

7. Kapitel Segeln auf unseren Gewässern Nachkriegsjahre

Das Segeln war damals gegenüber heute durch vielerlei Umstände gar nicht so einfach. Ich meine das in erster Linie rein segeltechnisch, abgesehen von den mühsamen Überholungsarbeiten an unseren Vollholzschiffen. Keine Schleifmaschinen, alles per Hand mit Sandpapier über einem Korkblock. Wir Jungen mussten ordentlich ran.

Bevor überhaupt an Bord gegangen wurde, mussten wir erst einmal ganz genau die Wetterlage peilen, nicht wie an der See, ob Sturm oder gefährlicher Seegang, sondern ob mit Regen zu rechnen sei oder nicht. Sah es nach Regen aus, war jede Segelei ausgeschlossen. Es gab ja nur Baumwollsegel, die keinesfalls nass oder feucht werden durften. Sonst gab es schwarze böse Stockflecken; ein Großsegel unserer Größe abzuschlagen und in den Trockenraum zu bringen, kam einem mittleren Zwergenaufstand gleich, dazu wären mindestens drei starke Männer nötig gewesen! Wie haben wir es doch gut heutzutage mit den Kunststoffsegeln.

Einen schönen großen Trockenraum hatten wir, wo sich heute die Sauna und der Fitnessraum befinden. Dort standen Heizrohre parallel den ganzen Raum entlang mit geringem Abstand zueinander, als hätte man lauter Geländer aufgebaut. Über diese Heizrohre wurden die Segel gelegt, was natürlich nur für kleinere Großsegel infrage kam. So waren die Jollensegler auch mal unterwegs, wenn es nach Regen aussah und sie einiges auf die Mütze bekommen hatten. Wenn mein Vater mit mir an Bord ging, prüfte er als erstes ganz genau, ob sich irgendwo Stockflecken auf dem Segel zeigten, dann hätte es ein ordentliches Donnerwetter gegeben. Ist aber nie vorkommen, ich habe immer schön aufgepasst, wenn ich mit dem Schiff unterwegs war. War nun das Wetter für unser Kielboot regensicher, ging es mit dem Beiboot zum Schiff und dann musste ich mit meinem Segelkameraden zunächst die Ganzpersenning aufknüppern, zusammenlegen und im Beiboot verstauen. Eine ziemlich schwere Arbeit, die Persenning war sehr dick und schwer, bestand aber zum Glück aus drei Teilen, die mit Drehverschlüssen verbunden waren. Sie war an den Scheuerleisten angebändselt. Nun konnten die eigentlichen Vorbereitungen beginnen, Segel setzen, Boje auf und los ging es.

Wollte dagegen mein Vater segeln und hatte keine Zeit oder keine Lust, all diese Vorarbeiten auf sich zu nehmen, gab es im Club eine großartige Einrichtung, nämlich unseren Bootsmann Herrn Griesbach. Den konnte jeder Segler anrufen und ihn bitten, zu einer bestimmten Zeit das Schiff segelklar zu machen. Dann holte er das Schiff an den Steg, da lag es, die Segel angeschlagen und mein Vater brauchte nur an Bord zu steigen, „... vielen Dank, Herr Griesbach,“ Segel auf und schon war abgelegt. Unsereiner konnte natürlich nicht Herrn Griesbach ordern. Schon die Idee wäre abwegig gewesen.

Draußen auf der Havel gab es eine wirkliche Gefahrensituation, die man heute nicht mehr kennt, und das waren die schier endlos langen Schleppzüge. Damals gab es noch keine Selbstfahrer, sondern nur die Zillen, geschleppt von einem Dampfschlepper. Ein Schleppzug hatte meist drei oder vier Zillen an der Leine, was ja an sich harmlos gewesen wäre, wenn nicht zwischen dem Schlepper und jeder Zille eine schätzungsweise 200m lange Stahltrosse gespannt gewesen wäre. Dieser Längenabstand war nötig, falls der Schlepper aufstoppen musste, damit die Zillen nicht ineinander gerieten. Selbst bei der langsamen Fahrt dieser Schleppzüge war das Trägheitsmoment so erheblich, dass die Zillen einen großen Auslauf hatten. Die Stahltrossen waren im Gegenlicht manchmal kaum zu erkennen, und wenn der Schleppdampfer erst vorbei war, waren seine Topzeichen mit der An-

zahl der Zillen nicht mehr zu sehen. Die Länge des Zuges brachte es mit sich, dass die letzte Zille manchmal nicht klar zu sehen war, und so musste vorsichtig am Schleppzug so lange entlang gesegelt werden, bis wirklich die letzte Zille vorbei war. Kritisch wurde das in der Enge bei Moorlake und an der Nordwestseite der Pfaueninsel bis Kälberwerder. Über diese Schleppzüge gibt es zahlreiche Fotos und Stiche und sehr schöne Abbildungen im technischen Museum in Berlin am Landwehrkanal.

Dann gab es in den ersten Monaten der Blockade, die von 1948 bis 1949 dauerte, ein weiteres Hindernis auf der Havel, was allerdings sensationell und besonders schön und interessant anzusehen war:

Die Wasserrung der englischen Wasserflugzeuge, 4-motorig, Marke Sunderland. Das war ein großartiger Anblick, wenn diese Flugzeuge aus Norden kommend dicht über Lindwerder hinweg aufsetzten. Eine unglaubliche Wasserfontäne, mehrere 100 m lang, bis das Flugzeug dann in der Bucht bei Schwanenwerder, der Klaren Lanke, dicht vor der jetzigen SV 03 zum Stehen kam, wendete wie ein Segelboot, die Motoren abstellte und seine Anker fallen ließ. Dann kamen von Land die Leichter und luden die Fracht aus in Säcken, manchmal Kohlen, manchmal Kartoffeln. Die wurden an Land wieder umgeladen in Lastwagen und zu den Kraftwerken, von denen es damals in Berlin noch viele kleinere gab, oder wenn es um Kartoffeln ging, zu den Verteilerstellen, gefahren.

Erinnert sei, dass die Sowjets damals zu Beginn der Blockade sofort das Kraftwerk Klingenberg vom Netz nahmen, wodurch es in West-Berlin nur noch wenige Stunden Strom gab, und so waren die vielen kleinen Kraftwerke wenigstens eine kleine Hilfe. Einige stehen noch in West-Berlin unter Denkmalschutz, eines am östlichen Ende des Hohenzollern-damms rechts nach der Kirche.

Kaum heute vorstellbar, dass es damals auf der Havel keine Absperrungen gab, keine Sicherungsboote, niemand achtete auf die Segler, die mussten selbst aufpassen, wenn die Flugzeuge wasserten und anschließend wieder starteten. Passiert ist nie etwas und auch mir wurde niemals untersagt, dort zu segeln, wenn mit den Flugzeugen zu rechnen sei. Sie kamen übrigens nicht jeden Tag, sondern nur bei Windstille oder wenn Gegenwind aus Südost über Süd bis Südwest kam. Bei Wind aus nördlichen Richtungen gab es keinen Flugverkehr, dann hätten die Flugzeuge wegen des Gegenwindes bei Lindwerder wassern müssen und dort war keine Übergabestelle für die Lastwagen eingerichtet. Weiter havelaufwärts wäre es auch nicht möglich gewesen wegen der zunehmenden Bebauung dort.

Dieses schöne Schauspiel währte allerdings nur wenige Monate, dann war der Flugplatz Gatow einsatzbereit. Meist Kohlen wurden von dort mit Kipplastern zum Anleger gegenüber der Insel Imchen gefahren. Dort hatte man eine Rampe aufgebaut, von der die Kipplaster die Kohlen direkt in dort liegende Zillen schütteten. Dann ging es über Spandau zum Kraftwerk, später Kraftwerk West, das nach Beginn der Blockade erst einmal errichtet werden musste. Die gesamten riesigen Turbinen und sonstigen Bestandteile mussten zerlegt und eingeflogen werden, bis auf diejenigen, die bei Borsig in Tegel hergestellt werden konnten.

Ich war oft aus Neugier mit dem Schiff in der Enge bei Imchen, um das Beladen der Zillen anzuschauen. Wahrschau, schön in Luv bleiben, sonst wäre das Schiff mitsamt den Segeln schwarz eingefärbt gewesen, so mächtig hat es dort gestaubt, wenn die Kohlen über die Rampe in die Zillen donnerten.

Nun also bis zum nächsten Mal, Kapitel 8. „Allegro auf ‚Gefechtsstation‘“, das wird ein Spaß!

Januar 2022
Peter F. Schulz