

2. Kapitel Ein Schiff wird kommen

Später habe ich erfahren, wie mein Vater zu seinem Schiff erstmals und dann wieder erneut gekommen war.

Es war ein Dreißiger Seefahrerkreuzer, III/87, Eiche auf Eiche, 10 m lang, 2,20 m breit, Langkieler, 1,30 Tiefgang. Löffelbug und Yachtheck, langer Überhang, aber nicht so extrem wie bei Drachen oder Schärenkreuzern, Teakdeck lackiert, so hatte es eine schöne dunkelbraune Färbung. Zu diesem Schiff gibt es eine Menge zu erzählen.

Mein Vater hatte es wohl 1940 aus Holland importiert, als es recht preiswert war, sicher auch wegen der damaligen deutschen Besatzung, jedenfalls nehme ich das an. Es lag auf der Unterhavel, wo weiß ich nicht. Ich erinnere mich aber an einige Segeltouren um 1941 auf Wannsee und Havel bis hinunter nach Moorlake. Darüber folgt als Kapitel 3 eine besondere Geschichte, „Fliegeralarm in Moorlake“ mit mir in höchster Lebensgefahr nach Meinung meiner ängstlichen Mutter.

Nun kam das Kriegsende und das Schiff musste verschwinden; denn meinem Vater war aus Gesprächen auf einer russischen Kommandantur - dort war er zehn Tage lang gefangen genommen worden - bekannt, dass Deutschland und Berlin in vier Teile gespalten und dass die Russen den Ostsektor und Deutschland östlich der Elbe einkassieren würden. Ich erinnere mich, dass andere Erwachsene meinem Vater diese Nachkriegsentwicklung nicht glauben wollten. Das Abenteuer mit der russischen Gefangenschaft kommt später.

Zwar lag das Schiff im künftigen Westsektor, aber den Amerikanern traute mein Vater auch nicht über den Weg, zumal die gerade erst dabei waren, den amerikanischen Sektor in Besitz zu nehmen, während die russischen Truppen langsam abzogen. Das konnten wir alles genau sehen. Ich erinnere mich, dass die Erwachsenen ständig sorgenvoll diese Entwicklung beobachteten und bis zuletzt fürchteten, die Russen würden doch nicht abziehen. Taten sie aber doch zum Glück, aber die Sorge der Erwachsenen, die Russen könnten plötzlich über Nacht wieder zurückkommen, war ständig gegenwärtig.

Einmal, vor der Währungsreform, mein Vater war gerade wieder unterwegs in Leipzig, Pelze zu organisieren, weckte mich meine Mutter voller Angst mit den Worten, „die Russen kommen“! Ja, deutlich hörte man in der Ferne das bekannte Geräusch von schweren Motoren und Panzerketten. Wir stürzten ans Fenster unserer damaligen Wohnung in Zehlendorf, Kronprinzen Allee 313, heute Clayallee. Tatsächlich, eine lange Panzerkolonne fuhr die Straße entlang aus Teltow Richtung Innenstadt. Da siehst du es, rief meine Mutter, sieh nur die Sterne auf den Panzern. Keine Sorge sagte ich, das sind doch weiße Sterne der Amerikaner keine roten der Russen! Ja, so war es, meine Mutter war endlich beruhigt.

Dazu muss ich kurz erklären: In den letzten Kriegstagen, als wir noch im Sudetenland waren, zogen durch unser kleines Städtchen Liebenau lange russische Kolonnen mit Lastwagen und Panzern mit den amerikanischen Hoheitszeichen, weißer 5-zackiger Stern im Kreis. Es waren Waffenlieferungen der Amerikaner. Die Russen hatten keine Zeit, noch vor dem Einsatz den roten Sowjetstern aufzumalen. So hatte meine Mutter nur noch die amerikanischen Hoheitszeichen auf russischen Fahrzeugen im Gedächtnis und vor lauter Angst die neue Entwicklung nicht bedacht.

Zurück zum Schiff von Ost nach West:

Das Schiff musste also für beide Besatzungsmächte sozusagen untertauchen. Dafür ist meinem Vater sofort etwas eingefallen, eine seiner hervorragenden Eigenschaften, in jeder Situation einen Ausweg zu wissen und mutig anzugehen. Auch darüber habe ich einiges zu erzählen.

Mein Vater hatte einen Neffen, Hans Blumentritt, Bootsbaumeister, den er später zum Berliner Yachtclub holte und der dort lange die Werft leitete. Hans Blumentritt hatte eine Werft in Werder. Dorthin wurde unser Schiff geschafft - kleine Zwischenbemerkung:

Das Schiff hatte den Namen „Allegro“, Referenz an meine sehr musikalische Mutter, sozusagen zur üblichen Beruhigung der Ehefrau. Andere Segler taufte ihr Schiff deshalb oft mit deren Vornamen. Hat aber auch nichts genützt, denn wenn mein Vater auf dem Schiff war, löste das bei meiner Mutter keine reine Freude aus, sie hatte als junge Frau einiges gelitten auf den Rennjollen meines Vaters, als beide noch über den Müggelsee brausten. Und auch später auf Allegro hat ihr mein Vater einiges zugemutet, davon gibt's mehrere Erlebnisse.

So wurde das Schiff nach Werder gebracht, geschleppt; denn einen Motor hatte es nicht, und Hans Blumentritt slippte es auf und versteckte es in einem Werftschuppen ganz hinten. Dort bedeckte er es mit Brettern, Holzresten und allem möglichen Krempel, sodass es nicht mehr zu sehen war und alle hofften, dahinten würde wohl keiner herumstochern. Dieses Versteck war erfolgreich und als wir im Juni 1945 zurück nach Berlin kamen – von diesem sechswöchigen Treck von Liebenau im Sudetenland nach Berlin gibt es eine Menge zu berichten - konnte sich mein Vater vom Versteck überzeugen. Ein Transport nach Westberlin konnte vorläufig nicht ins Auge gefasst werden. Aber lange wollte es mein Vater ohne Schiff nicht aushalten und so schritt er schon 1946 zur Tat.

Mithilfe von Hans Blumentritt wurde nun ausbaldowert, wie man am besten ein Schiff von Werder nach Westberlin schafft, Inoffiziell versteht sich; denn die Russen ließen kein Schiff ohne Genehmigung nach West-Berlin und kontrollierten schon damals die Grenze an der Glienicker Brücke, eine DDR gab es noch nicht und auch keine Ostberliner oder Ostdeutschen Grenzkontrollen auf dem Wasser.

Es gab einen einzigen Skipper in Potsdam und Werder mit der Lizenz, Schiffe von Ost nach West mit seinem Motorkahn zu schleppen. Dazu war einiges erforderlich mit einem aufwendigen Genehmigungsverfahren, vielen Dokumenten, die wir damals russisch „Propusk“ nannten. Zwei große weiße Tafeln ca.80 x 80cm, mussten Backbord und Steuerbord neben der Kajüte angebracht werden, beschriftet mit einem großen roten Kreis, auf dessen Äquator die Genehmigungsnummer in schwarzen Ziffern stand.

Diese Tafeln hat mein Vater nach erfolgreicher Fahrt auf unserem Boden aufgehoben und daher sehe ich sie noch genau vor mir. Wie alle wissen, hat mein Vater gerne Vorträge gehalten und so auch seinen Bericht über diese abenteuerliche Tour, wie wir gleich lesen werden. Zuvor wusste ich von gar nichts; denn diese geheime Kommandosache durfte keinesfalls zuvor nach außen gelangen, war ja klar!

Vater und Hans Blumentritt schnappten sich also den Skipper mit dem Motorkahn, den sie so lange mit Worten und versprochenen Zuwendungen bedachten, bis der sich endlich breitschlagen ließ zu dem riskanten Manöver, 1946 ein Schiff ohne Genehmigung nach Westen zu schaffen. Sehr hilfreich war dabei der Beruf meines Vaters als Kürschnermeister. Er hatte schon gleich nach 1945 in unserer fünf Zimmer Wohnung in Zehlendorf das frühere elterliche Schlafzimmer zur Werkstatt umgestaltet und mit den wenigen wieder gefundenen alten Mitarbeitern eine Notproduktion aufgebaut.

Zum Glück hatten seine Leute, als wir nicht in Berlin waren und die Bombenangriffe immer heftiger wurden, Pelzvorräte und Maschinen im Keller des früheren 4-stöckigen Produktionsgebäudes in Berlin Mitte, Spittelmarkt 62-63, untergebracht. Nachdem das gesamte Viertel in Schutt und Asche gelegt worden war, vom besagten Gebäude stand gar

nichts mehr. Und als nach 1945 sich der Rauch verzogen hatte, haben unsere Leute Maschinen und Pelzvorräte ausgebuddelt und an verschiedenen Stellen versteckt. Damit begannen sie in unserer Wohnung mit der Herstellung von Einlegesohlen, Pelz geklebt auf Pappe, Pelzwesten, Handschuhen und Hausschuhen aus Lammfell, Leder außen, Pelz innen. Pelzmäntel auch, nach außen gegen Regen abgeschirmt mit Tarnstoffen der Wehrmacht, die erst mal organisiert werden mussten, kein Problem bei unseren Produkten als Tauschwaren. Organisieren und Beziehungen war alles, Geld war nichts wert, aber Pelzwerk war ein ideales Tauschmittel. Es kann sich heute kaum jemand vorstellen, welche enorme Kaufkraft damals solche Pelzwaren hatten. Der Winter 1946/47 stand bevor und war, wie sich später herausstellte, besonders kalt mit sehr vielen Kältetoten, von Oktober bis März Dauerfrost, oft bis 25° minus.

So war auch unser Skipper mit dieser Pelzkleidung sehr zufrieden, besonders mit dem Pelzmantel und der Tarnfarbe nach außen, Pelzhandschuhe, Pelzweste, vielleicht noch ein oder zwei Flaschen Schnaps, Geld war ja nichts wert, wir hatten immer noch die alte Reichsmark.

Der Skipper konnte sogar ein paar leere Formulare für den besagten Propusk beschaffen und ein ausgefülltes als Muster mit dem Hinweis, viele Stempel, möglichst blau, rot und grün, würden den Russen immer imponieren. Lesen konnten die sowieso nicht.

Das kannte ja mein Vater von seinen zahlreichen Lkw-Fahrten von Berlin nach Leipzig, um Pelze und Rohmaterial zu organisieren. Diese Fahrten hatten es auch in sich und meine Mutter schlaflose Nächte.

Nun musste der Zeitpunkt festgelegt werden, am besten ein früher Morgen, diesig und Regenschauer. Dieser Tag ließ sich dann auch finden. Abgesprochen war mit dem Skipper, dass mein Vater an der Pinne sitzt, Arbeitskluft, Schiffermütze und sich nicht auf ein etwaiges Gespräch mit dem russischen Wachboot einlässt.

Für den Notfall, falls die Sache mulmig wurde, war verabredet, dass der Skipper sofort die Leine loswirft und sein Heil in der Flucht sucht. Mein Vater müsse dann sehen, wie er mit dem Schiff und gelegtem Mast irgendwie weiterkommt oder auch nicht.

Am besagten Tag ging es also los, früh morgens zur üblichen Zeit, so gegen 6:00 Uhr. Diesig und regnerisch war es auch. Die Fahrt durch Potsdam und durch die Reste der gesprengten Glienicker Brücke lief ab ohne Zwischenfall.

Nun kreuzte im Jungferensee das russische Wachboot auf und fuhr einen großen Bogen um den kleinen Schleppzug. Die Russen erkannten den Skipper, erhoben die Hand zu einem lässigen Gruß an die Mütze, der Skipper ebenfalls und auch mein Vater mit seinem Gruß an die Mütze. Das war dann alles, gute Vorbereitung, eine Portion Mut und Tatkraft und schon war das Schiff in Westberlin.

Meine Mutter hat ordentlich gezittert, schon während der Vorbereitungen und dann erst recht. Mein Vater pflegte in solchen Fällen, und die hatten wir öfter in den letzten Kriegsjahren und vor allem in der Nachkriegszeit, zu sagen: „Katilein, das macht gar nichts, das schaffen wir, alles halb so wild“. Sein Mut, seine Unerschrockenheit und Tatkraft, haben mir immer mächtig imponiert und uns durch die Kriegs- und Nachkriegszeit gebracht.

Bevor ich vom Segeln im VSaW berichte, ein Sprung zurück in das Kriegsjahr um 1941 mit

3 Kapitel Fliegeralarm in Moorlake