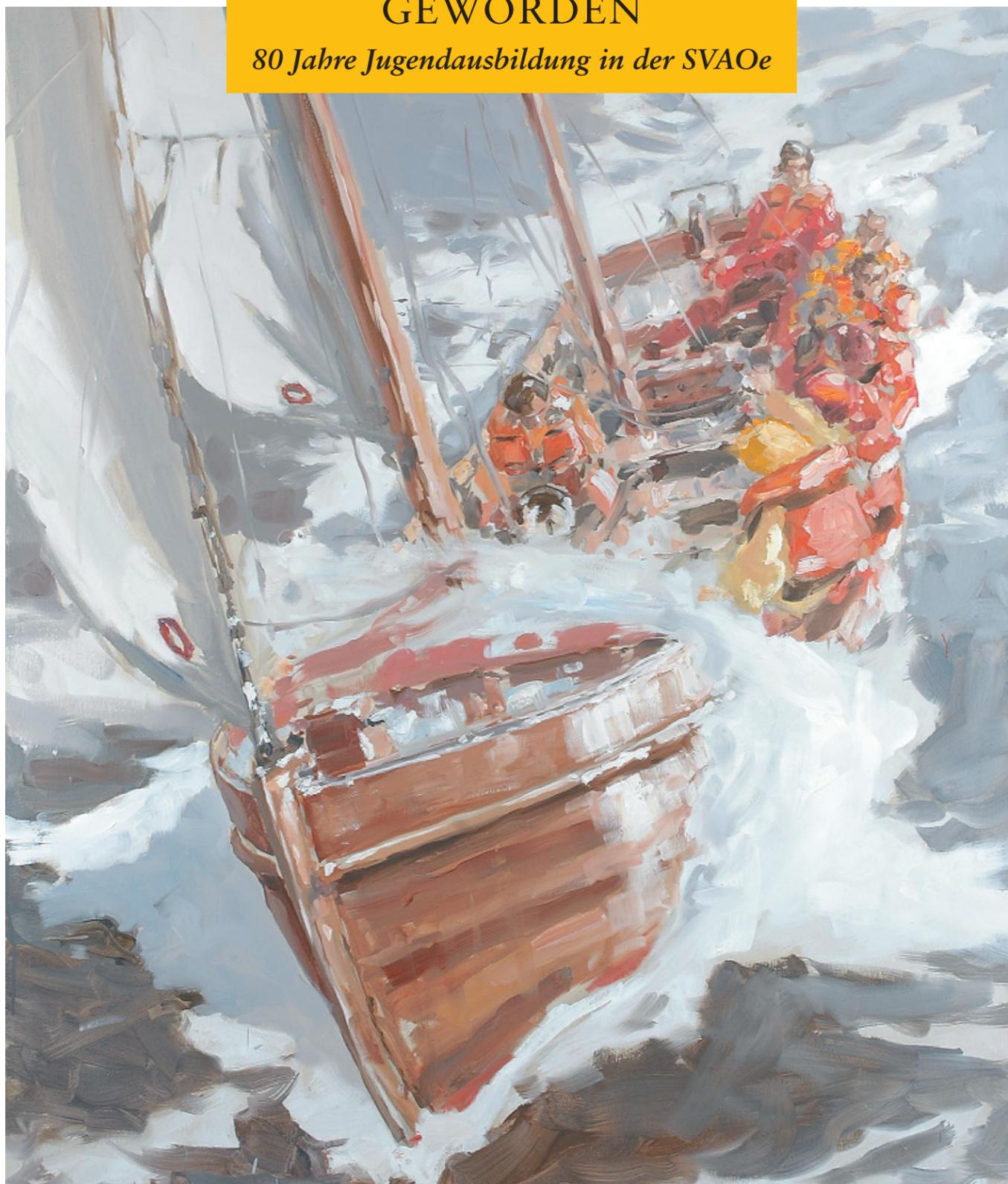


AUF KUTTERN GROSS GEWORDEN

80 Jahre Jugendausbildung in der SVAOe



Ein typischer Sommerabend in einem kleinen dänischen Inselhafen. Der Tag brachte eine Tief-rückseite mit Schauern und viel Wind, doch jetzt gegen Abend beruhigt sich das Wetter zusehends. Für morgen sieht alles recht viel versprechend aus. Auf den im Hafen liegenden Yachten wird das Bordleben wieder ins Cockpit verlegt. Persenninge werden abgebaut, Sitzkissen verteilt. Man macht es sich mit einem Bier gemütlich, schnackt mit den Nachbarn, schlendert auf die Mole oder beginnt mit dem Kochen.

Der Hafenmeister, bereits in etwas vorgerücktem Alter und vielleicht ein ehemaliger Fischer, tritt vor seine Bude und wirft einen Blick über sein Reich. Der Hafen ist eng und bereits stark belegt; viele Schiffe waren heute überhaupt nicht draußen, und es kommen immer noch neue hinzu. Für Fischer und Fähre wird es eng, und er wird das Ganze etwas steuern müssen.

Im Hafen ist plötzlich eine leichte Unruhe erkennbar. Die Spaziergänger auf der Mole halten inne, und auf den Schiffen recken einige die Hälse, manche zücken gar ein Fernglas. Alle Blicke vereinigen sich auf einen Punkt draußen auf dem Meer. Dort sind drei typische Doppelzacken erkennbar. Kein Zweifel: Es handelt sich um drei Jugendkutter mit Kurs auf den Hafen. Der Hafenmeister rückt unwillkürlich seine Dienstmütze zurecht. Es sind die ersten Kutter dieses Jahr, und es werden wohl nicht die letzten sein.

Der erste Kutter hat die Hafeneinfahrt erreicht, fährt vor dem Molenkopf einen Aufschießer und birgt das Großsegel. Mit Genua und Besan läuft er raumschots in das Hafenbecken. Dort folgt der nächste Aufschießer, Besan und Genua fallen, und das Schiff läuft langsam aus. An Bord sind sechs, sieben, acht Gestalten in Ölzeug zu erkennen, die mit dem Zusammenlegen der Segel und mit den Leinen beschäftigt sind. Schließlich werden im Rundselbord zwei Klappen geöffnet, und auf jeder Seite kommt ein langer Riemen zum Vorschein. Hinten im Cockpit stehen zwei und schauen sich um. „Pull an beiderseits!“ ist ein Kommando hörbar. 1,5 Tonnen Gewicht und 8,50 Meter Bootslänge werden durch die beiden Riemen träge in Bewegung gebracht. Es reicht gerade, um den Bug am Wind zu halten. Der Kutter steuert auf den letzten Steg mit den kleineren Fischerbooten und den schmalen Boxen zu. Dort ist das Wasser flach, wie wenig später deutlich wird. „Schwert!“ ruft jemand an Bord. Eines der Ölzeugmännchen zerrt an einer großen Talje und wuchtet das Eisen hoch. Jetzt ist der Tiefgang auf moderate 50 cm reduziert. Am Ende der Gasse legt sich der Kutter längsseits an die Holzpie. Ein guter Platz, der den Kielyachten verwehrt bleibt.

Die zweite Kuttercrew kennt sich offenbar aus. Jedenfalls brettet sie mit Vollzeug in den Hafen, ändert den Kurs um 90° und läuft halbwind in die selbe Boxengasse wie der

erste Kutter. Das Interesse der Zuschauer steigt, denn zum Aufschießen fehlt der Platz. Spannung liegt in der Luft. Kurz vor der Katastrophe nickt das Boot ein und stoppt mit gefierten Schoten und killenden Segeln auf. Man hat offenbar das Schwert zum Stoppen benutzt. Naja. Die Meinungen der Zuschauer über dieses Manöver gehen auseinander. Während die Segel geborgen werden, kommt der dritte Kutter in den Hafen. Ganz vorsichtig, vor Topp und Takel. Auch dort werden zwei Riemen sichtbar, und man schaufelt sich in aller Ruhe in Richtung der beiden anderen. Am Ende liegen alle drei für sich im Päckchen. Auf den Dickschiffen großes Aufatmen: kein Kutter längsseits heute Nacht, kein nächtliches Gepolter über Deck.

Auch nach dem Einlaufen sorgen die drei Kutter für Unterhaltung im Hafen. Immerhin hat man sich dort auf nur eine Musikanlage geeinigt. An Bord ist ein wildes Durcheinander ausgebrochen. Ölzeug wird abgelegt, in der Vorpiek nach Ersatzklamotten gekramt, gleichzeitig die Segel zusammengelegt. Auf dem Steg türmen sich die abgelegten Schwimmwesten. Die Kutter verwandeln sich vom Segelboot in eine Art Campingbehausung. Hierzu wird über das gesamte offene Boot eine Persenning gebaut. Als First dient die Großspiere mit dem zusammengelegten Großsegel. Nach achtern wird sie durch einen Riemen verlängert. Beidseits des Schwertkastens werden Tische aufgeklappt. Die Backschafter setzen sich inmitten der Wuling daran und beginnen Zwiebeln zu schnippeln. Daneben liegen Spaghettitüten, Tomatensauce und noch etwas Grünzeug. Spacken rot steht an. Ein Klassiker an Bord. Drum herum wird weiter aufgeklärt. Das Besanvorstag muss abgenommen werden, denn es stört beim Bau der Persenning. Ersatzweise wird das Großfall in den Besantopp gebracht und durchgesetzt. Hierzu klettert ein Crewmitglied mit dem Fall im Mund in den Besanmast. Wer es nicht bis oben schafft, darf am nächsten Morgen die Vorpiek wieder einstauen.

Langsam lichtet sich das Chaos. Wo eben noch Schoten gefahren wurden, entsteht jetzt eine Art Speisezelt, das um eine mobile Pantry in Form eines Petroleumkochers auf den umgedrehten Bodenbrettern des Cockpits ergänzt wird. Während die beiden Backschafter sich um das Abendessen kümmern, hat der Rest der Crew Zeit für Schabernack. Die Abendsonne lockt zu einer Weiherparty und bald schwimmt ein Großteil der Crews im Hafen herum – in voller Montur.



Die „Teufelsbrück“-Hübner pullen nach Korsbavn, Sommertour 1988.



Kutter beim Regattastart auf der Alster, Hamburger Jugendsegelertreffen 1992.



Sommertour 1988 auf dem Kutter „Teufelsbrück“: Ulrike Schwarz („Piefke“) lernt geradeaus zu fahren.

Der Hafenmeister kneift die Augen zusammen. Zeit, mit dem abendlichen Hafengeleitzug zu beginnen. Und zwar gleich hier, gepaart mit ein paar mahnenden Worten. Aus seiner Sicht ist bisher noch alles im grünen Bereich, aber die älteren Dickschiffsegler sind empfindlich geworden und jammern ihm hinterher die Bude voll. Nun kommt das übliche Ratespiel: Wer von den 25 Teenies ist eigentlich Skipper? Erwachsene sind auf den Kuttern nirgends zu sehen. Eine ordnende Hand? Nicht auszumachen. Muss man beim Kassieren wohl mal nachfragen.

Der Hafenmeister schaut genauer hin. Schwarze Stander, goldenes Kreuz. Also Hamburger, aus der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne. Die kommen schon seit Jahren. Diese Jugendkutter sehen eigentlich nicht gerade modern aus. Früher fiel das nicht so auf, aber heute, unter den glatten Charterbooten, wirken sie irgendwie archaisch. Wie lange mögen auf denen eigentlich schon Jugendliche herumsegeln?

Rückblende: Mitte der 1920er Jahre, Deutschland erholte sich langsam von den politischen Wirren nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und der 1923er Wirtschaftskrise. Rund 20 Jahre war die SVAOe „jung“, doch die Mitgliederzahlen waren stark gestiegen, und die Gründergeneration hatte jetzt eigenen Nachwuchs. Oevelgönner und auch viele Altonaer Kinder wurden an und auf der Elbe groß, segelten bei ihren Eltern an Bord oder ließen sich erste Seebeine auf kleinen Jollen und Dinghies wachsen. In dieser Zeit, möglicherweise bereits 1919, begann die organisierte Jugendausbildung in der SVAOe. Aus Beständen der früheren kaiserlichen Marine wurde die erste Pullgig beschafft. Auf ihr lernten ca. 10–16-jährige Jungen – bis 1934 war Segeln in der SVAOe ein Männer-

sport – zunächst die Bootsbeherrschung sowie seemännische Arbeiten. Die Ausbildung war an die der Seefahrtsschulen angelehnt, ergänzt um damals zeittypische Disziplinen wie Schleuderball, Kugelstoßen und Schwimmen. Eine Besegelung erhielt dieser erste „Jugendkutter“ den alten Quellen zufolge erst in späteren Jahren. Im Vordergrund stand die körperliche Ertüchtigung, später sollten die Jugendlichen dann auf den Jollen und Yachten als geeignete Deckshands einzusetzen sein.

Die Jugendausbildung verlief offenbar in der Anfangszeit noch nicht kontinuierlich, denn 1928 wurde die Jugendabteilung durch den Vorstand nochmals belebt. Aber bereits 1925 fiel der Startschuss für das vermutlich erste Kuttersportfest im sogenannten 3. Finkenwerder Einschnitt unter reger Anteilnahme von Zuschauern, die die Übungen von gecharterten Barkassen aus beobachteten. Nun waren bereits zwei Pullgigs vorhanden, und auch von Teilnehmern aus anderen Elbvereinen wird berichtet, so zum Beispiel vom Blankeneser Segel-Club und der Vereinigung Harburger Segler. Neben leichtathletischen Disziplinen standen Schwimmen, Riemenmanöver und Beibootwriggen im Vordergrund. Der Beginn der Elbkutterszene ist in diesem Zeitraum zu suchen.

Wie überall wurde mit Beginn der nationalsozialistischen Diktatur auch in der SVAOe das Vereinsleben umgekrempelt. Ober-, Vize- und Nebenfürer aller Art sprossen wie Pilze aus dem Boden, und ausgerechnet der Begriff „Kutterführer“, kurz „Kufü“, hat sich hiervon bis heute erhalten. Die Marine-Hitlerjugend erkannte ebenfalls die Vorzüge der Kutter für die Nachwuchsausbildung oder besser den Nachwuchsdrill und verbreitete diesen Schiffstyp über ganz Norddeutschland. 1936 wurde die SVAOe-Jugendabteilung in die Hitlerjugend integriert. Alle 14 Tage galt das Segeln als offizieller HJ-Dienst. Das Kuttersegeln erlebte in den 30er Jahren somit eine zweifelhafte erste Blüte. Bis zu drei Kutter standen im Dienst der SVAOe, einer von ihnen hieß bezeichnenderweise „Graf Spee“, der Verein war längst „rein arisch“, der „Jugendführer“ war Marineoffizier, und die Ausbildung zielte auch immer deutlicher in diese Richtung. Einiges Aufsehen erregte 1936 die erste Sommertour unserer Kutter nach Dänemark. Stolz fuhr man die Hakenkreuzflagge nach Kopenhagen, und einige Teilnehmer mögen wenige Jahre später wiedergekommen sein – diesmal jedoch nicht als Feriengäste, sondern als Besatzer.

Ende Juli 1943 saß eine Mädchencrew am Strand von Pagensand und beobachtete am östlichen Nachthimmel ein schaurig-schönes Schauspiel: Dort wurde gerade Hamburg zerbombt. Die älteren Jungs durften zu dieser Zeit bereits ihr Leben als Flakhelfer für Führer, Volk und Vaterland geben, und 1944 schließlich kam das Segeln endgültig zum Erliegen.

Wie viele Mitglieder überlebte auch der Bootspark der SVAOe-Jugendabteilung – darunter übrigens einige der damals hochmodernen H-Jollen – den Zweiten Weltkrieg nicht oder wurde nach Kriegsende von der britischen Besatzungsmacht beschlagnahmt. Am 5. Oktober 1945 jedoch wurde die SVAOe als erster Hamburger Segelverein von der britischen Militärregierung wieder anerkannt, und bereits im nächsten Jahr beschafften der neue Jugendleiter Benoît Courmont und Carl Hecking die ersten drei Jugendkutter. Sie wurden auf die Traditionsnamen „Oevelgönne“ (II) sowie „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ getauft. Es waren drei frühere HJ-Kutter, die nach dem Krieg zum Schmuggeln genutzt wurden und durch Beziehungen von der Zollfahndung erworben werden konnten. Wenig später gesellte sich die „Helgoland“ hinzu, die zu diesem Zeitpunkt bereits 40 Jahre alt war und ihr Bootsleben als Kriegsschiff in der früheren kaiserlichen Marine begonnen hatte. Ihre Geschichte ist noch lange nicht zu Ende: Anfang der 60er Jahre wurde sie von ihrer Crew in Eigenarbeit aufwändig restauriert und segelte für die SVAOe, bis sie 1977 von einem Neubau abgelöst wurde. Für das Jugendzentrum „Honigfabrik“ in Hamburg-Wilhelmsburg ist sie als „Alte Dame“ heute noch in Fahrt – und feiert in zwei Jahren ebenfalls ihren 100. Geburtstag!

Die Segelsaison 1947 wurde im Rahmen des Möglichen bereits ausgiebig genutzt, und sogar erste Regatten standen wieder an. Was im Vergleich zur Gegenwart auffällt: Die Kuttercrews segelten offenbar in jeder freien Minute und rund um die Uhr. Nachttouren auf der Elbe waren an der Tagesordnung und zwischen den zahlreichen Wracks besonders spannend. Natürlich dienten die Törns auch der Lebensmittelversorgung aus den Obstplantagen der Unterelbe.

Langsam normalisierte sich die Segelei auf der Elbe wieder, und 1948 rückte auch eine Sommertour auf die Ostsee wieder in den Bereich des Möglichen. Statt einer Einlage in die Bordkasse waren Lebensmittelkarten mitzubringen, und die erste Seite des Logbuches ist mit der befremdlichen Vokabel „Bordbefehl“ überschrieben (der Kutterführer hieß seinerzeit „Kommandant“), aber immerhin, es ging wieder auf See, genau genommen nach Flensburg. In Dänemark war man verständlicherweise alles andere als willkommen. Übrigens wurden in den Nachkriegsjahren nur zwei der vier SVAOe-Kutter von Jugendlichen gesegelt. Die anderen beiden waren an – sagen wir – Jungerwachsene verchartert, denn eigene Boote hatten zunächst nur die wenigsten und der Nachwuchs schon gar nicht. Ein neuer Pirat als eines der preiswertesten Boote kostete 1949 etwa 800 D-Mark – für Lehrlinge und junge Leute unerschwinglich.

Am 4. September 1949 richtete die SVAOe das erste



SVAOe-Kutter im Inselhafen Fehm, Sommertour 1986.

Nachkriegs-Kuttersportfest im Mühlenberger Loch aus, an dem zunächst nur die vier eigenen Kutter teilnahmen. Unter der zunächst eher spöttisch gebrauchten Bezeichnung „Kutterzirkus“ ist es heute eine der beliebtesten und größten Kutterveranstaltungen auf der Elbe. Zu seemännischen Übungen, Regatten und natürlich einer großen Party treffen sich dort regelmäßig 15 bis 20 Kutter von der Elbe und neuerdings auch von der Ostsee.

In Dänemark ließen sich SVAOe-Kutter erstmals 1948 wieder blicken. Dr. Courmont besaß neben der deutschen auch die französische Staatsbürgerschaft und konnte so das notwendige Visum beschaffen – allerdings fuhr man dann der Legende nach auch unter französischer Flagge! Hätten die Dänen damals gewusst, dass sie die Kutter für die nächsten Jahrzehnte nicht wieder loswerden würden, wären sie bei der Visavergabe vielleicht etwas strenger gewesen.

Allgemein ging es bergauf: Man war wieder wer, zum Beispiel Fußballweltmeister, hatte genug zu essen und vor allem auch wieder hartes Geld. Es zeigte sich, dass die alten Vorkriegs-Marinekutter nicht mehr den Ansprüchen genügten. Vor allem die Kreuzeigenschaften waren miserabel, und häufig nahmen die Boote in der Wende Fahrt über den Achtersteven auf. Auf Regatten segelten eine Vielzahl unterschiedlicher Kutter und kutterähnlicher Boote gegeneinander. Das hatte keine Zukunft, weshalb die SVAOe ihr heutiges Ehrenmitglied Hans Peter Hülsen um eine grundlegende Überarbeitung des damaligen „Standard-Marinekutter II. Klasse“ bat. Dabei blieb der bewährte und formschöne Rumpf weitgehend unverändert, während vor allem der Segel- und Lateralplan verbessert und zudem Vor- und Achterpiek zur Aufnahme von Gepäck und Ausrüstung eingedeckt wurden. Das Ergebnis war ein gefälliges, gut segelndes und tourentaugliches Jugendboot. Die SVAOe ließ 1958 zwei Neubauten, die „Oevelgönne“ (III) und „Scharhorn“ bei Cölln in Finkenwerder bauen, denen sich rasch weitere Schiffe anderer Elbvereine anschlossen. Auch beim DSV kam das Konzept gut an. Man entwickelte ein verbindliches Baubeispiel und der „Jugendwanderkutter“ avancierte zur Einheitsklasse des DSV.



Im Hafen unter der Persenning, Hübnerkutter „Teufelsbrück“, 1988.

Zwar dauerte es auch in der SVAOe noch bis 1977, bis der letzte klassenlose Kutter abgelöst werden konnte, doch setzte sich der sogenannte „JWK“ durch und prägt noch heute mit etwa 20 Einheiten das Breitensportliche Jugendsegeln auf der Elbe. Etwa 10 weitere Schiffe sind an der Ostsee beheimatet. Allein die SVAOe ließ bis 1981, als die „Oevelgönne“ (IV) in Dienst gestellt wurde, sieben JWK bauen. Heute segeln drei Kutter, nämlich „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ (beide 1968/69) sowie die bereits erwähnte „Oevelgönne“ für die SVAOe. Kutter sind langlebig, und auch alle älteren SVAOe-JWK, die zwischenzeitlich an andere Vereine verkauft wurden, sind noch in Fahrt.

JWK dienen ausschließlich als Jugendboote, pflegen eigene Regatten und begründeten innerhalb der Segelszene eine eigene Subkultur sowie zahlreiche Legenden. Kein Wunder, sind doch etliche hundert Elbsegler nicht nur aus der SVAOe auf diesen Schiffen groß und vor allem: selbstständig geworden. Denn genau hierin liegt mittlerweile das Ausbildungsziel, das die SVAOe mit dem Kuttersegeln verfolgt. An Bord gibt es keine Erwachsenen; die Jugendlichen sind vom Segelwochenende bis zur vierwöchigen Sommertour in dänischen Gewässern mit minimaler technischer Ausstattung auf sich selbst gestellt. Motor? Fehlanzeige. Ohne Teamwork geht nichts, alle auftretenden Probleme technischer wie zwischenmenschlicher Art müssen selbst bewältigt werden. Die Kutterführer übernehmen hierbei schon in jungen Jahren eine große Verantwortung für Schiff und Crew. Selbstverständlich kümmern sich die Crews auch im Winter um „ihre“ Kutter, die bewusst aus Holz gebaut sind. Die praktische Ausbildung an Bord folgt dem Prinzip „Learning by Doing“ und wird im Winter durch Kurse für die amtlichen Führerscheine ergänzt. Die JWK zählen heute sicher zu den Oldtimern; das dahinterstehende Ausbildungskonzept wird jedoch ständig aktueller.

In den 1950er und 60er Jahren stützte sich die Jugendarbeit der SVAOe weitestgehend auf die Kutterabteilung mit damals fünf Booten. Für alle, die ab etwa 19 Jahren aus den Kuttern herauswachsen, bestand in der 1959 gegründeten Juniorenabteilung die Möglichkeit, Regatta- und Seesegeln auf einer Kielyacht fortzusetzen.

Das im Kern Breitensportlich angelegte Kuttersegeln kann nicht das gesamte Spektrum des jugendlichen

Segelns abdecken, und Kinder sind auf den arbeitsintensiven Kuttern physisch häufig überfordert. Infolgedessen gründete die SVAOe 1971 ihre Jüngstenabteilung, in der Kinder ab etwa sieben Jahren das Segeln auf den bewährten Optimist-Jollen erlernen. Da das Regattatraining in dieser Bootsklasse einen hohen Stellenwert einnimmt, folgte logischerweise eine Jollengruppe, die ab 1977 auf der Alster ihren Betrieb mit 420er Jollen aufnahm. Jüngstenabteilung und Jollengruppe sind seitdem ein fester Bestandteil der SVAOe-Jugendarbeit und machen heute zusammen etwa zwei Drittel der 100 jugendlichen SVAOe-Mitglieder aus. Die durch zahlreiche engagierte Trainer und Helfer getragene Ausbildung führte bald zu herausragenden Erfolgen: Im Jahre 1991 wurde Florian Spalteholz deutscher Jüngstenmeister im Optimisten, und 1993 wurde der SVAOe das mit 10.000 DM dotierte „Grüne Band“ der Dresdner Bank für herausragende Jugendarbeit und Talentförderung verliehen. 1995 schließlich gewannen Florian Spalteholz und Gerrit Kirchner die deutsche 420er-Meisterschaft in Berlin.

Die naheliegende Frage, ob der Schwerpunkt der Jugendarbeit – wie in den meisten Segelvereinen – entweder auf das Leistungssegeln oder auf den Breitensportlichen Bereich gelegt wird, stellt sich für die SVAOe jedoch nicht. Diese Entscheidung bleibt je nach Gusto und Neigung den jugendlichen Seglern überlassen; die SVAOe gewichtet beide Ausprägungen des Segelns gleich. Und so stellt heute auch die traditionsreiche Kutterabteilung nur eine Facette der Jugendausbildung in der SVAOe dar.

Das Prinzip der Förderung der Eigenverantwortung hat allerdings einen hohen Stellenwert in der gesamten Jugendarbeit. Bereits seit 1959 ist eine Jugendordnung in Kraft, die der Jugendabteilung eine weitgehende Selbstorganisation zubilligt. Als Jugendobmann (aktuell ist es eine Jugendobfrau) kann von der Hauptversammlung nur gewählt werden, wer zuvor von der Jugendabteilung mehrheitlich vorgeschlagen wurde. Auch hinsichtlich der Verwendung des Jugendetats hat die Jugendabteilung weitreichende Befugnisse. Ihre Geschicke werden durch den Jugendrat bestimmt, der neben der Jugendobfrau paritätisch aus den Kutterführern und sogenannten „Bestleuten“ zusammengesetzt ist, die ebenfalls von der Vollversammlung der Jugendlichen gewählt werden. Die Jugendobfrau hat somit eine Doppelfunktion: Einerseits setzt sie die Leitlinien des Hauptvereins in der Jugendarbeit um, andererseits übernimmt sie die Interessenvertretung der (im Hauptverein noch nicht stimmberechtigten) Jugendlichen im Vorstand der SVAOe. Diese aus heutiger Sicht selbstverständlich anmutende Übertragung der demokratischen Vereinsverfassung auf die Jugendabteilung galt in den 1970er Jahren noch als revolutionär, trauten doch viele den Jugendlichen dieses Ausmaß an

Eigenverantwortung nicht zu. Es hat sich jedoch nicht nur in der SVAOe bewährt, sondern wurde unter Mitwirkung von SVAOern auch im DSV zum Regelprinzip erhoben.

Vielleicht trägt die Übertragung von Eigenverantwortung dazu bei, dass es in der SVAOe an Helfern und persönlichem Engagement für die Jugendarbeit nicht fehlt. Sei es beim Optitraining oder als Schiffsführer einer achtköpfigen Kuttercrew auf Sommertour: Über mangelnde Motivation der Jugendlichen, sich ehrenamtlich zu engagieren, Zeit, Fantasie und Arbeitskraft für die Jugendarbeit und das Gemeinwohl des Vereines einzusetzen, kann die SVAOe nicht klagen. Derzeit sind sechs von zehn Vorstandsmitgliedern der SVAOe ehemalige Kuttersegler!

Nehmen wir an, dass die Nacht auf unserem fiktiven dänischen Eiland ruhig verlaufen ist, weil sich die Kuttersegler – wegen ihrer etwas rustikalen Lebensweise auch häufig „Kutterrussen“ genannt, was heute nicht mehr politisch korrekt, andererseits auch egal ist – des Nachts von der gestrigen Kreuz erholen mussten. Also mal keine Strandparty, keine endlosen Philosophierunden auf dem Steg, und auch die Musikanlagen – je nach Kuttergeneration „Hotorgel“, „Brüllwürfel“ oder schlicht „Lala“ genannt – schwiegen nach der ersten liebevollsten Anfrage der nächstgelegenen Kielschiffer mit Baby an Bord. Man nimmt sich Zeit zum Ausschlafen, und überhaupt dauert es, bis aus dem schwimmenden Camping-

wagen wieder eine Art von Seeschiff wird. Schlafsäcke und überzählige Klamotten, selbst das Waschzeug (gelegentlich wird auch geduscht) werden in Zampel gestopft, welche wiederum in die Vorpiek gestaut werden. Als Nächstes folgt das gemeinsame Frühstück um den großen Schwertkastentisch, und während die einen abbacken, kaufen die anderen noch schnell für heute Abend ein (Kühlschrank auf einem Kutter: Fehlanzeige...), und die Übrigen entfernen das Persenning und beginnen die Segel anzuschlagen. Im Idealfall etwa in dieser Reihenfolge. Meistens findet aber alles irgendwie zugleich statt, und während zwei Kutter bereits segelklar liegen, sind auf dem dritten die Backschafter noch nicht aus dem Brugsen zurück.

Auch unser Hafenmeister steht wieder vor seiner Bude und wirft einen zufriedenen Blick über sein Reich. Keine Beschwerden diesmal über nächtlichen Lärm und Schabernack. Da streift sein Blick den Flaggenmast. Er rückt seine Mütze zurecht und setzt mit festem Schritt Kurs auf die Steganlagen ab.

Andreas Gustafsson



Die „Helgoland“ auf Sommertour 1982. Die Neuseeland-Flagge ist eine unfreiwillige Spende der Stadt Kiel anlässlich der Kieler Woche. Fotos: Andreas Gustafsson.

Intelligente Haustechnik



Komfort, Sicherheit, Effizienz – zu jeder Zeit und von jedem Ort

Genießen Sie die angenehmen Seiten des Wohnens: Komfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit mit zukunftssicheren Bussystemen.

Wir planen das am besten geeignete System für Ihre Anwendungen – konsequent nach wirtschaftlichen und technisch optimalen Gesichtspunkten. Unsere Lösungen sind daher immer herstellernerneutral.

Seit 65 Jahren erledigen wir schnell, professionell und reell für Sie:

- **Klassische Elektro-Installation**
- **Beleuchtungstechnik**
- **Computer-Systemverkabelung**
- **Sicherheitstechnik**
- **Kommunikation**



Walter Guhl GmbH
Elektrotechnik für
Privat • Wirtschaft • Verwaltung
Schulweg 30 a • 20259 Hamburg
Tel. (040) 401 80 90 • Fax (040) 401 80 999
info@guhl-etechn.de • www.guhl-etechn.de

Transcent Glas-Sensor



Schaltfläche 2-fach

Genießen Sie die angenehmen Seiten des Wohnens: Komfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit mit zukunftssicheren Bussystemen.

Wir planen das am besten geeignete System für Ihre Anwendungen – konsequent nach wirtschaftlichen und technisch optimalen Gesichtspunkten. Unsere Lösungen sind daher immer herstellernerneutral.

Seit 65 Jahren erledigen wir schnell, professionell und reell für Sie:

- **Klassische Elektro-Installation**
- **Beleuchtungstechnik**
- **Computer-Systemverkabelung**
- **Sicherheitstechnik**
- **Kommunikation**



Walter Guhl GmbH
Elektrotechnik für
Privat • Wirtschaft • Verwaltung
Schulweg 30 a • 20259 Hamburg
Tel. (040) 401 80 90 • Fax (040) 401 80 999
info@guhl-etechn.de • www.guhl-etechn.de