



(1982) Die „Möwe II“ liegt auf dem Helgen der Werft Büsching & Rosemeyer in Uffeln. Der Schepper (vorn) ist dabei, den Boden und die Bordwände außen zu teeren.

## **Tiefer Fall**

In den Sommerferien 1983 lagen wir mit der „Möwe“ in Bremen im Überseehafen. Wir übernahmen von einem großen Seedampfer Telefonmasten aus Finnland, die wir nach Köln-Niehl bringen sollten. Es war schön mollig warm. Nach dem Mittagessen hatte ich mich ins Steuerhaus verzogen, Sohn Ulf stand daneben im Schatten und beobachtete

das Einladen. Der Schepper wuselte irgendwo an Deck herum. Ich guckte aus dem Fenster, als im Abstand von circa 15 Metern etwas von oben in den hintersten Raum segelte. Es sah aus, als hätte jemand eine Jacke vom Seeschiff heruntergeworfen, was häufiger mal vorkam. (Wenn ein Arbeiter bei uns im Laderaum stauen sollte und er keine Lust hatte, seine Klamotten über das Fallreep - die Strickleiter - mitzuschleppen, warf er sie einfach von oben runter).

Da ich das Steuerhausdach über mir hatte und der Dampfer neun bis zehn Meter hoch war, konnte ich das Treiben dort an Deck nicht verfolgen. Es beschlich mich ein komisches Gefühl. Mir ging der Anblick der vermeintlich heruntergefallenen Jacke nicht aus dem Kopf. Das hatte schon merkwürdig ausgesehen - so, als ob an dem Kleidungsstück Arme und Beine gewesen wären. Ich wagte nicht, den Gedanken zu Ende zu führen. In Bruchteilen von Sekunden setzte sich noch einmal das Gesehene zu einem Bild zusammen. Dann war ich mir ziemlich sicher, dass ein Mensch aus großer Höhe in unser Schiff gestürzt war. Überprüfen konnte ich es von meinem Standpunkt aus nicht. Die Sicht wurde mir durch das eingeladene Holz verwehrt.

Ulf kam ins Steuerhaus gesprungen und bestätigte meine schlimme Vermutung. „Hast du gesehen, da ist ein Mann in den Raum gefallen.“ Ich rannte nach draußen und sah mich um. Auf dem Dampfer herrschte Ruhe, die Stauer (Hafenarbeiter), die im Raum direkt vor unserem Steuerhaus beschäftigt waren, rührten sich nicht und auch nicht der Schepper und der Matrose. Alles lief weiter wie bisher, nirgendwo Hektik. Mir dämmerte, dass keiner mitgekriegt hatte, was passiert war. Mit wildem Gestikulieren machte ich die Arbeiter auf mich aufmerksam und brüllte ihnen das schreckliche Ereignis zu. Doch sie verstanden meine Gebärden nicht, und es dauerte ewig, bis sich mal einer herbequembte. Als er begriffen hatte, um was es ging, rannte er los. Ja, und dann kam „Leben in die Bude“, lautes Geschrei, heftiges Winken und erregte Hast. Von überall her liefen Menschen zusammen. An der Reling auf dem Dampfer standen sie plötzlich aufgereiht wie Perlen auf der Schnur. Und auch der Schepper tauchte unvermittelt mit fragendem Blick auf.

Neugierig bin ich ja eigentlich nicht, aber uneigentlich interessierte es mich schon. So ging ich mit zittrigen Knien zur Unglücksstelle. Die Arbeitskollegen des Abgestürzten hatten ihn in eine stabile Seitenlage gebracht und sprachen ihm gut zu. Er war bei Bewusstsein und stöhnte

und jammerte. Wieviel Zeit inzwischen verstrichen war, weiß ich nicht. Ich hatte das Gefühl, es könnten nur wenige Augenblicke gewesen sein. Jedenfalls schwenkte auch schon der Kran mit der Rettungsschale herüber, Martinshorn war zu hören und gleich darauf knatterte der Rettungshubschrauber über uns.

Vorsichtig versuchten die Männer, den Kollegen auf die Trage zu legen. Doch als sie ihn anhoben, fing er laut an zu schreien. Es ging einem durch Mark und Bein. Er musste starke Schmerzen haben. Während sie ihn behutsam festschnallten, redeten sie besänftigend auf ihn ein. Und gleich darauf schwebte er, am Kran hängend, an Land in den Hubschrauber oder den Krankenwagen. Von unserer Warte aus konnten wir es nicht verfolgen.

Mir war inzwischen siedendheiß klar geworden, was jetzt geschehen würde. Ich rief meine Leute zusammen und forderte sie auf, „klar Schiff“ zu machen. „Räumt bloß an Deck auf! Gleich wimmelt es hier von Leuten, die die Unglücksstelle in Augenschein nehmen wollen. Und Gnade uns wer auch immer, wenn die was finden. Dann sind wir noch Schuld.“ So geschah es denn auch. Wir hatten gerade ein bisschen Ordnung gemacht, da legten auch schon die Blauen - die Wasserschutzpolizei - bei uns an. Dann kamen Leute vom Werkschutz, von der Berufsgenossenschaft, vom Sicherheitsdienst und wer weiß, wer noch alles da war. Unheimlich viele Menschen wollten was von uns. Fragen über Fragen! Ärger gab es mit der Wasserschutz. Die Beamten ließen sich sämtliche Papiere - tatsächlich den kleinsten Fitzen - vorlegen. Dazu gehörten natürlich die Schiffsatteste, das Fahrtenbuch - in das Abfahrt- und Ankunftszeiten eingetragen werden müssen, auch Lügenbuch genannt - und das Brennstoffbuch, in dem täglich der Diesel-Stundenverbrauch der Maschine festgehalten wird. Und dann wurden die Patente - die Führerscheine - genau studiert. (Kein Gewässer, kein Flussabschnitt gleicht dem anderen. Deshalb müssen Binnenschiffer viele Führerscheine machen, oder man darf nur mit einem Lotsen fahren - was auf die Dauer teuer ist.)

Vater packte die verlangten Klotten auf den Tisch. Bei der Durchsicht der Patente legte der „Blaue“ die Stirn in Falten - wahrlich kein gutes Zeichen. Von wo wir denn gekommen wären? So so, von Bremerhaven! Dann möchte er doch mal die Lotsenquittung sehen? Hä? Wieso Quittung? Fragezeichen über Fragezeichen müssen sich in unseren Augen



(1987) Bei „Röchling“ (großer Holzumschlaghafen in Bremen) wird die „Möwe“ mit Stammholz beladen.

gespiegelt haben. Was wollte der von uns? Vater fährt seit mindestens hundert Jahren ohne Lotsen die Strecke. Es war das erste Patent, das er machte. Noch nie hatte es jemand beanstandet. Doch der Wasserschutzler blieb dabei, dass der Schepper für diesen Abschnitt der Weser keine Erlaubnis hätte. - Jau, das wüssten wir aber. - Es ging hin und her, und Vater kam immer mehr auf Touren. Er glaubte, durch Lautstärke seinen Standpunkt plausibel machen zu müssen. Ein Trugschluss! Der Beamte ließ sich nicht beirren, er würde eine Anzeige schreiben.

Nun geriet ich aber auch in Rage. Ich verstand die ganze Geschichte nicht. Was hatte Vaters Patent überhaupt mit dem Unfall zu tun? Der Mann war vom Dampfer gefallen, als die „Möwe“ stilllag. Es war purer Zufall, dass es unser Schiff betraf, es hätte jedes andere auch sein können. Ansonsten wäre er ins Wasser gestürzt, was nicht unbedingt glimpflicher hätte ausgehen müssen, denn aus großer Höhe ist eine Wasseroberfläche hart wie Beton.

Dem Schepper riss der Geduldsfaden und er dem Gesetzeshüter das Patent aus der Hand. Er drehte es um und knallte es mit der Rückseite nach oben auf den Tisch. Er gehe mal davon aus, dass ein Polizist lesen

können müsse und auch an den Augen nichts haben dürfte. „Was steht denn da?“ wollte er wissen und trommelte stinksauer auf dem Papier herum. Ja, was stand da wohl? Natürlich, dass Vater die Seewasserstraße von Bremerhaven bis Bremen allein – ohne Lotsen – befahren durfte. - „Oh, ach so, Tschuldigung, nicht gesehen, alles in Ordnung, selbstverständlich keine Anzeige“, stammelte der Schutzmann.

Dennoch konnte er sich nicht verkneifen, auch noch die Abnahmeunterlagen für unsere Propangasanlage zu überprüfen. Auch das war mir völlig unverständlich. Der Mann war doch nicht ins Schiff gefallen, weil unsere Gasanlage defekt war. Welch seltsame Gedankenver(w)irrung! Aber auch hier konnte er partout keine Unregelmäßigkeiten entdecken, und so allmählich legte sich die allgemeine Anspannung.

Die Beamten der Wasserschutzpolizei besannen sich nun auch auf die eigentliche Aufgabe ihres Erscheinens – sie nahmen Ulfs und meine Zeugenaussagen über den Hergang des Unfalls zu Protokoll. Sohnemann meinte gesehen zu haben, dass beim Rüberschwenken der Hiev (Bund), die Telefonmasten den Mann - der an der Reling stand - angestubst hatten. Das mag aber aus seiner Perspektive auch nur so ausgesehen haben. In neun bis zehn Metern Höhe kann man sich sehr täuschen. Wir haben behördlicherseits von dieser Angelegenheit nichts mehr gehört.

Alle anderen „Experten“ schauten und überprüften, hatten zu unserem Glück aber nichts zu bemängeln. Ja, und nach einer Zwangspause von ungefähr zwei Stunden lief alles wieder im normalen Trott. Wir wurden weiter beladen, waren abends voll und fuhren zum Liegeplatz „Tiefer“ in der Stadt. Unser Kontor meldete uns später, dass der Mann den Unfall nicht überlebt hatte. Er war auch sehr unglücklich gefallen. Die Telefonmasten hatten nämlich unterschiedliche Längen, zwischen acht bis zehn Metern. Einige ragten weiter hervor als andere - und auf so einem Überstand war er aufgeschlagen. Wenn er auf dem platten Fußboden gelandet wäre, hätte er vielleicht... Wenn, wäre, hätte, vielleicht – das ganze Leben ist ein Risiko!

Dieser Zwischenfall machte Ulf und mir noch längere Zeit zu schaffen. Immer, wenn ich die Augen schloss, fiel ein Mensch aus dem Nichts an mir vorbei ins Nichts.

## Ein Auto und gefrorenes Wasser

Es muss Ende des Jahre 1978 gewesen sein. Wir hatten „grüne“ Weihnachten mit frühlingshaften Temperaturen gehabt. Gleich nach dem Fest übersiedelte die Familie an Bord der „Möwe“, die in Minden im Industriehafen lag. Das Auto ließen wir dort stehen, um nach Braunschweig abzdampfen. Wir hatten nur das Nötigste eingepackt, zum einen, weil wir uns die Feiertagslaune nicht mit Rumkramen vermiesen wollten, zum anderen planten wir, Silvester wieder zu Hause zu sein. Am Zielort wurden wir unverzüglich beladen. Kurz nach Mittag waren wir fertig, und sofort hieß es „Lekko“ - Leinen los - ab in Richtung Heimat. Wir wollten mit der „Möwe“ nach Getmold bei Lübbecke und von dort nach Hause. Da Silvester auf einen Sonntag fiel, mussten wir samstags beizeiten zu Hause sein, um für den Jahreswechsel noch einkaufen zu können.

Da es mal wieder sehr gestaubt hatte, spülte Sohnemann das Achterdeck. Ich wollte schnell von der Kajüte ins Steuerhaus huschen und hätte mich auf der Gangbord beinahe lang hingelegt. Sie war dick mit Eis überzogen, und auch die Handläufer hatten einen Eispanzer. Überhaupt war es da, wo Ulf mit Wasser gespritzt hatte, spiegelblank. Man konnte sich nur mit Mühe auf den Beinen halten. Das Thermometer zeigte etliche Minusgrade. Natürlich hatten wir bemerkt, dass es im Laufe des Vormittags kälter geworden war, aber so kalt - das war uns im Eifer des Gefechts entgangen. Sogleich stoppte ich das Deckwaschen, es war ja lebensgefährlich an Bord.

Wir - Sohn, Tochter und ich - versammelten uns beim Schepper im warmen Steuerhaus und palaverten heftig herum. „Mensch, ist das kalt geworden und so plötzlich. Das ist ja ein richtiger Kältesturz. Nein, wie ungemütlich. Seid bloß vorsichtig an Deck.“

Und es wurde noch kälter. Wir mussten den Ölherd in der Kajüte immer weiter aufreißen, um eine angenehme Wärme zu erzielen. Am anderen Vormittag hatten wir alle Mühe, die Scheiben im Steuerhaus eisfrei zu halten, um wenigstens einigermaßen eine Rundumsicht zu gewährleisten.

Wir näherten uns Rusbend, einige Kilometer vor Minden und dicke Schneeflocken wirbelten vom Himmel. Geplant war, dass die Tochter und ich in Minden absteigen, um dann mit dem Auto nach Getmold zu

(1987) Bremen - In der nächsten Geschichte ist von Brücken die Rede, auch diese sind Brücken - Kranbrücken. Vorne hängt die „Laufkatze“ (Kranführer-Häuschen) unter der Brücke, hinten fährt der Kran obendrauf.



fahren. Sohnemann und Vater wollten derweil allein weiterschippern. Da wir mit dem Auto schneller waren, konnten wir in Getmold beim Anlegen behilflich sein. Ich hatte nämlich Bedenken, dass Ulf mit seinen elf Jahren und der Glätte und dem Schnee vielleicht doch nicht die rechte Stütze für den Schepper sein könnte. Ganz abgesehen davon, dass die „Blauen“ (Wasserschutzpolizei) die beiden nicht erwischen durften. Das hätte wegen Unterbemanning - der Matrose fehlte - ein saftiges Knöllchen gegeben.

Es war bitterkalt und sehr windig. Kirsten und ich dachten mit Grausen an unseren Landgang, da wir nicht die entsprechende Winterkleidung eingepackt hatten - wegen der „molligen“ Temperaturen, und weil wir ja nur ein paar Tage bleiben wollten. Nun kramten wir sämtliche Ecken, Schubladen und Schränke durch nach Mützen, Handschuhen und Schals. Kirsten „sprühte“ vor „Begeisterung“, als ich ihr Vaters Pudelmütze überstülpte. Für mich fand ich noch ein verblichenes Kopftuch, das ich sonst bei der Arbeit trug. Des Weiteren ausgestattet mit alten Schals und viel zu großen Strickhandschuhen - alles vom Schepper - stapften wir los. Zum Glück war an diesem Samstagnachmittag in dem Industriegebiet nichts mehr los und niemand interessierte sich für unsere Maskerade.

Es pfiff ein fieser, bitterkalter Ostwind, der uns den Schnee ins Gesicht und das letzte bisschen Wärme aus den Kleidern trieb. Wenn wir nun geglaubt hatten, bald Schutz vor der Unbill des Wetters im Auto zu finden, sahen wir uns getäuscht. Wir trauten unseren Augen nicht, als wir vor dem

Wagen standen. Er war mit einer ein Zentimeter dicken Eisschicht überzogen, die nur von einem Eisregen stammen konnte. Natürlich war das Türschloss vereist und die kleine Enteiser-Spraydose – extra für die Handtasche gekauft – lag, na klar, im Handschuhfach. blieb noch das Feuerzeug, das ich in der Hosentasche hatte. Es war ein mühseliges Unterfangen. Immer wieder blies der scharfe Wind es aus. Erst als Kirsten mit ihrer Jacke einen Windschutz bildete und ich den Schlüssel erwärmen konnte, ja, fast zum Glühen brachte, gab das Schloss seinen Widerstand auf. Wir mussten beide kräftig am Türgriff ziehen und befürchteten schon, er oder das Dichtungsgummi könnten ausreißen. In diesem Falle zahlte sich die Gewalt aus. Schnell schlüpfen wir ins Auto, um wenigstens für einen Augenblick der beißenden Kälte zu entkommen.

So, jetzt brauchten wir „nur“ noch die Scheiben vom Eise zu befreien. Unter dem Beifahrersitz musste noch eine große Dose Enteiser liegen. Lag sie auch, nur leider war sie fast leer. Das würde auf keinen Fall für freie Sicht reichen. Mit dem Eiskratzer konnten wir gar nichts bewirken. Die Schicht war zu dick. Am meisten zu schaffen machte uns aber die Kälte - und die Zeit lief uns davon. Ich schaute mich um, wir mussten unbedingt aus dem scharfen Ostwind heraus.

In einiger Entfernung stand eine große Halle mit einer überdachten Laderampe an der „Lee-Seite“, also an der windgeschützten Seite. Doch wie sollte ich da hinkommen? Mir fehlte ja völlig die Durchsicht. Überrascht war ich, dass der Motor sofort ansprang. Ja, und dann fuhr ich nach Gehör, nach den Anweisungen der Tochter, die sie mir zurief. Wir konnten uns diese Mätzchen erlauben, denn an diesem Sonnabendnachmittag war das Gebiet sowohl menschen- als auch autoleer.

Wir bewerkstelligten die kurze Strecke bis unter das Vordach ohne Karabolage oder sonstige Macken. Dort war es fast „angenehm warm“ und die Schneeflocken belästigten uns auch nicht. Nun versuchten wir mit zwei Eiskratzern die Scheiben freizubekommen. Wir schabten und klopften, es war kein Anfang zu finden. Zu schaffen machten uns außerdem die kalten Füße, die steifen Finger, die triefende Nase und die fortlaufende Zeit. Ein Blick auf die Uhr sagte mir, dass Vater und Sohn mittlerweile mit dem Schiff in Getmold angekommen sein müssten. Dann konnten wir eben beim Anlegen nicht mit anpacken, da kannste nix machen.

Ich wusste mittlerweile keinen Ausweg mehr. Was wir auch anstellten, alle unsere Bemühungen verliefen im Sande oder in Eis und Schnee, denn der Schnee fiel in immer dickeren Flocken. Allmählich legte sich die Dämmerung über das Industriegebiet. Da es damals noch im Aufbau war, fehlte die Straßenbeleuchtung und erschwerte unseren Einsatz.

Ich war es inzwischen leid, herumzufrieren und befürchten zu müssen, dass uns der Schnee das Vorankommen auf der Straße bestimmt nicht erleichtern würde. Deshalb handelte ich nach dem Motto „und bist du nicht willig, so brauch ich Gewalt“. Entschlossen griff ich wieder zum Feuerzeug. Mir war schon klar, dass das, was ich vorhatte, gewaltig in die Hose gehen konnte. Nur, übernachten wollten wir hier nicht und mit dem Taxi fahren konnten wir uns nicht leisten. Also, entweder oder. Obwohl wir während der ganzen Kratzaktion den Motor hatten laufen lassen, sah man kein Ergebnis. Die Heizung der Heckscheibe zeigte keine Wirkung. Ich vermutete, sie sei kaputt.

Nachdem ich die Flamme des Feuerzeugs längere Zeit an das Eis auf der Windschutzscheibe gehalten hatte, fing es tatsächlich langsam an zu tauen. Nur gut, dass das Feuerzeug vollgetankt war, denn die Prozedur dauerte ewig lange. Mir tat schon der Daumen weh vom Niederdrücken. Ganz allmählich sah man einen Erfolg. Auf der Fahrerseite bildete sich ein Guckloch. Als es etwa 20 bis 25 Zentimeter im Durchmesser hatte, versuchte ich die gleiche Methode an der Seitenscheibe. Und es glückte. Auch da bildete sich eine eisfreie Stelle.

Jetzt wurde es auch Zeit, dass wir loskamen. Inzwischen war es dunkel und die Schneeflocken tanzten wild durch die Luft. Ich wusste, dass ich eigentlich mit den Mini-Sehschlitzen nicht fahren durfte. Uneigentlich riskierte ich es trotzdem, in der Hoffnung, dass nicht viele andere Fahrzeuge unterwegs sein würden, vor allem die Polizei nicht. Unser Renault 6 mit seinen 34 PS kämpfte sich mühsam durch den Schnee. An einer Ampel, an der wir halten mussten, drehten die Räder durch. Kirsten musste erst aussteigen und anschieben. Bei Schwach-Rot huschten wir über die Kreuzung.

Unsere Fahrt über Nettelstedt, Lübbecke, Alswede dauerte ewig lange. Einige Male rutschten wir haarscharf am Graben vorbei. Die Scheiben tauten nicht weiter auf und die Heckscheibenheizung schien tatsächlich kaputt zu sein. Einmal begegnete uns sogar ein Polizeiwagen. Entweder hatten die Ordnungshüter nicht mitgekriegt, dass uns der Durchblick fehlte, oder sie wollten sich großzügig erweisen. Als wir dann endlich in

Getmold eintrafen, saßen die Männer in der warmen Stube vor dem Fernseher. Sie hatten sich Gedanken gemacht, was wohl mit uns passiert sei. Im Schutz eines großen Lagerhauses stellten wir den Wagen ab und hofften, er würde nicht völlig zuschneien. Kirsten und ich wollten am liebsten nur noch im Backofen sitzen.

Und es schneite, es schneite – den ganzen Abend und die ganze Nacht. Am anderen Morgen war unsere Karosse kaum unter dem Schnee wiederzufinden. Das Radio meldete starke Schneeverwehungen in Norddeutschland, aber auch in unserem Raum. Es wurde eindringlich abgeraten, sich mit dem Auto auf die Straßen zu begeben. Wir dachten über unser weiteres Vorgehen nach. Sollten wir es wagen, nach Hause zu fahren? Würden wir durchkommen, und wie lange würde es dauern? Der Familienrat entschied, kein Risiko einzugehen, Silvester an Bord zu verbringen und die Rückreise um einen Tag zu verschieben. Die Voraussagen verkündeten ja ein Ende des Schneefalls und Neujahr wären die Hauptverkehrswege bestimmt weitgehend geräumt.

Andrerseits, wenn wir an Bord blieben, mussten wir unbedingt noch einkaufen. Klar, heute am Sonntag hatten die Geschäfte geschlossen. Aber die Dorfkneipe war nicht weit entfernt und zu der gehörte ein Lebensmittelladen. Der Wirt würde uns bestimmt nicht abweisen, zumal man uns dort gut kannte. Also, das sollten wir geregelt kriegen.

Ein bisschen Sorgen machten wir uns wegen des Hauses. Wir hatten es einfach nur abgeschlossen und nicht im mindesten an eine solche Kälte gedacht. Es war jetzt Mittagszeit, herrlicher Sonnenschein – aber minus 13 Grad. Das kniff ganz gut. Klugerweise hatte ich sämtliche Heizkörper etwas aufgedreht. Da konnte nichts passieren, so lange die Heizung ihren Dienst tat. Ansonsten gäbe es eine große Schweinerei, und unser Kurzausflug würde eine Stange Geld kosten, wenn die Leitungen platzten. Aber auch dafür fanden wir eine Lösung.

Wir stapften also wieder in unserer albernen Verkleidung los. Wie wir vermutet hatten, durften wir uns im Lebensmittelladen entsprechend bedienen. Von der Wirtschaft aus telefonierte ich mit einem unserer Nachbarn und bat ihn, doch wenigstens mal ums Haus zu gehen und zu schauen, ob zum Beispiel der Schornstein qualmte. (Von da ab hinterlegten wir einen Haustürschlüssel für alle Fälle in der Nachbarschaft).



(1988) In Dordrecht (Niederlande) wird die „Möwe“ mit Masseleisen beladen. Das sind Stücke, die aus massivem Eisen bestehen.

Wir feierten also Silvester an Bord und in Familie, denn andere Schiffe lagen nicht im Hafen. Sohnemann war voll begeistert, weil er um Mitternacht das neue Jahr mit Tuten und Blasen aus dem Typhon begrüßen durften – und zwar so lange, bis die Luftflasche leer war. Irgendwie hatten wir mit uns auch viel Spaß.

Wenn ich mich richtig erinnere, schneite es am Neujahrsmorgen nicht mehr. Am späten Vormittag kam sogar die Sonne durch. Nun stand die Entscheidung an, wie es weitergehen sollte? Kirsten musste am folgenden Tag zur Arbeit, und ich hätte zu Hause gern nach dem Rechten gesehen. Der Schepper konnte nicht von Bord, weil der Kanal zugefroren war, und er den Maschinenraum, die Kajüte und das Steuerhaus heizen musste. (Der Matrose hatte während der Weihnachtsferien frei). Nach lebhaftem Hin und Her beschlossen wir, dass Kirsten und ich nach dem Mittagessen versuchen wollten, nach Hause durchzukommen, obwohl im Radio immer noch schlechte Straßenverhältnisse gemeldet wurden. Sohnemann wollte erst noch bei Vater an Bord bleiben.

Bevor wir jedoch mit dem Auto losfahren konnten, mussten wir es erst von Schnee und Eis befreien. Der Schnee war nicht das große Problem. Es war zwar eine Menge, aber mit einem langhaarigen, weichen Schrubber wurden wir der Sache Herr. Weiterhin sehr widerstandsfähig erwies

sich der Eisregenüberzug. Zumindest die Scheiben wollten wir enteisen. Eimerweise schleppten wir heißes Wasser herbei, in das ich alte Handtücher tauchte und auf die Scheiben legte. Es war sehr zeitaufwändig, aber allmählich wurde die Eisschicht dünner. Dem Rest rückten wir mit Schabern und Kratzern zu Leibe. Das neue Jahr fing sehr mühevoll an, hoffentlich kein schlechtes Omen.

Nach dem Mittagessen machten Kirsten und ich uns auf den Weg. Die Straßen waren den Umständen nach einigermaßen geräumt. Bei Oberlütbe gab es auf etwa 150 Metern Länge hohe Schneeverwehungen. Eine Fahrspur war geräumt. Vorsichtshalber nahmen wir nicht den Weg über Bergkirchen. Er war mir zu kurvig und zu steil. Ich zog es vor, am Nordrand des Wiehengebirges über Häverstäd und Barkhausen zu fahren. Das klappte auch alles ganz gut, denn es waren nicht allzu viele Fahrzeuge unterwegs. Auf dem letzten Stückchen allerdings, beim Abbiegen auf die Rosenburg, blieb der Wagen hängen. Da fehlte einfach der Schwung. Kirsten und ein des Weges kommendes Pärchen schoben, und dann standen wir auf unserer Auffahrt. Das Haus war noch da und der Schornstein rauchte. Dem äußeren Anschein nach schien alles in Ordnung zu sein.

Aber schon tauchte ein neues Problem auf. Sollte ich den Wagen in unserer Kellergarage parken oder ihn draußen stehen lassen? Da der Wetterbericht weiterhin Kälte und Schnee voraussagte, bliebe der Eispanzer auf dem Auto erhalten. In der warmen Garage dagegen würde er automatisch abtauen. Aber jeder weiß, dass aus Eis Wasser wird. Das Tauwasser würde die Garage zu einem Schwimmbecken umfunktionieren und wenn ich nicht aufpasste, die anderen Kellerräume in Mitleidenschaft ziehen. Da war guter Rat teuer. Ich wählte die Methode: Augen zu und durch, rein in die gemütliche Unterkunft. Alles, was nicht unbedingt nass werden durfte oder sollte, stellten wir hoch oder brachte es anderweitig in Sicherheit.

Ja, und wenn ich gewusst hätte, wieviel gefrorenes Wasser auf einem Auto Platz hat, wäre die Entscheidung anders ausgefallen. Fortan marschierte ich alle naselang in den Keller und beförderte das Tauwasser mittels



(1985) Die „Möwe“ liegt in Vlotho an der Kaimauer. Wegen der Kälte ist das obere Teil des Steuerhauses heruntergefahren und deshalb nicht zu sehen.

eines Schneeschiebers nach draußen. Da ich keine Sandsäcke zur Verfügung hatte, dichtete ich die Verbindungstür zu den Kellern mit alten Woldecken und Putzlappen ab. Das machte eine Menge Arbeit, war aber sehr wirksam. Die Überschwemmung beschränkte sich auf die Garage, die ich am anderen Morgen trockenwischte – nachdem ich mit Streusalz das Eis zwischen Garagentor und Fußboden entfernt hatte.

Ein paar Tage darauf machte ich mich auf den Weg zu meinen Männern. Ich wollte sie nach Hause holen, denn Sohnemann musste wieder zur Schule. Mittlerweile war der Matrose aus den Weihnachtsferien zurückgekehrt und konnte sich um die „Möwe“ kümmern. Mehrere Male rutschte ich von der Straße ins „Abseits“. Doch mit Hilfe der Gummifußmatten bugsierte ich das Gefährt zurück in die Spur. (Seitdem gehört ein Klappspaten zu meiner Werkzeugausrüstung).

Es wurde ein langer, kalter Winter. Bis zum 15. März war die „Möwe“ in Getmold eingefroren. Natürlich hatten wir in der Zeit keinen Verdienst. Das Geld, das wir vor dem Winter für Investitionen angespart hatten,

ging für Löhne, Versicherungen, Steuern usw. wieder drauf. Leben musste die Familie schließlich auch.

Zwei- bis dreimal in der Woche kurvten der Schepper und ich über schneeglatte Straßen nach Getmold, um an Bord die Lage zu überprüfen. Als wir dann – nachdem Tauwetter eingesetzt hatte – die Küche an Bord betraten, stand der Fussboden unter Wasser. Eine Leitung vom Außenwassertank war geplatzt und der Inhalt hatte sich in die Wohnung ergossen. Da war es vorbei mit dem Müßiggang. Wir hatten erst einmal zu tun, um den Schaden zu beheben.

Aber richtig geärgert habe ich mich, als wir Mitte März wieder in Gang gehen wollten. Da war der Matrose plötzlich sang- und klanglos verschwunden - ohne ein Wort zu sagen, ohne eine Nachricht zu hinterlassen. Aufzufinden war er auch nicht. Wir mussten uns um einen neuen kümmern, was die Abreise um einige Tage verzögerte. Großzügig hatten wir ihn in den Eismonaten immer mal wieder nach Hause geschickt und fürs Nichtstun bezahlt. Und jetzt, wo es wieder an die Arbeit gehen sollte, haute er ab. Man guckt einem Menschen doch immer nur vor den Kopf und nicht hinein.

Übrigens: die Heckscheibenheizung war nicht kaputt, es war ihr nur zu kalt.

### **Immer diese „Steh-im-Wege“**

Brücken sind für die Schifffahrt Hindernisse. Lästig ist auf den Flüssen das Herunterkurbeln und Aufrichten des Mastes. Mehrmals verhinderte so ein „Steh-im-Weg“ die zügige Weiterfahrt der „Möwe“, weil es - wie der Schepper behauptete - zu niedrig war. Meine Meinung, dass er schlichtweg zu hoch geladen hatte, wehrte er energisch ab. Nein, es lag ausschließlich an der „Fehlkonstruktion“ des Bauwerks.

Eines Tages im Mai vertraute er voll auf die alten Sprüche: „Mairegen bringt Segen“ und „Mai kühl und nass, füllt dem Bauern Scheune und Fass“.

Was für die Bauern gut ist, kann der „Möwe“ nicht schaden, dachte er und „füllte“ sie in Bremen hoch über den „Dennebaum“ - dem Lukenkranz - mit Stammholz; in der Hoffnung, dass die Brücken des Mittel-landkanals wegen des starken Regens bis zu unserer Ankunft genügend „wüchsen“. Weiß der Deubel, entweder war die eine Brücke nicht „geer-

”

„det“ oder es mangelte ihr an Dünger. Jedenfalls kurz vor dem Ziel, Getmold bei Lübbecke, ging nichts mehr.

Ein „Block“ - Stamm - passte nicht unterdurch. So sehr der Schepper auch bugsierte und peilte, „höher“ konnte er die Brücke nicht sehen. Es fehlten nur wenige Zentimeter, aber sie fehlten. Was nun? Nach Minden zurückfahren und den Stamm „leichtern“- ausladen? Nee, nee! Das kostete Zeit und Geld.

Vater versuchte, mit der Brechstange den Block in eine andere Lage zu wuchten. Doch ... wie er ihn auch drehte, dünner wurde er dadurch nicht. Nun war guter Rat teuer. Irgendwie mussten wir das Hindernis nehmen - mit dem Holz. Ohne lange zu zögern, „holte“ der Schepper die „Möwe“ „zurück“ zum nächsten Anleger und vertäute sie. Nun folgte „Trick 17 mit Selbstüberlistung“ oder „Man muss sich zu helfen wissen“. In den sperrigen Block haute er mit dem Vorschlaghammer einen Floßhaken, befestigte daran ein Stahlseil und wickelte es des öfteren um den Block, den der Matrose mit der Brechstange anhob. Das andere Ende des Seils befestigte er auf einem Poller an Land. Dann wurde das Schiff achtern losgeworfen, blieb also nur vorn an Land fest, und Vater „setzte die Maschine drauf“.

Mit Hilfe der Motorkraft drückte er die „Möwe“ hinten ganz langsam vom Land ab und zog so den Block an dem Seil von oben herunter - aus vier Metern Höhe.

(So hohe Decklast konnten wir nur aufpacken, wenn bei zwei Metern Tiefgang unten im Schiff schweres Holz gestaut war. Der Schwerpunkt musste oberhalb der Wasserlinie liegen, um ein Umkippen - ein Kentern - zu vermeiden).

Jedenfalls plumpste der Stamm mit einem lauten Platsch und hoch aufspritzendem Wasser in den Kanal. Nun brauchten wir ihn nur noch längsseits anzubinden, sozusagen als Beiboot und nach Getmold zu schleppen. Ich vermute, diese Methode entsprach nicht ganz den Vorschriften. Aber die „Blauen“ - die Wasserschutzpolizei - hätten den Stamm wahrscheinlich gar nicht entdeckt, denn während der Fahrt „spielte“ er sowieso „U-Boot“.

Ende der 60er Jahre erfand der Schepper ein Verfahren, um zum Trocknen aufgehängte Wäsche in Null-Komma-Nichts abzunehmen. Wir machten hintereinander mehrere „Reisen“ mit Papierrollen von Holzminden nach Minden und hatten dort gelöscht. Da hörten wir im Radio

von schweren Unwettern im Wassereinzugsgebiet der Weser. Vater wollte vor dem Hochwasser, ehe die Schifffahrt eingestellt wurde, wieder in Holzminden sein, um keine Zeit zu verlieren. Also „Lekko“ - Leinen los - und wir düsten weseraufwärts.

Das Wasser war schneller. Schon in Rinteln bemerkten wir ein rasantes „Wachsen“ des Flusses, er ging mächtig in die Breite. Als wir ungefähr zwei Stunden später nach Hessisch-Oldendorf kamen, stand die Brücke voller Schaulustiger, die uns frohgemut zuwinkten. Fröhlichkeit ist ansteckend, und so kugelten wir uns bei der Erwiderung fast die Arme aus. Damit vollauf beschäftigt, achteten wir auf vieles - nur nicht auf die auf der Kajüte flatternde Wäsche. Das Steuerhaus befand sich bereits unter Brücke. Plötzlich rumste es, und ich sah beim Blick nach hinten - nein, nicht schwarz - sondern überwiegend weiß. Vor die Rückfenster des Steuerhauses senkte sich ein weißer Schleier. Wie das? Ganz einfach!

Die Wäschestangen überragten das Steuerhaus um einiges, und die Brücke war mal wieder zu „niedrig“. Vater hatte die Wäschestangen krummgefahren, so dass die Leinen durchgingen. Ein großer Teil meiner in mühsamer Handarbeit gereinigten Wäsche lag auf der staubigen Kajüte - und ich durfte noch mal von vorn beginnen. Vor Begeisterung hätte ich im Dreieck springen können. Mit eindeutigen Worten hämmerte ich dem Schepper meine Zuständigkeit für die Wäsche ein. Fortan entschied ich, wann und wie sie abgenommen wurde.

Bald danach trieben mich andere Sorgen um. Die Weser stieg rapide an und überflutete Wiesen und Felder. So weit das Auge reichte - Wasser, Wasser, Wasser - aus dem Bäume und Sträucher herausragten. Das Ufer war nicht mehr zu erkennen. Und es dunkelte bereits.

„Mensch, hau den Anker rein und fahr morgen früh im Hellen weiter. Du siehst doch gar nicht mehr, wo du lang musst. Man kann den Flussverlauf nicht mehr ausmachen. Gleich sitzen wir auf Land“, moserte ich.

Junge, da hatte ich was gesagt.

„Ich und nicht wissen, wo ich fahren muss“, schnappte der Schepper zurück.

„Siehst du da rechts den Busch? Und etwas höher links den Strauch, und dann wieder rechts den Baum“, fragte er?

Ja, das konnte ich noch erkennen. „Na, also! Dazwischen ist die Weser. Kann nix passieren.“



Bild oben: (1987) - „Hein duuk di“. Das Oberteil des Steuerhauses (die Scheiben) ist heruntergefahren. Der Schepper muss auf seinen Kopf aufpassen.

Bild unten: (1987) - Sehr viel Platz in der Höhe ist unter der Brücke nicht.



Ehrlich gesagt: Ich traute den nautischen Kenntnissen des „Buschpiloten“ nicht. Vater dagegen knatterte in gewohnter Weise „zu Berg“. Er wollte - musste - nach Hameln, dem einzig sicheren Liegeplatz. Seine Gelassenheit beruhigte mich ein wenig - bis jemand die „große Laterne“ ausknipste. Die Sonne verschwand hinter dem Horizont. Doch zum Glück war es nur kurze Zeit zappenduster. Dann beleuchteten uns die Lichter der Stadt Hameln den Weg.

Als das Wasser gefallen war, ging es nach zwei Tagen erzwungener Pause weiter. Und da erblickten wir das, was ich für die „Möwe“ befürchtet hatte. Auf einer Weide lag ein kleineres Ausflugsschiff mit dem hübschen Namen „Forelle“. Eine Forelle auf dem Trockenen und drumherum blökende Rindviecher. Herrlich anzuschauen! Welches „Rindvieh“ benutzte eine solche Querfeldein-Route als Abkürzung? Allem Anschein nach kannte sich der Käpten in der Weserbotanik nicht besonders aus.

„Alles Gute kommt von oben“ lautet ein Sprichwort. Führen wir unter einer Brücke durch, kam vieles von oben, jedoch niemals etwas Gutes. Hauptsächlich Kinder und Jugendliche (manchmal sogar Erwachsene) bewarfen die „Möwe“ und uns mit Steinen, Dreckklumpen, Sand und Unrat. Ein dicker Stein landete einmal haarscharf neben dem Kinderwagen, in dem der Sohnmann schlief. Ein anderer zertrümmerte eine Scheibe der „Scheinleuchter“ - der Fenster über dem Maschinenraum. Wäre der Stein in die laufende Maschine gefallen, hätte er Totalschaden verursacht. Der Motor wäre nur noch Schrott gewesen.

Von Land her knallten Steine gegen die kurz zuvor gestrichene Kajüte, so dass an mehreren Stellen die Farbe abplatzte und das Holz der Tür absplitterte. Und ich weiß nicht, was ich mit den Jugendlichen angestellt hätte - hätte ich sie erwischt - die mir bei abgebautem Steuerhaus in die Kaffeetasse spuckten oder Sand in unseren Obstkuchen rieselten.

Oftmals versuchten wir, wenn wir tatenlustige Verdächtige auszumachen glaubten, sie im vorhinein mit Schimpfen oder Drohen einzuschüchtern. Als wir später Funk erhielten, half es hin und wieder, den Hörer ans Ohr zu halten und so zu tun, als verständigten wir die „Blauen“.

Na, und die Feuerwehrleute von Bodenwerder würde ich heute noch liebend gern in die Weser tauchen, um ihnen den Schlaf aus den Augen zu waschen.

Da schipperten wir an einem Samstag bei schönem Sommerwetter die Oberweser hoch. Den Vormittag über pinselten wir das Deck vorne. Die

Farbe trocknete noch, als wir die Straßenbrücke passieren wollten. Kurz bevor der „Kopf“ des Schiffes das Bauwerk erreichte, spritzte plötzlich von diesem in voller Breite Wasser herab.

„Was ist das“, fragte der Schepper erstaunt?

„Himmel noch mal! Das versaut uns die frische Farbe!“ Geistesgegenwärtig riss er den Betriebshebel der Maschine auf „Stopp“. Fährt man „gegen den Strom“ - gegen die Strömung - bremst sie die Geschwindigkeit ab und das Schiff „steht“ sehr schnell. Aber in diesem Fall nicht schnell genug. Das Wasser pladderte in den neuen roten Anstrich und sprenkelte ihn in unterschiedlichen Schattierungen. Nicht nur das! Auch die Behausung des Matrosen traf der Wasserguss - durch die offene Klappe über der Kajütentür.

Mit einem Mal Geschrei und Bewegung an Land. Feuerwehrleute flitzten hin und her und klabasterten auf die Brücke. Wir waren natürlich total sauer und gifteten sie gehörig an.

„Müsst ihr unbedingt üben, wenn ein Schiff kommt? Guckt euch mal unsere Farbe an! Die ganze Arbeit umsonst! Nicht jedes 'Rot' muss gelöscht werden. Das solltet ihr wissen!“

Ach, herrje! Bölkten wir ihnen Nettigkeiten zu, die sich gewaschen hatten, und die ich als wohlerzogener Mensch nicht wiedergeben möchte.

Während wir weiter stromauf fuhren, riefen sie uns Entschuldigungen nach und erklärten die Sachlage folgendermaßen: Am Abend sollte die Veranstaltung „Weser in Flammen“ stattfinden - mit Wasserspielen. Die Feuerwehr verlegte dafür einen löchrigen Schlauch entlang der Brücke. Ausgerechnet bei der Probe kreuzte die „Möwe“ auf - völlig überraschend.

Klar, wer erwartet schon ein Schiff auf einem Fluss? Wer bedenkt in der Feststimmung, dass andere arbeiten? Eigentlich hatten wir ja auch einen gemütlichen Samstagnachmittag geplant. Aber uneigentlich mühten wir uns dann, die fleckige Farbe zu übertünchen.

Eine köstlich amüsante Begebenheit beobachtete ich - wieder an einem Samstag - im Mindener Raum. Amüsant deshalb, weil sie uns nicht betraf. Ansonsten hätte ich vor Empörung sicherlich geschäumt.

Wir steuerten auf eine Brücke zu, auf der sich etliche größere Kinder aufhielten. Vor uns tuckerte in einigem Abstand ein Passagierschiff. Die Fahrgäste saßen im Freien auf dem Oberdeck und genossen den warmen Sonnenschein und den Rundblick. Als der Dampfer sich der Brücke

näherte, kam „Leben“ in die Kinder. Sie wuselten durcheinander, und während der Durchfahrt ließen sie an mehreren Stellen etwas auf die Leute fallen. Mit dem Ergebnis, dass diese aufsprangen und wild herumfuchtelten.

Genaueres konnte ich aus der Entfernung nicht erkennen.

„Was ist da los“? fragte ich den Schepper, Böses ahnend und griff nach dem Fernglas.

Und was ich dann sah, trieb mir vor Lachen die Tränen in die Augen, was die Durchsicht durch das Spekuliereisen wesentlich erschwerte. Aber es reichte auch so.

Auf der Brücke standen einige Eimer - mit Wasser gefüllte, wohlgemerkt - die die Kinder über die Fahrgäste entleerten. Ja, es stimmt tatsächlich! Die Kinder kippten Wasser von der Brücke auf ihre friedlich dasitzenden Opfer, die erschreckt hochschnellten und vermutlich wüste Drohungen absonderten.

Jedenfalls ging es sehr chaotisch zu. Wir kugelten uns vor Vergnügen, bis uns bewusst wurde, dass wir die Nächsten sein würden. Es blieb ihnen genügend Zeit, für Nachschub zu sorgen, und die Kinder rannten auch schon los.

„Sohnemann schläft im Kinderwagen auf der Kajüte“, durchzuckte es mich.

„Wenn der so eine Ladung abbekommt...!“

Die Karre ins Steuerhaus tragen? Nein, dann wachte er auf. Was tun? Mir kam die rettende Idee. Ich flitzte in die Kajüte und holte einen Regenschirm. Anschließend schickte ich die beiden „Großen“ zu Vatern ins Steuerhaus, dieweil ich, bewaffnet mit einem aufgespannten Schirm beim schönsten Sonnenschein, der Dinge harrte, die kommen würden.

Jedoch, sie kamen nicht! Offensichtlich war es der Besatzung des Ausflugsschiffes gelungen, den Kindern Angst einzujagen, so dass sie sich verdrückten. Und das ist der Grund, warum ich die Geschichte mit zunehmendem Vergnügen erzählen kann. Schadenfreude ist bekanntlich die beste Freude.

