

## Der Loffe.

Führer auf dem Meere.

Hamburg, im Juni.

Die Katastrophe, von der vor einigen Tagen der brasilianische Dampfer „Avaré“ betroffen wurde, und andere Schiffsunfälle der letzten Zeit, die sich zum Teil gleichfalls ganz in der Nähe von Küsten zutragen, haben das Augenmerk wieder einmal auf den Loffen, den „Führer der Schiffsfahrer“, gelenkt.

Im Binnenland pflegt man sich vom Loffen und von seiner Tätigkeit nur eine sehr unklare Vorstellung zu machen. Liegt doch dieser Beruf und seine Ausübung allzu sehr außerhalb der Tageseindrücke, als daß man sich häufiger irgendwie mit ihm beschäftigt. Wesentlich anders ist das in den Küstenbezirken. Hier ist ein Teil der Bevölkerung schon der Schiffsahrt wegen stärker an der Ausübung des Loffengewerbes interessiert, weiterhin aber spielen berufliche und verwandtschaftliche Beziehungen der Familien in den Hafenorten mit; kurz, man weiß dort sehr genau die Wichtigkeit des Loffenberufes zu schätzen.

Für den Seemann, den Kapitän, den Führer des Schiffes, ist der Loffe schließlich das, was für den Bergsteiger, den Hochtouristen der Bergführer ist. Hier wie dort ein Wegweiser durch gefährliche Stellen, ein zuverlässiges Hilfsmittel an gewünschte Orte. Und hier wie da bei einem Ausfall des Führers, des Loffen, oder auch durch sein Versagen ständige Gefahr mit katastrophalen Folgen. Während aber der Tourist im Hochgebirge nur sich selbst, nur sein eigenes Leben aufs Spiel setzt, kommt beim Schiffsführer noch das der Mannschaft, der Passagiere, hinzu. Bei den großen Kriegs-, Handels- und Passagierdampfern sowohl wie bei kleinen Fahrzeugen besteht deshalb für den Kapitän die Verpflichtung, die Hilfe des Loffen sowohl an sonnenklaren Tagen wie bei stürmischer, regenreicher, nebelhafter Nacht in Anspruch zu nehmen. Das ist schon im Heimathafen unumgänglich notwendig, geschweige denn in fremden Gebieten, wo der Seemann mit den Tücken der Küstengewässer noch viel weniger bekannt und vertraut ist.

Wie alles andere, so hat auch das Loffenwesen nach und nach sich zu seiner heutigen Bedeutung entwickelt. In früherer Zeit, als der Schiffsverkehr noch verhältnismäßig gering an Umfang war, auch die Schiffe selbst noch klein waren, genügten ein paar orts- und wasserkundige Leute an Bord des Schiffes, um dieses durch die Küstenschwierigkeiten hindurchzulassen. Neben dem als Tiefenmesser dienenden Lot boten ihnen Bausteine und Bäume leidlich zuverlässige Anhaltspunkte. Doch schon an einem ganzlich fremden Ort genügt solche Begleitung nicht mehr, und die Leuchtürme, die an Küstenvorsprüngen oder auch mitten im Wasser standen, dienten nur einer Orientierung in großen, weiten Umrisen. Die enorme Vermehrung der Schiffszahl, der rege Verkehr auf See in der Nähe der Hafenorte, ganz besonders aber die Größe und der starke Tiefgang der heutigen Schiffstypen fordern eine größere Umsicht und Aufmerksamkeit. Aus der Küstenvorstellung, aus alten Seelenkenntnissen bildeten sich die Wasserführer, die Loffen, die das Schiff vor seinem Einlaufen in die Hafengewässer zu sich heranziehen, von denen es durch die Fährlichkeiten glücklich hindurchgeführt und so seinem Ziel unbeschädigt zugeführt wurde. Im Zeitalter der Dampfschiffahrt wurde der Loffe somit zu einem sehr gewichtigen Faktor, ohne den an ein Einlaufen in den Hafen, durch eine Seilense oder in eine Fährmündung gar nicht mehr zu denken war. Ein Festhalten, ein Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen, ein Auslaufen und Stranden auf Untiefen, ja ein Verschlingen von Schiff und Kahn durch irgend einen sonstigen unglücklichen Zufall lag in greifbarer Nähe.

Diese an vielen Beispielen kundgewordenen Gefahren hatten zur Folge, daß behördlicherseits die Anmusterung eines Loffen den Schiffen aus Vorschrift gemacht wurde.

vor der Ausnahme ihres Gewerbes haben die Loffen eine Prüfung in der örtlichen Wasserkenntnis und ihrer sonstigen Zuverlässigkeit über sich ergehen zu lassen. Einzelne Hafen- und Wasserbehörden fordern zudem, daß das ankommende oder auslaufende Schiff sich derjenigen Loffen bedient hat, die ihm die Hafenbehörde zuweist. Das Schiff bekommt den für das einschlägige Wassergebiet geprüften Loffen zugesandt. Nicht anders ist es zumeist bei den Kriegsschiffen. Auch hier verfügen im eigenen Lande die Marinebehörden in der Regel über den das Schiff ein- und auslaufenden Führer. Wo ein solcher Loffenzwang nicht besteht, haben große Schiffahrtsgesellschaften häufig für ihre Zwecke auch ihre eigenen Loffen, die dann zu gelegener Stunde in Tätigkeit treten.

Darüber hinaus gibt es das freie Loffenwesen. Diese Loffen haben sich zu Genossenschaften zusammenschlossen und versehen der Reihe nach ihren Dienst, warten abwechselnd auf die Schiffe, die sie anfordern, und verteilen dann den erzielten Gewinn untereinander. Sie gondeln als geliebte und wetterfeste Seelen am Rande des Loffenfahrwassers auf ihrem Boot und warten, bis am Horizont ein Fahrzeug auftaucht, das dann, nähergekommen, sich ihrer Hilfe bedient. Das fremde, loffenbedürftige Schiff verlangt einen kundigen Loffen bei klarer Sicht durch eine bestimmte Flagge, in der Nacht durch ein Flackerfeuer; das Loffenboot rubet an den Schiffskoloh heran, und der an der Reihe befindliche Mann wird von dem Schiff aufgenommen. Nach Überwindung gelegentlicher Sprach- und sonstiger Verständigungsschwierigkeiten übernimmt der Loffe das Kommando und leitet von der Kommandobrücke aus das Fahrzeug durch die Gefahren an den gewünschten oder durch die Hafenbehörde angewiesenen Anlegeplatz.

## Nah und Fern.

Die deutschen Kampfspiele. Der 25. Juni war der Haupttag der in Berlin stattfindenden deutschen Kampfspiele. Von den Zuschauern, deren Zahl auf 30 000 geschätzt wird, wurden mit ungeheurer Jubel die Vorbereitungen der Auslandsdeutschen begrüßt. Nach einer mit großer Begeisterung aufgenommenen Ansprache des Präsidiums des Reichsausschusses der Kampfspiele, Staatssekretärs z. B. Dr. Lewald entwickelte sich im Innenraum des Stadions ein reiches turnerisches Leben.

Der diesjährige Derbyflieger. In dem in Hamburg ausgetragenen, mit einem Siegespreise von 300 000 Mark ausgeschalteten Deutschen Derby (2400 Meter) siegte Gestüt Weiß Pferd „Hausfreund“.

Eine deutsche Forscherin an die Universität Rio de Janeiro berufen. Frau Dr. Hedwig Fischer, eine geborene Pforzheimerin, die sich große Verdienste um die Erforschung des Amazonasgebietes erworben hat, erhielt einen Ruf als ordentliche Professorin an die Universität Rio de Janeiro. Gleichzeitig wurde sie von der Universität zum Ehrendoktor ernannt.

Keine Sondersteuer für Ausländer in Leipzig. Der Rat und die Stadtverordneten der Stadt Leipzig haben es abgelehnt, für Ausländer, die Leipzig besuchen, besondere Sätze der Wehrbergsteuer, wie sie verschiedene andere Städte eingeführt haben, anzunehmen. Trotz des großen Defizits im Stadthaushaltsplan halten sie eine derartige Sonderbesteuerung für nicht geeignet, das Budget auszugleichen.

Das erste Oberschlesier-Frühlingsheim. Im Industrieort Cortes der Landeshauptstadt von Westenburg-Schwerin, bekannt durch die früheren Anlagen der Hölzer-Fingerringwerke, fand die Grundsteinlegung für das erste deutsche Oberschlesier-Frühlingsheim im Weizen der städtischen und staatlichen Behörden statt. Es ist die Ansiedlung von zwanzig vertriebenen Oberschlesierfamilien in einer Kolonie von Reichenhäusern mit reichlich Acker- und Gartenland vorzusehen. Ein Teil der Bauten soll schon

zum Herbst, der Rest zum Sommer nächsten Jahres fertiggestellt sein.

Das Schicksal der „Deutschland“. Das während des Krieges berühmt gewordene Handels-U-Boot „Deutschland“ ist in Liverpool zum Preise von 200 Pfund Sterling an die Firma Smith u. Sohn verkauft worden. Diese beabsichtigt, das Schiff abzutreiben und als altes Eisen zu verkaufen.

Ein englisches Arsenal in Flammen. Das Arsenal von Pembroke in Wales ist zum größten Teil durch eine Feuersbrunst eingeäschert worden; u. a. wurde das Archivgebäude vernichtet, in dem die Pläne sämtlicher Schiffe aufbewahrt werden, die in dem Arsenal seit seiner Gründung gebaut worden sind.

Ein jüdischer Weltkongress. Der Kongress der amerikanischen Juden hat in seiner letzten Sitzung den Rabbiner Dr. Wise beauftragt, sich mit dem Komitee der jüdischen Delegationen in Paris wegen der Einberufung eines jüdischen Weltkongresses in Verbindung zu setzen.

Die Hamburger Sprengstoffanschläge. Die polizeilichen Ermittlungen in der Angelegenheit der Hamburger Sprengstoffanschläge begründen die Annahme, daß die Täter einem Verbot angehörten, der unter die Verordnung des Reichspräsidenten vom 24. Mai 1921 fällt. Ihr Führer war der 24jährige Warnede, ein früherer aktiver Offizier. Nur der Ungeschicklichkeit, womit die Anschläge ausgeführt wurden, ist es zu danken, daß nicht größerer Sachschaden angerichtet und keine Personen verletzt wurden.

Schiffe auf Demonstrationen. Auf dem Heiligengeistfeld bei Hamburg fanden wegen der Ermordung Rathenau's Demonstrationen statt. Nach Schluß der Kundgebungen kam es zu einer Schießerei zwischen Demonstranten und kleinen Abteilungen der Schutzpolizei. Die Schutzpolizei hatte entgegen den Aufweisungen des Senats mit Gewehren und Maschinengewehren Auffstellung genommen und ein Plakat aufgestellt mit der Aufschrift: Wer weiter geht, wird erschossen! Die Demonstranten fühlten sich durch das Plakat provoziert und versuchten es zu entfernen. Die Schutzpolizei gab zunächst Schreckschüsse ab, wodurch jedoch die Demonstranten sich im Vorgehen nicht aufhalten ließen. Der Zusammenstoß forderte auf Seiten der Demonstranten einen Toten und sechs Verwundete.

Zuwelendiebstahl in Bad Harzburg. In einem Hotel in Bad Harzburg drangen Diebe während der Abendessenszeit in die Zimmer von zwei Kurgästen und stahlen dort Goldsachen und Schmuckgegenstände im Gesamtwert von ungefähr 2 Millionen Mark. Von den Tätern fehlt bis jetzt jede Spur.

Bootsunglück auf dem Rhein. Eine Gesellschaft vom Wesseler Buchdrucker-Gesangsverein unternahm in angelegtem Zustand eine Kahnfahrt auf dem Rhein. Obwohl nur ein kleines Boot für drei Personen zur Verfügung stand, stiegen die acht Sänger entgegen den Warnungen ein. Das überlastete Boot schlug um und vier Insassen ertranken, darunter ein Familienvater von zwölf Kindern.

Brothoflot der Bevölkerung durch die Danziger Bäder. In Danzig und Borort sind sämtliche Bäderreien und Profabrikten geschlossen, da das Wirtschaftskomitee die verlangte Verdienstsparne nicht erhöht hatte. Der Senat hat, um die Versorgung der Bevölkerung mit Brot zu gewährleisten, die Räume und Einrichtungen der Profabrik „Germania“ polizeilich beschlagnahmt. Die Herstellung von Brot wird durch die Technische Reichsanstalt und Beamte, die gelernter Bäcker sind, durchgeführt.

Schwerer Automobilunfall. Das Automobil des Erzbischofs Chollet von Cambrai stürzte während einer Fahrt unweit von Narmal bei Verlamont um und fing Feuer. Der Generalvikar Geriou, der Erzbischof Chollet und sein Schöföer erlitten schwere Brandwunden und mußten nach Cambrai gebracht werden.

## Gräfin Lazbergs Enkelin.

34)

Roman von Fr. Lehne.

(Nachdruck verboten.)

„Schweig,“ fuhr er sie heftig an, „wenn du mir weiter nichts zu sagen hast, Kleine! Spare dir das Schmeicheln, es fehlt dir gar nicht!“ Sie erwiderte ihm nichts, da er Tränen in ihren ängstlichen Augen blinken sah. Heftig presste er ihre Hand. „Ich habe eine so rasende Sehnsucht nach diesem süßen Munde, der immer so süß sprechen kann und doch lieber töricht kläffen sollte!“ Er brännte sich an sie heran, und sie fühlte seinen heißen Atem. „Küsse mich wieder, du Süße, dann wird alles gut.“

„Luz, du beleidigst mich, und ich meine es doch so gut!“ sagte sie empört. „Heute ist nicht zu reden mit dir, Adieu!“

Yvonne ließ den jungen Offizier stehen und ging davon. Nach wenigen Schritten sah sie sich um. Er stand noch immer auf derselben Stelle und „arte ihr nach. Einwas Geheimnis, Kucheloses lag in seinen Zügen, und sie hatte Angst. Am liebsten wäre sie umgekehrt, hätte ihm am Arm gefaßt, ihn gerüttelt: „Luz, sag mir doch, was mit dir ist, ich weiche nicht von dir, ehe du nicht gesprochen!“

Doch die Zeit drängte. Es war gleich sechs, und sie hatte mit Konstanze noch einige Weihnachtsbesorgungen zu machen. Die Damen hatten diesmal einen größeren Wunsch, den sie sich auch ohne weiteres erfüllten: ein Automobil! Weinahe kindlich freuten sie sich, als der elegante Kraftwagen zum ersten Male in ihrem Hause einfuhr — als ihr Eigentum!

Ein wenig ängstlich waren sie ja, was wohl Lothar sagen würde! Sie hatten sich wohl eüüet, ihn zu fragen. Er mußte sich eben mit der Tafsache abfinden.

Zum Glück war er vom 20. Dezember bis 8. Januar verreist — und wenn er zurückkam, konnte er nicht mehr an dem Geschehen ändern.

Lothar war ganz mit sich zerfallen; er mußte einige Wochen fort — andere Luft, andere Umgebung haben. Der Gedanke an Yvonne ließ ihm keine Ruhe finden.

Warum ließ er sich von einem Phantom quälen? Sie war ihm doch keine Treue schuldig gewesen. Wenn er jetzt sprach, konnte noch alles gut werden!

Aber es war da etwas zwischen ihr und Baron Wälden, das ihn fast bis zum körperlichen Schmerz quälte. Was er mit seinen eigenen Augen gesehen, was er gehört, das war da — das war ein Hirngespinnst, das sich nicht weghängen ließ. Wie eine Mauer trennte es ihn von dem geliebten Mädchen!

Lothar war zurückgekehrt. Die drei Wochen, die er in großer Zurückgezogenheit in einer stillen Pension

in Gardone verbracht, hatten ihm seine körperliche Frische wiedergegeben, die er durch die heftigen neuralgischen Schmerzen etwas verloren hatte.

Doch Yvonne hatte er nicht vergessen können!

Spät am Abend war er gekommen, er hatte deshalb in einem Hotel in der Stadt geschlafen und machte sich nun am anderen Vormittag auf, die Damen zu begrüßen.

Er traf Yvonne allein an; sie war damit beschäftigt, im Salon Staub zu wischen. Bei seinem unerwarteten Anblick zitterte sie. Durch sein Verhalten in den letzten Wochen war sie so eingeschüchtern, und doch freute sie sich über sein gutes Aussehen und sprach das auch aus.

Mit ruhiger Höflichkeit antwortete er — ohne jede Wärme im Ton — wie man zu einem Fremden spricht.

Das Herz tat ihr weh. Es fehlte nicht viel, und die Tränen wären ihr unaufhaltsam geflossen; ihre Lippen zitterten, und sie mußte sich abwenden. Wenn sie ahnte, wie schwer ihm sein förmliches Verhalten wurde, wie sehr er sich dazu zwingen mußte!

„Hätten die Damen gewußt, daß wir Sie heute schon erwarten durften, wären sie nicht ausgefahren; sie müssen aber jeden Augenblick wiederkommen,“ sagte Yvonne.

„Ausgefahren?“ fragte er erstaunt. „So zeitig? Es ist ja kaum halb zwölf. Uebrigens sah ich doch den Kutscher.“

Die Damen sind heute früher aufgestanden, kommen aber bald zurück. Der Chauffeur — hier stockte sie plötzlich; Lothar wußte ja noch gar nichts von dem neuen Automobil. Wie würde ihm das in Ausregung bringen!

„Sie sagen Chauffeur. Wessen denn?“

„Nun, der unsrige.“

„Was? Hab' ich recht gehört?“

„Ja, die Damen haben doch seit Weihnachten ein Automobil,“ sagte sie mit niedergeschlagenen Augen.

„Ein Automobil?“

Sie nickte und warf einen schnellen Blick in sein Gesicht. Ein scharfer Zorn flammte darüber hin; er presste die Lippen fest aufeinander; mit heftigen Schritten ging er einige Male auf und ab. „Bitte, Fräulein Le-gene, lassen Sie mein Zimmer lüften und ein wenig in Ordnung bringen.“

„Das ist bereits geschehen. Ach — wir erwarteten Sie doch jeden Tag, und da dachten wir —“

„Ich danke Ihnen.“ Er ging hinaus, und bestrahlte sie mit einem Blick. Ihre Färbung rührte ihn. Denn das war doch nur von ihr ausgegangen, solche Umsicht gab es weder bei Mutter noch bei Schwester. Das Zimmer war behaglich durchwärmt und blühende Pflanzen durchdufteten den Raum.

Voller Zorn und Ungebulb stand er am Fenster. Endlich sah er den Wagen kommen und einfahren.

Jetzt hörte er die beiden lachenden Frauenstimmen

auf der Treppe deutlich zu sich heranziehen. Dann ließte es an seine Tür, und das Stubenmädchen meldete, daß man ihn zum Frühstück erwarte.

„Ich danke, ich habe bereits gefrühstückt. In ungefähr zehn Minuten komme ich.“

Daß ihr Stiefsohn sehr erregt war, sah Frau von Steinhagen auf den ersten Blick. Ihr war doch unbehaglich zumute, und sie überschüttete ihn mit einer Flut von Worten, sodaß er schließlich ungeduldig ihren Redefluß abchnitt.

„Mir scheint, du hast schlechte Laune mitgebracht, Lothar!“

„Meine Laune war gut — bis vorhin, als ich euch kommen sah. Ich habe keine Lust, rohe Umschweife zu machen. Also kurz: ihr habt euch ein Automobil angeschafft, ohne mir ein Wort davon zu sagen!“

„Du warst ja nicht da!“

„Spare dir doch diese kindischen Einwürfe, Konstanze. Mir wäre es im Grunde ganz gleichgültig, wenn ich nicht fürchten müßte, daß diese Anschaffung Steinhagen zur Last fällt.“

„Damit hast du nicht Unrecht.“

„Das sagst du, als ob das so selbstverständlich sei. Ihr habt doch die Equipage.“

„Die nimmst du zurück oder verkaufst sie, dann gleicht sich das aus; ob wir nun Wagen und Pferde oder ein Auto haben, das ist schließlich ganz egal,“ sagte Konstanze achselzuckend.

„Reinst du? Doch keine Rechenkunst kenne ich ja bereits! Ganz abgesehen davon, daß ein Kraftwagen viel mehr zu unterhalten kostet als die Equipage, so muß vor allem auch der Anschaffungspreis in Frage gezogen werden. Darf ich mal um die Rechnung bitten?“

Er sprach in ganz ruhigem Konversationsston, sah auch gemächlich im Sessel, ein Bein über das andere geschlagen, Arme über der Brust verschränkt — nur seine Augen rebeten eine andere Sprache. „S weiterleuchtete in ihnen, und ausgeprägter als je war die scharfe Falte über der Nase.“

Doch etwas zögernd stand jetzt Frau Agathe auf und brachte die Rechnung herbei. „Eine höhere Anzahlung habe ich schon gemacht!“

„Wieviel, bitte?“

„Zehntausend Mark.“

„Gut! Dann lassen wir die Anzahlung befallen, und ihr gebt den Wagen zurück!“ meinte er gleichmütig.

„Das geht doch nicht. Was denkst du! Was würden die Leute dazu sagen! Das ist ja heller Wahnsinn!“

Die Stimmen von Mutter und Tochter klangen erregt durcheinander.

„Nicht größerer Wahnsinn als die Anschaffung eines Wagens, der unter Verhältnissen bei weitem übersteigt.“

„Das sagst du! Und wir leben so einfach!“