

DER JUGEND- WANDERKUTTER

Eine Erfolgsstory

Kuttersegeln ist eine ganz eigene Welt. Generationen von jungen Seglern haben sie erlebt. Mit keiner Bootsklasse ist die SVAOe mehr verbunden als mit dem Jugendwanderkutter, einem Boot mit Geschichte. Hier wird sie erzählt.

Mitglieder und Vorstand der SVAOe erkannten schon früh die Notwendigkeit einer Jugendabteilung, sollte das gerade begonnene Werk nicht gedankliches Rudiment bleiben. Allein, die „Jugend ohne Jugendboote“ hielt sich lange in den anstehenden unruhigen Zeiten, galt doch nur zu bald eher eifriges Säbelrasseln als erste vaterländische Tugend. Erst im Mai 1931 begeisterte sich eine am Strand von Oevelgönne angetretene „Jugendriege“ an der Taufzeremonie der kaiserlicher Konkursmasse entstammenden „Oevelgönne“ (I). Mit diesem 14-riemigen ehemaligen Marinekutter 1. Klasse begann die Ära der Ausbildung mit den reviergeeigneten Luggern. In Größe und Seetüchtigkeit vermutlich dem Fahrzeug der legendären Seereise des Cpt. Bligh über eine Strecke von 3.600 sm (nach der Meuterei!) ähnelnd, entstand dieser Bootstyp in Deutschland mit dem Aufbau der kaiserlichen Flotte als kombiniertes Versetzboot und Trainingsgerät, vor allem auch für den Rettungsdienst bei Unfällen („Der Kutter dient der Verbindung von Schiff zu Land, von Schiff zu Schiff und von Land zu Schiff“).

1936 kam Zuwachs: Aus der gerade aufgelösten Yachtschule des Kapitäns v. Stosch erstand die SVAOe die beiden Kutter „Graf Spee“ und „Weddigen“, beide um 1925 bei Schierhorn (Cranz) als Blankeneser Typ gebaut. Besonders die „Graf Spee“ wurde fleißig gesegelt, bis sie 1943 durch einen Bombenangriff bei „Jonni“ Boll in Flammen aufging. Auch die „Oevelgönne“ hat das Kriegsende nicht mehr erleben dürfen; sie wurde 1944 abgewrackt.

Die Marine-Hitler-Jugend hatte für die von ihr propagierte Art organisierter Leibesertüchtigung zahlreiche 12-riemige karwel geplankte Kutter aufgelegt, von denen zu Kriegsende in den Wirren allgemeiner Auflösung einige in die Obhut obskurer neuer Eigner kamen. Doch nur kurz währte deren Glück, denn schon bald werden sie als Schmuggelfahrzeuge vom Zoll beschlagnahmt. SVAOe-Kommodore Kurt von Brook war seinerzeit Chef der „grünen“ Fahndung. Er sorgte für geordnete Verhältnisse, indem die Boote noch 1945 an Segelvereine gingen. Die SVAOe erwarb die gerade zehn Jahre zuvor bei Schierhorn gebauten HJ 13 und 14. Unter den neuen Namen „Neumühlen“ und „Teufelsbrück“ sollten auf ihnen fortan wieder Jugendliche statt Konterbande bewegt werden.

Die wie die alte „Oevelgönne“ noch für die kaiserliche Marine gebaute „Helgoland“ kam 1947 zur Vereinigung. Sie wurde runtergewirtschaftet aus Kiel geholt und

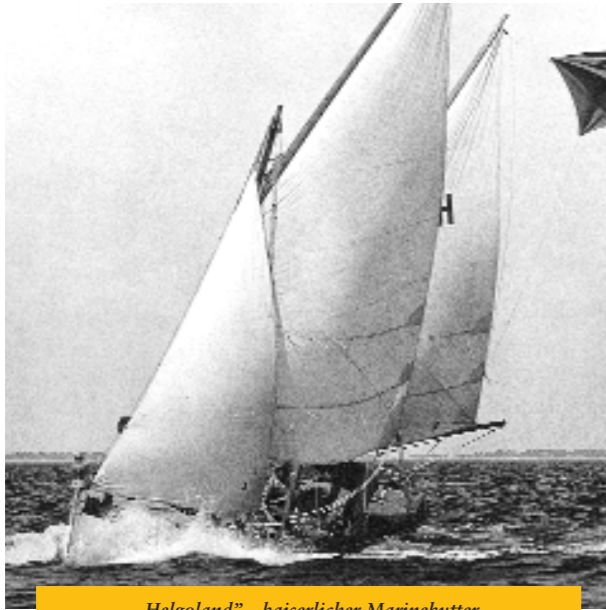
wäre schon auf ihrer ersten abenteuerlichen Reise unter dem schwarz-gelben Stander im Nord-Ostsee-Kanal fast abgeseffen. Ein stählernes Korsett und neue Planken sorgten letztlich für ein langes Leben des noch heute für ein Kommunikationszentrum fahrenden ältesten aktiven Jugendkutters. Als ehemaliger Kutter der Marine-SA vervollständigte die geklinkerte „Oevelgönne“ (II) dieses Quartett.

Boote gab es jetzt genug, nicht aber Jugend für den unerwarteten Flottenreichtum! Dafür aber Segelbegeisterte, die andere Sorgen hatten als die Anschaffung eigener Boote. Kurzum segelten zwei Boote zunächst als „Erwachsenen-Kutter“ auf der Elbe.

Mitte der 50er Jahre blickte die SVAOe auf ein buntes Sammelsurium höchst unterschiedlicher Boote: schwer gebaute kaiserliche Marinekutter K-II-K neben den ehemaligen Marine-HJ Booten, 12-riemig diese, während die Konstrukteure der SA-Kutter ihrer Besatzung wohl mehr „Knöf“ unterstellt hatten, schließlich gab es dort nur Vorrichtungen für zehn Riemen. Die HJ-Kutter waren zudem schmaler und leichter als die K-II-K – und ranker. Nach einigen spektakulären Kenterungen hießen sie „KK“ (Kenter-Kutter). Deshalb wurden ihre Segelflächen verkleinert. In anderen Vereinen sah es noch viel bunter aus: Eingedeckte Boote, solche mit Besan und ohne, Spitz- und Plattgatter, ehemalige Rettungsboote und viele andere waren hier vertreten. All diese Boote vermochten seglerisch kaum gegeneinander anzutreten, ein eigens geschaffenes Vergütungssystem konnte auch nur bedingt helfen. Viele Boote zeigten ernsthafte Anzeichen ihrer bevorstehenden Abgängigkeit. Der SVAOe-Kutterausschuss suchte



„Teufelsbrück“ auf Großtour.



„Helgoland“ - kaiserlicher Marinekutter,
„Mutter aller Jugendwanderkutter“.
Foto: Stefan Hummelt.

nach Auswegen aus der Misere der Typenvielfalt, da es so nicht weiterging. Eine Lösung wurde in einer zukunftsweisenden Standardisierung gesehen.

In dieser Situation trat Rudolf Mager an den jungen Schiffbau-Ingenieur Hans Peter Hülsen heran, der sich wie viele andere in der Vereinigung auch mit Jugend-Segeln beschäftigte und bereits große Kuttererfahrung hatte. Rudolf Mager animierte ihn, sich „der Sache einmal anzunehmen“.

Ein einfacher Nachbau eines der ansonsten bewährten Typen kam nicht in Frage, vermochten doch deren Segeleigenschaften auf Dauer nicht so recht zu überzeugen. Sie waren alle bei stärkerer Brise und rauhem Wasser schlecht auf dem Ruder zu halten und liefen mit ihrer hohen Abdrift an der Kreuz auch keine akzeptable Geschwindigkeit mehr. Zudem war bereits seit mehreren Jahren Holz für zwei Kutter zugeschnitten, so dass der K-II-K als Rumpfform in etwa festlag, was jedoch nicht als nachteilig angesehen wurde. Im Gegenteil: Von allen Typen erschien dieser mit seinem ausgewogenen Längen- / Breitenverhältnis und den harmonischen Linien als am besten geeignet. Dabei hat sich Hans Peter Hülsen stets an der alten „Helgoland“ orientieren können. Sie ist somit gewissermaßen die „Mutter aller JWK“. Statt eines Segelrisses war auf die in den letzten 20 Jahren gewonnenen Erfahrungen beim Einsatz von Marinekuttern zurückzugreifen. Hans Peter Hülsen erkannte deutlich die Schwächen des K-II-K. Ihm war klar, dass nicht nur am Rigg, sondern vor allem am Lateralplan entscheidende Verbesserungen getroffen werden mussten. Außerdem war das Boot an geänderte Bedingungen anzupassen: Die Marinekutter waren ja ursprünglich für eine Besatzung von min-

destens 18-jährigen Männern entworfen worden. Als Jugendboot sollten sie aber auch von 13-jährigen Mädchen unter Riemen und Segeln bewegt werden können. Hans Peter Hülsens Feder entstammt der „Jugend-Wanderkutter“, die spätere Einheitsklasse JWK des DSV.

Das bekannte luggergetakelte zweimastige Boot von 8,5 m Länge und 2,1 m Breite ist als eines der wenigen bis heute in Serie gebauten (bedingt) seetauglichen Holzboote ein ausschließlich motorloses Fahrzeug. Markanteste Unterschiede zum K-II-K sind das Senkruder und ein größeres Rundschwert. Statt des bei der Marine seit von Stoschs Zeiten üblichen Hebels ist eine Schwerttalje vorgesehen, da dem Konstrukteur „an gequetschten Daumen und Knochenbrüchen nicht gelegen“ war. Auch das Heißgeschirr – ebenfalls Utensil bei der Marine – ist nicht mehr vorhanden. Der Segelschwerpunkt wurde nahezu an der alten Stelle belassen, jedoch wurden die Segel in ihrer Form harmonischer aufeinander abgestimmt und geringfügig vergrößert. Auf dem Kutter ist noch richtige Handarbeit angesagt: Wünschen sind hier fremd. Auf eine Besandirk und Geitau am Groß wurde bewusst verzichtet. Damals kursierte der Rat von Leuten, die noch auf Großsegeln gefahren hatten, bei plötzlichen starken Böen die Segel aufzugeien. Diese bei Rahschiffen gute Methode hatte schon einige Kutter in äußerst gefährliche Situationen gebracht. Die Jugendlichen sahen sich dann mit einem windgefüllten Sack hoch im Rigg bei wenig Fahrt im Boot konfrontiert. Hans Peter Hülsen hielt es zu Recht für besser, notfalls die Fallen loszuwerfen.

Hans Peter Hülsen hat nie ein Honorar für seine Arbeit verlangt, sondern Konstruktionszeichnungen und Beschreibungen kostenlos an interessierte Vereine verschickt. Seinem altruistischen Antrieb entsprechend stand immer die Jugendarbeit im Vordergrund seines Handelns. Auf Veranlassung des damaligen Vorsitzenden Heinz von Broock baute die Yachtwerft Martin von Cölln auf Finkenwerder zwei Kutter. Die Taufe der beiden auf die Namen „Oevelgönne“ (III) und „Scharhörn“ (I), dem Mädchenkutter, am 12. Mai 1959 war gesellschaftliches Ereignis und sogar der „Yacht“ eine Meldung wert. Apropos „Scharhörn“: Im Gegensatz zu der inzwischen gängigen Hingabe an erkaufte Werbung, die oftmals jegliche Hemmschwelle vermissen lässt, waren derartige Praktiken im Segelsport der Nachkriegsjahre restlos verpönt. Nach unermüdlichem Einsatz hatte der SVAOe-Kutterausschuss gerade einem großen Mineralölkonzern die Zusage abgerungen, eines der Boote zu stiften. Das Ansinnen des Stifters, das Boot „Mobil-Scharhörn“ zu nennen, wurde nach erregter Debatte vom Vorstand mit allen Zeichen der Entrüstung rundweg verworfen. Der Kutter wurde dann von der Mobil Oil auch so gestiftet. Der andere Kutter wurde aus Spenden der Mitglieder finanziert.

Auf Finkenwerder entstanden auch für andere Vereine die noch immer bewährten ersten Boote. Bootsbaumeister Johannes von Cölln, der die väterliche Werft betrieb, hatte bereits in den 40er Jahren mit seinem Gesellen Jürgen Heuer zahlreiche Kutter für die Kriegsmarine gebaut.

Große Verdienste um das Jugendsegeln hat sich in den 60er Jahren Ernst Burmester erworben. Bei einer Pfingstregatta sah der Baas der Burmester-Werft, eine der bekanntesten deutschen Yachtwerften, unsere Kutter. Ernst Burmester forderte über Heinz von Broock Zeichnungen von Hans Peter Hülsen an. Er baute an Hand dieser Zeichnungen einen Kutter (Taufname „Onkel Ernst“) und schenkte ihn der Seglervereinigung Cuxhaven. Auf seiner Bremer Werft wurden regelmäßig neue Kutter in handwerklich exzellenter Ausführung aufgelegt. Meist als Lehrlingsarbeit, für die er damals gerade die Selbstkosten geltend machte und so auch der SVAOe die Anschaffung von zwei weiteren Booten ermöglichte: 1968 kam die „Neumühlen“ (II) zur Vereinigung, ein Jahr später die „Teufelsbrück“ (II). Mit dem plötzlichen Ableben von „Onkel Ernst“ Burmester versiegte diese Quelle großen Mäzenatentums schlagartig.

Es dauerte nicht lange, bis die ersten Vereine nach etwas „Modernem“ suchten. Auf dem Norddeutschen Jugenseglertreffen in Louisenlund entstand eine Konkurrenz zwischen unseren Kuttern, dem K-II-K, den BSC-Kuttern sowie den Altbauten. Der Jugendobmann des DSV Heinrich Wölper (SVAOe) regte einen Kutterausschuss an, der die entstandenden Probleme lösen sollte. Der Ausschuss unter der Leitung von Wolf Boehlich (SVAOe) – Hamburger Mitglieder: Hans Peter Hülsen und Friedrich Hülsen, Ostsee-Mitglieder: Prinz Peter zu Schleswig-Holstein und Vertreter aus Eckernförde und Schleswig – arbeitete sehr konstruktiv. Der Ausschuss fertigte Unterlagen für den Zeitausgleich zwischen den Kuttertypen an. Ferner wurden Unterlagen erstellt, damit zwei Kutterklassen, nämlich der JWK und der K-II-K, geschaffen werden konnten. Das Ergebnis wurde dem „Technischen Ausschuss“ des DSV zur Genehmigung eingereicht. Dieser Ausschuss äußerte sich lobend über die geleistete Arbeit. Zur Freude der Schatzmeister versprach der als pflégeleicht titulierte Kunststoff zudem auch noch Preisvorteile gegenüber einem aufgeplankten Neubau. Die Beschaffung einer Form überstieg allerdings das Leistungsvermögen eines einzelnen Clubs bei weitem.

Trotz unermüdlichen Einsatzes vor allem von Wolf Boehlich kam es dann nicht zu einer gemeinsamen Aktion der Elvereine. Der Versuchung, an der danach einsetzen den Beschaffung einzelner GFK-Kutter mitzuwirken, ist die SVAOe – zum Glück – nicht erlegen.

Auf der Suche nach preiswerten Holzbauten wurde der Ausschuss schließlich in Freiburg fündig. Nach langen

Verhandlungen und intensiver Bauaufsicht gab es 1978 in dem kleinen Hafen mit „Helgoland“ (II) und „Scharhörn“ (II) wieder eine Doppeltaufe. Als letzter Neubau kam 1981 die „Oevelgönne“ (IV) hinzu.

Für die durch Neubauten „überflüssig“ gewordenen Kutter gab es stets interessierte Vereine. Auch als sich der Vorstand später gezwungen sah, auf eine zeitweise abnehmende Zahl von Jugendlichen zu reagieren und erst die „Scharhörn“ (II), schließlich die „Helgoland“ (II) aufgeben musste.

„Wenn du als Jugendlicher mit einem Kutter an den Wind gehst, denkst du, das beste Boot der Welt sei deins.“ „Eini“, der auf dem Kutter erst „Eintopf“ genannt wurde und eigentlich Volker heißt, war mehrere Jahre Kutterführer, bevor er seine heutige Leidenschaft für heiße Daysailer und Cup-Aspiranten entwickelte. Er blickt gerne

DIE JUGENDKUTTER DER SVAOE

„Oevelgönne“	Kaiserl. Marine 1908 14-riemiger Kutter, 1931 erworben, 1944 abgewrackt
„Graf Spee“	Schierhorn 1925, 12-riemiger Kutter, geklinkert von Blankeneser Yachtschule, 1943 verbrannt
„Smuttje“	1934, 8-riemiger Kutter, geklinkert, Verkauf nach Meldorf
„Helgoland“	Kaiserl. Marine, 1903, 10-riemiger Kutter, Lärchenholz, 1947 von Marineverwertungsstelle Kiel 1977 verkauft an SV Geesthacht, jetzt „Alte Dame“
„Neumühlen“	Schierhorn, 1936, 12-riemiger Kutter, ex Marine-HJ 13, 1945 von der Zollverwaltung erworben, verkauft an IGSF, neuer Name „Wamsch“
„Teufelsbrück“	Schierhorn, 1936, 12-riemiger Kutter, ex Marine-HJ 14, 1945 von der Zollverwaltung erworben, verkauft an IGSF, neuer Name „Schlumpf“
„Oevelgönne“ (II)	10-riemiger geklinkerter Kutter (Marine-SA), vermutlich in Ostpreußen erbaut
„Oevelgönne“ (III)	v. Cölln, 1958, verkauft 1981 an SCU, neuer Name „Untereibe“, 1998 WSC Haseldorf
„Scharhörn“	v. Cölln, 1958, verkauft 1978 an SCOe, neuer Name „Köhlfleet“
„Neumühlen“ (II)	Burmester, 1968
„Teufelsbrück“ (II)	Burmester, 1969
„Helgoland“ (II)	H.M. Hatecke 1978, verkauft 1996 an SKH, neuer Name „Kersten Miles“
„Scharhörn“ (II)	H.M. Hatecke 1978, verkauft 1987 nach Wilhelmshaven
„Oevelgönne“ (IV)	H.M. Hatecke 1981

auf diese Jahre zurück: „Auf dem Kutter erlernst du den Spaß am Schippen, solide Seemannschaft und Navigation mit räumlichem Denken ohne viel Technik und Schnickschnack. Also das solide Handwerkszeug für spätere Jahre. Und vor allem lernst du das Leben in einer Gemeinschaft auf engstem Raum kennen und schätzen.“

Über Komfort an Bord eines Kutters kann man nicht streiten – es gibt nämlich keinen, und doch verbreitet das Boot eine einmalige Atmosphäre von enormer Anziehungskraft. Gelebt wird unter dem wichtigsten Ausrüstungsteil: der großen Wohn- und Hafensegmentierung. Geschlafen wird auf den Bodenbrettern und Duchten. Ganz besondere Bedeutung für das Bordleben kommt dem zweitwichtigsten Utensil zu: der Kochkiste, einzige wasserdichte Stelle an Bord und Aufbewahrungsort von Kocher, Pütt und Pann sowie wichtigsten Vorräten.

„Das Schöne am Kutter war, dass dies unsere eigene Welt war, die nur nach unseren Regeln funktionierte. Es gab keine Eltern, die uns nicht ernst nahmen, und keinen, der uns sagte, was wir machen sollen.“ Lara hat etliche Jahre auf dem Mädchen-Kutter „Scharhörn“ gesegelt (diese Mädchen hießen denn auch „Schar-Hühner“, später nur noch „Hühner“, auch als die „Scharhörn“ verkauft wurde und sie auf die „Teufelsbrück“ umzogen): „Und trotzdem taten wir all die Dinge, um die es zu Hause Krach gegeben hätte: Wir brachten den Müll weg, drehten die Musik leiser, wenn es die Nachbarlieger störte und grüßten höflich.“ Das Leben auf den Kuttern folgt nun einmal eigenen Gesetzen. Geblieben ist die Erinnerung an schöne Reisen, die erste aufregende Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal, nachdem an den Schleusen endlich ein Schleppfahrzeug gefunden war, und die Freiheit des unbeschwerteten Lebens in der Gemeinschaft junger Menschen. Mit ihnen die schönen Dinge teilen können, Selbstverantwortung erleben und das Kennenlernen eigener Grenzen durch den großen Lehrmeister: die See. Dass dem Nachwuchs all dies über Generationen hinweg auf

den Kuttern ermöglicht wurde, ist im übrigen wohl eine der größten Leistungen der Vereine.

Seit nunmehr 45 Jahren steht den Vereinen mit dem Jugendwanderkutter ein gutes Boot für ihre Jugendarbeit zur Verfügung, das auch durch seine Zeitlosigkeit überzeugt und sich an der Küste zum Jugendschiff schlechthin entwickelt hat. Insgesamt sind über 30 Jugendwanderkutter gebaut worden. Die Vorstände müssen eben nicht alle paar Jahre dem Trend nach dem gerade angesagten Racer hinterherlaufen. Der JWK hat Generationen junger Menschen ans Segeln herangeführt und damit letztlich auch die Zukunftsfähigkeit unseres gemeinsamen Hobbys gesichert. An den hölzernen Booten wird die Winterarbeit von den Besatzungen unter Anleitung erfahrener „Alt-Jugendlicher“ in Eigenarbeit geleistet und so der behutsame Umgang mit Gemeineigentum erlernt. Hier zeigt sich die Integrationsfähigkeit des Holzes, denn das Erlernen dieser Handwerksarbeiten ist Teil der Ausbildung und trägt erheblich zum Zusammenhalt der Mannschaft in der segellosen Zeit bei.

Der Betrieb der Jugend-Wanderkutter orientiert sich an einem klaren, zielgerichteten Zweck und erfolgt nicht zur primären Erbauung derer, die ihn ermöglichen. Die Boote sind unverzichtbare „Arbeitspferde“ der Jugendabteilung und stehen voll im täglichen Gebrauch. Sie sind einer ständigen Malträtierung durch immer neue Jugendliche ausgesetzt, die es klaglos wegzustecken gilt. Nach der bis heute unveränderten Konstruktion, an der alle Neuerungen beinahe eines halben Jahrhunderts spurlos vorbeigegangen sind, ist der JWK inzwischen ein echter „Oldtimer“, dessen Abstand zu anderen Booten durch rapide Entwicklungen der letzten Jahre noch deutlicher wird. Schon mehrfach totgesagt, präsentiert sich das Boot mit seiner inzwischen gewollt antiquierten Handhabung noch immer als ziemlich vital. Seine Konstruktion war eben ein großer, zeitloser Wurf.

Ulrich Körner



Norddeutsches Jugendsegeltreffen 1965 vor Louisenlund/Schlei, Start zur zweiten Wettfahrt.
Vorn links: „Neumühlen“, gebaut 1936 bei Schierhorn (Cranz) für die Marine-HJ.