

125 Jahre Segler-Club Hansa von 1898 e.V. - Arbeitsversion

1898 - 1918 die frühen Jahre

Die Geschichte des Segler-Club Hansa begann am 27. August 1899. An diesem Tag wurde der Club durch die 5 Lübecker Handwerker Nehlsen, Kröger, Zimmermann, Koch und Arnold gegründet. Zweck und Ziel des Vereins war *„die Hebung des Segel- und Wassersports und des geselligen Verkehrs seiner Mitglieder“* (Auszug aus der ursprünglichen Satzung). Gesegelt wurde zunächst mit selbstgebauten bzw. zu Segelfahrzeugen umgebauten Booten und ehemaligen Rettungsbooten.

Die Gründung des Vereins 1898 durch 5 Handwerker erstaunt vor dem Hintergrund, dass zu der Zeit das Segeln doch eher privilegierten Personen vorbehalten war. In Deutschland war es vor allem Kaiser Wilhelm II., der durch seine Segelbegeisterung den Weg zu einer größeren Popularität des Segelsports bereitete. Als Eigner großer Yachten (Meteor I - V) nahm er selber regelmäßig an Wettfahrten teil. Vor Travemünde wurden ab 1889 regelmäßig Wettfahrten zweier Hamburger Kaufleute um eine Flasche Lübecker Rotspot gesegelt. Daraus entstand die Travemünder Woche. Die Anwesenheit des Kaiserpaars sowie auch der großen Yachten Meteor, Germania, Hohenzollern, Iduna und anderen, übte auch auf die Bevölkerung einen großen Reiz aus. Die Wettfahrten zogen viele Schaulustige an. Doch der einfache Bürger blieb Zaungast und musste Segeln als eine Sportart empfunden haben, die weder zu seinem Stand noch zu seinem Geldbeutel passte. Und auch die vom Kaiser geförderte Sonderklasse machte dies deutlich. Segeln durften nur Personen, die ihren Lebensunterhalt nicht mit eigener Hände Arbeit verdienten. Trotzdem oder vielleicht sogar deshalb übte das Segeln auch eine Faszination auf andere Bevölkerungsschichten aus. Und so begann die Geschichte unseres Vereins.

Die Flotte bestand zu Beginn aus 6 Fahrzeugen. Ein eigenes Vereinslokal gab es noch nicht, die Gaststätte „Wakenitz-Bellevue“ (Inhaber: Fürböter) an der Dorotheenstraße 23 wurde zur ersten Heimat des Vereins. Die Boote lagen zunächst an Bojen in unmittelbarer Nähe zum Wakenitzufer vertäut, seit 1900 diente ein Floß als Anlegesteg. Im Winter wurden die Boote auf der Veranda des Lokals eingelagert.

Gesegelt wurde zunächst fast ausschließlich auf der Wakenitz, die in der bekannten Form erst mit dem Bau des Elbe-Lübeck Kanals in den Jahren 1895 - 1900 entstand. Größere Strecken konnten kaum zurück gelegt werden, denn die für den Segelsport zur Verfügung stehende Zeit war knapp bemessen. Zur Erinnerung: die zum Ende des Jahrhunderts gerade erst gegründeten Gewerkschaften kämpften für einen 8-Stunden Tag. Noch betrug die durchschnittliche Arbeitszeit 60 Stunden und war auf 6 Arbeitstage verteilt.

Bereits 1903 wurde zusammen mit dem Lübecker Segler-Verein (LSV) und dem Lübecker Yacht-Club (LYC) die erste Senatsregatta auf dem Wakenitzbecken ausgetragen. Hierbei nahmen die Ratsherren nicht persönlich die Pinne in die Hand, sondern sie stifteten einen Wanderpreis, der von da an jährlich ausgesegelt wurde. Einheitliche Bootsklassen waren noch unbekannt und somit existierten auch keine Vorschriften über einheitliche Bootsabmessungen oder Segelflächen - Vergütungssysteme waren noch unbekannt. So entstanden zum Teil abenteuerliche Bootskonstruktionen. Zum Beispiel benutzte man auf einigen Booten eine Ausreithilfe in Form einer über die Bordwand herausragenden Planke, wie es auch von Booten aus der Karibik bekannt ist. So konnte eine extreme Übertakelung ausgeglichen werden. Texte in den Vaterstädtischen Blättern von z.B. 1901 und 1903 belegen eine rege und erfolgreiche Regattatätigkeit des SC Hansa auf der Wakenitz. Im Jahr 1904 war die Flotte auf die 7 Boote „Sturmvogel“ (Scheffler), „Hermann“ (Wohlers), „Großmutter“ (Nehlsen), „Else“ (Klüssendorf), „Hedwig“ (Heinrich Koch), „Berta“ (Riewe) und „Maria“ (Haase). Als dann 1906 Zwistigkeiten innerhalb des Vereins auftraten, verteilte sich das Clubleben für einige Zeit auf zwei Lokale: die „Wakenitz-Bellevue“ und eine weitere Gaststätte auf der anderen Seite der Wakenitz.

Den Vorsitz des Vereins führte bis 1904 Heinrich Koch. Von 1904 - 1906 war Ludwig Koch 1. Vorsitzender des Clubs, der mittlerweile auf 30 Mitglieder angewachsen war. Von 1906 wechselte dann bis 1907 der Vorsitz zu Hermann Wohlers. Ab 1907 war dann Karl Ross langjähriger

Vorsitzender (bis 1933, mit Ausnahme der Zeit des ersten Weltkriegs). Die Anzahl der Boote stieg ebenfalls beständig an. 1907 waren bereits 15 Boote im SCH beheimatet. Dabei handelte es sich zunächst ausschließlich um Kielboote. Das erste Schwertboot wurde 1908 von Konrad Heuser gebaut. Im selben Jahr entstand die „Santa Maria“, ein in Lattenbauweise hergestelltes Boot.

Da die Wakenitz in Lübeck recht eng ist und die Windverhältnisse als eher „schwierig“ bezeichnet werden können, verlagerte sich das Segeln schon bald zum nahe gelegenen Ratzeburger See. Bis das erste Motorboot im Jahr 1911 auftauchte, ruderte, paddelte oder segelte man sonnenabends mit Musik die Wakenitz aufwärts nach Rothenhusen. Unterwegs musste mehrmals der Mast gelegt werden und es kam zu Reibereien mit den ortsansässigen Fischern, die mit ihren Netzen die Wakenitz versperrten und das Fahrwasser als „ihr Revier“ betrachteten. 1910 wurde auf Drängen der Fischer eine Verordnung erlassen, wonach das Befahren des Ratzeburger Sees nur gegen die Entrichtung einer Hoheitsgebühr von 10 Mark je Boot gestattet wurde. Die Angelegenheit wurde etwas hemdsärmeliger als heute erledigt. So wurde die Verordnung einfach ignoriert und die ganze Sache verlief im Sande.

Das Regattasegeln verlagerte sich ebenfalls zunehmend auf den Ratzeburger See, manchmal gab es auch Wettfahrten von Lübeck nach Rothenhusen. Die erste offene Regatta auf dem Ratzeburger See fand 1912 auf Initiative von Karl Ross statt. Hieran beteiligten sich 28 Boote, von denen der SC Hansa die Hälfte stellte. Bis 1918 stieg dann die Anzahl der Mitglieder stetig bis auf 180 an. Und auch die Zahl der Boote wurde immer größer, so dass ab 1912 der Ruf nach einem eigenen Zuhause immer lauter wurde. 1913 wurden erste Mittel gesammelt und schon 1914 konnte ein eigenes Bootshaus an der Wakenitz erbaut werden.

Die Zeit von 1918 - 1933

In den ersten Nachkriegsjahren bis 1920 wurden im Bootshaus die ersten Boote im Eigenbau erstellt, und zwar eine geklinkerte Rennjolle und eine nationale Jolle (22er Rennjolle, auch als J-Jolle bezeichnet). 1920 baute August Voß aus einem Fahrradmotor den ersten Außenborder.

Im Jahr 1921 trat der SC Hansa dem Arbeitersportkartell Lübeck bei und war ab 1923 Mitglied des Freien Segler Verbandes (F.S.V.), der seinen Sitz in Berlin hatte und aus dem Berliner Wettsegel Verband (gegründet 1901) hervorgegangen war. Der F.S.V. vereinte vor allem Segelvereine aus dem Arbeitermilieu unter seinem Stander. Ursprünglich rein auf Berlin fokussiert, öffnete sich der F.S.V. nach und nach auch für „auswärtige“ Vereine. Im Bericht des 1. Seglertages aus der Verbandszeitung „Der Freie Segler“ vom April 1925 heißt es dazu: *„...Er hat seine Hauptaufgabe darin gesehen, den F.S.V. auf eine breitere Grundlage als bisher zu stellen und alle innerhalb Deutschlands ansässigen, auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Seglervereine zu erfassen und unter dem Stander des selben zu vereinigen“.*

Dabei wurde es dem F.S.V. nicht einfach gemacht, weitere Arbeitersegler-Vereine aufzunehmen. So veröffentlichte der Arbeiter-Turn und Sport Bund Gegenartikel und Aufrufe, u.a. einen Artikel im „Schlesischen Arbeiter Sport“, in dem versucht wurde, den F.S.V. in ein möglichst schlechtes Licht zu bringen. Allen den Seglern, die sich auf Grund der Aufrufe zum F.S.V. hingezogen fühlten, sollte der Beitritt zu verleidet werden. Zum Beispiel wurde gefordert, daß sich der F.S.V. erst von dem „bürgerlichen Klimbim“ frei machen sollte, als da wären Aussegeln von Preisen und Benutzung der bürgerlichen Presse. Allerdings muss auch gesagt werden, dass es für Arbeitersegler kaum Alternativen gab. Der Zugang zum DSV (Deutschen Segler Verband) war quasi verwehrt, da dort vor allem großbürgerliche Vereine organisiert waren. Als Alternative bot sich der 1912 gegründete Deutsche Segler Bund (DSB) an, der „normale“ bürgerliche Vereine adressierte, sich allerdings durchaus vom Arbeitersport distanzierte.

Der SC Hansa war einer der ersten Vereine außerhalb Berlins, der dem F.S.V. beitrug. Bereits im Freien Segler 06/1925 wurde das Bootshaus des SCH abgebildet und beschrieben. Die Mitgliedschaft im F.S.V. hat sicherlich auch den SC Hansa in seiner Ausrichtung, seiner Arbeit und seinen Strukturen mit geprägt. So versuchte der F.S.V. zum Beispiel, Defizite in Bildung und Kultur auszugleichen - von der Unterstützung im anspruchsvollen Rechnen und Schreiben bis hin zu Buchbesprechungen, kulturellen Veranstaltungen und geselligen Treffen. Die Mitgliedschaft in

einem F.S.V. Verein war allerdings auch mit weitreichenden Verpflichtungen verbunden. So wurde die Teilnahme an den ausgerichteten Veranstaltungen schlichtweg erwartet. Ohne Ambitionen war da nichts zu machen. Das Vereinsleben war klar organisiert, Entscheidungen wurden manchmal lautstark in den monatlichen Versammlungen diskutiert und erstritten. Und auch der Ausbildung der Jugend wurde ein großer Wert beigemessen. So gründete sich bereits 1927 die erste Jugendgruppe im SC Hansa und förderte den seglerischen Nachwuchs. Ein wichtiger Termin für die Arbeitersegler und den F.S.V. waren die jährlichen Feierlichkeiten zum 1. Mai. Auch der SCH beteiligte sich in Lübeck daran. Zu den Umzügen wurden regelmäßig Boote des SC-Hansa auf Plattwagen verladen und von den Mitgliedern durch die Stadt gezogen. Kinder fuhren gerne auf den Booten mit.

Das Aufblühen des Segelsports in diesen Jahren und die rege Sportbeteiligung brachten es mit sich, dass mehrere Rennjollen des SC Hansa in den Jahren 1927/28/29 erstmalig an auswärtigen Regatten, insbesondere in Berlin, teilnahmen. So wird im Freien Segler 02/1928 berichtet, dass der Rennzwanziger Z 55 des Sportgenossen Hädel den Nordstern Wanderpreis 1927 auf dem Tegel See zugesprochen bekam. Zur gleichen Zeit, und zwar zu den Regatten anlässlich des 30-jährigen Jubiläums im Juli 1928, waren auch Segler der Tegeler Touren-Seglervereinigung, des Segler-Vereins Rahnsdorf, des Bille Wassersport-Vereins sowie Segler aus Kiel auf dem Ratzeburger See zu Gast. Gesegelt wurde in den Klassen 22qm Rennjolle, 20qm Rennjolle, 15qm Klasse (wahrscheinlich Rennjolle), 10 qm Klasse und Ausgleicher. Auch für Touren war das Revier Ratzeburger See sehr beliebt, besonders die Seebrücken in Utecht an der „Strandhalle“ und in Campow mit der Sommer-Gastwirtschaft „Seegarten“ waren beliebte Ziele.

Wie bereits vor dem Krieg, wurde an den Wochenenden rege von Lübeck zum Ratzeburger See „gependelt“. Schnell entstand der Wunsch, dort nicht nur auf den Booten oder in Zelten übernachten zu müssen, sondern festere Quartiere zu beziehen. Bereits ab 1919 anstanden die ersten 21 einfachen Wochenendhäuser auf dem Westufer der Wakenitz. Durch die Verlegung der Straße nach Utecht mussten diese Häuser das Gelände räumen. Ersatz wurde auf der Ostseite der Wakenitz mit der Siedlung „Reiherstieg“ gefunden. Der Umzug der kleinen Holzbuden geschah mittels einer Schute, auf die die Hütten gerollt und am „Reiherstieg“ wieder an Land gezogen wurden. Lediglich die Sportgenossen Ross, Stüwe, Eulers und Passau zogen es vor, ihre Häuser auf einem Wiesenstück am See nahe Rothenhusen zu belassen.

Die Siedlung „Reiherstieg“ entstand auf einer Wiese auf der Mecklenburger Seite der Wakenitz gegenüber von Ziegelhorst. Nachdem langsam die Folgen des Krieges und der Inflation überwunden waren, begann die Kolonie einen derartigen Umfang anzunehmen, dass sich weitere Mitglieder gezwungen sahen, um 1925 eine neue Kolonie zu gründen. So entstand „Neu-Brasilien“. Des weiteren wurden in entgegengesetzter Richtung im Anschluss an den „Reiherstieg“ weitere Wochenendhäuser am „Brook“ erbaut. Die Siedlung reichte bis auf etwa 300 m an die Brücke bei Rothenhusen heran. Viele Jahre lang waren diese 3 zusammen gehörigen Kolonien durch den großen Reiherstieg und den Lenschauer Graben voneinander getrennt, die mühselig durch Bohlen und Bretter überbrückt wurden. Diese Art Stege bargen viele Gefahren in sich, wenn z.B. die Segler von „schwerer Tour“ mit Schlagseite nach Hause kamen. Die Sage berichtet, dass gelegentlich ein Segler mit völlig neuem blauen Anzug bis zum Hals im Modder des Reiherstiegs gesessen haben soll. Etwa um 1932 gelang es, über den kleineren Graben eine stabile Brücke zu bauen, der 1934/35 eine größere Brücke über den Reiherstieg folgte. Diese war auf Tonnen gelagert und bildete den ganzen Stolz der Siedler. Trotz des Geländers waren allerdings die Gefahren für manche Segler immer noch nicht vorbei. Es soll vorgekommen sein, dass einige von ihnen neben der Brücke in den Reiherstieg gefallen sind. Als Entschuldigung gaben sie an, es sei zu dunkel gewesen Viele der Siedler wohnten den ganzen Sommer hindurch in ihren Ferienhäusern und scheuten die damaligen Mühen nicht, täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit und zurück zu fahren. Autos und Motorräder waren zu der Zeit für die Mitglieder noch kaum erschwinglich. Das Leben selber war einfach, Strom und fließend Wasser gab es nicht. Die Häuser waren klein, besaßen allerdings sehr schöne Veranden. Gastfreundschaft wurde groß geschrieben, man besuchte sich häufig.

Im Jahr 1931 konnte mit der Lübecker Finanzbehörde noch ein langfristiger Pachtvertrag geschlossen werden. Bis zum Groß-Hamburg Gesetz 1937 gehörte ein Streifen auf der Ostseite der Wakenitz noch zu Lübeck. Mit dem Ende des Krieges war es dann mit den Siedlungen vorbei.

Das Ostufer der Wakenitz kam unter Russische Besatzung. Innerhalb weniger Jahre war von dem einstigen Stolz des Segler-Club Hansa nichts mehr zu sehen.

Auch an der Wakenitz im Bootshaus wurde es immer enger, da sich die Flotte des SC-Hansa stetig vergrößerte. Um all die Boote im Winter unterbringen zu können, wurden 1929 die beiden Seitenflügel zum LKV und LSV angebaut.

Im Jahr 1930 kam es dann zu einem folgenschweren Streit. Dieser drehte sich um eine Kollision, die zu einem Loch im Rumpf einer nagelneuen 20er Rennjolle führte. Im darauf folgenden Streit in der Messe im Bootshaus soll neben wütenden Worten noch ein Bierglas geflogen sein, welches sein Ziel auch getroffen haben soll. Als Folge davon traten einige Mitglieder aus dem SC-Hansa aus und gründeten den Segler-Verein Wakenitz (SVW), der sein Bootshaus am Wakenitzknie bei Brandenbaum hat. Am Schanzenberg ist der SVW heute unser Nachbar.

Die schweren Jahre 1933 - 1948

Die Nationalsozialisten benötigten nur wenige Monate, um die Macht im Land an sich zu reißen und die demokratische Ordnung zum Zerfall zu bringen. Im November 1932 erhielten sie bei der Reichstagswahl bereits 33 Prozent und waren stärkste Fraktion. Sie schafften es, Mehrheiten zu bilden und Hindenburg ernannte Hitler am 30. Januar 1933 zum Reichskanzler. Am 27. Februar 1933 folgte der Reichstagsbrand und darauf die Notverordnung und die Auflösung des Reichstags. Am 5. März 1933 gab es Neuwahlen zum Reichstag und die NSDAP erhielt jetzt bereits 43,9 % der Stimmen. Am 23. März 1933 wurde das Ermächtigungsgesetz erlassen und immerhin war hierfür eine Zweidrittelmehrheit im Reichstag erforderlich. Aufgrund des Ermächtigungsgesetzes erfolgte keine Kontrolle der Regierung durch das Parlament mehr. Die Grundrechte waren eingeschränkt oder außer Kraft und es begann die Gleichschaltung. Diese betraf auch den Freien Segler Verband F.S.V. Wurden dort im „Freien Segler“ noch in der Ausgabe März 1933 kritische Gedanken geäußert, so wird den Vorstandsvorsitzenden spätestens nach den Ergebnissen der Neuwahlen klar gewesen sein, was sich ändern würde. Mit der Ausgabe April 1933 erfolgte noch ein Versuch des Überlebens durch eine Umbenennung in: „Der Deutsche Segler“. Genutzt hat es nichts

Zu dieser Zeit war Karl Ross 1. Vorsitzender. Er war Mitglied der KPD und von 1921 bis 1929 Abgeordneter in der Lübecker Bürgerschaft. Beruflich war Karl Ross Schlosser und betrieb eine Werkstatt, eine Tankstelle und einen Bootsverleih unterhalb der heutigen Wakenitzbrücke an der Straße Wasserweg. So wie Karl Ross, waren viele Mitglieder im Segler-Club Hansa politisch links eingestellt.

Dann kam der 1. Mai 1933 - der Tag der Arbeit - an dem sich unser Club weigerte, die Fahnen des neuen Reiches an seinen Flaggenmasten zu hissen und sich entschied, sich auch sonst nicht an den Feierlichkeiten zu beteiligen. Diese Weigerung führte zu einem Leserbrief, der am 5. Mai 1933 im Lübecker General-Anzeiger erschien:

Staatsfeindlich?

Überall grüßen am ersten Mai, dem Tag der nationalen Arbeit, die Fahnen der Nation. Alle Herzen schlagen höher der im Fest- und Fahnen schmuck prangenden Häuser unserer Stadt. Aber wie überall, so fällt auch hier besonders den näheren Anwohnern der Wakenitz ein Wermutstropfen in den vollen Becher. Und wohl jeder, der an diesem Tag den Weg an der Wakenitz entlang nehmen mußte fiel es auf, dass alle Bootshäuser die Fahnen des neuen Reiches schwarz, weiß, rot und Hakenkreuz gehisst hatten. Bis auf den Segler-Club Hansa. Dass dieser Verein auch heute noch staatsfeindlich eingestellt ist, ergibt sich noch weiter aus der Tatsache, dass alle übrigen Segler- und Sportvereine an dem großen Festzug teilgenommen hatten. Bis auf den genannten Club. Auch bei internen Angelegenheiten, wie zum Beispiel dem alljährlich stattfindenden Ansegeln, in diesem Jahr am 30. April, hält es dieser Club nicht für nötig, die nationalen Fahnen zu hissen, während früher bei jeder Gelegenheit an allen Ecken des Bootshauses die Fahnen schwarz, rot, gelb sehr sichtbar wehten. Jetzt hat man die Fahnenmasten aus ganz bestimmten Gründen dort entfernt. Unwillkürlich fragt man sich: Gibt es denn in Lübeck noch marxistische Vereine? Werden

solche staatsfeindliche Clubs noch geduldet? Die Anwohner der Wakenitz würden es jedenfalls freudig begrüßen, wenn auch hier bald gleichgeschaltet oder besser ganz aufgeräumt würde. Es werden doch auch andere Vereine im Reich verboten. Warum existiert dieser unter dem Vorsitz des früheren Kommunisten Karl Ross bestimmt nie national geleitete Club immer noch? Heil Hitler. Mehrere Anwohner der näheren Wakenitz.

Daraufhin erfolgte am das offizielle Verbot des Vereins. Das Vermögen wurde beschlagnahmt und das Eigentum am Bootshaus wurde der Stadt übertragen. Später, nach dem Krieg, wurden viele Briefe verfasst, um das Bootshaus zurück zu erlangen. In einem dieser Briefe hieß es dann: *Die Mitglieder verweigerten die Räumung des Hauses, so dass man sich seitens der NSDAP veranlasst sah, das Bootshaus dem Verein zu vermieten und die Mitglieder dem LSV anzuschließen.* In einem anderen Schreiben heißt es, dass die Vermietung des Hauses an den Verein am 13. Februar 1935 erfolgte. Der Lübecker Segler Verein feierte im Jahr 1935 sein 50 jähriges Bestehen. In der Festschrift findet sich dazu: *Die Auflösung des hiesigen Segel-Club Hansa erforderte für den LSV besondere Maßnahmen. Im Einvernehmen mit dem hiesigen Beauftragten des Reichssportführers wurde ein großer Teil der Mitglieder dieses Vereins vom LSV übernommen. Das vom Staat beschlagnahmte Bootshaus des SC Hansa wurde vom LSV gepachtet. Die Lösung aller in diesem Zusammenhang auftauchenden Fragen konnte erst nach Überwindung vieler Schwierigkeiten erfolgen.*

Dieser Zustand dauerte fast fünf Jahre. 1938 entschloss man sich zur Wiedezulassung des Vereins. Herbert Korf, Parteimitglied, wurde mit der Führung des Vereins beauftragt. Es gab eine neue Satzung und neue Richtlinien und es folgte der zwangsweise Anschluss an den Reichsbund für Leibesübungen. Am 20. Januar 1938 gab es die erste ordentliche Versammlung des Segler-Club Hansa. Auffällig im Protokoll ist die neue Terminologie, die jetzt Einzug gehalten hatte. Es ist nicht mehr vom Vorsitzenden die Rede, sondern der Vereinsführung. Diese eröffnete die erste Versammlung des wiedererstandenen Segler-Club Hansa um 20 Uhr mit dem Deutschen Gruß. Anwesend waren 62 Mitglieder. Statt eines Vorstandes gab es jetzt einen Führerbeirat. Unter Punkt 2 des Protokolls heißt es dann weiter: *Der Vereinsführer verlas die Mitgliederliste. Die nun im Segelsport beigetretenen Mitglieder wurden dem Segler-Club Hansa verpflichtet.* Was das auch immer heißt, vermutlich auf die neue Satzung. Denn die neue Satzung enthielt sicherlich auch Passagen, in denen die Mitglieder auf die nationalsozialistische Freiheitsbewegung und auf Adolf Hitler verpflichtet wurden. Der SCH kann den Mietvertrag vom LSV bezüglich des Bootshauses übernehmen und muss jetzt also für das eigene, selbst erbaute Haus, Miete bezahlen.

Einige Markanten Daten:

Eine Versammlung 1939 fand nur wenige Tage nach dem Überfall auf Polen und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges am 7. September statt. Der Vereinsführer und sein Stellvertreter wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Die Versammlung wurde somit vom Führerbeirat geführt. Die Anfang September geplanten Regatten fielen wegen der herrschenden Kriegslage aus. Ansonsten schien das Vereinsleben zunächst ungestört weiter zu gehen.

Am 28. / 29. März 1942 kam es zu dem verheerenden Luftangriff auf Lübeck durch die Engländer. Am 18. April 1942, einen knappen Monat später, gab es dann eine Monats-Versammlung, die durch Hans Brockstedt geleitet wurde. Infolge der Katastrophe, so heißt es dann im Protokoll, musste die Bootshaus Messe an die Gestapo abgetreten werden. Wo die Versammlung dann stattfand, bleibt unklar, da das in dem Protokoll nicht erwähnt wird. In einem weiteren Punkt heißt es: *Vom DSV wurde ein neuer Bezugsschein für Farbe und Lack beschafft.* Also ging einerseits das Leben dennoch weiter. Andererseits wurde jetzt schon klar, dass die Not größer wurde und selbst Farben und Lacke nur mit Bezugsscheinen beschafft werden konnten. *Das Ansegeln wird eventuell um eine Woche verschoben. Alle Mitglieder werden an ihre Pflicht erinnert, im Bootshaus für Sauberkeit zu sorgen.* Einige Probleme sind nicht nur zeitlos, sie sind immer aktuell.

Zynischerweise wurde dem SC Hansa im Jahr 1943 sein Bootshaus von der Finanzverwaltung zum Kauf angeboten. 6.500 Reichsmark sollte der Verein für sein eigenes Bootshaus bezahlen. Empört lehnten die Mitglieder dieses Angebot ab. In einem Schriftsatz hierzu heißt es:

Zurückkommend auf Ihr Schreiben vom 19. Juni teile ich Ihnen mit, dass ich von dem Inhalt Kenntnis genommen habe. Ich habe mir die Sache nochmals überlegt und bin zu dem Entschluss gekommen, dass ich den übersandten Entscheid nicht annehmen kann. Bitte diese Angelegenheit bis Kriegsende ruhen zu lassen und dass das Weiterleben des Segel-Club Hansa unter dem alten Pachtvertrag bestehen bleibt. Sollten sich in dieser Zeit irgendwelche Änderungen ergeben, sei es durch Verkauf oder dergleichen, so erlaube ich mir die Bitte um das Vorkaufsrecht.

Am 13. Januar 1945 starb unser Vorsitzender Karl Ross im Alter von 62 Jahren im KZ Neuengamme an den Folgen der Haft. Wenige Monate nach dem Tod von Karl Ross war der Krieg beendet. Nach dem Krieg wurde der Wasserweg, wo Karl Ross seinen Bootsverleih und letzten Wohnsitz hatte, in Karl-Ross-Weg umbenannt. Vor dem Haus Nr. 2 befindet sich ein Stolperstein mit seinem Namen. Im Innenhof der Gedenkstätte von Krieg und Gewaltherrschaft auf dem Vorwerker Friedhof steht ein Grabstein von Karl Ross. Die Gedenktafel für die Opfer des Nationalsozialismus im Lübecker Rathaus trägt ebenfalls seinen Namen.

Das Ende des Krieges war allerdings noch lange nicht das Ende der Leidenszeit für den Segler-Club Hansa. Von Anfang an gab es Bemühungen, die Eigentumsrechte am Bootshaus von der Stadt zurück zu erlangen. So gab es bereits einen Monat nach Kriegsende ein Schreiben des Clubs an den Town Major in Lübeck: *Nach Rücksprache mit unserem Vertreter Herrn Passarge in der Geschäftsstelle Umlandstraße 20 über die Beschlagnahme des Bootshaus vom Segler-Club Hansa von 1898 stellen wir die Bitte, unseren Verein insoweit zu berücksichtigen, da wir absolut Anti-Nazi sind und seit 1933 sehr unter dieser Regierung gelitten haben. Man hat sogar unseren früheren Vereins-Führer Karl Ross im Konzentrationslager Neuengamme verenden lassen.* Den weiteren Verlauf des Briefes kann man durchaus kritisch betrachten, denn es wird jetzt auch mit dem Finger auf andere Vereine gezeigt, die nach Ansicht unseres Clubs sich allzu angepasst verhalten haben. Zum Schluss heißt es dann: *Ich bitte Herrn Town-Major nochmals zur Zurücknahme der Beschlagnahme unseres Bootshaus. Für Entgegenkommen sage ich Ihnen im Namen meiner Genossen recht herzlichen Dank.*

Neben den Bemühungen um eine Rückübertragung des Bootshauses ging es in den ersten Aktivitäten des Clubs nach dem Kriege darum, die alte Vereinsführung loszuwerden. Am 16. Juni 1945 erhielt der Vereinsführer Herbert Korf folgenden Brief: *Der Segler Hansa teilt dir hierdurch mit, dass bei der am heutigen Tage stattgefundenen Besprechung von Mitgliedern beschlossen worden ist, dich wegen deiner Parteizugehörigkeit in der Mitgliederliste des Segler-Club Hansa zu streichen.* So wie Herbert Korf dürfte es noch drei weiteren Mitgliedern ergangen sein. Denn in einem späteren Schriftsatz heißt es dazu: *Im Mai 1945 haben ehemalige Angehörige des SCH vor 1933 den Club wiedereröffnet und die vier Mitglieder ausgeschlossen.* Etwas verwundert es dann, dass von dem ausgeschlossenen Vereinsführer Herbert Korf eine Einladung zur außerordentlichen Generalversammlung für den 13. September 1945, um 19 Uhr im Bootshaus des Lübecker Kleinboot-Verein ausgesprochen wurde. Der Ort musste vermutlich so gewählt werden, weil unsere Vereins Messe noch als Lagerraum genutzt wurde. In dem Protokoll der Außerordentlichen Generalversammlung am 13. September 1945 heißt es dann: *Die Versammlung wurde um 19 Uhr vom ehemaligen Vereins Führer Herbert Korf eröffnet. Anwesend waren 58 Kameraden.* Eine Tagesordnung wurde nicht bekanntgegeben. Vom Kameraden Korf wurde noch eine Ehrung des im Konzentrationslager umgekommenen Kameraden Karl Ross vorgenommen. Darauf erging er sich in abfälligen Bemerkungen über seinen erfolgten Ausschluss. Vom Kameraden Lemcke wurde ein Antrag zur Geschäftsordnung eingebracht, einen anderen Versammlungsleiter einzusetzen. Vorgeschlagen wurde der Kamerad Otto Thieme. Der Antrag wurde angenommen. Der Kamerad Thieme beantragte daraufhin die Neuwahl des ersten Vorsitzenden. Gewählt wurde Willi Ellinghaus. Derselbe übernahm sofort die Geschäftsordnung. Es erfolgte sogleich die Begriffskorrektur - aus Vereinsführer wurde Erster Vorsitzender und aus dem Führer Beirat wurde wieder der Vorstand. Auch die vor 1933 geltende Satzung sollte wieder Gültigkeit erlangen. Der Kamerad Berlis berichtet dann noch über die Verhandlungen wegen der Bootshaus Messe und erklärte, dass die Freistellung in Kürze zugesagt wurde. Zu der Zeit hoffte man noch, das Bootshaus in Kürze zurückzuerhalten.

Die Jahreshauptversammlung am 16. Februar 1946 fand dann wieder im Bootshaus statt. Ganz offensichtlich rechnete zu diesem Zeitpunkt noch niemand mit der Beschlagnahme durch die

Engländer, die einige Wochen später erfolgen sollte. So heißt es unter anderem zu einem Tagesordnungspunkt: *Die Bootshaus Messe ist laut Beschluss der Mitgliederversammlung nun an Vereine, die dem Turn und Sportbund der Hansestadt Lübeck angeschlossen sind, für Versammlungen zu vermieten.* In dieser Versammlung erfolgte auch die Aufnahme von über 20 neuen Mitgliedern. Es wurde über die Anschaffung eines Jugendbootes gesprochen. Der Vorstand beantragte die Vergrößerung der Bootshaus Messe und es ging um einen neuen Flaggenmast. In dem Schreiben heißt es dann weiter: *Hieraufhin ist dem SCH das 1933 beschlagnahmte Vermögen ausgestellt worden und das Bootshaus wird in diesen Tagen durch die Finanzverwaltung dem SCH wieder überschrieben.* Also zunächst war man noch zuversichtlich, das Bootshaus in Kürze wieder zurück zu erhalten. Der Besetzungsbefehl des Bootshauses durch die britischen Besatzer erreichte den Vorstand am 8. April 1946 und hat alle Beteiligten sicherlich sehr kalt erwischt. Die Räumung sollte bis zum 10. April 1946 erfolgt sein. Man fragt sich, warum das Bootshaus des SC Hansa und nicht die benachbarten Bootshäuser. Es war aber wohl so, dass die Briten weitestgehend vermieden, privates Eigentum zu beschlagnahmen. Und so fiel die Wahl auf den SC Hansa, dessen Bootshaus zu der Zeit ja noch der Finanzverwaltung überschrieben war.

Streit mit den Besatzern gab es dann noch wegen einiger Boote, die im Rahmen der Räumung abtransportiert worden waren, angeblich aber Gegenstand des Besetzungsbefehls waren. In dem Jahresbericht 1946, der zur Generalversammlung im Januar 1947 verfasst wurde, heißt es dann wie folgt: *In seiner nun bald 50 Jahre alten Geschichte des Clubs hat es so ein Schiffbruch noch nicht gegeben wie das Jahr 1946. Durch den Nationalsozialismus ist es uns beschieden worden. Wir haben fast alles verloren, Boote und Wochenend Häuser. Und zu guter Letzt wurde unser Bootshaus zum Zweiten Mal beschlagnahmt. Gerade wir Hanseaten haben schon so Außergewöhnliches durchgemacht und müssen nun dieses von der Besatzungsmacht noch erleben. Wir waren doch der einzige Wassersport Verein, der die Fahne des demokratischen Reiches nicht streichen wollte. Nun Sportfreunde, die Alten erhalten den Mast und lassen ihn nicht brechen. Unsere Jugend hat sich mit Fleiß und sportlichem Geist um unseren Jugendleiter Dehn geschah. Das haben wir am Weihnachtsfest gesehen und wollen Ihnen danken für die geleistete Arbeit. Auch unserem Sportsfreund Berlis müssen wir danken. Er hat mit vieler Mühe den Arbeitsraum der Jugend geschaffen, insbesondere unserem Schriftführer Lemcke für die viele freie Zeit, die er dem Klub geopfert hat. Er hat nur den einen Wunsch Die Mitglieder sollen mit ganzer Kraft und neuem Mut zur Wiederbeschaffung ihres Eigentums sich einsetzen.* Diese Situation war offensichtlich eine ganz andere als 1933, als man sich ganz bewusst gegen das Regime gestellt hatte und die Konsequenzen wohl auch kalkuliert haben wird. Aus diesen Zeilen spricht die ganze ganze Ohnmacht und die Hilflosigkeit und insbesondere auch das Gefühl, mehr als ungerecht behandelt zu werden. Zwei Jahre sollte dieser, für den Verein sehr unglückliche Zustand andauern. Am Ende hatten die Vielzahl der Bemühungen dann aber doch Erfolg. Und am 13. April 1948 erfolgte die Zulassung des Vereins durch die Militärregierung. Am 1. Mai 1948 erfolgte die offizielle Rückübertragung des Bootshauses an den Segler-Club Hansa durch die Finanzverwaltung und am 11. Mai 1948 erreichte den Vorstand das erlösende Schreiben der Hansestadt Lübeck: *Betrifft Bootshaus des britischen Yacht Clubs in Lübeck. Das Komitee des britischen Yacht Clubs in Lübeck hat die Bitte des Oberstadtdirektors Lübeck um Rückgabe des Bootshaus der Segler-Club Hansa diskutiert. Es wurde Einigung darüber erzählt, dass die Wakenitz Abteilung des britischen Yacht Clubs in Lübeck in einer Hälfte der jetzigen Militär Badeanstalt Falkendamm untergebracht werden könnte. Dieser Umzug findet jetzt statt und wird, denke ich, am 13. 5. achtundvierzig abgeschlossen sein. Der Segler Club Hansa kann also am 14. 5. 1948 wieder in sein Bootshaus einziehen. Es wird besonders darum gebeten, dass Mitglieder des Segel-Clubs Hansa das Clubhaus weder betreten noch vor diesem Datum benutzen, um Missverständnisse zu vermeiden.*

Im Übrigen war auch von 1945 - 1947 die Ausübung des Segelsports praktisch nicht möglich, da die Wakenitz und der Ratzeburger See für die Benutzung durch Deutsche gesperrt waren. Die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke war mit Stacheldraht versperrt. 1947 begann dann in Zusammenarbeit mit den übrigen Segelvereinen eine Normalisierung des Sportlebens. In dieser Zeit wurde die Regattagemeinschaft Ratzeburger See gegründet.

Die Zeit von 1948 bis 1989

Am 13. April 1948 erfolgte dann tatsächlich die offizielle Zulassung des Vereins durch die Britische Militärregierung. Das Bootshaus wurde am 14. Mai 1948 wieder für den Verein freigegeben. Es befand sich in einem völlig verwahten Zustand. Die Schäden am Gebäude und dem Inventar wurden durch vereidigte Sachverständige festgehalten und auf 12.700 RM geschätzt. Das nützte allerdings wenig, denn infolge der Währungsreform und unter Anrechnung der „Alt-für-Neu-Klausel“ verblieben ganze 670 DM! Noch schlimmer stand es 1948 um die Boote. Sie waren beschädigt, verschleppt worden oder gar nicht mehr vorhanden. Einige Boote wurden an irgendeiner Stelle, nahezu verrottet im Wasser liegend aufgefunden - einige wurden sogar am Eutiner- oder Plöner See wieder entdeckt.

Nur unter Einsatz von sehr vielen Arbeitsstunden der Mitglieder und mit Unterstützung der Sportorganisationen und des Amtes für Leibesübungen gelang es, das Bootshaus bis zum Stiftungsfest im August 1948 von den größten Schäden zu befreien. Zum Stiftungsfest wurde mit Blumen, Schilf, alten Segeln und selbstgemalten Transparenten geschmückt - das Bootshaus war kaum wieder zu erkennen. Alle Schiffe hatten über die Toppen geflaggt. Es gab allen Grund zum Feiern. Denn endlich war die Zunft des Vereins nicht mehr düster und ungewiss.

Zu diesem Datum zählte der Verein 104 Mitglieder. Diese stieg dann bis 1958 nur leicht auf 134 an. Der Anstieg der Bootsflotte erfolgte dagegen bemerkenswert steiler, insbesondere hervorgerufen durch zahlreiche Eigenbauten der Mitglieder. So wurden in dieser Zeit 6 15er Rennjollen (M), 16 Piraten, 1 O-Jolle und 6 Jollenkreuzer gebaut und der Bootsbestand stieg auf 55 Boote an.

Auch die Zufahrt zum Ratzeburger See war seit 1948 wieder freigegeben und so konnte noch im gleichen Jahr mit einer Jubiläumsveranstaltung die erste Segelveranstaltung nach dem Krieg auf dem See veranstaltet werden. Ab da ging es an jedem Wochenende nach Rothenhusen. Der Schlepp startete am Sonnabend Nachmittag um 14:00 und zurück ging es am Sonntag um 17:00. Wochenendhäuser besaß niemand mehr, denn die ehemaligen Siedlungen Reiherstieg und Neu-Brasilien lagen ja auf dem Gebiet der sowjetisch besetzten Zone und waren demontiert worden. So wurde notgedrungen auf den Booten geschlafen oder im Zelt campiert.

Bereits 1949 versuchte der Vorsitzende Bernhard Lemcke am Ratzeburger See für den Verein ein Wochenendgelände zu pachten. Zuerst wurde ein Gelände der Kiesgrube am oberen Teil des Wischenredders angeboten. Aber irgendwie wurde man sich nicht einig. Schließlich konnte 1951 vom Landwirt Kropp eine Wiese auf dem Schanzenberg für 60 DM pro Jahr gepachtet werden. Ursprünglich sollte dort ein Vereinshaus errichtet werden. Die finanziellen Mittel ließen sich dafür allerdings nicht aufbringen und so wurde der Plan verworfen. Stattdessen wurden vom Grundstück 24 Parzellen von je 6 x 8 m abgeteilt und an interessierte Clubmitglieder für den Bau von Wochenendhäusern weiter verpachtet. Mit den Baugenehmigungen dauerte es allerdings noch eine ganze Weile, bevor dann endlich losgelegt werden konnte. Bis dahin machte das Wochenendgelände einen sehr naturbelassenen Eindruck. Es gab lediglich einen Flaggenmast und einige nicht genehmigte Bootsstege. Und auch das heute vorhandene Bollwerk war in der Form zunächst noch nicht vorhanden.

Dann allerdings kam es zu einem regelrechten Bauboom. Bis 1953 waren alle Plätze vergeben und der Verein musste eine etwa 2000 m² große angrenzende Wiese hinzu pachten. Für die Errichtung einer Hafenanlage war zwischenzeitig auch das Seevorland vom Kreis Herzogtum Lauenburg gepachtet worden. Anfangs führte nur ein schmaler Weg von der Wiese durch das Schilf des Seevorlandes zum Wasser. Der Untergrund war feucht und morastig. Zur Befestigung wurden Unmengen von Schlacke und Kies eingebracht. Gemeinsam wurde ein Anlegesteg mit einem schwimmenden Brückenkopf gebaut. Ebenso eine Slipanlage und ein Podest als „Kommandobrücke“ für die vereinsinternen Regatten. Und für die Kinder entstand ein großer Spielplatz mit Sandkiste, Schaukeln und Turngeräten. All dies kam nur in langen und allgemeinen Arbeitsdiensten zustande, die von den Mitgliedern sehr pflichtbewusst wahrgenommen wurden. Die Sandkiste wurde auch für die Erwachsenen ein beliebter Treffpunkt für spontane Parties. Die „Gurke“ gab es zu dieser Zeit noch nicht.

Anfang der 60er Jahre war dann der Bebauungsplan abgeschlossen. 44 Wochenendhäuser entstanden insgesamt. Alle in Eigenarbeit und mit gegenseitiger Hilfe. Wer bis dahin keine Parzelle ergattern konnte, hatte in den nächsten Jahren kaum Aussicht darauf, stolzer Besitzer einer Datscha zu werden. Und auch auf dem Wasser ging es ähnlich eng zu. Die ersten Bootsstege wurden parallel zum Ufer errichtet. Die Zahl der Liegeplätze war begrenzt und bereits 1953 entschloss man sich zum Bau einer kleinen, 8 m langen Brücke. Steigende Mitgliederzahlen, ein wachsender Bootsbestand und die Tendenz zu immer größeren Schiffen führte dazu, dass diese erste Brücke mehrmals bis auf 85 m verlängert wurde.

Gemeinsamkeit spielte im Verein immer eine große Rolle. So z.B. bei den Arbeitsdiensten oder den gemeinsamen Feiern. Und die Lästebank am Ufer sowie ein Treffen an der Wasserpumpe waren immer für einen Klönschnack gut. Die Treffen an der Wasserpumpe fielen dann so langsam weg, als das Gelände an die zentrale Wasserversorgung der Gemeinde Groß Sarau angeschlossen wurde. Und 1987 kam dann auch der Bau einer Abwasserleitung zum Klärwerk Disnack. Gleichzeitig erfolgte der Anschluss an das öffentliche Stromnetz. So hielten Dusche und WC aber auch Einbauküchen und elektrisches Licht Einzug in die Wochenendhäuser.

Auch der Umweltschutz spielte zunehmend eine Rolle. Waren 1974 noch etwa 100 Motorboote auf dem Ratzeburger See zugelassen, so wurde 1975 die Zahl auf die Hälfte reduziert. Die verbleibenden Fahrzeuge wurden als Sicherheitsboote verpflichtet. Der Dienst am Wochenende wurde häufiger und erfolgte nach einem festgelegten Plan. 1976 schließlich war Schluss mit Außen- und Seitenbordern, Hilfsmotore für Segelboote wurden verboten. Ebenso wurde eine Benutzungserlaubnis für die Segelboote eingeführt, die zunächst noch kostenlos war. Zeitgleich plante der Kreis Herzogtum Lauenburg einen Wanderweg am Westufer des Sees, quer durch den Schilfgürtel und die Vereinsgelände von SVW, SCH und LSV. Natürlich nicht wirklich zur Freude der Vereine. Der Bau erfolgte 1978. 1979 wurde für den Ratzeburger See ein generelles Nacht-Ankerverbot ausgesprochen, eine Befahrensgebühr erhoben und die Länge der Boot auf maximal 8 m begrenzt. Im Folgejahr wurde die Seekonferenz als Gremium aus Vertretern der Wassersportler und Behörden ins Leben gerufen, um frühzeitig über anliegende Themen zu beraten, aber auch die Belange der Vereine zu hören und möglichst zu berücksichtigen. So konnte z.B. bereits in dem Jahr die Wieder-Freigabe von zwei Nacht-Ankerplätzen erreicht werden.

Auch wasserseitig wurde viel gearbeitet und gebaut, um die ganzen Boote der Mitglieder unterbringen zu können. Im Winter 1988 erfolgt ein herber Rückschlag, als die Brücke vom Eisgang in wenigen Minuten fast vollständig zerstört wurde. Ein Neubau wurde unausweichlich und riss ein tiefes Loch in die Vereinskasse, insbesondere da nicht alle Arbeiten von den Vereinsmitgliedern selber ausgeführt werden konnten. Der Bau eines zusätzlichen Brückenkopfes musste einer Firma übertragen werden. Diese sorgt zusammen mit 2 Schwimmpontons noch immer dafür, die Boote bei starken Winden aus ungünstigen Richtungen vor Wellenschlag zu schützen.

Der Stützpunkt Groß Sarau

Einigen Mitgliedern war der Liegeplatz Schanzenberg am Ufer bei stürmischen Wetter zu unsicher. Sie suchten daher einen geschützteren Ort und fanden ihn in Groß Sarau unterhalb des Gehöftes von Bauer Hans Kropp. Durch eine vorgelagerte Schilfinsel ist dort vor dem Ufer ein natürlicher Hafen entstanden, der mehr Schutz bot.

Zuerst haben sie dort mit den damals noch stark verbreiteten 20er Rennjollen (Z-Jollen) gelegen (einige dieser Z-Jollen segeln noch heute im benachbarten SVW). Übernachtet wurde in den Booten oder in Zelten, die auf dem Steg aufgebaut wurden. Später, als mehr Geld vorhanden war, erfolgte ein Umstieg auf Jollenkreuzer, die größtenteils im Eigenbau entstanden waren. 1977 wurde dann auch dieser Stützpunkt als Sportboothafen anerkannt. Die für den Betrieb des Hafens erforderlichen sanitären Anlagen wurden dazu landseitig geschaffen. Im Jahr 2016 war dann Schluss mit dem Stützpunkt Groß Sarau. Die verbliebenen Boote und Eigner siedelten zum Schanzenberg über.

Nach der Wende - die Zeit seit 1990

1989/1990: Die Mauer fällt! Die beiden Deutschen Staaten wachsen wieder zusammen. Auch am Ratzeburger See und an der Wakenitz war das zu erleben. Es war ja unmittelbares Grenzgebiet. Endlich war der Weg über die Wakenitz bei Rothenhusen in beide Richtungen wieder frei. Bereits im April 1990 wurde die ursprünglich auf der Ostseite abgebrochene Brücke repariert und wahre Völkerwanderungen passierten die zu der Zeit noch dort stationierten Vopos ohne Probleme.

Am See machten sich die Änderungen zunächst kaum bemerkbar. Das unmittelbare Ostufer war ja immer BRD-Gebiet. Die Grenze lag an der Hochwasserlinie, so dass West-Grenzer gerade noch am Ufer entlang gehen konnten. Anlandungen z.B. nach Kenterungen waren auch vor der Grenzöffnung so gerade gefahrlos möglich.

Und nach der Grenzöffnung? Das Ufer im Bereich der ehemaligen DDR wurde zügig unter Naturschutz gestellt. Bereits seit 1986 verfolgte die Hansestadt Lübeck mit seinem neu geschaffenen Umweltamt den Plan zur Erstellung des „Teillandschaftsplanes Wakenitz“. Ein erster Entwurf wurde 1991 vorgestellt und 1993 mit knapper Mehrheit gegen den Willen der Lübecker Bevölkerung verabschiedet. Am Ratzeburger See wurde vom Kreis Herzogtum Lauenburg die Sicherstellung des „Naturschutzgebietes am Ostufer des Ratzeburger Sees“ vorangetrieben. Ein etwa 50 - 100 m breiter Streifen kam unter Naturschutz und wird nach wie vor durch ein generelles Befahrensverbot geschützt. Ausnahmen gibt es nur in Utecht und Campow für den Zugang zu den Badestellen. Die intensiven Einwände und Proteste der am See ansässigen Vereine wurden nicht berücksichtigt. Mittlerweile, gehört das Gebiet zum UNESCO Biosphären Reservat Schaalsee.

Natürlich bewirkte die Grenzöffnung auch, dass Mitglieder aus Mecklenburg-Vorpommern in den SC Hansa kamen.

Im Jahr 1995 stellte der SC-Hansa einen Bauantrag für die Errichtung eines Jugend-Gemeinschaftshauses. Mit einer Stellungnahme des Umweltamtes begannen jedoch die Schwierigkeiten. Das geplante Gebäude würde nicht in die Landschaft passen. Als Alternative wurde der Neubau eines Toilettenhauses genehmigt, der aufgrund der Sportboothafenverordnung ohnehin zwingend vorgeschrieben war. Dieses wurde dann etwas später doch genehmigt und unter der Leitung von Ali Bahr und Henning Schlichte gebaut. Es konnte 1998 in Betrieb genommen werden. Der vorher dort stehende Toilettencontainer entschwebte am Kran über die Sommerhäuser an der Ausfahrt des Geländes. Auch ein Festzelt mit festem Unterbau, die Gurke, unsere Bar, und die Werkstattcontainer konnten im Laufe der Zeit erbaut bzw. aufgestellt werden und sind seither wichtige Treffpunkte im Verein. Warum die Gurke „Gurke“ heißt, lässt sich irgendwie nicht mehr rekonstruieren. Sie besaß zunächst keinen Tresen, sondern klappbare Bänke und diente damit anfangs als Treffpunkt zum Schnacken. Erst nach und nach wurde sie in den heutigen Zustand umgebaut.

Ein größeres Sorgenkind sind immer wieder die beiden Bootsbrücken. Morsche Salben und Auflager müssen regelmäßig ersetzt werden, Ewigkeitsaufgaben in einem Segel-Club. Dafür werden dann häufig erhebliche Geldmittel benötigt, die Arbeiten übersteigen die handwerklichen Fähigkeiten und Möglichkeiten des Vereins. Ganz ohne Zuschüsse ist dies also nicht zu stemmen und so sind wir froh, dass uns die Possehl Stiftung die Gemeinnützige Sparkassen Stiftung zu Lübeck immer wieder unterstützen, wofür wir sehr dankbar sind.

2008 konnte dann im Fischereihafen ein Kran und eine Bootswaschanlage in Betrieb genommen werden. Diese dient seither allen ansässigen Vereinen und auch Gästen zum einfachen Ein- und Auswassern der Boote. Seither besteht auch die Möglichkeit, die Boote auf Schanzenberg für den Winter abzustellen. Seither müssen deutlich weniger Boote nach Lübeck zum Winterlager geschleppt werden.

Die Jahre der Corona Pandemie von 2020 - 2023 hat der SC Hansa, anders als viele andere Sportvereine, recht gut überstanden. Das Gelände auf Schanzenberg ist nach wie vor sehr attraktiv und zunehmend kommen auch jüngere Familien wieder in den Club. Heute hat der SC

Hansa ca. 250 Mitglieder. Knapp 100 Boote, davon knapp 30 Jugendboote, führen den Stander des SCH im Mast. Die meisten davon haben im Sommer auf Schanzenberg ihren Liegeplatz - einige wenige liegen in Lübeck und auf der Ostsee.

Das Bootshaus - Baujahr 1914

Die Binnenwakenitz in der heutigen bekannten Form entstand durch den Bau des Elbe-Lübeck Kanals in der Zeit zwischen 1895 und 1900. Der Falkendamm wurde damals zugeschüttet und die Moltkebrücke erbaut. Zur Entwässerung der Wakenitz entstand der Düker. Über den Dükerkanal führte eine für Fußgänger errichtete Holzbrücke, die in den Jahren um 1950 einstürzte. Durch Aufschüttungen am Ufer der Wakenitz im Dükerbereich bis etwa hin zum Bootshaus des LSV entstanden auf den neuen Flächen zunächst Schrebergärten. Zwischen den Enden der Dorotheenstraße, der Bleichen- und der Pelzerstraße lagen die Bleichenwiesen, auf denen früher Wäsche gebleicht wurde. Unseren Ur-Mitgliedern sowie auch denen des LSV und LKV gelang es, diese Wiesen in Erbpacht von der Stadt Lübeck zu erhalten. Erst um 1926 erfolgte der Bau der Straße Wakenitzufer (1936 - 1946 auch Skagerakufer, 1946 - 1947 Karl-Ross-Ufer), die jedoch noch nicht bis zur Moltkestraße durchging. Zuvor lag hier lediglich ein Fußweg durch die Gärten. Um 1958 wurde eine höher gelegte Straßenbrücke über den Düker gebaut und die Straße Wakenitzufer bis zur Moltkestraße hin verlängert.

Zum Gebäude

Im Jahr 1912 wurde der Beschluss zum Bau eines Bootshauses gefasst und am 1. Mai 1914 der Grundstein gelegt. Am 1. August war Richtfest und schon im September wurden die Messe und das Bootshaus eingeweiht. Die Bauzeichnung vom 7. Februar 1914 zeigt, dass damals nur der Mittelteil geplant und auch errichtet wurde. Das Erdreich war morastig und deshalb wurde der Bau auf vielen in den Boden gerammten langen Pfählen errichtet. Im Erdgeschoss war der Lagerraum für die Boote, im Obergeschoss der Messeraum mit einem schmalen Balkon zum Wasser hin. Rechts und links davon war wieder Lagerraum für Boote. Die Herrentoilette befand sich hinter dem Vorraum am oberen Ende der Treppe, die Damentoilette im jetzigen Lagerraum des Wirtes. Der Raum für Tresen und Wirt maß nur rund 7 qm. Die Tür zur Messe war gegenüber der Treppe und durch sie trat man direkt vor den Tresen.

Bis zum Jahr 1929 war die Anzahl der Boote so stark gewachsen, dass man die flachen Lagerflügel rechts und links anbauen musste. Diese hatten zunächst keine Rolltore zum LKV und LSV hin. Sie wurden erst in den 1930er Jahren installiert.

1967 wurde eine neue, größere Küche gebaut und die Tür zur Messe verlegt. 1968 erfolgte eine Modernisierung der Messe und die Verlagerung der Toiletten ins Erdgeschoss. Der Vorbau zur Wakenitz hin entstand 1976 ebenso wie im Erdgeschoss eine Wohnung für die Wirtsleute.

Die Messe

Die Messe war und ist in erster Linie Versammlungsraum. Sie war aber auch Ballsaal für viele Vereinsfeste wie Geburtstage, Hochzeiten oder Sparclub-Treffen. Und sie diente vielen Mitgliedern als Stammtisch. Jeden ersten Donnerstag im Monat erlebte die Messe eine gut besuchte Mitgliederversammlung, auf der teilweise ausgiebig diskutiert wurde. Die Wirte erfreuten sich an den jeden Montag stattfindenden Skatrunden, sowie über viele Geburtstagsfeiern, grüne, silberne und goldene Hochzeiten.

Die Vertäfelung der Wände und die hölzerne Decke wurden von den Mitgliedern in Eigenarbeit hergestellt. Viele Gegenstände und Bilder, von den Mitgliedern gestiftet, schmückten die Messe. So z.B. das große Bild mit den 15er Rennjollen neben dem Ofen, das vorher in der Schiffergesellschaft hing. Unter der Decke hingen von den Mitgliedern selbst erbaute Schiffsmodelle als Leihgaben, die aber später zurück gefordert wurden. Es gab auch mal ein elektrisches Klavier und Vereinsmitglieder, die zum Tanz aufspielen konnten, wie z.B. Horst Schnoor.

Die Bewirtung der Messe erfolgte von vielen Wirtsleuten, von denen Franz Biedermann von 1923 - 1948 am längsten dort war. Ihm folgten (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) R. Berlins, P. Eulers, Tobel, Tambourmajor Lütges, DDR-Spion Ahlers, die Ehepaare Bubolz, Engel und Göpfert. Bis

zum Antritt des Ehepaares Bubolz wurde die Messe von einer 3-köpfigen Wirtschaftskommission verwaltet, die mit den jeweiligen Wirtsleuten Einnahmen und Ausgaben abrechnete. Die Messekommission nahm auch die Aufgabe der Mitgliederversammlung wahr, die Preise für Bier und Schnaps vorzuschlagen, über die dann abgestimmt wurde.

Lagerraum

Nach der Bauzeichnung waren die Bodenräume links und rechts der Messe ursprünglich als Bootslager vorgesehen. Ob und wie viele Boote dort eingelagert wurden, lässt sich nicht mehr feststellen. Weil es früher nur Holzboote gab, war der Bedarf an Lagerraum entsprechend groß. Nach den Auskünften der ältesten Mitglieder waren neun 20er und fünf 15er Jollenkreuzer, sieben 20er Rennjollen, zehn 15er Rennjollen, 14 Finn-Dinghys, 10 O-Jollen, viele Piraten und andere Boote unterzubringen. Das bedeutete, dass alle Jollen über den Dickschiffen in die Hängen unter der Decke kieloben gehievt werden mussten. Dabei wurden die Finns sogar in mehreren Schichten übereinander gehängt.

Hinter der Küche, wo jetzt Büro und Archiv angesiedelt sind, war ein Schrankboden, zu dem direkt eine Treppe führte. Diese wurde im Herbst ausgehängt, um unten Platz zu haben. Weil auch dies nicht reichte, wurde 1968 ein Wellblechschuppen mit den Maßen 9 x 21 m auf der Wasserseite angebaut. Mit dem Aufkommen und der Verbreitung der Kunststoffboote wurde dieser nach einigen Jahren wieder entbehrlich. Die Kunststoffboote konnten im Freien abgestellt werden.

Der Anbau zur LSV-Seite wurde zu den Stiftungsfesten als Ballsaal hergerichtet, d.h. mit einem Tanzboden, Tischen und Sitzplätzen versehen und festlich geschmückt. Dieser „Saal“ war immer prall gefüllt.

Einlagerung

Sowohl für das Einlagern als auch für die Auslagerung galten zwei eiserne Regeln:

- Pflicht-Arbeitsdienst für alle Mitglieder
- Termin ist Termin

Schon Wochen vor dem Einlagern machten sich die Bootshauswarte Gedanken, wie sie die vielen Boote am platzsparendsten einlagern könnten, wobei nach Möglichkeit auch Mitgliederwünsche berücksichtigt wurden. Zunächst mussten die Boote aber aus dem Wasser geholt werden. Das geschah anfangs für die schweren Boote über einen auf Schienen laufenden, schweren eisernen Slipwagen, der über eine an der Straße installierte Kabelwinde mit Handkurbel auf und ab bewegt werden konnte. Für die Jollen waren am Kai vor dem Balkon breite Rollen installiert, über die diese aus dem Wasser aufgeholt wurden.

All dies erforderte sehr viel Muskelkraft. Die Jollen mussten dann umgedreht werden, damit sie kieloben eingelagert werden konnten. Die Dickschiffe wurden mit mehreren Handspaken angehoben, damit sie auf speziell angefertigte Transportwagen, sogenannte Hunde, gehoben und damit ins Bootshaus gefahren werden konnten. An den Handspaken wurden an jedem Ende drei bis vier Personen gebraucht, um die Last zu heben. Die zweirädrigen Hunde waren ca. 0,5 m hoch, ca. 1,5 m breit und hatten eine 3 m lange Deichsel. Die eisernen Räder hatten einen Durchmesser von ca. 0,3 m und eine Lauffläche von etwa 0,2 m. Ein Drehschemel sorgte für Lenkbarkeit.

Viele Jahre war die Einlagerung nicht an einem Tag zu schaffen. Der Anbau eines Elektromotors an die Winde, die Anschaffung eines Portalkranes, der Bau einer zweiten Slipeinlage auf der LSV-Seite und die Verpflichtung der Bootseigner zur Anschaffung eines eigenen Transportwagens sorgten im Laufe der Jahre für große Erleichterung und eine wesentliche Beschleunigung der Arbeit. Über die zweite Slipeinlage wurden überwiegend die Varianten und Neptun 22 aus dem Wasser geholt, wobei hier keine Winde half. Vielmehr mussten 10 und mehr Personen „an einem Strang“, sprich am Tau“ ziehen, um die Boote aus dem Wasser ziehen und auf dem Rasen vor der LSV-Seite abstellen zu können.

Auslagerung

Die Auslagerung konnte auch nicht an einem Tag erfolgen. Die unten liegenden Boote mussten mindestens 14 Tage vor dem Ansegeln raus, damit die Boote aus den Hängen ausgehängt und noch bearbeitet werden konnten. Die Arbeitsleistung war entsprechend der Leistung beim Einlagern.

Werft

Viele unserer Mitglieder kamen aus dem Holz-verarbeitendem Gewerbe. Aufgrund der beschränkten Mittel lag es nahe, dass viele Boote im Eigenbau im Bootshaus entstanden. Nach der Auslagerung wurde mit dem Bau begonnen und zur Einlagerung mussten die Boote mindestens lagerfähig fertig sein.

So wurden etliche Jollenkreuzer, Rennjollen, Piraten und Puschenboote im Bootshaus von den Mitgliedern gebaut. Dazu gehörten u.a. Anfang der 1950er Jahre die 15er Rennjollen Bum-Bum (M 484, Otto Kaben) oder das Schwesterboot Husch-Husch (M 847). Und noch immer werden im Bootshaus Boote restauriert und gebaut, wie die Elb H-Jolle von Inke Paulsen oder der Neubau einer Rudergig von Steffen Thiemann.

Aber auch Wochenendhäuser für den Aufbau auf Schanzenberg wurden im Bootshaus vorgefertigt und dann in Teilen nach Schanzenberg transportiert, um dort zusammen gesetzt zu werden.

Wohnung

Aus der Bauzeichnung nicht ersichtlich und eventuell später umgebaut, war rechts neben dem Eingang an der Straßenseite ein kleiner Wohnraum, der bis in die 50er Jahre nacheinander von H. Thiele, D. Harz, L. Hinz und W. Knautsch bewohnt wurde. In dieser Zeit blieb jedenfalls niemals in den Lagerräumen nachts das Licht brennen. Unterstützt wurde zumindest W. Knautsch von dem Wachhund „Loni“, der fast jedes Mitglied kannte, bei Fremden aber giftig wurde. Ab 1975 erfolgte der Einbau der größeren Wohnung. Er sollte der Gewinnung von Wirtsleuten dienen, wurde aber von diesen nur gelegentlich zum Übernachten und als zusätzlicher Lagerraum genutzt. Nach einem Umbau und Renovierung wurde die Wohnung dann zur Ausbildungsstätte für die Lübecker Segelschule von Harald Drögsler.

Heutige Nutzung

Seine Bedeutung als regelmäßiger Treffpunkt hat das Bootshaus mittlerweile verloren. Hauptgrund ist sicherlich die geänderte Mitgliederstruktur und das geänderte Freizeitverhalten. Die Mitglieder wohnen nicht mehr in den Vierteln rund um das Bootshaus. Der Betrieb einer Messe und eines Stammtisches mit regelmäßigen Vereinstreffen ist so nicht mehr zu machen. Auch der Betrieb einer öffentlichen Gastronomie in der Messe wurde aufgrund ausbleibender Gäste immer schwieriger und musste somit eingestellt werden. Heute steht die Messe Externen als Veranstaltungsraum zur Verfügung und wird regelmäßig gebucht. Unter dem Label DAS BOOTSHAUS ist die Messe gut ausgelastet.

Und auch die Bedeutung als Winterlager ist geringer geworden. Holzboote, die unbedingt im Winter drinnen eingelagert werden müssen, gibt es nur noch wenige im Verein. Kunststoffboote können auch draußen überwintern oder auf Schanzenberg abgestellt werden. Immerhin - als Bootslager und Bootsbauhalle dient das Bootshaus noch immer. Und mit Einzug der Lübecker Segelschule in die ehemalige Wohnung ist auch ein angemessener sommerlicher Betrieb gewährleistet.

Der Segelsport

Der Segler-Club Hansa war früher im Grunde hauptsächlich ein Regatta-Verein. In der Frühzeit des Vereins waren Bootsklassen noch weitgehend unbekannt. Man segelte mit dem, was verfügbar war. Die alten Fotos zeigen, was für ein Sammelsurium da an den Start ging. Ob es ein Vergütungssystem gab und wie das aussah, lässt sich heute leider nicht mehr nachvollziehen.

Das änderte sich in den 1920er Jahren mit dem Aufkommen der Verbandsjollenklassen. Diese unterschieden sich im Wesentlichen in Rennjollen, Wanderjollen und Jollenkreuzer. Innerhalb dieser Klassifizierung gab es dann noch Unterscheidungen nach der Segelfläche. Die wichtigsten Klassen waren bei den Rennjollen die 22er (J), 20er (Z) und 15er (M). Bei den Wanderjollen waren es die 10er (z) und 15er (F/H). Bei den Jollenkreuzern vor allem die 15er (P) und 20er (R). Endlich war ein vergütungsfreies Regattieren möglich. Im SC Hansa setzte man neben Jollenkreuzern vor allem auf die 15er und 20er Rennjollen. Von den Rennzwanzigern segeln noch heute einige im SVW sowie in Berlin.

Das An- und Absegeln fand in Lübeck auf der Wakenitz statt. Man startete direkt vor dem Bootshaus, wo auch das Ziel lag, egal aus welcher Richtung der Wind wehte. Die anderen Regatten wurden seit etwa 1910 zunehmend auf dem Ratzeburger See gesegelt. Start und Ziel war vor Rothenhusen, das Rennkomitee saß dort auf der vorgelagerten Spitze. Wer kein Wochenendhaus in den Wakenitz Kolonien besaß, schlief an Bord oder im Zelt. Und alle, die im Sommer nicht durchgehend in ihren Häusern wohnten, segelten oder schleppten Samstags ab 14:00 die Wakenitz hoch und Sonntags ab 17:00 wieder zurück nach Lübeck. Mit dem Beitritt zum F.S.V. kam es auch zu Teilnahmen an den Verbands-Regatten in Berlin. Auswärtige Segler kamen zu Wettfahrten an den Ratzeburger See. So zum Beispiel auch zu den Jubiläums-Regatten anlässlich der 30-Jahr Feiern des SCH 1928. Aus dieser Zeit sind noch etliche historische Preise und Plaketten erhalten, die zum Teil wieder auf der Holzbootregatta Schanzenberg Classics neu ausgesegelt werden.

Mit Beginn des 2. Weltkrieges kam die Segelei nicht direkt zum Erliegen, erst so gegen 1942 scheint damit Schluss gewesen zu sein. Nach dem Krieg war zunächst an Segeln kaum zu denken. Das Befahren der Wakenitz und des Ratzeburger Sees war Deutschen verboten. An der Eisenbahnbrücke über die Wakenitz versperrte ja Stacheldraht die Durchfahrt. Die Boote waren zum Teil beschlagnahmt und fanden sich später irgendwo wieder - nicht selten in extrem schlechtem Zustand. 1948 gab es dann wieder eine Jubiläumsregatta auf dem Ratzeburger See, nachdem die Befahrensverbote aufgehoben wurden. Bis die ersten Häuser auf Schanzenberg entstanden, war wieder wochenendliches Pendeln angesagt. Übernachtet wurde an Bord oder in Zelten. Zu den Wettfahrten wurden die Boote vom ganzen „Wohninventar“ leer geräumt. Zu der Zeit war es durchaus üblich, dass sich Mitglieder der Jugendgruppe als Schoten-Maate bei den „Älteren“ an Bord engagierten. Sie durften mitsegeln und die Fock bedienen, mussten aber dann auch montags die Boote vom Wochenenddeck säubern. Und manchmal durften sie in der Woche mit den Booten selber segeln.

Für die Wettfahrtkurse gab es auf dem Ratzeburger See ursprünglich feste, schwere gelbe Tonnen. Zunächst waren 8 dieser Tonnen kreisförmig ausgelegt, später nur noch 5. So konnte quasi bei jeder Windrichtung ein vernünftiger Regattakurs gesegelt werden. Den älteren Mitgliedern sind die z.T. sehr langen und nassen Kreuzschläge noch gut in Erinnerung. Vor dem Wind musste man sich dann wieder trocken segeln, gutes Ölzeug gab es ja noch nicht.

Bis in die 50er Jahre wurden noch die „alten“ Verbandsjollenklassen gesegelt. Mit dem Aufkommen von leichteren und moderneren Bootsklassen erfolgte dann allerdings ein Wechsel. Zunächst kamen vermehrt Piraten zum Einsatz (teilweise im Eigenbau entstanden), dann stiegen die Rennjollensegler zunehmend auf FD's und Korsare um. Als Einhandboote kamen O-Jollen und Finn-Dinghys in den Verein. Eine Teilnahme an der Ratzeburger Woche war quasi Pflicht. Das war damals ein Großereignis. Es wird von Feldern von mehr als 60 Piraten berichtet.

Etliche Mitglieder des Segler-Club Hansa segelten ausnehmend erfolgreich in ihren Klassen. 1961 wurde Wilfried Werner Deutscher Meister in der O-Jolle, es folgten Bruno Fischer/Ernst Erdmann als Vize-Europameister im Shearwater. 1971 wurde Klaus-Dieter Schulze Weltmeister auf der Europe und 1995 folgte Olaf Stormer (Vorschoter) als Deutscher Meister auf der Varianta. In den 2000er Jahren wurde dann Dirk Höflich mehrfach Deutscher Meister auf einer 20er Rennjolle des SVW.

Und auch als Wettfahrtleiter und Schiedsrichter auf der Travemünder Woche und Meisterschaftsregatten waren SCH Mitglieder aktiv. Zu erwähnen ist noch, dass der SCH im Laufe der Jahre immer wieder Meisterschaften ausgerichtet hat. Dazu gehörten Deutsche Meisterschaften (Korsar, 15er/20er Jollenkreuzer), Europa-Meisterschaften (Shearwater) und internationale Deutsche Meisterschaften in den Bootsklassen O-Jolle, Varianta und Piraten sowie im Rahmen der Holzbootregatta Schanzenberg Classics die Meisterschaft der 15er Rennjollen.

Zur Anreise zu auswärtigen Regatten mussten früher die Boote am Falkendamm auf die Eisenbahn verladen werden. Zwischen 1923 und 1953 stand dazu eine handbetriebene Slipanlage zur Verfügung. Zum Einwassern in den Kanal gab es bis Ende der 1950er Jahre einen Kran. Nach dem Krieg wurden die Boote auf zunächst LKW transportiert bis dann zunehmend Trailer zur Verfügung standen und somit eine Anreise zu auswärtigen Regatten stark vereinfachten.

Die jüngsten Segler konnten in den Sommerferien am Opti-Ferienpokal teilnehmen - eine mehrtägige Großveranstaltung mit Vollverpflegung und Rahmenprogramm. Für die älteren Segler war die nicht ganz ernst zu nehmende Seniorenwettfahrt vorgesehen. Ursprünglich segelten hierbei die älteren Sportsfreunde nicht nur mit Zylinder, sondern auch zusammen mit einer jugendlichen Vorschoterin. Die Nachtwettfahrt, ebenfalls eine vom SCH ins Leben gerufene Regatta, dauerte 18 Stunden. Von nachmittags 16:00 Uhr bis zum nächsten Morgen um 10:00.

Heutzutage hat sich das Bild ein wenig gewandelt. Ein geändertes Freizeitverhalten hat dazu geführt, dass weniger regattiert wird. Das reine Vergnügungssegeln und ab und zu eine Wettfahrt sind heute eher an der Tagesordnung. Die teilnehmenden Boote an den Clubwettfahrten werden weniger und die Nachtwettfahrt ist ganz eingeschlafen. Einzig die freitägliche Schanzenberg Open, die zusammen mit den Nachbarvereinen LSV und SWV veranstaltet wird, erfreut sich eines guten Zulaufs. Und der SCH ist immer noch austragender Verein für Ranglisten Wettfahrten, z.B. in der O-Jollen Klasse, einzelne Meisterschaften (z.B. Varianta), Frühjahrsregatten für z.B. Piraten, Laser, den Niederegger Marzipan Cup für O-Jollen und die alle 2 Jahre stattfindende Holzbootregatta Schanzenberg Classics. Einige Mitglieder segeln regelmäßig auswärtige Regatten z.B. O-Jollen, Finn-Dinghy, Varianta, 20er Rennjolle oder diverse Klassiker Regatten. Als neueste Entwicklung hat sich eine Gruppe frostresistenter Segler gebildet, die gemeinsam auf Elnhandjollen ein Wintersegeln auf dem Ratzeburger See durchführen.

Die Jugendgruppe

Eine erste Jugendgruppe gab es schon in den 1920er Jahren. Viel bekannt ist darüber nicht. Nur soviel, dass es bis zum 2. Weltkrieg keine eigenen Jugendboote gab. Vielmehr mussten sich die Jugendlichen auf den Booten von Mitgliedern als „Schotenmaate“ verdingen. Vereinzelt durften sie auch steuern. In den Wintermonaten wurde dieses Lernen am segelnden Objekt durch theoretische und praktische Unterweisungen ergänzt.

Nach dem Krieg wurde bereits 1946 die Jugendgruppe neu gegründet und die ersten Jugendlichen von ihren Vätern dazu angemeldet. Da das Bootshaus dem Verein erst 1948 zurückgegeben wurde, fehlten die richtigen Möglichkeiten zur seglerischen Ausbildung. Ersatzweise wurde Volkstanz angeboten und es wurden Modellsegelboote gebaut. Dies geschah bei den Lachwehr Wasserfahrern, da ja sonst kein Raum vorhanden war. Die Tradition der „Schotenmaate“ wurde zunächst auch weiter geführt. Jugendliche segelten weiterhin als Vorschoter bei den älteren Mitgliedern. Dazu gehörten dann zunehmend auch die Fahrten zum Ratzeburger See am Wochenende, nachdem die Durchfahrt wieder geöffnet wurde.

Erst mit der Währungsreform 1949 und dem finanziellen Aufschwung verbesserten sich die finanziellen Möglichkeiten des Vereins, so dass auch Jugendboote angeschafft bzw. selbst gebaut werden konnten. So entstanden im Selbstbau Piraten ab 1949 und später dann mehrere Micky- bzw. Puschen-Boote. Eines dieser Boote existiert heute noch. Später kamen 420er dazu, die stark beansprucht wurden. Deswegen ging man wieder auf die robusteren Piraten zurück. Heute besteht die Jugendflotte vor allem aus Optimisten, Teenys und Lasern.

Die Hausreviere der Jugendlichen waren naturgemäß die Binnenwakenitz in Lübeck und natürlich der Ratzeburger See am Schanzenberg. Es ging aber auch regelmäßig raus auf fremde Reviere. So wurde zu Beginn, als es noch möglich war, in Ostberlin, Zeuthen und Schwerin gesegelt. Im Westen ging es vor allem nach Bad Segeberg. Dazu mussten die Boote zunächst 500m auf Handkarren zum Falkendamm gefahren werden, wo dann die Verladung auf die Bahn durchgeführt werden konnte. In Bad Segeberg mussten die Boote dann vom Bahnhof zum See gekarrt werden. Später konnten LKW und Trailer für den Transport genutzt werden. Außerdem erfolgten Jugendreisen zur Schlei, zum Ammersee und zu anderen Revieren. Und auch beim SVT auf der Trave wurde gesegelt. Alles wurde und wird noch immer von den Jugendlichen selber organisiert.

Das Bereitstellen von Jugendbooten war im SC Hansa immer ein wichtiger Teil der Jugendausbildung. So besteht für die Kinder und Jugendlichen recht einfach die Möglichkeit, unter der Anleitung der Jugendwarte das Segeln zu erlernen. Dem Verein gelang es immer, die dafür notwendigen Mittel aus Spenden und Eigenleistungen zu generieren.

Die heutige Jugendgruppe umfasst über 20 Kinder und Jugendliche. Es gibt regelmäßige Trainings und Segelfreizeiten. Die Jugendgruppe verwaltet sich weitgehend selbst - sie wählt selbstständig die Jugendwarte, die dann von der Mitgliederversammlung „nur noch“ bestätigt werden. Gesegelt wird heute weitgehend auf dem Ratzeburger See.

Chronik

1898: Der SC Hansa wird in Lübeck gegründet

1914: Einweihung des Bootshauses am Wakenitzufer

1924: Beitritt zum Freien Segler Verband

1929: Erweiterung des Bootshauses um die beiden Seitenflügel

1933: Enteignung des Bootshauses und Verbot des Vereins

1938: Der SC Hansa wird unter NS-Zwangsverwaltung wieder zugelassen

1945: Verlust der Wochenendsiedlungen an der Wakenitz

1946: Erneute Beschlagnahmung des Bootshauses durch die britische Besatzungsmacht

1948: Rückgabe des Bootshauses. Der Verein hat wieder sein Zuhause

1951: Das Gelände auf Schanzenberg wird gepachtet

1975: Abriß des Balkons am Bootshaus und Vorbau eines Jungendraumes

1977: Bau eines ersten Toilettenhauses auf Schanzenberg

1983: Anschluß von Schanzenberg an die zentrale Wasserversorgung Groß Sarau

1987: Anschluss Schanzenberg an die Abwasserleitung und Elektrifizierung

1987: Abriß von Nord- und Südbrücke in Lübeck, Bau einer Schwimmbrücke als Ersatz

1988: Zerstörung der Schanzenberg Brücke durch Eisgang. Wiederaufbau der Brücke

1992: Verankerung eines Schwimmpontons am Ort der heutigen Nordbrücke.

Anschaffung eines Fährbootes

1995: Bau des Jugendhauses

1997: Bau des heutigen Sanitärhauses

2008: Inbetriebnahme des Säulenkrans im Fischereihafen - Kranmöglichkeit für alle ansässigen Vereine und Gäste

1. Vorsitzende des SC 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*
1977 - 1999: Ernst Erdmann
1999 - 2007: Jens Heitmann
2007 - 2017: Volrad von Lützu
seit 2017: Henry Lenk

*Bernhard Lemcke wurde für sein außerordentliches Engagement für den Verein und den Segelsport mehrfach ausgezeichnet. Ihm wurde das Bundesverdienstkreuz am Bande, die Sportplakette des Landessportverbandes sowie die goldene Ehrennadel des DSV und des Segler-Verbandes Schleswig-Holstein verliehen.