

Die Erfüllung eines Segeltraums

Vor 86 Jahren an der Küste geboren lag mir stets der Seefahrertraum im Blut.

Die Wahl des Studiums, meines Arbeitsplatzes und die Bereitschaft zu Erprobungs-Seefahrten verschafften mir endlich den festen Platz in einer Schiffsbesatzung in der Rostocker Fischereiflotte. Doch nach 2 Jahren der mehrmonatigen Fangreisen auf den Nordatlantik hatte meine Frau nach der Geburt unseres zweiten Kindes, Tochter Ute, die besseren Argumente, den Fuß an Land zu setzen. Doch der Hang zum Wasser blieb.

Schon nach meiner Arbeitsaufnahme nach dem Studium im Elektronikbetrieb fand es ein Sportverantwortlicher gut, dass ich mich für ein herumliegendes Paddelboot im Ruderverein in Rahnsdorf interessierte. Mit diesem begann ich damals die Berliner Wasserwelt zu erforschen. Ganz besonders freute es mich, Isolde, meine zukünftige Ehefrau, zur Paddeltour einladen zu dürfen. Schließlich hatte ich das Boot gerade mit einem Segel ausgerüstet. Doch bei ihrem ersten Besuch am 1. Mai 1957 überraschte ich sie nach gemütlicher Segelrunde mit einer ungeschickten Kenterung auf dem Zeuthener See. An das Boot geklammert schwor sie mir schließlich: „mit diiiiir segele ich niiiiie wieder!!!“.

Das war unser erster Paddelbootausflug, dem später noch viele folgten, jedoch in verbotener Weise nie segelnd.

Nach vielen Ausflügen auch mit beiden Kindern, später auf dem Motorfaltboot Delphin, bildete dieser Schwur dann auch 1967 die Entscheidungsgrundlage für den Kauf des Motorbootes „Corsar“ für ausgedehnte Touren auf unseren heimischen Seegebieten. Es war ein 8m langes, ehemaliges Rettungsboot aus dem 1. Weltkrieg. Aus verklüfteten Holzbohlen als „Spitzgatt“ gebaut, besaß es 4 Schlafplätzen in der bequemen Kajüte und Vorschiff sowie eine praktische Kombüse.

An Bord bei unserem Freund Heinz segelte Isolde immer wieder gern. Auch unser Motorboot war sicher vor einer Kenterung. Inzwischen mehr als 10 Jahre nach unserem Faltboot-Erlebnis wollten wir unser Motorboot mit einem Mast mal zum Segeln überreden, doch es gelang uns nicht.

Deshalb suchte ich Rat bei dem Bootskonstrukteur Lerche. Doch er riet mir zu dem Neubau eines Segelbootes seines Entwurfs, den 20m²-Jollenkreuzer, 8,20 m lang, 2,60m breit. In einem Segelverein an der Dahme wurde dies schon betrieben.

Was würde wohl meine Frau dazu sagen?

„Einverstanden!“, meinte sie überraschenderweise, was unsere ganze Familienzukunft veränderte und Voraussetzungen für großartige, unvergessliche Erlebnisse schuf.

Später war sie oft die Seglerin mit spannenden Zielvorstellungen und natürlich mit einem eigenen Befähigungs-Zeugnis.

In einer Werft hatte man von dem Stahlkörper dieses Jollenkreuzers die Form für die Fertigung von Glasfaserrümpfen abgenommen. Als äußerst begehrtes Hilfsmittel für den Glasfaser-Bootsbau wurde es später an viele interessierte Segler herungereicht. Meiner Initiative und der folgenden Organisation und Materialbeschaffung schlossen sich 2 weitere Interessenten im Verein an. Glasfasermaterial und Harzfässer holte ich mit unserem Trabant-Combi mit Anhänger unter anderem vom Hersteller Leuna in Sachsen nach Rahnsdorf. Auch die Bereitstellung der tonnenschweren Form in der Halle auf unserer Insel erforderte riesigen Aufwand und Aktivitäten.

Aufbau und Innenausstattung dieses geräumigen Sportbootes ist weitgehend selbst gestaltet, oft in Abhängigkeit von dem in dieser Zeit beschaffbaren Material. Auch der günstige Kajütaufbau unseres Motorbootes zuvor, hinterließ konstruktive Spuren.

Konnte ich von unserer Interflug-Firma Wabenmaterial zum Aufbau der Zwischenwände und des Decks sowie geeignete Sperrholzplatten zur Verkleidung erhalten, lief uns ein weiterer Glücksumstand über die Baustelle.

Ein älterer Bootsbauer schloss in diesen Tagen seine Werkstatt und bot sein Material zum Verkauf an. Ich suchte mir vor allem Mahagoni-Bohlen, -Bretter und -Leisten aus. Baumaterial, das in dieser Zeit Goldstaub war und für mich den Aufbau der Kajüte vorzüglich ermöglichte. Das ist sicher auch ein Grund dafür, dass auch heute noch, nach 50 Jahren regelmäßiger Pflege, Betrachter unseres Schiffes erfreut uns fragen, ob es denn gerade in Dienst gestellt sei.

Während meine Frau zusammen mit anderen Beteiligten fleißig auf unserer Insel tätig war, musste ich in diese Zeit wegen eines Zentralvenenverschlusses im Auge 2 Wochen in der Charité verbringen. Ich war nicht fähig zu lesen, zu schreiben oder Zeichnungen für unser Schiff zu erstellen. Aber keine Minute hatte ich andere Gedanken, als ohne Ablenkung zu konstruieren. Später fanden diese Ideen in den Bauzeichnungen Niederschlag.

Die Arbeiten gingen in der Halle weiter. Die Glasmatten wurden in der Bootsform ausgebreitet und dann mit Harz in tupfender und walzender Weise getränkt. Während die Seitenflächen und Heck von außen zugänglich waren musste der Kielbereich innerhalb des Bootskörpers getupft werden, was auf der provisorischen Halterung sehr artistisch ablief und konzentrierte. Die nicht sehr gesunden Abgase saugten oder bliesen wir mit Staubsaugern aus der Form.

4 Tage brauchten wir jeweils für einen Rumpf, der dann mit großem Kraftaufwand aus der Form herausgehoben und zum Ausbau außerhalb der Halle gelagert wurde.

Mit dem zur Verfügung stehenden Material auf unserer Insel baute ich ein Dach mit Folie darüber.

An Werkzeug stand mir zum Schleifen, Bohren, Kreissägen und allen weiteren Operationen nur die Bohrmaschine Multimax zur Verfügung. Niro-Material war nur sehr begrenzt zu beschaffen. Viele Beschläge und Stahlverstärkungen ließ ich von netten Menschen in meinem Betrieb schweißen, oder ich nutzte selbst eine Drehbank in der Firma. Bei allen Arbeiten kam mir die handwerkliche Geschicklichkeit zugute, die ich von meinem Großvater und auch während des Studiums in der Metallwerkstatt erlernt hatte.



Für den Auf- und Ausbau musste nun zusammen mit meiner Frau jede freie Stunde nach der Arbeit, am Wochenende und im Urlaub genutzt werden.

In dieser Zeit wurden im Verein unsere beiden Kinder, inzwischen 9 und 12 Jahre alt, emsig im Segeln trainiert und starteten freudig in vielen Regatten.

Schließlich wuchsen sie auf unserem Boot auf. Beide verbringen bis heute ihre Freizeit vorwiegend auf dem Wasser, bestreiten Regatten und unternehmen Ausflugstörns weit größerer Entfernung mit ihren eigenen Segelbooten. Auch alle 4 Enkel erhielten Segelausbildung in ihrer Kindheit und sind teilweise noch heute mit uns oder ihren Eltern aktiv.



1973 ins Wasser gesetzt wurde unser geschaffenes Werk in feierlicher Vereinsrunde auf den Namen „DADDELDU“ getauft. Dieses Wort verwendet man an der Küste im Sprachgebrauch oft im Sinne „es ist vollbracht“, „that'll do – das reicht“. Kudde, den ich auch sehr schätze, spielt dabei aber keine Namensgeberrolle. Dieses Wort „Daddeldu“ scheint vielen Menschen leicht über die Zunge zu rollen, gern werden wir damit begrüßt oder sie rufen es uns beim Vorüberfahren zu. Im darauffolgenden Jahr erhielt das Boot seinen Mast und vom Segelmacher die angefertigten Segel.

Heute, nach mehr als 50 Jahren schwimmt das Schiff noch immer, zufluchtsbereit fürs Wochenende oder längere Ausflüge, selbst erfolgreich bei vielen Regatten der Fahrtensegler. Mehr als 20-mal starteten wir zur 20 Stunden-Regatta auf dem Müggelsee mit dem Gewinn vieler Pokale. Auf wochenlangen Urlaubsreisen in die Brandenburger Gewässer oder an die Mecklenburger Seenplatte, 16-mal in die Boddengewässer der Ostseeküste von Stettin bis Ribnitz-Damgarten oder selbst auf Auslandstörns waren wir unterwegs. Wir haben Holland von Süd nach Nord erkundet, in Schweden den Göta-Kanal passiert und durch die Schären Stockholm besucht. Auch die Masuren in Polen erlebten wir

mit fast 800 Kilometer unter Segel mit der Heimfahrt über die Weichsel an Bord dieses zuverlässigen, geräumigen und gut erhaltenen Jollenkreuzers.

Fast jedes Jahr haben wir im sportlichen Fahrtensegel-Wettbewerb des Berliner Segler-Verbandes die gesegelte Strecke mit über 1000 Punkten abgerechnet.

Mit fast 55.000 Segelkilometern und 29.000 Kilometer unter Motor reicht die Strecke mehr als 2-mal um die Erde. Zudem haben wir auf Tour öfter als 3.574-mal den Mast gelegt und 1.790 Schleusen passiert.