petri. Der zeigte mit dem Zeigefinger seiner rechten Hand nach oben und lächelte: «Dreissig Meter über uns ist Ihr Bett», sagte der Kapitän schmunzelnd und führte ihn zu einer steilen Treppe.

«Das ist die Gangway», sagte Herr Petri, übernahm eines seiner Gepäckstücke und liess ihm den Vortritt.

Langsam stieg er die Stufen hinauf, stets eine Hand an dem von Salz und öligen Schiffsdieselabgasen überzogenen Geländer. Als er oben angekommen

war, fühlte sich seine rechte Hand klebrig an. Als hätte er sie seit Tagen nicht gewaschen. Die Gangway war klapprig, steil und schwankte. 74 Stufen musste er zählen. Anderenfalls hätte ihn die nackte Panik erfasst.

Zweihundertfünfundzwanzig Meter lang, dreissig-einhalb Meter breit und mehr als fünfunddreissig-einhalb Meter hoch war das schwarz-rote Containerschiff, das 1 500 Container fassen konnte, erzählte der Kapitän. Trotz dieser gewaltigen Dimensionen herrschte keinerlei Hektik auf dem Schiff. Hunderte von Seeleuten hatte er erwartet. Später erfuhr er: Es waren 38. Mit ihm.

Ein Kran, dessen Führungsschienen weit über das Schiff und auf den Kai reichten, belud den Bauch des Frachters. Containerbrücke nannte man diese Art Kran. Dass dieser Kran über eine Laufkatze verfügte, bekam er mit. Wozu diese Katze diente, nicht. Jedenfalls nahm der Kran einen Container an Land in den Zangengriff, hob ihn über das Schiff und platzierte ihn millimetergenau auf einem anderen Container. Dann wurden beide miteinander verzurrt. So ging das in einem atemberaubenden Tempo.

Aber nicht lautlos. Jedes Mal, wenn ein Container abgesetzt wurde, ging ein dumpf-metallenes Rumpeln durch den Schiffsbauch, als würde die Eisenkiste dagegen protestieren, auf diesem Schiff gefangen gehalten zu werden.

Jeder der dunkelroten, blauen oder rostbraunen Behälter war in einem Verzeichnis registriert. Man wusste, wem der Container gehörte, wohin er verschifft werden sollte, auf welchem Ladeplatz er lag.

Die Frachtpapiere sollten darüber Auskunft geben, um welche Art Ware es sich handelte.

Wurde die Ladung im Zielhafen teilweise gelöscht, konnte sich der Kranführer den gesuchten Container anhand des Verzeichnisses in Sekundenschnelle herauspicken und ihn auf dem bereits wartenden Sattelschlepper verladen. Das ging ruckzuck.

Neben dem Schiffsführer stehend, beobachtete er gebannt das Treiben im Bauch des Schiffes. Der Kapitän teilte ihm mit, dass das Schiff diesmal zu gut einem Drittel beladen werden würde. Weitere Fracht würde in Southampton aufgenommen werden. Von dort aus würde es nach Brest gehen. Dort sollte weitere Ladung hinzukommen. Alsdann würde das Schiff Aveiro anlaufen, einen Teil der Ladung löschen, neue Container aufnehmen und «dann geht's ab nach Tema».

Er kannte keine dieser Städte.

In den Tagen vor seiner Abreise hatte mancher Bewohner von Amend versucht, ihn mit Seemannsgarn zu umwickeln. «Alle Schiffe dieser Welt tragen Frauennamen», hatte ihm etwa Desi erzählt. «Weil auf den Schiffen ausschliesslich Männer sind. Und wenn das Schiff weiblich ist, sind sie sozusagen immer auf oder in ihr. Das tröstet sie über die lange Zeit der Heimatferne hinweg.»

«Wie heisst das Schiff?», fragte er den Kapitän.

Der lachte, dass man seine goldenen Backenzähne sehen konnte: «Harmony.»

Andere Amender Bürger hatten ihm erzählt, auf Handelsschiffen herrschten raue Sitten und grosse Strenge. Er müsse arbeiten wie ein Tier, würde als

Bewohner der Berge zuunterst der Hackordnung stehen. Wer gegen Befehle versties, würde bei Wasser und Brot in eine Arrestzelle gesperrt oder vor der Mannschaft nackt an einen Pfahl gebunden und ausgepeitscht werden. Und bei jedem Landgang würden entweder die Nuten das Schiff oder die Mannschaft die Bordelle der Hafenstadt stürmen. Und wenn das Schiff in Seenot geriete, müsse man Neptun, Poseidon oder Ägir zuliebe einen jüngeren Seemann opfern, indem man ihn an Händen und Füßen gefesselt lebendig ins Meer warf.

In vier Stunden sollte das Schiff auslaufen. Ausser dem Kapitän und ihm war niemand an Deck. Nur der unsichtbare, weil im Dunkeln sitzende Mann im Hafenkran und die Männer im Unterdeck taten einsam ihr Werk.

Es wurden keine Kommandos gebrüllt. Niemand fluchte, er sah keine Schiffsjungen, die das Deck schrubbten oder die Reling strichen. Auch gab es keinen traurigen Seemann, der seiner an der Pier stehenden Liebsten zurief: «Mach's gut, bis bald.»

Kapitän Petri brachte ihn zu seiner Kajüte. «Kammer» hiess das in der Seemannssprache. Die Kammer lag am Ende eines langen fensterlosen Ganges im fünften Stock eines riesigen, insgesamt siebenstöckigen Gebäudeblocks, der sich am Heck des Schiffes befand.

Das hatte er nicht erwartet: ein eigenes Zimmer. Holzgetäfelt die Decke! Zwei Bullaugen, ein grösseres Fenster, das sich öffnen liess, Dusche, WC, Waschtisch, ein kleiner hölzerner Tisch, ein Stuhl, ein rosa Samtessel, hölzernes Bett, rot karierte Bettwäsche,

ebenso die Vorhänge, himmelblaue Frotteewäsche, Feuerlöscher. Die Wände tapeziert. Rosenblüten mit Ornamenten. Ein Bild an der Wand zeigte Londons Tower Bridge. Ein anderes einen Passagierdampfer in rauer See. In einem Regal einige Bücher, eine Bibel und ein handliches Kurzwellenradiogerät.

«Sind Sie zufrieden?», fragte Petri und lächelte ihn an.

Er nickte. Sprachlos. Nicht mehr heimwehwund, sondern gespannt und voller Erwartung.

Kapitän Petri liess ihn allein, «damit Sie sich einrichten können». Er versprach, einen Mann zu schicken, sobald das Essen bereitstand.

Wie in einem Hotel fühlte er sich. Dass dieses Hotel bald in See stechen würde, zeigte sich am Boden. Dort war jedes Möbelstück – ausser dem Stuhl und dem Sessel – festgeschraubt. Das Bett hatte eine aus hölzernen Latten bestehende Klappe, die verhinderte, dass man bei schwerem Seegang auf dem Boden landete.

Er verstaute seine Kleider und sonstigen Sachen im Schrank, stellte das Radio ein und mitgebrachte Bücher ins Regal. Dann wusch er sich Hände und Gesicht, probierte den Sessel und das Bett aus. Bald klopfte es.

Er öffnete die Türe. Vor ihm stand ein Deutsch sprechender Schwarzer namens George Sambazzu. Er schüttelte ihm die Hand, stellte sich ebenfalls vor und folgte dem gut vierzigjährigen Mann «in die Messe».

Kein Kirchgang, wie er zuerst geglaubt hatte, sondern das Nachtessen stand auf dem Programm. Und das wurde «in der Messe» eingenommen. Zuvor eine

freundliche Begrüssung und sich bekannt machen: 36 Hände von Männern und Frauen waren zu schütteln. Der Chief, wie der Erste Ingenieur auch hiess, würde später zur Runde stossen, erfuhr er.

Dann eine Ansprache des Kapitäns: «Meine Lieben», begann er, machte eine Pause und schaute freudig seine Hände reibend in die Runde. «Wir sind alles besondere Menschen. Und diese besonderen Menschen befinden sich auf einem besonderen Schiff, der ›Harmony‹. So wollen wir's halten. Einander freundschaftlich und freudig begegnen, nicht aufeinander herabschauen, sondern ein gutes Miteinander erleben. Das Leben ist schwer genug. Behandeln wir einander immer mit Respekt, Geduld und Fürsorge. Leihe einer dem Anderen sein geduldiges Ohr und fassen sich Andere dem Einen zuliebe ein Herz. Greife ein jeder dem Nächsten unter die Arme. Und alles ist gut. Das ›Ich‹ hat auf diesem Schiff kaum Gewicht. Nur das ›Du‹ und das ›Wir‹ halten uns aufrecht und lassen uns weiterleben. Dies sind die Gebote, an die ich Euch gerne erinnere und Traugott, unserem seemännischen Novizen, hiermit mit auf den Weg geben möchte.»

Respektvoller und von Herzen kommender Applaus.

Er, der Neuling, eigenartig berührt. Der Kapitän – das war eine Art Nabangwa in Weiss.