

Kapitel 15 Klabautermann Teil 3

So allmählich dürstete uns nach größeren Taten, die Ostsee lockte. Dafür war „Klabautermann“ ja auch vorgesehen, nicht nur für unsere Binnengewässer. 1978 war der Entschluss gefasst, auf zur Ostsee, aber wie? Zunächst kam eine unerwartete Hürde:

Mein Bruder Lutz sagte zu mir im Frühjahr glücklicherweise, wenn auch so ein bisschen von oben herab: „Hast du überhaupt einen Führerschein für die See?“ Nie gehört! So wurde es höchste Zeit. Ich erkundigte mich beim Vorsitzenden des Prüfungsausschusses, besorgte mir das von ihm empfohlene Buch von Graf / Steinicke und büffelte die 365 Fragen und Antworten. Die schriftliche Prüfung war schnell überstanden, aber nun kam die nächste Hürde: die praktische Prüfung könne nicht mit meinem Schiff abgenommen werden, weil es keine Radsteuerung hat. Am Prüfungstag würde ein entsprechendes Motorboot zur Verfügung stehen. Da lag es, ein ziemlich großer langer Kahn und mir völlig fremd, wie man durch Ruderlegen ablegt. Entsprechend mühselig war das Ablegen und der Prüfungsmensch wurde schon ziemlich misstrauisch. Beim Mann über Bord-Manöver lag die Boje nur wenige Meter achteraus und so fuhr ich einfach rückwärts an die Boje, statt das vorgeschriebene umständliche Manöver zu fahren. Da war was los, der Prüfungsmann platzte fast vor Empörung – „rückwärts an den, Mann, wo gibt es denn sowas, durchgefallen!“ Meine Antwort, es komme doch darauf an, so schnell wie möglich an den Unglücklichen zu gelangen, verfing überhaupt nicht. Er wollte das richtige Manöver sehen. An Land ging ich zum Vorsitzenden, berichtete ihm das Ergebnis und fügte hinzu, das wäre nie passiert, wenn ich mit meinem Segelschiff hätte kommen können, da hätte ich auf dem Teller wenden können. Da stellte sich das Missverständnis heraus, nur ein Motorboot mit Pinne sei nicht möglich, ein Segelschiff mit Motor selbstverständlich doch. Auch schien es mir, dass der Vorsitzende die Entscheidung des Prüfungsmannes nicht billigte. Da wir nur einige Grundstücke neben dem VSaW lagen, konnte ich schnell mein Schiff holen und die praktische Prüfung erneut ablegen. Diesmal kamen zwei nette Männer aus Hamburg an Bord, um die Prüfung abzunehmen. Das war natürlich kein Problem und ruckzuck hatte ich doch noch meinen Schein bekommen.

Der Transport im Schlepp eines Binnenschiffes, wie zu Zeiten meines Vaters, war wegen der Zuspitzung der politischen Lage nicht mehr möglich. Die Ostzonenregierung hatte nur noch den Transport in einem Binnenschiff, der "Deutschland", zugelassen, oder auf einem Trailer über Land. Wir fanden einen geräumigen Land Rover mit Chauffeur und einen Trailer für „Klabautermann“ mit ca. 3t. Nach den üblichen Vorbereitungen ging es im Frühsommer los, Mann und Frau und drei Kinder im Auto und das Schiff hintendran über die B5 nach Lauenburg. Die Autobahn gab es ja noch nicht. Aus Platzgründen an Bord kam Dirk zunächst noch nicht mit, er tauschte später mit Christine, als wir auf Fehmarn waren. In Lauenburg auf der Hitzlerwerft wurde das Schiff mit dem Kran in den Hafen gehoben und nun lag es etwa 3 m tiefer als der Kai und wartete auf die Besatzung. Wir kletterten eine Leiter hinunter, aber Marianne gab diesen Versuch nach den ersten zwei oder drei Stufen auf, obgleich wir die Leiter festhielten und das Schiff ganz ruhig festgebunden war. Es half alles nichts, sie konnte sich nicht überwinden, hinabzusteigen und so lief sie zur Schleuse Lauenburg, ein kurzes Stück entfernt vom Hafen. Dort wurde aufwärts geschleust und so konnte sie sozusagen ebenerdig übersteigen.

Nun ging die Fahrt durch den bekannten Elbe Lübeck Kanal mit insgesamt sieben Schleusen. Ein ganz neues Erlebnis für die Kinder, so wie für mich damals, als wir mit den Clubbooten durch die Spandauer Schleuse zum Tegeler See geschleppt wurden. In Güster, einer idyllisch gelegenen kleinen künstlichen Seenplatte am Kanal, machten wir Zwischenstation. Dort wollten die Kinder, 15 und 16 Jahre alt, überhaupt nicht mehr weg. Sie fanden gleich Anschluss, borgten sich Surfbretter und amüsierten sich köstlich im Wasser und an

Land, das sie eifrig erkundeten, alles war neu und spannend. Es gab dort mehrere kleine Inseln, Restaurationen und Würstchenbuden, vor allem schönes warmes Sommerwetter. Nach ein paar Tagen ging es weiter nach Mölln. Wir besuchten das kleine Städtchen, stärkten uns in einem Restaurant in der Hauptstraße und fassten auch auf dem Marktplatz den Fuß von Till Eulenspiegel an als Symbol für eine Rückkehr. Die trat tatsächlich viel später ein, wenn auch nur für Frau Marianne und mich, als ich meine Praxis aus bestimmten weitläufigen Gründen nach Mölln verlegt hatte.

Spätnachmittags ging es weiter, es wurde schon dunkel. Wir liefen in die Schleuse Berkenhien und gingen an Land in Erwartung einer Schleusenkneipe, um etwas zu essen. Keine Kneipe weit und breit, hatten wir uns das doch so schön vorgestellt und nun waren wir richtig enttäuscht. Also festgemacht in einer Ausbuchtung im Kanal und Frau Marianne legte ihren ersten Beweis für ihre vorzüglichen Fähigkeiten ab, uns auch an Bord bestens zu versorgen. Die Übernachtung für fünf Segler war natürlich ein wenig eng, hatten wir doch ein Zelt als Ausweichquartier mitgenommen, das wir aber jetzt nicht einsetzen konnten. Am nächsten Morgen ging es weiter bis Lübeck. Durch den Stadtgraben mit der wunderschönen Aussicht auf die alten Häuser und Kirchen der Stadt, dann weiter durch die damals noch vorhandene Travebrücke und nördlich zu dem uns allen bekannten Segelclub. Dort stellten wir den Mast und dann ging es nach Travemünde in den Stadthafen auf dem Priwall. Die Kinder kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus und sahen erstmals Schiffe, die ihnen riesig vorkamen, Der Fährverkehr über die Trave, der Blick auf das Städtchen vom Priwall aus und das Heben und Senken der Schiffe, wenn eine große Fähre aus Skandinavien vorbeifuhr und das Wasser verdrängte und wieder nachströmen ließ, Ein Hub von bestimmt 50 cm.

Als erstes hatte ich mich mit einem Kompasskompensierer, einem Kapitän, verabredet. Ich hatte allerhand gelesen über eine solche angeblich notwendige Maßnahme und keine praktischen Erfahrungen vom Seesegeln und dann erstmals mit Familien unterwegs, da wollte ich besonders vorsichtig sein. Damals, 1978, hatten wir noch keine elektronischen Hilfsmittel. Den DECCA-AP Navigator gab es wohl schon aber mit fast 20.000 DM viel zu teuer für mich. Wir fuhren zusammen zum Deviationsdalben im Hafen und es folgte eine ziemlich lange Prozedur, alle paar Grad mussten wir das Schiff langsam um den Deviationsdalben herum ziehen und wieder erneut festmachen. Das war sehr spannend für uns alle, aber fast übertrieben bei unserem Kunststoffschiff, zumal die Aktion fast 1000 DM gekostet hatte. Dafür gab es eine Deviationstabelle auf der oben der Schiffsname prangte und daneben „Kapitän Schulz! - na das war doch mal was!

Diesmal übernachteten die Kinder in einem Zelt in dem kleinen Wäldchen auf den Priwall. Am nächsten Tag gab's einen Ausflug nach Travemünde. Dort in dem Bootsladen direkt am Hafen kaufte ich für alle kleine Seenotrettungssignale. Vier rote Segelkombinationen und Schwimmwesten für die Kinder hatte ich schon in Berlin bei Nipgen gekauft. Zu den Schwimmwesten gibt es ein lustiges Erlebnis. Für die kleine Henrike hatte ich auch eine mitgebracht, damit sie in Wannsee an Bord kommen könne. Sie wollte die Weste sofort ausprobieren und legte sich damit in die volle Badewanne und staunte über den Auftrieb, sie wollte gar nicht mehr die Wanne verlassen. Wir standen dabei und hatten unseren Spaß. Der Ladeninhaber in Travemünde hatte auch seinen Spaß an unserer Fünfertruppe, wir waren in so guter Stimmung, dass wir Erwachsenen uns gern von ihm einladen ließen auf einen Schluck „Hörnerwhisky“ (Jägermeister). Marianne musste mühsam das Ende der Party erzwingen, ziemlich beschwingt nach etwas mehreren Schlucken ging es zurück an Bord. Nun waren wir sehr gespannt auf unseren ersten Start in die Weite der Ostsee, der fand am nächsten Morgen statt.

Fortsetzung in Kapitel 16, Klabautermann Teil 4 - März 2022, Peter F. Schulz