HUNDERT JAHRE SVAOE MENSCHEN, YACHTEN UND EREIGNISSE

1905

Unsere Chronik zeigt, Jahr für Jahr, ein farbiges Bild des Lebens in einem schnell wachsenden Segelverein vor dem Hintergrund seiner Zeit.

Aus der Fülle der in den Jahrbüchern und Nachrichten der SVAOe seit 1905 enthaltenen Berichte habe ich, mit Hilfe von Jürgen Chr. Schaper, eine Auswahl getroffen: Menschen, die mit beispielhaftem Engagement ihrer Vereinigung immer wieder neue Impulse gaben,

Yachten, die erfolgreich unter dem schwarz-gelben Stander segelten,
Ereignisse, die Wegepunkte auf dem Kurs der SVAOe waren. Dazu auch manches, das den Geist der Zeit spiegelt und uns heute eher schmunzeln lässt.

Auf jeden Fall aber beweisen diese hundert Jahre:

Die SVAOe war immer eine sehr aktive Gemeinschaft, in der viele neue Ideen rund um den Segelsport entstanden und in der sich viele engagieren.

Norbert Suxdorf

Da sehen wir sie, die jungen Oevelgönner. Korrekt angezogen, weißes Hemd, dunkles Jackett mit blanken Clubknöpfen, mit Schlips oder Fliege und natürlich Seglermütze mit dem Vereinsabzeichen. Artige Jungs, Wunsch-Söhne

und Wunsch-Schwiegersöhne. Gelassen, auch ein bisschen stolz gucken sie in die Kamera, dort in der Wirtschaft "Zur Erholung", deren Besitzerin Eck heißt und die ihr erstes Vereinslokal ist. Der Fotograf hat sie ordentlich in Reihe postiert und ihnen sicherlich gesagt, sich nicht mehr zu bewegen, bis der Blitz verraucht ist. Auf diesem Bild sehen wir eine Versammlung im Jahre 1906, aber genauso haben die elf Gründer wohl ausgesehen, als sie sich ein Jahr zuvor am 5. April ebenfalls in besagtem Gasthaus am Oevelgönner Elbstrand zusam-



menfanden, um einen Segelverein ins Leben zu rufen. Leider ist an diesem Tag kein Fotograf dabei gewesen. Selbstbewusst und voller Pläne sind sie, die jungen Gründerväter. Und sie sind keine Kinder von Traurigkeit, denn, so der Chronist

Willy Erbrecht im damaligen ersten Jahrbuch der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne: "Es war eine ungewöhnlich feuchte Sitzung, oder sagen wir als ehrliche Historiker, eine ganz besonders feuchte Sitzung."

Oevelgönne im Jahre 1905: "Da liegt es und lacht mit seinen freundlichen Fassaden der Sonne entgegen", begeistert sich Willy Erbrecht. Aus ihren Fenstern blicken die Oevelgönner – viele von ihnen Seeleute, Kapitäne, Lotsen, Bootsbauer – auf die Elbe. Dort liegen von Frühjahr bis Herbst Segel- und Ruderboote auf Reede. Immer mehr



werden es, als die Oevelgönner und Altonaer den Wassersport so richtig entdecken.

Im Fahrwasser des Stroms sieht man Frachtsegler aller Art. Hunderte sind in Hamburg und Altona zu Hause. Sie bringen Obst vom Alten Land, Kartoffeln aus Glückstadt, Holz aus Skandinavien, Weizen von Down Under und Salpeter aus Chile. Es ist die Zeit der "Potosi", der "Preußen" und anderer Flying-P-Liner, auf denen viele Jungs von der Elbe Kap Hoorn umrunden. Aber vor den immer größeren und schnelleren Dampfern werden die Squarerigger schon bald die Segel streichen. Der Welthandel verlangt andere Kapazitäten, anderes Tempo. So schreitet auch der Ausbau des Hamburger Hafens rasch voran, um irgendwann den Oevelgönnern ein ganz neues Bild zu bieten. Nicht unbedingt idyllisch, aber höchst eindrucksvoll.

Den Kurs der neuen Zeit spüren auch die Finkenwerder Fischer, deren Insel die Oevelgönner backbord voraus im Blick haben. Neue Ewer und Kutter für die Elb- und Nordseefischerei unter Segeln werden kaum noch gebaut, aber die Finkenwerder Frauen mögen froh darüber sein, dass moderne Fischdampfer den Männern mehr Sicherheit am Arbeitsplatz bieten – waren doch in den vergangenen zwei Jahrzehnten rund hundert Fahrzeuge verloren gegangen, meist mit Mann und Maus.

Genau gegenüber sehen die Oevelgönner eine noch fast ursprüngliche Flusslandschaft mit "wogendem Reet". Dorthin rudern oder segeln sie sonntags und haben in "Bremers Gasthaus" ihren Spaß. Sie gründen sogar einen Verein, den sie "Bremersche Rudergesellschaft" nennen. Flußaufwärts kommen hohe Helgen in Sicht, die neuen Großwerften mit vielen tausend Arbeitern. Aber die liegen auf Hamburger Gebiet; Altona mit dem seit fünfzehn Jahren dazu gehörenden Oevelgönne ist ein Teil Preußens. Und das soll nach dem Willen der preußischen Regierung auch so bleiben. Erst 1937 wird Altona von Hamburg geschluckt werden. Bis dahin aber ist es eine ei-

genständige Großstadt mit mehr als einhunderttausend Einwohnern. Hier gibt es nun außer dem schon bestehenden Segel-Club Oevelgönne einen ganz neuen Segelverein, der einmal einer der größten im Land werden soll. In Hamburg allerdings haben sich Segler wie auch in anderen Städten schon früher zu Vereinen zusammengeschlossen. 1868 ist der Norddeutsche Regatta Verein gegründet worden, er wird treibende Kraft bei der Gründung des Deutschen Segler-Verbandes im Jahre 1888 in Hamburg. Auch die Blankeneser, seefahrtsverbunden wie die Oevelgönner, haben die Nase vorn gehabt mit ihrem Segel-Club von 1898.

Der Segelsport hat zu dieser Zeit guten Wind in Deutschland. Nicht zuletzt der Kaiser sorgt dafür. Wilhelm II. lässt Megayachten wie die legendäre "Meteor" bauen, er ist Initiator der "Kieler Woche" und ruft 1905 zur ersten deutschen Transatlantik-Regatta auf.



"Lieb Vaterland, magst ruhig sein", singt man in Deutschland. Aber ruhig ist es nicht überall. Streiks und Demonstrationen erschüttern das russische Zarenreich. Am St. Petersburger Blutsonntag kommen mehr als tausend Menschen ums Leben. Die Seeschlacht von Tsushima besiegelt die Niederlage Russlands im Krieg gegen Japan. In Sewastopol meutert die Besatzung des Panzerkreuzers "Potemkin", tötet die Offiziere, hisst die rote Fahne. Die Matrosenrevolte in Kronstadt findet ein blutiges Ende. Straßenkämpfe in Moskau, Streiks und Demonstrationen auch im Ruhrgebiet, in Belgien, in Polen. Im Dezember verfasst der Chef des deutschen Generalstabes Graf von Schlieffen seinen Plan für einen Zweifrontenkrieg gegen Frankreich und Russland, in den auch England hineingezogen werden würde. Schritte zum Ersten Weltkrieg.

Doch in diesem Jahr 1905 kann gesegelt werden. Und das genießen nicht nur die Oevelgönner reichlich.

1905 ...

Es wird unruhig in Europa, die Revolution in Russland kündigt sich an, und das Deutsche Kaiserreich rüstet zur Seemacht auf.

Der Beginn dieses Jahrhunderts ist aber auch eine Zeit der Innovationen.

Drei deutsche Wissenschaftler werden mit dem Nobelpreis ausgezeichnet: Robert Koch (Medizin), Philipp Lenard (Physik), Adolf von Baeyer (Chemie).

Albert Einstein formuliert seine Relativitätstheorie und revolutioniert damit das physikalische Weltbild.

Die 49 m lange Schoneryacht "Hamburg" des Hamburgischen Vereins Seefahrt ersegelt beim ersten offiziellen Hochseerennen von Amerika nach England den 2. Platz.



Am 5. April 1905 treffen sich in der Wirtschaft "Zur Erholung" von Eck in Oevelgönne elf junge Leute, alle jünger als 25 Jahre, um einen Segelverein zu gründen. Zum ersten Vorsitzenden wird Willy Burmester gewählt. Das "Statut der Seglervereinigung (heute: Segler-Vereinigung) Altona-Oevelgönne

v. 1905" hat sieben Paragraphen. Nummer fünf lautet: "Als Vereinszeichen gilt vorläufig ein Standard (gemeint ist: Stander) – schwarz mit gelbem aufrechtstehendem Kreuz – und haftet derselbe an der Person."

Auf der ersten Monatsversammlung der SVAOe am 3. Mai werden als erster Tagesordnungspunkt Wettsegelbestimmungen angeregt, drei neue Mitglieder kommen hinzu. "Mit einer gewissen Lüsternheit wurde beschlossen, wenn möglich an der Blankeneser Wettfahrt am 25. Juni teilzunehmen und bis dahin gewaltig zu trainieren ... Die Verhältnisse lagen aber in den Tagen ungünstig und die beabsichtigte Beteiligung an der Wettfahrt unterblieb. Dagegen fanden am 7. und 9. Mai zwei frische Fahrten nach der Lühe statt ..."



Die erste seglerische Veranstaltung der SVAOe ist am 10. Juni 1905 eine Pfingstfahrt nach Cuxhaven. Vier Elbiollen nehmen daran teil.

Am 30. Juli veranstaltet die SVAOe ihre erste Wettfahrt. Fünf Boote der Gründungsmitglieder sind am Start, sie segeln von Oevelgönne nach Schulau – dort wird Einkehr gehalten – und zurück. "Olaf", Johannes von Broock, gewinnt den 1. Preis und "Picktünn", Willy Waesch, den 2. Preis. Es sind die ersten Regattapreisträger in der Geschichte der SVAOe

In der August-Versammlung treten acht neue Mitglieder ein, darunter Willy Erbrecht, so steigt die Zahl der SVAOe-Mitglieder auf 27. Der Vereinsbeitrag beträgt jährlich 6 Mark für Ortsansässige bei einem Eintrittsgeld von 5 Mark. Auswärtige Mitglieder zahlen den halben Beitrag. Während ihrer Dienstzeit beim Militär sind die Mitglieder vom Beitrag befreit. Eine Generalversammlung am 6. Sep-

Eine Generalversammlung am 6. September 1905 genehmigt neue Statuten, eine Neuwahl des Vorstandes findet statt: 1. Vorsitzender Wilhelm Burmester, 2. Vorsitzender Willy Erbrecht, 1. Schriftführer Willy Schrader, 2. Schriftführer Willy Waesch, Kassenführer Max Rahe, Beisitzer Willy Helmers. (Hießen damals eigentlich fast alle Jungen Willy oder Wilhelm?)

Am 29. Dezember wird die SVAOe in das Vereinsregister des Königlich Preußischen Amtsgerichtes zu Altona eingetragen. Bis zum Ende ihrer ersten Segelsaison steigt die Zahl der Mitglieder auf 48. Zum Jahresende feiern die Mitglieder gemeinsam Silvester bei "Eck", und die erste "Sylvesterzeitung" erscheint.

1906 ...

Am 18. April zerstört ein Erdbeben San Francisco, über 1000 Menschen verlieren ihr Leben.

Am 5. Dezember wird der Hamburger Hauptbahnhof eingeweiht.

Die Radiotelegrafische Konferenz in Berlin beschließt die Einführung des Notsignals SOS.

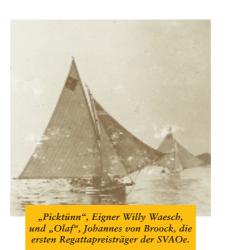
Im Zuge der zunehmenden Internationalisierung des Segelsports wird auf

Vorläuferin der SVAOe - die

"Bremersche Rudergesellschaft".



Diese "Festzeitung No. 4" wurde von Willy Erbrecht, dem späteren langjährigen Vorsitzenden der SVAOe, gestaltet und ist das einzige Zeugnis aus der Zeit vor der Gründung der SVAOe. Die "Bremersche Rudergesellschaft" war ein loser Zusammenschluss von Oevelgönner Freunden, die in ihrer Freizeit zum gegenüberliegenden Waltershof ruderten und das dort inmitten von Wiesen und Prielen gelegene Wirtshaus von Bremer mit dem Namen "Alt-Bremerhaven" besuchten. Aus diesem Kreis kamen die jungen Leute, die 1905 die SVAOe gründeten.



Betreiben des DSV die International Yacht Racing Union (IYRU) gegründet und die International Rule als Messformel eingeführt.

Am 10. Juni 1906 gehen erstmals Blankeneser und Oevelgönner Segler zu einer gemeinschaftlichen Wettfahrt zwischen den beiden Vereinen an den Start. Der Kurs führt die 40 Boote von Oevelgönne zur Lühe und zurück bis Blankenese.

Die Generalversammlung der SVAOe am 5. Oktober beschließt abermals eine Satzungsänderung. Wegen der großen Zahl von Mitgliedern – jetzt schon über 100 – wird ein Aufnahmeausschuss gebildet.

1907 ...

An der Wallstreet bricht der US-Aktienmarkt zusammen, eine Weltwirtschaftskrise beginnt. In Hamburg wird Hagenbecks Tierpark eröffnet, der erste Zoo mit Freigehegen. Die "Lusitania", mit 240 m Länge das weltgrößte Passagierschiff, sticht zur Jungfernfahrt in See.

Deutschland tritt der IYRU bei und akzeptiert die neue "International Rule".

Anfang Februar veranstaltet die SVAOe im "Grothschen Gesellschaftshause" an der Flottbeker Chaussee (heute Elbchaussee) ihren ersten Ball. "Die Stimmung war famos."

Aus der Mitgliederversammlung am 5. April entwickelt sich anlässlich des

"Die Begeisterung wogte über die Menschen…" Die Gründung der SVAOe

Nach dem Bericht von Willy Erbrecht im Jahrbuch 1905–1909 scheint es so, als hätte es sich bei der Gründung der SVAOe am 5. April 1905 auch um einen Protest gegen etablierte Vereine und "Herrensegler" gehandelt. Wie auch immer, die elf jungen Gründerväter waren voller Idealismus, und sie identifizierten sich mit dem ureigenen Bootstyp ihres Heimatreviers, der Elbjolle. So ist Willy Erbrechts Bericht zugleich ein Bekenntnis zur Seemannschaft und zur individuellen Freiheit auf dem Wasser.

"Noch wußten sie nicht, wer von all den Seglern, die dort draußen die Elbe kreuzten, sich ihnen anschließen würde und wer die paar kleinen Boote, die zu ihrer Verfügung standen. für voll nehmen würde. Dazu kam, daß die großen Seglervereine erdrückend mächtig dastanden und keinen Platz hatten für Elbjollen und ihre Segler. Aber gerade das reizte den Segler in ihnen, die Schwierigkeit ihres Kurses erweckte die Energie, und ein Ziel so erstrebenswert wie nur je eines war, tauchte in weiter Ferne auf: Es galt, die Daseinsberechtigung der Elbjolle zu erweisen. Es mußte gezeigt werden, daß die Elbjolle nach wie vor das wirkliche Segelboot ist, durch das hindurch allein der Weg zum großen Segeln führt. Hier muß jeder Handgriff selbst getan werden, jeder Fall und jede Schoote, jeder Block und jeder Nagel selbst geprüft werden. Und wehe dem Nachlässigen, dem nicht zum Segler Geeigneten! Die Elbwasser sind allezeit bereit ihn umzutaufen. Aber wird erst der Segler, auf sich selbst gestellt, mit Allem allein fertig, dann kann er auch mit den Elementen spielen, dann beherrscht er sie. Weiter und weiter zieht er seinen Horizont, er läßt den Tag von Sonnenaufgang bis tief in die Dunkel der Nacht hinein währen. Frei wird er vom Ballast einer fin de siècle Kultur, mit anspruchsloser Genügsamkeit lernt er wieder die Freuden einer frischen freien Natur schätzen und sie bewerten als die Quelle aller Kraft und Sicherheit. Es fallen die Schranken des Kastengeistes, der wieder im Begriff ist, die Menschen einzuengen und ihren Höhendrang niederzuhalten, frei steht und aufrecht der Kern alles Großen und Bedeutenden da: Die Persönlichkeit.

Eine Fülle überschüssiger Kraft war vorhanden. Die Begeisterung wogte über die Menschen und über Tische und Stühle ... Besonders die Stühle führten später ein recht wackeliges Dasein weiter und waren bereit, in jeder Form Zeugnis abzulegen von der Wucht der Tatsachen, die zur Gründung geführt hatten. Sie führten auch bis an ihr Ende die Bezeichnung "Gründungsstühle"...

Als dann gar eine Vereinskasse zustande kam, erreichte die Begeisterung ihren Höhepunkt und der vollzählig versammelte Verein beschloß voller Freude über das schöne Gelingen, seinen Mitgliedern eine Runde zu bewilligen, wodurch 50 % des Barbestandes der Kasse verschlungen wurde ..."

Wenige Tage später fand das erste Ansegeln statt, zu dem die gesamte Flotte der neugegründeten Vereinigung erschien. Die vier Elbjollen machten sich auf den Weg nach Wittenbergen, der Wind legte aber derart zu, dass sie das Ziel nicht erreichten. Dafür segelte man am nächsten Sonntag nach Cranz.

zweijährigen Bestehens der SVAOe ein "förmliches Stiftungsfest". Von Mitgliedern und Firmen werden zahlreiche Regattapreise gestiftet.

Ein Südweststurm mit "mächtiger Fluttide" wirft am 5. Mai die ganze SVAOe-Flotte an Land. "Der ganze Strand war ein Bild der Zerstörung."

Ende Juni findet die zweite gemeinsame Wettfahrt SVAOe – BSC mit Preisverteilung im Blankeneser "Schifferhaus" statt.

Im Sommer segeln die meisten Boote der SVAOe Törns auf der Ostsee. "Fahrtensegeln" über das heimatliche Revier hinaus war damals noch ein Novum.

1908 ...

In Berlin und anderen deutschen Städten gehen zehntausende für die Einführung des allgemeinen Wahlrechts auf die Straße, in London demonstrieren 250.000 für das Frauenstimmrecht. Österreich-Ungarn annektiert das seit 1878 besetzte und verwaltete Bosnien und die Herzegowina, ein weiterer Keim für den Ersten Weltkrieg.

In Amerika wird das erste Automobil vom Fließband produziert – das Modell T von Ford, die legendäre "Tin Lizzy". Bei den olympischen Segelwettbewer-

ben in England gewinnt Großbritannien alle vier Wettbewerbe in den Klassen 6 m, 7 m, 8 m und 12 m.

Bereits Anfang Januar zieht sich Wilhelm Burmester wegen Krankheit auf den Posten des 2. Vorsitzenden zurück. Zum 1. Vorsitzenden der SVAOe wird Willy Erbrecht gewählt.

Wegen hoher Beitragsrückstände muss die Satzung verschärft werden: Die rückständigen Beiträge werden durch

Boten eingezogen, säumige Zahler können durch Vorstandsbeschluss ausgeschlossen werden.

Willy Erbrecht wurde

der SVAOe.

Im Juli-August segeln die SVAOe-Yachten "Carla" und "Windekind" längere

Ostseetörns – "Carla" nach Svendborg, "Windekind" sogar nach Marstrand und Anholt.

1909 ...

Der Amerikaner Robert E. Peary erreicht am 6. April als Erster die unmittelbare Nähe des Nordpols

Der Franzose Louis Blériot überfliegt am 25. Juli als Erster den Ärmelkanal. Elise de Laroche unternimmt als erste Frau einen Alleinflug.

Der deutsche Flottenverein fordert den beschleunigten Ausbau der Kriegsflotte. Durch hohe Rüstungs- und Sozialausgaben steigt die Staatsverschuldung bedrohlich, neue Steuern werden beschlossen.

Der englische Passagierdampfer "Mauretania" überquert den Atlantik in vier Tagen, 14 Stunden und fünf Minuten – ein neuer Rekord.

Zum ersten Mal sendet ein Schiff, der Cunard-Dampfer "Slavonia", das 1908 beschlossene internationale Notsignal

Anfang Februar feiert die SVAOe wieder einen Winterball in den "Groth'schen Sälen". "Unsere diesmal gewählte Dekoration, deren Mittelpunkt das Vorderteil eines Wikingerschiffes in natürlicher Größe bildete, erregte allgemeine Befriedigung."

Im März 1909 ist die Mitgliederzahl der SVAOe auf 170, die Vereinsflotte auf 50 Boote gewachsen.

Der Ausbau des Köhlbrands, die so genannte Köhlbrandregulierung, lässt eine Bedrohung der Liegeplätze vor Oevelgönne durch zunehmenden Tidenstrom befürchten

Im April erscheint das erste SVAOe-Jahrbuch 1905–1909. Es wird in den Segelsportzeitschriften "sehr günstig besprochen".

Zur gemeinsamen Wettfahrt mit dem BSC nach der Lühe gehen im Juni 46 Boote an den Start, 30 von der SVAOe und 16 vom BSC. "Bei einer Boe brach 'Pummel' das Ruder, 'Consul Peter' der Mast."

Zum 1. Juli tritt wiederum eine neue, geänderte Satzung in Kraft. § 2 bestimmt unter anderem: "Junioren ist das



SVAOe-Flaggenlied

Text: Willy Erbrecht, um 1909

Du gelbes Kreuz im schwarzen Feld,
Du, unserer Boote Zier,
Du gelbes Kreuz im schwarzen Feld,
Bist unser Stolz' Panier!
Du wehst am hohen Mast schon frei,
Wanns Eis im Strom zerrinnt,
Du wehst, wanns singt und blüht im Mai,
Bei Wogendrang und Wind.
:-: Wo wir dich auf dem Wasser sehn,
Wird uns erst schön die Welt –
Sollst hoch und herrlich allzeit wehn,
Du Kreuz im schwarzen Feld :-:

Dort, wo die Elbe brausend zieht,
Das Ufer niedersinkt,
Wo nur der Möwe schrilles Lied
An unser Ohr noch klingt;
Dort, in des Seglers Machtgebiet,
Bist du das helle Licht,
Das klar den Freund zum Freunde zieht
Und Neid und Haß zerbricht;
:-: Nach dem wir stolz und mutig sehn,
Zu dem ein jeder hält –
Sollst hoch und herrlich allzeit wehn,
Du Kreuz im schwarzen Feld :-:

Illustration: Hinnerk Bodendieck

"Warum Schwarz-Gelb?" Der SVAOe-Stander

"Die Farbzusammenstellung unseres Standers erscheint heute vielen fremd oder doch ungewöhnlich, und es wird daher gelegentlich nach einer Erklärung gefragt. Unsere erste Satzung von 1905 sagt über den Stander nur, dass er ein gelbes Kreuz auf schwarzem Untergrund darstellt. Eine Begründung fehlt und ist meines Wissens auch nie schriftlich niedergelegt worden. Die Protokolle alter Versammlungen liegen uns nicht mehr vor, da sie im II. Weltkrieg vernichtet worden sind. Auch in früheren Ausgaben unserer Jahrbücher und Nachrichten sucht man vergeblich nach einer Erklärung.

Die Stander der meisten Vereine unseres Segelreviers zeigen in unterschiedlicher Form die Landesfarben. Blau-Weiß-Rot führen zum Beispiel viele Vereine Schleswig-Holsteins und der ehemals Altonaer Gebiete, wie z. B. SCOe, BSC und SVWS.

Zahlreiche Segelvereine haben sich auch an die Farben des Deutschen Reiches von 1871 bis 1945, Schwarz-Rot, gehalten, so unter anderem HSC, SVN, JKN, und ASV. Aber nicht nur bei alten Vereinen, sondern merkwürdigerweise auch in den Standern mehrerer erst nach dem II. Weltkrieg gegründeter Segelvereine leben diese Farben fort, zum Beispiel bei ASC, MSC, EYC und SKT. Im Gegensatz zur Weser ist das Rot-Weiß Hamburgs ganz selten anzutreffen. Wir finden es nur beim BWSV. Auch seltsam, dass kein Verein auf die Idee gekommen ist, die seit 25 Jahren bestehenden Nationalfarben der Bundesrepublik zu verwenden. Eine Besonderheit bildet der 1868 gegründete NRV, der die hansischen Farben Rot-Weiß mit dem preußischen Schwarz-Weiß verband und so die Reichsfarben von 1871 gewissermaßen vorwegnahm.

Aber was ist nun mit Schwarz-Gelb oder Schwarz-Gold, wie es heraldisch richtiger wäre? Schwarz-Gelb (bzw. Gold) waren die uralten deutschen Reichsfarben. Sie stammen von dem um 1400 erstmals verwendeten schwarzen Adler auf goldenem Grund. In der Heraldik wird auf Tuch Gold durch Gelb und Silber durch Weiß dargestellt. Es wäre daher auch heraldisch korrekt, die Farben der Bundesrepublik als "Schwarz-Rot-Gelb" zu bezeichnen. Es kommt ja auch niemand auf die Idee, "Schwarz-Silber-Rot" zu sagen.

Als das alte Reich 1806 zerfiel, behielt die Dynastie der Habsburger die Farben Schwarz-Gold in österreichischer Begrenzung bei. Sie waren daher blockiert, und als die revolutionäre alldeutsche

Bewegung einsetzte, fügte ein findiger Kopf das Rot von Zunge und Krallen des Adlers als dritte Farbe an, so dass nunmehr Schwarz-Rot-Gold eine Verwechslung mit der habsburgischen Tradition ausschloss.

Als 1905 die SVAOe gegründet wurde, war man sich des Farbenwirrwarrs des Reiches und der Länder, der Herrscher und Dynastien, Provinzen und Städte, der auch später durch Hakenkreuz und die Wiederbelebung von Schwarz-Rot-Gold nicht beseitigt wurde, durchaus bewusst.

Natürlich hätte es für einen Altonaer Verein nahe gelegen, die Farben Schleswig-Holsteins, zu dem Altona bis 1937 gehörte, zu verwenden. Aber die hatten schon der 10 Jahre vorher gegründete BSC und der 1901 ins Leben gerufene SCOe, beide der SVAOe benachbart, für sich in Anspruch genommen. Für Preußens Schwarz-Weiß bestand in der nach 1864 annektierten Provinz auch 40 Jahre danach keinerlei Sympathie. Auch gegen das neudeutsche Schwarz-Weiß-Rot gab es beiderseits der Niederelbe und in Hamburg noch eine Menge Ressentiments. Diese Farben überließ man gern den Vereinen des Deutschen Segler-Verbandes, dem die Elbvereine damals nicht angehörten.

So bot sich an, die Altreichsfarben Schwarz-Gold wieder zu neuem Leben zu erwecken, und dabei blieb's dann bis heute.

Seit der Französischen Revolution hatte sich bei zahlreichen Ländern der Brauch eingebürgert, das Hoheitsabzeichen des Staates auf drei Farben zu vereinfachen. Dagegen waren alle alten Flaggen auch graphisch gestaltet. Eine gute Kenntnis der Geschichte und Heraldik mag dazu beigetragen haben, dass die Farben in unserem Stander kreuzförmig angeordnet sind."

Diesen Beitrag über die Geschichte des SVAOe-Standers schrieb Jürgen Chr. Schaper anlässlich des 70-jährigen Bestehens der SVAOe im Nachrichtenblatt März-April 1975. Wir bringen ihn hier noch einmal leicht gekürzt. Er schließt mit der unverändert gültigen Aufforderung:

"Sorgen Sie auch in diesem Frühjahr für einen neuen Stander im Topp Ihres Schiffes, damit Schwarz-Gelb immer gut sichtbar bleibt."

"Ja, das Wettsegeln!" Pfingstfahrt nach Cuxhaven am 10. Juni 1905

Über diese erste seglerische Veranstaltung der neu gegründeten SVAOe berichtet das Jahrbuch 1905–1909. "Wie sie begann und glanzvoll verlief, mag uns der Rheder der Marianna, Heinz Jungblut, selbst erzählen."

"Hurrah"! "Picktünn"! "Godewind"! "Auf Wiedersehen in Cuxhaven"! klang fröhlich der Abschiedsruf der vor einer hübschen Nordost-Brise davonziehenden Jolle nach, und jetzt machte auch die "Marianna"-Mannschaft energisch Anstalten zum Klarkommen, um doch der "Picktünn" keinen allzugroßen Vorsprung zu geben … Die Fahrt schien bereits jetzt recht vielversprechend werden zu wollen, denn der frische Nordost brachte uns mit flotter Fahrt vorwärts. – Da infolge der jetzt eingetretenen völligen Dunkelheit von Staatmachen doch nicht mehr die Rede sein konnte, so begann jeder, sich sein "Gewand für die Nacht" anzulegen, allerdings nicht das gebräuchliche, denn als alte Nachtschwärmer wußten wir wohl, daß bei einer

frischen Nordost-Brise selbst in einer Sommernacht in einer offenen Jolle auf der Elbe der dickste Winterpaletot der beste ist ...

Wir waren vier Mann, und nur einer von uns, Max Rahe, war nachts hier noch nicht unterwegs gewesen... Da wir raumschoots segelten, konnten wir alle hübsch ungestört beieinander sitzen, den großen Ballon mol-

lig über unsere Kniee gedeckt; dazu ein guter Cognac und lauter gute Kameraden. Mein Herz, was willst du noch mehr?! ...

Marinna" heim Start

Bei dem Samstag abends stets lebhaften ausgehenden Dampferverkehr war die Fahrt auch vom rein seglerischen Standpunkt aus nicht ohne Reize gewesen, und so überraschte uns denn "im Handumdrehen" der grauende Morgen bei Brunsbüttel, und – wir trauten unseren Augen kaum – vor uns lief, als wenn dies das Allerselbstverständliche von der Welt wäre, die "Picktünn"! Ohne Zweifel, sie war es, und ein Blick durch den Kieker bestätigte uns dies. – "Also haben wir dich, oller Bursche!" … Wir hatten, da die Brise steif geworden war und das Boot gegen die inzwischen einge-

tretene Flut anstampfen mußte, ein Reff eingedreht, welches wir natürlich jetzt angesichts der "Picktünn" schleunigst wieder ausschütteten, und konnten wir denn auch mit großer Genugtuung feststellen, daß wir aufholten.

Der Wind wurde steifer, das kleine Boot fing in den achterlichen überstürzenden Seen an zu rollen und die Sache wurde kitzlicher. Da nun die Kameraden in der "Picktünn" uns doch kurz über lang entdecken mußten, so schickten wir denn ein frisches "hipp hipp hurrah"! hinüber, worauf denn auch auf der "Picktünn" ein entsprechendes Begrüßungs-Geheul - ja - losbrach. Na, und dann ging es natürlich los! Wir setzten Spinnaker - "Picktünn" antwortete mit Ballon! Letztere wollte sich natürlich ihren Ruhm als "relativ snellstes Boot for de Winn" nicht schmälern lassen, und so hampelten wir denn darauf los, denn anders kann ich das Arbeiten unserer Jollen bei den jetzt schon ganz unheimlich anrollenden schräg-achterlichen Seen nicht nennen... Die "Picktünn" hatte sich plötzlich durch Halsen an den Wind gebracht und hielt nach der Nord hinüber, und nun sahen wir denn auch, daß wir drauf und dran waren, auf die durch Besen gekennzeichneten Sandbänke vor der Oste-Mündung hinaufzurasen. Wir hatten zum Glück noch Platz, über Stag zu gehen und so das für kleine Jollen bei derartig steifer Brise gefährliche Manöver des

Halsens zu vermeiden. – Ja, das Wettsegeln! – – Wir benutzten die Gelegenheit, am Winde zu reffen, und dann ging es etwas sachter weiter, während die "Picktünn" unentwegt ihren Sturmlauf fortsetzte und uns denn auch bald ausrückte. Als wir noch nicht ganz am Grodener Stack waren, sahen wir die "Picktünn" gerade in Cuxhaven einbiegen. – "Behüt di Gott, es wär' so schön gewesen"...

Na, als auch wir morgens um 8 Uhr in Cuxhaven, unserem Endziel, einliefen (natürlich zu Ehren unseres schwarz-gelben Standers wieder voll Zeug) da fanden wir denn die "Picktünn"-Herrschaften schon beim Abkochen, und selbstredend wurden wir nach althergebrachter Segler Art ganz erstaunt gefragt: "was wir denn solange gemacht hätten"... Nach einem ausgedehnten Stadtbummel gingen wir wieder an Bord, und nachmittags um 2 Uhr bei herrlichsten Sonnenschein, sehr steifer Nordostbrise und kräftigem Seegang gingen beide Boote dicht gerefft wieder unter Segel ..."

Die "Marianna" kreuzte sechseinhalb Stunden von Cuxhaven bis Störort. Die Crew übernachtete im Fährhaus, und am nächsten Nachmittag wurde die Rückfahrt fortgesetzt. Nach Mitternacht "langten wir vergnügt und munter und braungesotten … wieder in Oevelgönne an".







Tragen des Mützenzeichens nur widerruflich gestattet."

Die SVAOe-Mitgliederversammlung im November beschließt den Bau eines Verlosungsbootes nach der neuen Messformel für Elbjollen. 375 Lose à zwei Mark werden ausgegeben. Der Gewinner muss Vereinsmitglied sein, das Boot fünf Jahre im Verein bleiben und jedes Jahr zu mindestens zwei Wettfahrten gemeldet werden.

Das Jahr endet mit Stürmen bis Windstärke 12. In der Nordsee gehen zehn Fahrzeuge der Finkenwerder Fischerflotte mit ihren gesamten Mannschaften verloren!

1910...

In China verbietet ein neues Gesetz Sklaverei und Menschenhandel. In Mexiko bricht eine Revolution aus, sie führt zu einem jahrelangen Bürgerkrieg. In Portugal wird nach einem von Offizieren geführten Putsch die Republik ausgerufen. Im Deutschen Reich vergrößern sich die sozialen Spannungen. Bei den "Moabiter Krawallen" in Berlin schießen Polizei und Streikende aufeinander.

Die SVAOeer begrüßen das neue Jahr "in altgewohnter Weise im Vereinslokal bei Eck". Der Festgruß in der Sylvesterzeitung endet mit den Worten: "Wann's Frühling wird und unsre Boote klaren, dann wollen wir zur großen Fahrt uns rüsten – denn immer weiter stecken wir die Ziele! S.V.A.Oe. – soll auch die Zukunft sagen: – Allzeit voraus in gut und schlechten Tagen."

Die Vereinigung zählt nun schon 250 Mitglieder und 60 Fahrzeuge.

Im Februar wird das Verlosungsboot in

Auftrag gegeben. Entworfen hat es Albert Heinze, Beisitzer im SVAOe-Vorstand.

In einer gemeinsamen Sitzung verabschieden Segelausschüsse von SVAOe und BSC die neue Elbjollen-Messformel, "die uns eine kräftige, solide, dem oft harten Revier unserer Niederelbe gewachsene Jolle garantiert."

Zu Pfingsten veranstaltet die SVAOe ihre erste Nachtwettfahrt nach Cuxhaven. Um 20.30 Uhr am Sonnabend, 14. Mai gehen 11 Kajütboote und neun Jollen auf die Reise. Am Sonntagmorgen zwischen 9.15 und 9.30 Uhr passieren die ersten acht das Ziel.

Die Elbjolle "Niederelbe", ein Boot des neuen Typs, segelt im Juli einen 14-tägigen Erprobungstörn von Oevelgönne in dänische Gewässer und legt dabei in 130 Segelstunden 480 Seemeilen zurück. Die Crew: H. Jungblut, J. Beringer, C. Raue und W. Erbrecht.

Am 21. August startet die letzte Vereinsregatta dieses Jahres als "Sturmwettfahrt" nach Schulau. Auf der Rückfahrt legt die Yacht "Carla III" als Schnellste die acht Seemeilen in 56 Minuten und 7 Sekunden zurück.

Bei der "Fuchsjagd" im Oktober kollidiert die "Schwalbe" mit einem Fischdampfer, das Boot wird beschädigt abgeschleppt, die Besatzung geborgen. "Ein Exempel für die Segler, selbst beim Spiel die Augen nach allen Seiten zu haben und das Fahrwasser nach Möglichkeit zu meiden."

1911...

Das Aufrüsten der Großmächte, vor allem das deutsch-britische Wettrüsten zur See, das zunehmend gespannte Verhältnis Deutschland-Frankreich und Spannungen auf dem Balkan sind Vorboten des Ersten Weltkrieges. In Berlin nehmen 200.000 Menschen an einer Friedensdemonstration teil. Ende September erklärt Italien dem Osmanischen Reich den Krieg.

Am 14. Dezember erreicht Roald Amundsen mit seinen vier Begleitern den Südpol. Sein Rivale, der Engländer Scott, kommt auf dem Rückweg vom Pol mit seinen Begleitern ums Leben. Ein neuer Impuls für den deutschen Segelsbort: In Berlin wird, unabhängig vom DSV, der Deutsche Kreuzer-Yacht-Verband gegründet. Ziel ist die Förderung des Fahrtensegelns.

In der SVAOe kommt es im Januar unter anderem wegen der neuen Messformel zu Meinungsverschiedenheiten, die in einem "Boykott des Vereinslokals" gipfeln. Das Lokal ist inzwischen auch zu klein geworden. Eine "radikalere Partei" fordert das Neumühlener Fährhaus als neues Vereinslokal. "Diese Meinungsverschiedenheiten führen … in der Generalversammlung zu großen Redeschlachten."

In einer zweiten Generalversammlung im Februar einigt man sich: "Eck"



Die Mitgliedskarte von Jürgen Friedrich Schaper aus dem Jahre 1911.

bleibt weiterhin Vereinslokal, alle Monatsversammlungen und Festlichkeiten werden jedoch im Hinblick auf die Größe der Vereinigung im Neumühlener Fährhaus abgehalten.

Die Ostertour findet bei hartem Wetter statt. "Nur wenigen Booten war es vergönnt, Glückstadt zu erreichen."

Zur ersten internen Wettfahrt dieses Jahres am 14. Mai starten 28 Kutter, Alsterboote und Elbboote. "Es wurden ... zum ersten Male die genauen Startzeiten der Boote genommen. Dank der hingebungsvollen Arbeit des Wettfahrtausschusses gelang es außerordentlich gut."

Schon insgesamt 15 Yachten segeln unter dem SVAOe-Stander Sommertouren auf der Ostsee. Die von den Mitgliedern Meier, Harms und Bosselmann erworbene Yacht "Ziu" wird im August von Danzig nach Oevelgönne überführt. Die SVAOe zählt Ende dieses Jahres 230 Mitglieder und 50 Fahrzeuge.

Wilhelm Burmester - Gründer - Navigator - Vorbild

Als die SVAOe am 5. April 1927, ihrem 22. Geburtstag, Wilhelm Burmester zum Ehrenmitglied ernannte, hieß es in der vom damaligen Vorsitzenden Willy Erbrecht gestalteten Urkunde: "Wilhelm Burmester war am 5. April 1905 die gestaltende Kraft bei der Gründung der SVAOe. Er führte sie in den Jahren, in denen der Beweis für die Notwendigkeit ihres Bestehens zu erbringen war, mit dem Erfolg, daß sich die allgemeine Anerkennung und die Achtung namhafter Segler der jungen Vereinigung zuwandten. Er hat seitdem ununterbrochen im Vorstand mit Rat und Tat gewirkt und es

verstanden, wie im Boot so in der Versammlung mit meisterhaftem Können den Kurs der SVAOe nach hohem seglerischen Ziel entscheidend zu bestimmen. Die Gleichwertigkeit seines Wissens und Könnens schuf ihm seinen Ehrenplatz nicht nur in der SVAOe, sondern auch im deutschen Segelsport."

Jahre später zollte die SVAOe Wilhelm Burmester noch einmal ihre Reverenz, indem sie ihn anlässlich seines 80. Geburtstages zum Kommodore ernannte.

Den 1881 geborenen Wilhelm Burmester zog es früh aufs Wasser, gemeinsam mit seinen Oevelgönner Freunden war er nicht nur auf der Elbe unterwegs. Die Chronik berichtet von einer Fahrt mit der

Elbjolle "Olaf", die Wilhelm Burmester, Johannes von Broock und Wilhelm Waesch bis nach Kopenhagen führte. "Für die damalige Zeit ein Wagnis, ein Abenteuer ohnegleichen."

Diese drei Anfang-Zwanzigjährigen gehörten dann auch zum Team der elf, die 1905 die SVAOe gründeten und Wilhelm Burmester zum Vorsitzenden wählten. Er blieb es bis Ende 1906 und übernahm das Amt dann noch zweimal, 1919 und 1923.



Wilhelm Burmester, 1881–1973.

Pädagoge von Beruf, war Wilhelm Burmester ein Navigationslehrer von hohen Graden. Das von ihm ins Leben gerufene Ausbildungs- und Führerscheinwesen der SVAOe wurde als vorbildlich anerkannt und von anderen Vereinen, später in seinen Grundzügen auch vom Deutschen Segler-Verband, übernommen. In der Zeit des Zweiten Weltkrieges wurde er zum Dozenten an die Hamburger Seefahrtschule berufen.

Sein Wissen gab Wilhelm Burmester auch in Fachbeiträgen weiter, auch in den SVAOe-Nachrichten – zum Beispiel über "Beidrehen in schwerem Wetter"

oder "Höhe und Weg auf dem Kreuzkurs".

Um den Regattasport machte sich Wilhelm Burmester verdient, als er 1910 die revolutionäre Idee einer Nachtwettfahrt nach Cuxhaven verwirklichte. Sie wurde auch noch zum Auftakt der Nordseewoche über Nacht gesegelt, bis der zunehmende Schiffsverkehr in den 1970er Jahren eine Änderung erforderte. 1929 rief er die Wettfahrt Kiel-Korsør ins Leben, die bis zum Zweiten Weltkrieg stattfand.

Legendär waren Wilhelm Burmesters Fähigkeiten als Schiffsführer. Noch heute erzählen ehemalige Crewmitglieder von seinen souveränen Anlegern mit großen Yachten unter Segel. Anlässlich seines 90. Geburtstages war in den SVAOe-Nachrichten zu lesen: "Wer vor

wenigen Wochen beoabachtete, wie der Commodore sicher und mit liebevoller Hand den "Falken" an den Liegeplatz steuerte, glaubte eher einen rüstigen Siebziger vor sich zu haben …"

Wilhelm Burmester starb 1973 kurz nach Vollendung des 92. Lebensjahres. Im Nachruf hieß es: "Hat Bur, wie ihn seine Freunde nannten, das Ruder, so kann die Freiwache ruhig schlafen."

Norbert Suxdorf



1927 ernannte die SVAOe Wilhelm Burmester zu ihrem Ehrenmitglied. Die von Willy Erbrecht gestaltete Urkunde hängt im Clubhaus.