

Helga Simonsmeier

# HEIMATHAFEN VLOTHO

ERZÄHLUNGEN AUS DEM LEBEN EINER SCHIFFERSFRAU



Vlotho 1980 - „Möwe II“

## Schöne Bescherung

Nahezu dreißig Jahre lang war ich die „aktive“ Frau eines noch „aktiveren“ Schiffers. Der war überall und ewig unterwegs, selten zu erreichen - fast nie, wenn ich ihn brauchte - nie, wenn ich ihm gern die Leviten gelesen hätte. Ich hütete die Kinder, versorgte Haus und Garten, sofern ich nicht gerade an Bord weilte, um nach dem Rechten zu sehen - d. h. mit „sehen“ allein war es nicht getan, ich musste schon handfest zupacken. Von Zeit zu Zeit schrie der Männerhaushalt direkt nach einer Ge-

neralüberholung, oder das Schiff schrie nach einem „zweiten Mann“, weil der Matrose aus irgendeinem Grund nicht zur Verfügung stand. Dann übernahm ich die Vertretung, sehr oft auch beides zusammen. Zusätzlich hütete ich auch dort die Kinder - mehr noch als an Land. Wir befanden uns ständig auf Achse - ein Pendelverkehr zwischen dem jeweiligen Liegeplatz des Schiffes und unserer „Zentrale“, dem Haus in Uffeln. Entweder besuchten wir Vater an Bord, oder ich holte ihn vom Schiff oder einem Bahnhof der näheren Umgebung für einige Stunden nach Hause. Mindestens die Hälfte meiner Zeit verbrachte ich mit „Warten“ - warten auf die „Möwe II“, warten auf verspätet eintreffende Züge oder warten auf den Telefonanruf des Scheppers, der dann mit Sicherheit nicht kam. Nix Genaues wusste man, ein modernes Zigeunerleben. Lustig ist das Zigeunerleben, nur unser „Kaiser“, der Staat, forderte von uns den „Zins“, und mein „Zigeuner“ drehte 38 Jahre lang - ohne Urlaub, ohne „krank zu feiern“ - das „Ruder“ (Steuerrad), statt mir auf der Geige vorzuspielen. Hin und wieder blies er mir den Marsch, wenn ich etwas vermurkst hatte.

Ich erinnere mich an eine amüsante - für mich peinliche - Begebenheit. Es war Ende der 60er Jahre. Wir - drei Kinder und ich - wollten die Weihnachtsferien bei Vater an Bord verbringen. Der Zug sollte uns vom damaligen Wohnort, Nordenham an der Unterweser, zum Liegeplatz der „Möwe“ nahe Minden befördern. Für drei Wochen Ferien mit drei Kindern bedarf es einiger „Ausrüstungsgegenstände“ - nicht zu vergessen, die Weihnachtsgeschenke. Da die Züge seinerzeit fast immer überfüllt waren (gerade zu Feiertagen), wir etliche Male umsteigen mussten, erschien es mir ratsam, die Koffer aufzugeben, damit wir und sie zur selben Zeit denselben Ort erreichten - was mir der freundliche Bahnbedienstete eifrig versicherte. Ich jedoch hatte erhebliche Bedenken, denn der gute Mann kannte meine Unerfahrenheit mit diesem Transportmittel nicht. Dass das Gepäck rechtzeitig in Minden eintreffen würde, glaubte ich schon - aber ob wir jemals... ?

Einen Tag vor Heiligabend ging es los, und - oh Wunder - ich erwischte samt meiner „Anhängsel“ und Unmengen von Handgepäck die richtigen Züge. Na ja! - dass wir dann eine halbe Stunde vor Minden - dick eingehüllt in unsere Wintersachen - im warmen Abteil schwitzten und die Kinder natürlich quengelten, lag an meiner Besorgnis, wir könnten über das Ziel hinausschießen, wären wir nicht früh genug angezogen. Zum Glück erwartete der Schepper uns auf dem Bahnsteig, und ich verspürte eine große Erleichterung - und auch ein bisschen Stolz. Wir wa-

ren tatsächlich in Minden gelandet - nur leider unsere Koffer nicht - wie man uns achselzuckend am Gepäckschalter offenbarte. Selbstverständlich bekamen wir zunächst auch kein Taxi für die Weiterfahrt. Wieder einmal hieß es warten. Es hatte geschneit und war sehr kalt - vor allem nach unserem Schwitzbad im Zug. Spät abends trafen wir ohne „Siebensachen“ an Bord ein, und da stellte sich sogleich mein enormes Talent als Kofferpackerin heraus. Alles Wichtige, das wir unbedingt benötigten - wie Schlafanzüge, Hausschuhe, Schürze usw. - befanden sich in den Koffern irgendwo auf der Bahn. Dagegen hatten wir z. B. meine „gute Bluse“ für Sylvester als Handgepäck mitgeschleppt. Nun, was soll's? Kommt man über den Hund, kommt man auch den „Steert“. Wir behelfen uns - und es ging.

Nachts wachte ich auf, weil es mich furchtbar fror. In der Küche stand ein Ölherd, der die ganze (kleine) Kajüte (Wohnung) heizte oder heizen sollte. Denn, als ich ihn größer stellen wollte, war er aus und nur noch mäßig warm. Ich flitzte schnell wieder ins Bett unter die warme Decke. Vater bekam einen Knuff in die Rippen: „Du musst den Öltank füllen, der Herd ist kalt!“ Und wie reagierte er? Statt aufzuspringen, palaverte er herum: „Das kann nicht sein, der Tank ist voll.“ Es bedurfte weiterer Rippenstöße, bis er sich bequemte, nachzusehen. Als erstes vernahm ich das Scheppern der Herdplatte, dann eine Verwünschung und die Frage: „Wie kann ich mir an einem kalten Herd die Finger verbrennen?“ Na wie wohl? Vermutlich war er nicht so ausgekühlt wie ich angenommen hatte. Irren ist menschlich.

Das Schimpfen ging weiter: „Der Tank ist voll, die Ölzuleitung ist dicht.“ Es folgten einige unfeine Bemerkungen, anschließend stieg Vater in sein Zeug und ging nach draußen, um aus dem Maschinenraum entsprechendes Werkzeug zu holen. Um drei Uhr nachts rückte er der Ölleitung mit Hammer und Dorn zu Leibe. Dann hörte ich ihn wieder schimpfen. Was er sagte konnte ich wegen des Krachs, den er machte, nicht verstehen. Jedenfalls klappte etliche Male die Außentür, und bei jedem Öffnen drang ein Schwall eisiger Luft in die Kajüte. Ich lag schön zusammengerollt im Bett, bis - ja, bis der Spektakel erst richtig losging - und es mich nicht mehr unter der Decke hielt. Hin in die Küche und: „Himmel, noch mal, was machst du denn? Das ist doch ein Schneidbrenner oder?“ Des Scheppers geringschätziger Blick verriet mir, es war einer. Er brannte die verstopfte Ölleitung auf - um es deutlicher auszudrücken: er verteilte den noch warmen Ruß in der Kajüte! Das „Schwarz“ bedeckte im Nu alles. Ehe ich die „Verdunkelungsaktion“ auf

die Küche begrenzen konnte, indem ich die Tür schloss, hatten Wohn- und Schlafzimmer ihr Teil abbekommen. Mein Tobsuchtsanfall ging im Lärm des Schneidbrenners unter. Ich zog mich an den wärmsten Ort zurück - ins reichlich angeschmuddelte Bett. Zuvor riskierte ich einen Blick auf die Kinder - doch, doch, erkennen konnte ich sie noch. Nach zwei Stunden „harter Arbeit“ krabbelte Vater zu mir in die inzwischen ausgekühlte Schlafstatt.

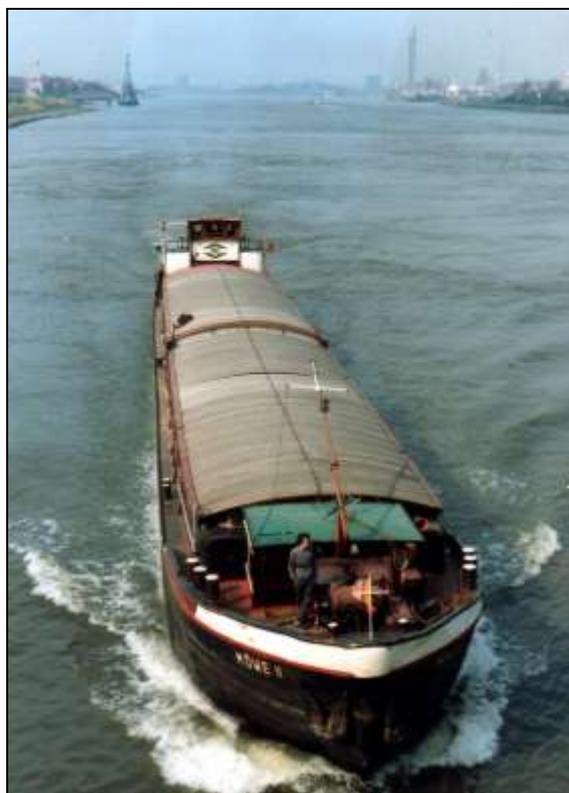
Bei Tagesanbruch wurde das ganze Ausmaß der nächtlichen Arbeitswut des Scheppers sichtbar - eine verfrühte schöne Bescherung am Heiligabend. Vaters Kommentar: entweder sauber und kalt oder schmutzig und warm, und mollig warm hatten wir es wieder. Es half nichts, Großreinemachen war angesagt. Aber wie? Sollte ich etwa in meinem lindgrünen Kostümrock und dem hübschen Pullover den Kampf mit dem Ruß aufnehmen? Es war das Beste, was ich an Bord hatte und für die Feiertage gedacht. Eine grandiose Idee schoss mir in den Kopf. Zuerst einmal schickte ich den Schepper mit den Kindern zum Bahnhof, zum Einkaufen und einen Weihnachtsbaum besorgen. Als ich freie Bahn hatte, zog ich meinen Rock auf die linke Seite - also das Futter nach außen. Mit dem Pullover machte ich es ebenso. Wenn ich mich nicht allzu ungeschickt anstellte, wäre meine Festtagskleidung gerettet - zumindest auf der rechten Seite (Nach den Ferien konnte ich die Kledage ja reinigen lassen). So ausstaffiert begann ich eilig mit der Arbeit. Schon nach kurzer Zeit hatte ich alles um mich herum vergessen - bis von Land her der laute Ruf „Möwe, Möwe“ erschallte. Sicherlich der Meister der Firma, der wegen des „Löschens“ (des Ausladens) Anweisungen geben wollte, mutmaßte ich. Kurz entschlossen stiefelte ich nach draußen und er war es, der Meister. Er benahm sich äußerst merkwürdig, stammelte herum, musterte mich von oben bis unten und umgekehrt, behandelte mich, als hätte ich einen „Schlag schräg“, als hätte ich nicht alle beisammen. Wie einem kleinen Kind erklärte er mir seine „Orders“, bat mich nachdrücklich, sie dem Schiffer auch auszurichten. Allzu lange hielt ich mich mit dem Mann nicht auf, er kam mir nicht geheuer vor, wahrscheinlich hatte er sich zum Heiligabend schon „einen genehmigt“. Außerdem war es kalt und Arbeit wartete genug auf mich.

Als meine Leute schwer bepackt mit den Einkäufen, dem Weihnachtsbaum und den Koffern (Gott sei Dank!) erschienen, bestellte ich weisungsgemäß den Auftrag des Meisters. Beiläufig erwähnte ich, dass der Mann eine komische Type sei - was Vater ungläubig den Kopf schütteln

ließ. „Warst du denn so nach draußen?“ fragte er. „Das ist doch mal wieder echt Mann! Glaubst du, ich hätte mir vorher ein Abendkleid angezogen?“ polterte ich los, ob dieser dämlichen Frage. „Nee“, meinte er grinsend, „aber vielleicht hättest du Rock und Pulli auf die rechte Seite wenden sollen!“ Ach, du meine Güte! In meinem Eifer hatte ich meinen albernen Aufzug total vergessen. Kein Wunder, dass der Meister an meiner Zurechnungsfähigkeit zweifelte. Oh, war das peinlich! Und so oft wir später zu dieser Ladestelle fahren, tauchte der Meister auf, tauchte ich unter, war ich sofort von der Bildfläche verschwunden. Erst viele Jahre später konnte ich über diese Geschichte schmunzeln. Übrigens: Nach einer zünftigen Schneeballschlacht fand in der sauberen, mollig warmen Kajüte die „richtige“ Bescherung statt. Es wurde ein sehr gemütliches Weihnachtsfest.

### **Der Bohrmaschinen-Mixer**

Unsere „Möwe II“ transportierte Massengüter aller Art - Getreide, Futter- und Düngemittel, Mehl, Zucker, Kohle/Koks, Kies/Sand, Steine, Zellulose, Baumwolle, Stamm- und Schnittholz, Hartfaserplatten, Langeisen, Blechrollen, Metalle, Röhren, Erz, Streusalz, Schrott, Kaffee, Tee, Kakao, Wolle, Papier, Draht, Splitt, Marmeladengläser, Dachpfannen, Zuckerrüben, Mineralwasserflaschen, Schwergutteile usw.



Alte Maas nahe Rotterdam 1989

In, gelegentlich, wochenlangen „Reisen“ (der Weg vom Lade- zum Auslade- gleich Löschort) schipperte sie quer durch Europa, z. B. Frankreich, Belgien, die Niederlande, die ehemalige DDR, Berlin und Westdeutschland. Als Unterkunft für die Besatzung verfügte sie - praktischerweise - über Kajüten: die des Scheppers achtern (hinten), der Matrose hauste vorn. Zu den Annehmlichkeiten unserer Zivilisation an Land gehören Wasser-, Strom- und Gasanschluss. Bei einem „fahrbaren Untersatz“ gestaltet sich das Verlegen der Versorgungsleitungen äu-

ßerst schwierig - logo! Unsere „Lebensqualität“ führten wir deshalb mit oder erzeugten sie an Bord.

Trinkwasser lieferte das „Bunkerboot“ (Tankboot). Die Toilettenspülung funktionierte mit „Außenbordwasser“ (Kanal, Fluss, Hafen), zum Glück. Denn unser Trinkwassertank fasste nur 1500 Liter, sehr wenig für mehrere Personen. In den Ferien geschah es beinahe regelmäßig, dass wir für Stunden oder Tage ohne Wasser waren. Rückte die Familie Vater auf die Bude, spülten wir die 1500 Liter in Nullkommanichts durchs Abflussrohr. Ging das Wasser zur Neige, „verdünnsierte“ sich der Strahl aus dem Hahn. Dann spielte sich folgendes ab: Meine Frage an den Schepper: „Kann es sein, dass das Wasser alle ist?“ Seine stereotype Antwort: „Nee, ich komme acht Wochen mit einer Tankfüllung aus. Wir haben doch erst vor zehn Tagen Wasser genommen.“ - „Ja, sicher, du bist aber nicht allein, und ich habe viel geputzt.“ Vater, auf Touren kommend: „Soll das heißen, ich mache nicht sauber? Zu Ostern (Pfingsten, Weihnachten) habe ich erst alles abgeseift.“ In welchem Jahr, hätte ich gern gefragt, doch das wäre der Stimmung mit Sicherheit abträglich gewesen.

Es ging unserem Vater nicht in den Kopf, dass ich das Wasser schon verpütchert hatte, prüfte darum nicht den Stand - und prompt passierte es - wir saßen auf dem Trockenen. Nun schleppten wir das Wasser eimerweise aus dem Tank des Matrosen von vorn nach achtern. Und weil „Wasserträger“ schlecht zu bekommen waren - keiner wollte es machen - ging ich sehr sparsam damit um. Abwaschwasser z. B. eignete sich immer noch zum Scheuern oder den Aufnehmer (Feudel) vor der Tür auszuspülen. Ich lernte, Wasser als kostbares Gut einzustufen.

In manchen Häfen und Schleusen gibt es „Trinkwasserentnahmestellen für Schiffer“, so die amtliche Bezeichnung. Dort bot sich die Möglichkeit, Wasser aufzufüllen, wenn... wenn Vater sich die Zeit genommen hätte, das Schiff anzulegen, unseren „Deckwaschschlauch“ anzuschließen und durchzuspülen, um dann das Kommando „Wasser marsch“ zu geben. Der Schepper hatte viel, nur keine Zeit. Lief der Schiffsdiesel erst einmal und trieb unsere „Möwe“ vorwärts, rauschte Vater durch bis zum Bestimmungsort - in 16-Stunden-Tagen, auch an Wochenenden. Länger durfte er leider laut Gesetz nicht. Allenfalls eine Schleuse, die Feierabend hatte (damals 21 Uhr), konnte ihn stoppen - aber nicht so etwas läppisches wie Trinkwasser.

Anfangs meiner Zeit produzierten wir den Strom für die Beleuchtung einzig während der Fahrt mit der Hauptmaschine, die die 24-Volt-

Batterie speiste. Führen wir, kam es auf ein paar Watt nicht an. Aber wehe, wir lagen mehrere Tage still, weil es keine Ladung gab oder das Ein- oder Ausladen sich verzögerte, dann wurde es duster in der Kajüte, immer dusterer, später dann zappenduster. Empfehlenswert war deshalb eine Kerzenvorratshaltung. Von wegen, elektrischer Kühlschrank, elektrisch kochen, elektrisch bügeln - „strommäßig“ lief nichts.

Mit dem Kauf des Schiffes 1964 übernahmen wir vom Vorbesitzer - Wilhelm Diekmann aus Möllbergen - eine neue Errungenschaft: einen Petroleumkühlschrank. Von der ewigen Dauerwurst im Sommer zu abwechslungsreicher Kost - ja, denkste! Der Kühlschrank trug seinen Namen zu Unrecht, er kühlte die wenigste Zeit. Meistens qualmte er nur, so doll, dass man - war man länger nicht in der Kajüte gewesen - die Hand nicht vor den Augen erkennen konnte. Ohne Hustenanfall bei der großangelegten Lüftungsaktion ließ sich der Gestank nicht aus der Wohnung vertreiben. Gekühlt hatte er dieweil natürlich nicht. Mit unsauberem Petroleum oder bei geringer Schlagseite streikte er sowieso und ersparte uns zumindest die Räucherei.

Im Sommer kochte ich auf einem zweiflammigen Petroleumkocher. Der wiederum machte seinem Namen alle Ehre. Der „flamnte“ tatsächlich, und zwar schwarz. Anheizen musste man mit Spiritus, dann die Petroleumzufuhr aufdrehen und dann? Dann räucherte er in der Regel genauso wie der Kühlschrank und rußte die Töpfe bis zum Deckel schwarz - und ich durfte wieder scheuern. Jahre später leisteten wir uns einen supermodernen geräumigen Kühlschrank mit Gefrierfach und einen vierflammigen Herd mit Backofen - Propangas. Das war ein riesengroßer Fortschritt. Mensch, war ich froh und dankbar!

Große Hoffnung setzte ich in die Anschaffung eines Generators. Er sollte u. a. das Problem, mit dem Strom knausern zu müssen, lösen und meinen Wunschtraum erfüllen helfen, einen Staubsauger, eine Waschmaschine und eine Wäscheschleuder benutzen zu können. Der Schepper legte eine 220-Volt-Leitung in die Kajüte. Die Batterie lieferte nur 24 Volt, für Licht und Fernseher ausreichend. Das war auf allen Schiffen so. Der Fernseher musste extra umgebaut werden. Es gab auch 24-Volt-Haushaltsgeräte - sehr teuer und enorm reparaturanfällig. „Handbetrieb“ hieß die Devise.

Das sollte nun anders werden. Wie freute ich mich auf den Generator - und wie enttäuscht war ich, als der Schepper ihn anwarf. Eine laute, hohtourige Maschine, die einen Schwerhörigen in die Flucht trieb -

von uns nur die „Rappelkiste“ genannt. In ihrer Nähe verstand man sein eigenes Wort nicht. Anlassen konnte ich sie vom Steuerhaus aus, aber nicht abstellen - Vaters mir unverständliche „logische“ Konstruktion. Wollte ich staubsaugen, musste ich erst ins Steuerhaus gehen. Das bedeutete: nach draußen hin, bei Kälte oder Regen eine Jacke überziehen und vor der Tür in anderes Schuhwerk steigen (Man geht nie mit dem Schuhzeug, das man an Deck trägt, in die Wohnung - auch auf fremden Schiffen nicht. Schuhe werden grundsätzlich vor der Tür ausgezogen, folglich: Schiffer haben keine Löcher in den Strümpfen! Unter den Schuhen kann „wer weiß was“ kleistern, z. B. Schmierfett, das von einem Kran heruntertropfte - wovon ich ein Lied singen kann).

Also, vor der Tür andere Schlappen an, beim Einladen möglicherweise durch Dreck und zentimeterhohen Staub ins Steuerhaus, Generator vorwärmen, anwerfen, wieder in die Kajüte, Schuhe wechseln, staubsaugen. Hatte ich die Arbeit beendet, musste ich nach Vater suchen und schreien, damit er die Rappelkiste ausstellte - der mich jedoch beim Einladen weder sah noch hörte. Die Arbeit ging vor. Währenddessen spektakelte es im Maschinenraum munter weiter. Und dieses ganze Theater - nur um einen Becher Sahne zu schlagen? Nee, dann lieber Handbetrieb!

Bei „Sahne“ fällt mir eine Geschichte ein. Wir lagen sonntags in Bremen an der Tiefer, mitten in der Stadt (Eine seltene Ausnahme, meistens bleiben wir Schiffer „außen vor“. Häfen sind in Industriegebieten und liegen weit abseits vom Zentrum - da ist absolut „tote Hose“). Also, wir lagen an der Tiefer, ein guter Bekannter - Junggeselle - hatte seinen „Dampfer längsseits“ festgemacht (an unserem Schiff festgebunden). Seine Eltern besuchten ihn vormittags und brachten einen mit frischen Erdbeeren belegten Obstboden mit. Nachmittags lud er uns zu Kaffee und Kuchen ein, was wir dankend annahmen. Sahne gab es auch, nur war sie nicht geschlagen. Wie geschildert - eben mal den Mixer in die Steckdose ging nicht. Ich bot mich an, die Sahne mit einem Handrührgerät bei uns an Bord zu schlagen. „Ach was!“ winkte der edle Spender ab, „das dauert zu lange. Wann wollen wir denn Kaffee trinken? Wir nehmen die 24-Volt-Bohrmaschine!“ ??? Fragezeichen, Fragezeichen! „Hä, die Bohrmaschine?“ Skeptisch hakten wir nach. „Bist du sicher? Wie soll das gehen?“ - „Ganz einfach. Da stecken wir einen Holzlöffel rein und ab geht die Post“, meinte er fachmännisch.

Ging sie dann auch - nicht die Post, aber die Sahne. Es war nur so ein Gucken, wenige Umdrehungen des Holzlöffels genügten - und der Sah-

netopf war leer, aber die Küche voll. Überall klatschte sie - auf dem Fußboden, an den Wänden, unter der Decke, an den Schränken, an uns. Sahne, Sahne! Wir sahen nur Sahne! Mit Bestürzung wanderten unsere Blicke in die Runde. Äh, Welch ein Schweinkram! Da hatten wir schön was angerichtet.

Unerwartet fing unser Bekannter an zu lachen, er bog sich förmlich, schlug sich an den Kopf und prustete heraus: „Mensch, was sind wir für Dölmer! Der Kuchen steht in der Stube, der hat jetzt nichts abgekriegt!“ Wir schütteten uns aus vor Lachen. Als er dann noch feixte: „Wir hätten einen Holzlöffel mit Loch nehmen sollen“, war es endgültig vorbei. Nach Abklingen der Lachkrämpfe ging es ans Saubermachen. Gottlob sind an Bord die Wände und Decken zumeist mit Kunststoffplatten ausgeschlagen, so dass wir alle Spuren beseitigen konnten - bis auf die an unserem Zeug. Danach gab es endlich Kaffee und Kuchen ohne Sahne, und wir diskutierten heftig darüber, ob ein Holzlöffel mit Loch angebrachter gewesen wäre.

Ich weiß es nicht! Wir trauten uns nie, es auszuprobieren. Seit dieser Zeit bekommt jeder, der verlauten lässt, sein Mixer sei kaputt, den Ratschlag: „Nimm doch die Bohrmaschine“ - und schon geht das Gelächter los.



Die „Möwe II“ wird mit Tapiokamehl vollgestaubt (Futtermittelübernahme in Bremen 1980).

### **Schiet und Dreck**

Ein Großteil seines Daseins an Bord zu verbringen, hieß: im Dreck leben! Einerlei, wo sich das Schiff befand, Staub gab es fast immer - selbst wenn unsere „Möwe“ daran nicht direkt beteiligt war, weder be- noch entladen wurde. Mit ziemlicher Sicherheit lag vor oder hinter uns im Hafen ein Binnenschiff oder ein Seedampfer, das oder der eine „Dreckladung“ löschte oder bekam. Ansonsten blieb noch die Möglichkeit, von Land her eingesaut zu werden, weil dort staubige Güter lagerten, Güterzüge oder Lastwagen derartiges anlieferten oder abholten.

Natürlich funktionierte das Ganze nur mit Hilfe des Windes, unser treuer Begleiter. Auf ihn war unbedingter Verlass, nur selten ließ er uns im Stich. Entweder stand er schon oder er drehte günstig, so dass die Staubwolken über das Schiff zogen und es mit einer - sehr oft - mehrere Zentimeter dicken Schicht bedeckten. Dann blieb nichts ande-

res übrig, als Fenster und Türen zu schließen - auch wenn man in der kleinen, niedrigen Kajüte vor Hitze umkam. Der große Vorteil: Man ersparte sich den Weg in die Sauna! Schwitzbad zum Nulltarif - Schifffahrt mit Komfort!

Das widerlichste Zeug, das ich kenne, ist „Tapiokamehl“, ein Futtermittel. Au, au! Lautete die Order „Tapiokamehl laden“, dann wäre ich am liebsten gleich abgereist. Nach Beendigung des Ladevorgangs schaufelten wir es eimerweise von Deck in den Laderaum. Lediglich die Umrissse ließen erahnen, dass sich darunter ein Schiff verbarg. Es war nicht zu erkennen, worauf oder wogegen man trat. Hatten wir nicht Fußmatten vor den Türen liegen gehabt? Weg, unter dem Dreck verschwunden! Das Laden konnte Stunden oder auch einen Tag lang dauern. Unterdessen lebten wir weiter, mussten unsere Bedürfnisse befriedigen. Die Familie „staubte“ zum Essen in die Wohnung, die Kinder hatten Durst oder mussten zur Toilette, Vater brauchte „Papiere“. Rein, raus - jeder brachten seinen Schmutz mit.

Waren wir bis Arbeitsschluss nicht „voll“ geworden, wurde der größte Dreck mit dem Schlauch abgespült - um Platz zu schaffen für den nächsten, denn am anderen Morgen ging das Laden ja weiter. Nassgewordener Getreide-, Futtermittel- oder Düngemittelstaub verwandelte das Deck in eine lebensgefährliche Rutschbahn. Äußerste Vorsicht war geboten, sonst landete man schnell „außenbords“ (im Wasser) oder schlug böse hin. Die Kinder durften dann nicht ohne Aufsicht das Steuerhaus oder die Kajüte verlassen. Notfalls schloss ich sie ein, um in Ruhe meine „Matrosenarbeit“ verrichten zu können.

Einmal sollten wir nachmittags in Oldenburg Düngemittel laden. Seit Tagen brannte die Sonne mit 30 Grad auf das Eisen der Kajüte. Alle Fenster und Türen standen offen, für jeden Luftzug war man dankbar. Offenbar setzte durch die Hitzeeinwirkung mein Denkvermögen aus (Liebe Mitmenschen behaupten, dass hätte bei mir nichts mit der Wetterlage zu tun). Jedenfalls war ich wild entschlossen, zu Mittag Fischilet zu braten - ein Wahnsinn! Der Schweiß floss nur so an mir herunter. Unvermutet erhielten wir die Order: sofort einladen. Hach, da kam aber Freude bei mir auf, das konnte ja heiter werden. Staub, Staub! Der Wind stand „günstig“, alles passte herrlich zusammen.

Als erstes machte ich sämtliche „Schotten dicht“, um dann tapfer mein Werk zu vollenden. Schon nach kurzer Zeit glaubte ich, ersticken zu müssen. Schaute ich aus dem Fenster, vernebelte mir der Staub die Sicht - drinnen fehlte mir der Überblick vor lauter Bratendunst. Komme

was wolle, für einen kleinen Moment musste ich die Tür öffnen, um nicht elendig zu verrecken. Ach, ich unbedarftes Wesen! Augenblicklich wirbelte eine Wolke herein, und mein Fisch sah aus „wie paniert“ - der Herd stand aus Platzgründen neben der Tür. Ich kapitulierte. Fluchtartig verließ ich mit den Kindern das Schiff. An der Rückseite des Lagerhauses fanden wir ein zwar nicht ganz staubfreies, aber schattiges Plätzchen. Dort warteten wir das Ende der „dicken Luft“ ab. Da das Mittagessen ausgefallen war (wegen grober Pflichtverletzung der Hausfrau) servierte ich zum Nachmittagskaffee „gedüngten“ Fisch.

In Rotterdam sollten wir nachts mal Mais unter einem „Schwimmheber“ laden - ein „riesiger, schwimmender Staubsauger“. Er saugte das Getreide durch Rohre mit einem Durchmesser von 25 Zentimetern aus einem Seeschiff heraus, um es dann umseitig durch ein „Fallrohr“ mit einem Durchmesser von 40 Zentimetern bei uns ins Schiff rutschen zu lassen (Schwimmend deshalb, um den Heber auch in anderen Hafenbecken einsetzen zu können, um mobil und unabhängig von festinstallierten Verladeeinrichtungen zu sein). Ein lautes dröhnendes Ungetüm, dessen Brummen einem noch Stunden später in den Ohren hallte. In einer Stunde waren wir voll.

Es war seit Tagen sehr heiß und entsprechend warm in der Kajüte - um ein Uhr nachts noch 30 Grad. Die Kinder schliefen - trotz der Hitze und des Krachs. Erstaunlich, was sie alles mitmachten! Ich spielte mal wieder Matrose. Der Schepper und ich hatten „die Luken aufgedeckt“- also die Abdeckung des Laderaums entfernt. Eine harte Knochenarbeit für eine Frau, da die Luken damals noch aus Wellblech waren und hoch gestapelt werden mussten. Jede wog etwa 70 Kilogramm. Auch wenn wir sie zu zweit trugen, eine Fläche von 40 mal 5,2 Metern mit 62 Luken auf- und zuzudecken, bedeutete für mich: lahmes Kreuz und „lange“ Arme.

Wir waren ladebereit. Ich marschierte nach achtern, um die Fenster und Türen zu schließen. Das Einladen verzögerte sich jedoch, und um den Kindern möglichst lange „Luft“ zu lassen, setzte ich mich abwartend im Dunkeln in der Stube auf die Couch.

Plötzlich hörte ich lautes Rufen, und ein mir fremder Mann steckte seinen Kopf durch das geöffnete Fenster - unmittelbar vor mir. Wie von der Tarantel gestochen fuhr ich von der Couch hoch, schrie aus Leibeskräften nach dem Schepper und stürzte zur Tür. Aber der Mann versperrte sie mir, sah mich entgeistert an und sagte ganz ruhig: „Wo steckst du eigentlich die ganze Zeit? Wir sind fertig und müssen zude-

cken. Komm!“ Die Stimme! Die Stimme kannte ich, jawohl! Ich riskierte noch einen Blick - und Deubel noch mal - ich hatte meinen eigenen Mann nicht erkannt, so verdreht, so verstaubt war er. Über und über grau - der Stoppelbart, die Augenbrauen, das sonst schwarze Haar, das unter der Mütze hervorlugte, alles war einfach nur grau.

Was war passiert? Nichts weiter, als dass mich - auf der Couch sitzend - der Schlaf übermannt und Vater mittlerweile allein eingeladen hatte. Es war inzwischen zwei Uhr nachts. Während ich friedlich vor mich hinschlummerte, hatte man uns eingestaubt. So wie der Schepper aussah, sah auch die Kajüte aus - Staub! Staub! Staub! Kein Wunder, bei sperangelweit offenen Fenstern und Türen - und „günstigem“ Wind. Eine Schilderung könnte nicht annähernd den Zustand der Wohnung wiedergeben, so etwas muss man gesehen haben.

Zum Jammern fehlte mir die Zeit. Wir mussten vom Heber verschwinden, andere Schiffe sollten dort beladen werden. Nachdem wir die „Möwe“ verholt und zugedeckt hatten, befreite ich „Tische und Bänke“ vom größten Schmutz, und ab ging es in die Koje. Die Uhr zeigte halb vier an. Eineinhalb Stunden später war die Nacht vorbei, wir fuhren von Rotterdam ab in Richtung Heimat. Bis zum Frühstück beschäftigte ich mich mit „Deckwaschen“. Alles Saubermachen in der Kajüte bringt nichts, solange es an Deck staubt. Danach versuchte ich - zwischen meinen Pflichten als Matrose - „Grund“ in die Wohnung zu kriegen, also die Folgen meiner Schlafmützigkeit zu verwischen.

Ja, und da beneiden die Spaziergänger an den Ufern der Flüsse und Kanäle die Schiffer, die auf ihren Kähnen - die Wäsche lustig im Wind flatternd - gemütlich an ihnen vorbeituckern wegen des geruhsamen Lebens. Und sie wissen nicht, dass es vielleicht seit Tagen die erste Gelegenheit ist, die Wäsche trocknen zu können - weil es mal wieder entsetzlich staubte.

Zweifellos ist das Leben an Bord in den vergangenen Jahren bequemer geworden. „Mittschiffs“ findet man heute - wegen des Lärms - schalldämpfte Generatoren, die rund um die Uhr 220-Volt-Strom erzeugen und das Benutzen aller Haushaltsgeräte ermöglichen. Durch technische Hilfsmittel ist der körperliche Einsatz gewaltig verringert worden. Dafür ist die Hektik - der Druck des „Fahrenmüssens“ - stark angewachsen. Zu Beginn meiner Zeit war es keine Seltenheit, eine Woche oder gar 14 Tage herumzuliegen und auf Ladung zu warten. Heute wird ein „Partikulier“ (privater Schiffseigner) schon nach zwei Tagen hochgra-

dig nervös - der Finanzen wegen. Es veränderte sich enorm viel in der Schifffahrt, aber der Staub blieb ihr bislang erhalten.



Schepper mit den beiden ältesten Kindern (Gundolf und Kirsten) auf dem Stammholz im Vlothoer Hafen (Juni 1966).

### Bei „Röchling“

In Bremen gab es eine besonders laute, schmutzige und gefährliche Hafenanlage, in den sechziger und siebziger Jahren der Hauptumschlagplatz an der Weser für tropisches Stammholz. Die Firma Röchling hatte sich auf das Umladen der „Blöcke“ (Baumstämme) vom Seedampfer auf Eisenbahnwaggons und Binnenschiffe

spezialisiert - und unser Vater mit seiner „Möwe“

war ein Experte im Stammholztransport. Er ließ das Schiff extra so verlängern, um auch zwanzig Meter lange Stämme „stauen“ (unterbringen) zu können. Je besser die Hafendarbeiter stauten - auf Anweisung des Schiffers - desto mehr „Tonnen“ nahmen wir mit. Nach dem beförderten Gewicht richtete sich die Bezahlung, also viele Tonnen, viel Geld - der einzige Weg zum Millionär - wäre das Finanzamt nicht gewesen. Bald jede „Reise zu Berg“ (flussaufwärts) transportierten wir Holz, hauptsächlich in den Mindener Raum, nach Vlotho und anfangs noch nach Karlshafen. Bei „Röchling“ waren wir Stammgäste. Man kannte uns, wir kannten die Leute dort. Das Laden dauerte oft tagelang, wenn der Seedampfer die Blöcke für die unterschiedlichen Empfänger nicht „sortiert“ gestaut hatte. Herrschte Hochbetrieb, wurde rund um die Uhr gearbeitet, auch an Wochenenden - falls erforderlich, sogar an den 2. Feiertagen (Mehr als einmal endeten unsere Festtage bereits am Nachmittag des 1. - so wir sie zu Hause verbrachten - weil der Schepper mit dem Zug nach Bremen fuhr, um am anderen Morgen einzuladen).

Die Kaimauer ist etwa einen Kilometer lang. An ihr machten die Binnenschiffe fest, während die Dampfer an „Dalben“ (ins Wasser gerammte Pfähle) lagen. Vertäut waren sie, wie wir, an Land. Die 6 bis 8 Zentimeter dicken Leinen - von jedem der „Pötte“ mindestens je vier vorn und achtern - verliefen über die Binnenschiffe. Ebenso die „Gangway“ (der Laufsteg, der Zugang zum Dampfer). Wollten wir „verholen“ (ein paar Meter vor oder zurück), wurschtelten wir unter den Tauen und der Gangway herum und hakten sehr oft mit irgendetwas von unserem Schiff daran fest. Der Mast, die Laternenstangen, die Ofenrohre, die Fernsehantennen mussten abgebaut werden, damit wir darunter herpassten. In der Eile - wann hatten wir die nicht? - vergaßen wir schon mal, etwas wegzunehmen oder verkalkulierten uns in der Höhe. An der nächsten Leine „demontierten“ wir dann unsere „Möwe“ und konnten von Glück sagen, wenn uns das eben Abgebaute nicht auch noch auf den Kopf fiel, z. B. eine Laterne. Zwei „Mann“ auf einem 60 Meter langen Schiff mussten Augen und Ohren offen halten, das heißt: hörten die Ohren etwas, war es zu spät, dann hatte es „Bruch“ gegeben. Während ich vorn an Deck achtgab, passte achtern das Steuerhaus nicht hindurch. Dann rannte ich im Schweinsgalopp nach hinten, um die Tawe anzuheben, denn der Schepper musste ja „nebenbei“ auch steuern und die Maschine bedienen.

Einmal beobachtete ich von vorn, dass eine Leine hinter der Steuerhausdachkante festsaß (sie hätte uns das Dach weggerissen) und Vater sich mit aller Gewalt mühte, sie loszukriegen. Plötzlich kam „Lose“ hinein, das Tau gab nach, schnellte zurück, schlug dem Schepper an den Kopf - und weg war er. Abgestürzt, aber wohin? Hoffentlich nicht ins Wasser, denn dieser versierte Schiffer - der 38 Jahre seines Lebens überwiegend an Bord verbrachte - kann nämlich nicht schwimmen. Rettungswillig wollte ich gerade ins eisige Wasser hechten, da tauchte er beim Steuerhaus wieder auf, blutend zwar, aber ganz. Die Platzwunde an der Stirn - er war auf eine eiserne Treppenstufe aufgeschlagen - nähte die Ambulanz im Krankenhaus. Anschließend arbeitete er - trotz der Kopfschmerzen - weiter (Mensch, freute ich mich immer, wenn ihm nichts „fehlte“, ein Finger zum Beispiel. Dann lieber etwas mehr - sei es ein Verband oder Gips am Fuß).

An Land standen damals zehn „Brücken“, auf denen in zwanzig Metern Höhe die Kräne fuhren. Die Brücken überspannten sechs Zuggleise, einen zwanzig Meter breiten Holzlagerplatz und reichten über die Bin-

nenschiffe auf die Dampfer, mit einer Gesamtlänge von 80 Metern, darunter zwei Koks/Kohleverladeeinrichtungen.

Auf der Wasserseite dröhnten Tag und Nacht die schweren Generatoren - manche 500 PS - für die Stromversorgung und zum Antrieb von Maschinen der fünf Seedampfer, die dort Platz hatten. Auf der Landseite rumpelten die Kranbrücken, die mit lautem Gebimmel davor warnen, sich auf den Schienen aufzuhalten, um nicht unter die großen Räder zu geraten. Über uns brummt die Kräne; die bis zu 25 Tonnen hoben.

Jede Koksanlage konnte 50 Tonnen heben. Der Kran nahm einen Waggon Koks oder Kohle vom Gleis in die Luft und kippte ihn in zwanzig Metern Höhe in einen Trichter - und die schwarzen Staubwolken zogen über den Platz und über uns. Der Koks lief oben über 80 Meter Förderband und polterte dann in den Dampfer. Aber nicht nur! Manches dicke Koksstück „fürchtete“ wohl die Seereise, hüpfte vorzeitig vom Band, fiel von oben herunter und traf schon mal einen Kopf - was diesem nicht gut bekam. Auf den Gleisen schoben Werkkloks lange Güterzüge rein und raus, rangierten und gaben Warnsignale. Über die auf dem ganzen Platz installierten Lautsprecher suchten die „Büromenschen“ mit bemerkenswerter Hartnäckigkeit in unregelmäßigen Abständen einen Herrn X von der Firma Y. Ein Höllenlärm - und wir „mittendrin“. Standen die Brücken dicht beieinander, weil mehrere gleichzeitig auf einem Dampfer arbeiteten, konnten sie nicht „verfahren“ - nicht hin- und herfahren. Dann lief unsere Maschine auch noch, denn um jeden Meter mussten wir „verholen“, um die unterschiedlich langen Blöcke mit wenig Stauverlust unterzubringen. Der Schepper wies den Kranführer durch Handzeichen an, wo er den Stamm ablegen sollte. Der raunzte von oben über seinen Bordlautsprecher: „Der passt da nich hin, der is zu lang, has du keine Augen innen Kopp!“ Vater bölkte zum Kranführer rauf: „Jauu, du bist blind, der geht da hin und der kommt da hin.“ Großes Lamentieren beiderseits, meistens mischten sich die Arbeiter auch noch ein, und man fühlte sich „wie an der Börse“ - alle schriegen durcheinander. Dann endlich legte der Kranführer den Block ab - und er passte. Der Schepper taxierte die Länge der Stämme - wenn sie noch in der Luft am Kran hingen - fast auf den Zentimeter genau, da machte ihm keiner etwas vor.

Beim Einladen eines Blockes rumpelte und polterte es, das Schiff schaukelte, es klapperte hier, klirrte da - selbst die Tassen im Schrank. Ein 10 Tonnen schwerer Stamm - unser schwerster „Kaventsmann“

wog 30 Tonnen - an der Seite des Laderaums platziert, bescherte uns 20 cm Schlagseite. Im Sommer höchst schmerzhaft für mich, weil ich dann in der Kajüte für gewöhnlich barfuß lief. Durch die Schräglage bedingt, bekam ich beim Werkeln soviel „Fahrt auf“, unterschätzte den „Bremsweg“ und donnerte häufig mit den Zehen vor ein Möbelstück und musste mein „besseres Schuhzeug“ durch ausgetretene Schlappen ersetzen. Die schiefe Ebene blieb uns des öfteren über Stunden erhalten, wenn der nächste - zu unserer „Partie“ gehörende Block - weit unten im Dampfer lag. Daraufhin bauten die Kinder abends ihre Betten um, das Kopfteil auf die andere Seite, damit die Füße nicht in der „Luft hingen“. Erstaunte Gesichter am anderen Morgen, wenn sie doch „kopfüber“ geschlafen hatten, weil die „Experten“ im Verlauf des nächtlichen Einladens die Schräge zur anderen Seite verlagerten.

An Nachtruhe war bei dem Gerumpel und Radau nicht zu denken. Die Bugsierschlepper „pflügten“ durch das Wasser, verursachten hohe Wellen, unsere „Möwe“ schaukelte wild und rumste immer wieder an die Kaimauer. Ein Seedampfer neben uns legte ab, die Schlepper - je einer vorn und achtern - nahmen ihn „auf den Haken“, seine Leinen wurden auf den Schleppern festgemacht. Durch laute Zurufe verständigte man sich, und nachdem die PS-starken Schlepper etwa eine Stunde lang rumort hatten, blies der Dampfer einmal kurz - das hieß: Leinen los an Land - und ganz allmählich beruhigte sich alles, auch das Wasser. Schlafen konnte ich dort nie, ich döste höchstens ein bisschen. Die Kinder störte es nicht, nur wenn ein Seeschiff in unserer Nähe blies, wachten auch sie auf. Vater sah oft tage- und nächtelang kein Bett. Wenn es die Zeit erlaubte, „haute“ er sich zwischendurch im Steuerhaus auf die Bankkiste oder in der Stube in einen Sessel „hin“. Das Ausziehen lohnte nicht, jederzeit konnten wir einen Block bekommen. In dieser Hinsicht gehörte der Schlepper für mich zu den „großen Wundern“ der Erde. Egal, wann, wo und wie - schlafen konnte er selbst unter einer vielbefahrenen Eisenbahnbrücke.

Ja, und irgendwann war unser Laderaum voll Holz, wir nahmen „Decklast“ - die Blöcke wurden über den Rand hoch aufgepackt, festgekeilt und mit einem Stahlseil gegen Verrutschen gesichert. Dabei „turnte“ Vater wie ein „Gamsbock“ auf den oft glitschigen Stämmen herum, mahnte den Matrosen eindringlich zur Vorsicht und - zack, lag er selber da. Ein wegrollender Block klemmte seinen Schlappen ein, auf den er bis zum Ausladen in Vlotho verzichten musste. Den Fuß konnte er rechtzeitig herausziehen.

Bald versperrte uns das Holz die Sicht. Wir bauten eine Pritsche im Steuerhaus auf und das Dach ab, so dass der Schepper über die Decklast sehen konnte. Auch das „Ruder“ (das Steuerrad) wurde hochgebaut, und Vater stand für diese „Reise“ bei jedem Wind und Wetter im Freien. Später bekamen wir ein hydraulisch hochfahr- und absenkbares Steuerhaus. Da hatten wir immer ein Dach über dem Kopf.

Abenteuerlich - ja, lebensgefährlich - gestaltete sich ein Landgang in diesem Hafen. Ein Fußweg war nicht vorhanden. Hatten wir das Pech, am obersten Ende der „Pier“ zu liegen, marschierten wir einen Kilometer durch „unwegsames Gelände“, um zum Fußgängerübergang am untersten Ende zu gelangen. Wir stolperten zwischen den Gleisen über große Stücke Baumrinde, Koks und Stahlseile hinweg und stapften durch mehrere Zentimeter hohen Kohlenstaub. In der Regel ging ich mit den Kindern alleine, weil Vater arbeiten musste. Immer auf der Hut vor lauern den Gefahren, die Augen und Ohren überall, redete ich pausenlos, „spulte ein Tonband ab“. Zuerst stiegen wir eine senkrechte Leiter an der Kai-mauer hoch, die total verdreckt war, klar! Tonband an: Vorsicht, auf der Stufe ist Schmierfett (vom Kran), fasst nicht rein (eines der Kinder fasste mit Sicherheit hinein) - bleibt an Land stehen, wir müssen die Hände abwischen (Putzlappen schleppte ich immer mit) - geht von der Kranschiene runter, die Glocke bimmelt, weil der Kran „verfährt“, wollt ihr unter die Räder kommen? - ach, musstest du mit deinen Dreckfingern durch's Gesicht reiben? (ja, es juckte dort) - so, jetzt im Gänsemarsch zwischen den Gleisen entlang und hampelt nicht herum - passt auf, da vorn hat sich die Abdeckung des Kabelschachtes verschoben, tretet nicht rein (eines trat mit Sicherheit hinein, oh, mein Bein blutet), ja, dann musst du vor die Füße gucken - Achtung! von hinten kommt eine Lok, stehenbleiben - auf dem anderen Gleis wird ein Güterzug reingeschoben, rührt euch nicht, bis sie vorbei sind - nun können wir weitergehen - fällt nicht über den „Stropp“ (kurzes Stahlseil), ich hab's doch grade noch gesagt, jetzt liegst du da im Dreck, wie du aussiehst - halt! warten! im Kran hängt ein Block, nicht drunter herlaufen, wenn er aus der „Schere“ (Haltevorrichtung) rutscht, sind wir Matsch - nun wartet noch, was meint ihr, wenn er auf dem Boden aufschlägt, wie weit er zur Seite springt - weiter jetzt, aber nicht da durch, lest mal das Schild: „Kein Durchgang! Quetschgefahr!“, das steht da nicht aus Jux und Dollerei - so die Koksanlage arbeitet, trödelt nicht rum, sonst stauben wir so voll, haltet den Kopf runter, damit euch der Kohlenstaub nicht in die Augen weht und hebt die Füße hoch - also los - musst du denn durch den Kohlendreck schlurfen? Guck mal, wie das

mülmert - beim Fußgänger-Übergang wartet ihr, Himmel noch mal, jetzt parkt auch noch ein ellenlanger Zug drauf, na, vielleicht fährt er gleich weg, eine Lok ist davor - es hilft nichts, wir müssen warten - und es dauert, machen die erst Kaffeepause? - ah, die Lok haut ab, aber der Zug bleibt stehen, dann klettern wir über einen Waggon, fällt nicht runter - läuft nicht blindlings über die anderen Gleise, immer schön nach beiden Seiten sehen, falls ein Zug kommen sollte - Gott sei Dank, das hätten wir geschafft, endlich gepflasterten Boden unter den Füßen. - Ja, dann wischte ich hier und klopfte da ab - die schwarzgestaubten Schuhe und Strümpfe übersah ich großzügigerweise - und los ging es. Gut anderthalb Kilometer Fußmarsch lagen noch bis zu den Geschäften vor uns. Der Rückweg erschien mir immer doppelt so lang, denn die schweren Einkaufstaschen zwangen mich, die Last oft von einer Seite auf die andere zu wechseln.

An einem schönen Sommertag hatten wir uns für den Besuch bei meiner Schwester besonders landfein gemacht. Spät abends kamen die Kinder und ich erschöpft - vom langen Straßenbahnfahren quer durch Bremen und vom vielen Umsteigen - zurück. Um uns ein gutes Stückchen Fußmarsch zu ersparen, nahmen wir eine Abkürzung durch ein Sägewerk und dann über die Eisenbahngleise. Ich konnte es mit ruhigem Gewissen wagen, denn abends fuhr selten mal ein Zug hier. Die Beleuchtung war nur spärlich, überall stand hohes, trockenes Gras. Wir versuchten, möglichst von Schwelle zu Schwelle zu springen. Die Tochter fiel auf dem Schotter hin, ein paar Tränen kullerten, dann war die Sache erledigt - glaubte ich.

An Bord angekommen, machten die Kinder das, was sie nicht durften - sie stürmten mit den Schuhen in die Kajüte. Und im hellen Schein der Lampe bemerkte ich mit Entsetzen, was uns die Abkürzung eingebracht hatte - nämlich eine gewaltige „Schmiererei“. Unsere Schuhe, die Strümpfe, die Beine, das Kleid der Tochter - von dem Sturz - und der Teppich saßen voll schwarzem Schmierfett. Nicht nur die Kinder, nein, ich auch. Für mich völlig unbegreiflich, wo hatten wir uns „befleckt“? Vater lieferte die Erklärung. Kurz zuvor hatte eine Lok auf dem Gleis rangiert und ihre „Unterseite geputzt“ - an dem hohen Gras, so dass das Schmierfett daran haften blieb und nachher bei unserem „Durchmarsch“ an uns. Mein superkluger Einfall mit der Abkürzung bescherte mir eine Menge Arbeit. Die Strümpfe und das Kleid waren hin, die Flecken ließen sich nicht entfernen. Die Schuhe konnte ich mit großer Mühe reinigen.

Anderntags „wütete“ ich auf dem Teppich herum. Ich bearbeitete ihn an Deck mit einem Schrubber, viel Waschpulver und noch mehr Zeitaufwand. Nach dem Trocknen leuchteten die Farben zwar frisch, die Flecken aber ebenso. Ich wiederholte die Prozedur noch dreimal, dann hatte ich ihn vom „Fette“ befreit. Zum Trocknen legte ich ihn an Deck vor das Steuerhaus - wir befanden uns mittlerweile auf der Fahrt von Bremen nach Minden. Nachmittags tranken wir im Steuerhaus Kaffee. Der Wind hatte stark aufgefrischt. Da „segelte“ vor den Fenstern her etwas über Bord. Was es gewesen war, konnten wir auf die Schnelle nicht erkennen. „Was ist da weggeflogen?“ rätselte Vater herum. Ja, was? „Hattest du vor dem Steuerhaus etwas liegen?“ Nö, eigentlich räumte ich alles, was fortwehen konnte, gleich beiseite. Um der Sache auf den Grund zu gehen, startete ich zu einem Inspektionsgang. Vor dem Steuerhaus lag noch der Schrubber, und als ich ihn liegen sah, wusste ich, was weggeweht war - der Teppich! Meine Hoffnung, er könnte sich irgendwo verfangen haben, zerschlug sich.

Dieser Teppich - in den ich so viel Zeit und Mühe gesteckt, ihn zigmals gespült hatte - war verschwunden, auf Nimmerwiedersehen in der Weser untergetaucht. Au, man! Au, man! Jetzt, wo er sauber war, ließ ich ihn wegwehen - Dummheit hoch drei. Das hätte ich auch einfacher haben können. Na, ja! Alles hat zwei Seiten, wir leisteten uns einen neuen. Dieser Vorfall führte dazu, dass wir uns jedes Mal, wenn an Deck etwas gereinigt werden sollte und fliegen konnte, lachend fragten: „Scheuern wir erst oder werfen wir es gleich über Bord?“