

## Vom Banat über Baden nach Barmbek: Suche nach Gemeinschaft

Biografisches zu Dietmar Schmidt 1942-2000 von Helga Milz



Dietmar war dabei: Aufgebracht, wütend, verzweifelt über den Anschlag auf Rudi Dutschke verhindern mehrere Tausend Demonstranten am Ostermontag 1968, dass *BILD* ausgeliefert wird. Mit Sit-ins, Barrikaden, Latten, Steinen und Absperrgittern stemmen sie sich wild entschlossen gegen die Räumung der Ausfahrten und stoppen LKWs. Ein Transporter mit *BILD* an Bord prescht los, umkurvt Hindernisse und überrollt Dietmar Schmidt (27). Er wird lebensgefährlich verletzt und liegt mit Rippenbrüchen und Bauchfellrissen im Krankenhaus.

Der Fahrer wird verurteilt; Dietmar erhält Schmerzensgeld und hat noch lange mit Beschwerden im Brustbereich zu tun.



Fotos: G. Zint



Einer von vielen Verletzten, die wütend blieben.

Grosse Demo 1967 gegen die geplanten Notstandsgesetze: Da ist der gesamte Hamburger APO-SDS geschlossen und geeint unterwegs, auch Dietmar! Er liebte das Foto und badete gern in der Menge der vielen, vielen Freunde! Zu seinem Leidwesen verkämpften sie sich später intern.



Fotos: G. Zint



29.09.1967:

Nach einem Bericht des 'Roten Morgen' liegt der chinesische Frachter Li Ming vom 29.9. bis 2.10.1967 im Hamburger Hafen:"

Während dieser Zeit besuchten wiederholt revolutionäre Gruppen das Schiff, um Grüße zu überbringen und mit Besatzungsmitgliedern zu diskutieren. Die Besatzung der 'Li Ming' bereitete allen Besuchern einen äußerst herzlichen Empfang."

Q: Roter Morgen, Hamburg Nov. 1967, S.8

**Blütenweiße Hemden waren sein Markenzeichen; Dietmar legte großen Wert auf akkurate Kleidung und ein gepflegtes Äußeres. Hier steht er inmitten der SDS-Delegation, hinter ihm Dieter Schütt, ganz links Inge Jahnke und Erhard Dressel.**

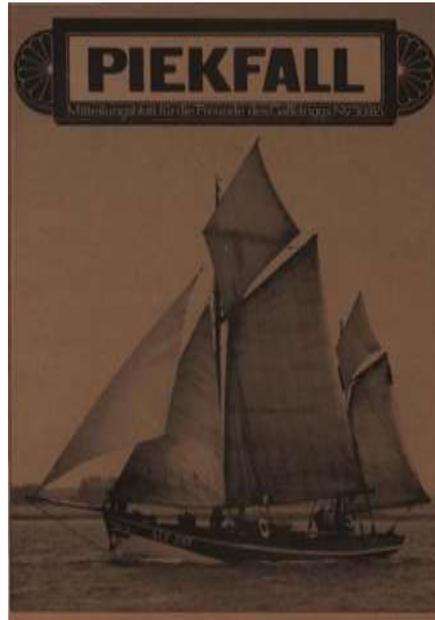
Dietmars Leidenschaft war die Seeschifffahrt. Sein Traum vom „Kapitän auf großer Fahrt“ entstand früh. Sein Großvater war ein anerkannter Tischler und Handwerker im konservativ-engen Milieu von Marienfeld/Banat. Er schwärmte von den unendlichen Weiten der Weltmeere und bastelte mit Dietmar Segelschiffchen, die auf dem Dorfteich kreuzten, darunter war ein Frachtsegler, der Cap Horn bezwang.

Dietmars Vater war Arzt; er verließ Rumänien aus politischen Gründen. Seine beiden Kinder folgten ihm um 1960 nach Baden-Baden. Dietmar hörte bei Bloch und Heidegger rein, wechselte ins Lehramt und nach Hamburg. Seine Kurzsichtigkeit stellte ein großes Manko fürs Anheuern an Bord dar. Er hoffte, die Hürden würden kleiner werden. Derweil engagierte er sich beim SDS praktisch und übernahm zuverlässig alles, was rund um die Organisation von „Druck und Papier“ im damaligen SDS-Keller anfiel. Dieses Handwerk beherrschte er bald exzellent und baute es später bei der Gewerkschaft ÖTV/VER.DI professionell aus.

Dem Bootsbau, insbesondere der traditionellen Berufsschifffahrt mit dem Hamburger EWER, galt seine Leidenschaft: Er vertiefte sich in Konstruktionen und plante die Bergung und Restauration zahlreicher alter Kähne, die tief im Schlick verbuddelt auf ihre Befreiung warteten. Er studierte Unterlagen zur Bauweise und Konstruktion in Museen, lernte Gleichgesinnte kennen, arbeitete sich in die Historie der Berufssegler

an Nord- und Ostsee ein, organisierte Bergungsaktionen und kannte bald alle kleinen Werften und Handwerker, die den traditionellen Bootsbau beherrschten und dank des neu aufkeimenden Interesses an Altschiffen aufwuchsen.

Die 70er Jahre waren die Zeit für Projektmacher, die den politischen Streit der Linken satt hatten. Überall packten Engagierte an, um Probleme praktisch zu lösen: Das passte zu Dietmars Stil. Er gründete mit einer kleinen Gruppe Gleichgesinnter die Zeitung „*PIEKFALL* - Freunde des Gaffelriggs“. Sie existiert noch heute: <https://www.freunde-des-gaffelriggs.de/>  
Dietmar war Mitglied der Redaktion und Drucker der Zeitung.



Ein erstes Projekt, das „Baby“, war eine reparaturbedürftige schwere Holzjolle, die im Isebekkanal dümpelte, einer Studentin gehörte und entsorgt werden musste. Dietmar nahm sich des Wracks an und plante die Restauration des Bootskörpers. In harter Drecksarbeit wurden Teer und verrottete Teile abgetragen, Holzspanten freigelegt und erneuert. Nach zwei Jahren war die Jolle segelfertig. Dietmar bestieg sie nur, um auf der Elbe ihre Segeleigenschaften zu überprüfen und zu justieren.

Die schwerfällige, aber stabile Jolle segelte munter auf der Elbe herum und lehrte uns Unerfahrene, mit widrigen Wellen, Windböen, Kappelwasser und Gezeitenströmungen klarzukommen. Wir wagten uns auf die Nordsee, setzten über den Jadebusen und steuerten Ostfriesland an. Dabei gerieten wir einmal vor Wangerooge in schwere See, strandeten auf der Sandbank und saßen fest: Mordsee!

Dietmar kam, um die Jolle wieder flott zu kriegen. Angst und Anstrengung saßen uns in den Knochen. Er hätte das gerne miterlebt: Sturm, Regen, Segel bergen, Land ansteuern, Rudern und Staken, Aufsetzen bei Wellengang, Wasser schöpfen, aussteigen, die schwere Jolle mit jeder Welle weiter auf die Sandbank ziehen, sichern, vertäuen und abwarten, bis die Ebbe einsetzt.

Das hatte er selbst nie erlebt, wusste aber aus Büchern und Berichten genau, was zu tun und zu lassen war. Darüber hatte er bei den Bootsarbeiten doziert: „Die Jolle kentert nicht, wenn die Wellen quer angeschnitten werden! Fehler sind

mordsgefährlich!“ Dietmar konnte nicht schwimmen und wollte es nie lernen: „Das Meer ist keine Badewanne. Man bewegt sich nicht im, sondern auf dem Wasser.“

Um 1970 starb plötzlich der Vater: Herzinfarkt. Dietmar erbt einen Batzen Geld und beschloss, ein Traditionsschiff aus Eiche in Sneek/Holland bauen zu lassen. Arwed fuhr mehrmals mit ihm hin. Dietmar hatte laufend neue Ideen, setzte sich aber beim Senior der Werft nicht durch: Der baute nach dem altbewährten Muster von „Augenmaß und Daumenpeilung“, nicht nach Millimetern und Präzision. - Es gab Ärger; der Meister mauerte. Damals brachen in Holland schnell alte Feindseligkeiten gegen Deutsche durch, wenn die ihre „Ordnung und Genauigkeit“ reklamierten.

Dietmar investierte viel Zeit, Liebe, Geld und Geduld in den Ausbau der LIKEDEELER, war aber mit ihr, ihrer „Seele“ und ihren Segeleigenschaften nie zufrieden. Er verbesserte viel, versöhnte sich aber nie mit ihren Macken. Er wollte ein perfektes Schiff, trennte sich, verkaufte die Likedeeler an Arwed und gab DIE FREUNDSCHAFT in Auftrag. Dieser erheblich größere imposante EWER wurde in Tönningstedt an der Eider gemäß den gestrengen Vorstellungen von Dietmar gebaut, laufend aus- und umgestaltet, segelfähig, aber nie fertig.

Dietmar war fasziniert vom Bootsbau, dem praktischen Handwerk verhaftet oder verfallen. Dem Segeln konnte er nur bei Starkwind und Wellengang etwas abgewinnen. Dabei (er)fand er laufend neue Reparaturbedarfe und verfolgte sie konsequent. Eigensinnig. Autonom. Einsam.



*DIE FREUNDSCHAFT*

Nötig war eine Segelcrew von mindestens 4-6 erfahrenen kräftigen Leuten. Der Ewer war eine Attraktion. Dietmar werkeltete an ihm herum, wollte den Kahn perfekt haben, investierte Unsummen in bestes Material und exzellente Handwerker, feilte am Riss, justierte oder ersetzte Teile und segelte erst nach Jahren für wenige Sommer mit wechselnden Crews auf der Ostsee. Dann fand er, die alte LIKEDEELER habe bessere Segeleigenschaften. Sie kreuzte damals zwischen Dänemark und Schweden. Heute liegt sie an der Ostsee bei Stralsund.

Bei Rostock erwischte Dietmar 1997 eine schwere Herzattacke. Zuvor war er häufiger ohnmächtig geworden. Er schonte sich nicht, ließ nicht locker, arbeitete und ächzte in der zugigen provisorischen Werkstatt am Rüschanal, quälte sich mit schweren Holzarbeiten, Staub und giftigen Gasen, war voller Farbe, Öl und Teer an Armen, Händen, Kopf, schrubhte sich rosa, wenn er zu Besuch kam, nahm aber keine Rücksicht auf seine angeschlagene Gesundheit. Er ernährte sich mehr schlecht als recht und erlitt häufiger Schwächeanfälle wegen chronischer Herzinsuffizienz. Dann schluckte er Schmerztabletten und schuftete weiter. Winters wie sommers. Der Schiffbau war sein Leben.

Das weite Meer blieb ein Sehnsuchtsort. Die Pläne, mit dem großen Ewer und tüchtigen Crews die Nord- und Ostsee in langen Schlägen zu besegeln, blieben Visionen. Für die Bildung stabiler Gemeinschaften fehlte die Zeit. Erstmal round Helgoland, Skagerrak, Bornholm und Gdansk, dann Schottland und Skandinavien auf dem Ewer, der Freundschaften, Gemeinschaften stiften sollte. Er kam nur bis Rügen.



Dietmar leitete seit 1990 die Druckerei der Gewerkschaft VER.DI (ÖTV). Er wohnte lange in Barmbek, erst spät in Finkenwerder am Hafen und Liegeplatz der LIKEDEELER und FREUNDSCHAFT.

Das Foto von 1968 zeigt Dietmar in der WG APO-Press Annenstraße. In dieser Zeit werkeln und basteln Dietmar und sein Team intensiv an alten Druckmaschinen, die sie sorgsam zerlegen, reinigen, neu zusammenfügen und zum Laufen kriegen mit Flüchen und Sprüchen: „Das Ding ist alt, kaputt, Schrott und Mist. Oder tut es nur so?“ Es tat nur so. Es lief wieder und die Tüftler waren so stolz und froh!

Sie sind alle tot. Seit vielen Jahren. An „sowas“ dachten wir nie!

#### *Schlußstück*

*Der Tod ist groß.  
Wir sind die Seinen.  
Lachenden Munds.  
Wenn wir uns mitten im Leben meinen,  
wagt er zu weinen,  
mitten in uns.*

*Rainer Maria Rilke um 1900*



Chris Bunzel, Gisela und Michael Deter bilden über Jahre ein tüchtiges Team mit Dietmar. Sie fordern oft „geschickte Hände“ als Entlastung an, - hier hilft Michi Schubert. - APO-Press 1969



Fotos: G. Zint



Das Team repariert, reinigt, richtet alte und uralte Geräte, mit denen Flugblätter hektografiert werden. Sie sind ständig überlastet, defekt und schrottreif, aber unentbehrlich.

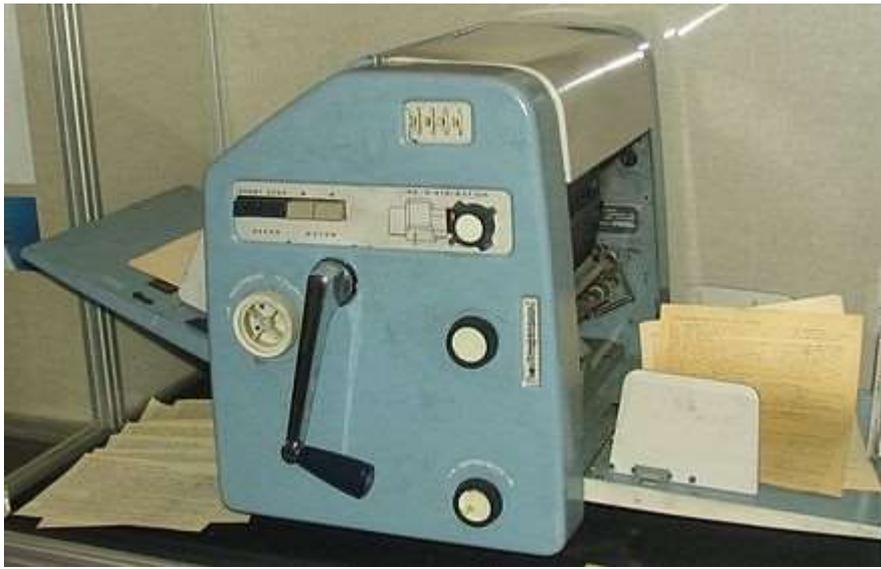


Ein uraltes Modell für kleine Stückzahlen musste handgekurbelt werden, quietschte und klapperte, stand um 1968 im SDS-Keller wie in der Uni und lieferte zuverlässig nur wenige Abzüge. Wachsmatrizen rissen nach 20-40 Umdrehungen und verschmierten Papier und Hände.

APO-Press: Lange Debatten bei Redaktionsitzungen in der Wohnküche bis die Texte reif und fertig sind für den Druck nebenan!

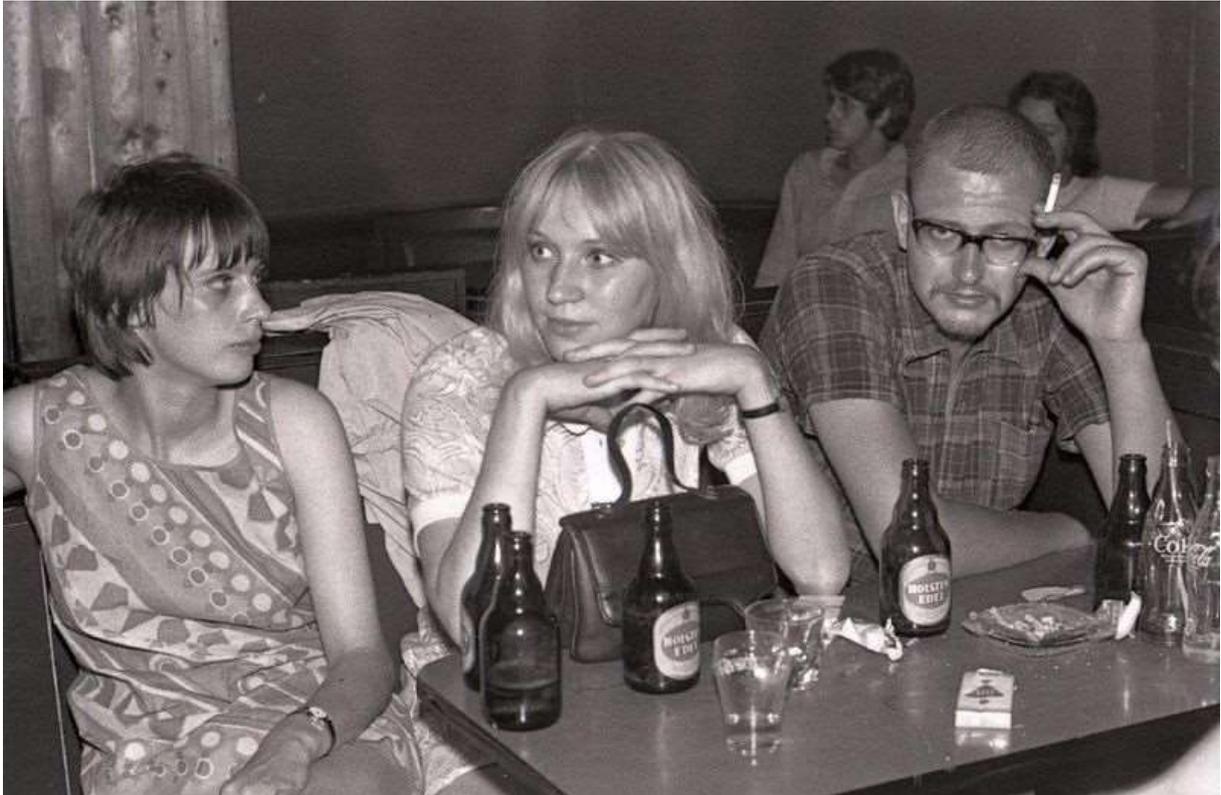


Einfacher zu handhaben ist die „neue Nudel“, aber sie bleibt als Gebrauchware voller Macken. Mit einer großzügigen Spende wird später ein leistungsstarker Drucker gekauft. Die Debatten über seine richtige Handhabung reißen nicht ab. Sie müsse schonend und sensibel sein, erfordere Fingerspitzengefühl und Aufmerksamkeit. Schließlich wird allen Laien strengstens untersagt, sich an dem Ding zu schaffen zu machen und zu „vergreifen“, - als handele es sich um eine Geige.



Dietmar Schmidt und Erhard Neckermann beim Autorennen - APO-Press um 1969

Fotos: G. Zint



Dietmar auf KiezTour mit Ada Zint und Freundin in einem mondänen Oldie von Günter.



Fotos: G. Zint



Die LIKEDDELER vor Anker im Darßer Bodden; Dietmars Geist segelt mit.



Die FREUNDSCHAFT mit Dietmar als Steuermann um 1998



Dietmar beim Aufklaren

Im Januar 2000 lud Dietmar zu einer opulenten Feier in den Övelgöner Traditionshafen ein. Eine fröhlich gemischte Seglergemeinde hörte seine Ansprache, die den Abschied andeutete. Dietmar wünschte der FREUNDSCHAFT und ihren Crews gute Fahrt, Wasser unterm Kiel und mehr, - „aber ohne mich.“ Das Eingeständnis fiel ihm schwer. Herzrasen, Atemnot, Brustschmerzen. Er konnte weder stehen, sitzen, gehen, musste getragen werden. Die plötzliche Kraftlosigkeit kommentierte er verblüfft, verschämt, verärgert mit robusten Sprüchen. Wie eh und je.

Die Aufzeichnungen, die er uns anvertraute, enthielten Adressen und Notizen zu Gewerken und Experten des Bootsbaus in Hamburg und Umgebung. Und eine detaillierte To-Do-Liste für die FREUNDSCHAFT. Zwei Monate später gab er den Kampf auf, kollabierte, kam endlich in die Klinik und verstarb dort sofort.

Den Ewer vermachte er einer Seglerfamilie, die ihn bald veräußern musste. Er überwinterte in Wilhelmsburg und wurde mit vereinten Kräften all derer, die Dietmars Werk schätzten, an eine Einrichtung der Waldorfschule bei Cuxhaven vermittelt. Da geht es ihm gut, da wird er gebraucht, gesegelt, gepflegt, gewürdigt. Jugendliche lernen unter fachlicher Anleitung, mit dem Koloss in Holz

klarzukommen. Er stiftet Gemeinschaft dank prägender Erfahrungen mit dem Schleifen, Streichen, Reparieren des Bootskörpers im Frühjahr und mit langen Segeltörns im Sommer.

DIE FREUNDSCHAFT quert beim Auslaufen vor Cuxhaven das Urnenfeld bei Neuwerk, wo wir Dietmars Asche eintauchten: Passt? Nichts passt. Ein halbes Leben blieb ungelebt. „Es ist, wie es ist, ...“, sagt Erich Fried. Dietmar mochte das Sentimentale, Romantische seiner Lyrik weniger, aber das Herbe, Sachliche, Direkte und Dreiste umso mehr. Hier fand er den Namen und das Motto für den Ewer, das wie sein eigenes Lebensmotto klang.

**Eines Tages sagte die  
Liebe zur Freundschaft:  
“Wozu existierst du  
überhaupt? Wo es doch  
mich gibt?“ Und die  
Freundschaft sprach:  
“Weil ich fähig bin, dort  
ein Lächeln zu zaubern,  
wo du Tränen  
hinterlässt!“**

Erich Fried 1983

Reinbek, Mai 2021