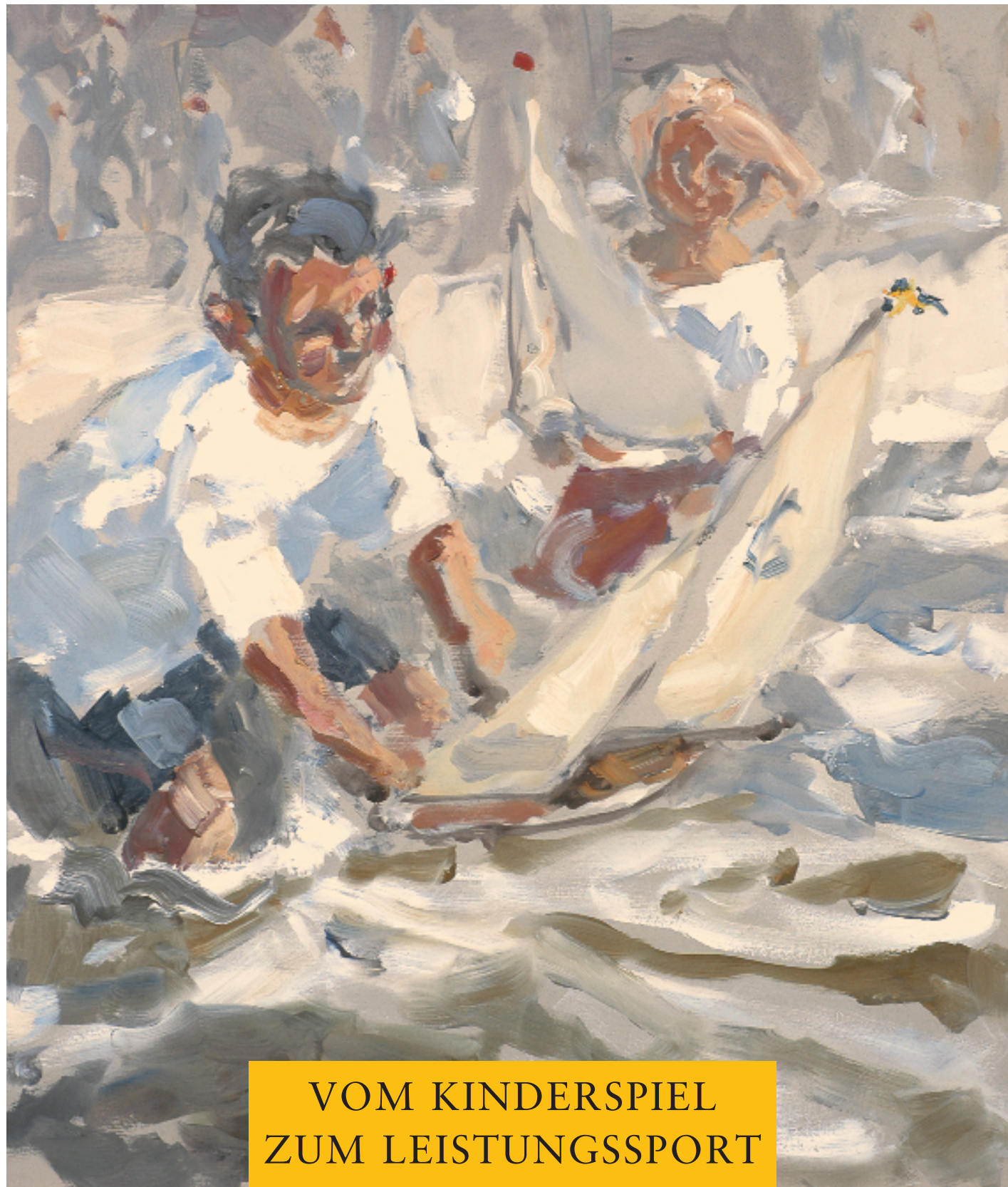




VOM KINDERSPIEL ZUM LEISTUNGSSPORT

Modellsegeln in der SVAOe

Die heutige Modellabteilung von 1888 der SVAOe ist der älteste bestehende Verein in Deutschland, der das Segeln mit Modelljachten betreibt. Lange Jahre hat sie in Deutschland – und darüber hinaus – eine führende Rolle gespielt.

Das Segeln von Modelljachten lebt von zwei Fähigkeiten: dem Handwerk beim Bootsbau, also bei der Realisierung eines Produkts unserer Vorstellung, und danach dem seglerischen Geschick auf dem Wasser – samt korrektem Segeltrimm und Taktik in der Regatta. Dabei entlässt man das Boot nolens-volens aus dem Bereich der Hand, um es frei oder gelenkt einen vorgedachten Kurs absegeln zu lassen. Dieser Kurs, mit oder gegen den Wind, wird das Aussehen des Bootes und der Segel entscheidend bestimmen. Zwei andere Dinge sind für den Modellsegler hilfreich: ein Auge, um Zeichnungen zu lesen und die Fähigkeit, ein Segel zu schneiden und dessen Profil zu beurteilen. Der Leser folgert daraus: Modellsegeln ist heute für Anfänger ein anspruchsvolles Lernpaket und nur noch bedingt als Einstieg in den Segelsport zu betrachten.

Eine Modellrennyacht hat – außer Größe und Preis – einen entscheidenden Vorteil gegenüber ihrem großen Gegenstück: Ihre Konstruktion nimmt keinerlei Rücksicht auf eine Besatzung an Bord. Entsprechend wird das winzige Sportgerät durch die Elemente viel härter belastet oder „gebügelt“. Der Transport zu entlegenen Regattaplätzen auch im Ausland ist heutzutage auf dem Autodach ohne Probleme möglich.

Gegründet als „Modellsegel-Regatta-Verein von 1888“ am Strand von Oevelgönne – lange vor der SVAOe – spiegelt sich in der Geschichte der Modellabteilung das ganze Auf und Ab, steiler Aufstieg und tiefer Niedergang, dieser Sportart.

Seit dem Zusammenschluss im Jahr 1934 gibt es diese Merkwürdigkeit: Die heutige „Tochter“ der SVAOe ist schon sehr viel älter als die Mutter!

Segeln im Gezeitenstrom.

Einen Verein zu gründen am Ufer von Oevelgönne, der mit Modelljachten Regatten quer über die Elbe segeln wollte, dieser Gedanke war vielleicht nahe liegend, für die damalige Zeit aber recht ungewöhnlich. Denn es geschah 1888. Man bedenke: „Segelvereine“ an der Unterelbe gab es noch nicht, die kamen dort erst etwas später in Mode. Aber schnelle Segler und ihre berühmten Kapitäne hatten an der Küste schon immer ihre Bewunderer, auch ein paar „Yachten“ oder „Lustkutter“ lieferten der Fantasie der Modellbauer Vorbilder: So segelten auf der Elbe bald wahre Meisterwerke der Modellbaukunst, denn keine Formel setzte der Vorstellungskraft oder der Experimen-

tierfreudigkeit ihrer Erbauer Grenzen. Man wollte hoch hinaus damals, ebenso wie auch das Kaiserreich mit Schnelldampfern wie „Imperator“ und „Vaterland“ auf den Weltmeeren.

Es gab wahre Riesen unter diesen Modelljachten, die Fama spricht von zwei großen Schonern von zwei Meter Länge, und namentlich erwähnt ist „Klein Hannes der Riese“, der bei einer Länge von 2,80 Meter einen Bleiballast von 100 Pfund und vier Quadratmeter Segel getragen haben soll.

Es gab auch so manche Form-Experimente unter diesen Modelljachten. Ich erinnere an die „Marina“ von A. Hauschildt, gebaut ca. 1900, sie segelte noch 1952: Wir nannten sie „die Zigarre“, denn sie war geplankt wie ein langes, rundes Torpedo mit schmalem Deck, ca. 1,8 Meter lang mit vorstehendem Bugspriet und Heckausleger für eine Yawltakelung. Zu bewundern war besonders der hübsche und schnelle Schoner „Libelle“ (C.E. Schmidt). Henneke Kluth holte ihn in den 50er Jahren wieder aus der Versenkung. Im Gegensatz zu dem völligen Löffelbug wollte das Heck nicht enden, so lang und schmal war es. Leider war es marode, und Henneke musste den Spiegel kürzen. Ein Kuriosum war auch die „Martha“, ein geklinkerter Dreimaster, offen wie ein Rettungsboot, das heißt ohne Deck, der Ballast war innen. Es konnte passieren, dass das Boot durch Wellen vollschlug und kenterte.

Für viele kleine Boote aber, zumeist die der Jugendlichen, war das Queren der Elbe eine viel größere Herausforderung. Manch einer von ihnen träumte, wie Hans Leips Oevelgönner Romanfigur „Jan Himp“, von der Seefahrt. Schon beim Bau arbeiteten sie mit viel einfacheren Mitteln, sprich Rassel, Stecheisen und Brustleier ihr Boot aus einem Holzblock heraus – wenn es hoch kam, bildeten mehrere verleimte oder verdübelte Bretter ein Schichtmodell. Ihr Werk ohne Ruder die Elbe queren zu sehen, war ihnen Erfolg genug. Für manch einen war das auch der Einstieg ins Segeln überhaupt, später oft unter dem schwarz-gelben Stander der SVAOe, den so viele Boote trugen, die vor der Haustür auf der Oevelgönner Reede ankerten.

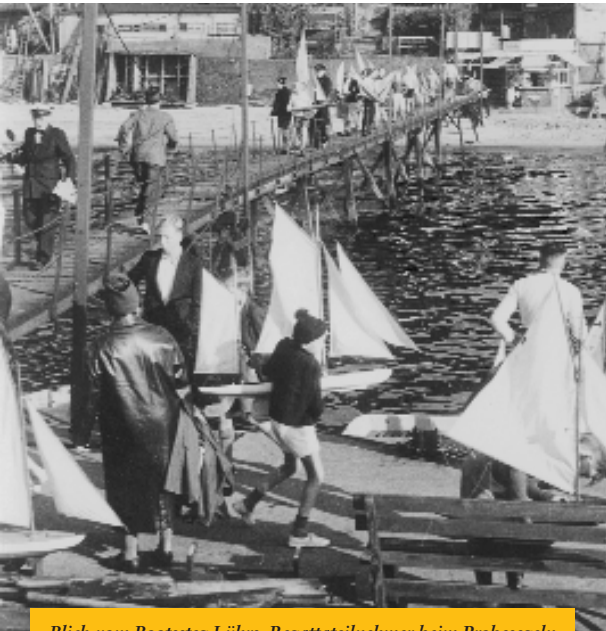
Manche dieser Modellregatten quer über die Elbe lieferten überraschende Ergebnisse, aber kaum sichere Erkenntnisse. Denn was wurde eigentlich verglichen unter den sogenannten. „Ausgleichern“? Einfach eingeteilt in Gruppen, die sich nach einer Kennzahl aus Länge, Breite und Tiefgang summierten. Kurios: Segelfläche und Gewicht blieben völlig unbeachtet! War denn nun bei den großen Modelljachten die mehrfach geteilte Segelfläche von Schoner, Ketsch oder Yawl die bessere Takelung? Oder gewann in der Regel einfach das Boot mit dem besseren Trimm, das heißt der besseren Balance oder Wechselwirkung zwischen den Segeln?

Der Blickwinkel änderte sich langsam, als die ersten „Einheitsklassen“ erschienen – völlig gleich gebaute Serien von je sechs vereinseigenen 1-Meter-Booten („Jungen“-) und 3/4-Meter-Booten („Mädchen“-Klasse). Sie entstanden auf der Howaldtwerft und den Elbe-Feuerschiffen. Ein noch erhaltenes Exemplar steht heute im SVAOe-Clubhaus. Bei diesen Booten entschied allein der bessere Segeltrimm. Den suchte man schon vor der Regatta, auf Probelaufen vom Bootsvermietersteg (Lührs) zum Strand hinüber, genau auszuprobieren. Aber hoffentlich drehte der Wind dann bis zum Start nicht mehr! Auch konnte das kleine Modell von der Tide bei 20 Minuten Segelzeit unglaubliche 800 Meter weit weg vom beabsichtigten Ankunftsart versetzt werden. Die Segelnummern der ankommenden Boote waren winzig, Zielrichter am Nordufer des Elbstrandes zwischen dem Ende von Oevelgönne und dem Hohlweg zu sein, war nicht ganz einfach. Der Zweimaster „Anne Marie“, gesegelt von Peter Gnass, schaffte die 540 Meter lange Regattabahn 1952 in der Zeit von fünfeinhalb Minuten.

Umbruch, Aufbruch, Zusammenbruch

Mit der Nazizeit kam die größte Veränderung des Modellsegel-Regattaver eins: Er ging unter die Fittiche der benachbarten SVAOe. Ein Argument war, man könne Modellsegeln als wichtige Vorstufe für die Jugend zum Segeln in Kuttern und Jollen betrachten. Aus heutiger Sicht war das vielleicht der bedeutsamste Schritt, der beiden Seiten über Jahrzehnte Vorteile brachte.

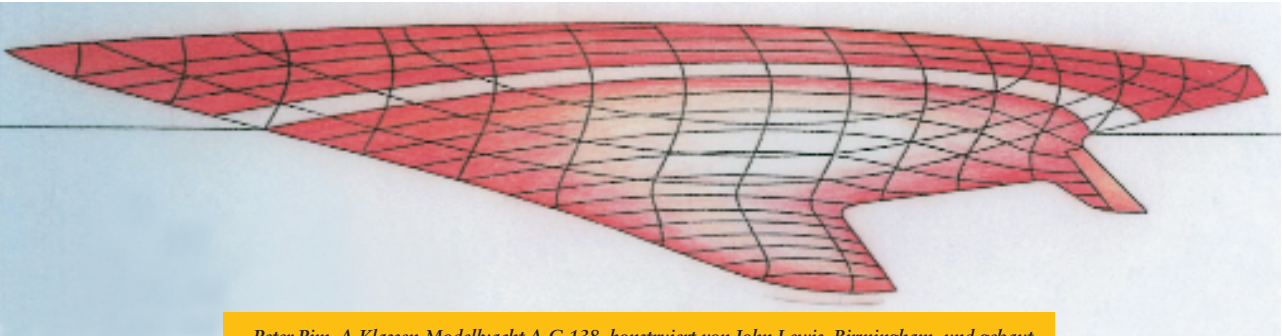
Die neue sportliche Sichtweise blieb aber nicht ohne Folgen. Auf die Oevelgönner Modellsegler kamen im Hamburger Raum ganz neue Aufgaben zu. Ein Beispiel: Norwegen fragte an, ob Hamburg 1936 eine internationale Wettfahrt ausrichten könne – Sam Berge hatte 1935 in England den Yachting Monthly Cup der A-Klasse gewonnen. Das geschah dann mit Unterstützung der Stadt und des DSV im Holzhafen. Erwartungsgemäß dominierten aus England der bekannte Segler und Konstrukteur J. W. Daniels in der A-Klasse mit „Fusilier“ und John Black, USA, in der Marblehead-Klasse mit „Cheerio“. Das



Blick vom Bootssteg Lührs. Regattateilnehmer beim Probesegehn zum Strand. In der Mitte des Bildes ein sogenannter Ausgleicher. Im Vordergrund zwei 1-Meter-Boote (links), mit dem Rücken zum Betrachter Werner Herzog (rechts), auf dem Steg kommt Adolf de Bruycker herüber.

musste den Blick der Oevelgönner Vordenker von Hauschildt bis Siemens neu schärfen: Boote mit optimalen Kreuzigenschaften waren nun gesucht, und die internationalen Klassen waren intensiver zu fördern. Man begann sogar die Modellyachten als preiswertes Experimentierfeld für Rennyachten (zum Beispiel 6m R-Klasse) zu begreifen. So ging der beste Oevelgönner Segler, Wilhelm Siemens, 1937 mit „Germania“ nach England. Leider erstarb dieser hoffnungsvolle Ansatz durch den Krieg. So wusste 1960 schon keiner mehr von der Technik des Kreuzens von Boot gegen Boot auf dem Teich oder von neu erfundenen selbstwendenden Windrudern, als Fritz Jacobsen erneut nach Gosport fuhr, um dort seine ersten harten Lektionen bei den Britischen Meisterschaften neu zu lernen, wo zum Beispiel bei 40 Booten jeder gegen jeden antritt und paarweise zwei Läufe segelt (Dauer: eine Woche).

Der Krieg hatte das alles zerstört. Von 1948 bis 1960 brauchten die Modellsegler unter Hugo Gronmeyer und Konrad Jens, um wieder auf den alten Stand zu kommen.



„Peter Pim, A-Klassen-Modellyacht A-G 138, konstruiert von John Lewis, Birmingham, und gebaut 1970/71 von Ken Jones, Birkenhead. Eine lange Wasserlinie (153 cm) und ein großes Gewicht (ca. 35 kg, davon 27 kg Blei) machten dieses 4. Lewis-Boot in den Händen der Gebr. Pollähm zur erfolgreichsten Modellsegelyacht unter SVAOe-Stander.

Zum Verständnis ein Vergleich: Die deutschen Segler waren bereits 1952 in Helsinki dank Olympia wieder auf der Weltbühne – und kein einziger norddeutscher Teilnehmer ohne ein Top-Boot von Abeking & Rasmussen angereist. Auf der Elbe aber segelte man wieder Regatten – glücklich mit allen Modellen (manchmal 60 bis 80), die nur schwimmen konnten: „Kolibri“ war mit 50 cm der kleinste, „Martha“ mit 2 m die größte Teilnehmerin. Der Gedanke an gleichartige Klassenboote verfiel nur langsam, die Neubautätigkeit blieb gering. Adolf de Bruycker verfolgte deshalb mit Gruppen den Serienbau.

Viele Oevelgönner wollten beim Modellsegeln gerne wieder dabei sein, aber sie investierten kaum, vereinseigene Boote genügten ihnen. So gewannen langsam „die Leute aus der Stadt“ die Oberhand, einfach durch mehr sportlichen Einsatz, und der zeitigte irgendwann Erfolge. Sie wurden auch die besseren Bootsbauer, und zur Verwunderung der anderen lernten sie auch noch das Segeln und vertraten ihren Verein immer öfter auch erfolgreich auf auswärtigen Regatten – in Cuxhaven, Kiel, Düsseldorf oder Berlin.

Aufbruch zu neuen Ufern und Gewässern

Eine Reformdiskussion – so würde man heute sagen – brach folglich erneut an, und die Suche nach besseren Revieren als der Elbe folgte – bitte ohne Gezeiten! Es gab eine Reihe von Leuten, die auch handelten und alle möglichen Segelreviere ausprobierten: Emil Lohmann motivierte 1957 die D- und F-Bootsegler, schleppte sie zuerst zum Stadtparksee – gestartet wurde aus gemieteten Ruderbooten. Carl Burghardt, Lehrer an der Gewerbeschule Kai und Hafen, fuhr mit seinem M-Boot nach England, sammelte Erkenntnisse über Regattasegeln auf Teichen und dozierte vor Ungläubigen.

Emil Wiswe forderte als neue Herausforderung eine Regatta der Besten, eine deutsche Meisterschaft sozusagen. Die kam tatsächlich 1959 in Berlin zustande und wurde ein großer Erfolg für die SVAOeer: Sie siegten in vier von fünf Klassen: E. Lohmann (C-Klasse), Adolf de Bruycker (E), Fritz Jacobsen (A) und Rolf Pollähm (F) waren darunter, ein riesiger Impuls für alle, die in Gatow auf der Havel dabei waren. Die Grenze nach Osten war in Berlin noch offen, sogar ein DDR-Meister war dabei.

Es folgte die völlige Konzentration auf die internationalen Klassen A, M, 1M. Bessere, neue Boote entstanden dafür in Hamburg, Berlin und Kiel. Besonders die veröffentlichten englischen Konstruktionen wurden ziemlich populär, eine Art Bauboom im Wirtschaftswunder setzte ein. Am Ende ihrer Reviersuche blieb der SVAOe nur die Alster, zuerst 1957 an der Startstufe Schwanenwik, ab 1962 auf dem „Langen Zug“ bei Bobby Reich.



Firmenich Yachtversicherungen

- aktive Wassersportler als Ansprechpartner
- Kompetenz seit 90 Jahren
- Angebotserstellung, Kundenbetreuung, Schadenregulierung – alles aus einer Hand

Herzlichen Glückwunsch SVAOe!

Sicher auf Kurs.

Berlin · Tel. (030) 31 59 88 - 13/14 · Fax - 50
Hamburg · Tel. (040) 32 81 01 - 731 · Fax - 288
Gossler Gobert & Wolters Gruppe
www.firmenich-yachtversicherungen.de

Förderer des Modellsegelsports – Adolf de Bruycker und Fritz Jacobsen

Ein weißhaariger Gentleman war er – und für uns jugendliche Modellsegler eine Respektperson. Als Pädagoge am Christianeum verfügte Adolf de Bruycker über ein Wissen, das auch die SVAOe-Modellsegler beim Wiederaufbau dringend brauchten: Er hatte einfache Methoden entwickelt, leichte, einfache Knickspantjachten zu bauen, vor allem in Serien in der Schule, im Schullandheim, ebenso mit Erwachsenen und Soldaten im Krieg, alles mit einfachen Methoden und Hilfsmitteln, nach Entwürfen, die er selbst gezeichnet und vielfach ausprobiert hatte. Früh wurde er ein Verfechter der Windfahnensteuerung. Er beschickte schon vor dem Krieg mit seinen Schülern Regatten in Bramfeld, Jenfeld und Berlin. Folglich leitete Adolf de Bruycker für die SVAOe zwei Baugruppen in der Schule am Hirtenweg. Dort entstanden 15 F-Boote (ab 1949) und sechs E-Boote (1950) aus Sperrholz in Leichtbauweise – ohne Spanten. Aus ganz ähnlichen Prinzipien für seine Modelljachten entwickelte parallel dazu Ernst Lehfeld (HSC; DSV) seine Leichtbaukonstruktionen für Jachten. Nach Ernst Lehfeld leitete A. de Bruycker sieben Jahre auch die Modellsegler im DSV. Damals entstand nach langer Reversuche an der Alster (Schwanenwik) die „Startstufe“ durch Unterstützung der Stadt und des DSV (F. Laeisz). 1961 wurden dort die ersten großen Regatten mit ausländischer Beteiligung gesegelt. Die SVAOe machte Adolf de Bruycker 1961 zum Ehrenmitglied. Lange trat er für einen behutsamen Auftritt im Ausland und den Ausbau der deutschen Modellsegelei ein. Ungeduldigere Reformer sahen in ihm zuweilen den Bremser, der die Auslandserfahrungen einiger SVAOeer als „englische Krankheit“ relativierte. Am längsten nachgewirkt hat bei mir de Bruyckers Anspruch an die Qualität der Zeichnung und der Bauausführung, bis hin zur Lackierung. Nur weil viele seinen Grundsätzen folgten, konnten wir später seglerisch über ihn hinauswachsen. Wichtige Erfahrungen aus Jollen und den Elbregatten mit „Lore“, dem Kielkreuzer seiner Eltern, brachte Fritz Jacobsen mit, ehe er sich



Fritz Jacobsen, damals Obmann der SVAOe-Modellabteilung, im Herbst 1959 an der Havel in Berlin. Vor ihm seine erfolgreiche A-Klassen-Modelljacht „Königin“ A-G 109, Saxon-Design von B. H. Priest, gebaut von Detlef Naeve in Altona. Foto: Klaus Pollähn.



Adolf de Bruycker mit Tochter Maren und den Modellseglern des Christianeums vor dem Zweiten Weltkrieg.

Fleetwood die Englische Meisterschaft gewann: „Moonshine“, Gebr. Pollähn. Ohne die Charterboote von Fritz (er verfolgte viele neue Projekte) und seine Förderung der Konkurrenz wäre der Weg von Seglern der SVAOe an die Weltspitze nicht möglich gewesen. Ihm selbst blieb der ganz große Erfolg auf den internationalen Regattaplätzen versagt, obwohl seine Boote zahlreiche Meisterschaften ersegelten, zum Beispiel „Hamburg 3“ in Charter von Rolf Pollähn eine A-Boot-DM und Ken Jones in Hamburg mit „Schietsbüdel“ 1972 eine internationale M-Meisterschaft.

Klaus Pollähn

Recht bald gab es eine Leistungssteigerung innerhalb der Vereine, die sich auf verschiedenen Regatten Konkurrenz machten. Es war das Verdienst von Fritz Jacobsen, die Leistung in der SVAOe durch Weitergabe seiner Boote wesentlich zu fördern. Solche Charter konnte zu jeder Wettfahrt neu vergeben werden, so bekam auch der Nachwuchs seine Chance. Internationale Beteiligung auf unseren Regatten besonders durch Dänen und Engländer, brachten uns voran, schuf Freundschaften und sorgte für Anschluss an die Spitze. Trotzdem kam der erste Sieg eines Hamburger Bootes in England, schon 1965 durch „Moonshine“, doch überraschend. Die Gebrüder Pollähn hatten zuvor drei harte Lehrjahre mit Charterbooten von Fritz Jacobsen verbracht. Als Vorbereitung des eigenen Bootes segelten sie Trimmregatten in Plön, Kiel und Fleetwood. Zur umfangreichen Segelgarderobe gehörten viele Sätze unterschiedlich profilierter Dacron-Segel, das Ergebnis zeitraubender Nähversuche, zu denen Segelmacher Gustav Diekow in Altona geraten hatte. Getestet wurde auch auf dem Dach eines Mietshauses in Ottensen.

Mit „Moonshine“'s Sieg in Fleetwood kam der erste Erfolg eines A-Bootes zustande, das John Lewis gezeichnet hatte. Eine Art Durchbruch zur späteren Popularität seiner Konstruktionen auch in England.

Er kam extra aus Birmingham, um die Hamburger Brüder in der Regatta zu beobachten. Es wurde der Beginn einer langen Zusammenarbeit mit mehreren SVAOeern. Fritz Jacobsen wurde für die nächsten 10 Jahre sein bester Kunde.

Eine Episode daraus: In der „Yacht“ erschien ein nicht näher beschriebener Linienriss, ein A-Boot von John Lewis, ursprünglich gezeichnet für ihn selbst. Die englische Segelpresse hielt das für einen geheimen englischen 12er für den America's Cup. Denn das Boot hatte auch eine Trimmklappe am Kiel, die mit dem Windruder gekoppelt wurde – es wurde aber kein Erfolg.

Das Boot kam unter dem Namen „Lütt Deern“ in die SVAOe, Werner Meyer segelte in Fleetwood 1971 eine sehr erfolgreiche Meisterschaft damit. Heute steht es als seine Leihgabe im Clubhaus. Die erfolgreichste Lewis-Konstruktion wurde vermutlich das deutsche A-Boot „Peter Pim“, abgeleitet von dem Schwergewicht „Moby Dick“. Die Gebrüder Pollähn gewannen damit alle wichtigen Trophäen, die man auf den berühmten englischen Regattaplätzen Birkenhead, Gosport und Fleetwood überhaupt ersegeln kann.

Bald nach der Weltmeisterschaft der A-Klasse in Fleetwood 1975 – auch ein Projekt betrieben von Fritz Jacobsen – begann zunächst in England das Interesse für die Funkfernsteuerung zu steigen. Nach dem Tod von Fritz Jacobsen machten sich im DSV Vater und Sohn Kullick an



Modellregatten im Sommer 2004 vor Oevelgönne. Foto: Allers.

die Fortsetzung seiner Arbeit. Für die Regatta-Besuche in England fanden sie aber im eigenen Verein, in der SVAOe, immer weniger Mitstreiter. Das ist umso bedauerlicher, als heute weltweit im RC-Bereich der größte Wettbewerb stattfindet. Der Rückgriff auf das Revier Elbe konnte die schwierige Situation der Modellsegelei in der SVAOe bis heute nicht aufhalten. Modellsegeln vor Oevelgönne im immer stärkeren Gezeitenstrom und Schiffsverkehr hatte schon 1960 keine Unterstützer und keine Perspektive mehr.

Kommt mit „einem neuen Pendelschwung der Geschichte“ (frei nach Theo Sommer) der „Hamburger Wille vorne zu sein“ zurück, dann mit Köpfen und Ideen, die das RC-Segeln bietet. Regattasegler – auch auf diesem Gebiet – hat die SVAOe. Man muss ihr Können nur dafür gewinnen und sie gezielt zusammenführen.

Klaus Pollähn

Auf der Jahreshauptversammlung der SVAOe im Februar 2005 wurde Michael Müller zum neuen Obmann der Modellabteilung gewählt. Die SVAOe sieht die Zukunft im Modellsegeln mit funkfern gesteuerten Booten (RC = Radio Controlled). Das Ziel ist, die SVAOe-Modellabteilung auf neuen Kurs zu bringen, den Anschluss an die weltweit dominierende RC-Szene zu finden, an Wettbewerben teilzunehmen und selbst Regatten auszurichten.