

Festschrift

25 Jahre



Seglergemeinschaft Steinberghaff e.V.



Siegerehrung nach einer spannenden Regatta



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Unser Festprogramm	2
As Time goes by Vorwort	3
Grußworte	4
Die Vereinsvorsitzenden der SGS	9
25 Jahre Seglergemeinschaft Steinberghaff Eine Chronik unserer Vereinsgeschichte	10
Die Geschichte Angelns	14
Unser Häuptling heißt Rote Locke Die Geschichte der Wikinger	18
Vom Einbaum zum Flying P.-Liner Eine kleine Bootskunde	22
Die Flensburger Förde Eines der schönsten Segelreviere der Welt	26
SGS - weltweit Die SGS-Cartercrew	31
Ehre wem Ehre gebührt	33
Warum ?	34
Über den Anachronismus des Segelns Eine nicht ganz ernstzunehmende Betrachtung	35

Unser Festprogramm:

Samstag, 11.7.	15.00	Offene Regatta für Kielboote und Kielschwerter
Sonntag, 12.7.	11.00	Offene Jollenregatta um den Bruno-Ernst-Preis
Freitag, 24.7.	18.00	Klönssnack in der SGS-Kajüte Eröffnung der Bilddokumentation "25 Jahre Seglergemeinschaft Steinberghaff"
	20.00	Jugenddisco im Festzelt (Ende 23.00 Uhr)
Samstag, 25.7.	11.00	Offizieller Empfang im Festzelt Grußworte des Schirmherrn Bürgermeister G. Geisler, der Landesregierung, des Seglerverbandes und des Landessportverbandes Schleswig-Holstein sowie des Kreissportverbandes Schleswig-Flensburg Der Bäckerchor Flensburg von 1898 singt Shantys und Seemannslieder
	13.00	Segeln zum Kennenlernen. Segeldemonstrationen der Jugendabteilung
	15.00	Strandfest mit Kinderspielen, Aal-Knobeln, Kaffee und Kuchen, Grillwurst, Bier vom Faß, und Tombola Vorführung der Feuerwehr Steinbergholz
	16.30	Konzert des Spielmannszuges der Feuerwehr Husby
	19.00	Tanz im Festzelt und auf der Mole bis zum frühen Morgen
Sonntag, 26.07.	11.00	Jazz-Frühschoppen im Festzelt und auf der SGS-Wiese Es spielt "The New Orleans Jazz Connection"
	13.00	Siegerehrung der Jubiläumsregatten

As Time goes by

Steinberghaff ist ein Ort mit langer seglerischer Tradition. Anfang des 19. Jahrhunderts befanden sich hier an unserer Küste nicht weniger als 4 Schiffswerften, auf denen zeitweise genau so viele Segler auf Kiel gelegt wurden wie in Flensburg.

Anfang 1973 taten sich hier 7 Mitglieder des **Kanu-Sport-Flensburg (KSF)** zusammen und gründeten die **Seglergemeinschaft Steinberghaff e.V.** Das Flensburger Tageblatt berichtete damals: "Die alte Bootsgruppe Steinberghaff hat sich mit dem 1.1.1973 im Einvernehmen mit dem KSF unter eigenem Namen und eigenem Stander selbständig gemacht."

25 Jahre sind seitdem vergangen. Nur ein Wimpernschlag im Zeitgeschehen, aber eine lange Zeit im Leben eines Menschen. Die Vereinsgründer und Mitglieder der ersten Stunde sind zum Teil in die zweite Reihe getreten. Einige sind schon auf die letzte große Reise gegangen und können das Jubiläum nicht mehr mit uns feiern.

Aber eine neue Generation, die in Zukunft die Tradition unserer Gemeinschaft weitertragen wird, ist herangewachsen. Und wenn wir die große Zahl von Jugendlichen in unseren Reihen erleben, wenn wir die Begeisterung spüren, mit der sie **ihren** Segelsport ausüben, dann können wir dieses Jubiläum mit der Gewißheit begehen, daß auch zum 50-jährigen Bestehen der Stander mit den blauen und weißen Segeln auf rotem Grund auf das herrliche Revier unserer Ostsee hinausgetragen wird.

Wir wünschen allen Mitgliedern und Freunden unseres Vereins **Mast- und Schotbruch, immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und viel Spaß bei unserem Jubiläum "25 Jahre Seglergemeinschaft Steinberghaff"**.

Redaktion und Festausschuß

Grußwort



Zu Ihrem 25jährigen Bestehen gratuliere ich der Seglergemeinschaft Steinberghaff ganz herzlich. Der Segelsport hat in unserem Land zwischen den Meeren eine ganz besondere Bedeutung. Dabei denke ich nicht nur an die Regatten der Kieler oder der Travemünder Woche, an Weltmeisterschaften oder an die Olympischen Spiele von 1972, die hier stattgefunden haben. Unsere Küsten bieten herrliche Segelreviere für alle Segelsportler. Das schätzen vor allem die vielen Segler, die sich in ihrer Freizeit diesem herrlichen Sport widmen.

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 wie Teamwork und Fairneß verlangt. Deshalb ist der Segelsport im wahrsten Sinne des Wortes eine „Schule für's Leben“.

Ich wünsche der Seglergemeinschaft Steinberghaff weiterhin viel Freude an ihrer Sportart. Möge Ihnen nie der Nachwuchs ausgehen, damit Sie auch das nächste Jubiläum in großer Besetzung feiern können.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'H' followed by a long, sweeping horizontal line that ends in a small upward flick.

Heide Simonis

Ministerpräsidentin

des Landes Schleswig-Holstein



Grußwort

Ein Jubiläum gehört zu den Höhepunkten eines jeden Vereins. Es markiert eine lange und oftmals wechselvolle Entwicklungszeit mit gemeinsam erlebten Erfolgen, aber auch Schwierigkeiten, mit geselligem Beisammensein und manchmal zeitraubender Vereinsarbeit.

Alles in allem ist ein 25jähriges Jubiläum für die „Seglergemeinschaft Steinberghaff e. V.“ eine Bestätigung der Leistung und auch heute noch nach so vielen Jahren eine ständige Verpflichtung für das, was der Vereinsname aussagt: eine „Gemeinschaft“ von Segelfreunden.

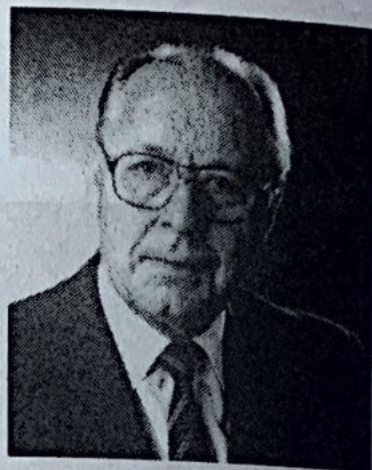
Aus überregionaler Sicht ist besonders erwähnenswert die seit Gründung im Vordergrund stehende Jugendarbeit. Mit einem Drittel jugendlicher Mitglieder ein überaus beachtlicher vorbildlicher Wert in der schleswig-holsteinischen Seglerwelt. Genügend Gründe, um stolz zu sein.

Der Segler-Verband Schleswig-Holstein e.V. gratuliert allen Vereinsmitgliedern zum 25jährigen Geburtstag und wünscht immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel für ein weiterhin erfolgreiches Wirken!

Wolfgang Greve
Vorsitzender

Landessportverband Schleswig-Holstein

GRUSSWORT



Die Seglergemeinschaft Steinberghaff e.V. feiert in diesem Jahr ihr 25jähriges Bestehen. Dazu möchte ich dem Vorstand und den Mitgliedern meine herzlichsten Glückwünsche übermitteln.

Der Sport der letzten Jahre ist zu einer Volksbewegung geworden. Sie bemüht sich auf ihre Weise, die Gefahren zu bannen, die sich aus der ständig steigenden Mechanisierung unseres Lebens ergeben und die bei den permanent wechselnden Erscheinungen unserer Freizeitgesellschaft in Zukunft in sicher noch verstärkter Form auf uns zukommen werden.

Die Seglergemeinschaft Steinberghaff hat in ihrem noch recht jungen Leben schon einiges auf die Beine gestellt. Dies zeigt sich nicht zuletzt an dem umfangreichen Jubiläumsprogramm, an dem viele Institutionen beteiligt sind und damit die Rolle würdigen, die der Verein in den letzten 25 Jahren gespielt hat.

Der Verein, der Vorstand und die Mitglieder haben heute die Glückwünsche von uns allen verdient. Die Erfolge der Vergangenheit bilden eine günstige Ausgangsposition für die Zukunft. Sie ist gesichert, wenn Idealismus, Engagement und Kameradschaft weiterhin den Ton angeben.

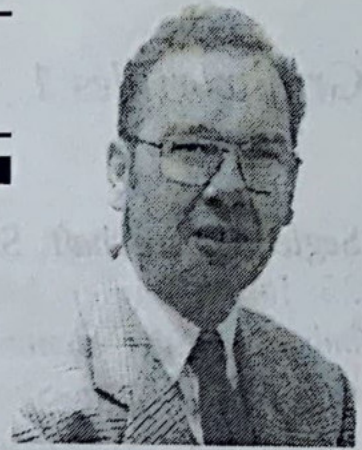
In diesem Sinne wünsche ich der Seglervereinigung Steinberghaff alles Gute auf dem weiteren Weg, der bisher so erfreulich verlaufen ist.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized first name and a last name.

Hans Hansen
Präsident des Landessportverbandes
Schleswig-Holstein e.V.



Steinberg / Ostsee



Grußwort

Zum 25jährigen Bestehen der Seglergemeinschaft Steinberghaff e.V. spreche ich den Mitgliedern und dem Vorstand im Namen der Gemeinde Steinberg herzliche Glückwünsche aus. Über diese lange Zeit haben Sie vorbildliche Vereinsarbeit insbesondere für unsere Jugend geleistet. Weit über unsere Region hinaus haben Sie sich einen Namen gemacht und einen guten Ruf erworben. Dies ist Ihnen unter z.T. schwierigen und bescheidenen Umständen vorbildlich gelungen. Gern erinnere ich mich an die tiefsinnigen, humorvollen Aufsätze und Gedichte in Ihrer Vereinszeitung. Sie haben immer das Bild eines intakten Vereins oder vielmehr einer großen Familie widergespiegelt.

Mit dem Dank für Ihre ehrenamtliche Tätigkeit für ein wunderschönes Hobby verbinde ich den Wunsch und die Hoffnung, daß der Verein die Arbeit auch in den kommenden Jahren erfolgreich fortführen kann.

Herzlich grüßt

Ihre

GEMEINDE STEINBERG

Gerhard Geißler
Bürgermeister

Grußwort des 1. Vorsitzenden

Seglergemeinschaft Steinberghaff -
25 Jahre immer hart am Wind
haben aus der kleinen Bootsgruppe
des **KSF** (Kanu-Sport-Flensburg)
unsere Seglergemeinschaft mit mehr
als 100 Mitgliedern wachsen lassen.

Aber nicht nur Sonnenschein hat
die Entwicklung der **SGS** begleitet.
Manche dunkle Wolke, mancher
Rückschlag durch Orkan, Eisgang
und andere unvorhergesehene
Ereignisse haben immer wieder
unseren ganzen Einsatz gefordert.
Aber stets waren Vereinsmitglieder
zur Stelle, die bereit waren, ihre
Kraft für das Wohl unseres Vereins
einzusetzen.



Heute können wir mit Stolz auf das zurückblicken, was wir in den letzten
25 Jahren geschaffen haben. Das Erreichte soll für uns und die kommende
Generation aber gleichzeitig Verpflichtung und Ansporn sein, die
Seglergemeinschaft Steinberghaff erfolgreich in das nächste Jahrtausend zu
führen.

Ich wünsche unserem Verein und seinen Mitgliedern eine glückliche
Zukunft.

Dietrich Jockusch

Dietrich Jockusch

Die 1. Vorsitzenden der SGS von 1973 bis 1998



1973 - 1977
Waldemar Kiep



1977 - 1979
Henry Kielmann



1979 - 1980
Gottfried Fürstenberg



1980 - 1988
Margit Eggers



seit 1988
Dietrich Jockusch

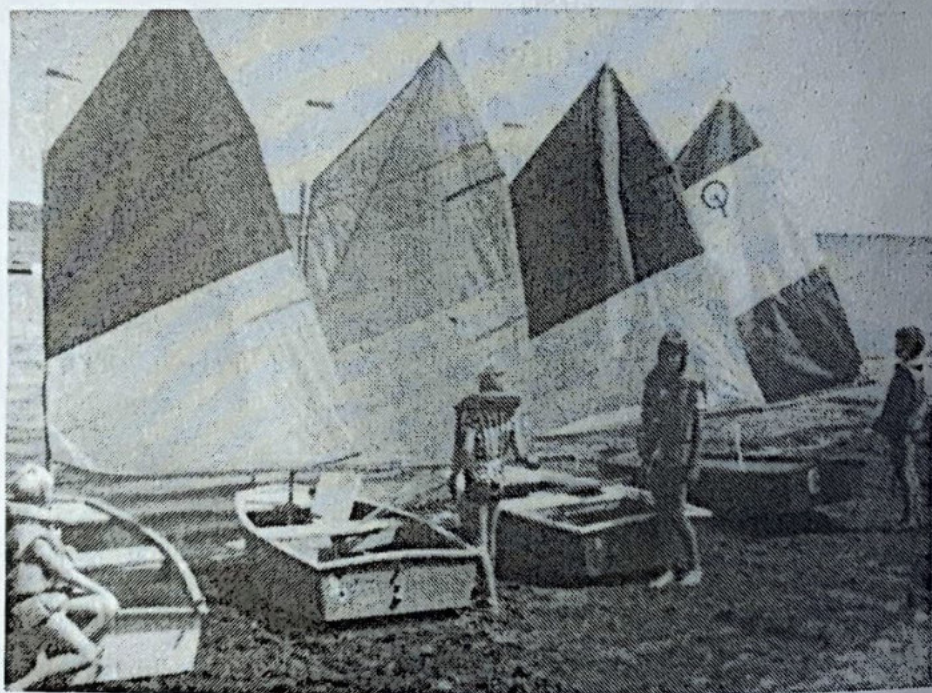
Wir danken den Vereinsvorsitzenden, aber auch allen Mitgliedern der SGS, die durch ihre Arbeit und ihr Engagement den gedeihlichen Aufbau der Seglergemeinschaft Steinberghaff ermöglicht haben.

25 Jahre Seglergemeinschaft Steinberghaff

Eine Chronik unserer Vereinsgeschichte

1. Januar 1973 Aus der Bootsgruppe Steinberghaff im KSF entsteht die Seglergemeinschaft Steinberghaff.
Gründungsmitglieder:
Waldemar Kiep, Irma Fürstenberg, Gottfried Fürstenberg, Klaus Schäfer, Heinrich Rautenkrantz, Willi Asmussen, J. H. Möller.
Waldemar Kiep wird zum 1. Vorsitzenden gewählt.
- Winter 1974/75 Ein Lehrgang zum Erwerb des Sportboot-Führerscheins und des BR-Scheins wird von Gottfried Fürstenberg durchgeführt. 27 Mitglieder nehmen mit Erfolg teil.
- Sommer 1975 Die Mole wird ausgebaut.
- Juni 1975 Die SGS feiert ihr erstes Strandfest .
- August 1976 19 Mitglieder, darunter viele Jugendliche, erwerben den A-Schein. Eine Dickschiff-tour in die dänischen Gewässer rundet die Ausbildung ab.

Jüngstenausbildung am Strand von Steinberghaff



1977 Waldemar Kiep wird für seine Verdienste um die Seglergemeinschaft die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

1978 Die erste "Kajüte" wird auf dem Gelände der SGS errichtet.

Ein Regatta-Pirat und ein Opti werden zur Verstärkung der Jugendarbeit angeschafft.

Winter 1978/79 Hochwasser und Eisgang richten in diesem "Jahr hundert-winter" starke Schäden an den Anlagen der SGS an.



Eiszeit am
Strand von
Steinberghaff

April 1981 Der neue Vereinsponton zur Erleichterung der Brückenarbeit wird in Dienst gestellt.

April 1983 Die nach den Plänen des Takelmeisters Bruno Ernst gestaltete neue Brücke wird erstmals aufgebaut.

November 1983 Die SGS begeht ihr 10-jähriges Jubiläum.

1983 Die Jugendabteilung der SGS erhält als Spende eines Mitglieds ein Hubkielboot vom Typ "Impala".

1984 Die Flotte der Jugendabteilung wird durch einen Rennopti ergänzt.

- April 1985 Sturm aus Nord-Nordost mit mehr als 9 Windstärken zerstört große Teile der gerade aufgebauten Brücke. Dank des selbstlosen Einsatzes von Herbert Braubach können die Schäden in Grenzen gehalten werden.
- 1986 Gründung der Brückengemeinschaft SGS und Yachtclub.
- 1988 Der Pachtvertrag für das Vereinsgrundstück wird um drei Jahre verlängert. Ein Vorkaufsrecht wird der SGS von Herrn Windmann eingeräumt.
Die Jugendabteilung unternimmt mit mehreren Booten eine Sommerfahrt rund Fünen.
27. /28. 8. 1989 Ein Orkan tobt über der Flensburger Förde. Die Brückenanlage wird weitgehend zerstört. Viele Boote werden auf den Strand geworfen und stark beschädigt.
Kräfte der Bundeswehr helfen beim Abbergen.

Nach dem Orkan bietet der Strand ein Bild der Verwüstung



- Frühjahr 1990 Sanierung der durch den Orkan beschädigten Brücke.
- Sommer 1990 Beginn des Jugendaustauschs mit dem Wassersportclub am Wittensee.

16. Nov. 1990 *Abschluß des Kaufvertrages mit Herrn Windmann für das SGS-Vereinsgelände. Damit verfügt die Seglergemeinschaft über ein eigenes Vereinsgrundstück.*
- 1992 *Der Bauantrag für die Errichtung einer Jugendhütte wird von der Landschaftsschutz-Behörde abgelehnt, da der Bauplatz als Biotop ausgewiesen ist. Außerdem gibt es Probleme mit der Zuwegung.*
- 1993/94 *Der Kampf um die Baugenehmigung für eine Jugendhütte wird vom Vorstand der SGS fortgesetzt.*
- Sommer 1995 *Unsere Jugendgruppe veranstaltet auf Einladung des Yachtclubs Höruphav ein einwöchiges Trainingslager bei unseren dänischen Nachbarn.*
- März 1996 *Die Verhandlungen mit der Familie Struve über einen Grundstückstausch und das Überwegungsrecht werden abgeschlossen.
Die Landschaftsschutz-Behörde gibt den Widerstand auf.
Die Baugenehmigung für die Jugendhütte wird erteilt.
Damit führt der langjährige Einsatz des 1.Vorsitzenden Dietrich Jockusch endlich zum Erfolg.*
- Sommer 1996 *Gemeinsame Sommerfahrten der Jugendgruppen von SGS*
- Sommer 1997 *und Geltinger Yachtclub.*
- 1997 *Bau der Jugendhütte und Ausgestaltung des Vereinsgrundstücks.
Für die Jugendabteilung wird ein 470er angeschafft.*
- Juli 1998 *Die SGS richtet für Ihre 122 Mitglieder, davon 39 Jugendliche, zahlreiche Ehrengäste sowie alle, die Freude am Feiern haben, ein dreitägiges Zelt- und Strandfest aus. Höhepunkte bilden die Jubiläumsregatten sowie die musikalischen Darbietungen verschiedener Gruppen aus dem Angeliter Land.*

Die Geschichte Angelns

"Wenn man ein Land und seine Menschen kennenlernen will, dann muß man seine Geschichte kennen"

Die erste geschichtliche Information über Angeln verdanken wir dem römischen Geschichtsschreiber TACITUS. Um 1000 n. Chr. erwähnt er in seiner **Beschreibung von Germanien** ein Volk der **Anglii**.

Nach früherer Auslegung stammt der Name Angeln von dem lateinischen Wort *Angulus*, was soviel wie Ecke bedeutet. Damit bezog man sich auf die wie ein Winkel vorspringende Landschaft zwischen Schlei und Flensburger Förde.

Andere Sprachforscher nehmen an, daß der Name ursprünglich für eine "enge Bucht" stand, also wohl die Schlei bezeichnet hat und später auf das ganze Land übertragen wurde.

Während man außerhalb Norddeutschlands bei der Erwähnung Angelns meist auf fragende Gesichter stößt, ist allgemein bekannt, daß die Angeln zusammen mit den Sachsen einst England begründet haben. Von 449 bis etwa 600 n. Chr. besiedelten die Angeln Britannien. Zuerst von den Briten zum Schutz gegen die Skoten (Schotten) ins Land gerufen, begnügten sie sich nicht mit dieser Schutzfunktion, sondern ließen sich nach und nach im ganzen Land nieder.

827 n. Chr. vereinte Egbert von Wessex die Reiche im Süden der Insel unter dem Namen "England". Von nun an setzt sich der von den Angeln abgeleitete Name für das Inselreich durch.

Beginnen wir den Blick in die jüngere Geschichte Angelns im 17. Jh. Zu dieser Zeit gehörte der Nordteil des Landes zum dänischen Königshaus, während das südliche Angeln Teil der herzoglichen Linie Dänemarks, also des Landes Schleswig-Holstein war.

Diese Teilung hatte ihren Ursprung im 14. Jahrhundert. Die nordische Königin Margarete bestätigte damals in der **Constitutio Waldemariana**, daß

das Herzogtum Schleswig-Holstein niemals so mit der dänischen Krone vereint werden sollte, daß **"ein Herr sei über beide"**.

Am 5. März 1460 bestätigte der dänische König Christian I. im Vertrag von Riepen die Unteilbarkeit der Herzogtümer mit dem berühmten Satz: **"dat se bliven ewich tosamende ungedeelt"**.

Nachdem der Große Kurfürst nach seinem Sieg über Dänemark 1658 die Lehensabhängigkeit des Herzogs von der dänischen Krone beendet hatte, wurde nach einer Reihe von kriegerischen Auseinandersetzungen das Herzogtum im Jahr 1721 wieder Dänemark zugesprochen. Dadurch war nun Angeln unter der dänischen Krone vereint.

In dieser Zeit war die Umgangssprache eine Mischung aus Dänisch und Plattdeutsch, das sogenannte **Angeldänisch**, während die Kirchen- und Schulsprache **Deutsch** war. Verschiedene Versuche, Dänisch zur Amtssprache zu erheben, scheiterten in den Jahren 1739 und 1810 am Widerstand der Schleswig-Holsteiner.

Ende des 18. Jahrhunderts nahm Dänemark, und damit auch Angeln, unter König Friedrich VI eine recht positive Entwicklung. Kriegerische Auseinandersetzungen mit England und Schweden brachten jedoch wieder Not und Elend über das Land. Erst der Friede zu Kiel stellte Ruhe und Ordnung wieder her.

In der Folgezeit geschah vieles zum Nachteil der Herzogtümer Schleswig-Holstein, mit dem Ziel, eine stärkere Bindung an das Mutterland zu erreichen. Unterstützt wurden diese Bestrebungen durch die Eiderdänen, die eine förmliche Übernahme der Herzogtümer durch die dänische Krone forderten.

Aber erst nach dem Tod von **König Christian VIII** ließ sich dessen Nachfolger, **Friedrich VII**, so von den Eiderdänen unter Druck setzen, daß eine Einverleibung Schleswig-Holsteins unabwendbar erschien. Die Herzogtümer erhoben sich gegen diese Vergewaltigung, wodurch es zum ersten deutsch-dänischen Krieg kam, der mit Unterbrechungen drei Jahre dauerte.

Das Ergebnis der ersten kriegerischen Auseinandersetzungen war im Jahre 1849 eine Teilung der Herzogtümer, wobei die Demarkationslinie von **Steinberghaff** aus hinüber zur Westküste verlief.

Im Jahre 1849 flammte der Krieg erneut auf und endete nach heftigen Kämpfen, die hauptsächlich in Angeln stattfanden, mit der unglücklichen Niederlage der Schleswig-Holsteiner in der Schlacht bei **Idstedt**. Eine Kirche erinnert noch heute an die Opfer der damaligen Kampfhandlungen.

Im Januar 1851 wurde der Krieg auf Druck der Großmächte beendet. Schleswig-Holstein wurde in das dänische Königreich eingegliedert. In den Folgejahren wurden die Herzogtümer zunehmend "dänisiert". Dänisch wurde Amtssprache, deutsche Beamte wurden entlassen und durch Dänen ersetzt, deutsches Brauchtum wurde mehr und mehr unterdrückt.

Im Jahr 1863 starb **Friedrich VII**, ein König, der noch immer um Ausgleich bemüht war, auf Schloß Glücksburg. Sein Nachfolger, **Christian IX**, verabschiedete trotz aller Warnungen der Großmächte Preußen und Österreich ein neues Grundgesetz, daß die Trennung Schlesiws von Holstein und die endgültige Übernahme Schlesiws durch die dänische Krone vorsah.

Die Großmächte sahen sich in dieser Situation zum Eingreifen veranlaßt. Innerhalb weniger Tage wurden die Dänen bis hinter Flensburg zurückgeschlagen, nachdem sie ihre Stellungen an der Schlei aus Angst vor einer Umklammerung freiwillig geräumt hatten.

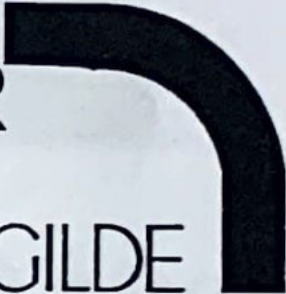
Im April 1864 kam es zu der entscheidenden Schlacht bei den Düppeler Schanzen nahe Sonderburg. Vom Scheersberg aus konnte die Angeliter Bevölkerung den Fortgang der Kämpfe und schließlich die Niederlage Dänemarks verfolgen. Damit war nicht nur Angeln, sondern ganz Schleswig-Holstein für Dänemark verloren.

Nach Ende des ersten Weltkrieges nutzte Dänemark die Gunst der Stunde und stellte erneut Ansprüche auf das Land Schleswig. Man setzte bei den Siegermächten eine Volksabstimmung durch. Nach heftigen Protesten aus der Bevölkerung verzichtete man dabei auf ein Votum im südlichen Landesteil, so daß in Angeln nur einige nördliche Kirchspiele und die Stadt

Flensburg betroffen waren.

Das Ergebnis der damaligen Abstimmung ist die heutige Grenze zwischen zwei Staaten, die nach vielen leidvollen Erfahrungen heute in friedlicher Nachbarschaft leben. Zum Glück für uns Segler, denn sonst wäre unser Revier in der Flensburger Förde doch manchmal ganz schön eng.

DOLLERUPER FREIE BRANDGILDE



Wir gratulieren der Seglergemeinschaft Steinberghaff e.V
zum 25-jährigen Jubiläum und bedanken uns
für die gute Zusammenarbeit.

Seit 1744

Ihr leistungsstarker Versicherer in der Nachbarschaft
Nübelfeld 50, 24972 Quern, Tel. 04632-7620

Unser Häuptling heißt Rote Locke

Die Geschichte der Wikinger



Von den kräftigen Ruderschlägen bärtiger, wilder Gestalten angetrieben, gleitet das Drachenboot in den stillen Fjord. Von einem hölzernen Turm herab kündigen Trompetenstöße aus einem langen Büffelhorn die Rückkehr der Nordmänner von einem Eroberungszug an. Im Siegestaumel springt Kirk Douglas als Wikingerfürst übermütig von Ruder zu Ruder, denn reiche Beute bringen sie von ihrem Raubzug heim.

So leben sie in unserer Vorstellung, harte Männer mit roten Rauschebärten und Stierhörnern an den Helmen, die vor rund 1000 Jahren mit ihren schnellen Booten raubend, plündernd und brandschatzend durch Europa zogen und die Menschen in Angst und Schrecken versetzten.



Doch wann und wo hatten sie ihren Ursprung, die Wikinger, die nie ein geeintes Volk in nationalstaatlichen Grenzen waren, die sich in losen *G e v o l k s c h a f t s v e r b ä n d e n* zusammenschlossen, um in kleineren oder größeren Gruppen ihre Eroberungszüge zu unternehmen?

Das Wort "Wikinger" läßt sich von "Wik" ableiten, das soviel wie "Bucht" oder auch "Handelsort" bedeutet. Ein **Wikinger** war hingegen im ursprünglichen Sinn ein Skandinavier, der sich auf Beutefahrt befand.

Geheimnisvolle Runensteine künden noch heute von den großen Taten der Wikinger

Zu einer Zeit, da der Süden Europas in kultureller Blüte steht, hausen die Skandinavier noch dunklen, aus Grassoden gebauten Erdlöchern und kämpfen in langen, dunklen Wintern um das blanke Überleben. Und dann, Anfang des 9. Jahrhunderts, tauchen gleichsam von einem Tag zum anderen ihre Drachenschiffe überall an den nahen und fernen Küsten auf. Dabei zeigen sich die Wikinger mal als Kaufleute oder Entdeckungsreisende, mal als Kolonisatoren und nicht zuletzt als Krieger und Eroberer.

Dabei sind es nicht immer streng getrennte Unternehmungen. Es kommt durchaus vor, daß man eins mit dem anderen verbindet, je nachdem, welche Entwicklung die Reise nimmt. Grundlage für ihre Eroberungs- und Beutezüge sind ihre schnellen, flachgehenden Schiffe, das beste, was die damalige Bootsbaukunst zu bauen vermochte.

Und sie sind hervorragende Seefahrer. Wobei viele Fragen ihrer Seefahrerkunst noch immer im dunkeln liegen. Wie navigierten sie? Ein Instrument, das dem Kompaß ähnlich ist, war ihnen offensichtlich nicht bekannt.

Vermutlich haben sie mit Hilfe der Gestirne die ungefähre Position auf einem Breitengrad orten können. Nach Möglichkeit werden sie in Küstennähe gesegelt sein, um sich nach Landmarken zu richten oder nach Wolken und Vögeln, die Ihnen die Nähe des Landes anzeigten.

Bei ihren Raubzügen beschränken sie sich zuerst auf nahegelegene Ziele. So werden 810 Friesland und Flandern geplündert. 845 greifen sie zum ersten Mal Hamburg an. Im selben Jahr fahren sie die Seine hinauf, um Paris in Schutt und Asche zu legen.

Sie überfallen wehrlose Klöster und Abteien, erschlagen jeden, der sich ihnen in den Weg stellt, schänden die Frauen und verschleppen die Kinder in die Sklaverei. Kostbare Kirchenschätze, unersetzliche Kleinodien, werden zu "Hacksilber" verarbeitet, dem damals gültigen Zahlungsmittel.

860 beschreibt ein französischer Mönch die Situation so: "Die Zahl der Schiffe nimmt ständig zu. Der endlose Strom der Wikinger nimmt kein Ende. Sie erobern alles, was auf ihrem Weg liegt. Niemand kommt gegen

sie an. Eine gewaltige Flotte fährt flussaufwärts, das Böse verbreitet sich im ganzen Land."

Andere Wikingerstämme dringen währenddessen in den Süden vor. Plündernd und brandschatzend erobern sie Lissabon, Cadiz und Sevilla und erreichen auf ihren Raubzügen Nordafrika. Als Kaufleute ziehen sie nach Osten über Riga und Nowgorod bis ins Schwarze Meer und nach Byzanz. Sie werden in der Normandie und in England sesshaft, sie kolonisieren Island und Grönland und unternehmen Entdeckungsfahrten bis nach Nordamerika.

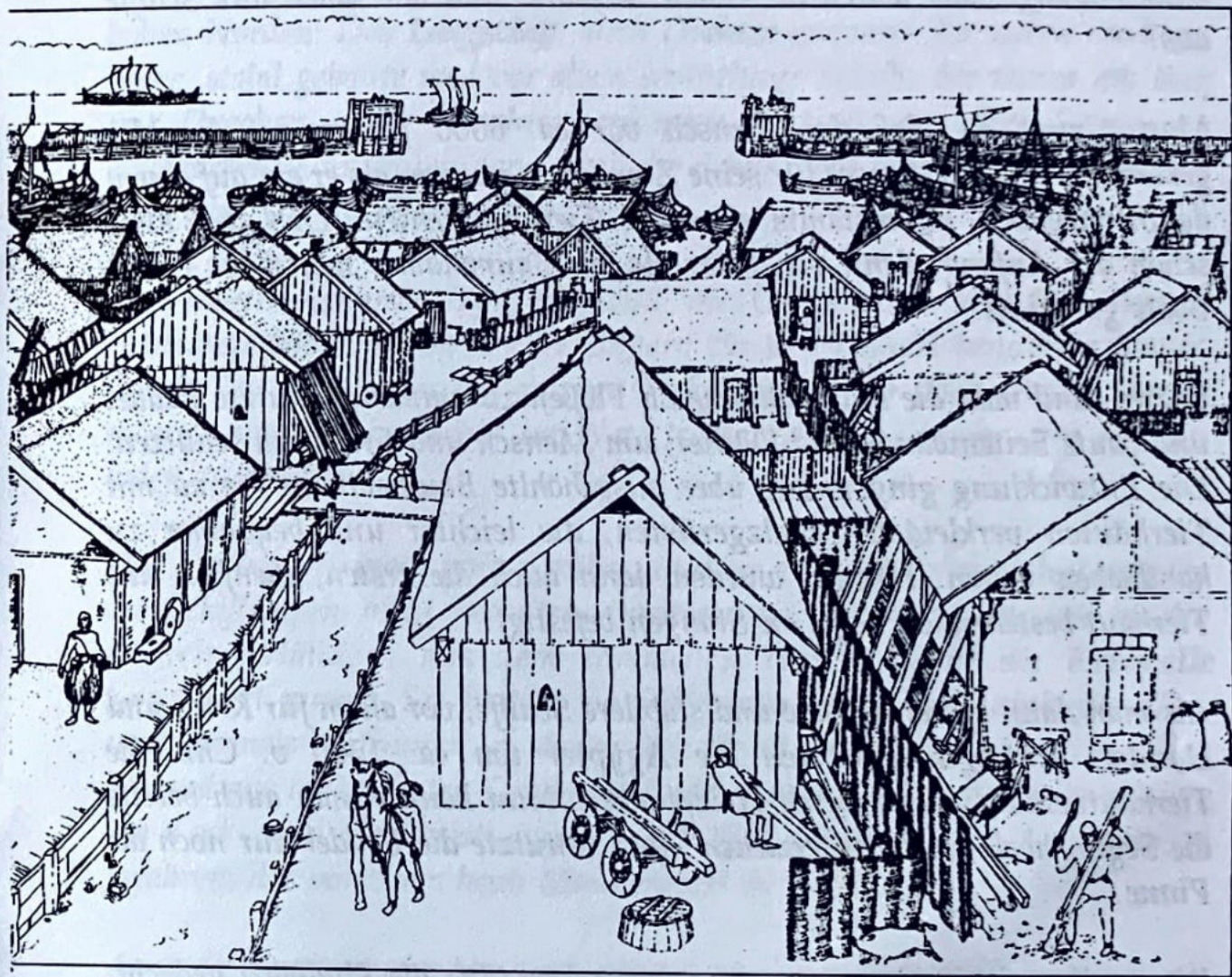
Aber das alles ist nur die eine Seite der Geschichte der Wikinger. Denn nur eine kleine Zahl der Nordmänner sucht das Abenteuer in der Ferne. Die überwiegende Mehrheit lebt in dörflicher Gemeinschaft als Fischer und Bauer oder fristet ein recht armseliges Dasein als Handwerker an den Handelsplätzen wie **Ribe**, **Arhus** oder **Haithabu**, der damaligen Handelsmetropole in der Nähe Schleswigs. Man wohnt in Hütten aus Weidenruten, die mit Lehm verputzt und mit Grassoden oder Reet gedeckt sind. In den Gestank von Hühnern und Ferkeln mischt sich der beißende Qualm des offenen Herdfeuers in dem zugigen, fensterlosen Raum. Sie kämpfen nicht mit feindlichen Kriegern, sondern mit Nässe und Kälte, mit Krankheit und Hungersnot. Von 14 Neugeborenen erreichen statistisch nur 4 das zehnte Lebensjahr, ihre Lebenserwartung liegt bei 20 bis 30 Jahren.

Der Araber **At Tartuschi**, der damals als Händler an die Schlei kommt, hat im Jahr 965 seine Eindrücke so niedergeschrieben:

"**Haithabu** ist eine sehr große Stadt am Ende des Weltmeeres. Die Einwohner sind Siriusanbeter, außer einer kleinen Zahl, die Christen sind und die eine Kirche haben. Die Menschen ernähren sich vorwiegend von Fisch, den es dort im Überfluß gibt. Werden einem von ihnen Kinder geboren, so wirft er sie ins Meer, um die Ausgaben zu sparen. Nie hörte ich häßlicheren Gesang, als bei den Schleswigern, ein Brummen dringt aus ihren Kehlen, wie Hundegekläff, nur noch tierischer."

Auch das waren die Wikinger. Aber wenn wir uns auf unserem Sommertörn auf ihre Spuren begeben, dann denken wir natürlich nicht an

die Worte von Ansgar, dem Apostel des Nordens, der sie als die "schmutzigsten Geschöpfe Gottes" bezeichnet hat. Dann fühlen wir uns als Nachfahren jener Männer, die mit ihren Drachenbooten fernen Zielen entgegenfuhren: Frei wie der Wind und von der Sehnsucht getrieben, Neues zu entdecken.



Rekonstruktion des Hafens von Haithabu

Vom Einbaum zum Flying P.-Liner

Eine kleine Bootsgeschichte

Segelt man heute, macht man das meist auf kleinen, gut gesicherten Yachten, die aus neuesten, strapazierfähigen Materialien bestehen. Manchmal, allerdings seltener, ist man der stolze Besitzer eines gut gepflegten Oldtimers oder segelt gar auf einem der letzten großen Windjammer. Wie aber nahm dieser heute von uns so begeistert betriebene Sport seine Anfänge, wer waren die ersten Seefahrer und wie sahen ihre Schiffe aus?

Man nimmt an, daß der Mensch vor ca. 6000 Jahren auf die Idee gekommen ist, das Wasser für seine Zwecke zu nutzen, als er ein auf einem dahintreibenden Baumstamm sitzendes Tier beobachtete. Dies war auch schon der Anfang, denn viel mehr als ein Baumstamm waren die ersten Boote gar nicht.

Später band man die Baumstämme zu Flößen zusammen, benutzte Paddel und baute Seitenwände und Dächer, um Mensch und Fracht zu schützen. Die Entwicklung ging weiter über ausgehöhlte Baumstämme bis zu mit Tierhäuten verkleideten Holzgerüsten, die leichter und bequemer zu handhaben waren. Hierauf wurden dann auch die ersten, ebenfalls aus Tierhaut bestehenden Segel an Stangen befestigt.

Als man dann später größere und stabilere Schiffe, vor allem für Krieg und Handel, benötigte, ersetzten die Ägypter um ca. 1500 v. Chr. die Tierhautverkleidungen durch Holzplanken. Nun konnte man auch bereits die Segel "hoch- und runterziehen" und benutzte die Paddel nur noch als Pinne.

Waren diese Schiffe immer noch in erster Linie für die Flußfahrt gedacht, gab es schon wenig später in der Blütezeit der Phönizier, die als die ersten Seeräuber gelten, zwei- und sogar dreideckige Schiffe, schnell vor allem durch die Ruderer.

Die Griechen bauten diese Schiffe nach, aber mit einem großen Unterschied zwischen Handels- und Kriegsschiffen. Die einen waren breit und behäbig,

die anderen schmal, leicht und auf Schnelligkeit ausgerichtet. Diese sogenannten Triremen trugen ein bis zwei Masten und Segel, die genauso leuchtend angemalt waren wie die Rümpfe. Von den Römern wurden die Schiffe dann so weiterentwickelt, daß die Handelsschiffe um 260 v. Chr. gar keine Ruderer mehr benötigten, sondern von drei Segeln an je einem Mast angetrieben wurden. Dies hatte den großen Vorteil, daß man wesentlich mehr Ladung mitnehmen konnte.

Einen ganz anderen Segelschiffstyp entwickelten die Seefahrer aus dem hohen Norden: Das **Langschiff**, auch **Drakker** genannt. Es waren niedrige, lange, stabil gebaute und vor allem seetüchtige Schiffe. Sie waren am Bug mit Drachen- und Seeschlangenköpfen verziert, um ihre Feinde zu erschrecken. Dies waren dann auch die Schiffe, mit denen die Wikinger als erste den Atlantik überquerten.

Ein bemerkenswerter Typ entstand im Ostseeraum, die **Hansekogge**, entwickelt aus dem von den Wikingern für den Handel benutzten Knorr. Ihr großer Vorteil war der geringe Tiefgang und der flache Boden, der es möglich machte, das Schiff im Watt trockenfallen zu lassen, um es entladen zu können.

Die Ära der Wikinger ging vorüber, und bis zum 14. Jahrhundert wurden die Schiffstypen nicht bedeutend weiterentwickelt, bis wiederum in den Mittelmeerländern aus dem römischen Handelsschiff die **Karawelle** konstruiert wurde. Sie hatte hohe Seitenwände, ein rechtwinkliges Deck und erstmals Aufbauten, in denen sich die Quartiere befanden. Das Rigg bestand aus einem festen Großmast und legbaren Fock- und Besanmasten. An Fock- und Großmast wurden Rahsegel, am Besan ein Lateinersegel gefahren, das vor allem beim Manövrieren der Schiffe half.

Auch die **Santa Maria**, **Nina** und **Pinta**, mit denen **Columbus** aufbrach, um den Seeweg nach Indien zu finden, gehörten zu diesem Schiffstyp. Später veränderte man den immer noch flachen Boden, so daß die Schiffe nun mehr Tiefgang bekamen. Auch wurden sie insgesamt vergrößert, hatten nun zwei feste Masten mit Rahbesegelung und einen oder zwei mit Lateinersegel. Dieser Schiffstyp wurde **Galeone** genannt und später mit mehreren größeren Segeln bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts genutzt.

Parallel zu der Galeone wurde die **Fregatte** seit Anfang des 17. Jahrhunderts gebaut. Sie spielte bis zur Erfindung des Dampfschiffes wegen ihrer Schnelligkeit und Belastbarkeit in der Seekriegsgeschichte eine entscheidende Rolle.

Die Segelschiffe schlechthin waren die im 19. Jahrhundert gebauten **Klipper**. Sie hatten hohe Masten und eine sehr große Segelfläche, wodurch sie auf ihren langen Reisen über das weite Meer, vor allem von Amerika aus nach Indien und China, Geschwindigkeiten von bis zu 24 Knoten erreichten. (Schneller als manche Frachtschiffe unserer Tage.)

Teeklipper *Ariel*
und *Taeping* im
Jahr 1866

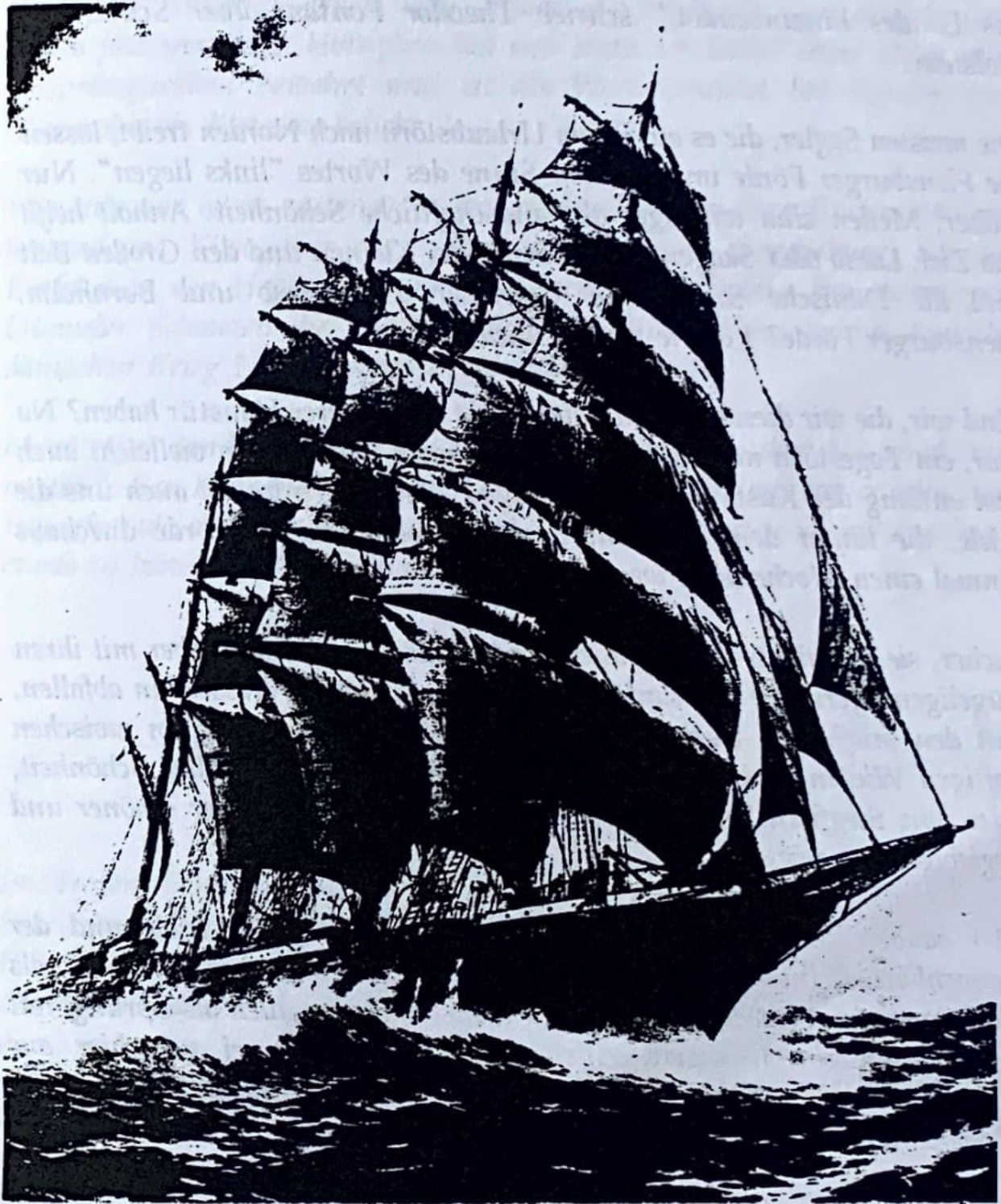


Nun wurde es durchaus üblich, die Rümpfe aus Stahl zu bauen, wie zum Beispiel die **Flying P.-Liner** der Laeisz-Reederei. Zu ihnen gehörten die legendären Fünfmastschiffe **Preußen** und **Potosi**, aber auch die **Passat** (heute noch in Travemünde zu besichtigen) und die ehemalige **Padua**, die sich heute unter dem Namen **Krusenstern** im Besitz des russischen Fischereiministeriums befindet.

Diese Schiffe ersegelten in der ganzen Welt Ruhm und Anerkennung, konnten aber leider auch nicht den Lauf der Zeit und ihre damit verbundene Verdrängung durch die Dampfschiffe aufhalten. Nur wenige Exemplare sind von ihnen übriggeblieben. Auch wenn heute wieder das eine oder andere Segelschiff für Kreuzfahrten neu gebaut wird, so ruft doch

gerade der Anblick der traditionellen Windjammer, die auch heute noch schön und stolz über die Weltmeere fahren, bei den meisten Seglern Wehmut hervor, künden sie doch von einer längst vergangenen Zeit.

Stefanie Kinzel



Die Pamir
unter Vollzeug

Die Flensburger Förde - eines der schönsten Segelreviere der Welt

"Die größte Schönheit des Ostens sind seine tiefen Buchten, die Fjorde oder Förden, die, an der ganzen Küste entlang, die Ostsee bis tief in die Mitte des Landes hineinsendet," schrieb **Theodor Fontane** über Schleswig-Holstein.

Die meisten Segler, die es auf ihrem Urlaubstörn nach Norden treibt, lassen die Flensburger Förde im wahrsten Sinne des Wortes "links liegen". Nur weiter, Meilen sind wichtiger als landschaftliche Schönheit. Anholt heißt das Ziel, Laesö oder Skagen. Man kennt den Kleinen und den Großen Belt und die Dänische Südsee, die Gewässer um Samsö und Bornholm. Flensburger Förde? Könnte man ja auch mal...

Und wir, die wir dieses Traumrevier direkt vor unserer Haustür haben? Na klar, ein Tagestörn nach Hörup Hav oder nach Sonderburg, vielleicht auch mal entlang der Küste nach Langballigau - ansonsten locken auch uns die Ziele, die hinter dem Horizont liegen. Dabei wäre die Förde durchaus einmal einen Wochentörn wert.

Sicher, sie hat nichts Aufregendes, Spektakuläres zu bieten. Aber mit ihren hügeligen Ufern, die mal sanft, dann wieder steil zum Wasser hin abfallen, mit den prächtigen Buchenwäldern, mit ihren kleinen Dörfern zwischen saftigen Wiesen und blühenden Rapsfeldern, ist sie von stiller Schönheit, oder, wie **Siegfried Lenz** es einmal ausdrückte, von "heiterer schöner und ergiebiger Langeweile".

Der saubere, aber etwas steril wirkende Hafen Gelting Mole und der benachbarte "Inselhafen" Wackerballig eignen sich hervorragend als Ausgangspunkt für einen Törn nach Flensburg, aber auch als Sprungbrett in die dänische Inselwelt. Auswärtigen Besuchern sei von hier aus unbedingt ein Ausflug zu der reetgedeckten **Mühle Charlotte** sowie zum Vogelparadies auf der Birk empfohlen.

Wir starten unsere Reise von **Steinberghaff** aus und segeln vorbei an dem rot-weiß gestreiften Leuchtturm von Kalkgrund, der die Einfahrt in die Flensburger Förde zu bewachen scheint, hinüber in das **Hörup Haw**.

Hier haben wir die Wahl, entweder in der nach allen Seiten geschützten Bucht vor Anker zu gehen, oder in dem gleichnamigen, gut ausgebauten Hafen festzumachen. Höruphav hat sich trotz der Größe seine Idylle und Ursprünglichkeit bewahrt und ist als Wochenendziel bei Seglern von Maasholm bis Kiel sehr beliebt.

Von hier aus ist es entlang der malerischen, mit dunklen Buchenwäldern bestandenen Küste nur ein Sprung hinüber nach **Sonderburg**. Bei der Einfahrt in den Hafen sehen wir auf Backbord hoch über den ehemaligen Düppeler Schanzen die wieder aufgebaute Windmühle, die im deutsch-dänischen Krieg 1864 traurige Berühmtheit erlangte.

Meist wird Sonderburg nur als Durchgangsstation in den Als-Sund und weiter in den Kleinen Belt genutzt. Dabei hat der Ort mit seiner hübschen Hafenfassade und dem auf das Jahr 1170 zurückgehenden Schloß durchaus etwas zu bieten, was einen Landgang lohnt.

Im Hafen von Sonderburg. Im Hintergrund das Schloß, das ein sehenswertes Museum beherbergt



Auf unserer weiteren Reise in die Innenförde begleitet uns auf Steuerbord die hohe, buchenbewachsene Steilküste von Borreshoved, wegen ihrer Form auch "Hindenburgs Bürste" genannt.

Nächstes Ziel ist **Langballigau**. Trotz der Unruhe, die von der Fähre nach Sonderburg ausgeht, hat sich dieser verwinkelte Hafen seinen Charme als netter, kleiner Fischerort bewahrt. Die hübsche Umgebung lädt außerdem zu kürzeren oder längeren Wanderungen ein

Wenn wir uns von hier aus der Halbinsel Holnis nähern, wird es etwas eng. Auf jeden Fall sollte man der "Schwiegermutter", einer etwas beleibten Tonne, die nötige Ehrerbietung entgegenbringen, sonst könnte sie sehr schnell zu einer bösen Schwiegermutter werden.

Auf dänischer Seite haben wir jetzt wieder mehrere Möglichkeiten. Zum einen liegt dort **Marina Minde**, ein moderner, mit allem Komfort ausgestatteter Yachthafen. Wer mehr Ruhe und Natur liebt, sollte vorbei an **Egersund** in das beschauliche **Nybøl-Nor** einlaufen.

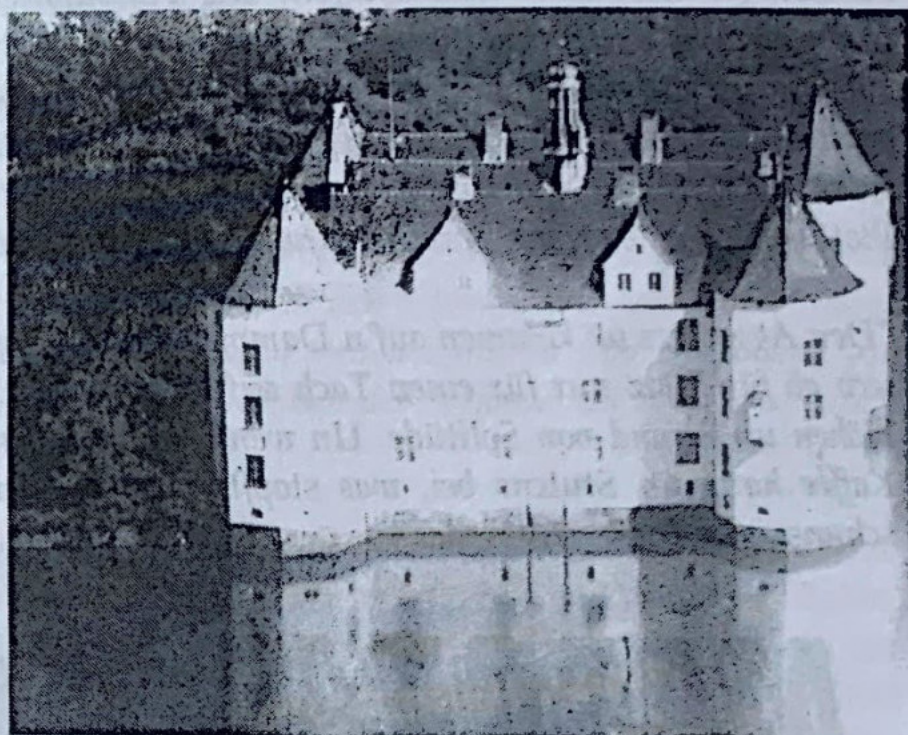
Die ausgedehnte Bucht bietet überall herrliche Ankerplätze. Schön ist es natürlich auch in dem lebenswerten Ort **Grasten** (Grafenstein). Der Hafen befindet sich in hübscher Umgebung in unmittelbarer Nähe der Sommerresidenz der dänischen Königsfamilie. Wenn vor dem hohen Schloßtor keine pelz-bemühten Wächter stehen, sind die Herrschaften gerade nicht zugegen und man kann die Ruhe der königlichen Parkanlagen genießen.

Von Egersund aus steuern wir als nächstes **Glücksburg** an. Dabei passieren wir den kleinen Hafen **Schausende**, der sich als Ausgangspunkt für Wanderungen zur Halbinsel Holnis und nach Bockholmwik anbietet.

Glücksburg, das nördlichste deutsche Heilbad, hat schon so hohe Persönlichkeiten wie Kaiser Wilhelm II und Thomas Mann in seinen Mauern beherbergt. Neben der Hanseatischen Yachtschule und dem Planetarium ist es vor allem das gegen Ende des 16. Jahrhunderts erbaute Wasserschloß, das uns und viele Besucher aus dem In- und Ausland anzieht. Über dem Eingang stehen die Buchstaben **GGGMF**.

Sie symbolisieren den Wunsch, den der Erbauer mit diesem Schloß verband: **"Gott gebe Glück mit Frieden"**. Wie gut können wir ihn verstehen.

Auf Filzpantoffeln schlurften wir durch die hohen Räume, bewundern die 350 Jahre alten Goldledertapeten, die herrlichen Gobelins und die schmutzige Schloßkapelle. Und wenn wir Glück haben, erzählt uns einer der Schloßwärter von den 400 Jahre alten Stuckdecken aus Eiweißkalk und Quark oder von den Turmerkern, die nach unten zum Schloßteich hin offen sind und den menschlichen Bedürfnissen dienen.



Blick auf das
Glücksburger
Schloß

Bevor wir das Ziel unserer Reise anlaufen, machen wir noch einen Abstecher zu den **Ochseninseln**. Sie gehören heute zu Dänemark und sind ein beliebter Anlaufpunkt für Segler beider Fördeländer. Direkt am Anleger der größeren der Inseln, (die kleinere darf nicht betreten werden), befindet sich die angeblich bekannteste Pölserbude Dänemarks. Aber das Eiland hat noch mehr zu bieten: neben einer Strandwanderung rund um die Insel auch Kulinarisches. Im Restaurant **Isaak** wird das traditionelle dänische Anretning serviert.

Und dann nach einem letzten kurzen Schlag sind wir am Ziel unserer Reise: **Flensburg**. Malerisch liegt die Stadt vor uns, mit den Oldtimern vor der Kulisse der bunten Hafenzeile, den alten Speichern und verräucherten Hafenkneipen, den kleinen Erkern und hübschen Treppengiebeln.

Flensburg hat soviel Abwechslungsreiches zu bieten, daß sich allein dafür die Reise lohnt. Ein Bummel vom Südermarkt durch die quirliche Fußgängerstraße mit den meist vorbildlich restaurierten Häusern und den lebendigen Innenhöfen hinauf zum Nordertor zeigt dem Besucher, wie perfekt sich in dieser Stadt Tradition und Fortschritt miteinander verbinden. Und selbst das Rotlichtviertel, der Oluf-Samson-Gang, macht hier noch einen pittoresken Eindruck.

Zum Schluß soll noch eine Sonderheit erwähnt werden, die ein Stück Flensburger Geschichte widerspiegelt: **Die Petuhtanten**. Das waren feine Damen, reiche Kapitänswitwen, die um die Jahrhundertwende "petuh", d.h. "par tout", also ständig auf den Ausflugsdampfern die Flensburger Förde befuhren, um sich die Zeit zu vertreiben. Die Hauptsache war es dabei, einen "Klott" zu schnacken, wobei sie aus Deutsch, Dänisch und Plattdeutsch eine eigene Sprache entwickelten: **Das Petuhtanten-Deutsch**.

"Den Aggewars un kommen auf'n Dampfer un das Chewrangel un rackern sich ab für Platz nur für einen Tach auf Wasser und Kuk auf Flensburgs Höhen un Strand von Solitüde. Un wenn man denn noch'n chuten Kopp Kaffee hatte un Stutens bei, was stopft nich szo, denn was das doch'n schunszigen Tach." Alles klar?

MARQUARDSEN

Rolladen und Markisenbau

IHR MEISTERBETRIEB FÜR:

Rolläden • Markisen • Jalousien

Rollos • Wintergartenmarkisen

Garagenrolltore • Haustürüberdachungen

*Viel Spaß zum Jubiläum
wünschen*

Renate + Peter

SGS - WELTWEIT Die SGS-Chartercrew

...eigentlich könnten wir doch ganz zufrieden sein:

Wir sind Eigner eines kleinen, aber sehr fahrtentauglichen Schiffes, wir segeln unter dem Stander eines traditionsreichen und aktiven Vereins, und unser Heimathafen liegt vor den Toren eines der schönsten Segelreviere der Welt, der Dänischen Südsee, deren Bedingungen in Sachen Wind und Wellen unseren vergleichsweise kleinen Yachten sehr entgegenkommen... Wie gesagt, eigentlich könnten wir doch ganz zufrieden sein, wenn da nicht diese nie endende Sehnsucht wäre...!

Bücher von den Kammlers und den Erdmanns, von Vettermann und Barawitzka erzählen von traumhaften Inseln unter Palmen, von der unendlichen Ruhe in den schwedischen Schären, der Begegnung mit fremden Menschen und Kulturen. Törnberichte in der Yacht schwärmen von herrlichen Segelrevieren rund um den Globus, und schließlich singen Hans Albers, Freddy und Lolita von fernen Ländern und Häfen und von wunderschönen Mädchen, die, wo immer der Seefahrer an Land geht, schon sehnsüchtig auf ihn warten...

Bei diesen Schilderungen wird jeder, der in seinem Herzen noch irgendwo den Drang nach Freiheit und Abenteuer spürt, einfach den Wunsch haben, diese Erlebnisse nachzuvollziehen. Da der Mut auszusteigen wegen der dafür erforderlichen, aber nicht vorhandenen Mittel eher gering ist, bietet sich als sinnvolle Alternative das Chartern an. Diese Möglichkeit hat gegenüber dem eigenen großen Boot entscheidende Vorteile: Man kann weltweit die schönsten Segelreviere erleben, die Kosten sind genau kalkulierbar, man kann das Schiff der jeweiligen Crew anpassen usw.

Es ergab sich also fast zwangsläufig, daß sich bereits vor ca. 20 Jahren einige Mitglieder der SGS zur ersten Chartercrew zusammenfanden. Inzwischen haben sich auch andere Chartermannschaften gebildet, der Stamm der ersten Crew trägt aber auch heute noch die Farben der SGS über die Meere.

Auf den Fahrten haben wir den herben Charme der schwedischen Schären und die königlich-dänische Inselwelt ebenso durchstreift, wie die Balearen

abseits der ausgetretenen Touristenpfade, die traumhaften Inseln der Ägäis, die mit antiken Trümmern übersäte Küste der türkischen Riviera und das Labyrinth aus Meeresengen und Inseln der Kornaten, von denen man sagt, sie seien aus einem Häufchen Steine entstanden, die Gott übrig hatte, nachdem die Welt erschaffen war.

Im Januar 1999 werden wir uns dann einen langgehegten Traum erfüllen und mit einem 41-Fuß-Katamaran auf den Spuren von Alexander von Humboldt durch die Traumwelt der karibischen Inseln kreuzen. Dies wird übrigens die erste Reise sein, die wir sofort mit unseren Frauen unternehmen - alle anderen gemeinsamen Törns haben wir vorher mit einer reinen Männercrew getestet. Die relativ niedrige Scheidungsrate innerhalb der Chartercrew bestätigt die Richtigkeit dieser Vorsichtsmaßnahme.

Wir haben auf unseren Fahrten, die wir mal auf den gepflegten Planken einer eleganten Lady aus der Familie *Swan* und mal auf dem dünnen Plastikdeck eines Yoghurtbechers, genannt "*Jouet*" unternahmen, so manche idyllische Insel, ungezählte verträumte Buchten und viele romantische Häfen in unserem Kielwasser zurückgelassen. Neben den vielfältigen Facetten der Natur waren es die Begegnungen mit den Menschen, ihre Hilfsbereitschaft, Gastfreundschaft und ihre Herzlichkeit, mit der sie uns entgegentraten, die uns immer wieder tief beeindruckt haben.

Wir würden uns freuen, wenn wir unsere Erfahrungen, Hinweise und Tips an andere Chartercrews oder Chartereinsteiger weitergeben könnten. Sprecht uns an. Unser inzwischen privatisierender Skipper ist auch gern bereit, "Hand gegen Kojen" sein Wissen und seine Revierkenntnisse auf einer gemeinsamen Fahrt weiter zu vermitteln. Ein nicht gering zu achtender Nebeneffekt: Wie der schlitzohrige Barawitzka kennt er (fast) in jedem Hafen das beste Restaurant und die entsprechenden Spezialitäten.

Wie gesagt, wir sind gern bereit, alle Fragen zu beantworten. Nur wenn Ihr wissen wollt, wie das mit den hübschen Mädchen denn nun wirklich ist, die in jedem Hafen auf den Sailor warten, da müßt Ihr Eure Erfahrungen schon selbst machen.

Die Chartercrew Gerhard, Manfred, Bruno und Gerd

Ehre, wem Ehre gebührt

Die meisten Vereine - Ausnahmen sind vielleicht ein paar superreiche Golfclubs oder exklusive Tennisvereine - sind auf den solidarischen Einsatz ihrer Mitglieder angewiesen. Da werden in kleinen Fußballvereinen am Wochenende die Tore neu gepönt und der Rasen wird gemäht, im Kleingartenverein müssen die Wege vom Unkraut befreit und das Dach des Clubhauses repariert werden. Es ist also eigentlich nicht besonders erwähnenswert, daß z.B. Ralf 17mal die Brücke mit aufgebaut hat, Herbert pro Jahr 19 1/2 Stunden dafür aufwendet, die Vereinskasse nachzuzählen, oder Dietrich während der Grundstücksverhandlungen mehr Zeit auf irgendwelchen Ämtern zubrachte, als auf seiner Dienststelle. Es ist einfach selbstverständlich, daß jeder seinen Teil dazu beiträgt, das Vereinsschiff in Fahrt zu halten.

Und dennoch wollen wir aus Anlaß des Jubiläums einem Mitglied der SGS für seinen jahrzehntelangen Einsatz und sein Engagement zum Wohle des Vereins unseren besonderen Dank und unsere Anerkennung aussprechen: Unserem langjährigen Takelmeister **Bruno Ernst**. Ist er nicht inzwischen zu einer Institution geworden, ohne den man sich die SGS kaum noch vorstellen kann?

Zwar gehört Bruno nicht zu den Gründungsmitgliedern, aber schon kurz danach taucht er in der Vereinsgeschichte auf. Als Campingplatzgast hatte er, als die erste Mole betoniert werden sollte, den Dilettanten erst einmal mit seiner frechen Klappe ein paar Nachhilfestunden in Betonbau gegeben... so fing es also an, und seitdem ist Bruno sozusagen der Jockel, der Antrieb des Vereins.

Wenn am Samstagmorgen die Boote auf die Förde hinausgleiten, sieht man Bruno in seiner bekannten Zimmermannskluft und mit umgeschnalltem Hammer dem Vereinsgelände zustreben. Auch heute wird er wieder den Strand von Ohrfeldhaff bis Habernis für irgendeine Fete überdachen, den Zaun reparieren, oder mit dem Ponton ein paar verlorengegangene Ankerklötze suchen. Und seine liebe Erika wird derweil geduldig im Wohnwagen sitzen, Kreuzworträtsel lösen und darauf warten, daß ihr Bruno nach

Haus kommt. Sie wird ihm ein kühles Bier hinstellen, ihm seine Pantoffeln bringen und ihm ein bißchen bedauern, daß er sich so kaputtgeschuftet hat. Ja, ohne seine verständnisvolle, großzügige und selbstlose Erika hätten wir uns sicher schon lange einen bezahlten Takelmeister engagieren müssen. Ihr **Ernstens** habt Euch für die SGS verdient gemacht, Buno durch seine Leistung, Erika durch ihren Verzicht.

Danke!



Warum?

Was treibt dich um, Flaneur der Meere, Strömer der Gezeiten? Warum lieferst du dich leichter auf der Bordkante einem Sturm aus, als im festen Heim den Armen einer wärmenden Frau? Welch ein Knast muß für dich das Festland sein, wenn du dich frei fühlst, wo dein Spielraum gerade dreißig Fuß mißt, deine Muskeln schwinden, dein Auge nichts Festes peilt, der ganze Horizont dein Ego ist und du doch von Gartengrün und Häfen träumst? Bist du nicht angekommen, angenommen, aufgenommen? Ist es die Freiheit des Ausgestoßenen, der in den Mutterleib zurück will und mit einem Schiffsbauch vorliebnehmen muß?

Uwe Wandrey

Über den Anachronismus des Segelns

Eine nicht ganz ernstzunehmende Betrachtung

Seit heute früh 07.30 Uhr sind wir mit unserem Planwagen unterwegs. Unser erstes Etappenziel ist Hildesheim, eine - wie man in Törnbeschreibungen lesen kann - sehenswerte Stadt, die es sich anzulaufen lohnt.

Wir haben schon früh in Hannover abgelegt - pardon, wir sind zeitig gestartet - um die 20 Meilen bis zum frühen Nachmittag hinter uns zu bringen. Die beliebtesten Ausspannplätze sind meist schon um 14.00 Uhr belegt. Schließlich gibt es inzwischen mehr als 1 Million "Kutschies", die mit ihren Pferdewagen an den Wochenenden und im Urlaub über Land ziehen. Und wir hassen es, im Päckchen zu stehen.

In diesem Jahr wollen wir den Südharzer Schären Gürtel kennenlernen. Mit dem offenen Kremser, den wir bisher gefahren sind, waren solche weiten Törns nicht möglich. Jetzt sind wir gespannt, ob das Revier wirklich so schön ist, wie es in der Zeitschrift "Kutsche" beschrieben wurde.

So oder ähnlich könnte der fiktive, oder wie man heute sagt, "virtuelle" Bericht über eine Urlaubsreise beginnen. Aber mal ehrlich, wer käme schon auf die blödsinnige Idee, am Ende des 20. Jahrhunderts mit einer Pferd-kutsche in die Ferien zu fahren, mit Etmalen von höchstens 30 Kilometern, wo man doch mit dem Auto, dem ICE oder dem Flugzeug in der gleichen Zeit ferne Länder und Kontinente erreichen kann?

Wer würde auch nur im Traum daran denken, die schönsten Wochen des Jahres in einem Hotel zu verbringen, wo sich die Toilette auf dem Hof befindet und wo er zum Duschen 20 Minuten anstehen müßte, um dann für zwei Mark drei Minuten unter lauwarmem Wasser zu stehen?

Oder wer würde schon viel Geld dafür bezahlen, bei winterlichen Temperaturen stundenlang auf einer Parkbank zu sitzen, sich den Regen in den Kragen laufen zu lassen, um dann abends in eine feuchte Bude zu kriechen, in der er noch nicht einmal aufrecht stehen kann und die - handelte es sich um einen Hundezwinger - unversehens den Tierschutzverein auf den Plan rufen würde?

Oder welcher modern denkende Mensch wäre bereit, freiwillig im Frühjahr wochenlang jede freie Minute damit zu verbringen, unter seinem Fahrzeug zu liegen, daran mit einer beginnenden Staublunge herumzuschleifen, zu putzen, zu streichen und zu polieren, bis die Finger blutig sind, um dann an ein paar Wochenenden ziellos durch die Gegend zu fahren, oder im Stau und auf überfüllten Parkplätzen zu stehen?

Richtig, über soviel Anachronismus kann man als zivilisierter Mensch doch nur verständnislos den Kopf schütteln. Es gibt schließlich moderne Luxuslimousinen, Fernreisezüge und Schnellfahren. Es gibt Pauschalurlaube im 5-Sterne-Hotel mit Klimaanlage, Fernseher und Telefon, mit Swimmingpool und Animationsprogramm, mit Frühstücksbuffet und Menüwahl, "all inclusive". Und es gibt Kabelfernsehen mit 30 Programmen, das einem fremde Menschen und Kulturen auf Knopfdruck direkt ins Wohnzimmer bringt. Da wird doch niemand auf solche absurden Gedanken kommen.

Oder doch? Es soll da eine Minderheit in unserem Lande geben, die all' diese Unbilden in Kauf nimmt, die den ganzen Winter davon träumt, daß der Unsinn endlich wieder losgeht und die dann, wenn die kurze Saison vorbei ist, davon schwärmt, als handele es sich um die schönste Sache der Welt.

Aber mal ehrlich, Sie gehören doch wohl nicht dazu!



DACHDECKEREI
Franzen

(0 46 35)

5 55

Dächer Fassaden Abdichtung

Dachklempnerei Reetdeckung

Mühlenholzer Weg 38 · 24966 Sörup · Fax 23 55



Die Gebrüder Rautenkrantz nach erfolgreichem Fischzug



Am Strand von Steinberghaff etwa zur Zeit der Vereinsgründung

*Wir danken allen Firmen und Freunden der
Seglergemeinschaft Steinberghaff e. V.
die uns durch ihre
finanzielle und materielle Unterstützung
bei der Ausrichtung des Jubiläumsfestes
geholffen haben.*