

SRSV 1951-1960

»Erinnerungen«

von Wolfgang Levin (†) und Gerhard Kay Birkner.

(Sprung-Navigation: Von hier zu den Abschnitten

- [Verein](#),
- [Boote](#),
- [Winter-/Sommerarbeit](#),
- [Regatten](#),
- [»Herr Schlüter«](#), und an deren Ende jeweils über [»Zurück«](#) hierher zurück).

Vorspann

Wolfgang Levin (1937-2017; Nachrufe auf ihn in: [Märkische Allgemeine](#), [Märkische Oderzeitung](#); /1957 {/Jahr heißt: Abi-Jahr}) schickte mir 2010 seine Erinnerungen an den SRSV von 1951 bis 1956, aber zur abschließenden Bearbeitung kam er nicht mehr. In Ergänzung zu Dieter Hartwigs (/1965, »Käptn«) Bericht auf dieser SRSV-Webseite über seine Vereinszeit von 1954 bis 1965 möchte ich Wolfgangs *Erinnerungen* um meine zwischen 1953 und 1960 ergänzen, »Käptn« kommt natürlich auch vor. Wolfgangs Text ist im Folgenden *kursiv* gesetzt, meine Kürzungen oder Ergänzungen in seinem Text stehen in [...] Klammern. Die gedruckte Berichterstattung der Zeit (des *Scheinwerfers*, der Plöner Tageszeitung und der erhaltenen Regattaprogramme) habe ich durchgesehen.

Wolfgangs und meine Mutter gehörten zu den elf (!) Mädchen, die *ab urbe condita* bis 1945 in Plön ihr Abitur machen konnten. Beide verband zudem ein gemeinsames Sommersemester 1930 in Graz, ein bemerkenswerter Ausbruch aus der provinziellen Enge Plöns. Auf der »Flucht vor den Russen« kam Familie Levin Anfang 1945 nach Plön. Wolfgang war für mich, ein Einzelkind, seitdem der »große« Bruder, und in seinem »Kielwasser« traute ich mich im Frühsommer 1953 auf das Bootshausgelände.

Vor mir liegt ein Fotoalbum mit Fotos meiner Kindheit und Jugend in Plön in Schleswig-Holstein. Es beginnt 1946 mit einem Bild aus der Tuberkuloseheilstätte und endet 1955 mit Aufnahmen von der Klassenfahrt in Unterprima in die Alpen. [...] Ich bin Ostern 1950 als Stadtschüler und »Volksquartaner« an [die damalige Internatsoberschule Schloss Plön] gekommen. [...] Die SPD-Landesregierung hatte unter [dem »roten«] Joben Steffen für Schleswig-Holstein die sechsjährige Grundschule eingeführt. Wir waren der erste Jahrgang, auf den diese Regelung angewandt wurde, kamen also in die Quarta (7. Klasse) der neuen Schule.

Damals gab es im Sommer immer ein großes Schulfest, bei dem auch im Bootshaus Veranstaltungen des SRSV durchgeführt wurden. Sicherlich war ich auch im ersten Jahr meiner Zugehörigkeit zur neuen Schule dort, denn als »Plöner Jung« hatte ich eine große Vorliebe fürs Wasser und war neugierig auf alles Neue. Ich bin 1937 zwar in Cottbus in der Niederlausitz geboren und bis Mitte Februar 1945 in Spremberg in der Niederlausitz aufgewachsen, dort auch eingeschult worden, aber die prägenden Kindheitsjahre hatte ich nach der Flucht vor den anrückenden russischen Truppen in Plön verbracht, der Heimat meiner Mutter [...].

[Vermutlich bin ich] zur Segelsaison 1951 in die Segelabteilung des SRSV eingetreten [...]. Zusammen mit meinem Freund Dieter Schädlich und den Klassenkameraden Joachim Hucke [/Okt. 1957] und Dieter Kapischke [/1958] begannen wir unsere Segelausbildung. Einmal in der Woche ging es unter Anleitung der Bootsführer aus älteren Klassen meist mit dem Marinekutter »Schleswig-Holstein«, von uns auch »Hedwig Holzbein« genannt, oder gelegentlich mit dem einmastigen [geklinkerten Torpedo-Beiboot-] Kutter »Wiking« hinaus auf den Großen Plöner See. Wir durften die Schoten der Fock, dann die des Großsegels und schließlich die des Besansegels [der »Schleswig-Holstein«] halten. Bald durften wir auch an die Pinne.

Und es wurde geübt und immer wieder geübt, das Wenden, Halsen, Kreuzen, Segeln vor dem Wind mit Schmetterlingsstellung der Segel, Segeln mit halbem Wind, Mann-Über-Bord-Manöver, Aufschießen, An- und Ablegen. Wir mussten Seemannsknoten lernen und Spleißen. Ich war glücklich. Allerdings [musste ich] spätestens um 17 Uhr zuhause sein. Die berühmt berüchtigte »Fünf-Uhr Flaute« [in der Schlossbucht] bei den vorherrschenden Westwinden war immer wieder Grund dafür, dass ich nicht pünktlich war, selbst wenn wir uns zur Überwindung der letzten paar hundert Meter in die Riemen gelegt hatten.



Abb. 1: An Bojen »Lilofee« (vorne) und dahinter »Klabautermann«, beide noch mit Mako-segeln und ohne Vermessungsnummern (Postkartendetail, ca. 1950).

An den Wochenenden, Sonnabend nachmittags und sonntags (damals war an den Sonnabenden vormittags Schule) bestand meist die Gelegenheit zu Segeltörns außerhalb des Segelunterrichts mit den Kuttern oder gelegentlich mit einer der beiden H-Jollen »Lilofee« (H 221) und »Klabautermann« (H 220), die zusammen mit den Kuttern damals die Flotte des SRSV bildeten. Wolfgang litt unter dem Konflikt zwischen familiären Pflichten und seinem Wunsch nach mehr Freizeit. Sein Resümee: Als Vorschotmann sei er möglicherweise deswegen auf den H-Jollen weniger gefragt gewesen?



Abb. 2 und 3: (v.l.) »Schleswig-Holstein« und »Wiking« in der Stadtbucht (1960).

Spätestens 1952 durfte ich als Mitglied der Kutterbesatzung auf der »Schleswig-Holstein« an Regatten des Plöner Segler-Vereins (PSV) teilnehmen. Wenn ich mich recht erinnere, veranstaltete der PSV vier- bis fünfmal im Jahr vereinsinterne Regatten in der Stadtbucht [auf den heutigen »Traditionsbahnen«], an

denen der SRSV teilnehmen durfte. Die Regatten wurden von uns immer mit Eifer vorbereitet und durchgeführt. Manchmal wurden dazu die Boote aus dem Wasser geholt, damit das Unterwasserschiff von Algenbesatz gereinigt und bei den H-Jollen angeschliffen werden konnte (das Unterwasserschiff der beiden H-Jollen war damals mit Kupferbronze gestrichen). Ich meine, dass ich noch im Herbst 1952 meinen »Kutterschein« gemacht habe und selbst einen Kutter führen durfte. Vielleicht war es aber auch erst im Frühsommer 1953, die Urkunde habe ich leider nicht mehr [es gab keine].

Bei meiner ersten Annäherung 1953 an das Bootshaus war ich Quintaner. Nach der (Auslese-) Prüfungswoche Mitte März 1952 für die Aufnahme in die Sexta (122 von 156 Aspiranten bestanden den jetzt von den »Schwarzen« unter Ministerpräsident Friedrich Wilhelm Lübke geänderten Übergang von der Volksschule zum Gymnasium) überlegte ich nach Beginn des Schuljahres als Sextaner, ob vor Primanern ein Diener zu machen sei. Daher trollte ich mich widerspruchslos im Frühsommer 1953 vom Gelände des Bootshauses, als mir auf meine Frage, ob ich mal mitsegeln dürfe, ein Bootsführer (bestimmt ein Primaner) mit blauem Segelpullover und weißer Schirmmütze antwortete, ich sei viel zu jung und möge in zwei Jahren als Untertertianer wiederkommen, dem damals regulären Eintrittsalter in die Segelsparte des SRSV. Nach wiederholtem, schüchternem Schlendern über das Gelände (von Wolfgang ermutigt) kam wenige Wochen später die Stunde des Abgewiesenen: Unter Verlust eines Schäkelbolzens war das Piekfall einer H-Jolle in höhere Regionen entschwunden, so dass sich die Besatzung überlegte, entweder den Mast zu legen oder (gegen den Schwell des an diesem Tag strammen Ostwinds) das Boot an den damaligen Fünf-Meter-Sprungturm zu verholen, um das außer Reichweite eines Bootshakens im Wellengang hin- und herpendelnde Fall zu bergen. Der auf der Brücke sitzende Quintaner wurde scherzend gefragt, ob er nicht mal eben den Mast hinaufklettern wolle, um das Fall einzusammeln: Das war meine »Aufnahmeprüfung« in die Segelsparte des SRSV. Wilhelm Busch stand Pate für meinen Spitznamen bis 1960. Im Sommer 2019 wurde ich nach knapp 60 Jahren mitten auf dem Plöner See gefragt: »Sag mal, bist Du nicht ...?«. »Fiffi«, ich war gerührt! Als »Dienstleister« für Kletterpartien an Masten aller Art war ich seitdem ständig ausgebucht. Noch knapp fünfzig Jahre später richteten sich bisher letztmalig alle Augen von Mitseglern im Schären Garten vor Göteborg fordernd auf mich, als ein hochgerauschtes Fockfall zu bergen war - kann man da Nein sagen, trotz panischer Höhenangst? [Zurück](#)

»Verein«

An eine formale »Aufnahme« oder an die Höhe des wohl bescheidenen Mitgliedsbeitrages kann ich mich nicht erinnern. Der am 28. Januar 1948 gegründete SRSV war in keinem Vereinsregister eingetragen (kein e.V.), er war eher eine »Gilde«, wie »Käptn« ihn benennt. Seit dem Schulfest am 3. September 1954 anlässlich des 250-jährigen Jubiläums der Plöner Lateinschule führt er den heutigen Stander. Daher mussten SRSV-Boote und deren Besatzungen zu Regatten im Deutschen Segler-Verband (DSV) über den PSV e.V. gemeldet werden mit der Angabe »PSV/SRSV« oder nur »PSV«. Nur bei internen PSV-Regatten konnten wir als »SRSV« teilnehmen. Wir waren aus PSV-Sicht eine Art assoziierte zweite Jugendabteilung. So sieht es auch Wolfgang Levin: *Der SRSV war als Schülerverein an einer Schule kein »echter« Verein und in keinem Vereinsregister eingetragen. Wir konnten deshalb auch nicht Mitglied im Deutschen Segler-Verband (DSV) sein und deshalb im Verein keine Seglerscheine machen, die damals vom DSV vergeben wurden. Unsere Kutter- und Jollenseglerscheine entsprachen allerdings voll und ganz dem A-Schein des DSV, berechtigten uns jedoch offiziell nicht zur Teilnahme an einer Regatta eines zum DSV gehörenden Vereins. Eine allgemeine Führerscheinpflcht auf den Binnenseen gab es meines Wissens damals noch nicht. Für die Erteilung der A-Scheine war in Plön der PSV zuständig und wir hätten zur Erlangung des Scheins dort Mitglied werden müssen. Das Verhältnis zwischen PSV und SRSV war nicht spannungs-*

frei, hätte man es doch dort lieber gesehen, dass zumindest diejenigen von uns, die in Plön wohnten, dort die Jugendabteilung verstärkt hätten. Andererseits wussten die Verantwortlichen im PSV natürlich, dass wir gut segeln konnten. Bei ihren Regatten waren wir gern gesehene Gäste. Als es 1954 darum ging, beim PSV eine größere Segelregatta zu veranstalten, musste das Gelände auf Vordermann gebracht werden. Damals residierte der Verein noch auf einem wesentlich kleineren Gelände, der Bereich der ehemaligen Hydrobiologischen Anstalt gehörte noch nicht dazu und auch in Richtung ehemals Fischer Wilken war das Gelände noch kleiner. Auf dem Vereinsgelände stand an der Grenze zur Hydrobiologischen Anstalt eine Bootshalle aus Wellblech, eine »Nissenhütte«, die dringend einen neuen Innenanstrich benötigte. Durch wessen Vermittlung auch immer, uns wurde angeboten, bei den Anstricharbeiten zu helfen, dafür sollten wir ohne weitere Formalitäten den A-Schein erhalten. So ist es dann auch geschehen, mit Datum vom 1.8.1954 erhielt ich den A-Schein des Deutschen Segler-Verbandes, den Führerschein für Binnenfahrt. Dieser wurde dann 1978 anstandslos gegen den Segelbootführerschein des Landes Berlin eingetauscht. Beide Papiere trage ich noch heute täglich in meiner Brieftasche.

Die Ausstellung der Segelscheine lag für den Plöner See in den Händen des PSV, weitere nennenswerte Vereine am See gab es noch nicht. Im Winter 1954/55 fand wieder ein A-Schein-Kurs des PSV im Gebäude der ehemaligen Mittelschule in der Hamburger Straße 32 statt. In etwa zwölf Sitzungen bemühte sich Herr Fehlhaber, rund 20 Kursteilnehmern Seemannschaft, Wettfahrtregeln, Knoten und Spleißen (siebenmaliger Augen-Drahtspleiß mit Kausch), Binnenwasserstraßenordnung und Wetter beizubringen. Nach der theoretischen Prüfung bestand der praktische Teil nicht in »Mann-über-Bord«-Manövern oder dem Retten von Untoten, sondern im Streichen eines weiteren Teils der Innenwand der PSV-Nissenhütte mit Silberbronze. Die Farbe war am 10. August 1955 trocken, das war der Tag der Ausstellung meines A-Scheins. Später kam der BR-Schein hinzu, diesmal drei Tage Praxis in der dänischen Südsee.

Die SRSV-Mitglieder in den Sparten Rudern und Segeln waren disjunkte Mengen, ausnahmslos Gymnasiasten, und ihr Zusammenhalt wurde von zwei (Lehrer-) Protektoren verantwortet. Bei den Seglern war Oberstudienrat Kurt Wölk (»Zeus«) froh, wenn ihn niemand mit finanziellen, persönlichen oder organisatorischen Problemen belästigte. Er war selten im Bootshaus, aber wenn, dann war »Dicke Luft« angesagt. Eine geschriebene Vereinssatzung habe ich als Vorsitzender (1959/60) nie gesehen, aber die gemeinsamen Mitgliederversammlungen beider Sparten jeweils im November mit parlamentarisch-perfekten Wahlen der jeweiligen Vorsitzenden (einer war geschäftsführender Gesamt-Vorsitzender), der Haus- und Bootswarte, eines gemeinsamen Kassenwarts und Schriftführers wurden fleißig abgehalten. Über die Segelgruppe berichtet Dieter Kapischke (/1958) Ende 1954 im *Scheinwerfer*, dass diese von 30 (1951) auf 90 aktive Mitglieder gewachsen sei. Ich habe unter folgenden Vorsitzenden »gedient: Dieter Schädlich (1953/54), Hans Werner Möller (1954/55), Axel Zeeck (1955/56; /1958), Max Schulz (1956/57; /1959), Hans-Dieter von Eckardstein (1957/58; /1959), Alexander Matte (1958/59; /1961), Gerhard Kay Birkner (1959/60; /1961) und Friedrich-Wilhelm Levin (1960/61; /1963, Wolfgang's jüngerer Bruder).

Ich bezweifle, dass es einen festen Etat oder bis Ende 1958 gar eine Sportboot-Haftpflicht- bzw. Unfallversicherung gab, denn erst 1959 tauchten labbrige Schwimmwesten in »dreckig-grüner« Tarnfarbe auf, ohne stützenden Halskragen gegen Ohnmacht. Sie waren allerdings »geeignet«, um unentdeckt und daher ungerettet im Wasser zu treiben, als weiches Kopfkissen für eine Siesta im Schilf oder als Fender (wir hatten keine) fürs Päckchenliegen. Für die jährlichen schulischen Mittel galt vermutlich das »Schwalbenprinzip«, wie vielleicht für alle Aktivitäten außerhalb des kursorischen Schulunterrichts: »Wer den Schnabel am weitesten aufreißt, bekommt den Wurm«. *An dieser Stelle sei noch einmal ein kleines Abschweifen erlaubt: Zeus (»Wölk«) [es war der Schul- und Internatsleiter Dr. Erwin Schmidt, 1906-1993] hatte einen guten Draht zur Landesregierung in Kiel. Er kannte dort im Kultusministerium wohl aus Kriegstagen einen*

Ministerial- oder Regierungsrat [seinen ›Freund aus schwerer Zeit‹ Carl Möhlmann, Ministerialrat im Kieler Kultusministerium]. Und zumindest damals war es so, dass bedingt durch die kameralistische Haushaltsführung es nicht möglich war, eingesparte und nicht ausgegebene Gelder ins nächste Haushaltsjahr mitzunehmen. Vielmehr bestand die Gefahr, dass der Haushaltsansatz fürs nächste Jahr um die nicht ausgegebenen Gelder gekürzt werde. Deshalb bestand zum Ende des Haushaltsjahres oft die Notwendigkeit, Gelder noch schnell auszugeben. In dieser Situation kamen die guten Beziehungen von »Zeus«, oder waren es doch die von unserem Direktor Dr. Schmidt, ins Spiel, und wir erhielten mal neue Segel, eine Persenning oder eben eine H-Jolle. So jedenfalls haben wir uns das damals erklärt und uns darüber ohne böse Gedanken gefreut. [...] Die Boote waren Eigentum der Schule, damals nicht ausschließlich des Internats, wie es später [ab 1959] wohl war.

Für die Schule war Oberstudienrat Wölk (»Zeus«) Protektor der Segelsparte des Vereins, bei den Ruderern war es Dr. Ulrich Klose. Aus meiner heutigen Sicht trug Wölk die volle Verantwortung für den Segelbetrieb, ließ uns aber an sehr langer Leine das machen, was wir für richtig und wichtig hielten. Ich staune noch heute, dass das damals so möglich war. Wohl gab es gelegentlich einen gehörigen Anpfeiff, aber ich kann mich nicht entsinnen, dass er z.B. bei den Segelprüfungen dabei war oder an unseren Beratungen im Vorstand regelmäßig teilnahm. Ich erinnere mich an zwei Standpauken, die wir in seinem Amtszimmer in der Schule anhören mussten, als sich einmal einige bei heftigem Sturm entgegen geltender Regeln hinaus auf den See gewagt hatten, und ein anderes Mal, als jemand allein mit einem Mädchen einen längeren Segeltörn gemacht hatte, was nicht erlaubt war, den Jüngeren aber häufiger Gelegenheit bot, als Anstandswanwan auf eine Segeltour mitgenommen zu werden. Ansonsten hatten die Bootsführer die Verantwortung für den täglichen Ablauf und nahmen diese auch sehr ernst. Zum Glück fehlte uns damals die Vorstellung, was alles hätte passieren können. Ich glaube, es gab damals nicht einmal ein Schwimmwestenpflicht beim Segeln, schließlich konnten wir alle schwimmen. Ob es der Tatsache geschuldet war, dass wir als »Volksquartaner« an die Schule gekommen waren und die zwei Jahrgänge über uns nicht oder nur schwach vorhanden waren, weiß ich nicht, jedenfalls kamen sehr bald Vorstandsaufgaben auf uns zu. Ich wurde zunächst Hauswart, später, so meine ich mich zu erinnern, auch Bootswart. Im Rückblick neigen wir ja gerne dazu, Erlebnisse und Erfahrungen zu idealisieren, und so bin ich heute nach fast 60 Jahren und vielen Gesprächen zu dem Thema skeptischer, sehe aber noch immer, dass die Zeit im SRSV mit den uns gebotenen Gestaltungsmöglichkeiten und der Notwendigkeit, Verantwortung zu übernehmen, meine bis heute vorhandene Bereitschaft zu politischem und vor allem gesellschaftlichen Engagement entscheidend geprägt und befördert hat.

Auf der Mitgliederversammlung am 5. November 1957 stellte sich als neuer Protektor der Segelsparte Günter Jacobsen vor. Der Studienassessor war als Lehrer und Internatserzieher im April 1954 endgültig »zur vollen Vertretung überwiesen« worden, war 1950 in Plön bereits Referendar. Wie zuvor beim Protektorenwechsel vom (Stadt-) Lehrer Dr. Hans-Ulrich Klose zum Internatserzieher und Lehrer Hans-Jürgen Brandt (1927-2009) in der Rudersparte, trimmte auch Jacobsen die Segler in Richtung auf eine Internatsgilde, hier wurde sie vermutlich auch finanziell verankert. Das schlägt sich in der periodischen Chronik des *Scheinwerfers* nieder, in der die Berichte über SRSV-Ereignisse von der Rubrik »Schule« in die des »Internats« wechseln. Die anfänglich weit überwiegenden Stadtschüler wurden zwar nicht hinausgeworfen, aber Internatler und Betriebsablauf des Schlosses hatten jetzt Priorität: So wurden Ende 1958 nach dem ersten Jahr der Ära Jacobsen die drei gaffelgetakelte H-Jollen auch deshalb verkauft und ab Mai 1959 durch eine Flotte von Piraten ersetzt, damit die Internatler ohne zeitaufwändiges Segelsetzen und -bergen (pro H-Jolle ca. zehn Latten, mit Piek- und Klau-Fall, Einfädeln der Fock in das hölzerne Vorstag) rechtzeitig zur Arbeitsstunde gegen 17 Uhr am Schreibtisch saßen. Sie durften sich allerdings nach dem Mittagessen ohne die obligate Ruhepause zum Bootshaus abmelden. Diese Wendung war gewollt, denn als ich Mitte 1958 Jacobsen avisierte, ich hätte Lust, Vorsitzender zu werden, damals aber noch Stadtschüler war, verwarf er mein Ansinnen. Erst als ich wenige Wochen später vom Stadtschüler zum Internatler mutierte, konnte ich Ende 1959 Vorsitzender werden. Auch der

Umgangston änderte sich. Lagen unter Wölk Verantwortung und Organisation beim Vorstand und abgeleitet bei jedem Einzelnen, so herrschte unter Jacobsen Internats-Ton. Er ergriff die Initiativen, riss die tägliche Organisation an sich, und mit »Aber, zack-zack!«, »Stell dich nicht so an!« oder »Was, Du bist noch nicht fertig?«, wurde das bisher freie, selbstverantwortliche Vereinsleben gewürgt, wie zuvor bei den Ruderern durch Brandt.

Wichtige Ereignisse im Leben des SRSV waren das An- und Absegeln und der Seglerball, letzterer fand im jetzt nicht mehr existierenden Remter des Schlosses statt. Mir ist entfallen, ob die Ruderer auch dabei waren, es also ein Ball des SRSV war oder ob beide Sparten getrennt gefeiert haben. Zum Verhältnis der Segler und Ruderer untereinander im SRSV ist mir in Erinnerung, dass es nicht ganz spannungsfrei war, wir Segler galten den Ruderern als Weicheier und sie uns als Rudersklaven. So gab es unter uns Seglern den Spruch:

*Wo man segelt, lass dich rubig nieder,
böse Menschen rudern lieber.*

Aber eine echte Feindschaft gab es nicht, und im Bootshaus kamen wir gut miteinander aus, waren ja häufig auch Klassenkameraden. Für mich persönlich hatte diese Rivalität noch eine besondere Pointe, war doch mein Vater in seiner Jugend großer Ruderer gewesen und hatte in Spremberg am Gymnasium als Sportlehrer Ruderunterricht gegeben, zu dem er mich oft mitnahm. Segeln als gleichwertigen Sport hat er vermutlich nie richtig gekannt. Meine zwei Brüder und ich sind dennoch alle Segler geworden, nur eine meiner Schwestern hat zeitweise bei den Ruderern mitgemacht. Zurück zu den Seglerbällen, ich erinnere mich gerne an sie, wenn auch mit etwas gemischten Gefühlen. Aus der uns nachfolgenden Klasse waren neben einigen Jungen auch drei Freundinnen in den Verein eingetreten, Bärbel, Bettina und Dorit. Aus unserer Gruppe war ich derjenige, der im Umgang mit dem anderen Geschlecht am ungeübtesten war, (trotz oder wegen meiner zwei Schwestern). So waren denn zwei der Freundinnen schnell in festen Händen. Die dritte war für mich ein ferner Traum, den zu verwirklichen ich nicht echt in der Lage war, zumal sie die Schule nach der Untersekunda verließ.

Vorstände und Vereinsmitglieder beider Sparten kommunizierten wenig miteinander, Segel- und Ruderboote waren in getrennten Gebäuden auf dem Bootshausgelände untergebracht. In der Segelsparte gab es bis 1961 praktisch keine Mädchen. Singuläre Ausnahmen waren die Stadtschülerinnen Bettina Utermöhl (/1958; damals Freundin des Internatlers Dieter Kapischke) und Jutta Zeeck (/1955; Freundin des Stadtschülers Kurt Jürgensen (/1954)). Kurt, dem ich 30 Jahre später sein Elternhaus abkaufte, Günter Heisch (/1954) und Udo Bünsch (/1955; er besaß echtes, noch zu ölenes Ölzeug!) waren die Bootsführer meiner Anfangszeit. Um 1960 wurden beim schulinternen Ansegeln »Russenfahrten« mit beiden Kuttern veranstaltet, um vor allem weibliche Vereinsmitglieder zu werben. Es hieß, alle »Mann« an Bord, aber Steuermann pass auf, dass nur »zarte« Spritzer über Bord kommen, um die angespannte Heiterkeit der »Russen« nicht ersterben zu lassen! - alle Bemühungen hatten wenig Erfolg.



Abb. 4: »Russenfahrt« auf der »Schleswig-Holstein« (Ansegeln 1960):

Auf einem mir vorliegenden Foto vom Ansegeln 1954 ist neben »Zeus« auch Graf von Plessen zu sehen. Ihm will ich ein paar Zeilen widmen. Graf von Plessen residierte als Junggeselle auf Gut Nehnten am Südenende des Großen Plöner Sees. Er war ein Freund der Segler und Ruderer aus Plön. So kam es einige Mal im Jahr vor, dass vom SRSV ein Kutter oder eine H-Jolle am Steg in Nehnten anlegte, beim Grafen anklopfte und auf sein Geheiß von der Haushälterin [Frieda] Kaffee und Kuchen erhielt. Ich selbst war auch zwei- oder dreimal dabei. Beim Ansegeln 1954 war er dann unser Gast. Am 3. September 1954, nicht zum Ansegeln, wurde anlässlich des erwähnten Schulfestes auf dem Gelände des SRSV ein neuer C-Vierer (Ruderboot) getauft, den Ludwig Carl von Plessen-Cronstern (1889-1985) natürlich auf den Namen »Nehnten« taufen durfte. Wolfgang Queißer (/1957; später Onkologe, jetzt Belletrist und Vorsteher des Familienverbandes, Freund von Dieter Kapischke. Beide traf ich am 21./22. September 1962 auf der Fähre von Piräus nach Iraklion) schrieb im *Schweinwerfer*:

»Kein Name konnte uns Ruderern für diesen Vierer gelegener sein als dieser, denn fast jeder von uns war schon in Nehnten gewesen und hatte dort, freundlich aufgenommen, herrliche Stunden verbracht. Graf Plessen betonte in seiner Taufrede auch wieder, dass jeder Ruderer bei ihm willkommen sei.«

Besonders die abendlichen, mehrgängigen Mahlzeiten habe ich (als Stadtschüler) in satter Erinnerung. Pflicht war jedoch, nach dem Essen Frieda beim Abwaschen zu helfen, und meist entspann sich unter den gestärkten, tatendurstigen Händen ein sportiver Wettkampf, ihr das frisch abgewaschene Geschirr zu entreißen, so wurde das Geschirrtuch schnell nass - ja, man lernt auch in einer gräflichen Küche fürs Leben! Die langen Schläge zurück zum Bootshaus hinein in den Sommerabend schürten trotz körperlichen Wohlbefindens unsere innere Unruhe, denn die häusliche Standpauke (»wir haben uns Sorgen gemacht«) war vorprogrammiert. Die mütterliche Anschauze konnte nur gemildert werden durch schüchterne Äußerungen wie, man habe ja »schon zu Abend gegessen, auch alle Schularbeiten gemacht« - letzteres war inkorrekt. Nach etwa halbstündigem Gewitter glitt mit der beiläufigen Frage »Ja, was gab es denn?« die Angelegenheit endlich in ruhiges Fahrwasser. Mobilfunk oder Telephon gab es in den 50er-Jahren für eine spontane Kommunikation nicht, zwar Telephonzellen, aber wer hatte schon ein Telephon im Hause?

An den von Wolfgang Levin und »Käptn« Hartwig berichteten Festen und Schwofe habe ich nicht teilgenommen. Der *Scheinwerfer* berichtet bis 1959 über die jährlich im Januar stattfindenden, gemeinsamen Bälle der SRSV-Sparten im Remter, so beispielsweise 1958:

»Am 25. Januar trafen sich Segler und Ruderer, um für einen Abend ihr Kriegsbeil zu begraben und nur fröhlich zusammen zu feiern. Da alle mit den besten Voraussetzungen in bezug auf die gute Stimmung und Tanzfreude auf diesem Fest erschienen, konnte der Ball auch nur zur Zufriedenheit aller ausfallen. Die sehr gut gewählten Einlagen, die den meisten völlig neu waren, konnten auch nur noch die gute Stimmung bekräftigen.«

Über einen gemeinsamen Schwof von Ruderern und Seglern im ungemütlichen, daher aufgepoppten Segeltrockenraum im ersten Stock des Bootshauses wird erstmals zum Ansegeln am 27. April 1960 berichtet:

»Um halb 8 Uhr folgte der traditionelle Tanz im Saal des Bootshauses, vom Rotlicht erhellt und mit Fahnen geschmückt, die die Gemüter der Tanzenden bei heißer Musik »aufwallen ließ. Der Glockenschlag zehn mäßigte die Bewegungen der Tanzenden und bewegte sie, nach Hause zu gehen.«

Den weiblichen Anteil der Vergnügungssüchtigen stellte das sog. »Magdenhaus«, das damalige Mädchenheim im Prinzenhaus. Im »Magdenhaus« spielt ein teilweise witziger Schlüsselroman (*Der Sündenfall von Prüdheim*. Egelsbach: Edition Merdeau, 2002), den die Autorin unter dem Pseudonym *Andrea Hildebrandt* (/um, nach 1960) veröffentlichte und in dem sie ihre (fiktive?) Liebesbeziehung mit ihrem theaterbegeisterten Deutschlehrer schildert. Liebe Butenplöner,

ihr seid auffordert: Wer ist die Autorin und Internatlerin, ich warte auf Antworten, und Andrea, bitte melde Dich!

Außer Bettina (Utermöhl) und Jutta (Zeeck) ist mir aus der segelnden Damenwelt besonders die furiose Freundin von Hans Werner Möller (»Hau«; Vorsitzender 1954/55) in lebhafter Erinnerung. Die spätere (ZDF-) Journalistin Wibke Klamroth (1938-2019, verh. Bruhns), Autorin von *Meines Vaters Land: Geschichte einer deutschen Familie* (München 2004), las aus ihrem Buch am 11. November 2004 im Plöner Kulturforum »Schwimmhalle«. Sie war für mich als kleinem Piefke ein atemberaubender Wirbelsturm. Schul- und Internatsleiter Erwin Schmidt zitierte sie eines Tages zu sich und stellte sie vor die Entscheidung, ob/dass sie oder ihr Freund »Hau« die Schule verlassen wolle/müsse, und er beschimpfte in der »Unterredung« ihren, dem NS-Regime »abholden« Vater als »Verräter« - die aufrechte Wibke geht zuerst, dann auch »Hau«. Der in Zielonka Pasłęcka (Grünhagen, 25 km südlich von Elbing) geborene »King Erwin« wurde 1930 in Greifswald promoviert mit einer dürftigen Dissertation über *Das Wirtschaftsgebiet der Stadt Stolp*. Er war ab April 1932 frühes Mitglied Nr. 5413 im NS-Lehrerbund, Napola-Lehrer in Naumburg und Stuhm (Westpreußen), und er verteidigte Anfang Januar 1945 sein »Vaterland« gegen die vorrückende russische Armee im 60 km von Stuhm entfernten Deutsch-Eylau als Kommandant von ihm erniedrigter Pimpfe - unter diesen der spätere Plöner Studienrat Heinrich Sesemann. Er musste unter Schmidts Kommando Panzergräben ausheben, Bernhard Wickis »Die Brücke« lässt grüßen. Nach erfolgreicher Flucht, nach bestimmt segensreicher Tätigkeit als »Freier Wissenschaftler« in Rendsburg vom Mai 1945 bis April 1946, wurde Schmidt nach »Entnazifizierung« vom Kieler Ministerialdirektor Möhlmann nach Plön berufen (Heggen, Alfred in: *Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Plön* 36 (2006), S. 89-105). Bis zum Ende seiner Ära flogen alle an Schule, Internat und in der Stadt öffentlich beobachteten w/m-Freundschaften und alle Mädchen in Hosen von der »Anstalt«. *Der Spiegel* berichtete im November 1969 über den »Spuk im Schloß«, der nach einer Debatte im schleswig-holsteinischen Landtag zu Schmidts vorzeitiger Ablösung führte. Neben weiteren Lehrern an der »Anstalt« war auch Dr. Geißler ein »Freund aus schwerer Zeit, der vor seiner Flucht nach Plön Anfang 1945 Lehrer an der (Haupt-) Napola Berlin-Spandau und dort die Anlaufadresse aller »Ehemaligen« war, wie später für »Butenplöner«. [Zurück](#)

Boote

Die mir kolportierte Sage, dass die von der Napola vor 1945 in Berlin bestellten H-Jollen von den Engländern beschlagnahmt, von ihnen nach Ruhleben geschleppt, dann aber von Schülern entführt und im Schilf versteckt worden seien (von mir 1958 unkritisch im *Scheinwerfer* wiederholt) trifft sicherlich nicht zu. Eine SRSV-Chronik (in: *Hundert Jahre Erziehung der Jugend auf Schloß Plön*, 1968, S. 201-207) spricht von der Übergabe 1946 von drei H-Jollen und drei Kutterrümpfen, die Erwin Schmidt samt Napola-Bootshaus der Unterprima übergeben habe. Günter Heisch schreibt in seinen privaten *Erinnerungen*,

»dass die beiden H-Jollen in dem strengen [Steckrüben-] Winter 1946/47 in verkommenem Zustand von älteren Schülern übers Eis des zugefrorenen Sees vom Hafen der britisch besetzten Kaserne Ruhleben zu unserem Schul-Bootshaus geschafft wurden. Ich meine, das von vielen Seiten gehört zu haben, seit ich mein Boot, das ich »Bussard« nannte, dort liegen hatte und dem SRSV beigetreten war, wohl auch von Fritz Schlüter. Damals hing der Rumpf der späteren Lilofee zuerst noch vollgelaufen zwischen Pfahl und Brücke. Er wurde dann von ihm als Bootsbauer hergerichtet und mit Mast und Vorstag aus eigens dafür bestelltem Spruce-Holz [Fichte] versehen, während Klabautermann, der zuerst wie der Torpedoboots-Kutter Wiking unter grauem Persenningsegel fuhr, schon das weiße Lattensegel hatte. Nun gibt es die [...] »Tagebuchnotizen aus den

Anfängen des Internats 1946-1948« von Ulrich Curtius [/1949]. Der beschreibt die Übernahme des Bootshauses von den Engländern in den Pfingstferien 1947 und im Sommer 1947, man erhalte von ihnen auch eine Jolle und einen Kutter zurück, die man wieder segelklar mache.«

Ich kenne seit Anfang 1953 nur zwei Kutter und zwei H-Jollen, anfangs mit Makosegeln und ohne Vermessungsnummern. Wegen möglicher Stockflecken war das Aufhängen der Segel aus Naturfasern im ersten Stock des Bootshauses grundsätzlich Pflicht. Die im Mai 1951 vermessenen Jollen zeigten ihre Vermessungsnummern spätestens auf der Schleiwoche vom 20. bis 26. Juli 1953 mit Erstem Norddeutschen Jugendsegelertreffen vom 21. bis 23. Juli. Günter Heisch schrieb mir, dass er »etwa Mai 51 von Mädchen [oder Mai 1953 ?] aus dem Prinzenhaus auf das neue Lilofee-Segel »H 221« und beim Klabautermann die Nummer »H 220« aufnähen ließ«. Mit rund zehn Latten und reichlichen Quadratmetern von Hand direkt geführter Fock, insgesamt vermessenen 15 m², hatte die reguläre zweiköpfige Besatzung beim Segelsetzen und bei ruppigeren Winden gut zu tun. Außerhalb von Regatten wurden die Boote in der Regel zu dritt gesegelt, wie damals grundsätzlich die kürzeren, hochbordigen Elb-H-Jollen.



Abb. 5: »Lilofee« und »Klabautermann« vor Ulsnis (Juli 1953, Fock und Groß gerefft).



Abb. 6: Der »Moses« mit hoch gesetztem Lugger-Segel (1953; Gerhard Kay Birkner).

Neben den H-Jollen und Kuttern gab es 1953 noch ein geklinkerte Ruderboot namens »Moses«, ein 7-Fuß Dingi (Länge 2,10 m) mit Klappdollen, von der Größe eines Optimisten. Es war eigentlich nur dazu bestimmt, Mannschaften auf die an den Bojen liegenden Boote zu bringen oder Boote von den Bojen zurück an die Brücke zu schleppen. Als ich in der Segelkammer (auf der Ostseite des Bootshauses, im schmalen Raum unter der heutigen Treppe in den ersten Stock) ein Ruderblatt, ein Steckschwert und ein Lugger-Segel fand, die zum »Moses« passten, riss ich die zu meiner Körpergröße passende Nusschale an mich. Es wurde 1953/54 »Mein Schiff 1«, mit dem ich (PSV-interne) Regatten bestritt. Es war schon anfänglich deprimierend, im letzten Start für die Ausgleicher hinter allen Klassen hinterherzusegeln -

aber Stellungskämpfe selbst im Schneckentempo waren nicht unspannend. Die örtliche Zeitung berichtete 1953 über die zweite Vereinsregatta des PSV:

»Viel Vergnügen bereitet den im Regen ausharrenden Zuschauern in der Klasse der Kleinsten das Boot »Moses«, mit »Fips« am Steuer. Der Steuermann brachte das Boot außer Konkurrenz über die Bahn und kam als letzter ein, obgleich er sich am Start kräftig »herangepullt« hatte. Als »Moses« die Ziellinie durchfuhr, ertönte gleichzeitig der Schuß, der die Regatta beendete.«

Ende dieser Saison erhielt ich als jüngster Steuermann als Preis eine 1 kg schwere Konservendose mit ganzen Ananas-Scheiben - meine erste Ananas, auch für meine Mutter und ihren Vater. Die familiäre Unterstützung für alle folgenden Segelsommer war damit gesichert. Ähnliche Erfahrungen machte auch Wolfgang auf seiner Suche nach einer Nische zwischen den »Platzhirschen: *Im Herbst 1953 bekam der Verein ein 12-m²-Scharpie mit Namen »Mata Hari« geschenkt [ich glaube von der Familie Besthorn in Timmdorf]. Es war in keinem guten Zustand, am Bug und Heck waren der Kiel und die Planken angerottet und eigentlich konnte keiner so recht etwas mit dem [U-] Boot anfangen. Herr Schlüter plädierte fürs Abwracken. Ich aber sah in dem Boot für mich eine Chance, hatte ich doch aus den früher erläuterten Gründen wenig Aussicht, einmal eine der H-Jollen auf Regatten zu segeln, die waren längst in festen Händen bei Joachim Hucke und Dieter Kapischke. Also bot ich an, der ich über einiges handwerkliches Geschick verfügte, das Boot über den Winter wieder in Schuss zu bringen. Ich wurde vom Winterdienst an den anderen Booten befreit und machte mich an vielen kalten Wintertagen (das Boot lag nicht in der Halle, sondern unter dem damals noch vorhandenen Balkon vor der Halle) und im Frühjahr mit gelegentlicher Unterstützung und unter skeptischen Blicken des Bootsbauers, die manchmal auch einem Wohlwollen wichen, an die Arbeit. Zugegebenermaßen vertraute ich stark auf Kitt und Farbe, die alles zusammenhalten sollten, und weniger auf gründlichen Bootsbau, der es erfordert hätte, viele Teile zu erneuern. Richtig perfekt war die Sache nicht, aber zum Ansegeln 1954 war alles fertig. Die Takelage und ein Großsegel waren vorhanden und weitgehend verwendbar, die Fock musste ich auf der Handkurbelnähmaschine meiner Mutter flicken und ergänzen. Auf den Fotos vom Ansegeln 1954 in meinem Album jedenfalls ist die »Mata Hari« mit einem glücklich drein schauenden Wolfgang Levin am Steuer zu sehen, der nun auch mit den anderen Jollen mithalten konnte. Allerdings war das Boot nicht wirklich dicht und die Besegelung wahrlich kein Schmuckstück, so dass es gerade für eine Segelsaison reichte, - oder waren es doch zwei? - danach war endgültig Schluss mit der »Mata Hari«, deren Name für manchen auch ein Ärgernis war [später umgetauft in »Nöck«, aber wer ist das denn?]. Nach seiner endgültigen »Außerdienststellung« hat Fiete Schlüter im Winter 1956/57 das Scharpie mit Hilfe seiner »Hexe« (Kanonenofen) durch den Schornstein in den Himmel der Seligen gejagt.*

Ende Sommer 1953 lag ein neues Schiff im Bootshafen, die 20-m²-Rennjolle »Meine Freude«. Ob sie als Geschenk zum SRSV kam oder gekauft wurde, entzieht sich meiner Kenntnis. Das Boot war für mich als Vorschot-Bubi eine echte Freude: Nach einem Meter Vorschiff ein verträumtes Holz-Vorstag, nach dem vermessenen Vorsegeldreieck ein Mast mit schmalem, hohem (Latten-) Gaffelsegel, und nach der Großbaumnock wenigstens drei Meter Achterschiff mit Ruderanlage (mit Seilzug oberhalb des Achterdecks) - mehr als acht Meter Länge laufen! Gesegelt wurde sie mit drei »Mann«, die (Genua-) Fock lief unbelegt und ohne Reibung über eine Rolle, daher die notwendige Arbeitsteilung der beiden Vorschotleute in Back- und Steuerbordwache, deren Hände bei Wind durch die Fockschot bis auf ihre anatomische Knochenmasse zusammengepresst wurden. Ab vier Beaufort war das Schiff aus meiner damaligen Sicht eines Schwachmatikus praktisch nicht mehr zu halten. An meine erste Kenterrung als Vorschotmann der »Freude« erinnere ich mich mit beklemmendem Halswürgen, denn damals musste man hoffen, beim Kentern beobachtet zu werden bzw. dass aufgefallen war, dass ein Segel weniger den See bevölkerte. Heute fallen Plastikboote um und stehen wieder auf. Damals fiel man um und musste auf Hilfe warten. Alle Jollen hatten keine Auftriebskörper und Schwimmwesten gab es nicht, denn, so Wolfgang, »schließlich konnten wir alle

schwimmen«. Weder SRSV noch PSV hatten ein Motorboot, so dass die Plöner Motorschiffahrt, Fischer Wilken oder bis Ende 1959 die King Alfred School (KAS, eine britische Internatsschule in den ehemaligen Ruhlebener NS-Marine-Kasernen) alarmiert werden musste. Die Regel war, dass sich mögliche Beobachter im SRSV mit einem Ruderboot zum Havaristen aufmachten mit Eimern zum Pützen und Tüchern zum Abdichten des Schwertkastens. In einem Fall verschwand ein nur eingehängtes, nicht durch Achtknoten an den Enden des Falls gesichertes Schwert bleiernd in der Tiefe. Das Blech störte also nicht mehr beim Abdichten des Schwertkastens! Trotz dieser Erfahrungen habe ich mir damals gewünscht, ein derartig prachtvolles Holzschiff besitzen zu dürfen, »wenn ich mal groß bin«. Diese »Meine Freude« habe ich bisher nicht gehabt, aber vielleicht bin auch noch nicht »groß« genug, nur senil. Wenn der Plöner Baustoffhändler und Segelenthusiast »Hanning« Rehder mit seiner auf Hochglanz lackierten 20-er Rennjolle »Min Deern« bei Ostwind (Hochdrucklage) mit seinen beiden Vorschotern, alle drei in strahlendem Weiß, den Strandweg entlang segelte vom PSV hinunter zum SRSV, stand Plön Kopf. Fünf weitere dieser »Traumschiffe« lagen in Malente und Eutin.



Abb. 7: An der Brücke des Bootshauses (v.r.): 20er Rennjolle »Meine Freude«, die H- Jollen »Klabautermann« und »Lilofee« (Sommer 1954).

Ich meine, es war im Frühsommer 1954, dass der Verein eine dritte H-Jolle bekam, die »Passat« (H 132) kam aus Lübeck. Sie war im Gegensatz zu den anderen beiden Mahagonibooten mit Gaffeltakelung aus Eiche und hochgetakelt [ein gaffelgetakelter Nachkriegsbau]. Sie kam im Herbst 1954 in den Bootshafen gegen den Verkauf der Rennjolle. Diese lag für wenige Jahre an einer Boje vor »Tante Theas Bootsvermietung«. Die »Passat« habe ich Anfang der 80er-Jahre wieder gesehen beim ehemaligen Plöner Internatler und Pädagogen Michael Krieg (www.h-jolle.net), dem Alt-H-Jollen Obmann des DSV (a.D.) und Historiker der Klassenvereinigung. Wegen des inzwischen laminierten Rumpfes konnte ich mich nicht entschließen, das Boot zu kaufen. Statt ihrer wurde es schließlich ein Elvstrøm-Finn.

1956 bekam der SRSV seinen ersten Piraten [»Kid«, Beil 107, da aber niemand wusste, wer »Kid« sein könne, wurde er in »Jutta« (Zeeck) umbenannt], er war nicht neu, aber zum ersten Mal hatten wir ein echtes Jugendboot, das für die Anfänger nach der Kutterausbildung natürlich sehr viel besser geeignet war als die anspruchsvolleren H-Jollen. Zuvor war dem Verein für etwa ein Jahr von einem Gastlieger ein Pirat namens »Abel« für Ausbildungszwecke zur Verfügung gestellt worden. Diesen »Deal« habe ich nicht mitbekommen, und ich vermute, dass der rund 20 Jahre ältere Plöner

Hannes Dürkopp und dessen Vorschotmann Kurt Ihlenfeld (gen. »Onkel«) Eigner des Schiffes waren. Jedenfalls haben die beiden kräftigen Männer uns »Schwachmatiküssen« oft beim Heben oder Versetzen von Lasten geholfen. Ein weiterer Gastlieger an einer Boje war Herr Bienert aus Ascheberg. Er bemühte sich akribisch, seinen »Sturmvogel«, einen H-Jollen-ähnlichen Ausgleicher, tipp-topp in Stand zu halten. Ihm habe ich viele handwerkliche Kniffe abgeschaut.

Nach dem Winter 1956/57 und Fiete Schlüters Hexenverbrennung der »Mata Hari« gehörten dem Verein neben den beiden Kuttern die drei H-Jollen, der Pirat »Jutta«, ein von Fiete gebautes, stabiles Ruderbeiboot und der »Moses«. Mit Übernahme der Segelsparte durch Jacobsen als Protektor Ende 1957 begannen Überlegungen, die Jollen-Flotte durch mehrere kleinere Boote zu ersetzen. Vereinsmitglieder wurden nicht mit einbezogen. Ich trug »Trauer«, als Ende 1958 (nachdem Ende 1954 »Meine Freude«) auch die H-Jollen »davongondelten«. Kalauernd notierte ich damals in meinem Fotoalbum: »Fermate in h-moll«. Die drei Jollen blieben zunächst auf dem See: Den »Klabautermann« kaufte dessen längjähriger Steuermann Dieter Schädlich (danach segelte ihn sein Bruder Jörg), die »Lilofee« kaufte ihr ehemaliger Steuermann Joachim Hucke zusammen mit Kurt Ihlenfeld, und die »Passat« ging (glaube ich) nach Ascheberg. Michael Krieg ist der Chronist über die weiteren Schicksale der drei Boote. Er ist zu fragen.



Abb. 8: Ansegeln 1959: Devot bemüht sich Jacobsen um die Dame (»Frau Direktor« ?) mit Kapotthut, einen Piraten nach allen Regeln der Kunst zu taufen.

Sieben Piraten lagen beim Ansegeln am 5. Mai 1959 auf der Wiese um den Fahnenmast. Dietmar Lange (/1962, »Lurchi«) schreibt im *Scheinwerfer*:

»Bei sonnigem Frühlingswetter lagen unsere Piraten festlich geschmückt in friedlicher Runde und warteten darauf, ihrer Bestimmung übergeben zu werden. [...] Unser Vorsit-

zender Alexander Matte dankte für das einmalige Geschenk, vor allem den Butenplönern, die den »Rennpiraten« [Beil 1940] gestiftet haben.«

Die grundsätzliche Umstellung der Flotte war neben den uns fehlenden Kräften und Trimmgewichten und neben dem zeitraubenden Segelsetzen und -bergen besonders für Internatler mit ihrer kurzen Freizeit (die Armen konnten wegen ihrer auf 17 Uhr terminierten Arbeitsstunde auch nicht den Grafen in Nehnten »besuchen«) auch dadurch sinnvoll, dass bei Regatten (auf welchem norddeutschen Revier auch immer) die Zahl der teilnehmenden H-Jollen konstant gering war. H-Jollen-Neubauten habe ich bis 1960 nicht gesehen. So nahmen an den damals sehr erfolgreichen Plöner Pfingstregatten zwischen 1956 und 1961 im Mittel nur sieben H-Jollen teil, der Anteil der Piraten an den von 50 auf 200 anwachsenden Gesamtmeldungen (von 1956 bis 1961) betrug im Mittel 48 Prozent: Die neuen Piraten verhiessen mehr Konkurrenz, spannendere Manöver, auch mehr Ansporn für vereinsinternes Training. Stars jener Jahre waren die Flying Dutchmen und Finn-Dinghis, formverleimte Vorläufer der heutigen Plastikziegen und Rutschboote.

Die 1959 getauften »sechs plus eins« Boote stammten von zwei Werften: 6 baugleiche (Schlicht-) Piraten entstanden (so glaube ich) auf der Bootswerft Pries in Rendsburg (»Rotes Kliff«, Beil 1410; »Düwelswarf«, Beil 1417; »Niederelbe«, Beil 1418; »Friesland«, Beil 1494; »Helgoland«, Beil 1495; »Wulf Isebrand«, Beil 1496), der sog. Rennpirat (»Alte Liebe«, Beil 1490) war in Material und Verarbeitung wesentlich edler mit einem Segel des damals angesagten Lübecker Segelmachers Moritz. Anfang 1958 überwies die Butenplöner einen Zuschuss von DM 200 und von Klaus Jürgensen (/1949; Raketenbauer bei Wernher v. Braun in Huntsville, AL., älterer Bruder von Kurt) kamen weitere 20 Dollar. Alle Boote wurden nach Stuben bzw. Bereichen des Internats benannt. Warum mir gerade der Rennpirat als Bootsführer angetragen wurde, kann ich nicht sagen. Mein Vorschotmann »Käptn« und ich waren allerdings 1958 mit der »Lilofee« recht erfolgreich gewesen und haben daher nicht Nein gesagt. Es gab 1958 im letzten Jahr der H-Jollen neben den drei gesetzten (Regatta-) Bootsführern mit ihren Vorschotern (»Passat«: Dietmar Lange; »Klabautermann«: Max Schulz (/1959); »Lilofee«: Gerhard Kay Birkner) natürlich weitere Vereinsmitglieder mit SRSV-interner Bootsführerprüfung. 1959 konnten gleich fünf weitere Zweier-Mannschaften je ein Stamm-Boot übernehmen (Max Schulz machte Abi). Mit den sechs baugleichen Booten waren interne Regatten planbar, so wurde 1960 erstmals in 14 Regatten eine Bestenliste unter zwölf Bootsführern ausgesegelt mit dem Ergebnis: 1. Alexander (»Alex«) Matte (140 Pkte.), 2. Gerhard Kay Birkner (130 Pkte.), 3. Friedrich-Wilhelm Levin (99 Pkte.), 4. Heinrich (»Heiner«) Kausch (/1964, 71 Pkte.) etc.

Zu den Veränderungen nach 1958 gehörte der heute selbstverständliche Bootstransport per Trailer. Das Internat hatte wohl ab 1960 einen Hänger. Bis 1955 wurden die Jollen auf offene Niederbordwagen (ohne Rungen) der Bundesbahn geladen. Auf die rund zehn lange Meter Ladefläche passten zwei seitlich etwas versetzte Jollen. Sie lagen, nachdem sie unter erheblichen Kraftaufwand auf die Ladefläche gehievt worden waren, verzurrt auf ausgedienten Internatsmatratzen. Alte Gummireifen als Unterlage oder als Fender an Stegen gab es noch nicht, denn deren Karkassen wurden noch für Runderneuerungen gebraucht. Ausgangspunkte der Bahn- und späteren Trailertransporte waren der Slip des PSV oder die westlich des heutigen PSV-Geländes liegende, schräg abfallende öffentliche Einsatzstelle. Nach Umsetzen der Boote auf einen zweirädrigen, klapprigen Bootswagen (er transportierte sicherlich schon 1864 preußische Landungsboote bei der Erstürmung der Düppeler Schanzen) und trotz langen Wartens vor den permanent geschlossenen Bahnschranken (durchschnitten von der Bahntrasse mündete die Eutiner Straße noch direkt in die Lütjenburger Straße) war die Lage von PSV bzw. Einsatzstelle zur damaligen Ladestraße des Plöner Güterbahnhofs optimal. Wenn uns hier die Kräfte beim Hieven der Boote auf Waggons verließen, kamen nach

Hilferuf die angestellten »Brecher« von Hanning Rehders Baustoffhandel (Fa. Adolf Rehder, ehemals auf dem heutigen ALDI-Gelände) den Hang hinunter, um mit »Anzufassen«.

Zu den Malenter Dieksee-Regatten war die Schwentine der natürliche Transportweg. Nadelöhr war die meist entgleiste, in schlammigen Tiefen zu suchende Lore an der Fegetasche, aber das gehört zum Wandersegeln einfach dazu. Regatten auf dem Ratzeburger See mit dessen H-Jollen-Flotte, nach 1959 auf dem Großen Eutiner See oder dem Segeberger See, konnten dagegen nur über Straßen erreicht werden. Auch hier war bis 1958 auf Hanning Verlass. Sein Mercedes hatte eine Anhängerkupplung, irgend ein Trailer fand sich immer im PSV, und so transportierte Hanning nach Geschäftsschluss und bis in die Nacht hinein unsere Boote von A nach B. Wolfgang erinnert sich: *Es gab auch weiterhin die Teilnahme an Regatten in Malente, Eutin und Ratzeburg mit Bootstransporten durch hilfreiche Unterstützer vom PSV und dem schon erwähnten Hannes Dürkopp. Hanning Rehder, ein Plöner Unternehmer und leidenschaftlicher Segler, stellte oft Fahrzeuge und Bootsanhänger zur Verfügung. Die Transporte erfolgten meist am Freitagabend und in der Nacht zum Sonnabend, so dass ich selten dabei sein konnte. Manchmal passten Anhängerkupplung des Zugfahrzeuges und die des Bootsanhängers nicht exakt zueinander, und so wurde denn noch lange davon erzählt, wie sich auf der Fahrt nach Ratzeburg auf holprigem Straßenpflaster in einem Lübecker Vorort der Anhänger selbständig machte und mit Karacho im Vorgartenzaun eines angrenzenden Wohnhauses landete. Alles soll glimpflich und ohne Polizei abgelaufen sein und wurde, wenn ich mich recht erinnere, von Herrn Rehder geregelt. Das Boot, es war wohl die »Lilofee«, blieb weitgehend unbeschädigt.* In dieser denkwürdigen Nacht 1956 saß ich völlig übermüdet in Hannings Fond. Es war die dritte und letzte Fuhre, mit der die drei H-Jollen von der Ratzeburger Woche zurück nach Plön geholt werden sollten. Die beiden ersten waren ohne Probleme mit einem Piratentrailer (!) zum PSV gebracht worden, aber auf der letzten Tour löste sich gegen ein Uhr nachts auf einem Lübecker (Vorort-) Katzenkopfpflaster der Hänger mit der »Lilofee« von der Anhängerkupplung, denn statt auf die Kupplung zu drücken, zog die hecklastige Jolle die Deichsel des Trailers von der Kupplung nach oben. Da (Gott sei Dank) der Ruderbeschlag mit der Unterkante des Spiegels abschloss, schlidderte die »Lilofee« mit stolz erhobenem Bug, unter gewaltigem Funken-sprühen des Ruderbeschlages, über den Bürgersteig, durchbrach ein Staket und landete in einem Vorgarten. Alexis Sorbas' Frage, »Chef, hast du jemals erlebt, dass etwas so bildschön zusammenkracht?«, ist heute meine spontane Assoziation. Es war einfach gewaltig! Ein anfangs verschlafener, dann hellwacher, um Zaun und Rabatten zeternder Hausbewohner drohte, die Polizei zu alarmieren, aber Hanning zog einige mir völlig unbekannte, großblappige Geldscheine aus seiner Hosentasche. Damit war die Sache in dieser Nacht erstmal erledigt. Boot und Trailer wurden aus dem Vorgarten gezogen, irgendwo geparkt und am nächsten Tag abgeholt. Um die Restaurierung der Vorgartenidylle kümmerte sich Hanning, »Zeus« hat bestimmt nichts erfahren.

Alle Bootstransporte ab PSV/Eutiner Straße hörten wahrscheinlich Mitte/Ende 1960 auf, denn vorher war das Bootshaus mit dem Auto praktisch nicht erreichbar. Es gab zwar direkt am Bootshaus einen heute nicht mehr erkennbaren Bahnübergang (mit Drehkreuzen für Fußgänger, verschlossene Tore für Fahrzeuge) und einen zweiten Übergang westlich des Siebensterns für Fahrzeuge von Anliegern der Prinzeninsel, aber wer hatte die Schlüssel und wer rief, wie von der Bahn gefordert, vor Überquerung der Schienen jeweils die Fahrleitung an? Die Bahn plädierte 1960 für stets geschlossene Tore und schlug als Zufahrt zu Bootshaus und Prinzeninsel die heutige Brücke vom Stadion zum Siebenstern vor. Dietmar Lange griff im *Scheinwerfer* Anfang 1960 die Diskussion auf. Dem heutigen rund 100 Meter langen Weg von der B 430 westlich des ersten Bahnübergangs, zurück südlich parallel zur Bahntrasse bis zum Fuß des Siebensterns, fiel das Schrankenwärterhaus bis auf einen Obstbaum zum Opfer. Dieser Weg ermöglichte endlich die Zufahrt zum Bootshaus, zum Kadettenfriedhof und zur Prinzeninsel, ohne die Bahntrasse zu kreuzen. So erreichten die beiden im April und Juni 1958

angeschafften Internatsbusse mit ihren Anhängerkupplungen das Bootshaus, auch zur Freude der Ruderer. [Zurück](#)

Winter-/Sommerarbeit

»Der Schulbesuch mit nachmittags segeln (im Sommer) und Bootrenovierung (im Winter) war eine sorglose, schöne Zeit, die ich in meinem Leben nicht missen möchte«, schrieb mir Ende 2019 Axel Zeeck (der jüngere Bruder von Jutta und Autor »Des Zeecks: *Chemie für Mediziner* in zahlreichen Auflagen). *Alle Boote des SRSV, zu den Kuttern und H-Jollen war die 20-m²-Rennjolle [»Meine Freude«] gekommen, waren Holzboote, die in den Wintermonaten gründlich gepflegt werden mussten. Unter Anleitung von Herrn Schlüter, dem Bootsbauer, der im Bootsbaus wohnte, eber kampierte, wurde abgeschliffen, abgezogen und angestrichen bzw. lackiert. Damals haben wir alle gelernt, »tränenfrei« zu streichen und zu lackieren. Wir haben viele Stunden in dem meist recht kalten Bootsbaus zugebracht, wo die Boote in der unteren Halle standen. Als meine Mutter in dieser Zeit einmal ihre Schulfreundin, Käthe Hucke, die Mutter meines Klassenkameraden Joachim Hucke [seine und Wolfgangs Mutter waren 1929 die ersten beiden Plöner Abiturientinnen überhaupt], in der Stadt traf und beide auf die vielen Arbeitsstunden im SRSV zu sprechen kamen, mit denen meine Eltern nicht ganz einverstanden waren, tröstete diese sie mit dem Hinweis darauf, dass wir doch zumindest handwerkliche Fähigkeiten als Anstreicher erlernen würden. In diesem Zusammenhang erinnere ich mich daran, dass mein jüngerer Bruder nach der mittleren Reife seine Leidenschaft fürs Segeln zum Beruf machte und zur See fuhr, von der Zeit als Schiffsjunge und Matrose immer wieder berichtete, dass die Hauptarbeit auf See darin bestünde zu malern. Auch heute noch darf in seinem Haus kein Maler den Pinsel führen, das kann er immer besser und macht es lieber selbst. Wir sind zwar keine Anstreicher geworden, die Arbeiten an den Booten, die auch Hilfestellungen bei Reparaturarbeiten durch Herrn Schlüter beinhalten konnten, haben nicht nur bei mir das handwerkliche Talent gefördert, von dem ich noch heute profitiere und das letztlich auch meine Berufswahl als Architekt beeinflusste.*

Für das Winterlager der Segelboote stand das gesamte Untergeschoß des Bootshauses zu Verfügung. Bis auf Herrn Schlüters »Butze« mit seiner »Hexe« im 1. Stock war das Haus nicht beheizbar. Der Slipwagen musste von Gleis zu Gleis versetzt werden, die Erbauer des Hauses hatten für die Umsetzung der Stahltrasse von der zentralen Winsch zum Slipwagen auf eins der drei Gleise gesorgt, so dass Jollen und Kutter durch die drei Falttüren in die Halle gezogen werden konnten. Hier begann das Rücken und Verlagern der Boote auf klapprige Böcke und Pallhölzer bis zum finalen Arretieren mit Schrägböcken. Die praktische Anwendung der statischen Mechanik führte zu entzückenden physikalische Erkenntnissen für mich, aber sie waren nicht Anlass für mein späteres Physikstudium. Für uns war grundsätzlich das Bewegen schwerer Lasten das Kardinalproblem, das nur durch physikalische List zu lösen war. Als Jüngster war meine Rolle beim Bewegen von Lasten (1.) die des oberschlaun Kommentators und (2.) des Hilfsmanns, dazu verdonnert, Keile unter die »Schwebende Last« zu schieben. Berufsgenossenschaft, Helmpflicht oder Sicherheitsschuhe? - ja, was ist das denn! Wegen der Winterkälte kamen für den Winterdienst nur der Spätherbst oder der Frühling in Frage. Maschinen zum Schleifen, Hobeln oder Flexen gab es nicht, alles war Handarbeit, so dass jede größere Veränderung eines Bootes gegen den zu erwartenden Zeit- und Arbeitsaufwand abzuwägen war. Eines Tages kam Joachim Hucke auf die bei der Konkurrenz abgeschautete Idee, das Unterwasserschiff der »Lilofee« statt mit Kupferbronze weiß streichen zu müssen, um noch schneller zu werden. Der »Klabautermann« zog nach. Das waren größere Unterfangen, da wir die beiden Jollen nicht »auf den Kopf« drehen konnten. Die weiße, von Jahr zu Jahr breiter werdende Wasserlinie fiel dem neuen Outfit zum Opfer. Im Winter 1956/57 beschloss Hucke, die Luvgier der »Lilofee« durch Verändern des Lateraldruckpunktes zu mindern, indem er den Flächenschwerpunkt des Schwertes verschob. Daher trennte er einen Teil des Schwertes ab und schrägte den Schnitt nach seinen Strömungserkenntnissen an. 1958 habe ich mit »Käptn« die »Lilofee« gesegelt: Dass die Luvgier reduziert worden wäre und

damit das Boot noch »viel, viel schneller« geworden wäre, konnten wir nicht feststellen.



Abb. 9: »Klabautermann« mit weißem Unterwasserschiff (1958).



Abb. 10: (v.l.) »Lilofee« (mit »abgesägtem« Schwert) »Klabautermann« und »Passat« (1958).

Alle Mal- und Farbutensilien wurden bei der Firma Timm besorgt. Der kurze, knarzige Malermeister hatte seinen Laden im inzwischen abgerissenen Gerberhaus, Lübecker Straße 9. Er verbarg sich zwischen 100 Schubladen mit Erd- und Anilin-Pigmenten (Siena, Ocker, Umbra, Kupfergrün, Kobaltblau usw.), Lacken und Schleifpapier. Es wurde »angeschrieben« und mit dem Gymnasium abgerechnet. Das Timmsche Sammelsurium fand ich hochinteressant. Als anfänglich Kleinster und Moses war ich der Laufbursche, denn, wenn man sich zur Winterarbeit im Bootshaus verabredet, heißt es ja nicht, dass alle notwendigen Materialien vorab vorhanden sind. So sehe ich mich wiederholt im tiefen Schnee mit Halbschuhen und wachstumsbedingt zu kurzen Hosen auf dem Strandweg in Richtung Stadt trotten, um Malutensilien und Schleifpapier zu holen (nein, nicht die homöopathischen, kleinen Blätter für den dreimaligen Belag eines Schwingschleifers, sondern die kernigen, DIN-A2-großen der Marke »Elephant«), aber bitte nicht zu schnell, damit die durch Dunkelheit terminierte Arbeitszeit der Fleißigen möglichst kurz sei. Aufbewahrungsort aller Einkäufe war der »Farbenschrank« im Südwesten der Halle, unter der Treppe in den ersten Stock. Wollte jemand seinen Pinsel austreichen, dann am Farbenschrank. Wollte jemand seinen Pinsel los werden, einfach in den Farbenschrank legen! Wohin mit den Malerklamotten, ab in den Farbenschrank! Dessen sich

farblich ständig verändernde und von Winter zu Winter wachsende Patina summierte sich auf Zentimeterstärke. Eintrocknete Pinsel, Pinsel in Terpentin-Ersatz oder Wasser, von 80-er auf 1000-er »Körnung« abgewetzte Schleifpapiere, nicht verschlossene Dosen mit eingetrockneten Farbresten oder nicht zuzuordnende Bekleidung der vielen Maler Klecksel wurden vom Schrank behütet, bis irgendwann im Sommer jemand einem Aufräumkoller erlag. Es war amüsant, wenn an unterschiedlichen Ecken der Halle gebastelt wurde, dudelnde Maler-Radios hatte niemand. Nie laut gehört habe ich den Hilferuf nach Lappen, um z.B. beim Überstreichen von Linien oder beim Kleckern überschüssige Farben wegzuwischen. Die Erfindung von Malerkrepp-Klebebändern z.B. für das Absetzen der zunächst üblichen weißen Wasserlinie von etwa zwei Zentimeter Breite (nach oben in Richtung Überwasser-Lackierung und nach unten in Richtung Unterwasserschiff) ist eine Erfindung der Neuzeit. Wir alle waren »Kunstmaler«, denen es gelang, etwa die ursprüngliche Wasserlinie während eines Winters nur um wenige Millimeter zu verbreitern. Wenn die Boote ohne »Tränen« im Frühjahr die Halle verließen (es gab nur Pinsel, keine Lackrollen), war das die strahlende Krönung der Winterarbeit. Beim ersten Aufschwimmen zogen die ausgetrockneten Holzschiffe Wasser. Nach anfänglichem Interims-Zustand »Badewanne« tauchten sie gerne in den »U-Boot-Modus« ab.

Fiete Schlüter kümmerte sich nie um unsere malerischen Pinselkünste, sein von uns oft ange-mahnter Job waren Holz-Reparaturen: Zersplitterte oder eingedellte Steven (wenn beim Anlegen die Brücke mehr Widerstand bot als erwartet), zum dritten Mal gebrochene, an-zuschäftende Holz-Vorstage der H-Jollen (wenn beim Anlegen das Vorschiff bis zum Mast unter der Brücke verschwand), Einnieten neuer Planken (wenn ein Steuermann die Vorfahrts-regeln störrisch zu seinen Gunsten ausgelegt hatte) oder Substitution eines Arms der Gabelpin-ne (wenn dieser sich beim Ablegen mit der Brückennock freundschaftlich verhakt hatte). Im Winter 1958/59 fiel praktisch bis auf die Kutter keine Winterarbeit an, denn die H-Jollen waren verkauft und die neuen Piraten wurden Ende April geliefert, und auch in den folgenden Wintern gab es an den neuen Schiffen wenig zu tun.

1954 oder 55 haben wir im Obergeschoss des Bootshauses in Eigenarbeit vom damals vorhandenen großen Saal, in dem vor allem die Segel zum Trocknen aufgehängt wurden, an der Nordseite einen kleinen Raum abgetrennt, in dem wir den theoretischen Unterricht, die Bootsführer- und Vorstandsberatungen abhalten konnten. Außer-dem lagen dort die Logbücher aus, in die jede Segeltour eingetragen werden musste. Ich habe für den Raum einen hölzernen Deckenleuchter gebaut, der sich an die Form der damals im Eschensaal im Schloß vorhandenen Leuchter anlehnte und mein ganzer Stolz war. Ich meine, dass es im Sommer 1954 war, als sich zwei ehemalige Mitglieder des SRSV, die inzwischen ihr Ingenieurstudium abgeschlossen hatten, anboten, für den SRSV etwas zu machen und vorschlugen, den Estrich in der Segelkammer, das war der Raum rechts neben der Bootshalle, vom Wasser aus gesehen, zu erneuern. Die Arbeit sollte in den Sommerferien vonstatten gehen, so hatte ich Zeit, Heinz Scheele [/1949] und Klaus Jürgensen [/1949] dabei zu helfen. Ich erinnere mich noch gut, wie wir den Kies dazu aus dem Schlosspark aus einer (illegalen) Kiesgrube hinter dem Stadion geholt und mit einer Schubkarre über den damals noch direkt am Bootshaus vorhandenen Bahnübergang mit seinen Drehkreuzen transportiert, von Hand mit dem Zement gemischt und eingebracht haben [die Kiesgrube ist längst über-wachsen].

Erste Anlaufadresse für die Versorgung des Vereins mit Schäkeln, Beschlägen, Tauwerk und Drahtseilen war die Kieler Firma Robert G. Ernst in der Kaistraße 24 gegenüber dem Sartori-Speicher. Da es in Plön keinen entsprechenden Händler gab, wurden Sammelbestellungen zusammengestellt. Mit ihnen fuhr ein »Reitender Bote des Königs« mit der Bahn oder (wie ich) mit dem Fahrrad nach Kiel. Mit Hilfe mütterlicher Finanzen (vielleicht beeindruckt durch die ersegelte Ananasdose) durfte ich mir Ende 1953 ein Takelmesser (Klinge und Marlspieker) kaufen, mein »Bibi« (blaue Pudelmütze) entstand in Winterarbeit aus einem »aufgeribbelten« (aufgelösten) Strick-Leibchen.

[Zurück](#)

Regatten

1953 war für den SRSV ein besonderes Jahr, zum ersten Mal konnten wir mit den beiden H-Jollen am Norddeutschen Jugendsegelertreffen auf der Schlei vor Louisenlund teilnehmen. Als Ersatzmann durfte ich mitfabren. Unsere beiden Boote wurden mit der Eisenbahn nach Schleswig transportiert und dazu neben dem Gelände der Biologischen Anstalt (heute Clubhaus des PSV), wo sich heute eine Dampferanlegestelle befindet, aus dem Wasser geholt und zum Güterbahnhof gebracht. Die Unterführung am Bahnhof gab es damals noch nicht, die Eutiner Straße war durch einen beschränkten Bahnübergang noch direkt mit der Bahnhofstraße verbunden. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass es damals auf dem Güterbahnhof einen Kran gegeben hat, der die Boote auf die flachen Güterwaggons hätte hieven können, von einem Autokran ganz zu schweigen. Vielmehr werden wir die Boote über eine Rampe auf die Waggons gebracht haben. In Schleswig haben wir die Boote dann wohl wieder auf ähnliche Weise entladen und der Schlei übergeben. Mit all unserem Hab und Gut segelten wir dann die Schlei hoch bis nach Louisenlund. Das Segelertreffen wurde von Hamburger Seglern, wie dem NRV [Norddeutscher Regattaveroin] und dem SVAOe [Segelverein Altona-Övelgönne] in ihrem schicken Cluboutfit mit ihren Piraten dominiert. Neben unseren H-Jollen nahmen an den Regatten die Elb-H-Jollen der Hamburger Vereine teil, einer Konstruktionsklasse mit drei Mann Besatzung. Dabei wurden die beiden SRSV-Jollen auch jeweils mit drei Besatzungsmitgliedern gesegelt.



Abb. 11: Rücktransport Juli 1953 der beiden H-Jollen und Piraten von Schleswig nach Plön (m.: Hubertus von Bredow (/1957), r.: Dieter Schädlich; am Kran die »Lilofee«).

Ob und welchen Erfolg wir hatten, weiß ich nicht mehr, auch nicht, ob ich Gelegenheit hatte, eine Regatta mitzusegeln. Es war auf alle Fälle sehr stürmisch und dunkel schwebt mir vor Augen, dass der »Klabautermann« bei einer Halse gekentert ist. Da die Schlei vor Louisenlund sehr flach, und der Untergrund morastig ist und die Gaffel durch die Halse einen solchen Schwung hatte, bobrte sie sich in den Untergrund und zerbrach, als das Boot aufgerichtet und abgeschleppt wurde. Zum Glück blieb das Großsegel weitgehend heil. Bis zum neuen Kunststoffsegel zierte ein Flicker in der Mitte der Gaffel das Segel. Günter Heisch bezweifelt Wolfgangs Erinnerung:

»Andererseits erinnere ich mich sehr genau an eine Kenterung im demselben Sommer in unserer Schloßgartenbucht neben der kleinen Insel Sterin mit Jochen Amme [/1956]. Wir wollten vor einem Konzert im Schloß und einer größeren PSV-Regatta am nächsten Tag noch einen Probeschlag machen. Der Bursche baumte schon die Fock aus und stieg dabei halb aufs Vorschiff, als von achtern eine harte Fallbö unseren Klabautermann vorn fast unter Wasser drückte und aus dem Ruder laufen ließ. Das offene Motorboot »Olsborg« kam vorbei und schleppte uns zurück ans Bootshaus, aber so schnell, dass das

Großsegel im Wasser hin- und her schlug und dabei neben der Gaffel oberhalb der Nummer einen dreieckigen Riß bekam, den wir alsbald ausbesserten. Von einem Gaffelbruch ist mir auch in diesem Zusammenhang nichts bekannt«.

Nach einem Segeltörn nach Missunde und bis zur Mündung der Schlei in die Ostsee, bei dem wir auch die Klappbrücke, den »Zahn Gottes«, passierten, ging es dann nach erlebnisreichen und aufregenden Tagen wieder zurück nach Plön. Der Rücktransport der Boote erfolgte wieder mit der Bahn, und wenn ich es recht erinnere, kam alles wieder heil im Heimathafen im Bootsbaus an. Ein Foto in meinem Album zeigt die Plöner Crew vom ersten Norddeutschen Jugendseglertreffen, an dem wir teilgenommen haben. Dabei waren: Kurt Jürgensen (er war der Älteste, damals wohl in der Unter- [Ober-] prima), Jutta Zeeck, Kurts Vorschothfrau und Freundin aus dem gleichen Jahrgang [eine Klasse tiefer], Hubertus von Bredow (eine Klasse über uns, [aber /1957]), und wir vier Klassenkameraden, Joachim Hucke, Dieter Schädlich, Dieter Kapischke und ich. Außerdem waren aus Plön noch Hannes Dürkopp und seine Freundin mit ihrem Piraten dabei, die ihr Boot im Bootsbaus liegen hatten und uns sehr verbunden waren, auch wenn sie zum »Alkoholvernichtungsclub« gehörten, der sich gelegentlich [im Sommer an jedem Wochenende] auf einer der Inseln [Alswarder] des Großen Plöner Sees zu eben dieser Tätigkeit trafen [mit Günter Keim vom PSV und dessen Quetschkommode].

1953 und 1954 war ich mit dem »Moses« bei vereinsinternen PSV-Regatten der Spaßbremser für alle, die eigentlich nach Hause wollten, denen aber erst nach »meinem Schuss« für den letzten einkommenden Segler ihre Ergebnisse verkündet wurden. Aber vielleicht war ich ja auch willkommener Anlass für ein weiteres »Einlauf-Bier«. Als 12- bzw. 13-Jähriger erinnere mich an anerkennendes Schulterklopfen, nicht abgebrochen und bei Wind und Wellen meine Badewanne samt »Moses« ins Ziel gebracht zu haben. Vermutlich nach Mitte 1954 oder 1955 entstand das Photo einer Kutterbesatzung der »Schleswig-Holstein« mit Dieter Kapischke als Steuermann. Bis auf ihn alle mit Bibi, weißem Pullover (meiner war verfilzt, da zu heiß gewaschen, und er kratzte grausam) und blauen Hosen. Mit diesem einheitlichem Outfit trumpfte die Mannschaft bei einer PSV-internen Regatta auf, um sich mit den dickeren Schiffen wie der »Wiking« oder der »Narvik« (PSV) herumzuschlagen. Meine Funktion war, vom Vorschiff aus den Kapitän zu »wahrschau«, wo welche Bojen, Boote oder Konkurrenten seien. Sein fürsorgliches »Umärmeln« wie auf dem Photo empfinde ich noch heute wohltuend.



Abb. 12: Mannschaft der »Schleswig-Holstein«, vermutlich Mitte 1955, v.l.: Hans-Wolfgang Nehlep (/1959), Bettina Utermöhl (/1958), Dieter von Eckardstein (/1959, »Niki«), Kapitän Dieter Kapischke (/1958), Wilfried Holtz (/1957), Gerhard Kay Birkner (/1961), Axel Zeeck (/1958), Wolfgang Tittel (/1958)).

1955 konnten wir jetzt mit drei H-Jollen zum [Zweiten] Norddeutschen Jugendsegelertreffen an die Schlei fahren, mit dabei war noch eine vierte H-Jolle vom Plöner See, die »Kleine Brise« mit Gernot Hempel an der Pinne. Zur Schlei wurden die Boote wieder mit der Bahn transportiert. Hin und Rücktransport haben sie gut überstanden. Diesmal gehörte ich zur festen Crew der neuen »Passat« mit Hans-Heinrich Neuschäffer [/1957, »Baby«] als Steuermann. Wir segelten die H-Jollen auf den Regatten zu dritt, zu unserer Mannschaft gehörte als zweiter Vorschotmann Gerhard Kay Birkner, (genannt »Fips«), er war damals das jüngste Vereinsmitglied. Der Vollständigkeit halber will ich an dieser Stelle auch einmal meinen Spitznamen im Verein nennen, er war »Spinne«, wohl weil ich schlank war und lange Arme und Beine hatte. Das Gepäck hatten wir im Vorschiff verstaut. Gleich hinter der Möveninsel von Schleswig ging es los! Wir wurden bei jeder Welle von Wasser überschüttet. Langsam begannen die Bodenbretter zu schwimmen. Unsere Rucksäcke und Matratzen sogten sich voll, das Boot wurde immer schwerer. Das Zweite Norddeutsche Jugend-Segler-Treffen vom 11. bis 14. Juli in Louisenlund war wie das erste in 1953 mit der Schleiwoche vom 10. bis 18. Juli 1955 verbunden, es war für mich als 14-Jährigen das Jahreserlebnis. In den Sommerferien gelegen, wurde auf der Großen Breite, vor Arnis und Ulsnis gesegelt. Um zu den einzelnen Starts zu kommen, gab es eintägige Pausen zum Wandersegeln. Ob aus Kiel, Hamburg (über NOK oder Elbe-Lübeck-Kanal), Lübeck, Eckernförde oder Flensburg, die Segler der Vereine kamen unter meist Segeln an die Schlei. Wie Wolfgang schildert, wurden die Boote zunächst vom Bootshaus zum PSV überführt, von Hand auf die Bahn verladen. In Schleswig gab es zwar einen Kran, aber Muskelarbeit war immer angesagt, und es wurde demonstrativ gestöhnt, wenn besonders die »Kleine Brise« (H 776), ein dickbauchiges, schweres Boot, verladen werden sollte. Wir, die Besatzung und unser Equipment, kamen per Bahn nach Schleswig, Persenninge blieben in Plön. Persönliches Gepäck und Matratzen (als Unterlage für die Boote auf der Rückreise und für uns zum Schlafen unter Zelten gedacht) wurden in Schleswig in Vorschiff und Plicht verstaut. Um zum ersten Regattatermin (Sonntag, 10. Juli 1955) nach Arnis zu kommen, waren nach Abladen und Aufriggen lange Schläge bei östlichen Winden angesagt. Hinter Schleswig begann das kabbelige Wasser. Ich wurde nach Lee geschickt, um übernommenes Spritzwasser zu pützen, da wir keine (Spritz-) Persenning hatten. Unsere Matratzen sogten sich voll und wurden schließlich in Höhe von Fahrdorf entsorgt.



Abb. 13: (9. Juli 1955) »Passat« auf der Großen Breite (v.l.: Hans-Heinrich Neuschäffer (/1957), Wolfgang Levin mit »Jolly«, Gerhard Kay Birkner).



Abb. 14: Abends Trocknen in Arnis: (v.l.: »Kleine Brise«, »Klabautermann« und »Lilofee«).

In Arnis war Trocknen angesagt. Dieter Kapischke zitiert im *Scheinwerfer* den Bericht (s)eines Vorschotmanns:

»[Mittwoch] 6.7.1955: Gemeinsam verluden wir [in Plön] unsere Boote; die »Passat«, die »Lilofee«, und den »Klabautermann« [und die »Kleine Brise«].

[Samstag] 9.7.1955: Bei schönstem Wetter (Ost 3) kreuzen wir die Schlei hinauf. Unser Gepäck hatten wir im Vorschiff verstaut. Gleich hinter der Möveninsel von Schleswig ging es los: Wir wurden bei jeder Welle überschüttet. Langsam begannen die Bodenbretter zu schwimmen. Unsere Rucksäcke und Matratzen sogen sich voll, das Boot wurde immer schwerer. In Missunde wurde zur Mittagspause angelegt. Immer ein kurzes, ein langes Bein, immer von der einen Seite auf die andere. Endlich um 17.30 Uhr treffen wir in Arnis ein. Wir sind an diesem Tag 35 km gekreuzt. Dort luden wir erst einmal unser Gepäck aus. Wir zogen eine Matratze heraus, noch eine vor Nässe triefende, dann einen Rucksack, einen Schlaf-Rucksack, noch eine Matratze, wieder einen Rucksack. Die Augen der Leute auf der Brücke wurden immer größer. Und noch eine Matratze ...«

Nach einem Lampionkorso und Feuerwerk fielen wir ins Schlafkoma, denn am nächsten Tag war Regatta angesagt mit anschließendem Törn nach Louisenlund zum Empfang des zweiten Jugend-Segler-Treffens am Montag. Es galt, in Louisenlund eine Unterkunft zu finden, da unsere Matratzen auf dem Grund der Schlei ruhten. So klopfen wir in der völlig überbelegten, von Louisenlund etwa 15 Minuten entfernten Jugendherberge Borgwedel um Schlafmöglichkeiten an, die die Herbergseltern irgendwie organisierten. Die Segler des NRV und SVAOe waren schon alle an Bord, Stimmengewirr und großstädtische Schnacks waren für mich als Landei fremd. Hier konnten wir eine für uns fremde, menschliche Spezies beobachten, die »Ische« (*homo femininus ad navigandum*), weibliche Segel-Hominiden in Vereinspullovern und -blazern. Geradezu wegschütten vor Heiterkeit konnte sich vor allen die *subspecies hamburgensis* beim minütlich wiederholten Begrüßungsritual: (Frage:) »Wat lecht an?« (Antwort:) »Mors am Poller!« Wir haben das kopfschüttelnd erduldet und versucht, in einer Ecke der Herberge Schlaf zu finden. Drei Tage, vom 12. bis 14. Juli, fanden Regatten mit unseren H-Jollen und den Kuttern des Louisenlunder Internats statt, am letzten Tag gab nach Tauziehen die Preisverleihung, jeder Teilnehmer erhielt einen Erinnerungsteller.



Abb. 15: Rahmenprogramm: Tauziehen (v.l.: Die Ober-Schreihälse Gerhard Kay Birkner und mit »Jolly« Wolfgang Levin; am Tau erkennbar: Dieter von Eckardstein und Axel Zeeck).



Abb. 16: Siegerehrung an der Sonnenuhr: (v.l.: NRV-»Ischen«, Felix Graf Luckner (1881-1966, »Seeteufel«), Friedrich Wilhelm Hrzg. v. Glücksburg (1891-1965) und dessen Frau Marie).

Fotos in meinem Album zeigen, dass es neben den Regatten auch ein Rahmenprogramm gab, unter anderem Tanzziehen, dabei durfte ich allerdings nur zusehen, es gab halt Kräftigere in unserer Plöner Mannschaft. Ein anderes Foto von der Siegerehrung erinnert mich daran, dass neben der Herzogin und dem Herzog von Schleswig-Holstein auch Ferdinand Graf Luckner Gast bei dem Treffen war. Graf Luckner ist mir noch immer als der Mann in Erinnerung, der uns bei einem Vortrag am Gymnasium in Plön aus seinem abenteuerlichen Leben berichtet hatte und dabei erzählte, dass er bei seinem Marsch auf den Railways Nordamerikas, sich den zwei zu eins Schritt angewöhnt habe, rechtes Bein über zwei Schwellen, linkes Bein über eine Schwelle. Bei der Siegerehrung erhielt eine Mannschaft des SRSV bestimmt auch einen Pokal und sicherlich war es unserer Star, Joachim Hucke, mit der »Lilofee«. Nach dem Jugendsegelertreffen wurde im Rahmen der Schleiwoche eine Regatta vor Ulsnis gesegelt, zu der wegen Flaute ein Schleppzug von Louisenlund organisiert wurde. Dieter Kapischke berichtet im *Scheinwerfer*:

»Große Flaute. Kein Hauch kräuselt das Wasser. Dazu eine feuchtwarme Luft. Heute sollte die Regatta in Ulsnis stattfinden. In der Badehose fuhren wir los. Ein kleiner Hauch treibt uns in 2½ Stunden über die Große Breite. Dann rührt sich gar nichts mehr. Einer steigt aus und zieht das Boot ein Stückchen [...]. Plötzlich bog ein Schleppzug um die Ecke. Schnell machten wir eine Vorleine klar, und dann gings mit sausender Fahrt nach Ulsnis. Von dort schlichen wir wieder zur Starlinie. Dann kam der Zeitschuß. Plötzlich hörte man: Pflupp ..., pflupp ..., pflupp. Alles nahm noch schnell ein Bad. Gleich nach dem Start bekam ein Teil der Boote eine Bö und hui ... waren sie den andern weit voraus«.



Abb. 17: Die »Passat« im Schleppzug nach Ulsnis (am 16. Juli 1955; l.: mit weißer Kapitänsmütze »Baby« Neuschäffer, r.: Gerhard Kay Birkner, auf dem Vorschiff Wolfgang Levin).

Die Ratzeburger Woche war in den Sommerferien ein beliebter Treffpunkt für H-Jollen. So waren 1956 zwölf Boote gemeldet, die Gesamtwertung wurde an mehreren Tagen ausgesegelt (1957 fuhren nur Joachim Hucke und Axel Zeack mit der »Lilofee« bzw. »Passat« nach Ratzeburg). Da keine Elb-H-Jollen am Start waren, wurde mit zwei Mann Besatzung gesegelt. Als Ersatz wäre ich als Leichtgewicht auf der »Passat« bei Flaute zum Einsatz gekommen, aber leider war immer Wind. So habe ich auf unsere Zelte auf dem Gelände des Ratzeburger Segler-Vereins zu Füßen des Doms aufpassen dürfen, und wenn die drei Mannschaften wieder zurück waren und von ihren taktischen Manövern schwärmten, durfte ich zuhören. Man war lt. *Scheinwerfer* erfolgreich:

»Dabei konnten Joachim Hucke und Dieter von Eckardstein mit der »Lilofee« einen

hervorragenden 2. Platz belegen. Auch die »Passat« und der »Klabautermann« landeten noch in der besseren Hälfte.«

Um unser körperliches Wohlbefinden zu stabilisieren gingen wir zum Mittagstisch bei einer (Offiziers-) Witwe. Pünktlichkeit und leerer Magen waren Pflicht, denn es gab reichlich und die Teller mussten hinterher leer sein (»Hat es etwa nicht geschmeckt?«). Mit mir als dürrem Hänfling meinte es die resolute Dame besonders gut, und vielleicht war es daher gar nicht so schlecht, wenn ich die andern zum Segeln schicken durfte, um mich mit vollem Pansen ins Zelt zum Nickerchen zu verholen. Vom Rücktransport und dem, in einen Lübecker Vorgarten surfenden Schweifstern namens »Lilofee« habe ich berichtet.

Bei dem Stichwort Jugendboot fällt mir eine zeitlich früher einzuordnende Episode ein, von der ich dennoch hier berichten will. In der heutigen Marine-Unteroffiziersschule in Ruhleben befand sich nach dem Krieg eine Internatsschule für die Kinder der Offiziere der britischen Besatzungsarmee, die King-Alfred School. Plön lag ja in der britischen Besatzungszone. Zunächst gab es weder vonseiten des Gymnasium noch vom SRSV irgendwelche Kontakte dorthin. Mein Vater arbeitete nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft ebenso wie einige andere spätere Lehrer am Gymnasium für einige Jahre dort als Deutschlehrer, bevor er nach Abschaffung der sechsjährigen Grundschule wieder als Studienrat am Gymnasium unterrichten konnte, weil durch die gleichzeitige Aufnahme von 3 Jahrgängen zusätzlich Lehrer benötigt wurden. Es gelang ihm, erste Kontakte zum Gymnasium herzustellen, so dass einige Gymnasiasten, zu denen auch ich gehörte, zum Tea nach Ruhleben eingeladen wurden. Ich weiß nicht, ob es eine Erweiterung dieser Kontakte war, oder auf einer anderen Initiative beruhte, jedenfalls wurde der SRSV 1954 zu einer Vergleichsregatta nach Ruhleben eingeladen. Wir sind dann mit dem Kutter rüber gesegelt und bekamen dort englische Jugendboote, über die die King-Alfred-School in größerer Zahl verfügte, zugeteilt. Mir ist der Name dieser Boote [»Cadet«, 5 m², Länge 3,22 m, Einhandboot und mit Fock] entfallen, vergleichbar waren sie wohl den später bei uns eingeführten Optimisten [Länge 2,30 m]. Sie waren nach meiner Erinnerung aber kleiner und schmaler, so dass die Älteren von uns arge Schwierigkeiten hatten, darin Platz zu finden. Wie die Vergleichsregatta ausgegangen ist und ob es später weitere Kontakte gegeben hat, weiß ich nicht mehr, doch glaube ich mich zu erinnern, dass in Ruhleben auch Marinekutter gesegelt wurden und von daher mit diesen Booten durchaus Treffen stattgefunden haben können. In dem englischen Jugendboot habe ich jedenfalls kein zweites Mal gesessen.

Die Beziehungen des SRSV zu den Seglern der KAS mit ihren Piraten und Cadets waren begrenzt auf höchstens eine Jugend-Wettfahrt pro Jahr, oft war die Jugendgruppe des PSV mit im Boot. Von wenigstens einem gemeinsamen Ball von Schülern des Internats und der KAS wird berichtet. Die KAS-Segler blieben in ihren Ruhlebener Gewässern in der Nähe der Brückenanlage. Mokiert haben wir uns oft über die schrillen Outfits der *girls*, auf unsere seglerischen Grüße reagierten die Kinder der Besatzungsmacht selten. An einzelne (Vergleichs-) Regatten 1955 und 1956 habe ich vage Erinnerungen, da aber die KAS eine ordentliche Flotte von Cadets hatte, war ich als »Moses«-Erfahrener auf diesen größeren Optimisten gegenüber allen Älteren in technischem Vorteil. So ersegelte ich im Sommer 1955 einen zweiten und am 9. Juni 1956 einen dritten Platz. Diese Regatta war stürmisch, denn der Jugendkutter »Narvik« des PSV kenterte und der SRSV-Segler Konrad Kunik zog nach beherztem Sprung von der »Wiking« zwei Jugendliche (diese ohne Schwimmweste und -kenntnisse) aus dem kopfunter liegenden Boot. Das Motorboot der KAS war spät zur Stelle, die »Lebensrettungsmedaille am Bande« wurde Konrad zu Recht verliehen. Regattapreise bestanden in den 50er-Jahren meist aus Plaketten, die eigentlich an der Innenseite des Waschbords befestigt werden sollten. Drei habe ich aufbewahrt (s. folgende Abbildung).



Abb. 18: »Plaketten« gab es meist nur für die Plätze eins bis drei.

Die letzten Jahre im SRSV weisen in der Erinnerung keine Höhepunkte mehr auf und es gibt in dem Fotoalbum auch keine Fotos, die etwas aus der Erinnerung hervorholen könnten. Sie waren sicherlich angefüllt mit wunderschönen Segeltouren, mit spannenden Regatten, inzwischen durfte ich die »Passat« als Bootsführer segeln, und der Aufgabe, den Betrieb im Bootshaus am Laufen zu halten und die nächsten Generationen für den Segelsport zu begeistern und auszubilden. Ich war bei den auswärtigen Regatten meist nur als Zaungast mit von der Partie, gehörte eben nicht zu den Spitzenkräften des Vereins, war aber neidlos mit Leidenschaft und Tatkraft dabei, wenn es mir zeitlich möglich war. Bei allen Einschränkungen, die es für mich aus dem Elternhaus immer wieder noch gab (mein Vater legte als Studienrat am Gymnasium großen Wert darauf, dass seine Kinder in der Schule keine Probleme machten und gute Leistungen brachten), war das Segeln für mich zunehmend ein Freiraum ohne Zwänge von außen, eigenverantwortlich mitgestaltet, mit immer neuen Möglichkeiten, sich selbst zu erproben und Ängste zu überwinden. Meine Zeit im SRSV endete mit dem Absegeln und Einlagern der Boote im Herbst 1956. Im Frühjahr 1957 habe ich mein Abitur gemacht und bin dann nach einigen Baupraktika noch in Plön dann zum Wintersemester 57/58 nach Berlin zur Aufnahme meines Architekturstudiums an der Technischen Universität nach Berlin (West) gegangen.



Abb. 19: Pfingstregatta 1958 (v.l.): »Lilofee«, »Klabautermann«, »Kleine Brise«, »Hein Mück II« (H 194), »Passat«.

Nachdem Joachim Hucke im Oktober 1957 sein (Nach-) Abitur bestand, war 1958 für mich die »Lilofee« frei. Ich krallte mir Dieter Hartwig als Vorschotmann. Die Segelsaison begann mit den

Plöner Pfingstregatten vom 24. bis 26. Mai 1958 mit vier Wettfahrten, zu der sieben H-Jollen gemeldet waren. Wir wurden hinter Dietmar Lange (»Passat«) dritter, als Preis gab es für mich als Steuermann (warum gehen die Vorschoter eigentlich leer aus?) eine für Segler hervorragende geeignete, weil »not waterproofed« Armbanduhr, die, von Spritzwasser beträufelt, nach 14 Tagen ihren Geist aufgab. Ich habe sie wegen der Gravur »Plöner Pfingstregatta 1958« bisher pietätvoll aufbewahrt, aber was soll ich mit einer Ruine?



Abb. 20: Erstes Aufschwimmen der Piraten am 5. Mai 1959.

Nach der Taufe der sieben neuen Piraten Anfang Mai 1959 begann eine neue Ära. »Käptn« und ich freundeten uns schnell mit dem »Rennpiraten« an und mussten uns bei vier Starts auf der PSV-Pfingstregatta vom 16. bis 18. Mai 1959 mit 76 Konkurrenten (statt mit sechs H-Jollen) herumplagen. Ich vermute, dass die fünf teilnehmenden SRSV-Boote (»Niederelbe«: A. Matte; »Alte Liebe«: G. K. Birkner; »Friesland«: D. Lange; »Helgoland«: A. Zeeck; »Wulf Isebrand«: F. Levin) irgendwo im Mittelfeld landeten. Das änderte sich auch nicht auf der schwachwindigen Pfingstregatta vom 4. bis 6. Juni 1960, aber das bisherige Boots-Wuling wurde entzerrt, weil die Flying Dutchmen und Finn-Dinghies auf einer Olympia-Bahn in der Mitte des Sees segelten, der Rest auf den vertrauten Traditionsbahnen. Verglichen mit den H-Jollen (zehn waren gemeldet) war die Piraten-Klasse unüberschaubar mit 91 Booten (vom SRSV nahmen jetzt alle Boote teil: »Rotes Kliff«: Oskar Deckert (/1962); »Düwelswarf«: Jochen Wittstock (/1965); »Niederelbe«: Alexander Matte; »Alte Liebe«: G. K. Birkner; »Friesland«: Dietmar Lange; »Helgoland«: Fritz Levin; »Wulf Isebrand«: Wilfried Scheunemann (/1961)). In der Gesamtwertung war die »Alte Liebe« mit Platz 45 als bestem SRSV-Boot lediglich Mittelmaß. Gegenüber der Plöner Pfingstregatta war die Segeberger Regatta (vom 28. bis 29. Mai) 1960 eine eher provinzielle Veranstaltung mit 26 Piraten (24 von außerhalb). Jacobsen brachte mit einem Internatsbus drei Boote nach Bad Segeberg (»Rotes Kliff«: O. Deckert; »Alte Liebe«: G. K. Birkner; »Friesland«: D. Lange). An der Malenter Dieksee-Regatta (am 27. und 28. August) 1960 nahmen wieder alle SRSV-Piraten teil, die wir auf dem Wasserweg bis zum »Bootshaus« an der Dieksee-Promenade brachten. Heiner Kausch berichtete im *Schweinwerfer*:

»Schon Tage vorher sah man im Bootshaus die verantwortlichen Steuerleute emsig wie die Bienen an ihren Booten arbeiten. Vor allen Dingen wurden, wie immer vor Regatten, die Unterwasserschiffe und die Schwerter so glatt wie möglich gespachtelt und geschliffen [Am Freitag war der Bootstransfer nach Malente]. Kaum hatten wir [am Samstag] den Zug verlassen, als wir auch schon von der ersten kalten Dusche überrascht wurden. [...] und als

der Wind dann auch noch ganz einschloß, sank unsere Stimmung auf den Nullpunkt. [...] Die Strapazen dieser 1. Wettfahrt waren jedoch bald vergessen, nachdem abends beim Regattaball die ersten heißen Tanzrhythmen erklangen. [Am Sonntagvormittag] fiel der Startschuss bereits, bevor ein Großteil der 46 sich am Start befindenden Piraten wegen zu wenig Wind überhaupt die Nähe der Startlinie erreicht hatte.«

Die dritte Wettfahrt am Nachmittag wurde wegen Flaute abgesagt. Mein 4. Preis, ein angeblich »versilbertes« Stövchen, wurde wegen schnell wucherndes Rostes bald entsorgt. Auch die »Wettfahrten auf dem Großen Eutiner See« (am 3. und 4. September) 1960 waren eher eine Kleinveranstaltung für 32 Piraten (davon 22 von außerhalb, vom SRSV nur »Alte Liebe«: G. K. Birkner). Zwei Regatten wurden an diesem stürmischen Wochenende gesegelt, mein Anfängerfehler bei der zweiten führte zum Kentern. Bei »Käptn« entschuldige ich mich jetzt erneut, ihn in den Bach gelegt zu haben.



Abb. 21: »Alte Liebe« (v.r.: »Käptn« mit Steuermann, 1959).

Es mag im ersten oder zweiten Sommer meines Studiums, also 1958 oder 59 [1960] gewesen sein, als mich Gerhard Birkner einlud, mit ihm auf der Trave von Lübeck nach Ratzeburg zu segeln, wo er mit dem Piraten des SRSV an einer großen Regatta teilnehmen wollte. Das Boot war mit einem Auto nach Lübeck transportiert worden, und sein Vorschotmann sollte erst in Ratzeburg zu ihm stoßen, oder haben wir die Regatta sogar zusammen gesegelt? Es war meine erste und einzige Wandersegeltour, und ich habe sie in guter Erinnerung. Die Teilnahme an der Ratzeburger Woche mit der »Alten Liebe« in den Schul-Sommerferien 1960 war für mich ein Geschenk von Jacobsen. Er brachte das Boot auf einem Trailer zum Lübecker Yacht-Club (LYC) oberhalb des Überlaufs der Wakenitz in die Trave. Von hier paddelte ich hinunter nach Rotenhusen, an Backbord stets begleitet von DDR-Grenzpolizei. In Pogeez habe ich Wolfgang eingesammelt, wir schliefen im Zelt. Wenn wir nicht segelten, entwarf Wolfgang Häuser und Industriebauten. So tuckerten wir eine Woche über den Ratzeburger See. Wolfgang reiste ab und »Käptn« kam mit dem Zug, um mit ihm zusammen die Ratzeburger Woche zu segeln. Nach unruhiger Nacht an Bord und am Morgen quälenden Schmerzen in der Blinddarmregion machten wir uns auf zum Ratzeburger Krankenhaus. Gegen 11 Uhr hatte »Käptn« keinen Blinddarm mehr. Damit war die Ratzeburger Woche gelaufen. Zurück ging es für mich auf der Wakenitz »stromab« nach Lübeck.

Am 9. November 1960 übergab ich den Vereinsvorsitz an Wolfgang's jüngsten Bruder Fritz.

[Zurück](#)

»Herr Schlüter«

Einem guten Geist und tagespolitischen Kommentator, nebenbei Bootsbauer und Freund, Friedrich Schlüter (1902-1987, »Fiete«) gehört mein Nachwort. Abgeschieden am Ende des Strandweges, nahe der nur im Sommer sprudelnden Alkoholquelle »Tante Thea«, war er besonders im Winter in seiner Bude im Bootshaus allein. Es gab zwar Strom, aber kein fließendes Wasser. Ich muss mir vorwerfen, ihn nach dem Abitur wenig besucht zu haben, musste aber aus finanziellen Gründen »schnell und konzentriert studieren. Daher danke ich Jürgen Böhrens, Fiete unter seine Fittiche genommen zu haben. Wenn ich mal in Plön war, dann mit einer Buddel Rum im Gepäck. Bei glühender »Mata Hari«-Hexe, Fiete im Bett auf dicken Lagen der thermisch-isolierenden *Kieler* [Sozi-] *Volkszeitung*, und mit angesetztem Grog waren meine sporadischen, winterlichen Besuche beim ihm Anlass, die Gesellschaft und Politik mal wieder aus den Angeln zu heben.

Es fing alles 1953 an mit meiner handwerklichen Hilfe beim Nieten von zwei Beiboote, dem Schärfen von Hobel-Klingen oder dem Biegen von Spanten und Planken nach ihrem Dampfbad. Über diesen Arbeiten gingen unsere gesellschaftlichen Diskussionen hin und her, wir verhakten uns oft argumentativ, aber schließlich resultierte meist Konsens. Da es in meiner Familie nach 1958 praktisch keinen Großvater mehr gab, musste Fiete einspringen. Die beiden Beiboote wurden fertig. Ich lernte bei ihm Holzbearbeitung. Es mag so ausgesehen haben, dass es in seiner Werkstatt keine Ordnung gab, er aber wusste und verlangte, wo welches Werkzeug zu hängen hatte. Wenn etwa SRSV-Mitglieder meinten, seine Werkstatt sei ein Selbstbedienungsladen für Holz und Werkzeuge, er nur Hilfsmann von Schule und Internat, so mussten sie Fietes handfeste Verfolgung, seine nachhaltige Beschimpfung und finale Exmatrikulation fürchten. Unbotmäßiges Verhalten, unberechtigtes Eindringen aufs Gelände ahndete Fiete mit einem knackigen Donnerwetter, das er sich mit seinem Elefanten-Gedächtnis merkte. Von Michael Krieg beobachtet, machte er auch nicht vor »Frau Direktor« (Schmidt) halt, die wagte, ohne abzusteigen mit dem Fahrrad auf sein Gelände zu fahren. Kaum waren wir beide alleine in seiner nicht gerade aufgeräumten Bude, kam mit einer suchenden Handbewegung zum linken Ohr und leicht verzogenen Mundwinkeln die obligate Frage: »Sag mal, Gerhard, was hältst du von ... ?«. Ich war mit »Herrn Schlüter« per Sie, er mit »Gerhard« per Du. Wir haben die Tagespolitik durchgekaut, grundsätzliche Weltordnungen entworfen und die Solidargemeinschaft beschworen. Ob, wie im Verein berichtet, Fiete um Kap Horn gesegelt sei, wo und wann er das Holzhandwerk gelernt habe, das habe ich ihn nie gefragt, denn wir hatten genug zu tun, Fragen zu stellen und nach neuen Wegen in Politik und Gesellschaft zu suchen.

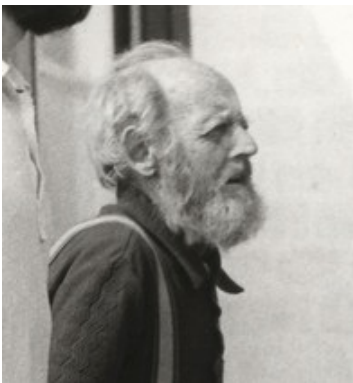


Abb. 22: Fiete.



Abb. 23: Sein Grabdenkmal steht heute auf dem Bootshausgelände nach Auflösung seines Grabes auf dem Kadettenfriedhof.

Als 1984 zwei meiner Töchter und ich vor der Plöner Eisdiele das nach wie vor unvergleichliche *Cini*-Eis lutschten, stand Fiete plötzlich hinter mir in seinem picobello gewaschenen, schwarzen Lieblings-Pullover, darunter ein fesches Hemd, mit allen Knöpfen an sauberer Bux und einem richtigem Gürtel, statt des obligaten Tampens: Er war im Altenheim am Parnass untergekommen, zufrieden über sein neues, geordnetes Leben. Auf meine Frage, wie es ihm ginge, fasste er zögernd an sein linkes Ohr, und mir war klar, er wollte lieber über Politik reden statt über sich.



Abb. 24: Fiete redet über ... ? Genau!

Wolfgang Levin gehört das Schlusswort:

Noch heute aber wird es mir warm ums Herz [...], wenn ich bei Besuchen in Plön vom Strandweg aus die Boote auf dem großen Plöner See sehe oder in Berlin an Orten, die mich an die Situation am Strandweg erinnern. [...] Es war eine sehr schöne Zeit im SRSV in Plön mit all den Möglichkeiten, die mir geboten wurden, mit allen Erfahrungen, die ich machen konnte und [...] Enttäuschungen, die ich überwinden musste. Dafür bin ich dankbar, bis heute, nach fast 60 Jahren! [Zurück](#)

März/November 2020

Gerhard Kay Birkner

PS.: Michael Krieg sage ich Dank für fortwährende Korrespondenz und Ergänzungen »In Rot«, Dr. Günter Heisch für seinen unbestechlichen Terminkalender und die Photos, Prof. Dr. Axel Zeeck für den Blick in sein Photoalbum und »Käptn« Dr. Dieter Hartwig für das Schließen meiner Erinnerungslücken.