

# „Lieselotte“, das fast einhundertjährige Startschiff des VSaW

Rolf Bähr



Die Geschichte um die Motorbarkassen, die im VSaW als Startschiff über Jahrzehnte genutzt wurden, von denen eine mit ihrer prächtigen blauen Farbe am Kopf des Nordstegs allen Mitgliedern und Gästen sofort ins Auge fällt, liegt ein bisschen im Dunkeln. Ältere Mitglieder meinen, sie stamme aus dem Jahre 1919 und man müsste eigentlich in diesem Jahr ein Jubiläum feiern. Andere fragen, warum heißt das Schiff eigentlich „Lieselotte II“, da muss oder kann es doch vielleicht eine „Lieselotte“ davor gegeben haben.

In den Akten der Werft, die das Schiff wartet, finden sich einige Urkunden, die etwas Verwirrung stiften. In Jahrbüchern des VSaW – zwischen 1967 bis 1987 in unterschiedlichen Zeitabschnitten herausgegeben – wie in den nicht sehr ausführlichen „Mitteilungen“, die innerhalb dieser Jahre veröffentlicht wurden, finden sich nur dürftige Angaben.

So wird im Schiffsregister des Jahrbuches 1967 kein Schiff mit dem Namen „Lieselotte“ erwähnt. Im Jahrbuch 1968 wird dagegen eine „Lieselotte“ mit 13,88 m Länge, 25 PS sowie dem Baujahr 1919 veröffentlicht und als Eigner der „VSaW“ ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang erläuterte der Vorsitzende, Dr. Hans Kadelbach, in seinem

Geschäftsbericht für das Jahr 1967 im Jahrbuch 1968, S. 14:

„Unser Motorboot, das uns viele Jahrzehnte gedient hatte, streikte endgültig im Jubiläumsjahr und machte die Anschaffung einer Motorbarkasse notwendig, ohne die eine einwandfreie Durchführung der Meisterschafts-Regatten kaum möglich gewesen wäre.“

Unter dem 13. September 1967 muss es für diese Motorbarkasse „Lieselotte“ mit dem Zusatz „VSaW“ eine Bescheinigung über die Lage ihres Kraftstofftanks gegeben haben, zu der in der Werftakte noch die Anlage, nämlich eine genaue „Prinzipskizze“ des Schiffes vom 15.10.1967 existiert.

Im Protokoll des Segelausschusses vom 4.10.1967 wird zu dem Schiff ausgeführt:

„Lieselotte soll weiter ausgerüstet werden, mit Ankerspill, David für das Heben der Bojengeschirre, starker Lautsprecher und Ausbau der Sitzgelegenheit am Heck.“

Aus diesen Angaben kann nur gefolgert werden, dass am Anfang des Jubiläumsjahres 1967 diese „Lieselotte“ vom Vorstand angeschafft worden war.

Die Barkasse wies allerdings im Laufe ihres Betriebs erhebliche Mängel auf. Es folgten gro-



ße Reparaturarbeiten, aber sie blieb in den 60er und Anfang der 70er Jahre das von allen Seiten bewunderte Startschiff, welches allerdings sehr schnell alterte. So hieß es in der Hauptversammlung am 4. März 1974:

„Das nicht mehr weg zu denkende Startschiff ist altersschwach. Ersatzteile sind für die „Lieselotte“ kaum noch zu bekommen und märchenhaft teure Reparaturarbeiten zwingen zu einer Neuanschaffung. Eine gut erhaltene Barkasse macht sich von Hamburg auf den Weg in unseren Hafen.“

#### **Es wurde also eine neue Barkasse angeschafft.**

Aus einem Warenbegleitschein vom 6. Juni 1974 geht hervor, dass die Firma Schiffs-An- und Verkauf Arnold Ritscher, Deichstraße 9, Hamburg 11, die Motorbarkasse „Correkt II“ mit einem Rechnungsbetrag von 19.000,00 DM auf einem Binnenmotorschiff an den Verein Seglerhaus am Wannsee geliefert hat. Am 16. Juni 1970 hatte für dieses Schiff das Hauptzollamt eine Tankgenehmigung und gleichzeitig die Änderung des Namens der Barkasse in „Correkt II“ bestätigt.

**Achim Kadelbach** erinnert sich noch daran, dass Anfang 1974 auf Veranlassung von **Richard (Bob) Keilbach** für die alte „Lieselotte“ vom VSaW in Hamburg eine „Abwrackprämie“ in Anspruch genommen werden konnte, die einen Großteil des Kaufpreises der neuen Barkasse ausmachte.

Diese neue Barkasse wurde beim Amtsgericht Hamburg am 19. Oktober 1974 für den Ei-

gentümer VSaW mit der Änderung des Schiffsnamens auf „**Lieselotte II**“ eingetragen.

Vom Polizeipräsidenten in Berlin erhielt die „Lieselotte II“ am 23. Juli 1974 als Wassersportfahrzeug die Registriernummer P-651, nachdem sie vom Zollkommissariat Berlin-Steglitz die Tankgenehmigung vom 5. Juli 1974 erhalten hatte.

Im Binnenschiffsregister des Amtsgerichts Charlottenburg in Berlin wurde am 11. Juni 1984 für diese „Lieselotte II“ an die „Stelle des geschlossenen Blattes 1351... infolge Umschreibung auf Loseblattform“ als Blatt 221 vermerkt:

„Lieselotte II“ – 1921 in Hamburg auf der Werft Hermann Poew & Sohn in Stahl mit 6,598 t erbaut – am 17. März 1922 im Schiffsregister in Hamburg eingetragen.

Historisch war diese „Lieselotte II“ in einer noch vorhandenen Genehmigung vom 16.2.1954 als „Schleppbarkasse Hans-Werner“ bezeichnet worden. Als Eigentümer wurde seiner Zeit Hans Steltzer, Veddeler Brückenstraße 107, Hamburg 28, in einer Bescheinigung des Hauptzollamtes Hamburg über die Richtigkeit der Tankausrüstung vom 1. November 1955 geführt.

#### **Die Sanierung der „Lieselotte II“**

Nach dem Inhalt eines besonderen VSaW-Aktenordners über die notwendige Sanierung der „Lieselotte II“ wurde die Barkasse nach der Wende am 21. November 1997 auf die Werft Zaklad Projektow-USlogowy bei Stettin verbracht. Mit Schreiben vom 2. Dezember 1997,

unterzeichnet von **Hans Herbert Wrede**, wurden die Reinigung, Ausbesserung der Beschichtung, Durchsicht der technischen Einrichtungen und Reparaturen gemäß einer Nachkalkulation in Auftrag gegeben.

Über die durchzuführenden Arbeiten hatte in einem Schreiben vom 16. Oktober 1997 der Sachverständige, Clubmitglied **Dieter Krüger**, nach einer am 1.10.1997 durchgeführten Probefahrt im Beisein des Werftmitarbeiters *Benno Ohm* erhebliche Mängel an dem Rumpf, in der elektrischen Verkabelung, am Bugkorb und Motor festgestellt.

Am 2.12.1997 wurde die Barkasse im Hafen von Ziegenort mittels Kran und Tieflader in die Werft überführt. Bei der ersten Inaugenscheinnahme auf dem Tieflader konnten die Herren Wrede, Ohm und Krüger, die den VSaW dort vertraten, weitere Schäden und Details am Bootsrumpf feststellen. Es wurden mit der Werftführung die einzelnen erforderlich werdenden Arbeiten dem Umfang nach abgesprochen.

Am 16. Januar 1998 führten **Hans Herbert Wrede, Hubert Hirschfeld und Dieter Krüger** eine weitere Untersuchung an der Barkasse auf der Werft durch. Die Barkasse war außen sandgestrahlt, sodass am Bootsrumpf weitere Schäden erkennbar gemacht wurden. Die erheblichen Mängel und die deshalb auf der Werft durchzuführenden Arbeiten am Rumpf, an der Maschine sowie der Verkabelung wurden abgesprochen und in Auftrag gegeben.

Als besonders erheblich wurde festgestellt, dass die Bodenbeplankung im Kabinenbereich sowie im Bug- und Heckbereich vom Hersteller mit Ballastgewichten aus gegossenem Beton ausgefüllt worden war. Deshalb mussten diese Betongewichte ausgestemmt und entfernt werden, um die Stahl-Bepplankung in diesem Bereich zu erneuern und um die vorhandenen Stringer und Schottbleche durch Neuteile zu ersetzen. Alle Details werden aus dem Gutachten Krüger vom 21. Januar 1998 ersichtlich.

Eine weitere Zwischenbesichtigung führten die Herren Wrede, Hirschfeld und Krüger am 20.2.1998 durch, in der erneut detaillierte Absprachen mit der Werft, vertreten durch *Herrm Rokicki*, getroffen wurden. Auch darüber liegt ein Vermerk in den Akten.

Die Sanierungsarbeiten gingen voran. In einem Gutachterbericht vom 18. März 1998 wird anlässlich einer weiteren Zwischenbesichtigung

mit den Herren Ohm und Krüger unterstrichen, dass die bis dahin durchgeführten Arbeiten einem „einwandfreien Qualitätsstandard“ entsprechen.

Am 6. April 1998 wurden der Werft mit einer „pro-forma-Rechnung“ des VSaW für Überholungsarbeiten an der Außenhaut und im Kabinenbereich usw. Farben und Lacke im Wert von 5.612,95 DM zur Verfügung gestellt. Der Gutachter Krüger bestätigt in einem abschließenden Vermerk vom 16. Mai 1998, dass 650 Stunden für die Arbeiten am Schiff angefallen sowie viele nachbestellte Arbeiten anerkannt werden müssten. Nach den einzelnen Arbeitsbewertungen kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass „durch diese spezifischen und erforderlich gewordenen Detailarbeiten Mehrkosten für die Instandsetzung bis zum Endbetrag von 56.000,00 DM dem eigentlichen Betrag zuzuordnen“ sind und „dass gegen die Rechnungslegung der Werft in Verbindung mit dem erbrachten Nachweis nicht interveniert werden kann“.

Von 1998 bis heute pflügt(e) diese „Lieselotte II“ nun bei gutem und schlechtem Wetter zu jeder Meisterschafts- oder Yardstickregatta durch die Havel – und zur 150sten Wiederkehr der ersten deutschen Binnenregatta 2018 auch durch Spreegewässer, um mit ihrem gewaltigen Signalhorn die Regattateilnehmer an den jeweiligen Start zu rufen.

## Lieselotte II : Schön und hoffentlich noch lange.

