

## 10. Kapitel In Eis und Schnee im VSaW

Das reimt sich sogar, wie auch die Ereignisse der nächsten Geschichte gut zusammen passen. Ich muss die Chronologie verlassen und etwas vorgreifen, nach den vielen Sommergeschichten, muss auch der Winter zu seinem Recht kommen.

Nach meinem ersten Kielboot, einer Shipman 28 – Klabautermann – (da kommt auch noch einiges) hatte ich nun mein erstes richtiges Dickschiff, eine OE 32, „Apulia“. Die lag im Winter in einer Box in der Nähe einer Steckdose. Den Strom brauchte ich, um das Schiff eisfrei zu halten durch eine Tauchpumpe mit zwei Schlauchausgängen. Ich band je einen Schlauch Steuer- und Backbord im hinteren Drittel des Schiffes so an Bord, dass auf jeder Seite das Wasser schön sprudelte und das Schiff eisfrei hielt. Das war auch dringend nötig; denn wir hatten einen sehr harten Winter. Über 1m dickes Eis auf dem Wannsee und die Havel total zugefroren, sogar die Schlepper mussten ihre Fahrten einstellen. Meine Sprudelanlage bewährte sich großartig. Zwischen dem Schiff und dem dicken Eis war ein kleiner Spalt von ca. 10 cm freien Wassers bis achtern hinterm Ruder, was besonders wichtig war, damit die Schraube nicht vom Eis umschlossen wird. Ich konnte auf dem Eis um das Schiff herumlaufen. Mehrmals in der Woche fuhr ich zum Club, ob alles in Ordnung wäre. So auch an einem Tag zwischen Weihnachten und Neujahr 1981 oder 1982. Es war wieder bitter kalt.

Etwa dort, wo heute der Südsteig ist, lag eine Botteryacht eines mir befreundeten Clubkameraden namens Klaus, den Nachnamen habe ich vergessen. Auf dem Weg zum Schiff traute ich meinen Augen nicht, die Botteryacht war verschwunden, aber nicht ganz. Der Mast ragte aus dem Wasser und der lange Klüverbaum lag auf dem Eis. Alles andere konnte man unter Wasser bewundern, die Kajüte schimmerte aus der Tiefe hervor, nicht ganz so tief, wie es sich anhört, aber 1m unter Wasser lag sie bestimmt. Nachdem ich mir das alles angesehen und den ersten Schreck überwunden hatte, nichts wie zum Telefon und Klaus angerufen. Ich musste mir erst überlegen, wie ich ihm das schonend beibringe, aber mir fiel nichts ein und so sagte ich ihm knallhart, „... halt dich fest, aber komm sofort in den Club, dein Schiff ist abgesoffen.“ Das wollte er mir nicht glauben und hielt es für einen Silvesterschert. Er kam dann ganz schnell mit seinem großen hochbeinigen Auto, und wir gingen zusammen die Sache anschauen. Nun war guter Rat teuer. Im Moment war gar nichts zu machen, es war schon nachmittags und dunkelte langsam.

Klaus bestellte zum nächsten Tag ein Bergungsteam einer Werft aus Spandau. Wir beide waren beim Einsatz zugegen. Die bauten auf dem Eis eine Art Brückenkonstruktion beidseitig vom Schiff und wollten mit einem Flaschenzug das Schiff heben. Klaus meinte, das kann doch nichts werden, das vollgelaufene Schiff mit einem Flaschenzug zu heben! Die Werftleute ließen sich aber nicht beeindrucken und machten sich ans Werk. Selbstverständlich rührte das Schiff sich nicht, aber die Brückenkonstruktion ging langsam in die Knie. Nach allerlei Versuchen brach die Mannschaft die Bergung ab, räumte ihr Geschirr wieder auf den Lkw und ward nicht mehr gesehen.

Was nun? Feuerwehr, war unsere nächste Idee. Die riefen wir an, und es kam ein Feuerwehrhauptmann die Lage zu peilen. Er ließ sich die Maße des Schiffes geben, etwa 10 m lang, also eine relativ kleine Botteryacht, über 3,5 m breit, wenig Tiefgang. So überschlug er den Rauminhalt und rechnete sich ungefähr das Gesamtgewicht aus. Naja, meinte er schließlich, müsste klappen, wir machen das mit Luftsäcken und starken Pumpen, geht gleich los. Stop-stop rief Klaus, ich muss erst die Kosten wissen! Ach Quatsch, sagte der Feuerwehrhauptmann, kostet nichts, ist ja eine einmalige Gelegenheit, wir machen eine Übung draus, und schließlich muss das Schiff raus, ist ja Diesel im Tank. Großartig, dann kann's ja losgehen. Und es ging wirklich mächtig zur Sache.

Mit Blaulicht und Sirene kam ein Feuerwehrauto nach dem anderen und hielt vor und auf dem Clubgrundstück. Das war damals noch möglich, denn dort, wo heute die Jollenwiese ist, war kein Zaun und das Grundstück frei zugänglich. So konnten verschiedene kleinere Fahrzeuge bis vorn ans Wasser fahren, denn der Boden war hart gefroren. Das war so gegen die Mittagszeit, als die Feuerwehrmannschaft mit ihren Vorbereitungen begann. Zwei große Motorpumpen auf Kufen wurden ans Ufer geschleppt, beide angetrieben mit einem Motor VW Golf mit mächtigen C-Rohren mit dem großen Querschnitt, der auch auf Hydranten passt. Dann schleppten sie riesige Plastiksäcke herbei und motorbetriebene Luftpumpen, Gurte und Tampen ohne Ende. Zunächst wurden die beiden Motorpumpen nur benutzt, um das Schiff so gut wie möglich frei zu sprudeln. Das Wasser über dem Schiff war nur wenig gefroren, und von dort aus gelang es, eine Lücke zwischen Schiff und Eis herzustellen, unterstützt durch allerlei mechanische Bemühungen mit Spitzhacken usw. Die Feuerwehr war mit ca. 20 Mann angerückt, die alle voll zu tun hatten. Das Schiff lag immer noch mit dem Klüverbaum vorn auf dem Eis und achtern auf Grund. So konnte es sich nicht bewegen und gefährlich für die Taucher werden. Das erläuterte uns der Feuerwehrhauptmann und gab grünes Licht für den ersten Tauchgang. Es erschienen mehrere Froschmänner in besonders dicken Neoprenanzügen wegen der Kälte, Tauchermaske, Taucherflaschen, Flossen an den Füßen, Taucherbrille und Handschuhe. Endlich konnten die Froschmänner seitlich vom Schiff tauchen und die Plastiksäcke, mit Gurten versehen, auf beiden Seiten des Schiffes anbinden. Dann begann das Aufpumpen. Das war eine schwierige Angelegenheit, weil einige Luftsäcke immer wieder zur Seite rutschten und keinen Auftrieb mehr geben konnten. So musste die Prozedur mehrmals unterbrochen werden, und die Froschmänner tauchten erneut und befestigten weitere Luftsäcke in neuer Position. Ganz langsam hob sich das Schiff Stück für Stück, bis das Deck ein wenig über der Wasseroberfläche lag. Nun kamen die beiden großen Pumpen zum Einsatz. Die beiden anderen Enden der Schläuche waren an Land fest gesetzt und schickten das Pumpenwasser mit mächtigem Druck über das Eis. Inzwischen war es dunkel geworden und mehrere Flutlichtstrahler erhellten die Szene. Dies lockte Spaziergänger an, die auf das Grundstück kamen und sich das Schauspiel nicht entgehen ließen. So standen vielleicht sechs bis acht Leute am Ufer, als sich plötzlich der eine Schlauch selbständig machte. Durch den Pumpendruck schlug der Schlauch wie eine riesige Schlange hin und her und setzte das Publikum von oben bis unten unter Wasser, bevor die Pumpe abgeschaltet werden konnte. Bei der großen Kälte war die Kleidung der Leute im Nu mit einer Eisschicht bedeckt, so konnten sie keinesfalls nach Hause gehen. Während Klaus weiter die Arbeiten begleitete, ging ich mit den eisbedeckten Leuten – das Eis knisterte bei jedem Schritt - in die Herrengarderobe zum Duschaum. Inzwischen sammelten mehrere Clubkameraden und ich aus unseren Schränken Kleidungsstücke für den Heimweg unserer Gäste. Die verabschiedeten sich auch bald. Für ihre nasse Kleidung hatten wir einige kleinere Seesäcke aufgetrieben. Alles bekamen wir am nächsten Tag wieder zurück.

Die Arbeit am Schiff ging munter fort und nun auch etwas schneller, nachdem das Deck weit genug über der Wasseroberfläche lag und kaum Wasser nachlaufen konnte. Nachts gegen etwa 23:00 Uhr lag das Schiff wieder lenz auf seinem Platz. Sofort gingen der Feuerwehrhauptmann und Klaus an Bord und suchten die Ursache für den Untergang. Die war schnell gefunden. Der Glasdeckel des tief gelegenen Seewasserfilters war gesprungen, und da das Ventil offen war, ergab sich alles von selbst. Das Seeventil brauchte nur geschlossen zu werden und nun war Ruhe im Schiff.

Ein Glück, dass die Feuerwehr unentgeltlich gearbeitet hatte, keine Versicherung hätte eine teure Bergung bezahlt wegen des offenen Seeventils von wegen grober Fahrlässigkeit usw.

Wir bedankte uns erneut bei der Feuerwehr, Klaus hatte eine großzügige Spende angekündigt.

Zum nächsten Tag hatte Klaus Leute von Daimler-Benz kommen lassen zum Ausbau des Motors wegen eines etwaigen Wasserschadens. Das war ein ziemlicher Aufwand, so einen Vierzylinder auszubauen und mit einem Flaschenzug an Deck und über das Eis zu bringen. Schließlich war das unnötig, der Motor war in Ordnung. Ganz schlimm aber sah die Inneneinrichtung aus, obgleich das Schiff nur wenige Tage im Wasser lag, alles verschmutzt und sogar Schlamm fand sich in allen möglichen Ecken. Das war mir schleierhaft bei dem dicken Eis.

Ich habe mich sofort an mein Schiff gemacht und erneut alle Seeventile überprüft, ob sie geschlossen und mit Frostschutz gefüllt waren. Meinen Seewasserfilter habe ich über die Wasserlinie gelegt.

Februar 2022  
Peter F. Schulz

Es folgt Kapitel 11 „Unter Korsaren“