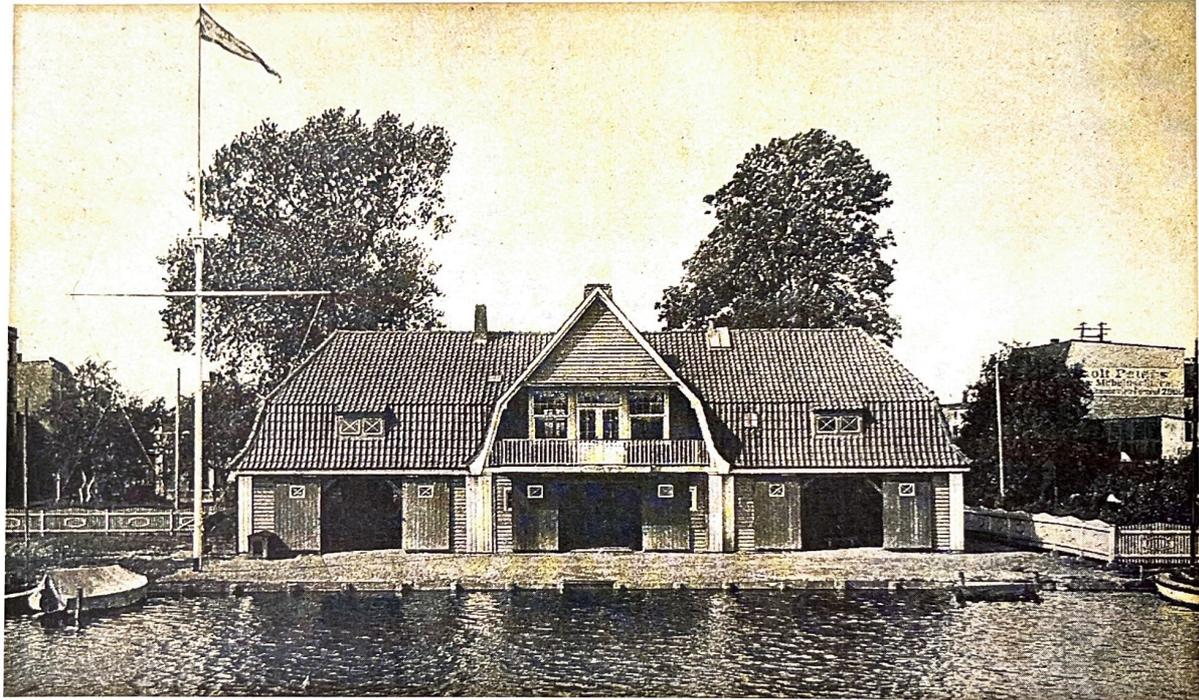


1898

1998

100

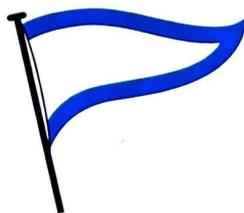


Segler-Club Hansa

Festschrift und Chronik

Erinnerungen
aus der Vereinsgeschichte

100 Jahre
Segler-Club Hansa



Inhalt

Grußworte

Heide Simonis 3
Hansestadt Lübeck 4
Segler-Club Hansa 5

Damals, als wir noch einen Kaiser hatten 6
Bootshaus und Messe 9
Die Nachkriegsjahre
Erinnerungen, erzählt von Hans Bülow 12
Vereinschronik 18
Der Boß 20
Schanzenberg, unser zweites Zuhause 21
Stützpunkt Groß Sarau 25
Ein brisantes Thema 25
Unsere Jugendgruppe 27
Vom Segler-Club Hansa
ausgerichtete Meisterschaften 30
Meistersegler aus dem Segler-Club Hansa 30
Regattageschehen 30
Deutsche Meisterschaft der O-Jollen 1983 31
Dank und Ausblick 32
Blitzlichter 33



Grußwort

100 Jahre Segler-Club Hansa – wenn das kein Grund zum Feiern ist. Und so will auch ich mich einreihen in die sicher lange Riege der Gratulanten und meine herzlichen Glückwünsche überbringen.

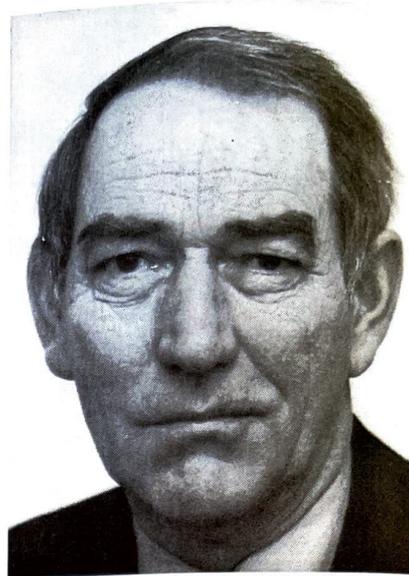
Der Segelsport hat in unserem Land zwischen den Meeren eine ganz besondere Bedeutung. Dabei denke ich nicht nur an die Regatten der Kieler oder Travemünder Woche, an Weltmeisterschaften oder Olympische Spiele, die hier stattgefunden haben. Unsere Küsten bieten herrliche Regattareviere für alle Segelsportler, und das sind sehr viel mehr als diejenigen, die Wettkämpfe bestreiten. Dies können die Mitglieder des Segler-Club Hansa mit ihrem Heimatrevier Ratzeburger See sicher bestätigen.

Der Segelsport gehört zu den Sportarten, die in der Auseinandersetzung mit Wind und Wasser in ganz besonderer Weise den Menschen positiv prägen können. Jeder weiß, daß „Seemannschaft“ körperliche Leistungsfähigkeit und Kameradschaft – nicht nur auf dem Wasser – ebenso Teamwork wie Faineß verlangt. Deshalb ist der Segelsport im wahrsten Sinne des Wortes eine „Schule fürs Leben“.

Ich wünsche dem Segler-Club Hansa von 1898 e. V. deshalb weiterhin viel Freude an seiner Sportart. Möge Ihnen nie der Nachwuchs ausgehen, damit Sie auch das nächste Jubiläum in großer Besetzung feiern können.

Heide Simonis

*Ministerpräsidentin des Landes
Schleswig-Holstein*



Grußwort

Am 27. August 1998 blickt der Segler-Club Hansa v. 1898 e.V. auf seine 100 jährige Vereinsgeschichte zurück. Ein Geburtstag, den es besonders zu feiern gilt.

Die Hansestadt Lübeck nimmt dieses stolze Jubiläum zum Anlaß, allen Vereinsmitgliedern und Freunden des Vereins herzliche Glückwünsche und Grüße zu übermitteln und gleichzeitig denen zu danken, die auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten dem Verein die Treue gehalten und sich um die Entwicklung des Vereins verdient gemacht haben.

Der Segler-Club Hansa v. 1898 e.V. hat es in all den Jahren geschafft, den Anforderungen unserer schnellebigen Zeit im sportlichen und gesellschaftlichen Bereich Rechnung zu tragen und gehört zu den Vereinen, die von Anfang an die Entwicklung des Segelsportes durch intensive Arbeit mitgeprägt haben und ihn bis heute positiv beeinflussen. Wichtig ist auch, daß der Verein immer sportlich aktiv war und aktiv geblieben ist.

Darüber hinaus tritt der Verein Jahr für Jahr als Ausrichter hochrangiger Segelsportveranstaltungen auf und hat stets durch umfassende und gewissenhafte Vorbereitung und Durchführung dafür gesorgt, daß die Regatten zu einer Werbung für den Segelsport wurden.

Die Mitglieder haben zu jeder Zeit Eigeninitiative gezeigt und können deshalb heute mit Stolz auf die von ihnen geschaffenen vereins-eigenen Einrichtungen blicken. Dafür möchten wir an dieser Stelle nochmals unseren aufrichtigen Dank und unsere Anerkennung aussprechen. Das Ausmaß und den Wert der ehrenamtlichen Tätigkeit wissen nur jene zu würdigen, die mit der verantwortungsvollen Arbeit im Sport vertraut sind.

Für die Zukunft wünscht die Hansestadt Lübeck dem Segler-Club Hansa v. 1898 e.V. Erfolge im Leistungssport, Engagement im Breiten- und Freizeitsport sowie ein reges und geselliges Vereinsleben zum Wohle aller Mitglieder und Freunde des Vereins.

Peter Oertling
Stadtpräsident

Michael Bouteiller
Bürgermeister

Ulrich Meyenborg
Sportsenator



Vorwort

Liebe Mitglieder, liebe Freunde!

Im Namen des Segler-Club Hansa begrüße ich Sie anlässlich seines 100jährigen Bestehens. Wir laden Sie ein, mit dieser Festschrift den Weg des Clubs von seiner Gründung bis heute zu verfolgen, einen Weg, auf den wir mit Stolz zurückblicken, auf dem Höhen erreicht werden konnten aber auch Tiefen durchschritten werden mußten.

Mit dieser Schrift wenden wir uns an unsere Mitglieder und Freunde, aber auch an die interessierte Öffentlichkeit.

Von unserer Herkunft her sind wir ein Verein der Handwerker, Angestellten und Arbeiter, was auf der einen Seite die Ansprüche beschränkt, auf der anderen Seite aber durch eigener Hände Arbeit sehr viel mehr ermöglicht, als durch unsere Beitragszahlung finanzierbar ist.

Auf Initiative und unter Mitwirkung unserer Mitglieder haben wir viele hochrangige Meisterschaften auf dem Ratzeburger See ausgerichtet und dabei einen guten Ruf gewonnen.

Unser ganzes Augenmerk gilt der Gewinnung von Jugendlichen und ihrer Ausbildung im Segelsport. Mit unserer ehrenamtlichen Arbeit unterstützen wir Eltern und Staat pädagogisch und finanziell zum Wohle der Allgemeinheit.

Segelsport ist stets eine Auseinandersetzung mit den Elementen der Natur, die wir gerne gesucht und an der wir unsere Kräfte gemessen haben. Wasser ist dabei das Element, das unverzichtbar für die Ausübung unseres Sportes, wie auch als Lebensgrundlage für uns ist. Selbstverständlich, daß seine Reinhaltung keiner Ermahnung bedarf.

Segelsport war und ist immer auch ein Stück Politik. Wir wollen ihn gewiß nicht wiederhaben, aber des Kaisers Politik initiierte nun mal den Segelsport, wenngleich unser Club wohl mehr unter dem Motto: „das können wir auch!“ entstand. Wir werden und dürfen nicht vergessen, daß die Politik uns oft unfair behandelte. Wir hoffen jedoch, daß durch die Aufnahme des Sportes in die Verfassung durchsachgerechte Behandlung überzogene und unsachgemäße politische Forderungen in Zukunft abgewehrt werden können.

Ernst Erdmann
Vorsitzender des SCH

Damals, als wir noch einen Kaiser hatten

„Seefahrt tut Not“ heißt es seit mehr als 2000 Jahren in der Berufsschiffahrt. Seefahrt als Freizeitsport wird dagegen erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts entdeckt. Zunächst bleibt dieses Vergnügen wenigen Privilegierten vorbehalten. Das Segeln findet in der Regel auf großen Schiffen, auf offener See und mit bezahlten Mannschaften statt. Man(n) läßt segeln.

Seit 1889 werden vor Travemünde jährlich Regatten ausgetragen. Der Kaiser, selbst segelbegeistert, nimmt regelmäßig an den Wettfahrten teil und trägt damit maßgeblich zur Popularität des Segelsports bei. Die Persönlichkeit des Regenten, seine kaiserliche Familie und die Anwesenheit von Adel und Großindustriellen wirken wie ein Magnet auf die Bevölkerung. Hinzu kommen die großen Yachten Meteor, Hohenzollern, Germania, Iduna usw., die viele Schaulustige anziehen.

Die Travemünder Woche wird zu einem herausragenden gesellschaftlichen Ereignis, bei

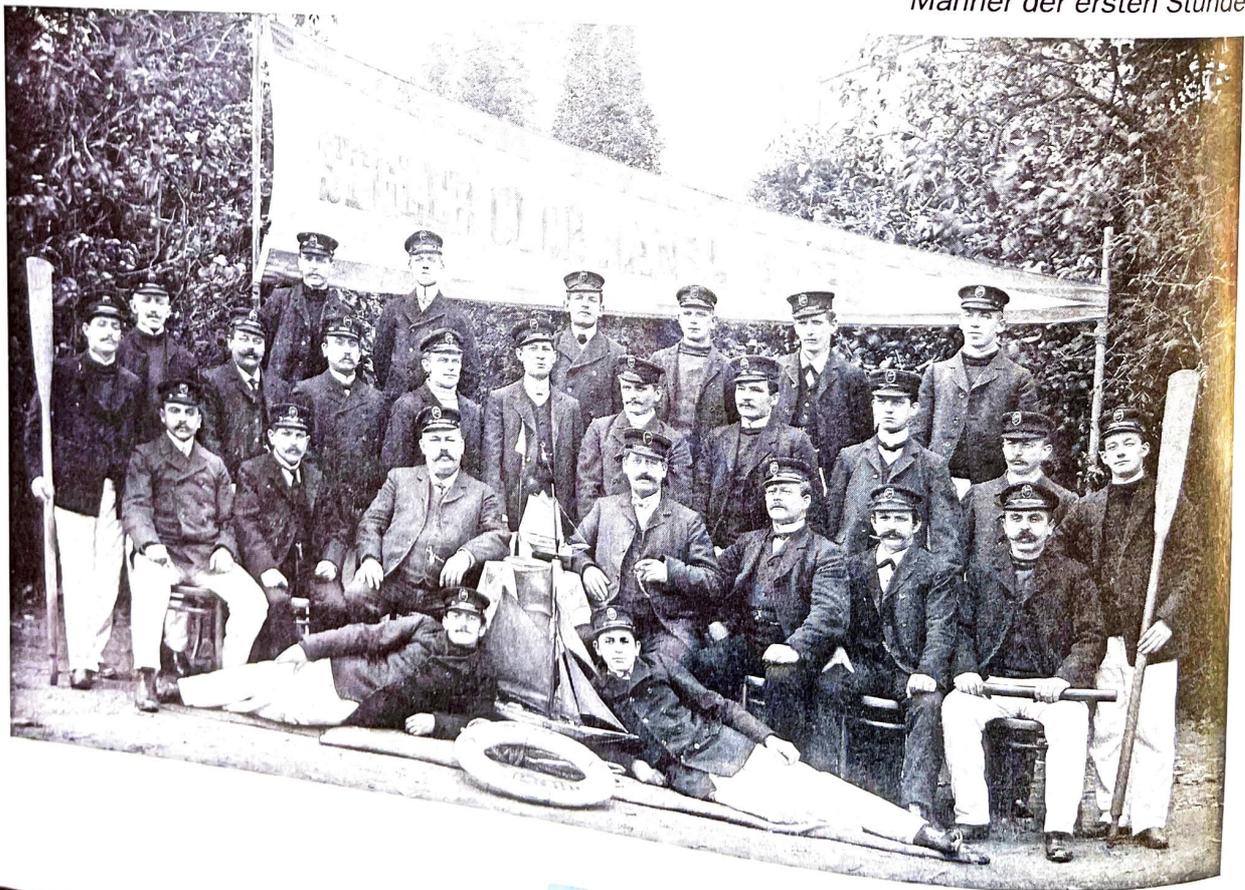
dem aber auch der Standesunterschied und die Kluft zwischen arm und reich besonders deutlich werden.

Der einfache Bürger bleibt Zaungast, und muß Segeln als eine Sportart empfinden, die weder zu seinem Stand, noch zu seinem Geldbeutel paßt.

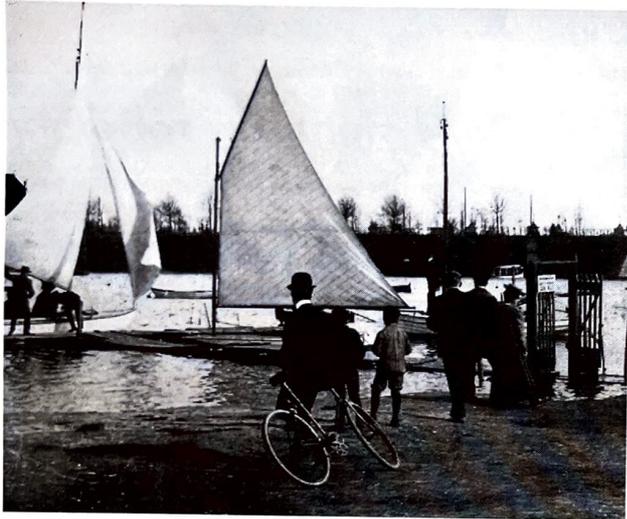
Trotzdem sind einige wenige von dieser Freizeitbeschäftigung geradezu fasziniert. Unter anderem auch fünf Lübecker Handwerker mit Namen Arnold, Koch, Kröger, Nehlsen und Zimmermann. Sie haben sich im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten und aufgrund ihrer beruflichen Fähigkeiten ihre Schiffe selbstgebaut. Kleine Kielboote, bzw. zu Segelfahrzeugen umgerüstete Rettungsboote.

Mit dieser „Flotte“ und einer Menge Optimismus gründen sie am 27. August 1889 den Segler-Club Hansa.

Männer der ersten Stunde



Den Vorsitz des Vereins führt Heinz Koch. Zu Versammlungen, Geselligkeiten und Feiern trifft man sich in der Gaststätte „Wakenitz-Bellevue“ an der unteren Dorotheenstraße. Die Boote liegen in unmittelbarer Nähe am Wakenitzufer. Sie sind zunächst an Bojen vertäut, später dient ein Floß als Anlegesteg. Im Winter wird die Veranda des Lokals zur Bootslagerhalle umfunktioniert.



1. Anlegesteg

Gesegelt wird fast ausschließlich auf der nahegelegenen Wakenitz, denn die Freizeit ist knapp bemessen. Zur Erinnerung: Die zum Ende des Jahrhunderts gerade erst gegründeten Gewerkschaften kämpfen für einen 8-Stunden-Tag. Noch beträgt die durchschnittliche Arbeitszeit 60 Stunden und ist gleichmäßig auf 6 Tage verteilt!

1903 wird auf dem Wakenitzbecken, zusammen mit dem Lübecker Segler-Verein und dem Lübecker Yacht-Club, die erste Senatsregatta ausgetragen. Hierbei nehmen die Ratsherren nicht persönlich Pinne und Schot in die Hand, sondern sie haben den Wanderpreis gestiftet, der von nun an jährlich ausgesegelt wird.



Es gibt noch keine einheitlichen Bootsklassen, und somit auch keine Vorschriften über eine maximal zulässige Segelfläche. Dadurch entstehen teilweise abenteuerliche Konstruktionen. Zum Beispiel benutzt man auf einigen Booten eine trapezförmige Hilfe, um die

Regatta auf der Wakenitz



Übertakelung zu kompensieren. Eine über die Bordwand hinausragende Holzplanke wird bei Bedarf für einen wirkungsvollen Gewichtstrimm eingesetzt.

Auf der Wakenitz ist das Segeln räumlich stark eingengt. Auch die Windverhältnisse sind nicht optimal. Der Ratzeburger See bietet dagegen nahezu ideale Möglichkeiten. Im Laufe der Jahre verlagert sich das Segeln immer mehr dorthin und Rothenhusen wird zum Seglerstützpunkt am Wochenende.

Aus heutiger Sicht scheint es fast unverständlich, daß unsere Altorderen den 13 km langen Anfahrtsweg dafür in Kauf nehmen. Es gibt noch keine Motorboote und die Strecke muß je nach Windverhältnissen gesegelt, gerudert oder getreidelt werden. Unterwegs muß mehrfach der Mast gelegt werden, und immer wieder kommt es zu Reibereien mit den Fischern, die mit ihren Netzen die Wakenitz versperren.

Auf ihr Drängen wird 1910 sogar eine Verordnung erlassen. Danach dürfen Sportboote den Ratzeburger See nur noch gegen eine Gebühr von 10 Mark befahren. Die Angelegenheit wird etwas hemdsärmeliger als heute erledigt, ohne Widersprüche und lange Diskussionen, aber dafür mit Erfolg. Man igno-



Karl Ross

riert die Verordnung, indem man die Zahlung schlicht verweigert.

1912 wird auf Initiative des damaligen Vorsitzenden, Karl Ross, auf dem Ratzeburger See die erste offene Regatta veranstaltet. Der SCH stellt mehr als die Hälfte der teilnehmenden Boote.

Inzwischen ist der Verein auf etwa 100 Mitglieder angewachsen und auf der Suche nach einem eigenen Bootshaus.

Statuten des Segler-Klub „Hansa“ von 1898

- § 1. Der am 27. August 1898 gegründete Segler-Klub bezweckt die Hebung des Segel- und Wassersports und den geselligen Verkehr seiner Mitglieder.
- § 2. Wer in den Klub aufgenommen werden will, hat sich durch ein Mitglied entschließen zu lassen; über die Aufnahme entscheidet die Versammlung, Gründe für die Nichtaufnahme monatelang bestrittene Beiträge beträgt 1 Mk. und der § 4. Der Abschied der Versammlung schriftlich ansetzen aus dem Klub ist dem Vorstand Monate im Rückzug mit seinem Beitrag, drei schriftlichen Auforderungen, und kommt aus der Mitgliedschaft gestrichen. Der Beitrag kann auf Antrag des Mitgliedes ein Viertel zurückgefordert werden.
- § 6. Mitglieder, welche den Interessen des Klubs geschädigt werden. Eine Beschlusse vorzubringen.
- § 7. Der Vorstand besteht aus dem 1. Vorsitzenden, 1. Kassier, 1. Schriftführer, 1. Stellvertreter, einem Material-Verwalter sowie

Untere utprüngliche Satzung

- den beiden Revisoren. Sämtliche Vorstandsmitglieder haben ihr Amt zwei Jahre zu verwalten; alljährlich scheidet die Hälfte aus. Eine Wiederwahl ist zulässig.
- § 8. Dem Vorstand steht das Recht zu, in außerordentlichen Fällen frei über einen Betrag bis zu 10 Mk. zu verfügen.
- § 9. Jeden ersten Donnerstag im Monat findet eine Monatsversammlung und im Januar eine Generalversammlung statt. Außerordentliche Versammlungen werden vom Vorstand einberufen oder wenn 15 der Mitglieder die Einberufung beantragen.
- § 10. Die Beschlüsse einer jeden Versammlung werden ständig durch Stimmeneinheit gefällt; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Nichtanwesende Mitglieder haben sich den Beschlüssen zu fügen.
- § 11. Boote, welche an einer Regatta teilnehmen, dürfen nur von Mitgliedern gesteuert werden. (Siehe Segelordnung.)
- § 12. Es werden in der Generalversammlung zwei Revisoren gewählt von denen jährlich einer ausscheidet; derselbe ist jedoch wiederwählbar.
- § 13. Abänderungen und Zusätze der Statuten dürfen nur in der Generalversammlung erfolgen.
- § 14. Die Auflösung des Klubs kann nicht eher geschehen, als bis die Mitgliederzahl auf fünf Personen ist, und entscheidet dann darüber die Majorität.

Bootshaus und Messe

Der Anfang

1912 Mit dem Anwachsen der Mitgliederzahl und der Zahl der Boote wird es immer dringlicher, ein Vereinsheim und geeignete Lagermöglichkeiten für den Winter zu schaffen. Nachdem man sich bereits seit einigen Jahren mit dem Gedanken befaßt hat, ein eigenes Bootshaus zu bauen, wird deshalb 1912 eine Kommission gegründet, die die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen hat.

Ab **1913** werden Anteilscheine zu je 10 Mark verkauft und jedes Vereinsmitglied wird durch Versammlungsbeschuß dazu verpflichtet, drei solche Anteilscheine zu erwerben. (Damals stellten 30 Mark den durchschnittlichen Wochenverdienst eines Handwerkers dar!)

Natürlich konnte durch den Erwerb dieser Anteilscheine der Bootshausbau nicht allein finanziert werden; es fehlten noch etwa 12.000 Mark, die von den Sportfreunden F. Scheffler, Rehberg, A. Voß, Imdicke, O. Kalk, K. Stüwe, H. Stüwe, R. Friedrichs und Himens vorgestreckt wurden.

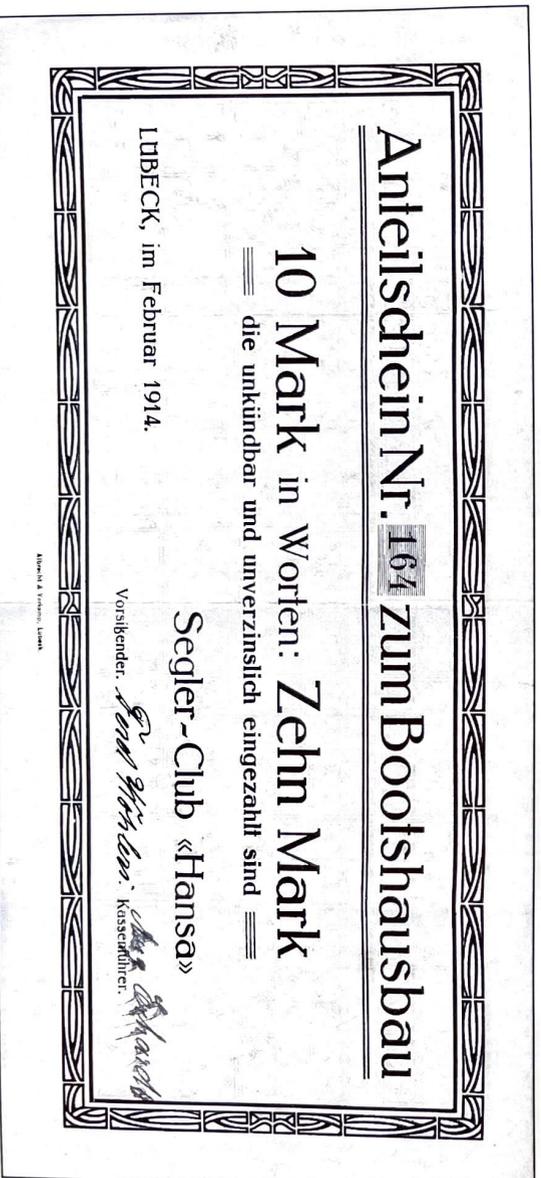
Grundstein

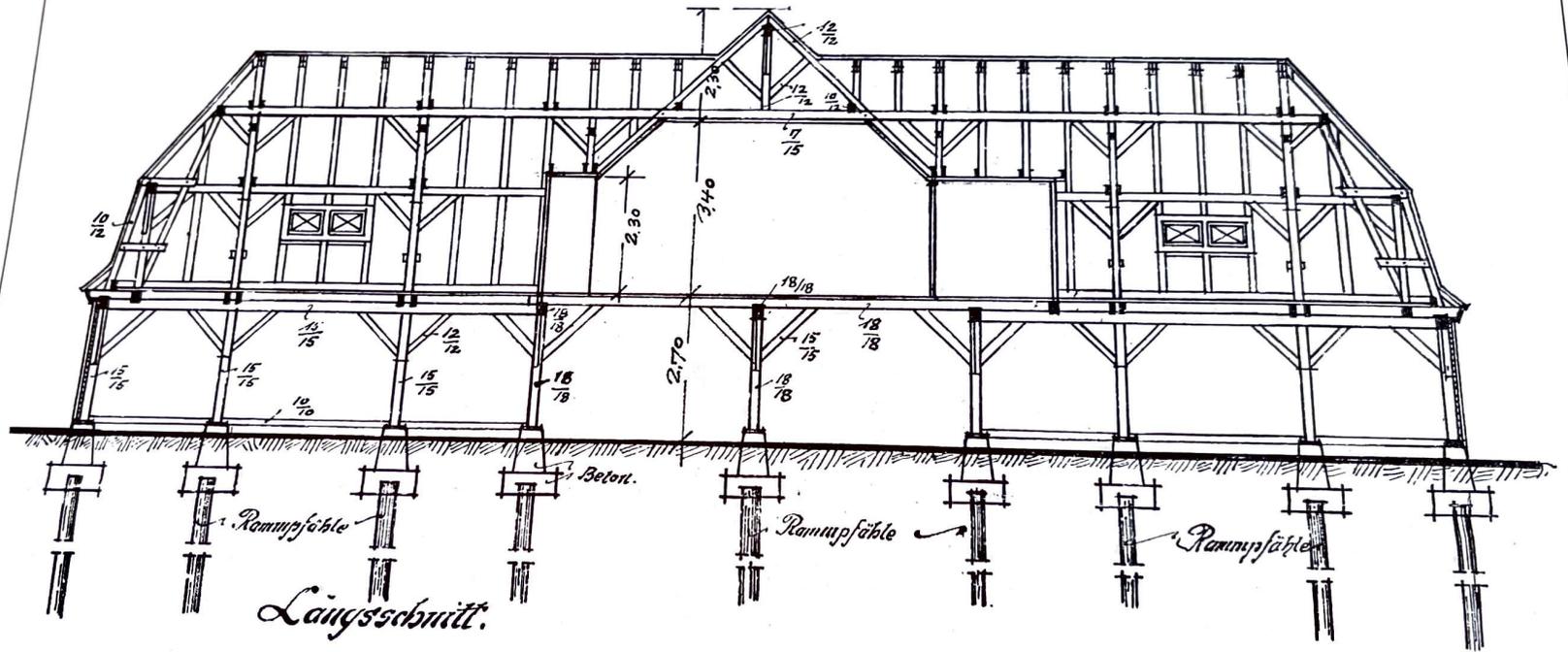
1914 ist es endlich soweit! Am 1. Mai wird der Grundstein gelegt. Der morastige Untergrund des Wakenitzufers erfordert für den Bau des Bootshauses eine Pfahlgründung, die durch die Lübecker Firma Torkuhl ausgeführt wird.

Am ersten Mobilmachungstag ist Richtfest, im September werden Bootshaus und Messe eingeweiht. Im ersten Kriegswinter können die Boote endlich unter eigenem Dach gelagert werden. Es folgt der Bau des ersten Steges, am Ort der heutigen Südrücke und die Aufstellung eines vollgetakelten Signalmastes.

Durch das Anwachsen des Bootsbestandes ist das Bootshaus, obwohl die Jollen in mehreren Schichten übereinander gelagert werden, zu klein, um alle Boote unterbringen zu können.

Aber erst **1929** ist der Club wirtschaftlich in der Lage, das nötige Material zur Vergrößerung zu beschaffen. In Eigenarbeit der Mitglieder wird das Bootshaus durch Anbau der Nord- und Südflügel auf seine heutige Größe gebracht.





Eine dunkle Zeit

Von 1933 bis 1948 waren Bootshaus und Messe der eigenverantwortlichen Verwaltung durch die Mitglieder entzogen (siehe hierzu die Chronik)!

Der Aufschwung

Mit der Rückgabe des Bootshauses im Mai **1948** und der Freigabe der Wakenitz und des Ratzeburger Sees beginnt der Aufschwung. Zuerst langsam, dann aber immer schneller. Mit dem Wirtschaftsaufschwung einhergehend nehmen die Zahl der Mitglieder, der Bootbestand und die Größe der Boote zu.



Es wird daher ein leicht auf- und abzubauen-der Wellblechschuppen in der Größe von ca. 9 x 21 m an das Bootshaus angegliedert, um die Boote unter Dach lagern zu können.

Die Küche wird erneuert und vergrößert, wofür ein Teil des Schrankbodens geopfert werden muß.

Die Messe wird modernisiert. Dazu wird der Eingang zur Messe verlegt und die Toiletten werden zum Erdgeschoß verlagert. Die Ofenheizung wird durch eine Gaszentralheizung ersetzt.



Die letzten 25 Jahre

beginnen mit erheblichen Kopfschmerzen. Das liegt nicht etwa daran, daß das 75jährige Jubiläum des Clubs über mehrere Tage feucht-fröhlich gefeiert worden war und jetzt Katerstimmung herrscht, sondern daran, daß sich bei der Herrichtung des Bootshauses für das Jubiläum viele versteckte Mängel gezeigt haben. Das Bootshaus und die Messe bedürfen dringend einer gründlichen Renovierung und Erweiterung.

1974 werden in der Jahreshauptversammlung die geplanten, umfangreichen Umbaumaßnahmen vorgestellt und beschlossen:

Die Messe inklusive Mobiliar, der Tresen und die Küche sollen erneuert werden; ebenfalls das Treppenhaus und die Toiletten. Für die Wirtsleute soll eine Wohnung eingebaut werden, wofür Bootslagerplatz geopfert werden muß. Die Jugendgruppe soll ihren eigenen Jugendraum erhalten, wozu ein Anbau zur Wasserseite anstelle des bisherigen Balkons vorgesehen wird.

Die zu erwartenden Kosten sprengen den finanziellen Rahmen des Vereins und führen zu den bereits erwähnten Kopfschmerzen! Die gerade fertiggestellte neue Südbücke und die 75-Jahrfeier haben ein tiefes Loch in die Vereinskasse gerissen.



Die Nachkriegsjahre ... Erinnerungen, erzählt von Hans Bülow

Die Mitglieder erklären sich wiederum bereit, mit einer Umlage in Höhe eines Jahresbeitrages, zur Finanzierung beizutragen. Mit Hilfe eines Darlehens und mit Zuschüssen von Stadt, Land und Posschl-Stiftung kann noch im gleichen Jahr mit den Baumaßnahmen begonnen werden.

1976 ist der letzte Schritt getan und in einer Feierstunde kann der neue Jugendraum seiner Bestimmung übergeben werden. Damit ist aber auch die finanzielle Leistungsfähigkeit des Clubs für einige Zeit erschöpft.

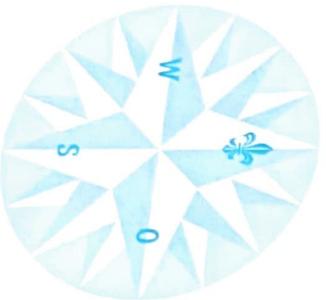
Doch **1982** wird es notwendig, das Dach des Bootshauses komplett neu einzudecken. Der Zahn der Zeit nagt aber auch an Bollwerk und Brücken.

1987 ist auch hier eine Erneuerung unausweichlich. Da aber infolge Verlagerung des Vereinslebens zum Ratzeburger See die Brücken in den Sommermonaten nicht mehr gebraucht werden, werden die Nord- und Südbrücke abgerissen und durch eine am Ort der Nordbrücke verankerte Schwimmbücke ersetzt. Damit ist endlich ein Standard erreicht, der in den Folgejahren bis zum heutigen Tage nur kleinere Reparaturen an Bootshaus, Messe und Bollwerk nötig macht. Jedoch die südliche Slipanlage ist aufgrund des morastigen Untergrundes so weit abgesackt, das sie im Jahr 1997 erneuert werden muß.



Mein Vater, mein älterer Bruder und ich sind zusammen in den Verein eingetreten. Auf der Jahreshauptversammlung am 1. Februar 1946 wurden wir aufgenommen. Ich war gerade 19 Jahre alt geworden und aus dem Krieg zurückgekehrt. Aufgrund meines Alters zählte ich noch zur Jugendgruppe. Auch Jürgen Memmert, Jürgen Lange, Horst Schnoor, Heinz Siemers und Otto Kaben waren Jugendlichen in meinem Alter. Heinz und Otto brachten ihre Freundinnen Rita Berlies und Käthe den Hansa eingetreten.

Ich hatte Bootsbauer gelernt. Nach dem Krieg gab es in der Branche kaum noch zusätzlichen Tischlerlehre. In dieser Zeit baute ich mir einen Piraten, den ich auf den Namen Heli taufte. Der Pirat lagerte bei Hermann Schulz, dem Inhaber der Gaststätte Wakenitzburg. Das war mein Glück, denn im Frühjahr 1946 wurde das Bootshaus samt Inventar ein zweites Mal beschlagnahmt, diesmal von den „Tom mies“. Warum gerade



unser Verein, habe ich mich später oft gefragt. Unsere politische Vergangenheit konnte es nicht gewesen sein, denn 1933 wurde der Verein von der NSDAP verboten, gerade weil wir gegenüber dem Nazi-Regime Rückgrat gezeigt hatten. Vielleicht war es auch nur die Bezeichnung „Club“, die die Engländer an ihre Heimat erinnerte und sie dazu veranlaßte, in unseren Räumen und mit unseren Schiffen den „British Lübeck Yachtclub“ zu gründen.



Jugendgruppe beim Modellbootbau

Wie auch immer, die Vereinsmitglieder mußten erneut die Gastfreundschaft der benachbarten Vereine LSV und LKV in Anspruch nehmen. Es war eine orientierungslose Zeit. Wir Jugendlichen waren noch voller Tatendrang, aber bei den Älteren breitete sich allmählich Resignation aus. Für mich hatte es den Anschein, als würde der Verein die erneute Belastungsprobe nicht überstehen. In dieser Zeit hat Henry Dehn sich sehr intensiv um die Jugendgruppe gekümmert. Vom Drägerwerk hatten wir eine Werkstatt an der Lachswehr zur Verfügung gestellt bekommen. Dort trafen wir uns einmal in der Woche und bauten Modellboote. Das hat allen viel Spaß bereitet, aber letztlich war es nur ein Ersatz für wirkliches Segeln. Und das war sowohl auf der Wakenitz als auch auf dem Ratzeburger See für Deutsche verboten.

Im Frühjahr 1948 war es dann endlich soweit. Am 13. April wurde der Verein wieder offiziell zugelassen, und am 14. Mai erhielten wir unser Bootshaus zurück. Wir waren auf ein-iges gefaßt, aber so schlimm hatten wir es uns doch nicht vorgestellt: Das Bootshaus befand sich in einem völlig verwahrlosten Zustand. Noch schlimmer war es um den Bootsbestand bestellt. Die Boote waren beschädigt, verschleppt worden oder gar nicht mehr vorhanden. Einige Boote wurden an irgendeiner entlegenen Stelle, nahezu verrotten im Wasser liegend, aufgefunden, andere wurden z.B. am Eutiner oder Pionier See wiederentdeckt.

Die Schäden am Bootshaus und dem Inventar wurden durch vereidigte Sachverständige festgehalten. Sie wurden auf 12.700 RM geschätzt. Das nützte uns allerdings wenig, denn infolge der Währungsreform und unter Anrechnung der „Alt-für-Neu-Klausel“ verblichen ganze 670 DMI!

Im August des Jahres stand unser 50-jähriges Jubiläum bevor. Mich hatte man zum Vergnügungswart gewählt. Vor uns lag ein scheinbar unüberwindbarer Berg Arbeit. Mit vereinten Kräften und in unzählig vielen Arbeitstunden





Modellbootregatta auf der Wakenitz

am Sonntagabend um 17 Uhr ging es wieder zurück.

Wochenendhäuser besaß natürlich keiner mehr. Die ehemaligen Siedlungen Rothenhusen-Ost und der Reiherstieg lagen im Gebiet der sowjetischen Besatzungsmacht und waren demontiert worden. Wir campierten notgedrungen auf unseren Booten oder in Zel-

ten haben wir es tatsächlich geschafft, bis dahin den größten Teil der Schäden zu beheben. Das Bootshaus wurde mit Blumen, Schilf, alten Segeln und selbstgemalten Transparen-ten geschmückt und war kaum wiederzuerkennen. Die Schiffe waren über die Toppen ständig in Schale geworfen. Wir hatten auch allen Grund zum Feiern. Wir hatten auch Zukunft des Vereins nicht mehr düster und ungewiß! Wir waren alle in einer feucht-fröhli-chen, ausgelassenen Stimmung.

Inzwischen war die Durchfahrt zum Ratzeburger See wieder freigegeben, und in unserer Euphorie haben wir noch im gleichen Jahr eine Jubiläumsregatta veranstaltet. Das war die erste große Segelveranstaltung. Das war Ratzeburger See nach dem Kriege.

Wir fuhren jetzt wieder jedes Wochenende nach Rothenhusen. Am Sonnabendnachmittag um 14 Uhr startete der Schleppzug und

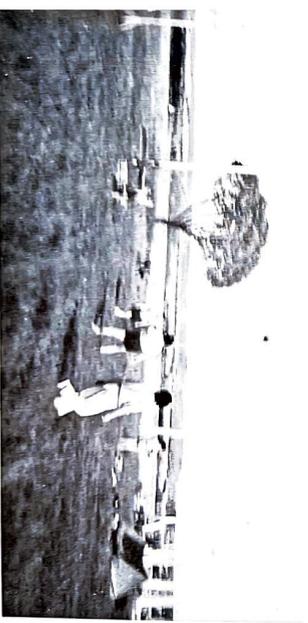




1949 versuchte unser Vorsitzender Bernhard Lemcke am Ratzeburger See für den Verein ein Wochenendgelände zu pachten. Zuerst wurde uns das Gelände der heutigen Kiesgrube, am oberen Teil des Wischenredders, angeboten. Aus einem mir nicht bekannten Grund wurde man sich jedoch nicht einig. Schließlich pachteten wir für 60 DM pro Jahr vom Landwirt Kropp eine Wiese auf dem Schanzenberg, eben die Wiese, die noch heute den Kern unseres Wochenenddomizils bildet. Ursprünglich sollte dort ein Vereinshaus errichtet werden. Die finanziellen Mittel dafür ließen sich jedoch nicht aufreiben. Man verwarf den Plan. Stattdessen wurden vom Grundstück 24 Parzellen von je 6 x 8 m abgeteilt und an interessierte Clubmitglieder für den Bau von Wochenendhäusern weiterverpachtet. Mit den Baugenehmigungen ließen die Behörden sich auch damals nicht aus der Ruhe bringen. Es dauerte noch eine ganze Weile, bis wir loslegen konnten. Bis dahin

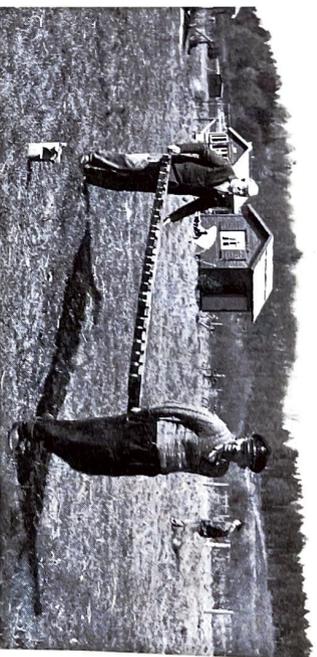
machte unser Wochenendgelände einen sehr naturbelassenen Eindruck, einmal abgesehen von einem Flaggenmast und einigen nicht genehmigten Bootsstegen.

Aber dann kam es zu einer regelrechten Baulawine. 1953 waren bereits alle Plätze vergeben, und der Verein sah sich gezwungen, eine etwa 2000 m² große angrenzende Wiese hinzuzupachten. Für die Errichtung einer Hafen-

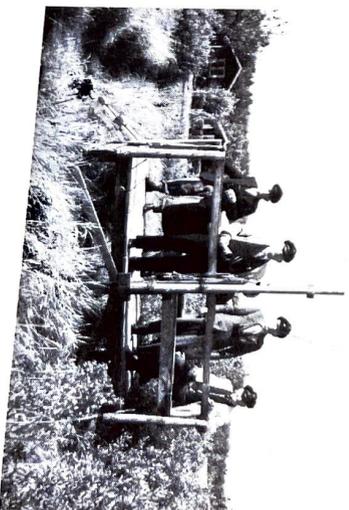
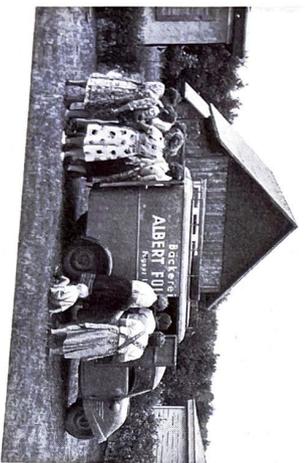
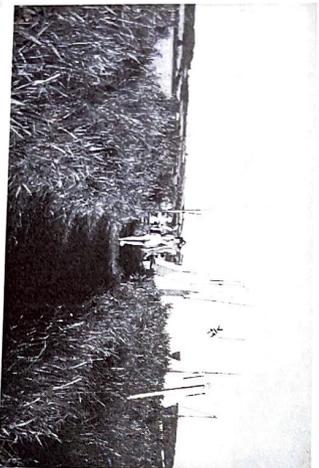




Fiete Bülow



stets Vorbilder: B. Lenke und F. Bülow



Anfänge auf Schlangenbergs

anlage war inzwischen auch das Seevorland vom Kreis Herzogtum Lauenburg gepachtet worden.

Anfangs führte nur ein schmaler Weg von der Wiese durch das Schif des Seevorlandes zum Wasser. Der Untergrund war feucht und morastig. Zur Befestigung haben wir Umarmen von Schlacke und Kies einbringen müssen. In dieser Zeit hatten wir alle Hände voll zu tun. Gemeinsam haben wir einen Anlegesteg mit einem schwimmenden Brückenkopf gebaut. Eine Slipanlage und ein Podest, das bei vereinsinternen Regatten als „Kommandobrücke“ diente, wurde erstellt. Für unsere Kinder haben wir einen großen Spielplatz mit einer Sandkiste, mehreren Schaukeln und diversen Turngeräten geschaffen.

Das alles geschah in Form von allgemeinen Arbeitsdiensten, die von allen Mitgliedern sehr pflichtbewußt wahrgenommen wurden.

Außerdem achtete mein Vater, Fritz Bülow, sehr genau auf die Einhaltung der Arbeitszeiten. Er „regierte“ zu der Zeit als Bürgermeister auf Schanzenberg, und war maßgeblich am Aufbau und der Gestaltung des Vereinsgeländes beteiligt.

Trotz der immensen Arbeit haben wir noch Zeit zum Segeln und zum geselligen Beisammensein gefunden. Bei gutem Wetter war die Sandkiste ein beliebter Treffpunkt für spontane und ungezwungene Parties. Dort haben wir oft bis in die frühen Morgenstunden gefeiert. Die Älteren werden diese Zeit sicher in bester Erinnerung haben.

Übrigens sind wir alle, die als Jugendliche im Februar 1946 in den Verein eingetreten sind, noch dabei. Rita und Käthe allerdings nicht mehr als Vereinsmitglieder, sondern als Ehefrauen von Heinz und Otto. Vor zwei Jahren haben wir das 50-jähriges Jubiläum gefeiert.



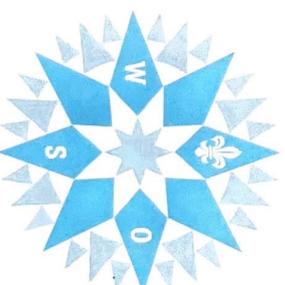
Rückblick auf 50 Jahre Vereinszugehörigkeit

Wochenrück

des Segler-Club Hansa

- 1898** Gründung am 27. August
Vorsitz: Heinrich Koch
- 1903** erste Senatsregatta auf der Wakenitz
- 1904** Vorsitz: Ludwig Koch
- 1906** Vorsitz: Hermann Wohlers
- 1907** Vorsitz: Karl Ross
- 1911** erstes Motorboot im Club
- 1912** erste Regatta
auf dem Ratzeburger See
- 1912** Beginn der Planung für ein
vereinseigenes Haus
- 1913** Verkauf von Anteilscheinen für
den Bau des Hauses
- 1914** Vorsitz: Ferdinand Wohlers,
Grundsteinlegung am 1. Mai
Einweihung im September
- 1918** Vorsitz: Karl Ross
- 1921** Beitritt zum Arbeitersportkartell
- 1923** Mitglied im Freien Seglerverband
- 1927** Gründung einer Jugendgruppe
- 1929** Anbau des Nord- und Südfügels
für die Bootslagerung
- 1933** Verbot des Clubs durch die Nazis,
Beschlagnahmung des Vermögens,
Enteignung des Bootshauses
- 1938** Wiederzulassung unter Nazi-Regie
„Sportführer“: Herbert Korf
- 1945** Beschlagnahme des Clubs und des
Geländes durch die Engländer,
Verbot des Wassersportes auf
Wakenitz und Ratzeburger See,
Vorsitz: Willi Ellinghaus
- 1947** Vorsitz: Bernhard Lemcke
- 1948** Rückgabe des Bootshauses
an den Club. Beginn der Restauration
durch die Mitglieder
- 1949** Bau der ersten Slipanlage in Lübeck,
Anmietung des Schanzenberg-
Geländes am Ratzeburger See
- 1950** Baugenehmigung für Wochenend-
häuser auf Schanzenberg
- 1954** Bau der Nordbrücke in Lübeck
- 1959** Verlängerung der Brücke auf
Schanzenberg auf 40m
- 1961** Bau der ersten Jugendboote
Wilfrid Werner (SCH),
Deutscher Meister in der Olympia-Jolle
- 1964** Ausrichtung DM für Korsare
- 1966** Bau eines Wellblechschuppens
für weitere Bootslagerungen,
Ausrichtung der EM für Shearwater,
2. Platz: B.Fischer/E.Erdmann (SCH)
- 1967** Neubau der Küche

- 1968 Modernisierung der Messe,
Ausrichtung der EM für Shearwater
- 1970 Ausrichtung der EM für Shearwater
- 1971 Ausrichtung der DM
für 20qm-Jollenkreuzer,
Klaus-Dieter Schuitz (SCH),
Weltmeister in der Europe-Klasse
- 1972 Gaszentralheizung installiert und
neue Südbrücke in Lübeck gebaut,
Großsegler-Treffen in Travemünde,
Bewirtung der Besatzung des Groß-
seglers Gloria (Kolumbien)
- 1974 Verlängerung der Brücke auf
Schanzenberg auf 85m Länge
- 1975 Abriß des Balkons und
Vorbau eines Jugendraumes
- 1976 Erneuerung von Treppenhaus und
Toiletten im Bootshaus in Lübeck,
Bohren eines Trinkwasserbrunnens
auf Schanzenberg,
Ausrichtung der DM für 15qm- und
20qm-Jollenkreuzer
- 1977 Vorsitz: Ernst Erdmann,
Bau eines Toilettenhauses
auf Schanzenberg
- 1980 Ausrichtung der DM für Variantea
- 1981 Kauf eines Motorbootes
für die Jugendgruppe
- 1982 Neueindeckung des Daches
- 1983 Anschluß des Schanzenberg
an die zentrale Wasserversorgung der
Gemeinde Groß Sarau,
Ausrichtung der
IDM für Olympia-Jollen
- 1984 Verankerung eines Schwimmpontons
- im See als Wellenbrecher für die
Brückenanlage
- 1987 Abriß der Nord- und Südbrücke
in Lübeck,
Bau einer Schwimmbrücke als Ersatz
Anschluß des Schanzenberg an die
Abwasserleitung zum Klärwerk,
Versorgung des Geländes mit Strom
- 1988 Zerstörung der Schanzenberg-Brücke
durch Eisgang, Wiederaufbau der
Brücke und Aufstellung eines Sanitär-
containers
- 1990 Ausrichtung der IDM für Variantea
- 1992 Verankerung eines Schwimmpontons
als Brücke für weitere 8 Kielboote,
Anschaffung des Fährbootes
„Haal över“
- 1995 Olaf Stormer (SCH), Deutscher
Meister in der Variantea-Klasse
- 1996 Ausrichtung der IDM für Olympia-Jollen
- 1997 Abriß des Sanitärcontainers und Bau
eines Sanitärhauses,
Bau einer neuen Slipanlage in Lübeck,
Ausrichtung der DJM für Piraten-Jollen
- 1998 100 Jahre SCH**



Der Boß

In unserer 100jährigen Vereinsgeschichte hat es nur wenige Vorsitzende gegeben:

Die Vorsitzenden des S.C.Hansa

1898-1904	Heinrich Koch
1904-1906	Ludwig Koch
1906-1907	Hermann Wohlers
1907-1914	Karl Ross
1914-1918	Ferdinand Wohlers
1918-1933	Karl Ross
1938-1945	Herbert Korf
1945-1947	Willi Ellinghaus
1947-1977	Bernhard Lemcke
seit 1977	Ernst Erdmann

Beispielhaft für ihre Arbeit sei hier der langjährige Vorsitzende

Bernhard Lemcke, geb. 26.7.1908

genannt, der über 65 Jahre dem Verein angehörte.

Eingetreten am 4. April 1929 wählte ihn die Mitgliederversammlung bereits 1930 zum Jugendwart. In der Folgezeit nahm er viele Funktionen wahr, bis er im Jahre 1947 zum 1. Vorsitzenden gewählt wurde. Dieses Amt hatte er bis 1977 inne, bis er selbst meinte, nem unermüdlchen persönlichem Einsatz verdanken der Verein die Freigabe des von der Besatzungsmacht besetzten Bootshauses und die Lübecker Segler die Aufhebung des Befahrensverbotes der Wakenitz.

Der **Boß**, wie er respektvoll im Verein genannt wurde, war stets der erste, wenn es was zu tun galt.

Seine vielen Ehrenämter, die er neben seinem Beruf als selbständiger Zimmermeister ausübte, können hier nur aufgezählt werden.



- Er war Mitbegründer der Regattagemeinschaft Ratzeburger See - einem Zusammenschluß der an der Wakenitz und am Ratzeburger See beheimateten Vereine - und deren Vorsitzender bis 1987.
- Er war Mitinitiator zur Gründung des Segler-Verbandes Schleswig-Holstein und dessen 2. Vorsitzender über 30 Jahre; war bis 1974 Vertreter Schleswig-Holsteins im Deutschen Segler-Verband
- und danach Mitglied des Seglerrates;
- Mitglied im Vorstand des Turn- und Sportbundes Lübeck,
- 1. Vorsitzender des Segelreviers Ostholstein und schließlich
- Leiter des DSV-Prüfungsausschusses für Führerscheine Lübeck / Ostholstein / Lauenburg.

Sein Wirken für die Allgemeinheit wurde mit – dem Bundesverdienstkreuz am Bande, – der Sportplakette des Landessportverbandes und – den goldenen Ehrennadeln des Deutschen Segler-Verbandes und des Segler-Verbandes Schleswig-Holstein anerkannt und gewürdigt.

Seine Leistungen für den Verein dokumentieren sich in dem nach dem Kriege geschaffenen Anlagen in Lübeck und auf Schanzen-

Schanzenberg, unser zweites Zuhause

In den Sommermonaten findet das Vereinsleben fast ausschließlich am Ratzeburger See statt. Genauer gesagt, auf dem Schanzenberg, dem Segelstützpunkt, Wochenendgelände und Feriendomizil des Segler-Club Hansa, einem idyllischen und beschaulichen Flecken an der Nordspitze des Sees.

1949 hatte man das Gelände erworben und mit dem Bau eines Hafens und der Errichtung der ersten Wochenendhäuser begonnen. In den Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs hat sich Schanzenberg, wie die Siedlung kurz genannt wird, rasch entwickelt. Mehrfach werden angrenzende Flächen hinzugepachtet, bis schließlich die heutige Größe erreicht ist.

Anfang der 60er Jahre ist der Bebauungsplan abgeschlossen. Sämtliche Bauplätze sind vergeben. Insgesamt sind 44 Wochenendhäuser entstanden. Alle in Eigenarbeit bzw. mit „vereinten“ Kräften.

Wer zu diesem Zeitpunkt noch nicht glücklicher Besitzer einer Datscha ist, hat in den nächsten Jahren kaum Aussicht einer zu werden. Die Nachfrage ist groß, aber das Angebot ist gering. Nur selten steht ein Haus zum Verkauf an. Interessenten müssen sich in eine „Warteliste“ eintragen. Sowohl die Liste als auch die Wartezeit ist lang.

Auf dem Wasser ist die Situation ähnlich. Die ersten Bootsstege sind parallel zum Ufer errichtet worden. Ihre Zahl ist begrenzt und reicht schon bald nicht mehr aus. Bereits 1953 entschließt man sich zum Bau einer kleinen, 8 Meter langen Brücke. Steigende Mitgliederzahlen, ein größer werdender Bootsbestand und die Tendenz zu immer größeren Schiffen führen dazu, daß die Brücke im Laufe der Zeit dreimal erweitert wird, bis sie schließlich eine Länge von 85 m aufweist.

Allmählich wird es eng auf Schanzenberg. Die Wasserliegeplätze sind alle belegt. Kiel- bzw. Kielschwerboote können nicht mehr aufgenommen werden. Kleinere Boote müssen an





erste „Seebrücke“

Land gelagert werden. Auch die Zeit- und Wohnwagenbesitzer müssen näher zusammenrücken. Selbst der Parkplatz ist am Wochenende hoffnungslos überfüllt.

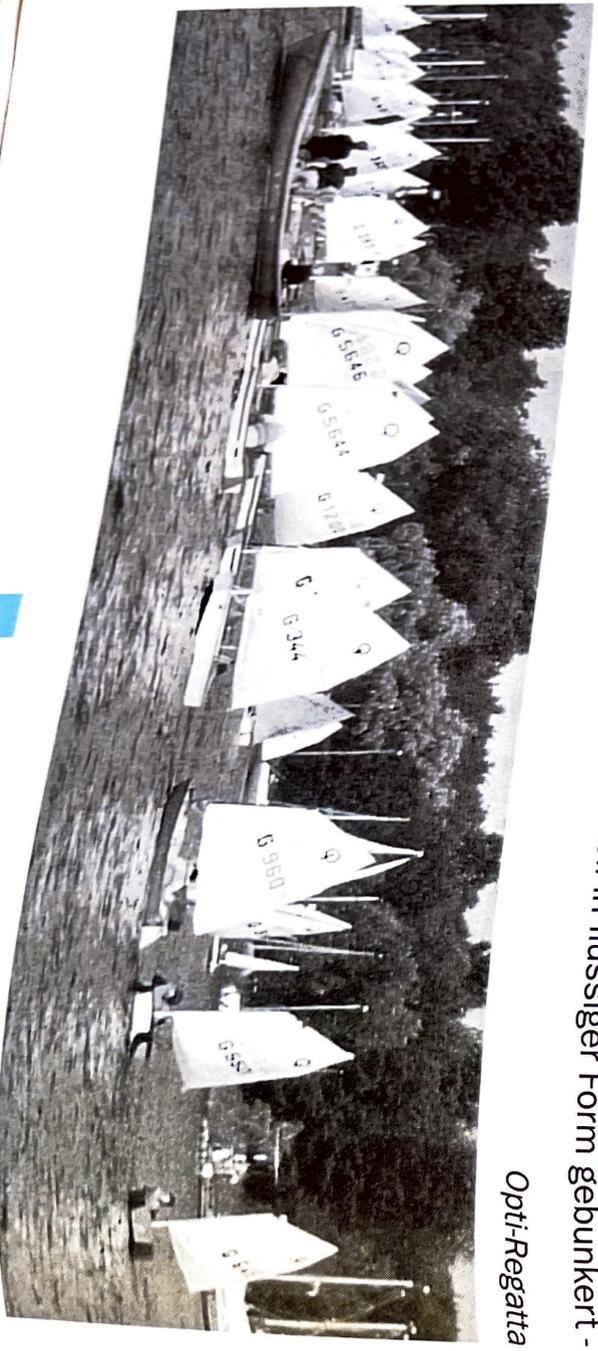
Was für den Stammtisch gilt, ist offensichtlich auch auf Schanzenberg übertragbar: Je enger, desto besser die Stimmung. In den Jahren zwischen 1970 und 1980 herrscht Hochstimmung auf Schanzenberg. Sie wird durch viele sportliche Aktivitäten gekennzeichnet:

Für die jüngsten Segler wird in den Sommerferien der Opti-Ferienpokal durchgeführt. Eine

mehrtägige Großveranstaltung mit Vollverpflegung und Rahmenprogramm. Schanzenberg gleicht in dieser Zeit einem Wanderzirkus.

Für die Älteren ist die nicht ganz ernstzunehmende Seniorenwettfahrt vorgesehen. Ursprünglich segelten hierbei die älteren Herren nicht nur mit Zylinder, sondern auch zusammen mit einer jugendlichen Vorschoterin.

Die Nachtwettfahrt, eine ebenfalls vom SCH ins Leben gerufene Regatta, dauert 18 Stunden. Von nachmittags 16:00 Uhr bis zum nächsten Morgen 10:00 Uhr. Der Proviant zum größten Teil in flüssiger Form gebunkert -



Opti-Regatta



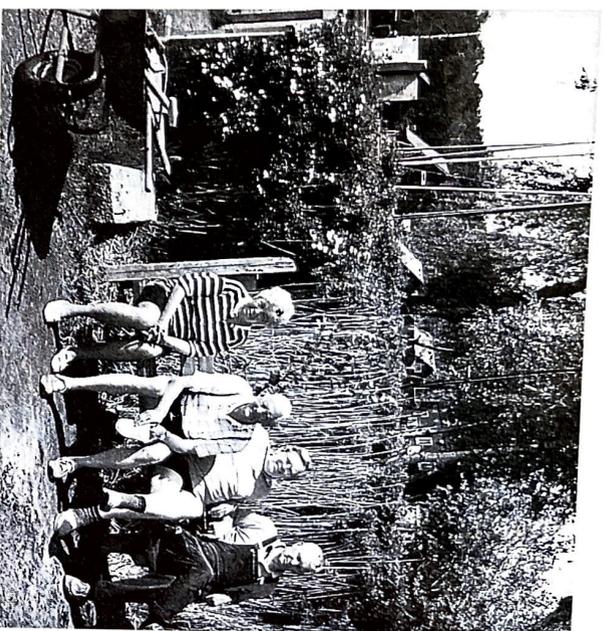
Seniorenwettfahrt

hätte bei einigen Besatzungen für eine Weltumsegelung gereicht.

Die Clubwettfahrten werden noch an zwei Wochenenden ausgesegelt und die Teilnahme ist für alle Mitglieder eine Selbstverständlichkeit.

Darüberhinaus gibt es eine Menge anderer Gemeinsamkeiten. So wird z. B. auf dem Vereinsgelände eine Damen-Fußballmannschaft trainiert. An Zuschauern und Besserwissern fehlt es dabei nicht. Apropos Besserwisser: Sie sitzen ansonsten auf der „Lästerbank“ direkt am Wasser und kommentieren die An- und Ablegemanöver der Vereinskameraden. Hier erfährt man auch den neuesten Küstenklatsch.

Eine weitere Möglichkeit für den Austausch von Vereinsneuigkeiten ergibt sich beim Was-serholen an der Pumpe. Die Kommunikation untereinander klappt hervorragend, auch ohne Telekom und moderne Übertragungs-



techniken. Wer trotzdem glaubt, den Anschluss an das Weltgeschehen zu verlieren, der bringt am Wochenende eine frisch geladene Autobatterie für sein portables Fernsehgerät mit.

1987 hält die Technik endgültig Einzug auf Schanzenberg. Nachdem bereits vor Jahren das Gelände an die zentrale Wasserversorgung der Gemeinde Groß Sarau angeschlossen wurde, erfolgt nun endlich auch der Bau der Abwasserleitung zum Klärwerk Disnack. Gleichzeitig wird Schanzenberg an das öffentliche Stromnetz angeschlossen.

Die Kosten für die Mitglieder sind beträchtlich. Noch höher sind die Folgekosten. In den Wochenendhäusern werden Dusche, WC und Einbauküche installiert. Die Petroleumlampe wird endgültig ausgeblasen. Stattdessen halten Satellitenschüssel, Farbfernseher, Waschmaschine und alle übrigen Hightech-Geräte Einzug auf dem Schanzenberg. Es besteht Verbindung zum Rest der Welt, die Verbindung untereinander bleibt dabei offensichtlich auf der Strecke. Ob Technik oder Zeitgeist, der Höhepunkt des gesellschaftlichen Miteinander ist überschritten. Immer mehr Familien entdecken Alternativen zum mehr Familien entdecken Alternativen zum Urlaub auf Schanzenberg. Der Freizeit- und Erholungswert ist zwar immer noch groß, aber es wird zunehmend ruhiger auf dem Wochenendgelände.

1988 wird ein Alptraum Wirklichkeit: Einige Mitglieder werden Zeugen, wie die Brücke in wenigen Minuten vom Eisgang fast vollständig zerstört wird. Der Neubau ist unvermeidlich und reißt ein tiefes Loch in die Vereinskasse. Nicht alle Arbeiten können von Vereinsmitglie-



dern ausgeführt werden. Der Bau eines zusätzlichen Brückenkopfes muß einer Firma übertragen werden.

übertragen werden. Der Brückenkopf in Verbindung mit einem verankerten Schwimmponton soll die Boote auch bei ungünstiger Windrichtung vor Wellenschlag schützen. Eine Maßnahme, die sich inzwischen bewährt hat.

Die Arbeiten auf dem Segelstützpunkt reißen nicht ab. In den letzten Jahren ist die Hafenanlage durch einen weiteren Schwimmponton ergänzt worden, an dem 8 Kielschwertboote Platz finden. Außerdem ist eine zweite Jollen-Slipanlage gebaut worden, um einen reibungslosen Ablauf bei Regatten zu gewährleisten.

Auch an Land hat sich einiges verändert. Anstelle des jährlich aufzubauenden Festzeltes ist eine solide, dauerhafte Holzkonstruktion getreten. Der Kinderspielfeldplatz ist neu gestaltet worden, und in diesem Jahr ist ein neues, komfortables Wasch- und Toilettenhaus errichtet worden, bei dem unsere Holzfachleute all ihr handwerkliches Können unter Beweis gestellt haben.

*Richtfest
nach allen Regeln der Zunft*



Stützpunkt Groß Sarau

Einigen Mitgliedern war der Liegeplatz in Schanzenberg am Ufer bei stürmischem Wetter zu unsicher. Sie suchten daher einen geschützteren Ort und fanden ihn in Groß Sarau unterhalb des Gehöftes des Bauern Hans Kropp. Durch eine vorgelagerte Schilfinself war dort vor dem Ufer ein natürlicher Hafen entstanden, der mehr Schutz bot. Unsere Mitglieder haben hier zwischen Schilfgürtel und Ufer einen Hafen geschaffen.

Zuerst haben sie dort mit den damals weit verbreiteten 20qm-Rennjollen gelegen. Übernachtet wurde in den Booten oder in Zelten, die auf den Stegen aufgebaut wurden. Später, als mehr Geld in ihren Kassen war, sind sie auf 20qm-Jollenkreuzer umgestiegen, die größtenteils in Eigenbau erstellt worden sind. Im Jahre 1977 wurde auch dieser Stützpunkt als Sporthafen anerkannt. Die für den Betrieb eines Sporthafens nötigen sanitären Anlagen wurden dazu landseitig geschaffen.

Ein brisantes Thema ...

Großen Einfluß auf die Ausübung des Segelsports hat der Natur- und Umweltschutz in den vergangenen Jahren genommen. Seine Bedeutung ist ständig gewachsen. Inzwischen muß sich jeder Wassersportverein sehr eingehend mit dem Thema auseinandersetzen. Ein Thema, das den Mitgliedern sowohl am Herzen, als auch im Magen liegt, aber auf jeden Fall viel (Freizeit) beansprucht.

Um es vorwegzunehmen: Die generelle Notwendigkeit von Natur- und Umweltschutz ist wichtig und steht außer Frage!

Mehr noch, viele Umweltmaßnahmen sind von Seglern mitgetragen, bzw. sogar von ihnen initiiert worden, teilweise schon lange, bevor es Umweltämter gab.

Heute werden Segler von Politikern und Umweltschützern häufig als Störenfriede der Natur abgestempelt, und durch Reglementie-

rungen und restriktive Maßnahmen in ihren Freizeitaktivitäten zunehmend eingeeengt. Der Segler-Club Hansa ist von dieser Entwicklung nicht verschont geblieben.

1974 waren auf dem Ratzeburger See noch etwa 100 Motorboote zugelassen. Sie übernahmen freiwillig die Sicherung von Regatten und anderen sportlichen Veranstaltungen.

1975 wird die Anzahl der Motorboote per Verordnung auf die Hälfte reduziert. Die verbleibenden Boote werden als Sicherheitsfahrzeuge verpflichtet. Der Dienst am Wochenende wird häufiger und erfolgt nach einem festgelegten Plan.

1976 werden auf dem Ratzeburger See Hilfsmotore für Segelboote verboten. Außerdem wird eine Benutzungslaubnis für Segelboote eingeführt, die zunächst noch kostenlos ist.

Die Hansestadt Lübeck folgt diesem Beispiel für den Bereich der Wakenitz.

Zeitgleich plant der Kreis Herzogtum Lauenburg einen Wanderweg am Westufer des Ratzeburger Sees, quer durch den Schilfgürtel und durch das Vereinsgelände von SVW, SCH und LSV. Der Interessenkonflikt zwischen den Vereinen und dem Kreis ist vorprogrammiert. Eine gütliche Einigung erscheint immer aussichtsloser. Es kommt zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung, die der SCH in zweiter Instanz verliert.

1978 wird mit dem Bau des Wanderwegs begonnen. Die Fertigstellung erfolgt noch vor Saisonbeginn.

1979 wird für den Ratzeburger See ein generelles Nachtankerverbot ausgesprochen. Außerdem wird nun eine Benutzungsgebühr für das Befahren des Sees erhoben. Die Bootslänge wird auf max. 8 m begrenzt.

1980 wird als Gegenmaßnahme zu dieser Entwicklung die Seekonferenz ins Leben gerufen, ein Gremium aus Vertretern der Wassersportler und der Behörden. Die Seekonferenz bewirkt noch im gleichen Jahr die Freigabe von zwei Nachtankerplätzen.

1986 nimmt in der Hansestadt Lübeck das neu geschaffene Umweltamt seine Arbeit auf. Die Erstellung des „Teilandschaftsplans Wakenitz“ gehört mit zu den ersten Aufgaben. Der Entwurf wird 1991 öffentlich vorgestellt. Er führt zu erbitterten Diskussionen zwischen betroffenen Vereinen und Behörden.

1993 wird der überarbeitete Entwurf von der Bürgerschaft mit knapper Mehrheit, gegen den Willen der Lübecker Bevölkerung, verabschiedet.

Am Ratzeburger See wird indessen vom Kreis Herzogtum Lauenburg die Sicherstellung des „Naturschutzgebietes am Ostufer des Großen Ratzeburger Sees“ vorangetrieben. Nach dem Willen der Naturschützer soll auf dem Wasser ein 50 bis 100 Meter breiter Streifen durch ein generelles Befahrensverbot geschützt werden. Auch hier gibt es unzählige Einwendungen, Proteste, Zusammenkünfte und Begehungen vor Ort. Es werden geringfügige Nachbesserungen vorgenommen, aber letztlich haben die Vorsitzenden und Beauftragten der Vereine und Verbände lediglich viel Zeit ver(sch)wendet.

1995 tritt die einstweilige Verfügung in Kraft. Im gleichen Jahr stellt der Segler-Club-Hansa Jugendgemeinschaftshauses auf Schanzenberg. Zunächst scheint alles glatt zu laufen. Die Schwierigkeiten beginnen bei der Stellungnahme des Umweltamtes. Das Gebäude passe nicht in die Landschaft. Das Ge-bäude Begründung für den ablehnenden Bescheid. Als Alternative wird der Neubau eines Toilettenhauses genehmigt, eine durch

die Sportboothafenverordnung ohnehin zwingend vorgeschriebene Einrichtung.

1996 wird der „Landschaftsplan Ratzeburg“ rechtsgültig. Auch hier wird von den Vereinen viel Zeit aufgewendet und letztlich wenig bewirkt. Der Plan sieht unter anderem den Abbau von Einzelstegen und uferparallelen Steganlagen, die Errichtung eines wasserseitigen Schutzstreifens am Westufer, die Stilllegung eines Naturhafens, und die Neuerrichtung von Sammelsteganlagen vor. Sogar der Wanderweg soll in einigen Bereichen rückverlegt werden.

1998 Die Landesregierung bemüht sich um Anerkennung eines Gebietes als „Biosphären-reservat der UNESCO“. Die Kernzone, vergleichbar mit einem Nationalpark, ist der Schaalsee. Aber auch der Ratzeburger See gehört zu den erweiterten Schutzzonen des geplanten Reservats.

Zur Zeit wird das „Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein“ auf kommunaler Ebene diskutiert. Ein 300 Seiten starkes Papier, das die Interessen des Natur- und Landschafts-schutzes bei Planungs- und Nutzungsänderungen formuliert. Bei Vereinen und Verbänden läuten die Alarmglocken.

Ein Silberstreif am Horizont ist die Einbindung des Sportes in die Landesverfassung Schleswig-Holsteins, die in diesem Jahr beschlossen wurde. Es bleibt zu hoffen, daß dadurch die Position des Sportes generell gestärkt wird und insbesondere die naturabhängigen Sportarten mehr Berücksichtigung finden.



Unsere Jugendgruppe

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges konnten der Clubjugend mangels finanzieller Möglichkeiten keine Clubboote zur Verfügung gestellt werden. Die Jugendlichen mußten sich daher auf den Booten der Mitglieder als Vorschoter betätigen. Vereinzelt durften sie auch schon als Steuermann fahren. In den Wintermonaten wurde diese praktische Unterweisung durch theoretische und taktische Schulungen ergänzt.

1949

Mit der Währungsreform und dem damit verbundenen enormen wirtschaftlichen Aufschwung verbesserten sich die finanziellen Möglichkeiten, sowohl der Mitglieder, als auch des Clubs, so daß die ersten Jugendboote angeschafft werden konnten. Beschränkte sich das Segeln zunächst auch nur auf das Wakenitzbecken und den Ratzeburger See, so wagten sich unsere Jugendlichen doch bald darauf in die „weite Welt“.

„...welche politischen Direktiven habt Ihr mitbekommen?“ fragte ein Osterliner Beterer, als unsere Jugendlichen zu einem Vergleichskampf in Osterlin weiften und sich abends mit den Seglern zum Klönschnack trafen. „Wir sind hier zum Segeln und nicht zum Diskutieren“, war die Antwort unseres Jugendleiters, womit die politische Diskussion erledigt war. Leider gab es bald danach für Jahrzehnte keine Möglichkeit mehr, dort zu segeln.

Segeberg,

ein beliebtes Revier der Jugendlichen, aber....

zunächst einmal ca 500m Transport der Boote auf Handkarren zum Eisenbahngleis, Verladen der Boote auf bereitgestellte Flachwaggons der Bundesbahn, Abtransport der Boote vom Segeberger Bahnhof zum See, das alles Tage vor der Regatta und hinterher genauso retour.

Aber Spaß hat es gemacht, und es war so gut für die Gemeinschaft!

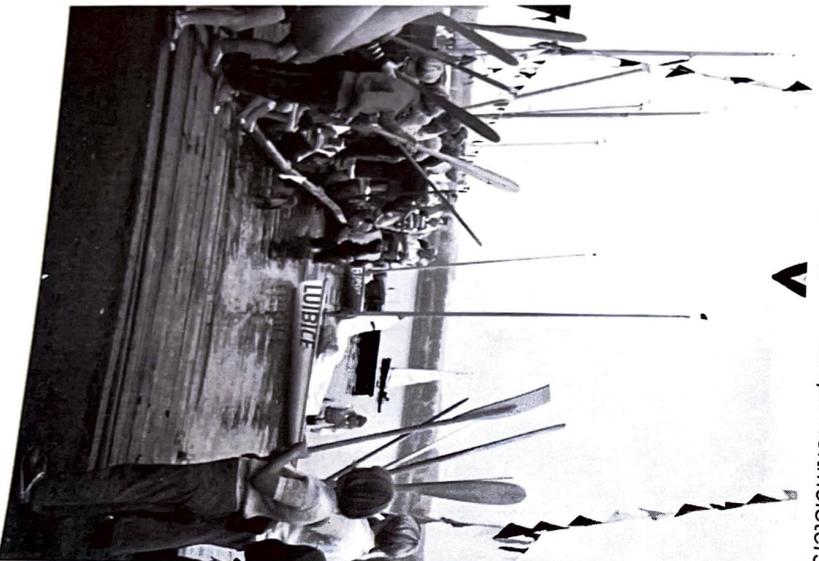
... keiner wollte mehr segeln





ein „Puschen“ wird getauft

Empfang des Europe-Weltmeisters



Ammersee

Zwei unserer Jugendmannschaften hatten sich auf der schleswig-holsteinischen Ausscheidung für die Teilnahme an der Deutschen Jugendmeisterschaft in der Piratenklasse qualifiziert. In Bayern, wo ein laues Lüftchen schon ein Sturm ist, hatten unsere Starkwindsegler keine Chance. Aber sie schwärmen noch heute von dieser Meisterschaft!

Jugendboote

Auf dem Gebiet der Jugendarbeit machte der Verein einen großen Schritt nach vorn, als Sportsfreund Klaus Callies im Dezember 1961 zwei Micky-Boote fertigstellte und damit den Grundstock für eine vereinseigene kleine Flotte von Jugendbooten schuf. Es kamen noch ein drittes Micky-Boot und eine Piratenjolle hinzu; letztere wurde später wieder verkauft und durch zwei 420er-Jollen ersetzt.

Der großen Beanspruchung hielten die 420er-Jollen nicht lange stand. Deshalb wurden sie durch die wesentlich robusteren Piraten-Jollen ersetzt.

1981 wurde zur besseren Betreuung auf dem Wasser ein Motorboot angeschafft.

Neubauten

Im Winter 1991/1992 wurden unter der Regie der Sportsfreunde Dieter Hartz und Klaus Callies zwei weitere Puschenboote gebaut. Die für die Boote benötigten Segel wurden von Jens Glinkowski, der sich in Italien als Segelmacher selbständig gemacht hat, gestiftet.

Zur Zeit verfügt die Jugendgruppe über: eine 420er-Jolle, zwei Piraten-Jolle, fünf Puschen-Jollen, fünf Puschen-Boote und zwei Motorboote.

Die Jugendboote des Clubs ermöglichen unserem seglerischen Nachwuchs nicht nur, unter Anleitung unserer Jugendleiter schon

frühzeitig mit der Segelei vertraut zu werden, sondern auch die Farben des S.C.Hansa auf anderen Revieren zu vertreten.

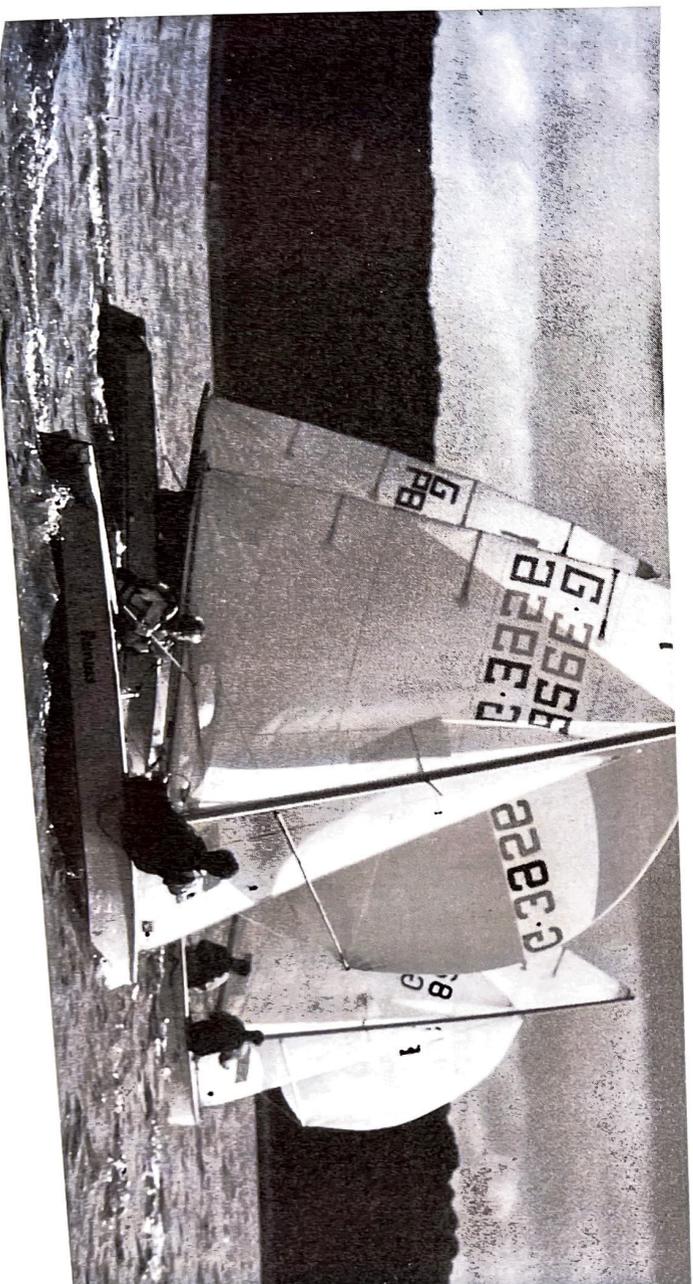
Unsere Jugendlichen nahmen an vielen Regatten und Meisterschaften in Schleswig-Holstein, Hamburg und Berlin teil. Ihr Weg führte sie sogar bis nach Bayern. Wenn auch keine Jugendmeistertitel errungen werden konnten, so gingen doch aus der Jugendgruppe

der Europe-Weltmeister
Klaus-Dieter Schultz

und die Deutschen Meister
Wilfrid Werner (O-Jolle) und
Olaf Stormer (Varianta) hervor.

Die Jugendgruppe mit derzeit 25 Mitgliedern, die sich weitgehend selbst verwaltet, ständig Jugendregatten veranstaltet und auf vielen Revieren segelt, läßt auf weiteren Bestand der Mitgliederzahlen hoffen und uns optimistisch in die Zukunft schauen.

Preisverteilung bei den Optimisten



Regattageschehen

Vom Segler-Club Hansa ausgerichtete Meisterschaften:

1964	DM	Korsare
1966	EM	Shearwater (Katamarane)
1970	EM	Shearwater
1971	DM	20qm-Jollenkreuzer
1976	DM	15qm- und 20qm- Jollenkreuzer
1980	Bundesbestenermittlung	Varianta (Kielschwerter)
1983	IDM	Olympia-Jolle
1990	IDM	Varianta
1996	IDM	Olympia-Jolle
1997	DJM	Pirat
1999	IDM (vorgesehen)	Varianta

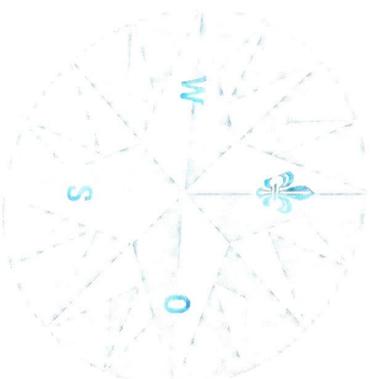
„Meistersegler“ aus dem Segler-Club Hansa:

WM	1971	Europe-Jolle
	Weltmeister: Klaus-Dieter Schultz	
DM	1961	Olympia-Jolle
	Deutscher Meister: Wilfried Werner	
EM	1966	Shearwater-Katamaran
	2. Bruno Fischer / Ernst Erdmann	
DM	1955	Varianta
	Deutscher Meister: Olaf Stormer (Vorschoter)	

Unser Hauptrevier ist der Ratzeburger See. Auf den hier veranstalteten Regatten sind unsere Mitglieder zahlreich vertreten. Sie segeln aber auch auf den verschiedensten Revieren in Schleswig-Holstein, in anderen Bundesländern, sogar im Ausland, wie in England, Holland, der Schweiz und in Italien.

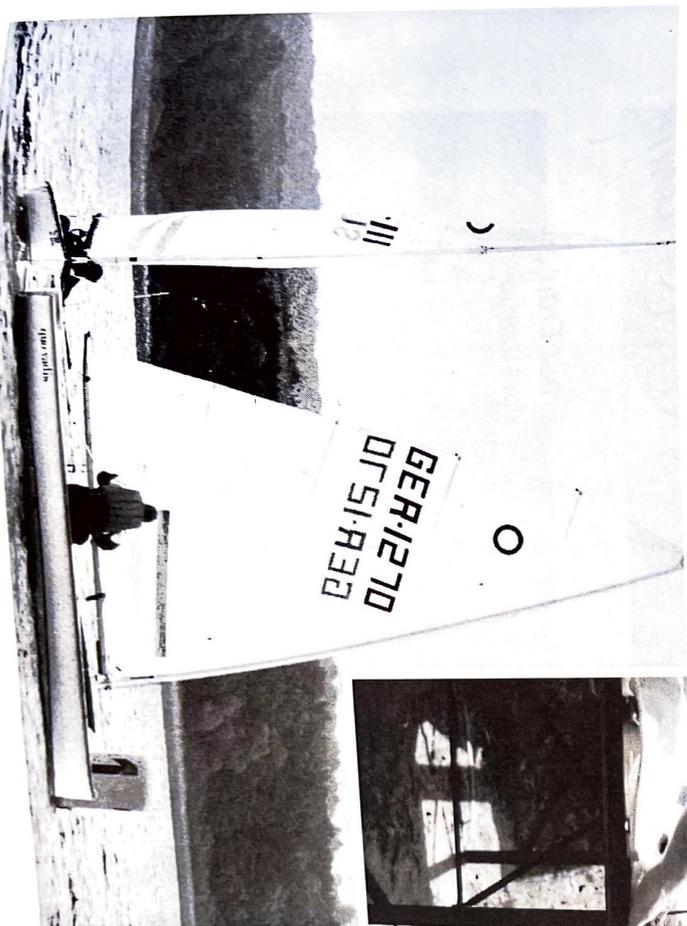
Als Wettfahrtleiter der Meisterschaftsregatten sowie auch bei den von der Regattage-meinschaft Ratzeburger See veranstalteten Wettfahrten hat sich unser Mitglied Horst Schnoor sehr bewährt. Er ist darüber hinaus seit sehr vielen Jahren als Schiedsrichter auf den Regatten der Travemünder Woche und anderer Reviere eingesetzt. Horst Schnoor war für 3 Amtsperioden stellvertretender Vorsitzender des Segler-Verbandes Schleswig-Holstein, langjähriger Vorsitzender der Regattage-meinschaft Ratzeburger See sowie für 12 Jahre 2. Vorsitzender des SCH.

Mit Stolz verzeichnen wir ebenso, daß eine Mannschaft des SCH langjährig unter der Leitung unseres Mitgliedes Bruno Fischer auf einer Bahn in den Travemünder Wochen als Regattaleitung eingesetzt war.





**Deutsche Meisterschaft
der O-Jollen
1983**



Dank und Ausblick

Wir haben nunmehr 100 Jahre hinter uns gebracht und wie wir meinen, auch mit Erfolg. Wir sind uns bewußt, daß dies ohne vielseitige Unterstützung nicht möglich gewesen wäre.

Unser Dank gilt daher all denen, die uns geholfen haben:

- Der Hansestadt Lübeck, hier besonders den Sportsenatoren und den Leitern und Mitarbeitern des Sportamtes und des Wasser- und Hafenaamtes.

- Der Possehl-Stiftung, ohne deren Hilfe einige Bauten nicht, zumindest nicht zum angestrebten Termin hätten erstellt werden können.

- Den Sportverbänden, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen.

Wir hoffen, daß unsere bisherigen Partner und Freunde auch weiterhin zu uns stehen. Die Verantwortung für die Zukunft aber liegt bei uns selbst. Nur wir können die Ziele setzen und die Verwirklichung anstreben.

Ein Verein unserer Größe lebt vom ehrenamtlichen Element. Nur, wenn die Mitglieder bereit sind, sich zu engagieren, kann in der heutigen Zeit, in der so viele rechtliche Hindernisse aufgetürmt werden, der Bestand gesichert bleiben.

Der Aufgabe, Jugendliche für den Segelsport zu gewinnen, sie auszubilden und zu unterstützen, werden wir uns auch künftig nach Kräften widmen. Dabei werden wir einerseits die Beiträge weiterhin niedrig halten und andererseits die Förderungsmitel so hoch wie möglich ansetzen.

Wenn unsere seglerischen Aktivitäten auf der Wakenitz sich auch auf wenige Wettfahrten unserer Jugendlichen beschränken, so bleiben doch Zentrum unseres Clublebens. Unser Segelstützpunkt Schanzenberg am Ratzeburger See wird weiterhin Ausgangspunkt für das Regattageschehen und für das Fahrtensegeln sein.

Jeglichem Versuch, unseren Weg über die Wakenitz zum Ratzeburger See und zurück weiter einzuschränken, werden wir entschlossen Widerstand entgegensetzen.

Die Jahrhundertwende des Vereins haben wir geschafft, die Jahrtausendwende mit politischen Umbrüchen, die keiner übersehen kann, liegt vor uns! Lassen wir uns dadurch nicht entmutigen! Wir haben schon viele Fahrnisse überstanden und so manche Klippe umschifft! Halten wir uns an die letzte Strophen unseres Clubliedes:

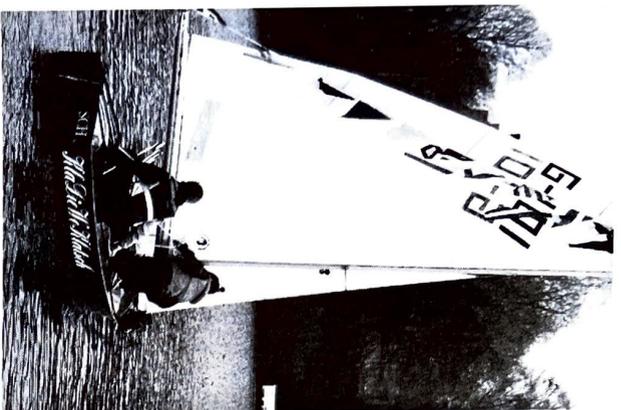
Wir alle lieben den Segelsport
und sind ihm von Herzen ergeben,
drum klinge es über die Wakenitz fort:
„Der Segler-Club Hansa soll leben!
Er blühe, solange ein Boot noch schwimmt,
bis der Tod uns den Wind
aus den Segeln nimmt!“

Gode Wind ahoi!

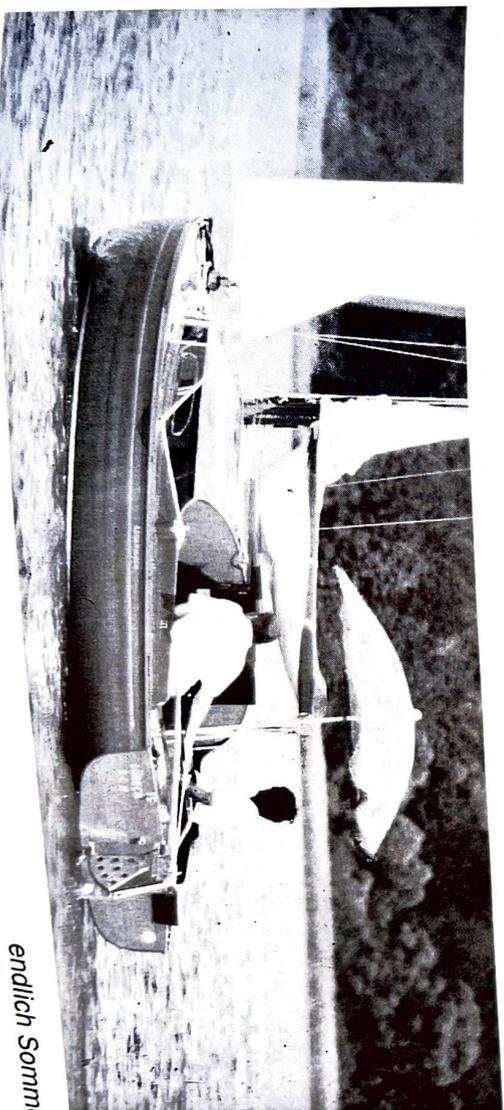


Ernst Erdmann
Vorsitzender des SCH

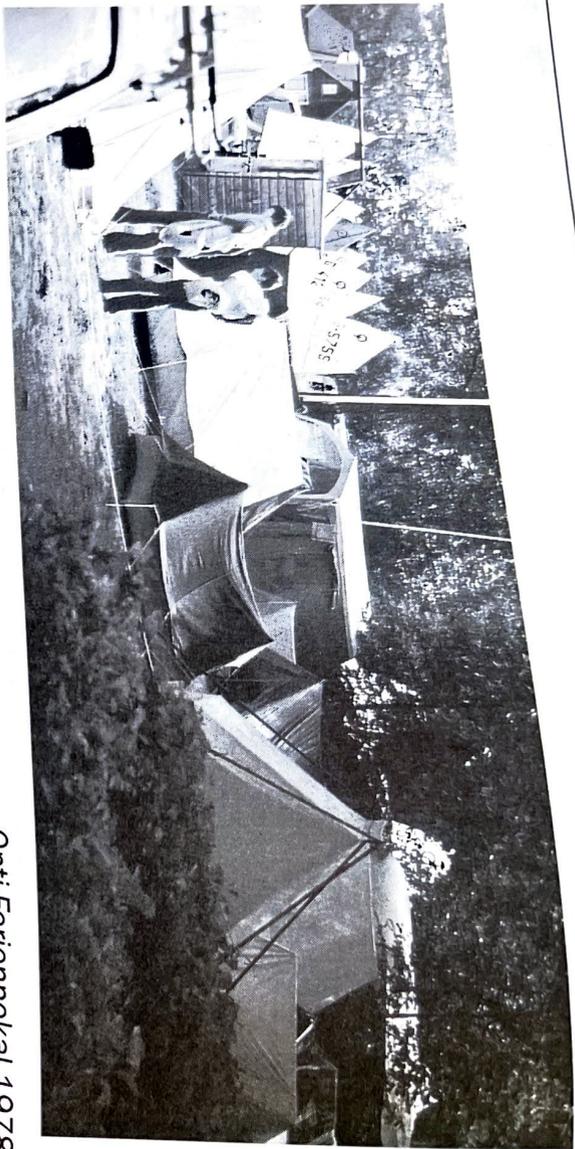




Gespräche auf höchster Ebene



endlich Sommer



Opti-Ferienpokal 1978



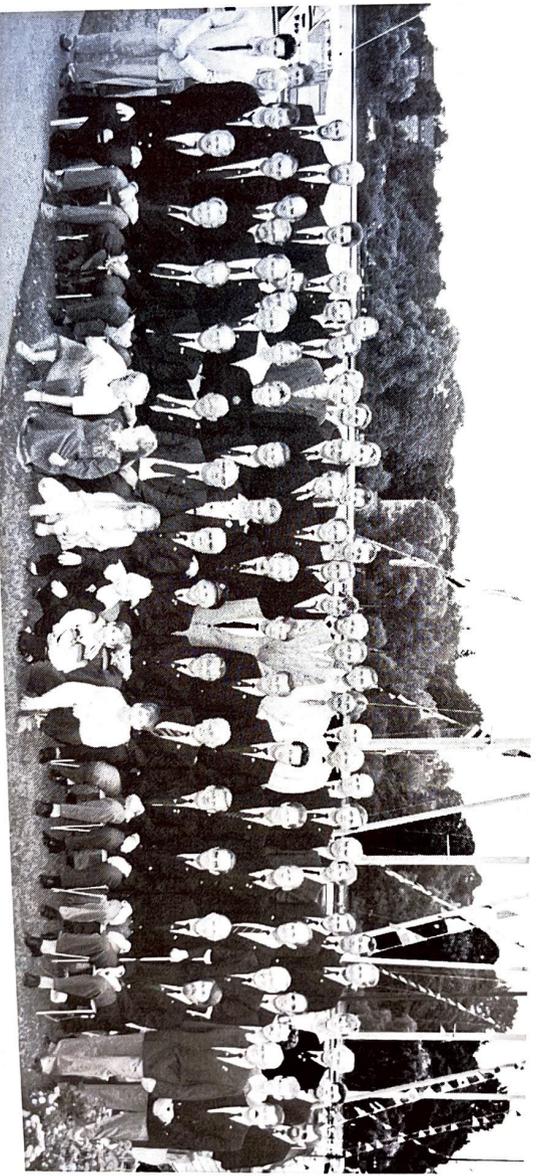
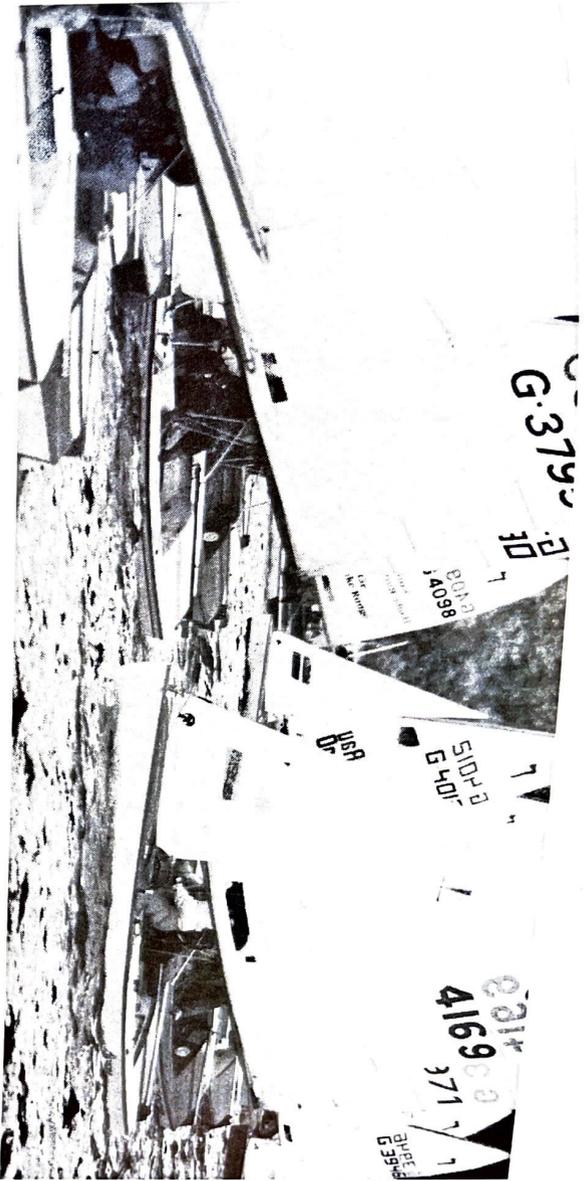
H. Siemers: Hansseat mit Leib und Seele



Erich Schärffe mit seiner Teufelsgeige

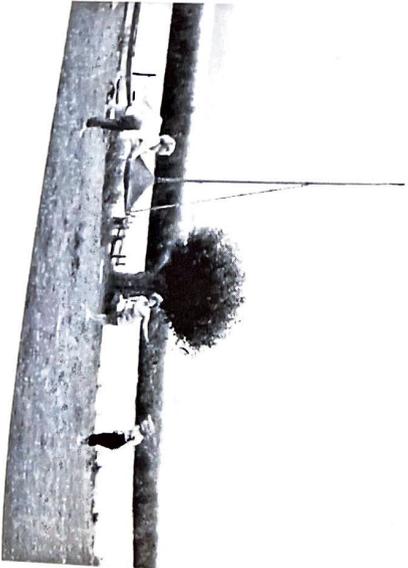
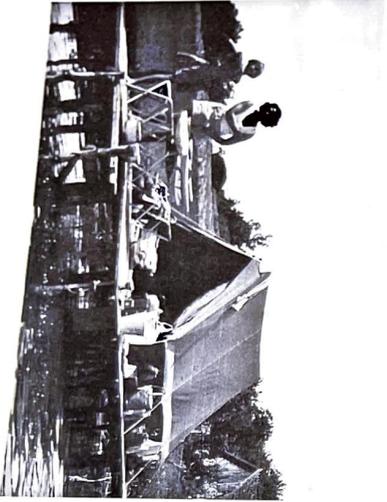
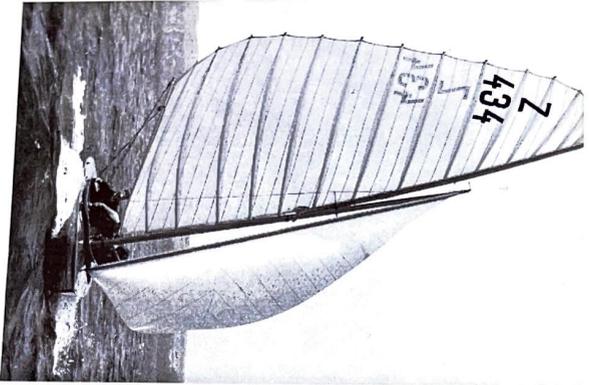


Starvorbereitungen



90järriges Vereinsjubliäum





IMPRESSUM

HERAUSGEBER:
SEGLER-CLUB HANSA VON 1898 E.V.

TEXT:
ERNST ERDMANN · GEORG DOMIAN

DRUCK:
WALTER BORNECK, LÜBECK

AUGUST 1998

