



(1965) Die "Möwe" will in Hann.-Münden Kali laden. Hier beginnt die Weser, wo Werra und Fulda zusammenfließen.

12 Auf dem „Zahnfleisch“ die Weser runter

Wir sollten morgens um sechs Uhr in Hannoversch-Münden Kali laden. Weil der Kollege, der vor uns dran war, nicht „zu Potte“ kam, verzögerte sich der Beginn auf die Mittagszeit. Die Weser führte „schönes“ Wasser, das aus der Eder-Talsperre mit „Zuschuss-Wasser“ für ein bis drei Wochen noch „aufgestockt“ wurde. Wir konnten „voll abladen“, also zwei Meter tief. Um jeden Zentimeter des hohen Wassers zu nutzen und möglichst viele Tonnen mitzunehmen, beobachteten wir aufmerksam den Pegel auf dem gegenüberliegenden Ufer.

Kurz nachdem wir mit dem Laden begonnen hatten, stellten wir mit Entsetzen fest, dass das Wasser fiel - und zwar rapide. Das sah nicht gut aus. Der Schepper hatte eine bestimmte Anzahl Kali-Waggons geordert, die wir abnehmen mussten, wollten wir nicht für die hohen Transportkosten aufkommen. Das Umladen würde noch ein Weilchen dauern. Jeder Blick auf den Pegel machte uns kribbeliger. Das Wasser fiel stetig weiter.

Vater trieb die Arbeiter zur Eile an. Wir mussten weg, sonst „schwammen“ wir nicht mehr. Als dann Sohnemann Ulf auch noch seinen „Ansagedienst“ aufnahm und alle paar Minuten den Pegelstand mit den Worten verkündete: „Jetzt ist schon wieder ein Zentimeter dabei weg“, trug er nicht gerade zu unserer Beruhigung bei. Am liebsten hätten wir ihm den Mund verboten. Nur... konnten wir das Fallen des Wassers damit verhindern? Wohl kaum! Aber es nervte!

Einzigste Erklärung für das rasante „Wegkippen“: man hatte die Talsperre dichtgemacht. Um 15 Uhr waren wir fertig und gingen zehn Zentimeter zu tief. Der Schepper telefonierte mit verschiedenen Stellen und fand seine Vermutung bestätigt. Die Talsperre gab kein Wasser mehr ab und in nächster Zeit auch nicht. Man hatte verbummelt, die Schifffahrt davon zu unterrichten. Was nun? Liegenbleiben? Auf Regen hoffen? Der Wetterbericht prophezeite ein Hoch. Und wenn die Weser weiter fiel? Vater entschloss sich, loszufahren. Er hatte nämlich ausgerechnet, dass wir abends das Zuschusswasser eingeholt haben müssten.

Und nun begann eine nervenaufreibende Verfolgungsjagd. Zuerst klappte das Umdrehen nicht. Wir saßen auf Grund und das Schiff wollte nicht „rundum“. Oh, war das eine Wühlerei! Vorwärts, rückwärts, Backbord, Steuerbord - nichts zu machen. Wir wirbelten zwar jede Menge Schlamm auf, doch die „Möwe“ rührte sich nicht von der Stelle. Dann tat sich etwas! Sie legte sich vor den Anleger der Ausflugsschiffe, saß wieder fest und blockierte ihn. Maschine an - Vollgas voraus - stopp - umsteuern - Maschine an - alle Kraft retour - stopp - und dasselbe noch einmal von vorn. So versuchte es der Schepper pausenlos, ohne Erfolg. Vom vielen Anlassen waren die „Luftflaschen“ leer, so dass wir mit der „Rappelkiste“ (dem Generator) „Luft laden“ mussten. (Die Maschine brauchte in kaltem Zustand mindestens 23 atü Pressluft, warm 15 atü, um anzuspringen). Und dann kam es, wie es kommen musste. Ein Passagierdampfer wollte an den Anleger, um seine Fahrgäste auszuladen. Was natürlich nicht ging, denn die „Möwe“ lag ja davor. Die beiden gereizten Schiffsführer - der eine, weil nichts klappte, der andere, weil wir seinen Fahrplan durcheinander brachten - tauschten nicht gerade Zärtlichkeiten miteinander aus. Das fing ja gut an. Noch keinen Meter von Münden weg und schon jede Menge Ärger.

Irgendwann hatten wir es geschafft, unseren „widerspenstigen Zosen“ gedreht, und es ging mit langsamer Fahrt „zu Tal“, wesenabwärts. Von Anfang an rumpelte es unter dem Schiffsboden, weil er beständig über Grund scheuerte. Wie gern wäre ich von Bord gegangen, um diesem Geräusch zu entfliehen. Nach etwa zwei Kilometern kriegte die „Möwe“ heftig „einen in die Rippen“ und legte sich auf die Seite. Wahrscheinlich war sie auf einen dicken Stein gefahren. Sie hob sich an Steuerbord 10 bis 15 Zentimeter aus dem Wasser und wäre fast stehengeblieben - und uns vor Schreck beinahe das Herz. Der Schepper befürchtete ein schlimmes Nachspiel und schickte mich auf einen „Rausch-Trip“. Ich sollte auskundschaften, ob wir uns eine Leckage eingehandelt hatten. Mein Ermittlungsergebnis überraschte keinen. Im hinteren Laderaum „rauschte“ es - erfolgreich lief Wasser herein - aber nur verhalten. Woraus wir folgerten, das Leck müsse ein „normales“ sein. Der Schiffsboden sei wohl nicht aufgeschlitzt. Vater ordnete regelmäßige „Lochstreifen“ an, um den Wasserzustrom zu kontrollieren.

Die Maschine lief mit „niedriger Umdrehung“, damit die „Möwe“ steuerbar blieb. Denn... je weniger Schraubenwasser gegen die Ruderblätter drückt, desto träger reagiert ein Schiff auf ausgeführte Rudermanöver. Andererseits durfte der Schepper den Motor nicht voll aufreißen, sonst hätten wir uns wegen der Sogwirkung das bisschen Wasser selbst „abgegraben“. Flache Stellen, die Vater natürlich kannte, nahm er mit „kaltem Druck“. Er ließ die „Möwe“ ohne Maschinenkraft nur von der Strömung treiben. Erst wenn sie „verfiel“, vom rechten Weg abkam, warf er den Motor kurz an, um sie „aufzurichten“, wieder auf Kurs zu bringen. Angespannt und äußerst konzentriert wirkte er im Steuerhaus herum, bemüht, möglichst das tiefste Fahrwasser zu erwischen (Die „alten“ Weserschiffer kennen den Fluss wie den Inhalt ihrer Hosentaschen - nee, noch besser).

Und der Schepper bewies Nervenstärke. Trotz des Klötterns und Rumpelns war es ihm noch nicht laut genug. Er hatte zusätzlich die Wechselsprechanlage eingeschaltet, die jede Grundberührung vorne am Kopf (Bug) wie ein Verstärker ins Steuerhaus übertrug. Sie diente ihm als Warnsignal. Und wenn es wieder einmal rumste, hielten wir den Atem an. Ansonsten beschränkten wir uns auf gelegentliche „weise“ Ratschläge. „Warum fährst du so dicht an der Kante runter? Fahr doch weiter rüber, dann brauchst du nicht so viel zu

kurbeln“ (am Ruder zu drehen). „Ich werd' den Deubel tun. Da steht kein Wasser. Das sieht nur so aus als ob“, kam es dann kurz und knapp vom Schepper. Mit verhaltenem Bangen beobachteten wir die Bewegungen des Schiffes. Zwischendurch überprüften wir die Leckage. Es drang mehr Wasser ein, als erwartet. Wir mussten pumpen.

Allmählich brach die Dämmerung herein, und Dunst breitete sich über der Weser aus - zwei Gegebenheiten, die unsere Tour zusätzlich erschwerten. Normalerweise fährt kein Schiffer im Dunkeln „zu Tal“ auf diesem Flussabschnitt. Die Berge entlang des Ufers tauchen alles in ein gleichförmiges Schwarz. Man kann das Wasser nicht vom Land unterscheiden. Da das Schiff, den Krümmungen des Flusses folgend, von einer Seite zur anderen schwenkt, helfen Scheinwerfer nicht viel - und jeder Autofahrer kennt ihre Wirkung bei Nebel. Selbst der Schein der Positionslaternen blendete dermaßen, dass der Schepper sie ausknipste - entgegen den Vorschriften. So rumpelten wir nun als „Geisterschiff“ auf dem „Zahnfleisch“ die Weser runter.

Dann, mitten in Karlshafen, eine unerwartete Situation, die uns das Blut durch die Adern jagte. Urplötzlich erblickten wir direkt vor uns die Lichter eines außerfahrplanmäßigen „Milchesels“ (Fahrgastschiff) - so genannt, weil sie früher auch die Milch zu den Molke-reien beförderten. Wir bemerkten ihn sehr spät, da wir uns in einem rechtwinkligen Bogen befanden. Auf einer solch unübersichtlichen Ecke vermeiden die Schiffer sogar am helllichten Tag eine Begegnung. Der „Käpten“ des „Entgegenkommers“ hatte uns nicht gesehen. Logisch, wie sollte er ein vollkommen unbeleuchtetes Schiff ausmachen?

Ach, war das ein Geschimpfe und Gefluche, als wir unsere Positionslaternen einschalteten. Nur gut, dass beide Schiffsführer nun ihren Geist und ihr ganzes Können benötigten, um die Untersätze aneinander vorbeizusteuern.

Der Schepper meisterte kritische Momente dieser Art mit Bravour - wenn er auf einen ebenbürtigen „Gegner“ traf.

Nach der schwierigen, gelungenen Vorbeifahrt konnte es sich der Kollege nicht verkneifen, einige „Nettigkeiten“ hinter uns herzuschreien. Und wir verstanden seinen Wutausbruch über unsere „Verdunkelung“.

Ab Karlshafen wurden die Grundberührungen weniger. Wir hatten das Ziel, das Zuschuss-Wasser, erreicht. Um neun Uhr abends machten wir in Herstelle fest und atmeten befreit auf. Es hätte schlimmer kommen können. Denn trotz aller Karambolagen war es bei der einen Leckage geblieben. Jetzt, nach dem die Erregung allmählich abklang, schmeckte das Abendbrot doppelt gut. Anschließend dichtete der Schepper das Loch im Boden ab. Zum Glück lagerte an der Stelle wenig Kali. Trotzdem begann sein Feierabend erst nach Mitternacht.

Nach vier Stunden Schlaf ging es in der anbrechenden Morgendämmerung weiter. Das Wasser fiel nämlich wieder, und noch so eine stressige Fahrt wollte Vater nicht riskieren. Sie wird uns auch so ewig in Erinnerung bleiben. Sohn Ulf kommentiert sie noch heute mit den Worten: „Jau, das war eine Reise. Da gingen die letzten Nerven drauf. Und ich dachte immer, Ferien wären zur Erholung da. Dann lieber Schule!“ Und das will was heißen, von einem, der mit Leib und Seele Binnenschiffer ist und die Schule nur als notwendiges Übel ansah.

Das „Wellenfahren“ ist eine Besonderheit der Oberweserschiffahrt. So weit mir bekannt, ist es einmalig auf der Welt. Bei „kleinem Wasser“, wenn sich der Gütertransport mit dem Schiff wegen der geringen Fahrwassertiefe nicht mehr lohnt, speist die Eder-Talsperre den Fluss mit Zuschusswasser. Vorausgesetzt, sie ist gut gefüllt, sie hat kostbares Nass übrig. Will ein Verloader in Beverungen bei einem Wasserstand von 1,20 Metern größere Mengen Getreide verschiffen, bemüht er sich um eine „Welle“ beim zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt. Wann, wie lange und wieviel Wasser abgegeben werden kann, wird dort genau berechnet und der Schifffahrt mitgeteilt. Wenn es zum Beispiel heißt, am 20. kommt eine „Welle“ von 30 Zentimetern, wissen die Fachleute, wie viel Wasser sie wie viele Tage vorher und wie lange losschicken müssen, damit am 20. der Wasserstand in Beverungen 1,50 Meter beträgt. Fertig abgeladen warten die Schiffe und ihre „Kapitäne“ auf die Welle. Ist ein Beladen auf diesen Tiefgang vorher nicht möglich, weil an der Umschlagstelle zu wenig Wasser steht, werden die Schiffe angeladen und erhalten den Rest, wenn die Welle da ist.

Es waren unruhige Stunden, Nächte. Die Schiffer ließen den Pegel oder eine Markierung an Land nicht aus den Augen. Alle naselang marschierte einer zum Pegel. Ein zweiter, ein dritter usw. kam hin-

zu. Sie guckten und redeten die Welle herbei - und ratschten und tratschten! (Unter Schiffern nennt man es allerdings „fachsimpeln“. Das andere machen nur die „Kaffeetanten“, klar.) Irgendwann, wie auf ein geheimes Kommando, verteilten sie sich auf ihre „Dampfer“, um sich nach geraumer Weile wieder zu einem „Fachgespräch“ zusammenzufinden. Die Steuerung dieses Ablaufes blieb mir all die Jahre verborgen.

„Wann wollen wir denn los? Um sechs?“

„Um sechs? Vor acht auf keinen Fall.“

„Fahrt ihr man um acht weg, wenn ihr in den „Klippen“ festsitzen wollt. Vor zehn hau' ich nicht ab.“

So ging es hin und her. Wie die Bienen schwirrten die Schiffer und ihre Meinungen und Erfahrungen durcheinander. Abends gegen acht fing die Weser in Beverungen an zu steigen. Um Mitternacht war die Welle voll da. Von der Talsperre bis Holzminden benötigt das Wasser drei Tage, wird also schon am 17. abgegeben. Mehrmals sprang der Schepper aus dem Bett, um seinen „Prüfstein“ zu kontrollieren. Steht das Wasser, steigt es noch oder fällt es wieder? Und wenn er glaubte, in der Frühe der erste am Pegel zu sein, täuschte er sich. Ein Kollege war mit Sicherheit schon dagewesen. Morgens um zehn Uhr setzte sich der Pulk der Schiffe in Bewegung. (Die Welle braucht einen gewissen Vorlauf, da die Schiffe auch ohne Maschinenkraft schneller treiben als die Strömung. Wirft man zu früh los, überholt man sie und in den „Latferder Klippen“ oberhalb Hamelns fehlt es dann unter dem Kiel).

In Hameln war Feierabend, egal, welche Zeit die Uhr zeigte. Wir hatten nämlich den Anfang der Welle erreicht. Während der Nacht „überholte“ sie uns dann. Und am anderen Tag, wenn das Wasser anfang zu fallen, am Ende der Welle also, kutscherten wir nach Minden.

Kamen wir mit der Welle von Hann.-Münden, gingen die Schiffer um acht „in Gang“. In Bodenwerder wurde angelegt, weil das Wasser „weg“ war. Über Nacht lief es an uns vorbei, und wir nahmen die letzte Strecke von Bodenwerder nach Minden in Angriff. Es ist auch vorgekommen, dass die Experten beim Wasser- und Schiffsahrtsamt falsch gerechnet haben. Sie gaben zu wenig Zuschusswasser und ließen die Welle nicht lange genug laufen. Das Ergebnis waren zwei Schiffe, die sich in den „Klippen“ festfuhren. Eines davon hatte ein Leck und musste in Hameln seine Ladung löschen.

Das dritte erhielt rechtzeitig eine Warnung und konnte oberhalb der „Klippen“ in Grohnde anlegen.

Ein Wort noch zu den Pegeln. Sie „lesen“ zu können, war eine Wissenschaft für sich. Der angezeigte Wasserstand bedeutete nicht automatisch auch die Fahrwassertiefe. Um sie zu erfahren, mussten vom Pegel in Münden 20 Zentimeter abgezogen werden. In Karlshafen galt das, was dran stand, also plus minus Null. In Hameln rechneten die Schiffer 20, in der Porta sogar 40 Zentimeter runter. Vor einigen Jahren wurden die Pegel „genormt“. Seither gilt für die Oberweser: angezeigter Wasserstand minus 20 Zentimeter. Heute messen die Pegel elektronisch. Man kann sie anrufen und erfährt dann den Stand von morgens und den augenblicklichen, so dass man erkennen kann, ob das Wasser steigt oder fällt.

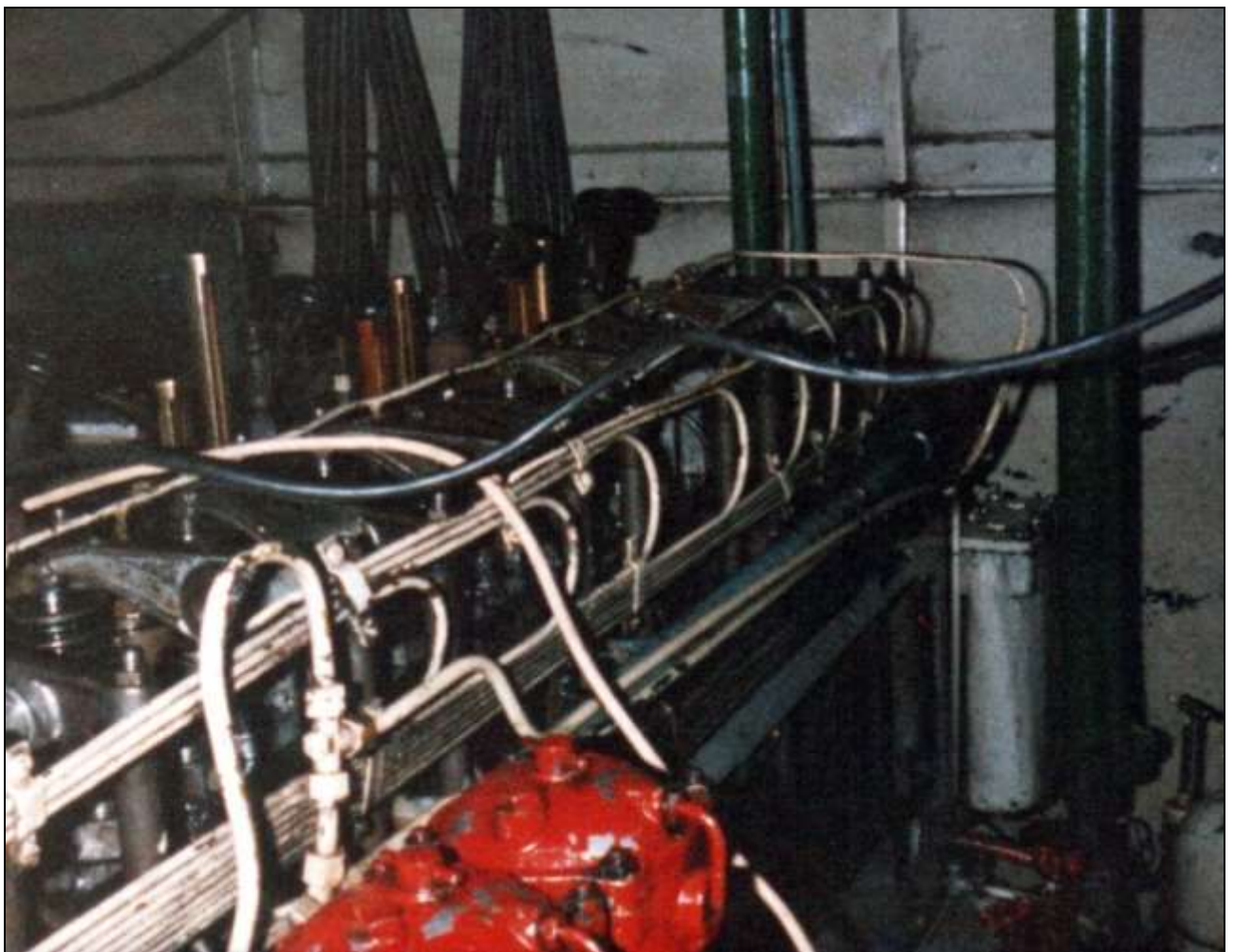
13 Die Traumschiff-Reise

Eine Fahrt nach Bremerhaven verlief sowohl beeindruckend als auch „eindrücklich“. Vor Jahren rief der Schepper zu Hause an und fragte: „Willst du mit zur Königin Elisabeth? Wir haben einen Termin bei ihr.“ Er hatte an der Vulkan-Werft in Bremen-Vegesack Fundamente für die neue diesel-elektrische Maschine des Traumschiffs „Queen Elisabeth“ geladen. Sie wurde auf einer Werft in der Unterweserstadt für über 300 Millionen Mark umgebaut und modernisiert. Fernsehen, Funk und Presse berichteten wochenlang darüber.



Oben: (1965)
Brake: Unschwer
zu erkennen:
Dies ist nicht die
Queen Elisabeth
sondern unsere
Königin Kirsten.
Ihre Krone be-
steht aus einer
Plastikeinlage,
die man zum
Schutz in das
Spülbecken legt.

Unten: Unser
Maschinenraum -
viel bescheidener
als der auf dem
Traumschiff



Die meisten werden sich an den Rummel, der darum veranstaltet wurde, erinnern.

Um diesen Luxus-Liner aus der Nähe betrachten zu können, ließ ich zu Hause alles stehen und liegen und quartierte mich auf der „Möwe“ ein. Fenster putzen, Gardinen waschen und andere Tätigkeiten im und rund ums Haus konnte ich immer erledigen, die Arbeit lief mir nicht weg. Aber mit stolzgeschwellter Brust erzählen: „Ich habe sie gesehen, direkt vor der ‚Königin‘ gestanden“, dazu bot sich mir nur einmal die Gelegenheit. Also, Sohnemann Lars nebst ein paar Sachen gepackt und nix wie hin.

Als wir uns auf der Unterweser Bremerhaven näherten, konnten wir sie schon sehen. Mit ihren „Decks“ (ihren Aufbauten) überragte die „Queen“ die Gebäude des Hafengeländes um einiges. Wahrlich ein „majestätischer“ Anblick. Große Enttäuschung bei mir, als man uns in ein nebenliegendes Hafenbecken dirigierte. Eine riesige Halle versperrte größtenteils die Sicht auf den Koloss. Meine Erwartungen erhielten einen gehörigen Dämpfer. Doch was sich am anderen Tag abspielte, war dermaßen fesselnd und entschädigte mich vollends.

Die Maschinenfundamente wurden von einem imposanten Schwimmkran ausgeladen. Er war auf einem etwa 30 mal 80 Meter großen Ponton aufgebaut, 173 Meter hoch - höher als die Türme des Kölner Doms - mit einer Tragkraft von tausend Tonnen. Ein gigantisches Gerät!

Wir hatten an der Pier festgemacht. Der Schwimmkran lag etwa 50 bis 60 Meter von uns entfernt mitten im Hafen, vorn an Land und an unserem Schiff vertäut, achtern mit Ankern gehalten. Um die Arbeitsweise verfolgen zu können, vernachlässigte ich meine Hausfrauenpflichten aufs Gröblichste. Sollte ich aufräumen oder gar Essen kochen, wo derart Interessantes zu sehen war? Ganz bestimmt nicht! Was haut die kluge Köchin in den Topf, wenn sie keine Lust hat oder es schnell gehen soll? Richtig! Klare Sache, zu Mittag würde es Nudeln geben, das war schnell getan.

Den Vormittag verbrachte ich überwiegend an Deck, zumal wir herrliches Wetter hatten. Der Kranführer konnte aus der Entfernung von 50 bis 60 Metern natürlich nicht sehen, was in unserem Laderaum passierte. Er erhielt Anweisungen über Sprechfunk von einem Kollegen, der auf der „Möwe“ stand. Dieser faselte mir Unverständliches in den Apparat, fragte andauernd: „Was macht der Wind?“

Ich konnte mir keinen Reim darauf machen, denn es wehte nur ein „laues Lüftchen“. So erkundigte ich mich bei ihm, und er verhalf mir zu einer „Aha-Erkenntnis“. Der Kran war auf eine Höhe von 165 Metern ausgefahren, und da oben können ganz andere Windverhältnisse herrschen als am Boden. Gerät der Ausleger durch eine Böe ins Schwingen, kommt die daran hängende Last ins Pendeln, das sich mehr und mehr verstärkt. Er nannte es „aufschaukeln“. Sie schlenkert dann unkontrolliert durch die Gegend, was äußerst gefährlich werden und großen Schaden anrichten kann.

Deshalb arbeitete der Kran im Zeitlupentempo, jedes ruckartige Anheben vermeidend. Auf einen Blick war nicht zu erkennen, dass sich etwas tat. Man hatte den Eindruck, er pausiere beständig. Selbst in unserem Schiff musste man sich ein „Merk“ (einen Anhaltspunkt) suchen, um mitzukriegen, dass er anhob. Zentimeter um Zentimeter hievte er die Fundamente empor, um sie über die Halle und eine breite Straße hinweg auf der „Queen Elisabeth“ abzusetzen, die im Trockendock lag.

Ihren gewaltigen Schornstein hatte man entfernt und an Land gepackt. Durch die Öffnung bugsierte der Kran die Teile in den Maschinenraum. Wir konnten es mit dem bloßen Auge von der „Möwe“ aus verfolgen - mit Geduld und Spucke, wegen des Zeitlupentempos. Mit dem Fernglas ließen sich auch Einzelheiten erkennen.

Ich hatte gerade - widerwillig - das Mittagessen zusammengeschnürt, als das vierte der neun Fundamente aus dem hinteren Raum ausgeladen wurde. Der Schepper, unser kleiner Sohnemann und ich standen im Steuerhaus und sahen zu. Das Fundament tauchte über dem „Dennebaum“ (dem Lukenkranz) auf, und der Kran hob es im Schneckengang vor das Steuerhaus, wie die anderen zuvor. Dann schwenkte es - ganz, ganz langsam, wie die anderen nicht - auf uns zu. Gebannt beobachteten wir es, im festen Glauben, gleich wird es ganz, ganz langsam wieder zurückpendeln. Doch das 13 Meter lange, 5 Meter breite und 50 Tonnen schwere Eisenteil kam dem Steuerhaus und somit auch uns, näher und näher. Obwohl absehbar - für uns dennoch überraschend, weil wir nicht damit gerechnet hatten - war es plötzlich da, und es machte durchdringend „krchchchch“. Das Fundament hakte unter die Dachkante und hob das hölzerne Oberteil des Steuerhauses mit einem Krachen und Bersten aus den Angeln.

Zu dem „Krchchchch“ gesellte sich ein lautstarker Heulton, verursacht vom Sohnmann. Er schrie aus Leibeskräften und zitterte am ganzen Körper. Die blanke Angst stand in seinen Augen. „Bloß raus hier, bevor alles über uns zusammenbricht“, war mein einziger Gedanke, und ich stürzte mit dem Kind an Deck. Aber... es geschah nichts mehr, das Steuerhaus krachte nicht ein. Die 50 Tonnen Eisen hatten „nur“ das Oberteil kurzerhand um 10 Zentimeter nach hinten versetzt, mehr nicht. Sicher, eine Scheibe war geborsten, die Türen ließen sich nicht schließen und aus dem Dach fehlte ein Stück. Ansonsten gab es überall Ritzen - sehr, sehr breite allerdings. „Geräumige Spalten“ wäre der treffendere Ausdruck.

Jetzt krakeelte nicht nur Sohnmann, auch der Sprechfunkmensch bölkte in das Gerät:

„He, was machst du denn? Du kannst hier doch nicht alles abreißen!“ „Joo“, antwortete der Kranführer, „ick hew dat mitkreegen. Dat weer woll knapp, wat?“ (Ja, ich habe das mitgekriegt. Das war wohl knapp, was?)

„Du bist gut, du hast genau getroffen.“

„Kiek an, bin ick ant Stürhus langschrammt? Dor kanns nix moken, de Wind haude mit`n mol so rin.“ (Guck an, bin ich am Steuerhaus entlang geschrammt? Da kannst du nix machen, der Wind blies mit einem Mal so tüchtig).

Der Kranführer teilte mit, mit welcher Geschwindigkeit der Wind oben geblasen hatte, was mir leider entfallen ist. Ja, und dann war man sich einig, dass die leitenden Bosse wohl von dem Ereignis benachrichtigt werden müssten.

So erschien denn nach einiger Zeit eine „Abordnung“ von der Werft und vom Schwimmkran, und man kam zu dem Schluss, uns träfe keine Schuld! Selbstverständlich würde man den Schaden regulieren. Ach, wie gnädig! Ich wäre aus lauter Dankbarkeit beinahe vor den Herrschaften auf die Knie gefallen.

Der Schepper meldete den Vorfall unserem Versicherungsagenten, und der schickte - zu unserem Glück, wie sich später herausstellte - einen neutralen Sachverständigen, der die Reparatur auf 4800 Mark schätzte.

Sohnmann hatte sich inzwischen beruhigt und betrat zögernd wieder das Steuerhaus. Aber als weiter ausgeladen wurde, wollte er nur noch weg in die Kajüte. Vielleicht knurrte ihm auch der Magen, denn die Mittagszeit war längst vorüber. Während ich die kaltgewordenen

Nudeln aufwärmte, schimpfte er wie ein Rohrspatz auf den „bösen“ Kranführer, der „einfach krchch macht und alles ist kaputt“.

Am späten Nachmittag waren wir leer und bekamen für das Wochenende einen Liegeplatz unmittelbar vor dem Trockendock angewiesen - und damit eine Vorstellung über die Ausmaße eines Kreuzfahrtschiffes.

Es war groß, unwahrscheinlich groß - nee, was war es groß! Anders weiß ich es nicht auszudrücken. Während der Schepper das Steuerhaus notdürftig reparierte, beobachtete ich das geschäftige Treiben auf der „Queen“ und um sie herum. Hoch oben auf dem Oberdeck arbeiteten einige Autokräne, und auch der Schwimmkran wirkte auf ihr herum. Sehen konnte ich ihn nicht, nur den Ausleger. Mehrere hundert Arbeiter wuselten an Land und auf dem Schiff - für mich planlos - durcheinander. Unerklärlich auch die dicken Nebelschwaden, die trotz des schönen Wetters den Dampfer zeitweise einhüllten. Nachdem der Schepper das Steuerhaus wieder „zurechtgerückt“ und die Türen gängig gemacht hatte, stapften wir los zu einem Rundgang. Mein erster Eindruck von der „Möwe“ aus entsprach nicht annähernd dem, was tatsächlich ablief. Es waren nicht Hunderte von Arbeitern sondern Hunderte und aber Hunderte, die wie ein aufgescheuchter Bienenschwarm herumschwirrten.

Unzählige Wohncontainer boten den Leuten aus allen Teilen der Republik und aus dem Ausland Unterkunft - nach den vielen Autos mit auswärtigen Kennzeichen zu schließen. Man musste höllisch aufpassen, um nicht unter einen der Liefer- und Lastwagen oder sonstigen fahrbaren Untersätze zu geraten. Die „dicken Nebelschwaden“ entpuppten sich als simpler Staub. An der einen Ecke „zwangen“ etliche Arbeiter mit Sandstrahlgebläsen das „Grau“ runter und da, wo der Lack von der „Königin“ schon ab war, übertünchten Anstreicher sie mit frischer Farbe (In meinen Augen eine vergebliche Liebesmüh, denn die neue Farbe staubte ja gleich wieder voll. Aber wahrscheinlich darf man da keine Hausfrauenmaßstäbe anlegen).

Wir standen direkt vor ihr und warfen die Köpfe in den Nacken, um die Höhe zu taxieren. In sieben bis acht Metern Tiefe sahen wir auf dem Boden des Docks Männer, die damit beschäftigt waren, entweder das dortige Chaos zu beseitigen oder zu vervollkommen - so jedenfalls mein Eindruck. Der wurde durch die an beiden Seiten des Schiffes zu Hunderten herunterhängenden Gas- und Luftschläuche

und Kabel noch verstärkt. Ich war tief beeindruckt, so etwas muss man gesehen haben.

Reinigungskolonnen mühten sich, Dreck fortzuschaffen, dieweil eine andere Gruppe fleißig für Nachschub sorgte. Hier wurde etwas herausgerissen, daneben das Neue eingebaut. Natürlich wurde rund um die Uhr, selbst am Wochenende, gebrannt, geschweißt, gehämmert, abgebaut und montiert. „Elisabeth“ stand im Rampenlicht - wie es einer Königin gebührt. Noch heute ist es mir rätselhaft, wie man ein solches Durcheinander sinnvoll funktionierend planen und leiten kann - vermutlich ohne Kollege Computer unmöglich.

Unser Sonntagsspaziergang führte über das Werftgelände. Schön daran war: wir brauchten uns nicht „landfein“ zu machen. Zwischen den verschmutzten Arbeitern und in der allgemeinen Hektik fielen wir in unseren Alltagsklamotten nicht sonderlich auf. Es war, als gehörten wir dazu.

Von allen Seiten bestaunten wir noch einmal das Traumschiff und bewunderten ihren schlanken Rumpf, den ein Normalsterblicher nie zu Gesicht bekommt, weil die „Queen“ ihn verschämt im Wasser versteckt. Schade, denn sie ist schnittig gebaut und kann sich wohl sehen lassen. Wir begutachteten den neuen, etwa sechs Meter messenden Propeller mit seinen einzeln verstellbaren Flügeln - und wünschten uns auch so was. Nicht so groß, ist klar - sonst würde unser Achterschiff ja das vordere Teil überholen.

Am Montagmorgen verließen wir die Werft mit einem nachhaltigen Erlebnis - in zweierlei Hinsicht. Zum einen wegen der faszinierenden Begegnung, zum anderen versuchten wir, nachhaltig und über Monate hinweg, den uns entstandenen Schaden ersetzt zu kriegen. Merkwürdigerweise fühlte sich nun keiner mehr verantwortlich, keiner war zuständig.

Die Werft hatte angeblich laut Vertrag mit der Firma des Schwimmkrans nichts damit zu tun. Diese wiederum berief sich auf denselben Vertrag, wonach die Werft löhnen musste. Es ging hin und her, bis der Aktenordner unseres Versicherungsagenten platzte - und uns beiden der Kragen. Mit seiner Hilfe beauftragte ich einen versierten Rechtsanwalt in Bremen mit der „Wahrnehmung unserer Interessen“. Er schrieb einen - einen einzigen - Brief, und nach zwei Wochen bekamen wir unser Geld. Ich weiß nicht einmal von wem. Es war mir egal! Hauptsache, die Mücken stimmten.

Da hatte ich mir glatt eingebildet, bei einer Summe von über 300 Millionen Mark käme es auf die lumpigen 4800 Mark für einen kleinen Krauter nicht an. Weit gefehlt! Einen guten Geschäftsmann erkennt man eben daran, dass er mit dem Pfennig rechnet - dem der kleinen Leute.

14 Testergebnis: Brücken sind härter als Köpfe

An einem Sonntag hatten wir vor der Schleuse in Groningen in den Niederlanden gezwungenermaßen Feierabend gemacht, denn ab Mittag wurde nicht mehr geschleust. Es war ein wunderschöner warmer Sommertag und Sohnemann Ulf, acht Jahre alt, nutzte die Gelegenheit, auf dem ruhigen strömungsfreien Wasser mit seinem Schlauchboot herumzupaddeln. Er liebte es, sämtliche Ecken und Winkel anzufahren und zu erkunden. Stundenlang konnte er sich damit beschäftigen - wenn man ihn in Ruhe ließ.

Die gewährte man ihm an diesem Tag aber mitnichten. Ein paar holländische Kinder ärgerten ihn. Sie riefen ihn zur Brücke vor der Schleuse und warfen dann Blätter, Papier und Stöcke ins Boot und bespuckten ihn. Als er daraufhin wegfuhr, warfen sie mit Steinen nach ihm. Das führte zu einem heftigen Wortgefecht mit kraftvollen Ausdrücken. Einer verstand zwar den anderen nicht, aber die Lautstärke und die Gebärden zeigten unmissverständlich, dass es hart zur Sache ging.

Als Ulf wenig später an Bord wollte, also nahe ans Ufer ruderte, schleppten die Kinder dicke Steine herbei und platschten sie unmittelbar vor das Boot in den Kanal. Das Wasser spritzte auseinander, so dass sowohl das Boot innen als auch Sohnemann im Nu nass waren. Da platzte ihm der Kragen. Mit einer gehörigen Portion Wut im Bauch steuerte er auf die voll abgeladene „Möwe“ zu, sprang an Bord, zurrte das Boot am Poller fest und sagte:

„So, die können jetzt was erleben!“

Er wollte den Kindern an Land den Marsch blasen und stürmte im Laufschrift über die Gangbord zur Leiter des Landstegs - obwohl wir den Kindern beständig einbläuten, langsam zu gehen. Dabei trat er auf das Ende der Bootsleine, das er in der Eile und in seinem Zorn achtlos auf die Gangbord geworfen hatte. Und da Taue nun einmal rund sind, „rollte“ es ihm unter dem Fuß weg. Er schwank-

te, verlor das Gleichgewicht und kippte seitwärts mit einem lauten „Platsch“ in den Bach.

Das alles ging entsetzlich schnell. Die ganze Familie hielt sich zwar achtern an Deck auf, doch nur ich hatte die Auseinandersetzung verfolgt. Ehe ich meinen Spruch „geh langsam“ hinter ihm herschreien, ja, überhaupt reagieren konnte, war er untergetaucht.

Mir blieb das Herz stehen! Zum einen, weil er gerade erst das Schwimmen gelernt hatte, und ihm die Übung fehlte. Zum anderen besteht ein großer Unterschied, ob man freiwillig oder ungewollt „baden“ geht. Das weiß ich aus eigener Erfahrung. Auch ein guter Schwimmer muss erst den Schreck überwinden. Außerdem ist die Kleidung hinderlich. Was aber meinen Atem stocken ließ, war: von meiner Warte sah es aus, als sei er mit dem Kopf gegen den Holzdalben, an dem wir festgemacht hatten, geschlagen und möglicherweise bewusstlos.

„Bewusstlos und zudem im Wasser“, durchzuckte es mich, „dann ist er unfähig, auch nur den Fuß zu bewegen, geschweige denn mit den Beinen zu strampeln.“ Ich schrie aus Leibeskräften, um die anderen aufmerksam zu machen und rannte zu der Stelle, wo er über Bord gegangen war. In dem Augenblick, wo ich kopfüber in den Kanal hechten wollte, tauchte er prustend und hustend und mit vor Schreck weit aufgerissenen Augen auf. Er schlug mit den Armen wild um sich, verschwand sofort wieder unter Wasser, kam gleich darauf wieder hoch und - grinste.

Mir fiel ein Stein vom Herzen - und was für ein Brocken. Denn nun war klar: Er hatte seine Sinne beisammen und den Schock gemeistert. Ich ließ mir nicht anmerken, dass mir sämtliche Knochen flatterten. Ruhig - so ruhig ich konnte - sprach ich mit ihm.

„Oh toll, wie du das machst! Mensch, dass du so gut schwimmen kannst. Nun hast du aber lange genug gebadet. Komm jetzt zum Schiff.“

Und tatsächlich kraulte er zur Gangbord, so dass wir ihn packen und an Deck ziehen konnten. Er hustete und bibberte noch eine Weile, schien aber in Ordnung zu sein. Ich untersuchte den Kopf, fand weder Platzwunde noch Beule, ja, und dann... dann wurde rumgealbert. Wir waren erleichtert und überglücklich, dass sein unfreiwilliges Bad so glimpflich verlaufen war.

(Als die Kinder noch nicht schwimmen konnten, bewegten sie sich in der Regel vorsichtig an Deck, darauf bedacht, nicht über Bord zu

fallen. Das änderte sich schlagartig, als sie das Seepferdchen gemacht hatten. Die Furcht vor dem Wasser fehlte plötzlich. Ermahnte man sie, erhielt man zur Antwort:

„Wieso? Ich kann doch schwimmen!“

Sie sahen die Gefahren eines Sturzes nicht. Häufig schlägt man, bevor man über Bord geht, auf oder gegen etwas, verletzt sich und treibt dann hilflos im Wasser. Da nützt einem der schönste Rettungsschwimmerpokal nichts.)

Sohnemanns Kopf erlitt keinen Schaden, dafür holte sich der Schepper ein saftiges Horn - als Folge dieses Geschehens. Nachdem die allgemeine Aufregung sich etwas gelegt hatte und um Ulf abzulenken, beschlossen wir, eine Familien-Schlauchboot-Rundfahrt zu unternehmen. Erwachsene mit im Boot, so hofften wir, würden den Kindern an Land Respekt einflößen - worauf man sich aber keinesfalls verlassen sollte. Die Rabauken wissen genau, dass ihnen, ehe man an Land ist, genügend Zeit zum Türmen bleibt.

Wir gondelten tatsächlich unbehelligt auf dem Kanal herum. Vater hatte die Riemen übernommen und Ulf lotste ihn zu einem Anleger. Es bereitete ihm immer einen Riesenspaß, auszuprobieren, ob unser großes Schlauchboot sowohl in der Breite als auch in der Höhe hindurchpasste. Je enger, je niedriger die Durchfahrt, desto größer das Vergnügen. Der Schepper behauptete:

„Da passen wir dicke durch“, Ulf hielt dagegen.

Langsam steuerte Vater auf den Anleger zu und zog die Riemen ein. Ohne Schwierigkeiten trieben wir durch die Öffnung, und auch unter der Brücke konnten wir „Großen“ aufrecht sitzen. Ulf hatte verloren, was ihn dazu veranlasste, seinen Vater erneut herauszufordern.

„Kannst du so schnell rudern, so dass wir eher bei unserem Schiff sind, als der Radfahrer, der da hinten kommt“, fragte er? Der Schepper schätzte die Entfernung ab und war sich sicher, dass er das konnte. Mächtig legte er sich ins Zeug. Er stemmte die Füße ab, holte weit aus mit den Riemen und zog sie kräftig durch das Wasser. Dabei richtete er sich kerzengerade auf, aber die Kopffreiheit reichte aus. Schon nach kurzer Zeit hatte das Boot enorme Fahrt drauf. Wir befanden uns noch immer unter dem breiten Anleger. Durch Zurufe feuerten wir unseren Vater an und ließen dabei den Radfahrer nicht aus den Augen. Es versprach ein spannender Zweikampf zu werden.

Plötzlich machte es „doing“, dem ein stöhnendes „Au“ folgte und die Riemen hörten auf, ins Wasser zu klatschen. Verwundert wandten wir uns dem Schepper zu, der sich mit schmerzverzerrtem Gesicht den Kopf hielt. Das dumpfe „Doing“ hallte noch durch die Luft, wurde nach und nach leiser und leiser, bis es ganz verstummte - ähnlich dem Klang, wenn man mit einem Gummihammer auf Eisen schlägt.

Vater stöhnte weiterhin und rieb sich den Hinterkopf. Wir sahen ihn verständnislos an. Was war passiert? Der Schepper zeigte auf die Brücke und stammelte:

„Ich bin dagegen geknallt!“

In seinem „Kampfesrausch“ vergaß er, dass an beiden Seiten ein 15 Zentimeter dicker Eisenträger unter dem Anleger diesen stützte und die Durchfahrtshöhe entsprechend verringerte. Das perfekte „ABS“ (Ansporn-Blockier-System) für „große Taten“. Jedenfalls bremsen der Träger, die dicke Beule und das Schädelbrummen Vaters Siegeswillen abrupt, so dass wir weit abgeschlagen „nur“ Platz zwei belegten. Und es reizte ihn nie wieder, eine Brücke mit seinem Kopf abreißen zu wollen. Mir liegt noch heute der langsam ausschwingende Ton des „Doing“ in den Ohren, wenn ich mit einer Gänsehaut an diese Begebenheit denke.

Trotz des negativen Ausgangs des Tests, glaubte unser Matrose wenig später, es mit einer Straßenbrücke aufnehmen zu können.

Bei Leerfahrten auf dem Kanal, insbesondere auf dem „Mika“ (Mittellandkanal) musste - bevor er verbreitert wurde - „abgebaut“ werden. Das bedeutete auf der „Möwe“: alles, was über die Festpunkte vorn und achtern hinausragte, wegzuräumen, zum Beispiel Ofenrohre, Laternen- und Wäschestangen, Fernsehantenne. Der Mast wurde aus dem „Koker“ (der Halterung) gewuchtet, einfach nur herunterdrehen reichte nicht. Mehr als einmal montierten wir die Räder unseres Autos ab, das auf der Kajüte „parkte“.

Und dann kam das Steuerhaus dran. Das Dach bestand aus zwei, für mich enorm schweren Teilen, die auf das Kajütendach geschleppt wurden. Die vier hölzernen, gleichfalls „gewichtigen“ Oberteile klappten wir nach unten, mit äußerster Vorsicht, wegen der Scheiben darin. Eine Knochenarbeit! Ebenso wie der „Wiederaufbau“ später. Aus dem „Oben-ohne“-Steuerhaus schafften wir „Flutterhaftes“ und „Dünnhäutiges“ fort, damit es nicht wegwehte oder nass regnete.

Für diese Reise standen wir damit im Freien. Wobei wir – die Kinder und ich - uns bei schlechtem Wetter in die Kajüte verkriechen konnten, dieweil der Schepper im dicksten Gewitterschauer, bei Schnee und Sturm steuerte. Erst als wir ein hydraulisch hochfahr- und absenkbares Steuerhaus erhielten, dessen Oberteil sich nochmals stufenlos herunterfahren ließ (die Fenster vor das Unterteil), war er der Unbill der Witterung nicht mehr schutzlos ausgesetzt. Da schaute aus der Klappe im Dach nur noch der Kopf heraus. Und wehe, er wurde nicht weit genug eingezogen unter einer Brücke.

Der höchste Punkt auf der „Möwe“ waren die Kajüte vorn und das abgebaute Steuerhaus achtern. Normalerweise hatten sie 10 Zentimeter Luft unter den Brücken, wenn ... wenn nicht ein entgegenkommendes Schiff eine Welle vor sich herschob oder der Sturm das Wasser vor einer Schleuse, zum Beispiel in Anderten nahe bei Hannover, zusammentrieb und sich der Wasserstand dadurch erhöhte.

Ausgerechnet in Hannover befand sich auch die niedrigste Brücke, unter der wir nur fünf Zentimeter Spielraum hatten. War es „knapp“, stoppte der Schepper die „Möwe“ vor der Brücke ab. Einer „peilte“ die Lage und versuchte zu taxieren, ob es reichte. Gab er sein „Okay“, bugsierte Vater den Kopf des Schiffes mit langsamer Fahrt unter das Bauwerk. Sobald der Bug die Brücke passiert hatte, riss er die Maschine voll auf, um das Achterschiff „wegzudrücken“. Durch den Sog des Propellers gruben wir uns selbst das Wasser ab. Je schneller die Schraube drehte, desto weniger Wasser unter dem Kiel, folglich mehr Durchfahrtshöhe. Eine spannungsgeladene, risikofreudige Methode, die nicht immer glückte.

Unsere besondere Aufmerksamkeit bei Brückendurchfahrten widmeten wir den Kindern und den bei uns zu Besuch weilenden „Landratten“, denn natürlich mussten wir uns vorn an Deck und im Steuerhaus bücken. Es erstaunte mich immer wieder, wie sehr sie sich bei der Entfernung zur Brücke und in der Höhe verschätzten.

Ach, habe ich manches Mal geschmunzelt! Die Kinder kauerten in der Hocke auf dem Boden, währenddessen der Schepper nur leicht den Kopf einzog. Tobten sie herum oder warnte man zu früh, vergaßen sie die Gefahr allzu leicht. Am besten sagte man kurz vorher Bescheid und erinnerte sie während der Durchfahrt daran, dass sie weiterhin „unten“ bleiben mussten.

Aber nicht nur die Kinder ließen sich ablenken. Auch die Erwachsenen beobachteten interessiert irgendwelche Geschehnisse an Land oder waren in ihre Arbeit vertieft und machten dann „knallharte“ Bekanntschaft mit einer Überführung. Vor einigen Jahren überlebte ein Kollege von uns den Zusammenprall nicht.

Dagegen endete der Clinch „Kopf gegen Brücke“ für unseren Matrosen relativ harmlos. Er strich vorne das Deck, saß also in gebückter Haltung. Der Schepper hatte ihn durch die Sprechanlage gewarnt:

„Komm nicht hoch, Brücke!“

Doch ausgerechnet unter ihr verspürte er das Bedürfnis, sich einmal zu strecken, dachte nicht mehr an das Hindernis, erhob sich und knallte mit dem Kopf darunter. Bei einer Geschwindigkeit von etwa 10 Kilometern in der Stunde hört man in diesem Augenblick mit Sicherheit die „Engel im Himmel“ singen - wohl besser: jaulen.

Benommen sank er mit einer drei Zentimeter langen, stark blutenden Platzwunde danieder. Sein „Pech“ bei allem Glück: Er dosierte die selbstverordnete „Narkose“ zu schwach. Der anschließend aufgesuchte Arzt musste sie beim Nähen der Wunde „auffrischen“.



Oben: (1975) Ulf im Schlauchboot

Unten: (1987) Bremen-Tiefer. Der „Kopf“ der „Möwe“ ist zu sehen, links unten hängt ein „Reibholz“ - auf Seeschiffen heißen sie „Fender“

