

# „DIE MEWS-LINIE“ Eine Erzählung

Hans-Günther Wentzel, Stuhr

## 1. Teil

Draußen ist es ungemütlich und naßkalt. Auch schneit es ein wenig.

Bei diesem Wetter ist es nicht gerade angenehm, an Bord der kleinen Schiffe zu bleiben. Die üblichen Kanonenöfen bringen nicht viel Wärme in die Kojen. Wen wundert es, wenn da die Männer lieber ein gemütliches Gasthaus aufsuchen.

Das Restaurant "Norden" in der Wismarschen Hafengegend wird sowohl von Seeleuten als auch von Maklern und den Angestellten im Hafen aufgesucht. Der Däne Valdemar Jörgensen hatte das Lokal vor einigen Jahren übernommen. Er ist bei seinen Gästen sehr beliebt. Im gehört auch die im Nachbarhaus befindliche Seemanns- und Proviantausrüstung. In kleinen Hafenstädten ist das sehr oft der Fall. Jörgensen liefert die bestellten Waren auch frei Bord.

Heute, am Montag d. 16 Februar 1925, ist das Lokal besonders gut besucht. Bei Glühpunsch, einem steifen Grog und den üblichen dicken Zigarren bietet das Lokal eine angenehme Atmosphäre der Gemütlichkeit.

Bei den Gesprächen unter Schiffen und Maklern geht es dann meistens um Frachtraten, Kosten und Be- und Entladen.

Mancher Kapitän, der gleichzeitig Reeder seines Schiffes ist dreht den Pfennig ein paarmal um, bevor er ihn ausgibt. Nun, Kaufleute halten es ja genau so, wenn die Frachtraten ausgehandelt werden. Solange genügend Frachten auf dem Markt sind, nutzt jeder Reeder die Gelegenheit, Kapital oder - wie es auch so nett in der Schifffahrt heißt - "Fett anzusammeln". Bekannt ist an der Küste der Spruch "Sieben Jahre Gold, sieben Jahre Schiet".

An einem kleinen runden Tisch in der hinteren Ecke des Lokals sitzen Kapitän Mews, der noch in Lübeck ansässig ist, und sein Makler bei einer angeregten Unterhaltung. Mews, ein Mann Mitte der Fünfziger, macht einen besonders robusten Eindruck. Verschmitzt schaut er aus den Augen. Sein Gesicht ist von Wind und Wetter gebräunt. Großes Vertrauen hatte er sich durch Zuverlässigkeit bei den Verladern in Lübeck und Wismar erworben. Schon vor 25 Jahren hatte Mews die Linienfahrt aufgenommen.

"Mir gefällt es nicht, daß du auf deiner Linie einen Konkurrenten erhalten hast", sagt gerade der Schiffsmakler Karsten, "der Kaufmann Storr am Lohberg hat vor einigen Tagen den Dampfer NELUSCO angekauft. Unter dem Namen SEEADLER soll er fortan zwischen Wismar und Lübeck verkehren. Ich glaube nicht, daß du da mit deinem Motorsegler HELENE konkurrieren wirst."

"Ich kenne diesen Neuling zwar nicht, doch ich kann dir schon heute sagen, daß er die Mews-Linie nicht verdrängen wird", antwortet Mews, "ich weiß genau, wie hoch das Frachtaufkommen ist. Auf meinem Schiff fahre ich mit einem Boots- und einem Decksmann. Ich habe daher nicht so hohe Kosten wie mein Konkurrent, der auf dem Dampfer SEEADLER mit Kapitän und vier Mann Besatzung fahren muß."

"Das ist alles schön und gut," meint Karsten, "aber du darfst auch nicht vergessen, daß der am Lohberg den ganzen Tag Zeit hat, sich persönlich mit den Verladern in Verbindung zu setzen, während du am Ruder deines Schiffes stehst und bei der Annahme und Ausgabe der Güter selber Hand anlegst. Ein Dampfer bietet darüber hinaus

eine bessere Chance, zusätzlich solche Güter zu befördern, die mit einem Segler nur ungern mitgegeben werden. Dabei denke ich an Zucker, Mehl und leicht verderbliche Waren."

Zu den Beiden gesellt sich ein weiterer Mann. Es ist der Stauer Bannier.

"Na, was hast du denn Neues am Hafen erfahren?" fragt ihn Mews.

"Es steht viel Getreide zum Rhein zur Verladung. Auch haben die Importeure mehrere Dampfer zur Verschiffung von Kohle aus England nach hier angenommen."

"Bannier, das interessiert mich doch überhaupt nicht. Mit meinem Schiff fahre ich ja nicht zum Rhein. Ich will wissen, was der neue Konkurrent auf meiner Linie macht."



Abb. 1 D. SEEADLER, auf dem Bild als später STADT RÜGENWALDE vor der Hakenterrasse in Stettin.

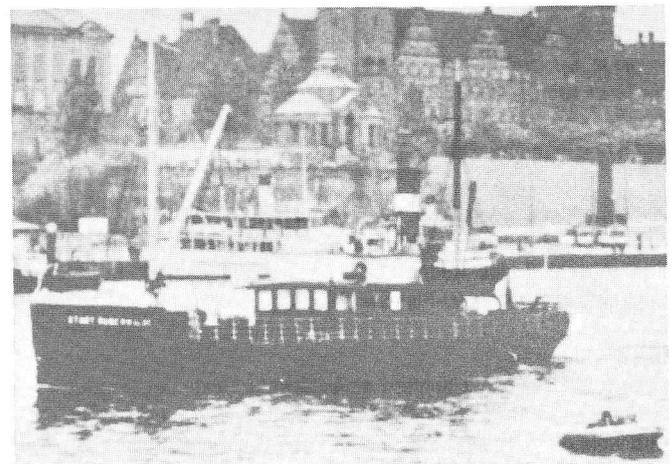


Abb. 2 Ewer AUGUSTE

Bannier antwortet:

"Von dem Verlademeister der Zuckerfabrik Wismar habe ich erfahren, daß Storr zur Verladung nach Lübeck 2.000 tons Zucker angenommen hat. Dort wird der Zucker zur Weiterbeförderung auf Binnenschiffen nach der Oberelbe umgeladen. Damit ist der Dampfer SEEADLER für mindestens 8 Wochen beschäftigt."

Diese Nachricht muß wie eine Bombe eingeschlagen haben.

"Das ist nicht wahr", ereifert sich Mews. "Noch vorgestern habe ich nicht mit dem Buchhalter Naujok unterhalten, und da war das noch gar nicht perfekt." Und an den Makler gewandt: "Hermann, du wirst