



Die Gischt spritzt hoch - IJsselmeer 1976

## 05 - Sturm auf dem IJsselmeer

Der Schepper hatte 500 Tonnen Braugerste von Antwerpen nach Braunschweig angenommen. Die Tragfähigkeit unserer „Möwe“ betrug damals 512 Tonnen, und obwohl Braugerste leicht ist, bestand kein Anlass, die „Reise“ abzulehnen. Wir hatten sie schon einige Male gefahren und diese Menge immer „unter Deck bergen“ können, so dass wir den Laderaum mit den „Luken“ abdecken konnten, um sie vor Nässe zu schützen.

Es war Sommer, herrliches Wetter - und es staubte mal wieder. Unsere „Möwe“ füllte sich mit Braugerste, schließlich war sie fast bis „unter die Luken“ voll. Vater wurde nervös! Denn bei der Kontrolle der an den „Bordwänden“ (dem Schiffsrumpf außen) aufgemalten „Pegel“ - die den Tiefgang eines Schiffes anzeigen - hatte er längst festgestellt, dass wir unsere „Tonnen“ noch nicht „weg“ hatten.

Der „Eichstrich“, der die höchstzulässige Tauchtiefe kennzeichnet (ja, auch ein Schiff wird „amtlich“ geeicht), lag noch um zirka 15 Zentimeter über der Wasseroberfläche. Mit Hilfe der Zeichensprache - die

Stimme hatte wegen des Lärms keine Chance - fragte er auf dem „Heber“ (der Verladeanlage) nach, wie viele Tonnen wir noch bekämen. „Fünfzig“, signalisierte man ihm. „Mensch, ist das leichtes Zeug, damit hab' ich ja nicht gerechnet“, schimpfte er vor sich hin.

Wo sollten wir die noch fehlende Menge unterbringen? 50 Tonnen passten nicht mehr in den Laderaum. Das Laden einfach abbrechen, die restlichen Tonnen zurücklassen? Nein, das hätte uns eine Menge Geld gekostet, denn der Transport mit dem Lkw nach Braunschweig wäre uns in Rechnung gestellt worden. Das kam für den Schepper nicht in Frage.

Und die Braugerste lief immer weiter ins Schiff. Vater musste handeln, sollte nicht ein Teil davon in den „Bach“ (ins Wasser) gehen. Und er tat es! Blitzschnell wusste er sich zu helfen. Der Laderaum musste „aufgestockt“, erhöht werden. Kurz und knapp kamen seine Anweisungen. Wir schleppten Bretter, Bohlen, Planken - alles, was irgendwie geeignet schien - heran, setzten sie hochkant am „Dennebaum“ in die Gerste und schlossen die Zwischenräume mit Planen (Der „Dennebaum“ ist eine Erhöhung des Laderaumes über der „Gangbord“ - da, wo man drauf geht - um erstens bei offenen Luken ein Volllaufen durch Wellenschlag zu verhindern, zweitens den Rauminhalt zu vergrößern und drittens dient er der Stabilität des Schiffes - s. Illustration auf Seite 31).

Und Eile war geboten, denn während unserer „Aufbauarbeiten“ lief die Braugerste weiter ins Schiff. Hektik auf der ganzen Linie, nur der Schepper behielt einen klaren Kopf. Zwischendurch huschten unsere Blicke zum „Fallrohr“ - die Gerste lief und lief. Du meine Güte! Wie viel kam denn noch? Nahmen die 50 Tonnen gar kein Ende? Doch, doch - alles hat ein Ende! Es staubte noch einmal aus dem Rohr, dann war Schluss. Ahhh! Große Erleichterung bei uns. Wir hatten es geschafft! Zwar voll bis zum Stehkragen, kein „Pfund“ ließ sich mehr unterbringen, aber es war auch kein Pfund über Bord gegangen.

Der Schiffer lief an Land, um die „Papiere“ (die Frachtbriefe) zu holen. Mir ging es nicht aus dem Kopf, wieso er sich dermaßen verkalkuliert hatte. Die Disponenten unserer Firma - schlichtweg „Kontor“ genannt - die uns die Ladung besorgten und abrechneten, verließen sich blindlings auf ihn. Wenn er sagte: „Dieses Quantum kriegen wir mit“, dann nahmen wir es auch mit. Wenn er sagte: „Wir sind morgen da“, dann waren wir da. Warum hatte er sich diesmal total verrechnet?

Der Schepper kam im Dauerlauf von Land wieder. Schon von weitem rief er: „Lekko!“ (Leinen los). Kaum an Bord, warf er die Maschine an,

und wir düsten von Antwerpen ab - abends um acht Uhr. Es folgte aber keineswegs der gemütliche Teil. Die Gerste musste noch „abgeplant“ werden, damit sie nicht nass werden konnte. Während ich steuerte, schleppten der Matrose und unser Vater die Planen heran und begannen, sie überzuziehen. Ein schwieriges Stückchen Arbeit. Sie ließ sich kaum bändigen, denn der Wind blies recht kräftig. Andauernd flatterte sie an allen Ecken und Enden hoch.

Um 22 Uhr reichte es dem Schepper. An einem windgeschützten Anleger machten wir Feierabend. Feierabend? Ja, von wegen! Die Männer zurrten noch die Planen fest. Unterdessen bereitete ich Abendbrot für Vater und mich. Dazu hatten wir nämlich noch keine Zeit gehabt. Die Kinder versorgten sich während der Fahrt selber. Als Vater und ich uns endlich „was in den Kopp steckten“, erzählte er mir des Rätsels Lösung, warum wir die Braugerste nicht unter Deck bergen konnten.

Wir hatten südafrikanische Gerste geladen, die viel viel leichter ist als europäische. Und keiner hatte ihn darauf aufmerksam gemacht. Das gab Lehrgeld! Fortan vergaß Vater nie - bei dieser Art Ladung - nach dem „Hektolitergewicht“ zu fragen, nach dem er ausrechnen konnte, wie viel Stauraum benötigt wurde. Eine Tonne Eisen braucht nun mal weniger Platz als eine Tonne Federn.

Morgens um vier hieß es wieder Lekko, abends erreichten wir Amsterdam. Vor der Schleuse zum Isselmeer herrschte großer Schiffsandrang - sie war kaputt gewesen. Wir hatten „Rang“ 43, also 42 Schiffe vor uns. Es würde Stunden dauern, bis wir an die Reihe kämen. Nun darf sich keiner vorstellen, die Besatzung kann sich derweil schlafen legen. Nee, nee! Es bedeutete, die ganze Nacht kein Auge zuzukriegen, denn wir mussten „verholen“.

Auf die Plätze der in die Schleusenkammer eingefahrenen Schiffe, rückten die nächstfolgenden auf. Aber nicht nur die, alle anderen mussten auch „vorziehen“. Um unseren „Rang“ zu halten, warfen wir demzufolge alle 40 Minuten unsere Maschine an, schmissen die „Möwe“ los, zogen ein oder zwei „Längen“ (Schiffslängen) vor, machten wieder fest, stellten die Maschine aus und warteten im Steuerhaus, bis die nächste Schleusung dran war. Morgens um halb fünf schleusten wir endlich durch, und um diese Zeit geht kein Schiffer mehr ins Bett. Also weiterfahren, „ak“ - „alle Kraft voraus“, auf's Isselmeer.

Ich hatte mich nachts irgendwann hingelegt, denn auf dieser „Reise“ vertrat ich den Matrosen einmal nicht. Schlafen konnte ich - während das Schiff fuhr - nie gut. Der Diesel stampfte im Maschinenraum unter

der Kajüte, es rüttelte, klirrte und klapperte. Ich wühlte im Bett herum. Aber aufstehen? Nein, was konnte ich morgens um 5 Uhr schon beschi-cken?

Durch das halb geöffnete Fenster drang frische Morgenluft. Sie roch nach Wasser (Wasser hat einen herrlichen, naturrein-frischen Geruch - es sei denn, es befindet sich in einem „Stinkloch“). Der Wind bauschte die Vorhänge, er pustete ziemlich stark. Aber das ist auf dem großen, weiten Isselmeer nichts besonderes. Plötzlich lief mir etwas Kaltes über die Füße, die unter der Decke hervorschauten. Und gleich noch einmal! Wasser war's, das zum Fenster hereinspritzte. Ich sah auf die Uhr - kurz vor sechs. Demnach musste ich noch ein bisschen geschlafen haben.

Erneut ergoss sich eine Ladung Wasser über das Bett. Jetzt wurde es mir zu dumm. Ein Vorteil unserer kleinen Kajüte - Schlafzimmer, Stube und Küche insgesamt 25 qm - bestand darin, dass ich die Kurbel der stufenlos verstellbaren Fensterscheibe vom Bett aus erreichen konnte. Ich drehte sie weiter zu. Aber nein! Auch dann noch spritzte Wasser herein. Das Schiff schaukelte obendrein sehr heftig. Eine offenstehende Tür schlug hin und her, und die Lampe unter der Decke pendelte bedrohlich. Ich stand auf und schloss alle Fenster. Das Schaukeln nahm be-ständig zu.

Dunnerlittchen, was das bedeutete, war mir klar: Sturm auf dem Issel-mer - ein Grund für mich, nicht wieder ins Bett zu steigen (Es gibt fast keinen Schiffer, der darüber nicht eine „schaurige Story“ zu erzählen wüsste. Das Isselmeer ist ein großes, flaches Gewässer. Peitscht der Sturm das Wasser zu hohen Wellenbergern auf, fehlt es den Schiffen in den Wellentälern unter dem Kiel. Vor allem lange Schiffe mit großem Tiefgang können auf Grund aufsetzen und sich eine „Leckage“ (ein Loch) holen. Eine andere Gefahr besteht im Vollschielen der Laderäu-me mit Wasser, wenn sie nicht abgedeckt sind. Dann geht es „ab in den Keller“ - das Schiff säuft ab.

Die Schaukelei nahm weiter zu. „Nichts wie rein in die Klamotten“, ging es mir durch den Sinn. Zwischendurch startete ich meine erste Ret-tungsaktion. Ich erwischte gerade noch die Glasschale, die mit dem Deckchen darunter vom Schrank rutschte. Der Wecker lag schon auf dem Fußboden, der Kalender fiel von der Wand, die Kaffeekanne glitt vom Ablauf der Spüle ins Becken (blieb aber heil), und der Kasten mit meinen Nähutensilien - den ich abends achtlos auf dem Schrank hatte stehen lassen - polterte herunter. Der Inhalt verteilte sich auf dem

Fußboden, die Garnrollen kullerten bis in die äußersten Winkel. Ich ließ sie rollen, denn meine Rettung beschränkte ich auf unsere „Schätze“. Sie verstaute ich im Bett. Da lagen sie sicher - im Falle des „Absaufens“ natürlich auch nicht.

Das Wasser peitschte immer heftiger gegen die Fenster. Es ließ mir keine Ruhe mehr, ich musste erst ins Steuerhaus. Beim Öffnen der Tür schwappte eine Ladung Wasser über die 20 Zentimeter hohe Türschwelle. Es lief um die Kajüte herum, da, wo man normalerweise trockenen Fußes gehen konnte.

Es riss alles mit sich, was nicht niet- und nagelfest war. Ich startete meine nächste Rettungsaktion. Auf welche idiotische Gedanken man in solchen Situationen kommt! Statt an die eigene Sicherheit und die der Kinder zu denken, „rettete“ ich Fußmatten, Schrubber, alte Schlappen und selbst die Tüte mit dem Gras für unsere Meerschweinchen. Pitschenass kam ich im Steuerhaus an. Das Spritzwasser klatschte etwa zwei Meter hoch an die Fenster. Man musste gute „Standbeine“ haben, wollte man sich auf denselben halten.

Und nun sah ich die Bescherung. Die Planen über der Braugerste hatten sich teilweise losgerissen, flatterten vor dem Steuerhaus herum und nahmen uns die Sicht. Zusätzlich klafften an der Steuerbordseite - da wo die grüne Laterne hängt - große Löcher in der Abdeckung, und das Wasser ergoss sich über die Braugerste, die ja eigentlich nicht nass werden durfte. Der Matrose mühte sich vergeblich, die Planen zu befestigen - bei dem Sturm ein aussichtsloser Kampf.

Der Schepper schickte mich auf der Stelle wieder in die Kajüte, um die Kinder zu holen und die wichtigsten Papiere mitzubringen. Er befürchtete, die Fensterscheiben könnten dem Druck des Wassers nicht standhalten und zerbrechen. Im Nu wäre die Kajüte vollgelaufen.

Die Kinder schliefen nicht mehr. Das Geschaukel hatte sie aus den Betten geholt. In Windeseile zogen sie sich an, indes ich die Papiere zusammenraffte. Die schon große Tochter packte den kleineren Bruder mit einer Hand fest am Schlafittchen - die andere Hand brauchte sie für sich - und brachte ihn ins Steuerhaus. Ich jonglierte den Meerschweinchekäfig in „Sicherheit“. Die Kinder hätten es mir nie verziehen, wenn ich sie in der Kajüte ihrem Schicksal überlassen hätte.

Allein schon das Gefühl, sich im Steuerhaus immerhin einen Meter über dem tobenden Isselmeer zu befinden, wirkte ungeheuer beruhigend. Ich habe keine Ahnung, ob es uns mehr Schutz geboten hätte, wäre unsere „Möwe“ tatsächlich in den „Keller gegangen“.

Der Schepper überließ mir das „Ruder“ (das Steuerrad), um dem Matrosen bei den Planen zu helfen. Auf meinen Vorschlag hin, sie einfach „fliegen“ zu lassen, die Braugerste sei ja sowieso schon nass, donnerte er mich an: „Du hast doch keinen blassen Schimmer (nee, so was hatte ich auch noch nicht erlebt). „Wenn sich die Braugerste an der Steuerbordseite mit Wasser vollsaugt, wird sie verdammt schwer, und dann kriegen wir gewaltig Schlagseite und dann...? Kannst du dir vorstellen, was dann passiert?“ Jau, das konnte ich - das Schiff würde sich auf die Seite legen und umkippen.

Vater und dem Matrosen gelang es, die Ladung notdürftig abzudecken, in meinen Augen unter Lebensgefahr. Der Schepper band sogar noch unser Auto, das auf der Kajüte stand, mit Tauen fest. Ja, und von da ab bangten und hofften wir, dass die Planen und die Fensterscheiben hielten.

Der Schiffer wollte nach Lelystad - eine an einem Trennungsdamm liegende Schleuse im Isselmeer - um dort Schutz zu suchen und den Sturm abzuwarten. Statt der anderthalb Stunden, die wir normalerweise für diese Strecke benötigten, brauchten wir drei Stunden. Unsere Maschine „drehte“ nur „mit halber Kraft“, um allzu hohe Spritzwassergischt zu vermeiden.

Und wir erreichten Lelystad ohne weitere Zwischenfälle. Im Schutze des Anlegers beobachteten wir dann, wie andere Schiffe sich durch die Wellen kämpften. Der Sturm tobte immer wilder, und die Schifffahrt kam fast völlig zum Erliegen. Nur wenige, speziell ausgerüstete Schiffe wagten sich noch hinaus (Vor die Fensterscheiben waren z. B. Eisenplatten vorgeschraubt).

Nach zwei Tagen legte sich der Sturm, und wir setzten unsere „Reise“ fort, über den Dollart auf die Ems. Alles in allem kamen wir mit einem blauen Auge davon. Unsere „Möwe“ hatte durch die nasse Braugerste steuerbordseits fünf Zentimeter Schlagseite bekommen, und den Schaden an der Ladung würde unsere Versicherung regulieren müssen. Die Sturmfahrt hatte dennoch ein Nachspiel.

In der Schleuse Herbrum auf der Ems rückten uns die „Blauen“ (die Wasserschutzpolizei) auf die Pelle. Einem jungen Beamten gefiel es absolut nicht, dass unser „Eichstrich“ auf der Steuerbordseite fünf Zentimeter unter der Wasserlinie verschwunden war - durch die Schlagseite, klar. Er verlangte von uns, die Ladung von der einen Seite auf die andere zu „trimmen“, so dass das Schiff wieder gerade im Wasser läge. Andernfalls wäre ein Ordnungsgeld in Höhe von zwanzig DM fällig. Wir

konnten ob dieser Unvernunft nur mit dem Kopf schütteln. Denn, hätten wir die nasse Braugerste auf die trockene geschaufelt, wäre sie auch verdorben und der Versicherungsschaden höher geworden.



Sturm auf dem Isselmeer 1976

Selbst mein „kulantes Angebot“, er dürfe unsertwegen ruhig das „Zuviel unter Wasser“ der einen Seite mit dem „Vielmehr über Wasser“ der anderen Seite verrechnen, lehnte er mit Empörung ab. Der Schepper tobte, weigerte sich, die zwanzig Mark zu zahlen, und der „Blaue“ schrieb eine Anzeige.

In Lingen brachten wir das Auto an Land, kluteten unsere „Siebensachen“ hinein - Vater drängte auf Beeilung, er wollte die „zwei Tage Sturm“ wieder „rausfahren“ - und die Kinder und ich machten uns auf die Heimreise. Uns drängte die Schule, denn wir hatten die Sommerferien schon eigenmächtig um zwei Tage verlängert.

Einige Wochen später flatterte uns ein Bußgeldbescheid über 113 Mark ins Haus - wegen des „verschwundenen Eichstrichs“. Er war also doch

nicht zur Einsicht gekommen - der übereifrige „Blaue“. Ein von mir nicht gerade liebenswürdig verfasster Brief an die Bußgeldbehörde in Aurich, bewirkte die Einstellung des Verfahrens. Na also, es geht doch! Manchmal muss man den Leuten nur kräftig auf die Füße treten.

## **06 - Nebel, Hochwasser und tausend andere Unwägbarkeiten**

Das Leben als Frau eines Schiffers unterschied sich grundsätzlich von dem der „Landfrauen“. Sie wissen in der Regel, wo sich ihre Männer aufhalten - glauben es zumindest zu wissen. Mir war bestenfalls bekannt, dass ich den Schepper am Montagmorgen nach Minden brachte, und er mittwochs in Hamburg ankommen wollte. Ob er es geschafft hatte, erfuhr ich erst später - sehr oft viel später, wenn er schon wieder ganz woanders war. Genaue Vorausberechnungen ließen sich wegen der vielen Unwägbarkeiten nicht anstellen. Eine Schleuse konnte kaputt sein oder großer Schiffsandrang davor herrschen. Nebel, Sturm, Hoch- oder Niedrigwasser verursachten Verzögerungen, oder das Ein- oder Ausladen klappte nicht.

Ja, und hin und wieder lief alles besser als erwartet, und Vater erreichte den Bestimmungsort früher als angenommen. Während ich ihn noch weit weg wähnte vom Ziel, hatte er schon „gelöscht“ (ausgeladen) und die „Möwe“ zum neuen Ladeort gefahren.

Was ich zu Hause überwiegend hatte, war: keine Ahnung! - und davon 'ne ganze Menge. Fragte man mich:

„Wo ist der Schepper denn?“, lautete meine Antwort meistens: „Keine Ahnung! Vor fünf Tagen meldete er sich aus Berlin.“ - „Und wohin wollte er von dort?“ -

„Keine Ahnung! Er wusste es selbst noch nicht.“ -

„Wann ruft er wieder an?“ - „Keine Ahnung! Wie's grade so passt.“ -

„Ist er wohl am übernächsten Wochenende zu Hause? Wir möchten euch zur Party einladen!“

(Ach, du liebe Zeit! Hatten die „Landratten“ sonnige Vorstellungen von der Schifffahrt. Übernächstes Wochenende! Ich wusste nicht einmal, was morgen sein würde). -

„Keine Ahnung! Kann ich nicht sagen.“ -

„Und wann könntest du es sagen?“ -

„Keine Ahnung! Muss ich mal abwarten.“



Das Wort „warten“ gehört für mich zu den widerlichsten in unserem Sprachgebrauch. Mindestens die Hälfte meiner Zeit verbrachte ich mit „Warten“ - sehr, sehr oft mit vergeblichem. Freitags morgens rief Vater an: „Wir sind leer hier in Hildesheim. Ladung ist keine da. Wahrscheinlich komme ich heute Abend mit dem Zug nach Hause. Ich rufe nachmittags noch mal an, wenn ich Genaueres weiß.“

Natürlich wagte ich mich nicht vom Telefon weg. Am liebsten hätte ich es mir um den Hals gebunden, um ja nicht den Anruf zu verpassen. Aber keineswegs aus Angst vor unserem „Herrn und Gebieter“, sondern weil wir uns freuten, wenn er mal nach Hause kam und ich wusste, dass sich ihm wenig Gelegenheit bot, telefonieren zu können.

Nachmittags wartete ich auf den Anruf, jeden Lärm vermeidend, keinen Fuß vor die Tür setzend. Das Telefon schwieg, die Zeit verstrich. Kein Anruf! Die Freude auf das mögliche Kommen schwand allmählich dahin. Der Abend brach an und noch immer kein Anruf.

Das heißt, Anrufe gab es schon, und jedes Mal nahm ich erwartungsvoll den Hörer ab - und dann war es irgendein anderer Quark. Langsam wurde mir klar, Vater würde abends nicht mehr erscheinen. Enttäuschung und gleichzeitig die Hoffnung: vielleicht morgen, das Wochenende begann ja erst.

Samstags ging das Warten weiter. Musste ich noch einkaufen, übernahm eines der Kinder den Telefondienst. Hatten auch sie etwas vor, verschob ich meine Besorgungen bis kurz vor Ladenschluss. Und wie oft geschah es, dass der Schepper kurz vor zwölf Bescheid sagte (damals schlossen die Geschäfte um diese Zeit), er wäre um viertel nach eins in Minden auf dem Bahnhof.

War es noch sehr voll in den Geschäften, plante ich blitzschnell um. Statt lange beim Schlachter anzustehen, gab es etwas aus der Kühltruhe. Im „Formel-1-Tempo“ erledigte ich meine Einkäufe und düste anschließend nach Minden - und dann traf der Zug mit einer Viertelstunde Verspätung ein.

Ging der Samstagnachmittag zur Neige, waren alle Hoffnungen dahin, Vater an diesem Wochenende zu Hause zu haben. Meldete er sich dann sonntags von Hamburg, und ich war „nicht gut drauf“, machte ich meinem Ärger Luft. Er bekam einen gehörigen Anpiff, den ich häufig gleich darauf bereute, nachdem er mir seine „Story“ erzählt hatte.

Danach sah die Geschichte folgendermaßen aus: Er hatte am Freitag angerufen, nur nicht nachmittags, sondern kurz vor Mittag, als ich ge-

rade mal einen Liter Milch holte. Er wollte auch nur mitteilen, dass er nicht kommen könne, weil er montags in Hamburg laden sollte.

An der Schleuse Uelzen scheiterte die Verbindung, weil die einzige Telefonzelle weit und breit die Münzen wieder ausspuckte. Am Schiffshebewerk Scharnebeck fehlte ihm die Zeit. Als er von der Schleuse Geesthacht an der Elbe anrief, nahm zu Hause keiner ab, weil ich zufällig im Keller hantierte und das Klingeln überhörte. Ja, und nun war er eben erst in Hamburg angekommen und hatte noch nicht einmal Mittag gegessen - obwohl es bereits auf 15 Uhr zuging. Und dann tat er mir leid. Dieses ist nur ein Beispiel. Ich könnte unzählige aufführen. Ein Außenstehender kann sich die „Scheiterungsgründe“ nicht vorstellen, die das Telefonieren verhinderten. Der größte Verhinderer war die Post selbst. Da wurden an den Kanälen wunderschöne Schiffsanlegeplätze gebaut, natürlich ohne Telefonzellen und mitten in der Wildnis, das nächste Dorf etliche Kilometer entfernt - damit die „wilden Fahrensleute“ die Ureinwohner nicht belästigten - ha - ha - ha.

Anfangs unserer Zeit in Uffeln litten wir auch unter „postbedingten Verständigungsschwierigkeiten“. Über ein Jahr lang mussten wir ohne Telefon auskommen, weil wegen der starken Nachfrage kein Anschluss frei war. Keiner der Nachbarn besaß einen Fernsprechapparat - heute eine Standardausrüstung. Da erbot sich eine mitfühlende Menschin aus der weiteren Nachbarschaft, Vaters Anrufe für mich entgegenzunehmen und sie mir dann auszurichten. Um sich die Wege zu uns zu ersparen, verfiel sie auf eine äußerst praktische Handhabung der Angelegenheit. Nach einem Anruf für mich hängte sie ein Badehandtuch über ihr Balkongeländer, auf das ich von unserem Haus freie Sicht hatte. Von da an leistete ich zusätzlich zu meinem umfangreichen Tagewerk auch noch „Späherdienste“. Sichtete ich ein Badetuch über dem Balkongeländer, zischte ich los, um eine Nachricht abzuholen. Reichlich umständlich, aber immerhin besser als nichts. Ich war der Nachbarin für diese „Telefonseelsorge“ von Herzen dankbar und werde es ihr nie vergessen.



Rühen 1978 - Grenzübergang zur DDR - Hier ist der Dennebaum zu sehen (s. S. 22)

Planen konnte ich nichts. Ich - die ganze Familie - lebte von Stunde zu Stunde. Ob ich am nächsten Donnerstag zum Elternabend der Schule gehen würde? Ja, das konnte ich heute wirklich nicht sagen. Bis dahin floss noch viel Wasser die Weser runter. Sicherlich war der Elternabend wichtig, aber wichtiger war Vater, wenn wir ihn schon vierzehn Tage oder drei Wochen nicht gesehen hatten.

Und bestand für ihn nur an diesem besagten Abend die Möglichkeit nach Hause zu kommen, dann gab es nichts Unwichtigeres als die Schule. Es gab allerhand zu besprechen, ich brauchte seine Unterschrift, er musste reparieren, jeder erzählte seine Erlebnisse, seine Freuden, seinen Ärger. Nach ein paar Stunden fuhr er wieder weg, und ich stellte fest, mit dem vordringlichsten Thema waren wir nicht „zu Potte“ gekommen. Wir würden es am Telefon erörtern müssen.

Rief er dann an, sagte er mit ziemlicher Sicherheit: „Mein Kleingeld ist alle, ich kann nicht lange sprechen!“ Und das „Wichtigste“ wusste ich immer noch nicht. Redeten wir irgendwann wieder miteinander,

brauchte ich vielfach seine Meinung nicht mehr einzuholen. Ich hatte bereits allein entschieden - entscheiden müssen, weil man „Wichtiges“ selten auf die lange Bank schieben kann.

Das „Allein-entscheiden-müssen“ ist eine große Belastung - wegen der damit verbundenen Verantwortung. So „belastete“ ich mich mal kurzerhand mit einem Entschluss, der noch heute in der Familie große Heiterkeit auslöst.

Wir fuhren aus finanziellen Gründen nur billige gebrauchte Autos, die alle Augenblicke irgendwelche Macken hatten. Eines Tages brachte ich den Schepper nach Minden. Er wollte freitags mit dem Schiff in Leer sein, wenn alles klappte. Wir vereinbarten, ihn dort zu besuchen und das Wochenende an Bord zu verbringen.

Auf dem Rückweg von Minden bockte und stotterte der Wagen. In der Werkstatt eröffnete man mir, das Vehikel sei hin, eine Reparatur lohne nicht. Man bot mir einen preiswerten „Gebrauchten“ an - wie geschaffen für uns - von dem ich sehr angetan war. Sollte ich ihn kaufen? Einfach so, ohne Vater vorher zu fragen? Ach nein! Ich bat mir Bedenkzeit aus. Vielleicht rief der Schepper ja an (Eine wirklichkeitsfremde Hoffnung, denn er war doch mittags erst abgefahren).

Ich musste mich entscheiden. Ohne Auto würde unsere Tour nach Leer ins Wasser fallen. Und die Zeit drängte, wegen der Anmeldung des „Neuen“. Also stiefelte ich am anderen Morgen los und kaufte ihn. Als der Schepper freitags mittags meldete: „Wir sind da, ihr könnt kommen“, brausten wir gleich nach Schulschluss mit unserem „neuen, alten“ Wagen los - einem roten, statt des weißen vorher. Im Dunkeln erreichten wir Leer.

Da wir mit dem Auto nicht bis ans Schiff heranfahren konnten, stellten wir es in der Nähe hinter einem Lagerschuppen ab. An Bord angekommen, drückte ich unserem Vater die Wagenschlüssel in die Hand mit der Bitte, das restliche Gepäck zu holen. Er verschwand und ward lange nicht mehr gesehen. Es dauerte und dauerte! Schließlich erschien er - ohne Gepäck, aber verhältnismäßig erregt.

„Hinter dem Schuppen steht das Auto nicht. Mensch, sollte es in dieser kurzen Zeit geklaut worden sein?“

Wir anderen sahen uns an und - lachten, lachten. Natürlich hatte er ein weißes Auto gesucht. In dem Trubel bei unserer Ankunft dachte keiner daran, ihn von unserem Neuerwerb zu unterrichten. Große Erleichterung bei ihm, denn ein „neuer“ Wagen war doch viel erfreulicher als ein geklauter.

Wegen der unvorhersehbaren Ereignisse wurde ich ein „planloser“ Mensch. Einen Terminkalender brauchte ich nicht - ich legte mich nicht fest. Entscheidungen traf ich, wenn sie sich nicht mehr aufschieben ließen. Warum sollte ich mir Gedanken machen, Überlegungen anstellen? Im nächsten Augenblick musste ich womöglich alles über den Haufen werfen.

So rief der Schepper einmal freitags nachmittags um kurz vor fünf von Bremen an. „Wir haben Wochenende. Du kannst mich um zehn Minuten nach sieben in Minden vom Bahnhof abholen!“ Herrlich! Ein ganzes Wochenende! Wir freuten uns riesig, ich mich besonders, denn wir waren am Samstag bei Bekannten eingeladen. Umgehend telefonierte ich unsere Zusage durch. Eine halbe Stunde später meldete sich unser „Kontor“, unsere Firma, die uns die Ladung besorgte.

„Wo ist der Schiffer?“, erkundigte sich der Disponent.

„Der sitzt im Zug von Bremen nach Minden“, gab ich Auskunft. „Au, Mist! Er muss mit dem nächsten Zug wieder nach Bremen retour, um morgen früh um sechs in Nordenham (Unterweser) Holz zu laden“, hörte ich - und hörte es wieder nicht.

„Nein“, dachte ich, „das darf nicht wahr sein! Jetzt, wo er gleich in Minden eintrifft, kann er doch nicht sofort wieder wegfahren.“

„Verdammt noch mal, schickt ein anderes Schiff hin“, schimpfte ich ins Telefon.

„Geht nicht, es steht keines zur Verfügung. Nur er kann die Ladung rechtzeitig übernehmen. Er soll mich vom Bahnhof anrufen“, lautete die Antwort.

Mit einem Schlag war die Freude verflogen. Ein bisschen Hoffnung blieb, vielleicht fiel Vater eine bessere Lösung ein. Zuerst einmal verspätete sich der Zug um fünf Minuten. Nachdem ich dem Schepper den Auftrag des Disponenten ausgerichtet hatte, verschwand er augenblicklich in der Telefonzelle. Aus den Wortfetzen und der Gestik entnahm ich, dass er die Ladung nicht würde ablehnen können.

Und so war es! Ein bedauerndes Achselzucken mir gegenüber, dann studierte er die Abfahrtszeiten der Züge und die Ankunft in Bremen. Anschließend rechnete er die Tide - Ebbe und Flut - aus. Und - ach, nein, wie günstig! - um Mitternacht war in Bremen gerade „ablaufendes Wasser“, er konnte mit der Strömung fahren und somit bequem morgens um sechs in Nordenham laden.

Eine Viertelstunde dauerte seine „Stippvisite“. Um halb acht saß Vater wieder im Zug zurück nach Bremen. Und wir hatten kein „vernünftiges“

Wort miteinander gesprochen. Was wünschte ich mir in dem Moment wohl? Klar, einen Kurzschluss, einen totalen Stromausfall nördlich der Mainlinie. Allein mit meiner unbändigen Wut auf „Gott und die Welt“ fuhr ich nach Hause - und machte unsere Zusage bei den Bekannten rückgängig.

Dieses ist wieder nur ein Beispiel. Einmal schafften wir es tatsächlich bis in die Garage. Dort stürmte uns unser Sohnemann entgegen, der - während ich zum Bahnhof unterwegs war - eine Order angenommen hatte. Vater telefonierte mit dem Disponenten, ich bereitete schnell das Abendbrot - und dann rauschte er wieder von dannen, unser pflichtbewusster Schep-  
per.



Hannover-Linden 1986 - Es wird Raps geladen.

### **07 - Was macht frau, wenn ...**

Der Aufgabenbereich einer Schiffersfrau ist außergewöhnlich vielfältig. Ich „managte“ alles - unser Finanz-, Bank-, Steuer-, und Versicherungswesen, die Behördengänge, also den „unpraktischen“ Teil des Gewerbes. Jahrelang versuchte ich mit beständigem Nachdruck für mich die Be-

rufsbezeichnung „Managerin“ durchzusetzen, aber nein! Bislang weigerte sich jeder „Dienstmann“ und trug, trotz meiner Proteste, „Hausfrau“ ein. Die größten Schwierigkeiten bereitete mir in unseren ersten Ehejahren Vaters Unterschrift. Wo ich hinkam, was ich erledigen wollte, überall wurde sein Autogramm verlangt. Selbst für die Schule benötigte ich den Namenszug beider Erziehungsberechtigten. Wie sollte ich den des Scheppers immer termingerecht beschaffen? Unzählige Telefonate und Extrafahrten bescherte er mir - bis mir die Galle überlief, und ich das Problem nach dem Motto „selbst ist die Frau!“ löste. Seitdem konnte ich mich wichtigeren Dingen zuwenden.

„Gewusst wie“! oder „Was machste nu“? zog sich durch mein Schiffersfrauleben. Ich trainierte meinen „schöpferischen Geist“ und entwickelte Ideenreichtum. Was macht man, wenn der Briefträger die dumme Angewohnheit hat, Einschreiben für den Schepper dann zu bringen, wenn ich nicht im Haus war? Ich fuhr mit der Benachrichtigung zum Postamt, das „gute Stück“ abzuholen, besser gesagt, es dem Postmenschen abzuluchsen.

Ein Lotteriespiel! Gewann meine Hartnäckigkeit oder gewannen die Vorschriften der Postler? Einmal händigte man mir das Einschreiben gegen Vorlage des Personalausweises anstandslos aus, dann wieder wünschte man Vaters Vollmacht. Er hätte sie mir ja auch gegeben. Nur fiel mir dieser Wisch immer erst ein, wenn ich ihn brauchte - und wurschtelte mich ohne ihn durch.

Ich erinnere mich an einen besonders „schwierigen Fall“. Der Postler ließ sich von meinen sachlichen Argumenten nicht bewegen, den Schrieb herauszurücken. Unverrichteter Dinge zog ich ab. Am nächsten Tag probierte ich es erneut, mit dem Gedanken „vielleicht sitzt ein anderer hinter dem Schalter“. Saß auch! Aber unglücklicherweise fragte er den Kollegen vom Vortag um Rat. Wieder nichts!

Ich unternahm einen dritten Anlauf, mit Betteln und flehendem Augenaufschlag. Nein, kein Erbarmen! Höflich fragte ich, ob ich den Absender erfahren dürfe? Und der Postmann gab mir den Brief in die Hand. Ich war gerührt, ob dieses Vertrauens in mich. Das Einschreiben kam von unserer Reederei. Wann schickte sie so wichtige Post? Einmal jährlich, im Frühjahr, nämlich die Einladung für den Schepper zur Generalversammlung. Was hatten wir jetzt? Frühjahr!

Eine Flutlichtanlage erleuchtete mich. Die Einladung war's. Ich brauchte den Brief nicht mehr, denn mir waren Termin und Tagungsort längst bekannt. Mit einem wissenden breiten Grinsen reichte ich ihn dem

Postbeamten zurück. „Hier, schenke ich Ihnen. Sie dürfen ihn behalten!“ Und in unserem „Kontor“ wunderte man sich, warum wir die „Einschreib-Einladung“ nicht angenommen hatten.

Was macht man, wenn man „läppische“ 10000 DM abheben will und ab dieser Summe die Genehmigung des Familienoberhauptes beibringen muss? Man nimmt nur 9900 DM mit und spart sich die fehlenden 100 DM vom Munde ab - ha, ha, ha! (Dieser Betrag ist in der Schifffahrt „Kleingeld“, wenn ich an die vielen, vielen Zehntausender denke, die wir in die „Möwe“ steckten).

Was macht man, wenn die Industrie- und Handelskammer plötzlich den doppelten Beitrag fordert? Man zimmert ihr einen geharnischten Brief

hin, aber was macht man, wenn sie ihre Forderung damit begründet, dass „Herr Heinrich Simonsmeier“ neben der Schifffahrt noch einen Kolonialwarenladen im Lipp'schen betreibt, von dem man nichts weiß?

Man bedankt sich überschwänglich bei dem Sachbearbeiter für seine detektivische Meisterleistung und bietet ihm prozentuale Beteiligung an, wenn er noch die Höhe des Gewinns ausspioniert, den Vaters zweites „Standbein“ abwirft. Daraufhin stellte ein „kluger Kopf“ beim Vergleich der Mitgliedsnummern fest, dass es sich um zwei verschiedene Heinrich Simonsmeiers handelte. Und aus war es mit meinem Traum vom Leben in Saus und Braus.

Was macht man, wenn unvermutet der „Geldeintreiber des Stadtkämmerers“ vor der Tür steht? Weil ich, Schussel, über Monate hinweg vergessen hatte, die Gewerbesteuer zu zahlen, kam er persönlich einige Hunderter kassieren - und ich hatte keine „müde Mark“ im Hause. Dann gibt man ihm einen Scheck.

Aber was macht man, wenn man ihn vorher scherzhafterweise fragte, ob er auch einen ungedeckten Scheck nimmt? Au, au! Ich musste meine ganze Überredungskunst aufbieten, damit er nach langem Hin und Her mit dem „ungedekten Scheck“ abzog. Ja, ja! Humorige Menschen werden selten ernst genommen, leider aber immer dann, wenn sie es gar nicht so meinen.

Solche „Döneken“ passieren Menschen „an Land“, die mit der Schifffahrt nichts zu tun haben, auch. Ich musste aber meistens allein entscheiden, ohne Rücksprache mit unserem Vater und oft genug, ohne den wahren Sachverhalt zu kennen. Es hätte ja eventuell vielleicht möglicherweise sein können, dass er mir den „lipp'schen Geschäftsmann“ verschwiegen hatte.



Und ich „bildete“ mich „fort“. Ich lernte, Geschehnisse zu „sortieren“. In solche, die der Schepper zwangsläufig bald oder solche, die er später - wenn ich etwas vermurkst hatte - erfahren musste. Warum sollte ich ihm beim nächsten Anruf erzählen, dass der „städtische Kuckuckskleber“ im Haus gewesen war? Als eine um sein Wohl besorgte Ehefrau riskierte ich damit unter Umständen seinen „vorzeitigen Abgang“ - falls ihm die Luft wegblieb.

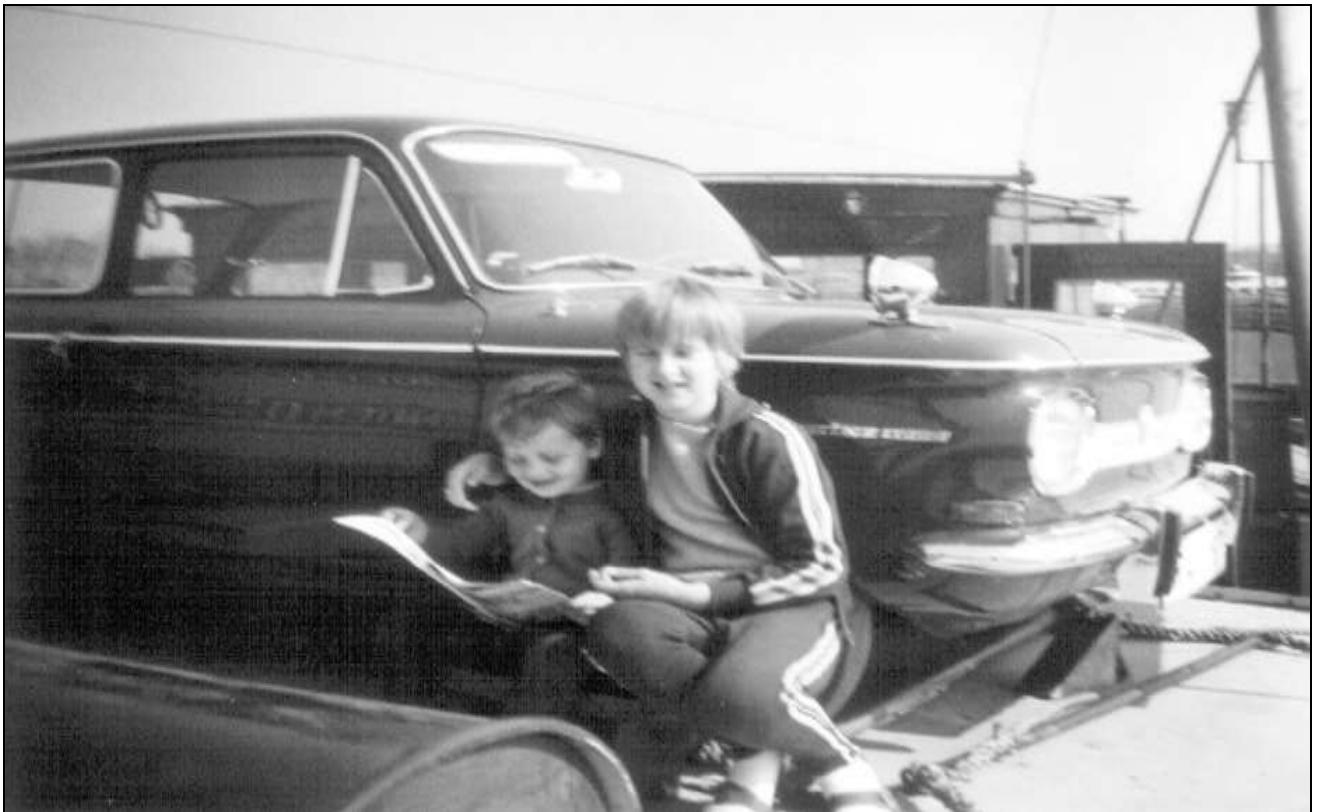
Es gab eine ausgleichende Gerechtigkeit. Sämtliche Post - auch Vaters - öffnete ich. Es konnten termingebundene Schreiben darunter sein. Erwartete er einen „schlimmen“ Brief, informierte er mich nicht „direkt“, sondern „indirekt“. Stand eine Anzeige wegen zu „schnellen Fahrens“ ins Haus, sagte er nichts, in der Hoffnung, bei Ausbruch des Unwetters weit ab vom Zentrum zu sein.

Meinen Ärger über seine Raserei (immerhin war er statt der erlaubten 10 Kilometer 11,75 gefahren) und das sinnlos verpulverte Geld, tobte ich allein vor mich hin aus. Nie lange, weil - ohne „Publikum“ macht's halt keinen Spaß. Rief er an, war der Sturm größtenteils abgeflaut.

Ich lernte, zu „schauspielern“. Mit geringem Sachverstand selbstsicher aufzutreten, wenig Hirn geschickt einzusetzen, so dass selbst die Betriebsprüfer des Finanzamtes mir einen gewissen Respekt zollten. Ich lernte, Fachleute, z. B. Handwerker, mit geistesschwachen Fragen zu nerven, mich ohne Scheu dümmer zu stellen, als ich - manchmal - war. Damit erreichte ich, dass sie mir, wie einem zehnjährigen Kind, den Sinn ihres Tuns erklärten. Was mich nach und nach befähigte, kleinere Störungen an der Heizung usw. zu beheben oder einfache Reparaturen auszuführen. Es machte mir nichts aus, solange nachzufragen, bis ich kapiert hatte. Und wer mich kennt, weiß, das braucht Zeit, Zeit, Zeit! Ich bin sicher, manch einer hielt mich für zu dumm, um aus der Straßenbahn zu gucken.

Allmählich legte ich mir eine bescheidene Geschicklichkeit in praktischen, handwerklichen Dingen zu, aus finanziellem Zwang heraus, um nicht bei jeder Kleinigkeit einen Fachmann holen oder einen Nachbarn belästigen zu müssen.

Als ich einmal spät abends allein auf einem Feldweg einen Platten hatte - Schiffe liegen häufig an einsamen Stellen - und erfuhr, wie mühsam Hilfe zu bekommen war, zeigte ich den allergrößten Willen, den Reifen selbst wechseln zu können. Daher lautete meine erste Frage bei jedem Autokauf: „Wo ist der Wagenheber, und wo muss ich ihn ansetzen?“



Unser "NSU Prinz" steht auf der Kajüte (1971). Davor Tochter Kirsten und Sohn Ulf.

Ich bin, scheint's, der einzige Mensch auf unseren Straßen, der dieses Werkzeug noch benötigt. Jeder Autoverkäufer versicherte mir: „Platten? Gibt's heute nicht mehr!“ Vermutlich wegen meiner talentierten Fahrweise ging einem meiner Reifen mindestens einmal im Jahr die Luft aus.

Nachdem mir der Wagenheber mal auf weichem Untergrund in den Boden drückte und das Aufbocken komplizierte, führte ich ein kurzes Brett zum Unterlegen mit - und einen „Blaumann“ zum Schutz der Kleidung auf verschlammten Feldwegen.

Ich lernte, mit Schraubendreher und -schlüssel umzugehen. Sei es ein neues Kabel in die Lampe einzuziehen, den Stecker am Staubsauger oder die Zündkerze im Rasenmäher auszuwechseln.

Auch die Rücklichtleiste am Auto ersetzte ich, als ich sie zu Bruch gefahren hatte. Es dauerte zwar ewig, weil ich den Stromprüfer nicht „erdete“ und mir nur durch Zufall ein Licht aufging, aber ein blindes Huhn findet auch mal ein Korn.

Im Auseinanderbauen dagegen entwickelte ich große Fähigkeiten. Sehr oft hätte ich ein zweites Gerät zusammenschustern können aus den vielen Schrauben, Muttern, Scheiben usw., die übrig blieben. Der Schepper kann ein Lied davon singen. Klappte die Geschichte nicht, ließ ich die Einzelteile für ihn liegen, und wir behalfen uns anderweitig.

Auch darin wurde ich mit den Jahren ein Ass. Einfälle muss man haben. Sie bescheren einem die unmöglichsten Konstruktionen. Ich lernte Farbe und Pinsel zu handhaben. Vater gefielen anfangs die „Tränen“ nicht, aber ich fand sie ansehnlicher als Rost oder graues, von der Sonne verblichenes Holz.

## **08 - Die Kaffeebohnen und der Kotelettklopfer**

Ein leidiges Kapitel an Bord war das Einkaufen. Proviant für fünf bis sechs Personen für mehrere Tage zu beschaffen, bedeutete oft weite Wege zu Fuß zu den Geschäften zurückzulegen, schwere Taschen schleppen zu müssen und nicht immer das zu bekommen, was man wollte. Nachher musste in der kleinen Kajüte alles verstaut und vor dem Verderben geschützt werden. Auch wenn das Kürzel „OPV“ für unsere Firma (die „Oberweser Privatschiffer-Vereinigung“), scherzhaft in „ohne Proviant verhungert“ ausgelegt wurde, Hunger litten wir nicht. Sicher war nicht immer das vorhanden, was man gerade brauchte oder gern gehabt hätte.

So erwischte ich in Rotterdam mal statt des gemahlene Kaffees ganze Bohnen und bemerkte es erst auf der Fahrt rheinaufwärts. Einfach mal eben anlegen und die richtige Sorte einkaufen war nicht drin. Solch ein Zinnober nur wegen dieses braunen Schlabberzeugs? Nä!

Unsere Handkaffeemühle war Jahre zuvor im Müll gelandet. Wie also die Bohnen zerkleinern? Ich schüttete einige in eine hohe Plastikschüssel und schlug mit dem Kotelettklopfer auf sie ein. Die Behandlung behagte ihnen nicht. Fluchtartig verließen sie das Gefäß, bevor es auseinander splitterte. Die Idee mit dem Kartoffelstampfer erwies sich als erfolgreicher. Mit viel Kraft zerdrückte ich die Bohnen in große Stücke, die ich danach - den Kotelettklopfer als Mörser benutzend - in sehr grobes Kaffeemehl zermalmte. Ein langwieriges Verfahren, das ich endgültig aufgab, als ich vor lauter Blasen in den Händen den Klopfer nicht mehr halten konnte. Der Aufguss dieser Mühe erbrachte vier Tassen voll hellbraun getöntem Wasser, mit dem wir uns missmutig die Kehle anfeuchteten.

Ich ersann eine neue Methode. Eine Handvoll Bohnen legte ich auf ein Holzbrett auf den Tisch. Ein kräftiger Schlag mit dem Klopfer, und sie verteilten sich in alle Richtungen in der Küche. Das haute auch nicht hin. Aber als ich die Bohnen mit einem Geschirrtuch umhüllte und dann

mit dem Kotelettklopfer bearbeitete, erzielte ich ein einigermaßen brauchbares Ergebnis - ein kaffeeähnlich aussehendes und schmeckendes Getränk. Außenstehende hätten in den folgenden Tagen vermuten können, in unserer Kajüte fänden umfangreiche Umbauarbeiten statt - wegen des wüsten Geklopfes. Mitnichten! Ich wollte nur Kaffee kochen.

Anfangs meiner Zeit gab es fast auf jeder Schleuse einen kleinen Laden, in dem man das Nötigste besorgen konnte. Auf einigen Kanalstrecken und auf dem Rhein fuhren Proviantboote, die während der Fahrt an den Schiffen anlegten. Man stieg über in den „Mini-Laden“ und kaufte Lebensmittel, Kuchen, Obst, Waschpulver, Farbpinsel, Arbeitshandschuhe usw.. Als sich die Supermärkte mehr und mehr durchsetzten, verschwanden diese wunderbaren Einrichtungen fast vollständig.

Nun schleppte ich manchmal zwei bis drei Kilometer weit die Leergutflaschen zum Geschäft hin, anschließend die vollgepackten Taschen wieder zurück. Und wenn ich Pech hatte, das Leergut zusätzlich. Damals waren die Flaschen noch nicht genormt und viele Geschäftsleute weigerten sich, andere als ihre anzunehmen. Mehr als einmal drohte ich an der Kasse, die bereits eingetippten Waren meines randvollen Einkaufswagens stehen zu lassen, falls man mir das Leergut nicht abnähme. Manch ein Supermarktleiter gab daraufhin sein Einverständnis. Die schwere Schleperei vor Augen machte mich in diesem Punkt unnachgiebig.

Wir kamen einmal samstags vormittags in einem Kiesloch bei Nienburg an - mitten in der Natur, das nächste Dorf gute drei Kilometer entfernt. Unsere Vorräte waren ziemlich aufgebraucht, und ich machte mich mit den Kindern auf den Weg, Nachschub zu beschaffen. Zum Schluss leisteten wir uns bei einem Bäcker noch leckeren, schokoladeüberzogenen Kuchen und Negerküsse.

Wir traten vollbeladen den Rückweg durch Felder und Wiesen an. Die Sonne brannte gnadenlos vom Himmel. Kein Baum, kein Strauch, der Schatten spendete. Wir schwitzten und stöhnten. Die Kinder trugen abwechselnd das Kuchenpaket, bis eines es fallenließ. Da ich vermutete, der Absturz wäre sowohl dem Kuchen als auch den Negerküssen nicht gut bekommen, quetschte ich das Paket noch oben auf eine Tasche. Die Abstände zwischen dem Absetzen und Umwecheln der schweren Last wurden immer kürzer. Der Schweiß floss an uns herunter, und der Weg zum Schiff erschien uns unerträglich lang, aber irgendwann erreichten wir es.

Zur Belohnung wollte ich den Kindern Negerküsse geben. Dass Kuchen und Negerküsse beträchtlich zerdetscht sein würden, hatte ich erwartet. Aber nicht das, was ich sah. Durch die Hitze waren Schokoladenüberzug und Creme und Sahne und Negerküsse zu einem undefinierbaren Brei zerlaufen. Unmöglich, herauszufinden, was was war. Von da an gab es bei derlei Wetter und langen Wegen keine komplizierten Kuchenstücke mehr.

Des Öfteren ließ ich einfach die schweren Einkaufstaschen in einiger Entfernung von unserer „Möwe“ stehen, wenn meine Arme vom Tragen bald auf dem Erdboden hingen. Dann musste der Schepper hin und sie abholen. Es war mir egal, wenn ein anderer sie „entführt“ hätte. Wichtig war einzig, dass ich sie nicht mehr schleppen musste. Nach vielen Jahren der Plackerei erhielt ich ein Klappfahrrad. Joi, es erleichterte das Einkaufen sehr, und es ging wesentlich schneller. Meine Freude darüber bekam nach kurzer Zeit einen gehörigen Dämpfer.

Wir lagen in Bremen im Hafen, weit ab von den Geschäften. Na ja! Nicht so schlimm, ich hatte das Rad. Denkste!

Während ich mich landfein herrichtete, brachte Vater das gute Stück an Land und machte es startklar. Und wo stellte dieser erfahrene Schiffer es ab? An einer Kranbrücke, die - zugegeben - den ganzen Morgen nicht gearbeitet hatte. Gerade als ich vom Schiff an Land steigen wollte, setzte der Kran sich in Bewegung. Das Fahrrad kippte um, und der Getriebekasten des Kranes ratschte darüber hinweg. Es knackte und knirschte und zurück blieb enorm verbogenes Stahlrohr.

Mensch, geriet ich in Rage ob dieser Schusseligkeit. Es waren keine Schmeicheleien, die ich dem Schepper um die Ohren haute, denn nun musste ich wieder zu Fuß los. Mit einer mächtigen Portion Wut im Bauch stapfte ich fort, schnurstracks ins nächste Fahrradgeschäft und erwarb ein neues Tretomobil. Anschließend erledigte ich die Besorgungen und strampelte zufrieden schiffwärts. Vater wunderte sich, als ich angeradelt kam. Noch mehr wunderte ich mich aber. In der Zwischenzeit hatte er sich den verbeulten Haufen vorgenommen und wieder einen fahrbaren Untersatz daraus gemacht. Zwar fehlte an mehreren Stellen die Farbe, aber er fuhr. Nun besaßen wir zwei Fahrräder an Bord. Und so kam es, dass ich zu Hause ein vernünftiges Rad erhielt.

Eines Nachmittags ging ich in Bremen einkaufen. Wir lagen im Hafen an der Kaimauer hinter einem großen Dampfer, an dem wir anderntags löschen sollten. Ich bummelte gemütlich von Laden zu Laden, genoss es, ohne Anhang zu sein, kam erst gegen Abend wieder und traute meinen Augen nicht. Die „Möwe“ war weg, verschwunden. So sehr ich die

Pier entlangspähte, das Schiff konnte ich nirgends entdecken. Hatte Vater neue Order erhalten und vergessen, dass ich an Land war? Zuzutrauen war es ihm. Waren meine Leute ohne mich abgefahren?

Ratlos fragte ich einige Hafendarbeiter. Sie zeigten auf den dicken Dampfer und erklärten, unsere „Möwe“ läge längsseits und werde ausgeladen, was ich von der Pier aus nicht sehen konnte. Also bestieg ich das Seeschiff, sah über die Reling und richtig! Tief unten lag unsere Nusschale. Au ha!

Nun musste ich über das Fallreep (die wackelige Strickleiter außenbords) hinunterklettern. Meine Freude über das Auffinden unserer „Möwe“ hielt sich in Grenzen. Ich war zwar schon mehrmals von unserem Schiff über die Strickleiter an einem Dampfer hochgestiegen, aber erst einmal von oben nach unten. Sofort spürte ich das Kribbeln im Bauch wieder, das ich damals beim Übersteigen der Reling empfunden hatte, als ich rittlings auf ihr saß, mich krampfhaft mit beiden Händen festhielt und mit einem Fuß blindlings die oberste Sprosse zu ertasten suchte. Hinsehen mochte ich nicht, denn wohl war mir bei der Turnerei in acht Metern Höhe nicht gewesen. Als ich das zweite Bein rüberhob, rutschte die Leiter seitlich hin und her, und mein einziger Halt waren meine Hände.

Und dieser Dampfer hatte mindestens eine Bordhöhe von zehn Metern. Na, denn man los. Zunächst machte ich mit Geschrei und wildem Gestikulieren meine Lieben auf mich aufmerksam. Vater bölkte von unten drauf: „Such einen langen Tampen (Leine) und knote die Taschen daran fest und lass sie runter.“ Oh, hätte ich ihn damals gern durchgeschüttelt, kannte er doch genau die Qualität meiner Knoten. Ich sah unseren Proviant schon im „Bach“ liegen. Aber ich hatte Glück. Ein paar Afrikaner der Schiffsbesatzung eilten mir zu Hilfe. An einem langen Tau ließen sie die Taschen einzeln herab und holten mir eine Kiste zum Draufsteigen, immerhin war die Reling etwa 1,10 Meter hoch. Um sie zu erklettern, hätte ich Schwung benötigt. Zuviel davon, und ich wäre in die Tiefe gestürzt (Jahre später wurde ich Zeugin eines solchen Unfalls und dessen schlimmen Ausgangs). Die Schwarzen indes bemühten sich fürsorglich um mich. Durch Gestik, Geplapper und breitem Grinsen gaben sie mir zu verstehen, sie würden mich festhalten, ich könne mich auf sie verlassen. Das tat ich dann auch. Sie lachten mich zuversichtlich an, so dass meine „Läuse im Bauch“ allmählich verschwanden. Kein Ungeheuer hätte mich den Händen entreißen können, die mich fassten. Im Nu stand ich mit beiden Füßen auf der Strickleiter und hatte sie mit den Händen fest zu packen. Das Schwierigste war überstanden. Viele gute Wünsche begleiteten mich

abwärts. Auf der „Möwe“ angekommen, bedankte ich mich herzlich bei ihnen.

Nicht nur ich ging einkaufen. Nein, der Schepper wurde auch eingespannt. So bat ich ihn mal, Eier für den Kartoffelsalat mitzubringen. Wir lagen in Bremen an der Tiefer. Nahebei war das „Kontor“ der OPV. Aber nicht nur das, auch die Stammkneipe der Schiffer. Morgens um neun stiefelten sie los zum Kontor, um nach Ladung zu fragen. Gab es keine, führte ihr Weg direkt in die Kneipe. Dort wurde bei reichlich Bier ausgiebig palavert (Schiffer tratschen schlimmer als Kaffeetanten). Die Disponenten unserer Firma übermittelten die Order gleich in die Wirtschaft. Irgendwann im Laufe des Tages trudelten die Schiffer mit mehr oder weniger „Schlagseite“ wieder an Bord ein. Ich wusste das, und deshalb trichterte ich Vater ein, dass ich die Eier noch vor Mittag brauchte.

Klar, selbstverständlich, ich könne mit ihm rechnen. Die Mittagszeit nahte, der Kartoffelsalat war zubereitet, nur die Eier fehlten noch. Es wurde ein, es wurde zwei Uhr. Kein Schepper, keine Eier in Sicht. Um etwas im Magen zu haben, aßen die Kinder und ich die zum Salat gedachten Würstchen pur, Vaters zur Strafe mit. Gegen vier Uhr erschien er leicht schwankend, aber strahlend. Strahlend, weil er erstens die Eier nicht vergessen hatte, und zweitens weil sie alle heil waren. Nach einer Weile strahlten wir auch, froh darüber, dass der Schepper rechtzeitig aufgetaucht war, rechtzeitig zum Abendbrot. Da gab es Kartoffelsalat - ohne Würstchen, denn wir hatten keine mehr. Und Vater noch einmal losschicken?

Nee, nee, lieber nicht! Der Weg zu den Geschäften führte an der Kneipe vorbei. Vorbei?



Die "Möwe II" liegt in Nordenham-Großensiel auf dem Schlick (1980). Hier im Hafen habe ich als Kind gespielt - ein wunderbarer Spielplatz.