

09 Militärpolizei filzt Kartoffeln

Fahrten an Bord waren häufig mit Überraschungen verbunden und verliefen nicht immer ohne Zwischenfälle. Oft fuhr ich mit dem Auto nicht ans Ziel sondern erst einmal vorbei. Binnenschiffe haben die dumme Angewohnheit, immerzu ihren Liegeplatz zu wechseln. Diesen herauszufinden erforderte oftmals kriminalistischen Spürsinn.

Manchmal hörte ich den Erklärungen des Scheppers nicht aufmerksam zu. Warum auch? Ich, die erfahrene Schiffersfrau wusste doch, wo's langgeht - ha! Hin und wieder ließ man mich nicht so, wie ich gern wollte. Und des Öfteren hatte das letzte Stückchen, das von der Kai-mauer auf die „Möwe“, es in sich.

Ich wollte nach Hamburg zur Billwerder Bucht. „Da steht ein Gasometer. Schon von weitem zu sehen. Da musst du hin“, erklärte Vater am Telefon. In Hamburg sah ich vieles: breite Straßen, jede Menge Autos, Wälder von Verkehrs- und Hinweisschildern, aber keinen Gasometer. Nach mehrmaligem Verfahren und planlosem Umhergeistern fragte ich einen Passanten:

„Wo ist denn der verflixte Gasometer?“ Er lachte und zeigte mit dem Daumen hinter sich: „Da!“ In der Tat! Der Gasometer überragte die am Straßenrand stehenden Bäume um einiges. Ich hätte nur nach oben in die Luft gucken müssen. Aber ich steuerte ja ein Auto und kein Flugzeug, und über mir war das Autodach. Diese Episode veranlasste mich, ernsthaft darüber nachzudenken, ob für uns ein Cabrio nicht angebrachter wäre?

Immerhin landete ich auch ohne den Richtungsweiser „Gasometer“ in der richtigen Gegend. Bei der zweiten Fahrt zur Billwerder Bucht allerdings musste ich über meinen Orientierungssinn den Kopf schütteln. Schon von den Elbbrücken konnte ich den großen Gasbehälter ausmachen. Eigentlich war er nicht zu übersehen.

Meine erste Tour an Bord, allein und ohne Wagen, war nur ein Katzensprung, nämlich von unserem damaligen Wohnort Nordenham mit der Fähre über die Unterweser ins gegenüberliegende Bremerhaven. Dort musste ich zum Fischereihafen, zum „hohen Kühlhaus“. Das fand ich auch gleich, nur die „Möwe“ nicht. Keiner wusste von ihr, niemand hatte sie gesehen. Ein hilfsbereiter Autofahrer fuhr mit mir die drei Kilometer lange Pier ab, die voll Fischdampfer (Fabrikschiffe) lag.

Es roch bestialisch nach „Gammel“ (Wir Nordenhamer kannten den „Duft“, der bei der Verwertung der Fischabfälle entstand, zur Genüge.

Bei Ostwind überzog Bremerhaven uns regelmäßig mit dem Gestank - und stets rebellierte mein Magen).

So sehr ich suchte, unser Schiff fand ich nicht. Da sah ich in der Ferne ein Binnenschiff zur Schleuse fahren. Genaues konnte ich nicht erkennen. Sollte die „Möwe“ etwa schon leer sein und einen neuen Ladeort ansteuern? Ich schrie und winkte wild. Aussichtslos! Wenn ich mich beeilte, konnte ich sie vielleicht erwischen. Sie musste ja noch schleusen. So schnell es mein Gepäck erlaubte, hechelte ich hinter der vermeintlichen „Möwe“ her.

Und wenn nicht einer vom Fischdampfer gerufen hätte: „Immer sinnich mit de jungen Peer, anners lichts noch inne Schiet“ (Immer langsam mit den jungen Pferden, sonst liegst du noch im Dreck), wäre vermutlich alles gutgegangen. Natürlich schaute ich zu ihm hin, stolperte und lag im Dreck, mitsamt einem Teil meines Tascheninhalts. Och, wie blamabel! Schon kam der Kommentar: „Siehste, hebb ick dat nich sächt? (Siehste, habe ich es nicht gesagt?). Schnell raffte ich alles zusammen und hetzte weiter. Völlig aus der Puste erreichte ich die Schleuse. Das Schiff lag noch in der Kammer - nur war es nicht die „Möwe“. Was sollte ich jetzt machen? Wo konnte ich noch suchen? Sollte ich aufgeben? Wieder nach Hause fahren? Nein, zum Glück hatten die „Freunde und Helfer“, die „Blauen“, ihren Posten direkt an der Schleuse. An sie wandte ich mich.

Die Wasserschutzpolizei ermittelte den Liegeplatz unseres Schiffes und besorgte mir ein Taxi. Der Schepper trieb sich mit seinem „Dampfer“ am letzten Ende des Fischereihafens herum, weit entfernt vom „hohen Kühlhaus“. Der Hafen war um zwei Kilometer verlängert worden - was Vater nicht wusste (Wie schön, dass es heute Mobiltelefone gibt).

Alle freuten wir uns, als der Taxifahrer mich an Bord ablieferte. Der Schepper, weil ich schon auf seiner Vermisstenliste stand. Ich, weil ich von der langen Sucherei erschöpft war. Und der Taxifahrer, weil Vater ihn bezahlte. Ich hatte nämlich mein Portemonnaie verloren und hätte ihn nicht entlohnen können. Das gab Lehrgeld! Fortan kamen die „großen Scheine“ zusammen mit den Ausweisen zuunterst in die Tasche. Nur das Kleingeld hielt ich griffbereit.

Als wir mal mit dem Auto von Uffeln nach Nordenham gefahren waren, verweigerte uns der Pförtner den Zutritt zum Hafengelände (Es



Billwerder Bucht 1981

ist ein Privathafen und somit für „Unbefugte“ unzugänglich). Wir standen mit dem Auto vor der Schranke. Da die Ankunft der „Möwe“ dem Pförtner noch nicht gemeldet worden war, war sie für ihn „nicht da“. Erst nachdem der Pierwärter das „Dasein“ bestätigte, erhielten wir einen Passierschein, aber nicht für das Auto. Nein, das musste außerhalb bleiben. Ich zeigte dem Mann den Kofferraum und das Wageninnere, vollgestopft mit Gepäck, Proviant, Meerschweinchenkäfig und einem Sack Kartoffeln. Sollten wir das ganze Gelumpe kilometerweit schleppen? Der Pförtner reagierte verständnisvoll, aber die Vorschriften, die Vorschriften!

(Meine Heimatstadt ist berühmt-berüchtigt wegen Bleivergiftung, Dünnsäureverklappung, US-Giftgastransporte. Und sie ist auch der einzige Munitionsumschlagplatz für die amerikanischen Streitkräfte. Liegt ein Munitionsdampfer an der Pier, wird das Hafengebiet strengstens bewacht, sowohl von privaten Wachfirmen als auch von der US-Militärpolizei. In Höhe des Bugs und des Hecks des Muni-Dampfers stehen an Land Feuerlöschkanonen, deren Pumpen ständig laufen. Auf der Wasserseite liegt einsatzbereit ein Bugsierschlepper, ebenfalls mit Löschkanonen ausgerüstet.)

Ja, und wie konnte es anders sein? Ein Muni-Dampfer entlud gerade seine „knallige“ Fracht. Das bedeutete höchste Sicherheitsstufe. „Nur das Auto bei der ‚Möwe‘ auspacken, dann bringe ich es zurück“, bettelte ich beim Pförtner.

Erneute Funkgespräche, und der Boss der Militärpolizei gab sein Einverständnis. Die Schranke öffnete sich, und wir durften passieren. Aber nicht weit! Ein Soldat mit Schnellfeuerwaffe versperrte uns den Weg. Personen-, Auto- und Gepäckkontrolle! Er untersuchte alles gründlich und fasste sogar mit der Hand in die Grastüte für die Meerschweinchen. Als ich ihm erklärte, dass es das Futter für die Tiere sei, gab er sich zufrieden.

Doch dann erweckte der Kartoffelsack sein Misstrauen. Ich öffnete ihn und ließ ihn hineinsehen. Er holte eine heraus und begutachtete sie, dann noch eine zweite. Allmählich bekam ich Muffensausen. Hoffentlich musste ich nicht den Sack auskippen, weil er jeden einzelnen Erdapfel filzen wollte. Er fragte dann aber nur, ob der ganze Sack voll Kartoffeln wäre? Auf mein Nicken winkte er uns durch. Noch einmal mussten wir anhalten und die Prozedur über uns ergehen lassen. Unter den wachsamen Blicken der Soldaten brachten wir unsere Schätze an Bord und ich den Wagen wieder außerhalb des Geländes.

Unserem Matrosen verwehrte man beim Volkswagenwerk in Wolfsburg nach einem Landgang die Rückkehr auf das Schiff. Die „Möwe“ hatte abends angelegt, um dort zu löschen. Der Schepper verspürte keine Lust mehr, sich zu melden. Folglich war das Schiff für den Pförtner nicht da. Nachts um zwei Uhr warf der Werkschutz Vater aus dem Bett, um zu erforschen, ob der Matrose wirklich an Bord gehörte.

In Antwerpen lagen zwanzig Schiffe „auf Seit“ (nebeneinander), die auf das Laden oder Löschen in den verschiedenen Häfen warteten. Die „Möwe“ war Numero 16. Um an Land zu gelangen, brauchten wir eine Viertelstunde zum Überqueren der „Kähne“. Manche waren leer (ragten also etwa zwei Meter oder mehr aus dem Wasser heraus), andere voll beladen. Es ging rauf und runter, man musste klettern und springen und benötigte beide Hände. Ein paar mehr wären vorteilhafter gewesen, dann hätte man bei Regen wenigstens einen Schirm aufspannen können. Das Schlimmste an diesem Landgang war für mich: einige Schleppkähne lagerten mit Fischmehl - und es stank wieder scheußlich. Trotz Taschentuch vor der Nase, überkam mich das Würgen, und manchmal fütterte ich auch die Fische.

Im Ebbe- und Flutgebiet mussten wir bei Niedrigwasser gute drei Meter Höhenunterschied überwinden. Für größere Kinder und Erwachsene kein Problem. Dagegen für Kleinkinder, Kinderwagen, Koffer, volle Einkaufstaschen und Meerschweinchenkäfige eine unsichere Angelegenheit. Es ließ sich nicht immer einrichten, dass wir gerade bei Hochwasser von oder an Bord gehen konnten. Mehr als einmal bangte ich um die Kinder, die Meerschweinchen und um unser Hab und Gut.

Der Schepper transportierte alles „einhändig“ über die senkrecht angebrachten Leitern. Er nahm ein Kind auf den Arm oder einen Koffer in die Hand, hielt sich mit der anderen an einer Sprosse fest, stieg eine Stufe höher oder tiefer, zog sich und seine Last an die Leiter heran, ließ sich zurückfallen und ergriff blitzschnell die nächste Sprosse. Au, war mir immer mulmig bei der Geschichte. Gottlob fasste er nie daneben und hatte auch die Kraft, das ganze Gewicht mit dem einen Arm aufzufangen.

So ging es Stufe um Stufe, mehr als drei Meter rauf oder runter. Dann übergab er mir die „Fracht“. Dazu beugte ich mich über die Kante des Landstegs oder der Kaimauer, packte fest zu und hob zum Beispiel den Sohnmann auf den Steg oder die Mauer. Und dann atmete ich erleichtert auf - sofern die anderen Kinder nicht inzwischen halsbrecherische Übungen auf dem Geländer des Landstegs veranstalteten.

In einigen Häfen fehlte die Beleuchtung - wie in Vlotho. Die Hand nicht vor Augen sehend, stolperten wir über Kranschienen, Drähte usw. und ertasteten vorsichtig mit der Fußspitze den Rand der Kaimauer oder patschten mitten in eine Schlammlache. Ja, und auch dieses ist vorgekommen. Der Schepper und ich sind - ohne es zu wissen - mit dem Zug aneinander vorbeigefahren. Er nach Hause, ich an Bord.

Wir wohnten in Nordenham und hatten kein Telefon. Ferienbeginn! Vater sollte übers Wochenende in Bremen Holz laden. Er erwartete uns dort. Über unser „Kontor“ in Bremen ließ ich ihm ausrichten, dass wir wegen Unwohlseins der Tochter nicht kommen könnten. Dann erbot sich aber meine Mutter, die Tochter zu betreuen. „Fahr‘ man hin“, ermunterte sie mich.

Also bestiegen Sohnemann und ich sonntags den Zug nach Bremen. Vom Bahnhof schleppten wir das Gepäck etliche hundert Meter zur Straßenbahn und kurvten in das Hafengebiet. Dann mühten wir uns zu Fuß einen Kilometer mit Sack und Pack, nur um festzustellen: hier ist die „Möwe“ nicht. Ich erteilte das Kommando: zurück zur Stadtmitte, zur „Tiefer“, zum Feierabend-Liegeplatz. Nach einer dreistündigen Stadtrundfahrt fanden wir das Schiff dort auch. Nur den Schepper nicht. Der war ausgeflogen. Wohin? Großes Rätselraten!

Zum Glück hatte ich den Schlüssel mit, so dass wir in die Kajüte konnten. Irgendwann am späteren Nachmittag kehrte Vater an Bord zurück. Er war in Nordenham gewesen. Die „Möwe“ war samstags noch beladen worden. Da wir nicht kommen konnten, wollte er uns besuchen. Auf der Hinfahrt hielten unsere Züge im Bahnhof Hude nebeneinander, um dann mit uns in verschiedene Richtungen abzudampfen.

In Osnabrück sahen wir die „Möwe“ liegen und kamen nicht an sie heran. Eingezäuntes Hafengebiet, arbeitsfreier Samstag, verschlossene Tore, leere Pfortnerhäuschen. Es goss in Strömen. Mit Hilfe der Autohupe und unserer Stimmen versuchten wir, den Schepper auf uns aufmerksam zu machen. Vergebens!

Nicht das kleinste Loch im Maschendraht zum Hindurchschlüpfen. Alles verriegelt und verrammelt. Der Zaun war an einer Stelle ein Stückchen über die Kaimauer über das Wasser gebaut, um Unbefugten den Zutritt auf das Firmengelände zu erschweren. Ich hangelte mich trotzdem hinüber, denn wir mussten Vater ja irgendwie von unserer Ankunft verständigen. Er öffnete dann von der Innenseite das Tor, durch das die Eisenbahnwaggons rangiert wurden, so dass wir unsere Klotten - nur vom Regen geduscht und nicht auch noch vom Hafenwasser ein-

geweicht - an Bord bringen konnten. Bloß der jüngste Sohnmann tobte, weil er um jeden Preis den Weg über den Zaun über das Wasser nehmen wollte. Wahrscheinlich fand er die Kletterei seiner Mutter äußerst spannend und wollte das auch machen.

Vor vielen Jahren sollte ich den Schepper an einem Samstag von Getmold am Mittellandkanal abholen. Ich fuhr über Bergkirchen, Oberlütbe, Nettelstedt, Lübbecke, Alswede usw. Am Hafen angekommen, fand ich eine große Baustelle vor (der MiKa wurde verbreitert). Das Hafengelände bestand nur noch aus einem riesigen Loch. Es war tief ausgebaggert worden, die reinste Fallgrube. Von Weitem sah ich die „Möwe“ an der Spundwand liegen. Ich schrie mir die Seele aus dem Leib, drückte minutenlang auf der Autohupe herum – nichts, keiner hörte mich. Vorsichtig arbeitete ich mich näher an die „Möwe“ heran. Die einzige Chance, die ich sah, war: ich konnte versuchen, auf die Abschlussplatte der Spundwand zu gelangen.

Dazu musste ich aber erst einmal weit springen. Ein Wagnis, zugegeben, denn sprang ich zu kurz, fiel ich ins Loch, hatte ich zu viel Schwung, klatschte ich in den Kanal. Die dritte Möglichkeit, punktgenau auf der circa 30 Zentimeter breiten Abschlussplatte zu landen, schätzte ich als sehr gering ein. Nichtsdestotrotz, wenn ich es nicht probierte, würde ich womöglich noch längere Zeit im Hafen herumlungern müssen. Ich taxierte die Sprungweite und die Anschubkraft, die ich brauchte und schnellte los. Meine Füße berührten sogar die Spundwand, rutschten dann aber ab, und ich polterte ins – mit meterhohen Brennesseln übersäte – Loch. Da es brütendheiß und ich dementsprechend leicht bekleidet war, spürte ich augenblicklich an Armen und Beinen und sonstwo, warum die Brennesseln Brennessel heißen. Im Nu war ich mit roten Quaddeln bedeckt, und es brannte fürchterlich.

Mühsam krabbelte ich auf die Spundwand und humpelte zum Schiff. Mein linker Fuß tat mir weh. Der Schepper hatte seine Ohren zugeklappt,



(1978) Die "Möwe" liegt auf dem Helgen bei der Vlothoer Werft Büsching & Rosemeier (zu Kap. 10)



(1965) Münster - Sohn Gundolf hat fleißig beim Ausbeulen des Fliegers geholfen (zu Kap. 10)

spricht: er schlief den Schlaf des Gerechten. Kein Donnerschlag hätte ihn aufgeweckt.

Auf dem Rückweg schmerzte der Fuß immer stärker, vor allem auf der kurvigen Strecke durchs „Gebirge“ bei Bergkirchen, wo man pausenlos kuppeln muss. Zu Hause machten wir erst einmal Kaffeepause. Eigentlich wollte ich noch Marmelade kochen, doch uneigentlich fuhr mich unser Nachbar ins Krankenhaus zum Röntgen. Der Fuß war mittlerweile dermaßen angeschwollen, so dass ich in keinen Schuh mehr schlüpfen konnte. Außerdem wurde mir immer schwarz vor Augen. Die teuflischen Schmerzen und die Hitze setzten meinem Kreislauf arg zu. Glücklicherweise war nichts gebrochen sondern „nur“ verstaucht, trotzdem hatte ich noch wochenlang was davon. Ich sag's ja immer: das ganze Leben ist ein Risiko!

10 Keinen Zollstock für den Speck und ein Flieger ohne Boden

Wo gehobelt wird, fallen Späne. Wo gearbeitet wird, geht etwas kaputt, auch bei uns an Bord. Plötzlich hatte das Schilf ein „Leck“ - ein Loch. Einfach so, weil vielleicht ein Niet weggeplatzt, eine Schweißnaht oder eine Eisenplatte gerissen war. Hin und wieder geschah die „Leckage“ mit Hilfe des Scheppers, weil er zu nahe ans steinige Ufer gesteuert oder zu „tief abgeladen“ hatte. Dann fehlte die berühmte „Handbreit Wasser unterm Kiel“ und wir scheuerten über den Grund. Ursachen für Leckagen gab es viele. Je mehr Wasser ins Schiff drang, desto größer die Hektik. Logo! Die meiste Ladung durfte nicht nass werden.

Ein Leck narrete uns über Monate. Wochenlang war es dicht, vermutlich hatte sich Dreck davor gesetzt. Dann wieder leckte es dermaßen, dass wir zweimal täglich „lenzen“ (pumpen) mussten. Es verhinderte etliche Besuche des Scheppers bei seiner Familie. Natürlich übernahm er dann die „Lenzbereitschaft“. Und wir konnten und konnten es nicht finden! Selbst zwei „Landaufenthalte“ an der Werft brachten kein Ergebnis.

Als wir in Bremen Holz einluden, legte der Kranführer einen „Block“ (Stamm) reichlich unsanft ab. Da rauschte es unter dem Fußboden des Laderaums. Ein Leck? Um die Ursache zu ergründen, wurde das schon geladene Holz wieder an Land gepackt. An der rauschenden Stelle nahmen wir die Fußbodenbretter hoch. Und siehe da! Direkt an einem „Steg“ (das sind U-Eisen zur Verstärkung des Schiffsbodens, die auch

als Fußbodenaufgabe dienen) spritzte aus einem Mini-Springbrunnen Wasser ins Innere (Über diese Art Leck „freut“ sich jeder Schiffer, weil man schlecht herankommt und es nur mühevoll abdichten kann). Aber Vater wusste, wie. Klaro! Er schickte mich zum Schlachter, Speck holen. Wollte er sich vorher stärken? Ich also los. Frau „Schlachter“ bediente mich persönlich.

„Was darf es denn sein?“

„Ein großes Stück möglichst dicken, fetten Speck.“

„Ein Pfund ungefähr?“

„Das Gewicht spielt keine Rolle. Groß muss es sein.“

„Dieses hier vielleicht?“

„Nein, zu klein. Ich brauche mindestens 30 x 15 Zentimeter.“

Ein argwöhnischer Blick von ihr und die Nachfrage: „30 x 15 Zentimeter?“ Ich nickte bestätigend. Mit einem „Moment mal“ verschwand sie im hinteren Raum und erschien kurz darauf wieder mit dem Chef. Nachdem ich meinen Kaufwunsch wiederholt hatte, rieb er sich nachdenklich-unschlüssig das Kinn, um dann das niederschmetternde Eingeständnis zu verkünden: „Wir haben keinen Zollstock. Wir verkaufen sonst nach Gewicht.“

Ich unterdrückte ein Lachen und erwiderte, so ernsthaft es ging: „Nach Gewicht? Sind Sie sicher? Bei uns geht es nach Zentimetern.“ Gemurmel unter der übrigen Kundschaft. Man hielt mich bestimmt für ein Wesen von einem anderen Stern. Schmunzelnd erzählte ich vom Loch im Schiff, und dass es mit dem Speck repariert werden sollte. Damit löste ich allgemeines Interesse aus. Im Nu entspann sich eine gemütliche Plauderei im Schlachterladen. Ja, und irgendwann - ich gebe zu, nach einem langen „Irgendwann“ - fiel mir ein, dass Vater den Speck dringend benötigte. Der Schlachter säbelte - ohne Zollstock frei nach Augenmaß - ein entsprechend großes Stück ab, das ich allerdings nach Gewicht bezahlte.

Der Schepper wartete schon ungeduldig auf mich. Er schnitt den Speck durch und verkeilte auf jeder Seite des Stegs eine Hälfte. Und zwar so, dass sie Druck von oben und den Seiten bekamen und fest auf das Leck gepresst wurden. Mit bestem Erfolg! Augenblicklich verebbte der Wasserzustrom. Das Schiff war dicht. Zur Kontrolle und um notfalls schnell herankommen zu können, deckte er die Stelle nicht wieder mit den Fußbodenbrettern ab. Die „Schauerleute“ (Hafenarbeiter) unkten, wir dürften aber nicht „anbinden“ (nicht stillliegen), sonst fräßen uns die Fische das Leck wieder rein. Sie wären wild auf Speck. Auf unseren of-

fenbar nicht. Wir schipperten noch einige Wochen mit dem Provisorium herum. Später an der Werft stellte sich heraus, dass ein 15 Zentimeter langer Riss mitten in einer Bodenplatte die Aufregung verursachte. Es kam ein Flicker drauf, und wir hatten Ruhe - bis zum nächsten Mal.

Eine andere Möglichkeit, ein sich unter Wasser befindendes Leck abzudichten, ist das „Futtern“. Man befestigt eine leere Konservendose an einer Stange, füllt sie mit schwimmbarem Material, zum Beispiel Laub, Papierschnipsel oder Folienstückchen. Auf der Wasseroberfläche kehrt man die Dose schnell um, möglichst so, dass der Inhalt nicht herauschwimmt. Man führt sie an das zuvor gekennzeichnete Loch, dreht die Dose so, dass der Sog ins Schiffinnere - der durch das Leck entsteht - das Material davor saugt und es abdichtet. Sofern man nicht auf Anhieb die richtige Stelle erwischt, wiederholt man das Ganze bis es geklappt hat. Sehr einfach, wenn man es kann und die Strömung einkalkuliert.

Bei größeren Löchern, wo akute Gefahr des Absaufens besteht, kann man ein „Lecksegel unterziehen“. Das ist eine große Plane, die von vorn mit der Strömung unter den Boden gezogen wird. Auf jeder Seite des Schiffes fasst einer die Plane, man führt sie zu dem Loch, wo sie sich festsaugt. Nun kann man von innen abdichten, falls das Schiff leer ist. Ansonsten muss ausgeladen werden. Fahren sollte man mit dem Lecksegel nicht. Die Strömung würde es abdrücken, und das Wasser könnte wieder ungehindert hereinfließen. Das Mitführen eines Lecksegels ist vorgeschrieben.

Vor einigen Jahren wäre die „Möwe“ nach einer Eisfahrt beinahe oberhalb der Schachtschleuse in Minden „in den Keller gegangen“ (abgesoffen). Nach Feierabend bemerkte der Schepper, dass das Schiff zusehends „tiefer ging“ und Schlagseite bekam. Was tun? Na klar, mit der Hauptmaschine lenzen! Nur, die verflixte Pumpe saugte nicht, weil eine Leitung gerissen war. Warum? Einfach so! Alles geht einmal kaputt und meistens dann, wenn man es dringend braucht. Die „Möwe“ legte sich immer mehr auf die Seite. Obendrein war die transportable Lenzpumpe eingefroren und ließ sich weder mit guten Worten noch mit Fußritten in Bewegung setzen. Selbst der Schepper, ein gewiefter Motorenkenner, brachte sie nicht in Gang.

Die Lage spitzte sich zu, im wörtlichen Sinne. Das Schiff „lag“ inzwischen fast einen halben Meter auf der Seite. Und das ist ein Haufen Holz, nur in diesem Fall war es Eis. Es war kalt, das Wasser gefror sehr schnell und Eis ist schwer. Was blieb dem Schepper übrig? Er alarmierte die Feuerwehr - ungern! Doch nur sie konnte die „Möwe“ noch vor

dem Kentern retten. Ungern deshalb: Die Feuerwehr zieht einen Rattenschwanz hinter sich her. Mit ihr kommt die Polizei. Beides zusammen lockt Zeitungsreporter und Schaulustige an. So geschah es denn auch. Nachts um drei Uhr herrschte richtig Remmidemmi bei der „Möwe“, törichte Kommentare und gedankenarme Fragen einbegriffen. Wichtig jedoch: Die Feuerwehr konnte sie „halten“, wieder in Normallage bringen. Morgens durfte Vater unter Aufsicht der „Blauen“, der Wasserschutzpolizei, in den Abstieghafen schleusen, um dort auszuladen.

Während dieser dramatischen Stunden lag ich friedlich schlummernd zu Hause im Bett. Am anderen Morgen erkundigte sich ein Bekannter telefonisch bei mir, was denn mit der „Möwe“ losgewesen sei in der vergangenen Nacht? Ja, was war gewesen? War was gewesen? Ich wusste von nichts. Vater hatte sich zu Hause noch nicht gemeldet. Unser Kontor in Minden machte mich schlau. Danach sprang ich sofort ins Auto und düste ab nach Minden. Ich kam, wie so oft in meinem Leben, zu spät. Nur eine transportable Pumpe der Feuerwehr und Eis am Dennebaum und auf der Gangbord zeugten noch von den aufregenden nächtlichen Stunden. Unser Vater wuselte ohne Strümpfe und in Schlappen in Eis und kaltem Wasser auf dem Schiff herum. Als er mich auf der Kaimauer bemerkte, überzog ein überraschtes Grinsen sein Gesicht. „Wo kommst du denn her? Woher weißt du...? Wer hat dir gesagt...? Ich wollte gerade anrufen.“ Ach, nee! Tatsächlich? Mit meinem unerwarteten Auftreten durchkreuzte ich seine „Verschleierungstaktik“. Später hätte er mir die Geschichte als „harmlosen Vorfall“ unterjubelt.

An der Werft zeigte sich ein 50 Zentimeter langer Riss in einer Bodenplatte verantwortlich für Vaters schlaflose Stunden. Und in einer Mindener Tageszeitung stand: „Weil das Schilf so alt ist, hatte es ein 25 cm (!) großes Loch.“ Diese Zeitungsmenschen! Von Tuten und Blasen keine Ahnung, aber schreiben! Bei einem 25 Zentimeter großen Loch hätten sämtliche Feuerwehrleute Mindens nichts mehr ausrichten können. Die Ladung bestand nämlich aus Zuckerrüben-Pellets (gepresste Stücke). Wie hätten die Feuerwehren das Wasser aus dem Raum absaugen können, ohne die Zuckerrüben durch ihre Pumpen zu jagen? Mögen Pumpen Süßes? Außerdem wären die Pellets sehr schnell aufgequollen und hätten das Schiff auseinander gedrückt.

Vor vielen Jahren fuhren wir ein Leck - na, es war mehr ein Loch - in den Boden unseres Beibootes. Eigentlich war es auch kein Loch im Bo-

den, sondern der Boden bestand nur noch aus Loch. Man könnte auch sagen, Vaters Fahrkünste bescherten uns ein bodenloses Boot. Eine von den Geschichten, wo man sich am liebsten in den Allerwertesten beißen möchte. Normalerweise verwahrten wir den „Flieger“ (ein kleines, leichtes Boot) auf der Kajüte, und er kam selten mit Wasser in Berührung. Wir ließen aus irgendeinem Grund das Boot zu Wasser, mussten dann schleusen und banden es achtern am Schiff fest. Zu lang! Denn beim Schleusenvorgang quetschten wir es zwischen „Möwe“ und Mauer ein. Arg zerbeult hievten wir den Flieger mit dem „Davit“ (Bootskran) an Deck. In Münster opferte der Schepper einen ganzen Tag, um ihn auszubeulen und herzurichten. Anschließend erhielt er einen unvergleichlich bunten Anstrich.

Die Farbe trocknete noch, als wir oberhalb Hamelns in die „Latferder Klippen“ einfuhren. Ein etwa 500 Meter langer Abschnitt der Weser mit felsigem Untergrund, wo wenig Wasser steht und starke Strömung läuft. Wir „gingen hart nach dem Wasserstand“, hatten also kein Wasser über und mussten mit Grundberührung rechnen. (Geladen hatten wir Papierrollen nach Holzminden und Hannoversch-Münden). Größere Bedenken bestanden jedoch in Bezug auf unsere Maschinenkraft. Würde die Maschine mit ihren damals 180 PS die Strömung meistern? Es war Sommer und später Nachmittag, als wir die „Klippen“ erreichten. Der Schepper erteilte mir den Auftrag, ab einer bestimmten Stelle (er kannte jeden Busch, Strauch und Baum am Weserufer) zu peilen, ob die „Möwe“ noch vorausginge. Ich suchte mir am Ufer ein „Merk“, einen dicken Stein als Anhaltspunkt und rief ihm meine Beobachtungen zu. „Ja, geht noch - lass kommen - nee, wir stehen - Mist, nun geht's retour.“ Trieben wir zurück, steuerte Vater weiter in die Mitte, um aus der schlimmsten Strömung herauszukommen (In der Regel fließt das Wasser an der Außenkante des Bogens am schnellsten und ist dort am tiefsten). Fuhr der Schepper also weiter in die Mitte, bölkte ich: „Was machst du denn? Bist du doll? Es klöttert wie verrückt“, was bedeutete, dass wir heftig über die Felsen scheuerten, und die aufgewirbelten Steine unter den Boden knallten. Wegen des Maschinenlärms konnte Vater es im Steuerhaus nicht hören. Er probierte es mit allen Tricks und seinem ganzen Können. Nichts zu machen! Nach hundert Metern in den „Klippen“ stand die Kiste, und es ging wieder rückwärts. Stundenlang wühlten wir herum. Die Maschine schaffte es nicht. Es dunkelte bereits, als Vater entschied: „Wir ziehen uns mit der Winde durch.“

Dazu ließen wir den frischgestrichenen Flieger zu Wasser, um einen Draht an einem Baum festzumachen. Ach, dann kam der Matrose nicht mit der Winde klar! Und überhaupt lief alles schief! Die Folgen: Wir saßen mit Schlagseite auf dem Trockenen. Trotz allen Bemühens rührte sich das Schiff keinen Zentimeter von der Stelle. Aus! Vorbei! Feierabend! Wurde auch Zeit, denn es war weit nach Mitternacht. Dennoch wollte Vater nicht ins Bett. Er traute dem Draht nicht, auf den wegen der Strömung ein ungeheurer Druck lastete. Einige Zentimeter mehr Wasser in der Weser und die „Möwe“ hätte sich „freigeschwommen“. Wenn der Draht nicht gehalten hätte, wäre sie quergetrieben und möglicherweise durchgebrochen. Das Risiko wollte er nicht eingehen. Schließlich überredete ich ihn, sich gestiefelt und gespornt auf die Couch zu legen, derweil ich die Wache übernahm.

Bei einem meiner Kontrollgänge sah ich im Morgengrauen, dass das Ruderboot „untergetaucht“ war. Von unserem Schraubenwasser vollgeschlagen, mutmaßte ich. Um fünf Uhr kam der Schepper an Deck. Er beabsichtigte, in der Frühe einen Wasserbauschlepper aus Hameln herbeizurufen, der uns durch die Klippen ziehen sollte. Um an Land zu gelangen, brauchte er den Flieger. Er drehte ihn mit dem „Davit“ ein Stückchen hoch, damit das Wasser ablaufen konnte. Und was sahen unsere erstaunten Augen? Es war so unglaublich, dass wir uns verduzt anschauten. Vor uns hing das Boot ohne Boden und gewährte freien Durchblick, der uns allerdings gänzlich fehlte. Was war geschehen? Wohin war der Boden des Beibootes verschwunden?

Nach und nach reimten wir uns das Unerklärliche zusammen. Bei den Manövern der vergangenen Nacht musste der Flieger unter das Heck geraten und umgeschlagen sein. Die Schiffsschraube hackte auf dem Boden herum und zermalmte ihn. Ich erinnerte mich auch an merkwürdige Geräusche am Heck. Nur, wo hatte es nicht geknirscht, gescheuert und gerumpelt? Nun war er endgültig hin, unser mühsam aufgemöbelter Flieger. Trotz allem hatten wir Glück. Wir benötigten keinen Schlepper mehr, denn „zu Berg“ (weseraufwärts) näherte sich ein Kollege mit seinem „Dampfer“. Das Wasser, das dieses Schiff verdrängte und vor sich her in die Klippen schob, genügte, um die „Möwe“ flottzumachen. Sie schwamm wieder, und sogar die Durchfahrt klappte. Dafür blieb der Kollege stecken. Doch die Schiffer hatten in weiser Voraussicht ihre Schiffe aneinandergebunden. Nachdem wir „durch“ waren, zogen wir am langen Draht das andere Schiff durch die Strömung. Ende gut, alles gut? Nicht ganz!

Unser bodenloser Flieger, der hochkant am Heck baumelte, erregte die Aufmerksamkeit der „Blauen“. Kurz vor unserem Ziel Hann.-Münden, statteten sie uns einen Besuch ab. Ein Rettungsboot ohne Boden ergäbe keinen Sinn, fanden sie (Wie wahr! Da hatten wir schlechte Karten). Wir dürften die Reise erst fortsetzen, wenn wir ein betriebsbereites, den Vorschriften entsprechendes Boot besorgt hätten. Ha, ha, ha! Woher nehmen und nicht stehlen? Man kann ein Beiboot nicht mal eben im Supermarkt kaufen. Einige Zeit würde es schon dauern, Ersatz zu beschaffen. Nach einem Appell an ihre Einsicht drückten sie beide Augen zu und erlaubten die Weiterfahrt, wenn wir unser großes Schlauchboot für den Notfall bereit hielten. Äußerst nett, zumal sie auch kein „Protokoll“ (Knolle) ausstellten. Gewarnt durch diese Begebenheit stellten wir den Flieger auf die Kajüte – um nicht die Aufmerksamkeit anderer Polizeikollegen auf uns zu ziehen.

Den Grund für unsere außergewöhnlichen Schwierigkeiten in den Klippen hörten wir später. Die englischen Pioniere hatten mit ihren Panzern darin „geübt“ und Unebenheiten hineingewühlt.

11 Leichte und schwere Klamotten

Schiffer sind auch nur Menschen und machen Fehler, schätzen eine Situation falsch ein oder werden von ihr überrascht. Der Schepper bildete keine Ausnahme, entsprechend baute er „Havarien“ (Unfälle). Zum Glück versenkte er weder die „Möwe“ noch sich selbst, obwohl oft genug das Wasser auf der Gangbord stand, weil er zu viel eingeladen hatte. So weit ich weiß, fiel der Nichtschwimmer „nur“ zweimal in den „Bach“, aus dem andere ihn dann herauszogen.

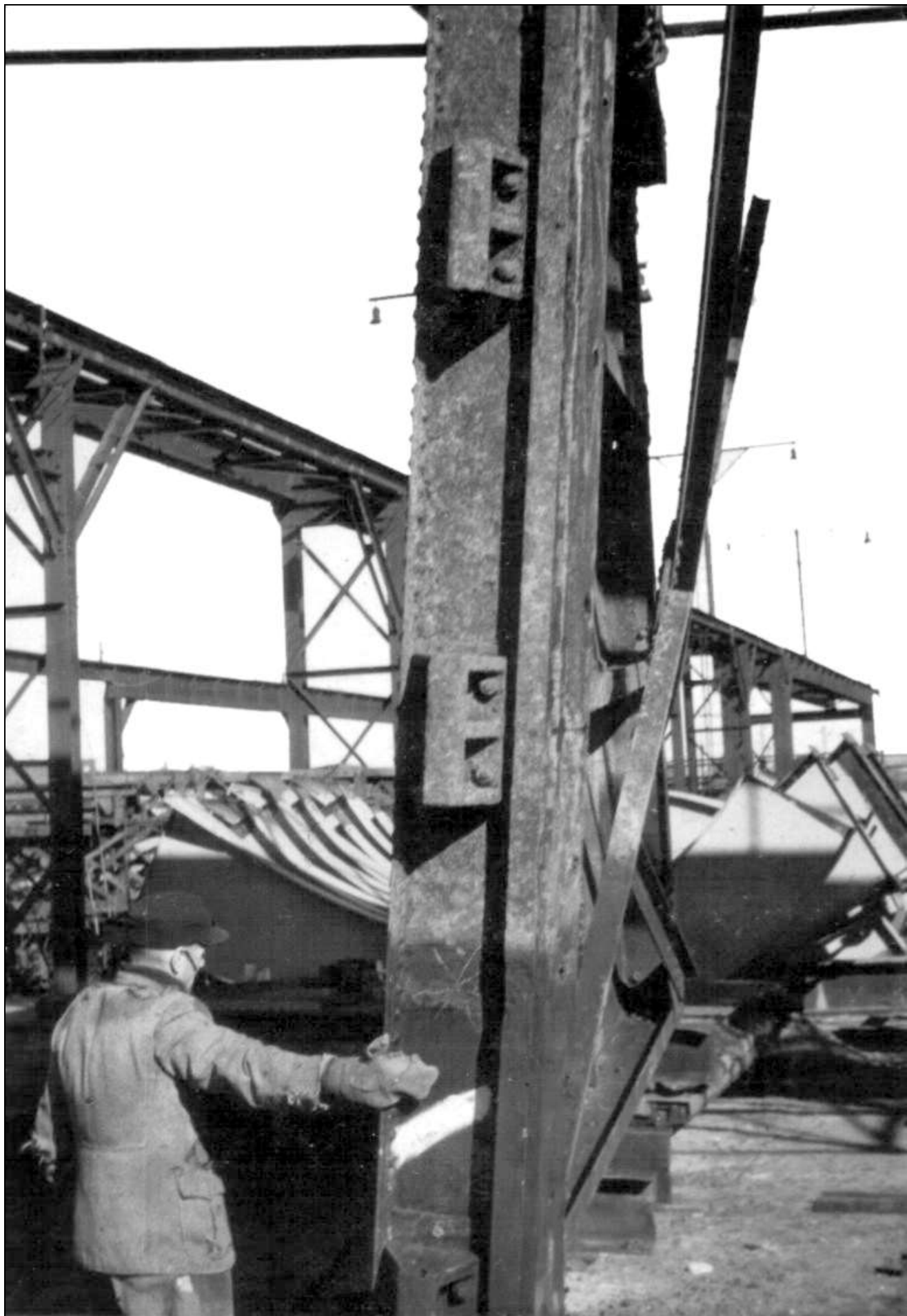
Die „dicksten Klamotten“ (den größten Versicherungsschaden) fabrizierte der Schepper Ende der fünfziger Jahre in Berlin-Neukölln, sozusagen sein nachträgliches Meisterstück zum kurz zuvor bestandenen Schiffsführerpatent. Er wollte in eine Schleuse einfahren. Nach dem „Umsteuern“ (von Voraus auf Zurück) sprang die Maschine nicht an, so dass er nicht „becken“, die Fahrt nicht verringern konnte. Die Versuche, das Schiff per Hand mit dem Draht abzustoppen, scheiterten am morschen „Leitwerk“ (woran man festmacht) der Schleuse. Der Draht schlüpfte immer wieder vom „Poller“ (Haken) ab. Und die damals nur 236 Tonnen tragende „Möwe“ brackerte ins geschlossene Tor und

setzte die Schleuse vom Frühjahr bis zum Herbst außer Betrieb - mit enormen Folgen für die Fahrgastflotte. Sie konnte keine Rundfahrten unternehmen und verbuchte finanziellen Totalausfall.

Mit dieser Havarie gehörte Vater zu den ersten Schiffern, die ein Schleusentor demolierten. Von da an ging es Schlag auf Schlag. Die ständig zunehmende Zahl der „Selbstfahrer“ (Schiffe mit eigenem Antrieb), die die Schleppkähne allmählich verdrängten, hielt geschlossene Schleusentore für zu zeitaufwendig und fuhr sie einfach kaputt. Im Laufe der folgenden Jahre sicherte man die Tore vor wilden Schiffen und ihren außer Kontrolle geratenen Untersätzen mit „Fangdrähten“. (Das sind dicke Stahltrossen, die in der Schleuse mit einem Hydraulikarm in einigen Metern Abstand vor die Untertore gespannt werden, um sie vor „durchgehenden“ Schiffen zu schützen).

Die Sachverständigen bescheinigten unserem Vater übrigens an Ort und Stelle seine „Unschuld“ an der Havarie. Wahrscheinlich stand die Maschine beim Anlassversuch auf dem „toten Punkt“ und war deshalb nicht angesprungen. Oder hatte der Schepper den toten Punkt? Egal! Punktum!

Über eine Havarie können wir heute noch herzlich lachen - Vater dagegen weniger. Sie ereignete sich auf Grund seiner mangelhaften Rechenkünste. Wir wollten von der Tiefer in Bremen zur Unterweser und hatten vier Brücken zu passieren. Weil der Mast nicht unterdurchpasste, „legte“ ich ihn vor der Abfahrt „um“, drehte ihn runter. An der dritten Brücke übergab der Schepper mir das „Ruder“ (das Steuer) und ging nach vorn, um den Mast wieder aufzurichten. Nach der letzten Brücke natürlich, glaubte ich. Doch was machte er? Zwischen beiden Brücken fing er an zu kurbeln. Ich dachte, er drehe ihn nur ein bisschen höher. Aber nein!



(1955) Berlin-Neukölln Das vom Schepper demolierte Schleusentor wird ausgewechselt

Er drehte und drehte munter weiter. Und ich sah „die Brücke auf uns zukommen“. Der Mast stand viel zu hoch. Das würde nicht gutgehen. Mit Geschrei und lautem Signalton versuchte ich, das Unheil abzuwenden. Vater guckte verständnislos zum Steuerhaus, wo ich einen wilden Eiertanz aufführte. Doch er kapierte den Sinn meiner Gebärden nicht. Da schepperte es auch schon. Der Mast donnerte vor die Brücke und die Topplaterne knallte haarscharf neben den Schepper an Deck. Der sprang erschrocken zur Seite und sah verwundert nach oben - unter die Brücke. Dann schlug er sich mit der Hand an den Kopf, was mir entschieden lieber war. Besser die Hand am, als die Laterne auf dem Kopf. Das hätte mehr Bruch gegeben. So war nur der Mast krumm wie ein Flitzebogen und die Laterne in tausend Stücke zerbrochen. Seitdem muss Vater mit dem Gespött der Familie leben, wenn es gilt, irgendwelche Berechnungen anzustellen. „O, o, das schafft er nicht. Er kann doch nur bis drei zählen“, heißt es dann.

Zu Lasten meines Kontos geht eine „Beinahe-Havarie“, die mir einen nachhaltigen Schock versetzte. Ich steuerte die „Möwe“ auf der Mittelweser (von Minden bis Bremen) „zu Tal“ (weserabwärts) in eine Schleuse. Der Schepper befand sich vorn an Deck, um festzumachen. Es herrschte größter Schiffsandrang. Jeder Meter der Schleuse wurde genutzt. Darum hatte sich ein kleiner Wasserbauschlepper quer vor das Untertor gelegt. Als nächstes Schiff waren wir an der Reihe. Vater gab mir, der „Schiffsführerin“, von vorn über die Wechselsprechanlage und mit Handzeichen Anweisungen. „Langsamer - Maschine stopp - mehr Backbord oder Steuerbord“ usw. (Er glaubte immer, seinen Senf dazu geben zu müssen).

Auf sein Zeichen stoppte ich die Maschine, und wir trieben in die Schleuse hinein. „Becken“, also rückwärts, bedeutete er mir. Ich ließ den Motor an und gab etwa Gas. „Mehr“ signalisierte er. Folgsam, wie ich bin, zog ich am Gashebel. Und Himmel noch mal! Die „Möwe“ schoss voraus und rauschte auf den querliegenden Schlepper zu. Die Besatzung gestikuliert heftig, und der Schepper schrie durch die Sprechanlage: „Mensch, stopp ab! Hast du nicht umgesteuert?“. Ach, du liebe Zeit! Mir ging es durch Mark und Bein. Ein Blick auf die Hebelstellung bestätigte nämlich Vaters Vermutung. Ich hatte tatsächlich vergessen, auf „Rückwärts“ zu stellen. Oh, da wurde ich aber munter, ebenso die Schleppermannschaft. Schnell stellte ich die Maschine aus. Nur... ehe man umsteuern kann, muss sie vollkommen stehen. (Unsere Maschine hatte kein Getriebe. Voraus drehte sie rechts herum, beim

Rückwärtsfahren links herum). Die Zeit erschien mir ewig lang, bis sie ausgetuckert hatte.

Nun rasch den Hebel auf „Rückwärts“ - doch er blockierte. Panik überfiel mich. Ich riss und zerrte an dem Ding, doch er ließ sich nicht umlegen. Schweißperlen traten auf meine Stirn. Das war mit Sicherheit das Ende meiner „Kapitänskarriere“ - und das des Schleppers und des Schleusentores auch! Denn trotz meiner Kopflosigkeit bekam ich mit, dass die Besatzung an Land sprang, und der Schepper im Dauerlauf nach achtern rannte. Er stürmte ins Steuerhaus und führte blitzschnell die nötigen Handgriffe aus. Und dann „beckte“ er, was die Maschine hergab, a. k - alle Kraft retour!

Das Schiff vibrierte, überall klapperte es. Dazu der Lärm des Motors und das Geschrei der Schleppermannschaft. Ein Riesenspektakel, so richtig schön, um die letzte Schlafmütze auf uns aufmerksam zu machen.

Zur Salzsäule erstarrt, beobachtete ich, wie die „Möwe“ mit immer noch hoher Geschwindigkeit auf den Schlepper zuschwamm. Vater stürzte aus dem Steuerhaus, schnappte sich eine Leine, warf sie über einen Haken in der Schleusenwand, legte sie um unseren Poller, um so das Schiff abzustoppen. (Eine schwierige und gefährliche Aktion. Eine „Landratte“ kann sich nicht vorstellen, wieviel Kraft 500 Tonnen Ladung entfalten, die in Fahrt sind. Man muss die Perlonleine sehr schnell um den Poller wickeln, „Schläge“ draufmachen. Dabei läuft man leicht Gefahr, mit den Fingern zwischen dem sich auf dem Poller festziehenden Tampen zu geraten und sie sich abzuquetschen. Hat man einige „Schläge“ auf dem Poller, muss man nach und nach „Lose“ geben, um zu verhindern, dass die Leine abreißt und mit ungeheurer Wucht auf einen zuschnellt - was böse ausgehen kann)!

Der Schepper schaffte es, die „Möwe“ „festzuhalten“. Bedingt durch das ruckartige Abstoppen drohte sie nun gegen die Schleusenmauer zu knallen. Da löste sich meine Erstarrung. Ich ergriff ein „Reibholz“ (ein zirka ein Meter langes, an beiden Seiten abgeschrägtes Kantholz mit einer Leine zum Anfassen) und hielt es zwischen Schiff und Wand, um den „Zusammenstoß“ zu mildern. Dennoch krachte die „Möwe“ mit einem starken Rums an die Schleusenmauer (und wehe, man steht nicht sicher! Dann kann man über Bord katapultiert und zwischen Schiff und Schleusenmauer zermanscht werden). Dem Himmel, nein, Vater sei Dank! Die Geschichte lief glimpflich ab. Kurz vor dem Schlepper stand die Kiste. Ein Nachspiel gab es dennoch.

Das vom Schepper erwartete Donnerwetter blieb zwar aus, dafür brach es etwas später über mich herein, als ich das Kaffeegeschirr ins Steuerhaus tragen wollte. Ahnungslos öffnete ich den Hängeschrank in der Küche und hatte, im wahrsten Sinne des Wortes, „keine Tassen mehr im Schrank“. Durch die Wucht des Anpralls an die Mauer war das Geschirr innen an die Schranktür gerutscht und umgekippt. Und beim Öffnen der Tür polterte mir der ganze Schamott entgegen. Ich kriegte also doch noch anständig „eins aufs Dach“. Mein Kopf erlitt keinen Schaden (behauptete ich eisern), das Geschirr dagegen schon. Und so kam es, dass wir endlich die alten Sachen los wurden. Alles hat zwei Seiten!

Im Jahre 1952 wäre die „Möwe“ fast zum U-Boot umfunktioniert worden. Für den Schepper ein nasser Einstieg in seine Binnenschifferlaufbahn. Am 1. Juli tauschte er seine Arbeit als Schiffbauer bei der Werft Büsching & Rosemeier in Uffeln gegen die eines Matrosen auf der „Möwe“ ein, deren damaliger Besitzer Wilhelm Diekmann aus Möllbergen war. Nach ein paar Monaten, am 1. Advent, erlebte Vater seine dramatischsten Stunden an Bord. Samstags abends um acht hatte man in Essen vor einer Schleuse Feierabend gemacht. Gegen Mitternacht verließ er die Diekmannsche Kajüte, um nach vorn in seine Matrosenbehausung zu gehen. Alles war wie immer. Keine besonderen Vorkommnisse.

Ein Niederländer, der mit seinem Schiff „auf Seit“ lag und um ein Uhr von einem Landgang zurückkehrte, bemerkte auch nichts Außergewöhnliches. Gut eine halbe Stunde später wurde Frau Diekmann von einem lauten Knall aus dem Schlaf gerissen. Sie scheuchte ihren Mann Willem zu einem Kontrollgang hoch. Als er aus der Kajüte trat, patschte er ins Wasser und war im Nu hellwach. Wasser vor dem Eingang bedeutete allerhöchste Alarmstufe. Den Grund für sein Fußbad hatte er sofort ausgemacht. Die „Möwe“ befand sich kurz vor dem Absaufen. Das Wasser stand 55 Zentimeter hoch auf der Gangbord. Noch 5 Zentimeter, und es wäre über den Dennebaum in den Laderaum gelaufen. Warum? Wieso? Eine Erklärung zu suchen, fehlte die Zeit.

Willem spurtete nach vorn und warf den Schepper aus der Koje mit den Worten (auf Uffelner Platt, dessen ich leider nicht mächtig bin): „Simon, (so nannte man Vater in Schifferkreisen) Simon, wir saufen ab! Mensch, komm raus, wir saufen ab! Wasser, bis an die Luken steht Wasser! Du musst lenzen. Ich hol Hilfe!“

Während Willem an Land sauste, versuchte der Schepper alle verfügbaren Pumpen in Gang zu bringen. Was nicht so einfach war, denn im Maschinenraum stand das Wasser bereits 60 Zentimeter hoch. Und was konnten die bordeigenen Pumpen bei der rasanten Geschwindigkeit, mit der das Schiff vollief, ausrichten? Keiner sah eine Chance, die „Möwe“ zu „halten“, zu retten. Sie galt als verloren. In größter Hast stopfte Frau Diekmann einige Sachen in den Koffer und verließ das sinkende Schiff. Doch dann nahte unvermutet das Glück im Unglück. Ein Tanker, der hinter der „Möwe“ gelegen hatte, kam „längsseits“, um mit seinen großen Pumpen zu lenzen. Ein dicker Schlauch ins „Tiefherft“ (eine „Rumpelkammer“ mittschiffs), ein zweiter in den Laderaum, und schon schoss in dicken Strahlen das Wasser über Bord. Allerdings nicht nur Wasser. Es war nicht zu vermeiden, dass auch ein Teil der Weizenladung im Kanal landete. Und ganz allmählich hob sich das Schiff, Zentimeter um Zentimeter. Zusätzlich pumpte ein herbeigerufener Schlepper. Nach zwei Stunden beendete der Tanker seine Hilfstätigkeit. Die Gefahr des Absaufens war gebannt. Der Schlepper blieb im Einsatz. Die angerückte Feuerwehr brauchte nicht einzugreifen. Morgens brachte der Schlepper die „Möwe“ in den Hafen, den sie mit eigener Kraft nicht mehr erreichen konnte. Der Wassereinbruch beschädigte das Drucklager des Motors. Das Entladen des nassen Weizens gestaltete sich äußerst schwierig. Der Kran hatte große Mühe, mit dem Greifer die harte, aneinandergepappte Masse zu packen. Von der Bordwand musste sie sogar mit der Spitzhacke losgeschlagen werden. Als Verursacher dieser Kalamität entpuppte sich ein faustgroßes, nach innen aufgerissenes Loch in der „Kimm“ - in der Rundung zwischen Bordwand und Boden. Die Experten schrieben es der Explosion eines Sprengkörpers aus dem Krieg zu. Nichts Genaues weiß man nicht. Nachdem ein „Lecksegel untergezogen“ und das Loch von innen abgedichtet war, endete auch für den Schlepper der Bereitschaftsdienst



Die alte "Möwe" 1959 vor der Vlothoer Zuckerfabrik Ohle & Bonnemeyer. Sie hat in Vlotho "geleichtert" (ausgeladen) und fährt jetzt nach Karlshafen. Das Steuerhausdach ist abgedeckt, damit der Schepper über das Stammholz sehen kann.



(1985) Vlotho - Bevor man die Luken aufdecken kann, muss erst Schnee gefegt werden - sonst sind sie zu schwer. Das Steuerhaus ist wegen der Kälte heruntergefahren.

- und alles war wie immer. Die Kosten für das Trocknen des Weizens und die anderen Schäden übernahm die Versicherung.

An einem Sonntag waren wir abends zum Geburtstag eingeladen. Wir hatten uns gerade gemütlich niedergelassen, da klingelte das Telefon. Unsere Tochter, die mit dem kleineren Bruder zu Hause geblieben war, meldete sich aufgeregt. Es hätte jemand aus Bremen angerufen, der Schepper müsse sofort kommen, die „Möwe“ wäre am Absaufen, und der Matrose käme mit den Pumpen nicht zurecht, sprudelte sie heraus. Also, nix wie rein ins Auto und heimwärts gedüst. Der Schepper brauchte noch seine Tasche, und wir mussten die Kinder beruhigen, die uns aufgelöst entgegenliefen. Ganz viel Zeit ließen wir uns allerdings nicht, denn wir konnten nicht einschätzen, wie bedrohlich die Situation wirklich war. Und Telefon auf den Schiffen oder gar Handys, um nachzufragen, gab es damals noch nicht (Es muss im Jahre 1974 gewesen sein).

Vater hatte keinen Führerschein, darum musste ich ihn chauffieren. Tochter und Sohn erhielten noch ein paar Anweisungen und das Versprechen „Ich melde mich, wenn wir in Bremen sind“ - und dann brausten wir los. Natürlich war der Sprit alle und damals spät abends in Vlotho keine Tankstelle mehr geöffnet. So führte unser Weg erst einmal nach Oeynhausen. Zudem hatten wir November und ein Sauwetter. Es schüttete wie aus Kübeln vom Himmel, dazu stürmte es beinahe in Orkanstärke. Und wir mit unserem Renault 6 mit 34 PS mit-tendrin. Die Straßen standen voller Wasser, und manchmal glaubte ich, der Wind würde das Auto einfach von der Fahrbahn fegen. Die Sichtverhältnisse erforderten meine ungeteilte Aufmerksamkeit, doch die wirren Gedanken ließen sich nicht verscheuchen. Meine Nerven waren zum Zerreißen gespannt. Als der Wagen in einer Kurve wegen des Aquaplanings auf den Grünstreifen rutschte, drosselte ich das Tempo. So hatte es keinen Sinn, so würden wir wahrscheinlich im Krankenhaus landen.

Es muss etwa ein Uhr gewesen sein, als wir das Ziel erreichten. Da ich nicht direkt zum Liegeplatz nach links abbiegen durfte, sprang der Schepper an der großen Ampelkreuzung aus dem Wagen und hechtete über die breite Straße. Wegen der Einbahnstraßenregelung musste ich erst „um den Pudding fahren“. Als ich dann bei der „Möwe“ ankam, hörte ich bereits die Pumpen laufen. Vater wirbelte in seinem „Sonntagsstaat“ auf dem Schiff herum, schaffte eine weitere Pumpe und eine Handlampe heran - mich nahm er gar nicht wahr. Die Aufregung war

mir auf den Magen geschlagen. Mir wurde plötzlich übel, sämtliche Knochen zitterten, und dann musste ich mich übergeben. Oh, war mir schlecht. Der Schepper rannte an mir vorbei und sagte erstaunt: „Was machst du denn da? Geh in die Kajüte, sonst müssen wir dich noch aus dem Bach fischen. Ich hab alles im Griff!“ Mit einer Schüssel auf den Knien – vorsichtshalber – verzog ich mich in die Stube auf die Couch. Kalt war es hier, es brannte kein Feuer. Mit Grauen dachte ich an die Heimfahrt.

Nach einer Weile schaute Vater herein. „So, wie du aussiehst, kannst du unmöglich zurückfahren. Bleib hier und leg dich hin.“ Was ich am liebsten auch gleich getan hätte. Doch ich musste die Kinder ja noch informieren. Folglich schleppte ich mich an Land, an der Straßenkreuzung stand eine Telefonzelle. Die Tochter (14) erwartete den Anruf schon ungeduldig, Sohnemann (7) lag – vom Schläfe übermannt – im Wohnzimmer. Ich berichtete, dass alles in Ordnung sei, und ob es schlimm wäre, wenn ich an Bord bliebe? Nö, nö, sie kämen schon zurecht und auch pünktlich zur Schule. Ich solle mir man keine Gedanken machen. Mit einem Mal war ich müde, ich wollte nur noch schlafen. Der Schepper hatte mittlerweile den Ölherd angeheizt und auch das Leck gefunden. Ein Niet war weggeplatzt, einfach so! Während ich Augenpflege betrieb, dichtete er das Loch ab und lenzte den Laderaum leer. Da wir Stammholz geladen hatten, war kein Schaden entstanden – und auch die Kinder bewältigten alles meisterhaft.

Ja, und auch dies hat es gegeben. Unterhalb der Schleuse Hameln hatte die „Möwe“ Grundberührung, ohne Grund, denn an dieser Stelle steht genügend Wasser. Der Schepper hatte sie auch nicht zu tief beladen. Trotz allem klötterte es plötzlich unter dem Boden. Das Ergebnis war eine Leckage. Als ich Vater abends von Vlotho nach Hause holen wollte, winkte er ab. Es leckte so schlimm, dass er in kürzeren Abständen pumpen musste. Das Wochenende verbrachte er mit dem Abdichten des Lecks. Er meldete den Vorfall dem Wasser- und Schifffahrtsamt, das daraufhin die Stelle absuchen ließ.

Und was fand man? Ein von der „Möwe“ plattgefahrener Wagen. Ein verärgertes Mann hatte den Wagen nach seiner Scheidung in die Weser gerollt, weil er ihn seiner Ex-Frau nicht gönnte. Was soll man dazu sagen? Besser das Auto im Wasser als die Frau, meine ich.