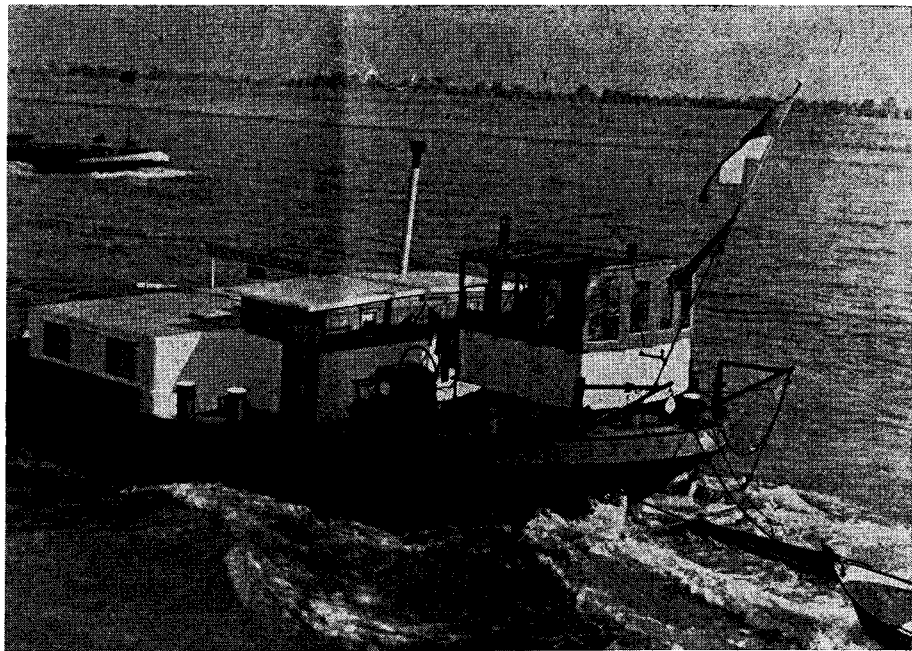


# Order für Osiris III

## Auf der Schiffsorderstation Götterswickerhamm

Mit sich und der Welt, vor allem aber mit dem Wetter und der Umgebung zufrieden, kauft ein Sommergast an dem Erfrischungsstand am Rhein in Götterswickerhamm eine Ansichtskarte. Vergnügt will er gerade einige tiefeschürfende Gedanken fassen (vielleicht denkt er aber auch an nichts, um sorglos den schönen Urlaubstag zu genießen), als er bei diesem gewiß nützlichen Vorhaben durch eine brüllende Lautsprecherstimme empfindlich gestört wird. Erstaunt oder verärgert (je nach Laune) spürt er diesem Geräusch nach und entdeckt hinter dem Holzhäuschen einen Lautsprecher mit den dazugehörigen technischen Einrichtungen, die in einem kleinen Zimmer der Halle untergebracht sind. Desgleichen findet er dort noch „ein Personal“. Er bittet höflich um Eintritt, um zu erfahren, worum es sich hier handelt. Die Bitte wird gewährt, und der interessierte Gast sieht zu, was da hinten geschieht:

Drei Telefone rappeln. Vor dem Fenster, draußen auf dem Rhein, fahren mehrere Schleppzüge und Selbstfahrer zu Tal und zu Berg. Ein Mann schaut pausenlos durch das Fenster auf den Strom. Die Telefone klingeln. Der Mann sucht mit einem Fernrohr den Rhein ab, schreibt wohlklingende Schiffsnamen und Nationalitäten in ein Buch, informiert sich nebenbei aus Rundfunk und Presse über das neueste Tagesgeschehen und verwickelt den Besucher in ein kleines politisches Gespräch. Alles hochinteressant, doch vorerst noch verwirrend. Interessant sei darin überhaupt nichts und verwirrend erst recht nicht im Gegen-



*»Edelweiß« aus Basel vor Götterswickerhamm*

teil, eine simple, manchmal sogar ziemlich langweilige Tätigkeit. Es handele sich hier um eine Schiffsorterstation bemerkt dazu der „Stationsvorsteher“ (eine einschlägige Berufsbezeichnung gibt es leider noch nicht, daher möge der bundesbahnamtliche Titel erlaubt sein).

Trotzdem ist er ein wichtiger Mann, ein gut funktionierendes Zahnrad im Getriebe der Schiffswirtschaft. Er ist ein Verkehrspolizist, der den Strom der Schiffe überwacht, sie dirigiert, umleitet, manchmal sogar wieder zurückschickt, was immer ein schwieriges Wendemanöver auf dem stark befahrenen Rhein zur Folge hat. Wer aber glaubt, ein Schiff würde an einem Ende des Rheins beladen, dampfte los und würde an seinem Bestimmungsort wieder entladen, der irrt! Es bedarf umfangreicher Vorarbeiten, ehe es soweit ist, daß ein Schiff beladen ausfahren kann.

Zunächst werden an die Reedereien von den verschiedensten Firmen Transportaufträge vergeben. Ein bestimmtes Schiff wird also in einen bestimmten Hafen beordert, um Güter in einen anderen Hafen zu schaffen. Also die Leinen los, das Schiff begibt sich auf Fahrt, leer. Mittlerweile erhält der Schiffseigner, der das Schiff „bereedert“, den Auftrag, aus einem am Wege liegenden Hafen noch andere Güter mitzubringen. An diesem Punkt schaltet sich die Schiffsorterstation ein. Die Reederei beauftragt den „Stationsvorsteher“ beim Passieren des Schiffes, dem Kapitän von den veränderten Umständen Mitteilung zu machen. Dies geschieht auf recht lautstarke Weise, nämlich über den oben als störend empfundenen Verstärker. Der Kapitän hebt die Hand, er hat verstanden.

„Manchmal sitzt die Mannschaft auch auf ihren Ohren, dann haben sie es ganz eilig. In solchen Fällen verstehen sie grundsätzlich nichts! Wer weiß, welche Binnenschifferbraut da wartet“, erzählt der „Stationsvorsteher“. Dieses Schiff, mit dem klangvollen Namen „Osiris III“, hat verstanden und dampft dem neuen Hafen entgegen. Hier hat die Reederei bereits alles vorbereiten lassen, Arbeiter und Kranbesatzungen stehen bereit, um den Kahn zu beladen. Jetzt verdient „Osiris III“ wieder, und zwar voll beladen bis zu 400,— DM pro Tag.

Die Fahrt geht weiter zum ursprünglichen Zielhafen. Dort sollten Eisenbahnwaggons bereitstehen, um die Fracht weiter ins Land zu befördern. Aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen sind diese aber nicht eingetroffen. Der Reederei wird diese Panne von der Hafenbehörde gemeldet. Also muß das Schiff wieder in einen anderen Hafen umgeleitet werden, damit es keine kostbare Zeit verliert. Dort warten schon Waggons, „Schauerleute“ und Kräne, um die geplagte „Osiris III“ von ihrer Ladung zu befreien. Die Besatzung aber ahnt noch nichts von ihrem erneuten Kurswechsel, denn sie kann von der Reederei nicht direkt erreicht werden. Letzte Rettung, um die „Osiris III“ vor einer „Irrfahrt“ zu bewahren: die nächste Schiffsoorderstation, die das Schiff passiert. Die Besatzung hält sich an die neuen Anweisungen und ändert den Kurs.

Verfolgen wir nicht weiter die Odyssee der „Osiris III“. Nehmen wir an, daß sie ihren Ausgangshafen, in dem schon sehnsuchtsvoll die Binnenschifferbraut um die nächste Rheinkurve spähte, wieder erreicht hat.

An den Rheinufern sorgen so insgesamt 18 Schiffsoorderstationen dafür, daß die Schiffe den richtigen Hafen anlaufen, Leerfahrten vermieden werden, Schleppzüge die in den Häfen verstreuten Kähne mitnehmen und der Hafenbetrieb, das Be- und Entladen, reibungslos läuft. So werden die Schauerleute tatsächlich immer dahin geschickt, wo ein Schiff abgefertigt werden soll. — Nach besonderen Vorkommnissen befragt, schüttelt der „Stationsvorsteher“ den Kopf. „Mitteilungen an die Matrosen, die nicht in ursächlichem Zusammenhang mit der Schifffahrt stehen, sind selten. Es kommt schon mal vor, daß ich den Standesbeamten spiele und Geburten oder Todesfälle durchsage.“ Auch hier sind also, wie in jedem anderen Beruf, außergewöhnliche Ereignisse spärlich.

Draußen fließt der breite Strom, ruhig und behäbig. Die Sonne bestrahlt die großartige Kulisse mit herbstlichem Glanz. Man ist fast versucht, romantischen Anwandlungen zu frönen. Aber daran hindern der dröhnende Lautsprecher und die stampfenden Schiffe.